

TRÁFICO Y Seguridad Vial

AÑO XLI | DICIEMBRE 2025 | Nº 276

**EN 2024 SE REGISTRARON EN ESPAÑA 239 ACCIDENTES
LABORALES MORTALES DE TRÁFICO**

Riesgo vial, riesgo laboral

**Conducir en invierno: con
lluvia, nieve, viento y niebla**

**SUPLEMENTO: ADAS y ARAS,
asistentes para la seguridad**



María Barranco:
“Ya no admito ir
con cualquiera sólo
porque tenga coche”



16 **PROTEGER A LOS TRABAJADORES, TAMBIEN EN LA CARRETERA.** En 2024, 239 trabajadores murieron en accidente vial relacionado con el trabajo.



24 **EL NUEVO REGLAMENTO DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS CUMPLE UN AÑO.** De 48.000 vehículos históricos registrados se ha pasado a 175.753.



33 **CONSEJOS PARA CONDUCIR EN INVIERNO CON SEGURIDAD.** En estos meses, los fenómenos meteorológicos complican mucho la circulación.



40 **SILLITAS INFANTILES, DE LA A A LA Z.** Aclaremos todas las dudas sobre los Sistemas de Retención Infantil (SRI) que protegen a los más pequeños.



46 **MARÍA BARRANCO,** actriz. Aunque aprobó el carné de conducir cuando tenía 18 años, ahora prefiere el transporte público para moverse por la ciudad.



56 **CLAVES PARA CUIDAR UN COCHE ELÉCTRICO EN LOS MESES DE FRÍO.** Las bajas temperaturas afectan a la batería, un punto sensible de estos vehículos.

03	EDITORIAL
04	LAS LOCURAS
06	BREVES
08	NOTICIAS INTERNACIONALES
10	EL TEST
12	CONducir MEJOR: El significado de las flechas en las señales
15	LA FOTO: Una copa es demasiado, mejor 0,0
16	EN PORTADA: Proteger a los trabajadores en la carretera
24	Primer aniversario del nuevo Reglamento de Vehículos Históricos
28	'Influencers' y seguridad vial
32	VIII Encuentro de Ciudades
33	Las claves para conducir con seguridad en invierno
37	¿Sabías qué...? El eje elevado de los camiones
38	Cansancio: así son los signos de alarma
40	El diccionario de los Sistemas de Retención Infantil
46	ENTREVISTA: María Barranco, actriz
49	TRÁFICO DEL MOTOR: El nuevo lenguaje de la movilidad eléctrica
52	BANCO DE PRUEBAS
54	NOTICIAS DEL MOTOR
56	VEHÍCULOS AL DÍA: Cómo cuidar un coche eléctrico en invierno
58	EL OBSERVATORIO: Peatones, menos accidentes, menos fallecidos
60	SALUD VIAL: Visión nocturna
62	EL CONTRAPUNTO EDUCATIVO: Aprender transformando la sociedad
64	CARTAS
66	CARTA DE SERVICIOS
67	EL TRÁMITE: Llamadas a revisión de un vehículo

El siguiente paso, el tecnológico

Superado ya un cuarto del siglo XXI, parece bastante evidente que el futuro en casi todos los ámbitos de nuestra vida va a pasar por las nuevas tecnologías y su constante evolución (incluida la Inteligencia Artificial, cuya rápida implantación observamos fascinados). También está alcanzando al ámbito de la seguridad vial y prueba de ello son los Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor, los conocidos ADAS (Advanced Driver Assistance Systems), que cada vez incorporan más vehículos (algunos de ellos son obligatorios para las nuevas matriculaciones).

Gracias a las nuevas normas aprobadas a lo largo de los años (permiso por puntos, reducción de la velocidad, etc.), a las mayores medidas de vigilancia y control en la carretera y a las acertadas campañas de divulgación, educación y concienciación, se ha conseguido reducir las víctimas mortales en carretera de 9.334 en 1989 a 1.785 en 2024. Un gran logro, sin duda, teniendo en cuenta el aumento del parque móvil y de la movilidad a lo largo de estos años.

No obstante, y a pesar de esa buena evolución de los datos, resulta indudable que, desde el año 2013 (cuando se registraron 1.680 fallecidos en siniestros viales en España), se ha entrado en una "etapa valle", en la que no se han constatado descensos significativos de la siniestralidad.

Por ello, resulta evidente que el próximo salto en el ámbito de la seguridad vial vendrá de la mano de las nuevas tecnologías, tanto las que se apliquen a las vías (los ITS o sistemas inteligentes de transporte) como los que ya están incorporando los vehículos, es decir, los asistentes de conducción o ADAS/ARAS (para motocicletas). Según los expertos, estos dispositivos, reducirán no sólo el número de accidentes en la carretera, sino también el de personas fallecidas o heridas de gravedad. Y los datos parecen avalar esa afirmación. La Comisión Europea estima que, en las próximas dos décadas, los ADAS podrían prevenir hasta 25.000 muertes y más de 140.000 heridos graves en las vías comunitarias.

Unas previsiones basadas en la capacidad de estos asistentes para evitar colisiones frontales, salidas de carril o atropellos a usuarios vulnerables, también distracciones (debidas a dispositivos como el teléfono móvil o a la fatiga y el cansancio que muchas veces afectan al conductor) o que personas que han ingerido alcohol puedan ponerse al volante. La universalización de su uso dependerá indudablemente de la renovación del parque móvil, pero, además, el reto es que los conductores los conozcan, que sepan que son una red de seguridad que les protegen.



AÑO XLI
NÚMERO
276/2025

PORTADA:

Directora:
ALICIA DELGADO
(adelgadoh@dgt.es)

Maquetación: NODOS
Redactores:
Carlos Nicolás (cnicolas@dgt.es) y
Nuria Herraiz (nherraiz@dgt.es).
Servicio Externo de Colaboración:
Silvia Fernández
(sfernandez.isdefe@dgt.es).
Fotografía: Amapola Creativa
(colaborador).

Colaboran en este número:

David Losa y Pilar Ortega.

Secciones: Vehículos al Día: Diego de la
Vega. Educación: David Mellado Díez. El
Observatorio: ONSV.

Infografía: Añade Diseño y Comunicación
y Ogilvy.

Redacción:

c/ Josefa Valcárcel, 44. 28027 Madrid.

Teléfono directo: 91 30184 27.

<http://revista.dgt.es/>

CONSEJO EDITORIAL

Francisco de las Alas-Pumariño, Guillermo
Areán, Susana Estévez, Álvaro Gómez,
María Lidón Lozano, Pere Navarro y
Montserrat Pérez.

Impresión y distribución: Editorial MIC.

SUSCRIPCIONES

Teléfono: 91 301 84 27

Correo electrónico: revista.DGT@dgt.es

N.I.P.O.: 128-15-003-6. ISSN: 1886-3556.
(La revista "Tráfico y Seguridad Vial" no
comparte, necesariamente, la opinión de sus
colaboradores). Se autoriza la reproducción total
o parcial de los textos que contiene esta revista,
con excepción de las firmas invitadas, siempre
que se cite a la revista "Tráfico y Seguridad
Vial" como fuente. Se prohíbe reproducir, sin
autorización por escrito de la revista "Tráfico
y Seguridad Vial", cualquier dibujo, gráfico,
infografía, esquema o fotografía.

Catálogo de publicaciones de la
Administración General del Estado:

<https://cpage.mpr.gob.es/>

Edita:



LAS LOCURAS

UN CRUCE, VARIAS OPCIONES

Todo indica que esta "locura" se debe a un doble despiste de la persona que conduce la furgoneta blanca que está en el centro de la imagen y que la lleva a encadenar una serie de conductas imprudentes. La primera, y muy grave, no respetar el primer stop, una infracción penalizada con 200 € de multa y la pérdida de 4 puntos.

MANIOBRA IRREGULAR

A continuación, el conductor cree que se ha equivocado y decide dar marcha atrás para ir a la derecha. Nueva infracción. Pero dos coches se le aproximan por detrás, por lo que la maniobra se vuelve aún más peligrosa. Esos movimientos podrían calificarse de conducción negligente y vulnerarían el art. 3.1 del Reglamento General de Circulación, sancionable con 200 € de multa.

UNA INFRACCIÓN TRAS OTRA

La furgoneta blanca consigue situarse a la derecha, donde se encuentra con otro stop ante el que tampoco se detiene. Además, en ese punto, únicamente puede girar a la derecha, pero opta por la izquierda, sin respetar las líneas continuas ni otras señales de stop que se encuentra en su camino. Sigue encadenando infracciones.

UN GIRO A LA IZQUIERDA

Finalmente, la furgoneta llega al carril que desea después de varias maniobras incorrectas y peligrosas. Lo paradójico es que ese giro es el que estaba obligado a realizar al llegar al primer stop que se encontró en su camino, por lo que suponemos que el conductor creyó haberse equivocado. Como mínimo, este conductor podría ser sancionado por no respetar la señal de stop.

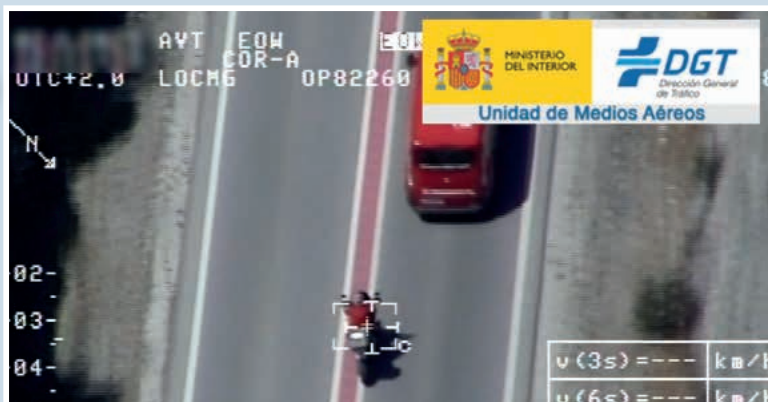


MULTA DE 200 €

PÉRDIDA DE 4 PUNTOS

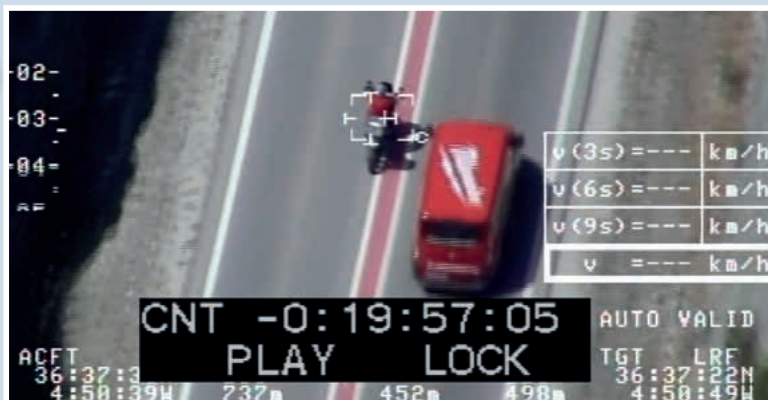
1 NI CON LA LÍNEA ROJA

En la imagen, se puede apreciar cómo una motocicleta circula en una vía convencional detrás de un vehículo. Va muy cerca del lado izquierdo de su carril, muy próxima a la línea continua que separa ambos sentidos de la circulación. En esta ocasión, esa línea continua no sólo es doble, sino que tiene una zona interior pintada de rojo, lo que resalta aún más la prohibición de adelantar en ese tramo de la carretera.



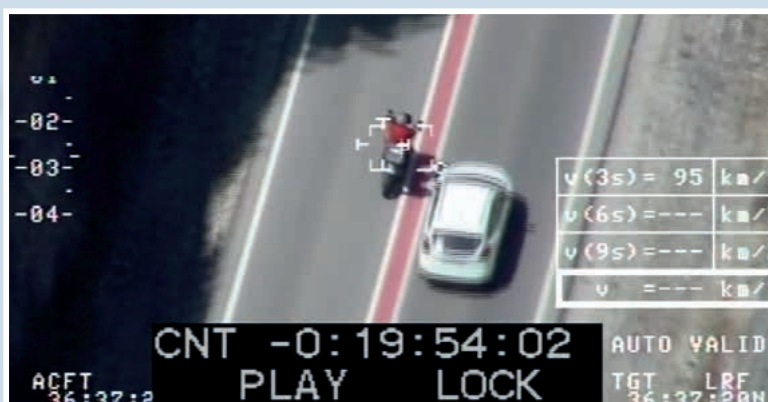
2 VARIOS INCUMPLIMIENTOS

Con la maniobra que efectúa la motocicleta a continuación se vulneran varios artículos del Reglamento General de Circulación (RGC): el 85.1 (distancia lateral mínima con el vehículo adelantado), 87 (prohibición de adelantamiento), 145.2 y 147.2 (ambos sobre vulneración de señales de prohibición). Al transgredir las normas más elementales, incluso podría hablarse de conducción temeraria, ya que pone en peligro a los demás usuarios de la vía.



3 NO UNO, SINO DOS

Tal y como vemos, la moto repite el adelantamiento con un segundo vehículo, vulnerando de nuevo la Ley de Tráfico y Seguridad Vial (art. 10.2) y el RGC (art. 3.1), lo que constituye una infracción muy grave (art. 77, de la LTSV). En 2024, de las 1.291 personas que fallecieron en un siniestro en vías interurbanas, el 33,7 % (435) fue en colisiones frontales y laterales y frontolaterales.



MULTA DE 500€ | PÉRDIDA DE 6 PUNTOS

EL CINTURÓN SALVA VIDAS

Es el dispositivo de seguridad pasiva que más vidas ha salvado en la carretera: superan el millón. Sin embargo, muchas personas siguen sin utilizarlo (como estos dos copilotos) esgrimiendo muchas y variadas excusas: "Voy ahí al lado", "Es incómodo", "No me va a pasar nada", etc. Pero, la realidad es tozuda: el pasado verano, 29 de las 107 víctimas mortales que se desplazaban en turismo o furgoneta no hacían uso del mismo. Desde la DGT, el consejo continúa siendo el mismo: póngase el cinturón y átese a la vida. No utilizarlo supone un incumplimiento de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial (art. 47) y del Reglamento General de Circulación (art. 117.1), de naturaleza grave (art. 76.h, de la LTSV). Está penalizado con 200€ de multa (sin pérdida de puntos porque no es la persona que conduce).



MULTA DE 200€



Nuevos seguros para los nuevos medios

La Ley del Seguro se actualiza a la realidad de una movilidad en la que han proliferado los nuevos vehículos ligeros -VMP, bicicletas eléctricas, cuadriciclos, etc.-. Con la ampliación de lo que hasta ahora se consideraba "vehículo a motor", se exigirá a todos los nuevos modos de transporte disponer de un seguro obligatorio de responsabilidad civil. Además, el hecho de que se regule en una ley ofrece mayor protección a las víctimas de siniestros viales, para las que también se revisan las indemnizaciones y los baremos y se fomenta la resolución extrajudicial de las reclamaciones. De esta forma, los vehículos personales ligeros deberán contar con un certificado de circulación, estar inscritos en el Registro de Vehículos de la DGT y llevar visible una etiqueta identificativa con el número de inscripción o matrícula, en su caso.

Más víctimas, menos muertes

Las cifras consolidadas de siniestralidad vial en 2024 confirman una pequeña reducción de la mortalidad tanto en el conjunto de la Unión Europea como en España: el año pasado en la UE 19.940 personas perdieron la vida en siniestros viales, un 2 % menos que el ejercicio anterior, lo que sitúa la tasa de mortalidad en 45 fallecidos por millón de habitantes para toda la Unión. La de España, 35 fallecidos por millón de habitantes, responde a las 1.785 víctimas mortales en siniestros de tráfico el año pasado (21 menos que en 2023, un 1 %). Este descenso no se ha producido sin embargo entre los heridos en las carreteras españolas que necesitaron hospitalización, ya que aumentaron en 296 personas hasta las 9.561.

Un apunte esperanzador frente a estas cifras es el hecho de que en lo que llevamos de 2025 ha habido 31 días sin ningún fallecido por siniestro vial: *"En un entorno de más vehículos, de más conductores y más desplazamientos, sumar 31 días sin siniestros mortales no deja de ser una noticia esperanzadora,*



y una noticia que muestra que realmente cumpliendo las normas, trabajando todos conjuntamente, es fácil aumentar decididamente esa cifra", aseguró el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska durante la celebración del Pleno del Consejo Nacional de Seguridad Vial el pasado mes de noviembre. Llama la atención que el 51 % de las muertes en carretera corresponden a los llamados "usuarios vulnerables". Entre ellos, aproximadamente 1 de cada 5 son peatones y 1 de cada 4 son motoristas; los ciclistas representan el 5 % de los fallecidos y las personas usuarias de vehículos de movilidad personal un 1 %. Es destacable que el número de fallecidos en motos descendió un 9 % con respecto al año pasado.



Valladolid: una movilidad más ordenada

En vigor desde el 10 de octubre, el Ayuntamiento de Valladolid se ha dotado de una nueva ordenanza de movilidad. La nueva norma incluye medidas para los usuarios de VMP como el casco obligatorio, la prohibición de circular por aceras y zonas peatonales, la edad mínima de 16 años para su uso, y el límite de velocidad a 25 km/h. A las bicicletas, sin embargo, se les permite entrar en algunas zonas peatonales y circular en contrasentido, aunque con condiciones. A cambio, su circulación se restringe durante las horas de carga y descarga por determinadas calles.

Camiones: mayor masa y longitud permitidas

Con el objetivo de reducir el número de vehículos circulando, desde el verano los transportes de mercancías por carretera pueden ser más grandes y cargar más. La modificación del Reglamento General de Vehículos publicada en julio en el BOE aumenta la masa máxima autorizada de 40 a 44 toneladas para los conjuntos de cinco o más ejes, que podrían incluso aumentarse en determinadas



ocasiones. Por otro lado, los conjuntos euromodulares -que ya no deberán pedir una autorización especial para circular- ven incrementados su masa y longitud máxima hasta las 72 toneladas y los 32 metros.

El coche pierde terreno

La buena noticia es que el uso del coche ha descendido en las ciudades de España del 52 % al 44 %. En términos generales los desplazamientos a pie (65 %) y en coche (60 %) siguen siendo las formas mayoritarias de desplazarse en nuestro país. Estas son las principales conclusiones del estudio 'Hábitos de Movilidad de los Españoles', presentado en octubre pasado por



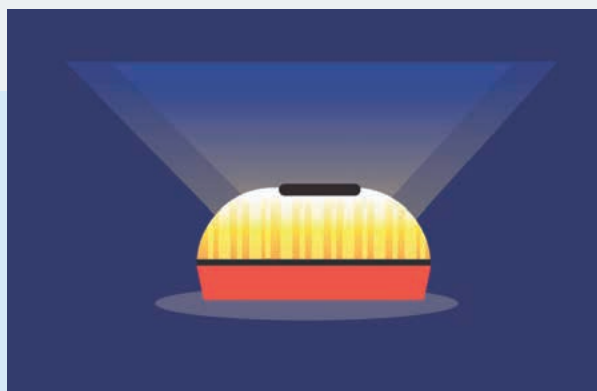
el Foro Movilidad Alphabet. Además, Madrid y Barcelona siguen encabezando el uso del transporte público -metro y autobús-, que iguala los niveles del año pasado.

La movilidad, un derecho por ley

Los avances hacia una movilidad más segura, inteligente, más limpia y conectada, han quedado definitivamente recogidos en la Ley de Movilidad Sostenible aprobada en noviembre. A partir de ahora la movilidad se reconoce como un derecho de toda la ciudadanía, de forma que las administraciones públicas deberán trabajar para garantizar que sea accesible e inclusiva.



La Ley recoge también la necesidad de priorizar la movilidad activa y el transporte público colectivo, además de incluir la obligación para los grandes centros de actividad y las empresas de más de 200 trabajadores (o 100 por turno) de disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo en el que se potencien los desplazamientos activos, los eléctricos, los compartidos y el transporte colectivo, entre otras medidas.



V16 conectada, obligatoria

El próximo 1 de enero la baliza V16 conectada sustituirá definitivamente a los antiguos triángulos ya que pasará a ser el único dispositivo de preseñalización de emergencia válido. La baliza advertirá del peligro a otros conductores sin tener que caminar por la calzada como sucedía anteriormente. El objetivo, evitar atropellos en las carreteras por este motivo. La V16 conectada emite una

luz para ser visto por el resto de usuarios de la vía e indica en tiempo real la geolocalización del vehículo inmovilizado, pero no llama a los servicios de emergencia ni obtiene ningún tipo de dato personal del vehículo o del conductor. Una vez activada, conductor u ocupantes del vehículo deberán llamar a emergencias e intentar salir del vehículo para situarse en un lugar seguro, si esto es posible.



Espanoles en los European Awards

Los European Road Safety Award 2025 han tenido dos protagonistas españoles. De un lado, Volvo Car España fue premiada por su "Iniciativa Volvo", un proyecto de seguridad vial desde el aula que ha formado ya a unos 40.000 estudiantes con la colaboración de más de 300 centros educativos. En él usan piezas de Lego para diseñar vehículos más seguros. De otro lado, Lantternn, una plataforma basada en Inteligencia Artificial que fusiona datos de tráfico, meteorológicos y de sensores en tiempo real, desarrollada entre España e Irlanda (Valerann, Transport Infrastructure Ireland y Roughan & O'Donovan), recibió el galardón en la sección de Tecnología.

4 de cada 10, con el móvil al volante

El uso del móvil aparece como la distracción más común entre los conductores españoles, a la vista de los datos de la última campaña de distracciones llevada a cabo por la Dirección General de Tráfico y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil entre el 6 y el 12 de octubre de este año.

3.283 conductores, de los 8.088 denunciados en esos días, lo fueron por conducir con el móvil

en la mano. Lecturas al volante (239 casos), búsqueda de objetos (135), distraerse con otros ocupantes (87) o comer mientras se conduce (63), fueron otras de las distracciones denunciadas en esta campaña. Además, se interceptaron a 825 conductores que, además de cometer una distracción, conducían bajo los efectos del alcohol y a 786 que habían consumido drogas.



LA A-2 TIENE NUEVO CARRIL BUS VAO



Madrid: gestión inteligente con carriles de alta ocupación

Entrar a Madrid por la autovía A2 contará en breve con novedades: la DGT, la Dirección General de Carreteras, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid tienen todo preparado para poner en marcha un carril Bus VAO que priorice el transporte público y los vehículos de alta ocupación.

La diferencia de este nuevo sistema con otros que ya están en marcha en España es que no

tendrá una separación física con el resto de la circulación, sino que el carril izquierdo de cada sentido de la autovía entre Madrid y Alcalá de Henares se convertirá en horas punta en Bus-VAO y, en el resto de las horas, será de libre circulación. Balizas en el suelo, paneles de señalización variable y otros sistemas advertirán a los usuarios del uso en cada momento y marcarán cuáles son las entradas y salidas de este.



■ ITALIA

Interlocks para reincidentes

Italia ha convertido en obligatorio que todos los conductores condenados por haber dado positivo en alcohol con una concentración de esta sustancia en sangre superior a 0,8 g/l utilicen un dispositivo alcolock durante dos años, además de perder su permiso de conducir durante un periodo de seis meses a un año. Si la tasa fuera superior a 1,5 g/l, el uso del dispositivo se extiende a tres años tras una suspensión del permiso de entre uno y dos años.



PRÓXIMAS CITAS

• 25 y 26 de diciembre. Barcelona (España)

19 International Conference on Road Safety and Traffic Solutions

• 5 enero 2026. Freeport (Bahamas)

International Conference on Traffic Safety, Road Accidents, and Injury Prevention (ICTSRAIP)

• 11 y 12 de enero de 2026. Washington (EE.UU.)

2026 TRB Annual Meeting

• 20 de enero de 2026. Ginebra (Suiza)

International Conference on Road Safety Engineering and Human Factors

• 31 de enero de 2026. Nueva York (EE.UU.)

International Conference on Road Traffic Laws, Safety Measures, and Injury Prevention

■ UNIÓN EUROPEA

Infracciones a nivel europeo

El Parlamento Europeo ha aprobado una reforma que acaba con la impunidad de aquellos que cometen infracciones graves de tráfico. Este cambio garantiza que la prohibición de conducir con la que se sanciona a estos conductores se aplique a todos los Estados miembros. Según el sistema actual, un conductor al que se le había prohibido conducir por una infracción



grave en un país determinado de la UE a menudo podía seguir conduciendo en el resto de los Estados. Como no existía una suspensión automática a nivel de la UE, alrededor del 40 % de los delitos cometi-

dos en el extranjero quedaban impunes. La nueva ley estipula que una "prohibición de conducir" emitida en un país de la UE será efectiva en toda la UE, incluso si la licencia fue emitida en otro país.



■ VIETNAM

Evitar muertes infantiles

El Proyecto 2000 puesto en marcha en Vietnam con el apoyo de la Organización Mundial de la Salud (OMS) quiere fortalecer la seguridad vial para niños y jóvenes en este país asiático en el que cada año 2.000 menores pierden la vida en la carretera. Entre las medidas que contempla el proyecto se encuentra garantizar que todos los niños que viajen en motocicletas usen cascos seguros, asquibales y certificados y transformar los alrededores de

los colegios en zonas viales seguras, especialmente en el horario de entrada y salida de los escolares. También se prevé poner en marcha campañas de concienciación para apoyar la implementación de la nueva Ley que entrará en vigor el próximo 1 de enero y que exige que los menores de 10 años o que midan menos de 135 cm usen un sistema de retención infantil seguro. Además los menores de 10 años deberán viajar siempre en el asiento trasero.

■ CHILE

Modificados y peligrosos

En algunas zonas de Chile se usan motocicletas de tres ruedas con un pequeño remolque adosado, homologadas para carga, como medio de transporte de pasajeros. Los conocidos como "toritos", según afirma el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones chileno, sólo están autorizados para el transporte de mercancías y cualquier cambio en su uso constituye una infracción a las normas de homologación y un retroceso en los avances en seguridad vial. Estas motocicletas están siendo adaptadas de forma artesanal y sin control técnico para el transporte de personas y no cuentan con cinturones de seguridad, protecciones laterales ni estructuras de absorción de impacto.



■ NIGERIA

Contra las distracciones

Según el organismo que vela por la siniestralidad en las carreteras nigerianas, el Cuerpo Federal de Seguridad Vial (FRSC), de enero a septiembre de 2025, 3.400 personas perdieron la vida en accidentes de tráfico en Nigeria. El análisis de los siniestros delata que la



mayoría de ellos ocurrieron por distracciones. Por ello, el Gobierno nigeriano ha puesto en marcha una campaña de concienciación bajo el lema "Asume la responsabilidad de tu seguridad: Deja de conducir distraído", con la que pretenden evitar el repunte de siniestros viales que se suelen producir en el país africano desde el 15 de diciembre hasta el 15 de enero.

¿SABÍAS QUÉ ...?

1.654 km de carriles bici

Viena es el paraíso para los ciclistas porque posee una imbatible red de carriles bici de 1.654 kilómetros de longitud. A la capital austriaca le siguen Helsinki, con 1.200 km, y París, que en apenas un par de años ha pasado de 700 km a 1.000. Con 620 kilómetros de carriles bici, un terreno casi sin desniveles y más de 3.100 estaciones de bicicletas compartidas, Berlín es otra de las ciudades europeas que se coronan como las más accesibles para moverse en dos ruedas.

Fuentes: Ossby e informe DFDS.



■ SUIZA

Pesar mucho sale caro

Los ciudadanos de Zurich han aprobado por referéndum introducir precios basados en el peso de los vehículos a la hora de conceder los permisos de aparcamiento residencial. Según la nueva norma, la tarifa anual de aparcamiento de los coches más pesados será más alta, aunque los coches eléctricos pagarán una tarifa menor por kilo. Los ciudadanos de Zurich consideran que este tipo de vehículos no sólo ocupan



más espacio y desgastan más la vía sino que pueden suponer un riesgo mayor para usuarios vulnerables en caso de accidente.



■ ETIOPÍA

Mejor gestión del tráfico

El pasado 16 de noviembre se celebró en Addis Abeba el Día Africano de la Seguridad Vial con un congreso en el que se destacó el papel de Etiopía por sus medidas contra la siniestralidad vial. La república africana destaca por su Programa de Gestión de Corredores Seguros,

destinado a promover el transporte no motorizado y ampliar las infraestructuras seguras para peatones y ciclistas. Otros pilares de su estrategia de movilidad son la mejora en la atención posterior a los accidentes y la integración de la seguridad vial en la educación.

■ BRASIL

Nueva falta muy grave

La Comisión de Transporte y Tráfico de la Cámara de Diputados de Brasil ha aprobado un proyecto de ley que tipifica la conducción irresponsable (aquella que pone en peligro la vida de las personas) como una infracción muy grave equiparándola a las carreras ilegales. La nueva infracción conlleva una multa, la suspensión del permiso de conducir durante un año y la acumulación de siete puntos en el carné de conducir. Brasil utiliza un sistema de puntos en su permiso de conducir (CNH) que implica la acumulación de puntos por cometer infracciones graves, muy graves y leves, y que puede



llevar a la suspensión de la licencia si se superan ciertos límites en un período de 12 meses. El número total de puntos para la suspensión es de 40, pero puede ser menor dependiendo de las infracciones muy graves cometidas. Además, existen infracciones que conllevan la suspensión automática.

■ ESLOVAQUIA

A 6 km/h

El Parlamento eslovaco ha votado una ley que afecta a patinetes, ciclistas y peatones. La nueva norma, que impone una velocidad máxima de 6 km/h en las aceras, se aplicará a partir del 1 de enero de 2026 y afecta a ciclistas, patinadores y usuarios de patinetes eléctricos que, de saltarse el límite establecido, podrán ser sancionados con una multa de 100 euros.



test

NUEVOS

¿Está usted al día?

La formación de los futuros conductores es fundamental para la seguridad vial. Los conocimientos teóricos exigidos para la adquisición de los permisos de conducción se comprueban mediante exámenes tipo test. En esta sección de la revista "Tráfico y Seguridad Vial" queremos ofrecerle la posibilidad de comprobar número a número si está al día en contenidos básicos para realizar una

PRUEBA DE CONTROL DE CONOCIMIENTOS

1 A un turismo, ¿le está permitido circular si tiene roto el espejo retrovisor exterior izquierdo?

- A. Sí, porque el retrovisor exterior izquierdo no es obligatorio.
- B. Sólo si el vehículo tiene espejo retrovisor interior.
- C. No, cuando el conductor no pueda ver la circulación por detrás del vehículo.



2 ¿Qué es un microsueño?

- A. Un periodo de unos segundos durante el cual el conductor sueña mientras conduce.
- B. Un periodo de unos segundos durante el cual el conductor queda ligeramente dormido sin darse cuenta.
- C. Un periodo corto de descanso que el conductor realiza cuando siente fatiga.



5 Entre la puesta y la salida del sol, ¿puede encender la luz de largo alcance en caso de niebla?

- A. Sí, procurando no deslumbrar a otros usuarios de la vía.
- B. Sólo en carreteras con un carril para cada sentido de la circulación.
- C. No, está prohibido.



6 En este paso para peatones, si no funciona el semáforo, ¿es obligatorio ceder el paso a los peatones que intenten cruzar?

- A. Sí, porque los peatones tienen prioridad de paso.
- B. No, porque los vehículos tienen prioridad de paso.
- C. Sólo si quien intenta cruzar es una fila de escolares.



7 En la ficha de inspección técnica de esta motocicleta figura que tiene estructura de autoprotección y cinturón de seguridad. ¿Puede conducirla sin utilizar el casco de protección?

- A. Sólo cuando circule por vías urbanas.
- B. Sí.
- C. No.



3 En una retención en la que están los vehículos detenidos, ¿está permitido usar el teléfono móvil?

- A. No, excepto en vías urbanas.
- B. Únicamente con un dispositivo de manos libres y sin usar auriculares.
- C. Sí, porque el vehículo no está en movimiento.



4 Una luz verde en forma de flecha apuntando hacia abajo en un semáforo de carril...

- A. obliga a no abandonar el carril sobre el que está colocada.
- B. exime de la obligación de detenerse ante una luz roja circular.
- C. no exime de tener que cumplir las normas generales sobre prioridad de paso.



8 Si quiere abandonar una autovía, ¿en qué momento debe entrar en el carril de deceleración?

- A. Lo antes posible.
- B. Es indiferente, en cualquier momento mientras la línea sea discontinua.
- C. Lo más tarde posible.



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

COMÚN A TODOS LOS PERMISOS

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



9 ¿Está permitido estacionar en doble fila?

- A. Sí, siempre que el conductor no abandone el vehículo.
- B. No, en ningún caso.
- C. Sólo cuando la duración del estacionamiento sea inferior a dos minutos.



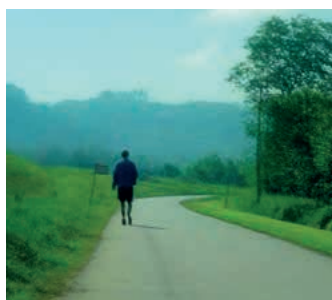
13 Acaba de comprar un turismo nuevo; ¿cuándo debe presentarlo a la primera inspección técnica reglamentaria?

- A. A los cuatro años, a contar desde la fecha de compra.
- B. A los dos años, a contar desde la fecha de matriculación.
- C. A los cuatro años, a contar desde la fecha de matriculación.



10 En una vía fuera de poblado en la que no exista zona peatonal ni arcén practicable, ¿está permitido que un peatón circule por la calzada?

- A. Sí, siempre que tome las debidas precauciones.
- B. Sólo si arrastra un vehículo de reducidas dimensiones que no sea de motor.
- C. No.



14 En las proximidades de vías de uso exclusivo de ciclos, ¿qué precauciones se deben tomar?

- A. Hacer señales acústicas para indicar nuestra presencia.
- B. Moderar la velocidad y, si fuera preciso, detener el vehículo.
- C. Mantener la velocidad y estar atento al cumplimiento de la señalización vertical.



con más detalle

11 El aceite lubricante del motor, ¿qué ocurre si es demasiado fluido?

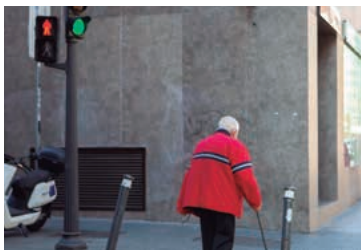
- A. Que reduce su capacidad lubricante y de protección de las piezas del motor.
- B. Que se crea una película lubricante de mayor grosor.
- C. Que lubrica mejor las piezas y se consigue una mayor duración del motor.



El aceite lubricante, entre otras funciones, reduce la fricción entre las piezas del motor. Sin embargo, posee una resistencia limitada a las temperaturas, por lo que el exceso de calor puede hacer que el aceite se vuelva menos viscoso y se acelere su degradación, reduciendo la eficiencia y vida útil del motor. Se requiere siempre un mantenimiento periódico y más frecuente si el motor ha soportado temperaturas muy altas durante mucho tiempo.

12 ¿Cuál es uno de los problemas que, debido al deterioro de las aptitudes psicofísicas, encuentran muchas personas mayores como peatones en las vías públicas?

- A. Tienen mayor capacidad de orientación, sobre todo en calles que no conocen bien.
- B. No aprecian bien la velocidad a la que se acercan los vehículos.
- C. Los bordillos de las aceras están al mismo nivel que la calzada.



15 ¿Está permitido circular con un turismo por una vía en cuyo acceso está situada esta señal?

- A. No, porque es una vía reservada para todos los vehículos de dos ruedas.
- B. No, porque es una vía reservada para ciclos.
- C. Sí, porque es una vía permitida para todos los vehículos, excepto ciclos.



test SOLUCIONES

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

EN MARCAS VIALES Y SEMÁFOROS

Flechas en señales: ¿conoce su significado? (I)

Las flechas forman parte de la señalización en vías urbanas y carreteras y tienen distintos significados. En esta primera entrega explicamos cuáles son en marcas viales y semáforos.

• Carlos NICOLÁS FRAILE

• Ilustraciones: AÑADE DISEÑO Y COMUNICACIÓN

Existe una multitud de señales distintas con flechas: marcas viales sobre el asfalto, incluidas en señales verticales o acompa-

ñándolas, en semáforos... Las flechas indican direcciones de circulación obligatorias y permitidas, anticipan obstáculos,

prohibiciones y obligaciones, estrechamientos y salidas en la vía, y guían a los conductores a través de estos cambios. En este

Flechas sobre el pavimento (Marcas viales)

La función principal de las marcas viales es ordenar el tráfico y guiar al conductor de forma segura durante la circulación indicándole la obligación de seguir en una única dirección o en varias, de girar, o de circular en

sentido giratorio. Suelen pintarse antes de intersecciones, gloriets o desvíos, donde la anticipación es clave, habitualmente en color blanco reflectante para mejorar su visibilidad tanto de día como de noche.



1 Selección de carril

Estas marcas viales indican el sentido obligatorio o las direcciones permitidas que pueden tomarse desde el carril donde están pintadas. Las flechas con dirección al frente no prohíben el cambio de carril siempre que

las líneas longitudinales lo permitan. Suelen ir acompañadas de señales verticales o marcas como STOP, velocidad máxima o indicaciones de destino, para reforzar la información y facilitar la toma de decisiones. Son especialmente útiles en intersecciones, gloriets o zonas con múltiples opciones de giro.

2 Fin de carril

Esta flecha oblicua indica que el carril donde está pintada está a punto de terminar y es necesario abandonarlo. Esta situación ocurre, por ejemplo, en autopistas, cuando se reduce el número de carriles. Ante esta marca, el conductor debe prepararse para cambiar de carril de forma segura: observar los espejos retrovisores (especialmente el del lado al que quiere desplazarse), señalizar la maniobra con el intermitente, ceder el paso si es necesario y cambiar al carril contiguo, de forma progresiva. Suele ir acompañada de la señal vertical Final de carril (S-52).





Semáforos de carril

Estos semáforos sirven para gestionar la circulación en tramos de la vía con densidad de tráfico variable, como túneles, autopistas o en carriles de sentido reversible. Son paneles luminosos cuadrados situados sobre cada carril e indican si están abiertos o cerrados al tráfico. Sus señales son de tres tipos: una luz verde en forma de flecha permite el paso (pero no exime del cumplimiento de otras señales), un aspa roja prohíbe circular y una flecha amarilla diagonal informa al conductor de que el carril se va a cerrar próximamente y debe desplazarse al carril contiguo, al que apunta.

primer capítulo sobre su significado, nos centramos en las flechas 'horizontales' y en las 'luminosas'. ¿Sabe distinguir las?



3 Flecha de retorno

Esta marca aparece intercalada sobre la línea discontinua en el centro de la calzada en carreteras de un carril por sentido. Anticipa el comienzo de una línea continua, a partir de la cual estará prohibido el adelantamiento, e informa al conductor de que es obligatorio volver al

carril derecho tras un adelantamiento, siempre antes del inicio de la línea continua. Y si el conductor no puede ejecutar la maniobra con seguridad, deberá desistir y volver a la derecha para evitar cualquier riesgo de colisión frontal, uno de los tipos de siniestros más letales en las vías interurbanas.

4 Otros tipos

También existen flechas de salida en las autopistas, autovías y carreteras convencionales, que anticipan la salida hacia otras vías y el desplazamiento lateral al carril de deceleración; las hay en los accesos a glorietas, que anuncian las posibles direcciones desde el carril donde está la flecha; y flechas que señalizan la existencia de glorietas de pequeño tamaño.

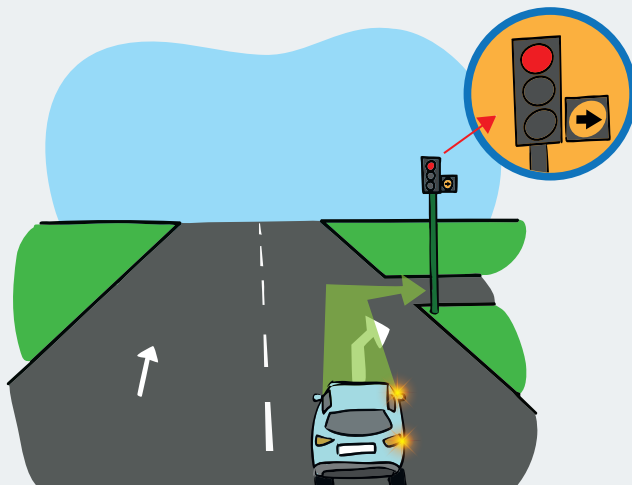


►► Intersecciones con semáforos: ¿cuándo debo continuar?

Las intersecciones urbanas reguladas por semáforos principales y auxiliares, flechas luminosas y carriles reservados pueden resultar confusas.

La clave está en situarse en el carril adecuado. Explicamos cuatro situaciones muy similares en las que el semáforo principal está en rojo pero el

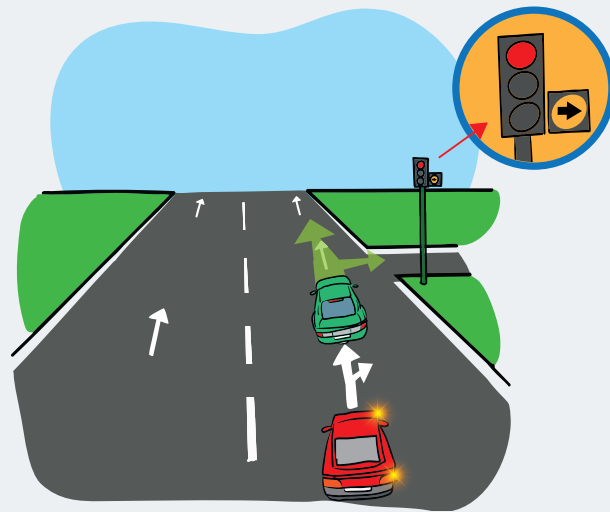
auxiliar da paso. Observe las flechas en el suelo y en el semáforo. ¿Cuándo debe girar y cuándo debe detenerse en el carril derecho?



1 Flecha NEGRA sobre AMARILLO el carril derecho SÓLO PERMITE GIRAR ES OBLIGATORIO GIRAR

Con el semáforo principal siempre en rojo, en el auxiliar aparece una flecha negra sobre luz amarilla intermitente. En este caso es obligatorio continuar,

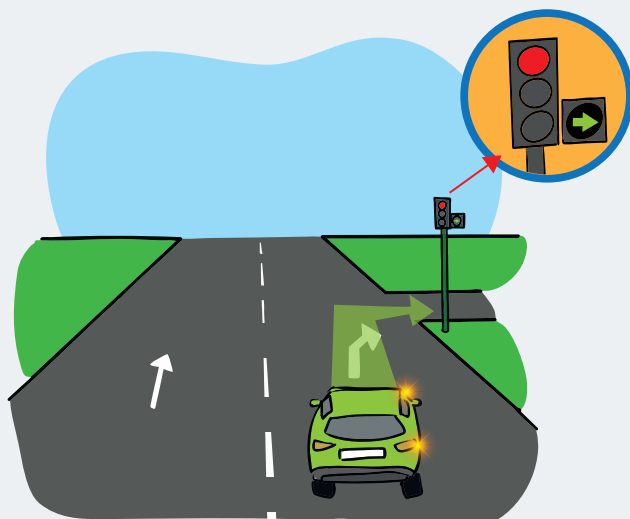
aunque no haya vehículos detrás, ya que el carril está marcado con una flecha y reservado exclusivamente para el giro obligatorio.



2 Flecha NEGRA sobre AMARILLO, el carril derecho permite GIRAR Y SEGUIR DE FRENTE NO ES OBLIGATORIO GIRAR

La flecha doble en el carril de la derecha marca la diferencia. En este caso no es obligatorio girar, el coche verde puede esperar a que el semáforo cambie a verde para seguir de

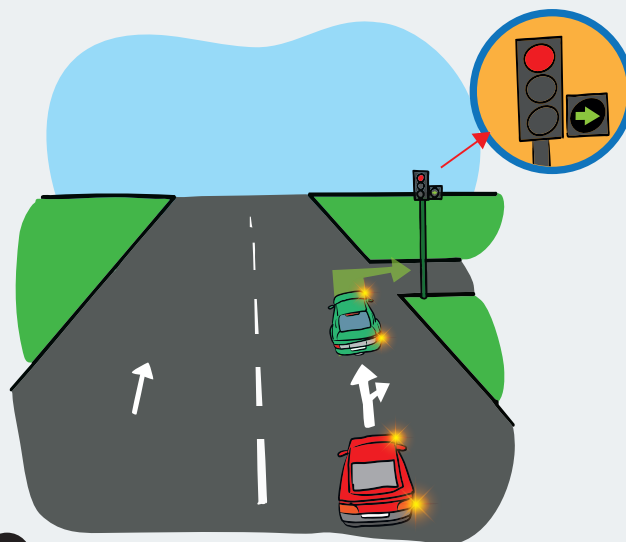
frente, aunque otro vehículo detrás quiera girar. En estos dos casos (1 y 2), el giro se debe realizar extremando la precaución y cediendo el paso si es necesario.



3 Flecha VERDE el carril derecho SÓLO PERMITE GIRAR ES OBLIGATORIO GIRAR

Con el semáforo principal en rojo, en el auxiliar se enciende una flecha verde. ¿Qué debe hacer el conductor situado en el carril derecho, señalizado con una flecha de giro obligatorio? Seguir la flecha y girar a la derecha en el momento en que el

semáforo auxiliar lo permita, incluso aunque no haya vehículos detrás pidiendo paso. En este caso, seguir de frente está doblemente prohibido: por el semáforo principal, en rojo, y por la flecha pintada en el carril que sólo permite girar a la derecha.



4 Flecha VERDE el carril derecho permite GIRAR Y SEGUIR DE FRENTE ES OBLIGATORIO GIRAR SI CORTA EL PASO

En esta situación, la flecha doble sobre el carril derecho permite al conductor girar a la derecha o esperar y seguir de frente cuando el semáforo principal cambie a verde. Sin embargo, es obligatorio seguir la indicación de la flecha verde

siempre que impida el paso a vehículos detrás que indiquen su intención de girar con el intermitente. En estos dos casos (3 y 4), es obligatorio dar prioridad de paso a todos los vehículos que ya circulan por la vía a la que se accede.



ONE DRINK IS ONE TOO MANY — REMEMBER IT'S ALWAYS NONE FOR THE ROAD

LA MEJOR APUESTA ES EL 0,0

Sí, una copa es demasiado

Con la mirada puesta en las próximas celebraciones, las agendas se van llenando de citas festivas, de cenas y comidas repletas de succulentos alimentos y bebidas espirituosas. Pero, hay una combinación que deberíamos rechazar siempre: alcohol y conducción. Sigamos los consejos de esta campaña de la Policía de Gloucestershire (condado situado en el suroeste de Gran Bretaña) de 2022: “Una copa es demasiado. Recuerda que nunca hay que beber antes de conducir”.

El alcohol se mantiene como la segunda causa concurrente más frecuente en los accidentes de tráfico mortales. En 2024 en España, el consumo de alcohol estuvo presente en el 12 % de los siniestros viales (3.627) y en el 28 % de los mortales (273). Es decir, no sólo está relacionado con una mayor siniestralidad, sino también con una mayor mortalidad en la carretera.

Además, la memoria anual de víctimas mortales en siniestros viales ocurridos en 2024 del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias

Forenses (INTCF) muestra cómo el pasado año se realizó la autopsia a 1.100 personas, de las cuales 937 eran conductores y, de ellos, 322 (el 32,7 %) dieron positivo en alcohol. De esos datos destaca el altísimo número de conductores (216, el 67 %) con alcoholemias por encima de 1,2 gramos de alcohol por litro de sangre. Estamos hablando de unos niveles de intoxicación tan elevados que hacen imposible la conducción, ya que provocan graves problemas de percepción, atención, control y coordinación. Por todo esto, si durante estos días de fiestas vamos a tomar alguna bebida con alcohol, lo mejor es aparcar el coche y buscar alguna otra alternativa de transporte o irnos con alguien que no haya tomado nada. Apelamos también a la responsabilidad de todas las personas que van a compartir mesa y mantel: no dejemos conducir a nadie que haya bebido y tampoco nos subamos a un vehículo conducido por alguien que lo haya hecho. Disfrutemos de estos días de fiesta apostando por el 0,0. Porque esa es la única tasa segura y porque ya sabemos que “una copa es demasiado”.

LOS SINIESTROS VIALES DURANTE LA JORNADA
LABORAL CAUSAN APROXIMADAMENTE
400.000 MUERTES CADA AÑO EN EL MUNDO

Proteger a los trabajadores, también en la carretera

En España están inscritas como empleadas casi 23 millones de personas y en su mayoría se desplazan diariamente por motivos laborales. Ya sea como peatón, como ocupante o como conductor, toda la población trabajadora está expuesta en alguna medida a los riesgos viales asociados al trabajo. La implicación por parte de las organizaciones se perfila como fundamental para reducirlos.

• Nuria HERRAIZ

• Infografías: AÑADE DISEÑO Y COMUNICACIÓN

Al menos uno de cada tres fallecidos en siniestro vial en el mundo lo es a causa de un accidente de tráfico relacionado con el trabajo (ALT). En España, según los datos del 'Informe de accidentes laborales de tráfico 2024, del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), el 11,8 % de los accidentes laborales son de tráfico y el 28,8 % de las víctimas mortales por siniestros en el trabajo son por desplazamientos relacionados con él.

Destaca, además, que el 72 % de los siniestros laborales viales ocurren en el trayecto al lugar de trabajo o desde este al domicilio. Son los llamados accidentes *in itinere*. Frente a ellos, los siniestros de tráfico que tienen lugar durante el horario laboral, los accidentes en jornada, suponen el 28 % del total de siniestros de tráfico relacionados con el trabajo. [Ver más cifras en la página 19]

Y las cifras de este año 2025 no son muy diferentes: según el avance de datos del Ministerio de Trabajo y Economía Social, de enero a septiembre de 2025 se han producido en España 458.570 accidentes laborales con baja, de ellos ►►





Proteger a los trabajadores, también en la carretera

► 53.695 son de tráfico (11,7 %). Y respecto al número de fallecidos en este periodo: se han producido 547 accidentes laborales mortales, 158 relacionados con el tráfico (28,9 %), 57 en jornada y 101 *in itinere*.

Con este escenario, implantar una cultura de la seguridad vial en las organizaciones se presenta como una necesidad imperiosa.

MOVER EL FOCO. Los expertos internacionales reunidos en febrero en la IV Conferencia Ministerial Mundial de Seguridad Vial de Marrakech abogaron por centrar el foco en trabajar desde las organizaciones para reducir la siniestralidad vial, y complementar así las políticas de las últimas décadas que insistían sobre todo en la regulación y el cumplimiento de las normas, dirigidas en su mayoría a la población general.

Sus recomendaciones, recogidas en el informe 'Más allá de 2025: Nuevas medidas para salvar vidas', incluyen: integrar la seguridad vial en las normas y buenas prácticas en toda la cadena de valor; adoptar la cultura de la seguridad como base, y que Administraciones y ciudades sean locomotoras del cambio al aplicar criterios de seguridad vial a sus acciones y contrataciones. También se introduce la idea de que la seguridad vial laboral sea una condición para tomar decisiones financieras o que el sector de la automoción apoye los niveles más altos de seguridad organizativa y de los vehículos.

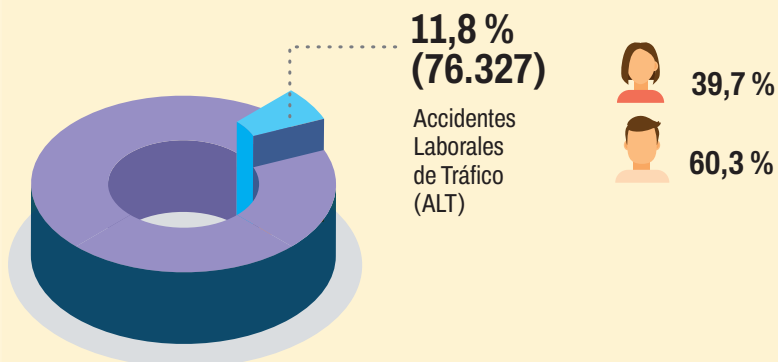
Para proteger a las personas trabajadoras en sus desplazamientos laborales, las entidades pueden seguir el sistema seguro de la movilidad y actuar sobre cuatro puntos: factor humano, factor vehículo, factor vía y entorno y condiciones laborales.

En el caso de los riesgos relacionados con las personas (el consumo de alcohol o drogas, la fatiga, las distracciones -con especial atención al uso del móvil al volante- o la velocidad

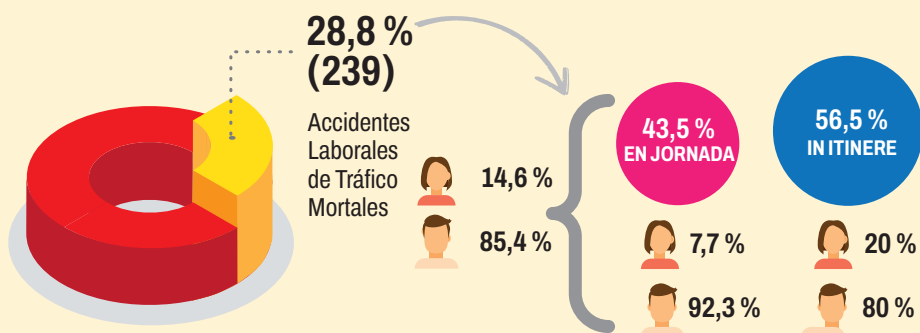
Los datos de 2024

El 'Informe de accidentes laborales de tráfico 2024', refleja que estos siniestros han aumentado respecto a 2023, cuando se produjeron 73.979. Sin embargo, teniendo en cuenta el crecimiento de la población trabajadora, la incidencia de la siniestralidad vial en jornada ha descendido. Es significativo que, de los accidentes laborales mortales que afectan a las mujeres (70), el 50 % (35) son de tráfico.

ACCIDENTES LABORALES CON BAJA: 647.200



ACCIDENTES LABORALES MORTALES: 830



Fuente: Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)

La tecnología al rescate del humano

INTERVENCIONES EN LOS VEHÍCULOS PARA ASEGURAR DESPLAZAMIENTOS LABORALES

- Reducir la velocidad media entre 5 y 8 km/h
- Garantizar el uso del cinturón de seguridad
- Prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol
- Nuevas tecnologías de seguridad para vehículos pesados

BENEFICIO GLOBAL ANUAL ESTIMADO

Entre **130.000** y **190.000** vidas salvadas

40.000 vidas salvadas

100.000 vidas salvadas

33.000 vidas de usuarios vulnerables salvadas (si se aplica globalmente la proporción de la UE de muertes de usuarios vulnerables de la vía pública por colisiones con vehículos pesados).

Fuente: Informe 'Más allá de 2025: Nuevas medidas para salvar vidas'

SINIESTRALIDAD POR TIPO DE AGENTE MATERIAL ASOCIADO*

Motocicletas: 9.096



15,5 % 10,5 %

Turismos: 36.738



39,4 % 51,5 %

Vehículos pesados: 3.568



8,3 % 3,3 %

Furgonetas
y camionetas: 1.987



5,7 % 1,4 %

Vehículos de dos
y tres ruedas: 6.014



3,5 % 9,6 %

Resto de vehículos 7.332

11,5 % 8,9 %

Resto de agentes 11.592

16,2 % 14,8 %

■ % de los accidentes en jornada totales

■ % de los accidentes *in itinere* totales

*Instrumento, objeto o elemento físico que está directamente implicado en el accidente de tráfico.

Las ventajas para la empresa de un plan de movilidad

1. Reducción del consumo energético.
2. Ventajas medioambientales, menos ruidos y emisiones.
3. Reducción de siniestros.
4. Disminución de la congestión del tráfico.
5. Ahorro de costes en los desplazamientos.
6. Mejor ocupación del espacio público.
7. Mejora de la salud.
8. Aumento de la puntualidad.
9. Mejora en la imagen de la empresa.

elaborar “un documento que sirva de guía a las personas encargadas de la prevención para poder evaluar con mayor precisión los riesgos asociados con la seguridad vial”.

También la nueva Ley de Movilidad Sostenible, publicada en el BOE en este mes de diciembre, ha supuesto un nuevo empuje al exigir a los grandes centros de actividad (a partir de 200 empleados o 100 por turno) disponer de un plan de movilidad que incluya métodos de transporte alternativos.

Lo ideal, sin embargo, sería que todos los agentes económicos interiorizaran la necesidad de disponer de este instrumento: “La elaboración de un plan lo podemos hacer cualquiera, sea obligatorio o no

y al margen del tamaño de las entidades. De hecho, todas las Jefaturas Provinciales de Tráfico tienen su propio plan y lo hacen sin recurrir a recursos externos. Cualquiera puede trabajar en seguridad vial,

incluso una empresa unipersonal. A veces es más una cuestión de voluntad y de conciencia”, argumenta Pilar del Real, jefa de Área de Intervención Estratégica del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. En la misma ►►

inadecuada) pueden ser contrarrestados con formación, concienciación y políticas estrictas del uso del móvil, entre otras. Las herramientas tecnológicas como los sistemas avanzados de asistencia a la conducción, y un mantenimiento periódico y eficiente, les ofrecerán vehículos más seguros.

Para trabajar en el factor vía son efectivas medidas como la planificación de rutas seguras. Y la reducción de los desplazamientos, la flexibilización horaria o el fomento del teletrabajo, podrían reducir el riesgo desde la perspectiva de la organización del trabajo.

PLANES DE MOVILIDAD. En España la protección de los trabajadores frente a los riesgos del tráfico se recoge entre los objetivos de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 y de la Estrate-

gia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo (EESST) 2023-2027.

La firma por parte de los agentes sociales y económicos de esta última ha impulsado que las empresas estén ya actuando “para potenciar una mejor seguridad vial, como por ejemplo con planes de movilidad y seguridad vial, la integración de la seguridad vial dentro de la prevención de riesgos laborales o el apoyo a iniciativas de movilidad y seguridad en territorios”, afirma la

patronal española CEOE, que también avanza que desde el Grupo de Trabajo de Seguridad Vial, creado en el seno de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, se estudia

UN BUEN PLAN DE MOVILIDAD REDUCE COSTES HUMANOS, ECONÓMICOS Y SOCIALES.

Autobuses, entre los más seguros

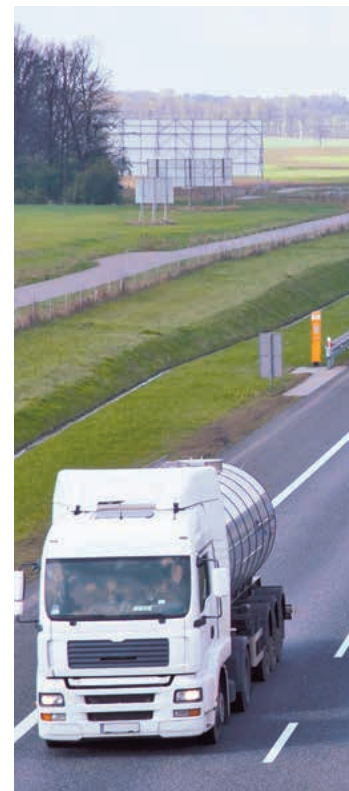
La asunción por parte del sector del transporte de pasajeros por carretera de la cultura de la seguridad vial se hace evidente en las cifras registradas: una única víctima mortal en 2024, a pesar de que 3.365 millones de viajeros utilizaron el autobús en sus desplazamientos el año pasado, según el INE.

De ello pueden dar fe en Autocares M. Del Moral, que no han sufrido ningún siniestro que exigiera baja laboral desde que la nueva generación está al frente de



la empresa. “Todos nuestros conductores, por supuesto, deben tener el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) y eso les obliga a estar actualizados, porque deben renovarlo cada cierto tiempo. Además, la empresa externa con la que contratamos los servicios de prevención y riesgos laborales nos informa de los cursos que están

disponibles en cada momento y también las asociaciones Direbús o Aetrans. Cada vez hay más formación, también en el tema de la conducción eficiente. Además, ahora hay un montón de asistencias y de sistemas como alcolock para asegurarse de que se conduce en condiciones”, asegura el gerente, Antonio Del Moral.



Proteger a los trabajadores, también en la carretera

centros laborales. Y, si el plan de movilidad en la empresa aporta beneficios extra [ver recuadro en página 19], existen otras opciones como incorporar la seguridad vial laboral a sus planes de

Responsabilidad Social Corporativa (RSC) e informes de sostenibilidad.

Para Agustín López García, secretario de Comunicación del Sector Estatal de Carretera y Logística de FSC-

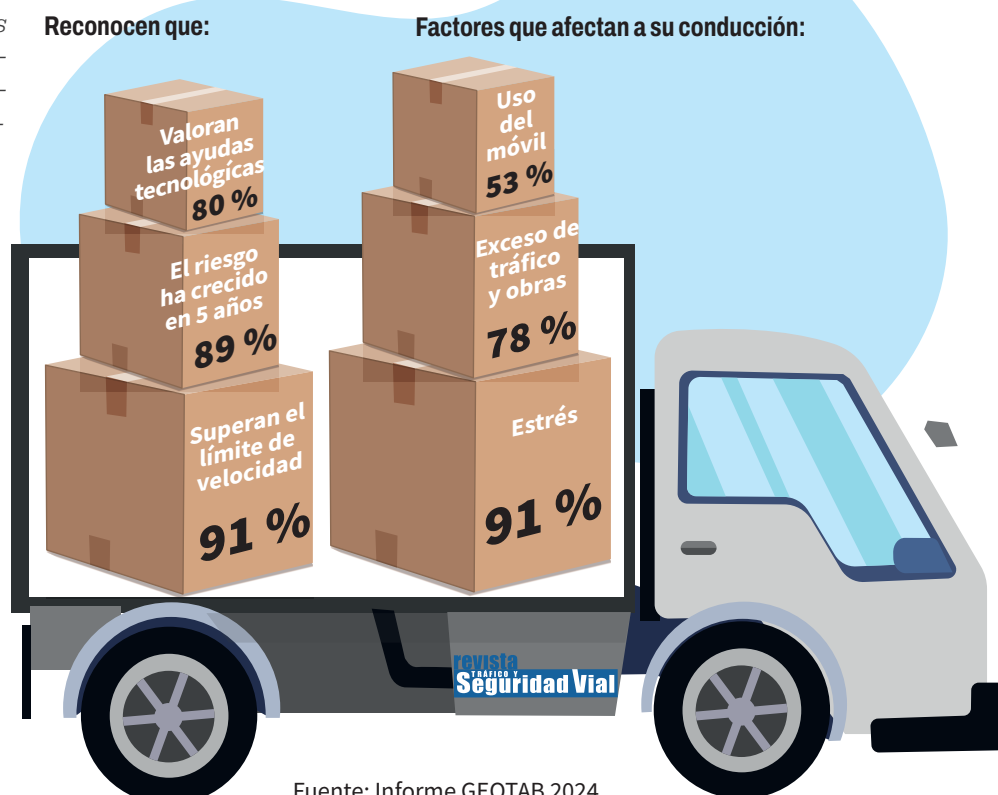
► línea, Blanca Ruiz de Zárate, jefa de la Unidad Técnica de Seguridad Vial Laboral del Centro Nacional de Nuevas Tecnologías (CNNT) del INSST, entiende que es fundamental avanzar en la prevención: “Lo que es importante es gestionar adecuadamente el riesgo laboral vial presente en las organizaciones. En el caso de los desplazamientos durante la jornada existe la obligación empresarial de evaluar el riesgo y de adoptar medidas preventivas, y además se aconseja desarrollar acciones de formación y sensibilización, y elaborar recomendaciones específicas dirigidas a los desplazamientos in itinere (ida y vuelta al trabajo) para todas las personas trabajadoras”.

RESPONSABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD.

Con esta premisa, el INSST y la DGT colaboraron con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en el ‘Plan tipo de movilidad segura y sostenible’, un documento que recoge acciones para mejorar la seguridad vial desde todos los puntos que afectan a los

¿Qué opinan los profesionales españoles?

La encuesta ‘Peaje al bienestar: El estrés en la conducción y seguridad en la carretera’, elaborada por la empresa de gestión de flotas GEOTAB analizó la opinión de 3.500 conductores profesionales de siete países europeos, entre ellos España. Estas son algunas de las percepciones expresadas por los conductores de nuestro país.



Fuente: Informe GEOTAB 2024



En 2024 se registraron 13 ocupantes fallecidos en camiones de hasta 3.500 kg (2 más que en 2023) y 39 entre los camiones de mayor peso (16 menos que el año anterior).

CCOO, no es sólo una oportunidad, sino una obligación. *“La siniestralidad vial laboral no es un ‘accidente’ inevitable, es un riesgo laboral que debe ser gestionado y prevenido. La norma*

de seguridad vial debe ser modelo de funcionamiento en las empresas. Una empresa que se dice socialmente responsable no puede tener siniestros laborales viables evitables”.

Siniestralidad de furgonetas

Según la CNMC en 2024 se enviaron 1.216,6 millones de paquetes, la mayoría de menos de 2 kg. La práctica habitual del cobro por entrega, aumenta el estrés y el riesgo. Además, en la última campaña de vigilancia realizada entre el 24 y el 30 de noviembre de 2025, casi 3 de cada 10 conductores de furgonetas fueron denunciados por superar la velocidad permitida.



OPINIÓN

JOSÉ IGNACIO LIJARCIO

Presidente de Fesvial



“Moverse seguro, trabajar mejor: el cambio que empieza en las empresas”

La seguridad vial laboral se ha consolidado como uno de los grandes retos preventivos. No sólo porque el siniestro de tráfico continúa siendo, año tras año, una de las primeras causas de muerte laboral en España, sino porque refleja la necesidad urgente de integrar la seguridad vial dentro de la cultura preventiva de las empresas, independientemente de su tamaño o sector productivo.

A menudo se subestima el riesgo asociado al desplazamiento diario (in itinere), a las rutas comerciales o a los viajes de trabajo (en misión). Y cuando el riesgo no se percibe, la prevención llega tarde. De ahí la importancia de planes de movilidad bien diseñados, formación específica en factores humanos, gestión de rutas más seguras y políticas empresariales que favorezcan horarios razonables, descanso adecuado o alternativas de movilidad sostenible.

La tecnología —ADAS, ITS, herramientas de gestión de rutas o seguimiento de flotas— es una aliada fundamental, pero no sustituye a una cultura preventiva sólida basada en la formación, la anticipación y la responsabilidad compartida de todos los agentes implicados: servicios de prevención, mandos intermedios, agentes sociales, institutos regionales, asociaciones empresariales y, por supuesto, cada trabajador.

La seguridad vial laboral no es un trámite, ni un anexo técnico: es una inversión en personas, en productividad y en futuro. Las empresas que entienden esto avanzan más, cuidan más y construyen un país más seguro y competitivo.



Peligro, obras en la carretera

En 2024 se registraron 142 siniestros relacionados con trabajos de obras de mantenimiento y conservación en las carreteras, con el exceso de velocidad como el factor más influyente en este tipo de siniestralidad en las vías españolas. Para reducir su incidencia, la DGT suma a sus campañas de vigilancia intensiva del tráfico el uso de las nuevas tecnologías con

herramientas como el “cono conectado”, que ofrece información en tiempo real sobre los tramos de obras para que pueda ser transmitida a través de los paneles de información variable y los navegadores. Pero la principal herramienta es, sin duda, la responsabilidad de los conductores a la hora de circular en zonas donde hay operarios trabajando sobre el asfalto.

Proteger a los trabajadores, también en la carretera

► El amplio listado de buenas prácticas que aparecen en la guía orientativa sobre ‘La incorporación de la seguridad vial en la responsabilidad social corporativa (RSC)’, elaborada por la DGT, demuestra que las grandes empresas y gestores de flotas son mucho más receptivas y realizan acciones como formaciones específicas, utilización de simuladores y tecnología de realidad virtual en las actividades didácticas, apoyo a las víctimas de siniestros viales, financiación para adquirir vehículos seguros y sostenibles, mejora de la infraestructura de acceso a los centros de trabajo, fomento de la investigación o atención a la seguridad vial de las empresas con la que se subcontrata.

Las centrales sindicales CCOO y UGT también predicán con el ejemplo: tienen el riesgo vial explícitamente incluido en el Plan de Prevención, ofrecen formación específica, fomentan al-

ternativas de transporte -en especial transporte público- entre su plantilla e insisten en horarios flexibles, respeto al descanso y potenciación del trabajo a distancia. Pero, la realidad de las pymes, mayoría en España, es muy diferente.

LAS PEQUEÑAS. “Las empresas pequeñas carecen de presupuestos planificados y de personal cualificado.

No hay una cultura suficiente que deje en primer lugar a la seguridad frente a la producción y el beneficio. La subcontratación es donde las grandes empresas deben y tienen que ser maquinaria del cambio, en lugar de ser el método para externalizar el riesgo y la precariedad. Si el cliente exige seguridad, el subcontratista se verá obligado a implementarla”, asegura López.

Desde CCOO defienden además, que se considere el estrés como un factor fundamental de riesgo en profesiones relacionadas con el reparto y distribución de mercancías; y apues-

tan por medidas como adaptar rutas y tiempos de entrega a la realidad de la carretera, eliminar la presión y proporcionar vehículos seguros con el mantenimiento riguroso y una formación continua y específica, además de contar con los empleados a la hora de establecer las medidas de prevención.

La misma opinión es compartida por UGT Madrid. Son conscientes de que las grandes empresas ya están en ello,

pero sus acciones son insuficientes por sí solas: “Su verdadero impacto global dependerá de que estas se extiendan y se adapten a las pequeñas y medianas empresas. La seguridad vial laboral es una responsabilidad compartida entre el

empleador y la persona empleada. Las empresas, incluidas pymes y micro pymes, tienen la obligación de realizar e implementar los planes en materia de seguridad vial laboral para reducir los accidentes laborales de tráfico”, insisten.

A pesar de todo, reconocen que ya hay ayuntamientos y empresas de

**LA SEGURIDAD
VIAL LABORAL
ES UNA
RESPONSABILIDAD
COMPARTIDA
ENTRE EMPRESA
Y EMPLEADO.**



Las organizaciones pueden incluir criterios de seguridad vial para subcontratistas como disponer de un certificado tipo ISO 39001, de personal formado en seguridad vial, o facilitar equipo y material técnico específico.

transporte urbano que han empezado a incluir cláusulas de seguridad vial en sus pliegos de contratación. De hecho, con la idea de que cunda el ejemplo, la DGT ha publicado este año una guía orientativa para ayudar a las organizaciones en sus licitaciones.

CERTIFICADOS Y SELLOS. Otros instrumentos para facilitar a la empresa la elaboración de su estrategia de prevención son los sistemas de gestión de la seguridad. Un ejemplo es el basado en la ISO 39001, diseñada específicamente para afrontar los riesgos relacionados con la seguridad vial en la empresa. *“Reducir los accidentes de tráfico es un compromiso de todos, pero en el caso de las empresas, su actuación tiene un impacto mayor entre la sociedad, y disponer de un modelo de certificación como la ISO 39001 demuestra que están comprometidas con la seguridad vial en un sentido global, que se extiende desde los empleados, a los pasajeros y a terceros usuarios”,* afirma Sergio González, coordinador de Marketing Estratégico de AENOR, una de las empresas que otorgan este certificado.

Con una filosofía similar, la DGT promueve el ‘Sello de Movilidad Segura en la Empresa’, para que las CCAA puedan “premiar” a las organizaciones que garanticen de forma efectiva la seguridad vial de su plantilla, *“porque los sellos o las certificaciones no deben entenderse como un fin en sí mismo, sino como un premio por haber hecho las cosas bien a la hora de abordar los riesgos viales de las personas trabajadoras”,* asegura Pilar del Real.

Por el momento, Asturias (pionera en 2016), Cantabria, Murcia, La Rioja y Castilla y León disponen de sellos creados a partir de esta iniciativa, y la idea es que pueda extenderse a otras comunidades. Porque, como señala Sergio González: *“Cualquier movimiento desde el ámbito corporativo hacia una movilidad más segura y eficiente nos acercará a un modelo de país que vela por la seguridad vial de todos”.* ♦

+ info

Seguridad Vial
Laboral en
dgt.es



OPINIÓN

RAQUEL CASADO

Jefa Provincial de Tráfico de Asturias



“Desde la empresa es la única forma de llegar a los trabajadores”

El Sello Asturiano de Movilidad Segura en la Empresa se nos ocurrió junto con el Instituto Asturiano de Prevención como un reconocimiento a las empresas para animarlas a trabajar en seguridad vial laboral. Empezamos hablando con las empresas que llamamos tractoras y con las que ya habíamos elaborado una guía, y la idea gustó mucho.

El Principado de Asturias saca una convocatoria anual para conceder el sello a aquellas entidades, organizaciones, administraciones y empresas privadas que cumplan con los requisitos y presenten su plan de movilidad. Se otorga por cuatro años, y se revisa cada dos.

Además, con el marco del sello organizamos jornadas, colaboramos con las empresas y les presentamos la ‘Guía de consejo sanitario en seguridad vial’ elaborada por la DGT, para que sus servicios de prevención trabajen con ella.

La premisa principal es que desde la empresa es la única manera de llevar la concienciación vial a las personas trabajadoras. Y está teniendo buena aceptación, con aproximadamente ya 100 empresas en el Principado que han conseguido el sello. Y aunque empezamos con empresas más grandes, que consideramos tractoras, ahora hablamos de organizaciones grandes, medianas y pequeñas, como una taxista individual en Gijón, que no para de repetir que desde que tiene el sello y su plan de movilidad no ha tenido más que beneficios, porque al final, cuando una empresa grande quiere hacer algo, busca empresas que tengan un plan de movilidad y que les garanticen cierta seguridad.

EXITOSO PRIMER ANIVERSARIO DEL NUEVO REGLAMENTO DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS

Historia sobre ruedas

Hace un año se aprobó el Real Decreto 892/2024 que cambiaba de forma radical el procedimiento por el cual los propietarios de vehículos con más de 30 años podían convertirlos en históricos. Un nuevo reglamento que buscaba fomentar la conservación del coche familiar y concienciar sobre el valor patrimonial del automóvil, protagonista indiscutible del siglo XX. Un año después de la aplicación de la nueva norma **las cifras demuestran que la iniciativa ha sido un éxito.**

• Silvia FERNÁNDEZ
• Fotos: AMAPOLA CREATIVA

Todo empezó con un viaje a Reino Unido del director general de Tráfico, Pere Navarro, en el que le llamó la atención la numerosa presencia de vehículos históricos en los parkings y las carreteras. En aquel momento en las islas británicas había registrados un millón y medio de estos coches y en nuestro país apenas 48.000. *“Comenzó entonces un debate en la Dirección General de Tráfico sobre por qué había una cifra tan baja. Llegamos a la conclusión de que el problema era el Reglamento vigente, de casi 30 años de antigüedad, que conllevaba que el registro de este tipo de vehículos se hiciera a través de un proceso largo, farragoso, complicado y caro. Era el momento de hacer un grupo de trabajo y colaborar con la sociedad civil para poner una solución”,* explica el director general, Pere Navarro.

Raúl Aranda, presidente de la Federación Española del Vehículo Antiguo (FEVA) forma parte de esa sociedad civil que colabo-

Parque de vehículos históricos por tipo de vehículo (01/10/2025)

TIPO DE VEHÍCULO	TOTAL
Turismo	104.201
Motocicletas	34.583
Camiones	12.830
Ciclomotores	9.620
Furgonetas	8.736
Otros vehículos	4.598
Tractores Industriales	710
Autobuses	327
Remolques y semirremolques	148
TOTAL	175.753

ró con la DGT y cuyo esfuerzo culminó con la entrada en vigor el 1 de octubre de 2024 del Real Decreto 892/2024: un nuevo reglamento para los vehículos de más de 30 años. *“Esta norma es la constatación de que cuando la sociedad se pone en sintonía con la Administración, se pueden hacer cosas muy positivas para todos. Conozco la mayor parte de las reglamentaciones europeas y creo que no se podría haber hecho mejor”,* asegura Raúl Aranda.

Las cifras apoyan ese entusiasmo. Que el nuevo procedimiento sea más eficaz y menos complicado ha logrado que las previsiones iniciales de la DGT de llegar a los 120.000 vehículos durante el primer año de aplicación se hayan superado con cre-





Requisitos para ser histórico

Un vehículo puede ser clasificado como histórico siempre y cuando haya sido fabricado o matriculado por primera vez hace 30 años como mínimo, hayan dejado de producirse sus tipos específicos, esté en su estado original, sin haber sido sometido a ningún cambio fundamental en cuanto a sus características técnicas o componentes principales, y tenga un correcto estado de mantenimiento y conservación. Asimismo, se clasifican como históricos los vehículos incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico español y los declarados bienes de interés cultural, que posean un interés especial por haber pertenecido a alguna personalidad relevante o que hayan intervenido en algún acontecimiento con trascendencia histórica.



ALBERTO ESPADA

ces. “El 1 de octubre de 2025 ya habíamos alcanzado los 175.753 vehículos. Todo un éxito que se ha logrado gracias a que el procedimiento se ha convertido en algo sencillo, corto, económico, que incluso se puede hacer por vía telemática”, resume Pere Navarro.

NOCHE Y DÍA. “El Reglamento 147 que estaba en vigor desde 1995 fue muy bueno en su momento porque su objetivo era sacar estos vehículos de los desguaces”, afirma Aranda. Pero, una vez cumplido dicho objetivo, había llegado la hora de evolucionar. Por

ello, la nueva normativa pretendía no sólo adecuar la norma a las legislaciones europeas vigentes sino fomentar la restauración y conservación del patrimonio automovilístico español.

“Gracias a este cambio ya tenemos más de 175.000 vehículos que han pasado a un estatus del que ya no van a bajarse. Unos estarán mejor conservados que otros, pero ya habrá alguien que los restaure. Porque sus propietarios sabemos que somos sus dueños, pero también sus custodios, tenemos claro que estos coches nos van a sobrevivir a todos”, asegura el presidente de FEVA.

La diferencia entre ambas normas ha supuesto la noche y el día para estos coleccionistas. Antonio Silva, vicepresidente del Veteran Car Club, ha sido testigo de ello. La asociación de la que forma parte está especializada en coches anteriores a 1940. De hecho, el propio Antonio posee la pieza más antigua del club, un Darracq de 1900. Pero incluso en un sector tan exclusivo como en el que habita el Veteran Car ►►

Dos procedimientos de registro

• Para vehículos del “grupo A”:

se considera de este tipo a los que tienen una antigüedad de más de 30 años, la documentación en vigor y se encuentran en situación de circular como vehículo ordinario. En este caso, basta con solicitar un duplicado del permiso de circulación por cambio de servicio a “histórico”, acompañado de una declaración responsable en la que el titular del vehículo asegura que no tiene modificaciones que afecten a su originalidad y se compromete a hacer un uso ocasional del mismo. El vehículo conserva su matrícula ordinaria.

• Para vehículos del “grupo B”:

son los que tienen una antigüedad de más de 30 años pero no poseen su documentación en vigor por estar caducada la ITV, no haber sido matriculados en España (y haber sido importados de otro país para ser matriculados como históricos) y carecer de documentación española. En estas circunstancias el propietario tiene que presentarse en un servicio técnico de vehículos históricos que elaborará un informe, sobre el que la ITV confeccionará una tarjeta ITV, que se presentará en una Jefatura de Tráfico para su matriculación como vehículo histórico.



Historia sobre ruedas

► Club el nuevo Reglamento ha supuesto un punto de inflexión.

“El Real Decreto es lo mejor que le ha pasado a la afición. Ha sido una brutalidad el contraste entre lo que había antes y lo que hay ahora. Los trámites son mucho más sencillos y el coste económico, de unos 20 euros. Gracias a ello han aflorado muchísimos coches, inclusive vehículos de antes de la guerra que estaban metidos en garajes y que no se sacaban de allí porque el costo de convertirlos en históricos era de mil y pico euros. Además, rehabilitar las documentaciones de algunos vehículos implicaba un procedimiento bastante complejo. Dentro de nuestro club diría que de 40 a 50 coches nuevos han salido a la luz gracias a este Reglamento”, afirma.

TAREAS PENDIENTES. A pesar del optimismo y el compromiso quedan cosas por hacer. Se estima que en España hay un total de 1.170.000 vehículos susceptibles de convertirse en históricos que aún no han sido registrados. Automóviles, furgonetas, motos, autobuses, camiones e incluso tractores que reúnen los requisitos para convertirse en un legado y que urge que se queden en nuestro país porque sigue siendo más sencillo exportarlos y perderlos para siempre que importarlos una vez han sido vendidos a un coleccionista extranjero.

“Sigue habiendo una discriminación importante del movimiento del vehículo histórico en España respecto a otros países de nuestro entorno, en particular en cuanto al tema fiscal, que resulta

muy gravoso. La diferencia de importar un vehículo histórico a España comparado con otros países europeos es abismal. Mientras un coleccionista francés paga un 5 % de impuestos, uno español paga un tercio del valor del coche. ¿Tiene algún sentido en un mercado que se supone que es único? El Reglamento explica que estos coches son un patrimonio cultural a preservar para las siguientes generaciones, de hecho, ni siquiera circulan.

¿Qué sentido tiene que estén gravados con los mis-

**DE 48.000
VEHÍCULOS
HISTÓRICOS
REGISTRADOS
ANTES DEL
NUEVO
REGLAMENTO
SE HA PASADO
A 175.753.**





ALBERTO ESPADA



A golpe de click

Además de la simplificación del procedimiento, el abaratamiento del coste y la menor duración del trámite administrativo, otra de las facilidades dadas al ciudadano con el nuevo Reglamento es que dicho trámite se puede realizar on line, sin tener que acercarse a una Jefatura Provincial de Tráfico. El 30 % de las nuevas matriculaciones de históricos (37.640 expedientes) se han gestionado íntegramente de esta forma, facilitando el proceso tanto para particulares como para profesionales del sector.



mos impuestos pensados para el resto de vehículos?", expone Raúl Aranda.

La otra gran deuda pendiente con los históricos es la creación de un Museo Nacional del Automóvil, un espacio donde los vehículos sean el centro y que nos recuerde que el patrimonio de un país no sólo lo constituyen los edificios o los archivos históricos, sino también los objetos que narran la historia de la tecnología y la del día a día de la movilidad. *"Hay que devolverle al automóvil parte de lo que nos ha dado, especialmente ahora que se está cerrando el círculo con lo que parece el fin del motor de combustión. Es hora de mirar atrás, ver los coches de nuestra vida y ponerlos en valor para que las generaciones más jóvenes no se pierdan una parte importante de nuestra historia. Estos vehículos te hablan, te cuentan historias, algunos son obras de arte. Merece la pena ser conscientes de ello"*, concluye Pere Navarro. ♦



Historia de DGT

El compromiso de la DGT con ese retazo de historia sobre ruedas que representan los vehículos históricos llega más allá de la modernización de las normas que los afectan. Una buena muestra es el inventario recopilado por Alfonso Ibáñez Colmenares, jefe provincial de Tráfico de Zamora; Ángel Álvarez Martínez, jefe de Atención al Ciudadano en el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas, y Francisco de las Alas-Pumariño Linde, actual jefe de la Unidad de Normativa de la DGT. Este documento recoge el estado de conservación y tasa la colección de vehículos históricos que posee la propia DGT. *"La idea nació a principios de 2024 por un encargo de Secretaría General y de la Unidad de Normativa. El objetivo era tener un conocimiento más detallado de la colección que permitiese, por una parte, conocer su estado real y, por otro, disponer de información que sirviese para hacer un inventario y valoración, puesto que todos los bienes del Organismo debían estar inventariados y valorados"*, explica Alfonso Ibáñez Colmenares.

La investigación supuso un año y medio de esfuerzo y culminó el pasado mes de octubre con la publicación de un libro de más de 300 páginas en el que se analizan los vehículos históricos que pertenecen a la DGT. Piezas como un Mercury Commute Station Wagon de 1966, que fue el último coche utilizado por los servicios del NO-DO y que estuvo en servicio hasta 1982. Aunque si hay que escoger uno, Ibáñez tiene un claro favorito: un Hispano-Suiza T 30-40 de 1910, único en el mundo, que fue el primer automóvil declarado como Bien de Interés Cultural. *"Sólo por ver esa unidad merece la pena ir al Museo de Historia de la Automoción de Salamanca"*, asegura Ibáñez.

Para este admirador de los coches veteranos poner en valor este patrimonio es importante. *"Los vehículos que conserva la DGT son testimonio de la evolución del transporte, la seguridad vial, e incluso, de la propia Administración"*, explica.

CONDUCTAS POCO MODÉLICAS Y DISCURSOS DE ODIO ACECHAN EN NUESTROS MÓVILES

Imprudencias y violencia vial en redes sociales

¿Qué tienen en común Lola Lolita y Vito Quiles? Ambos son jóvenes, creadores de contenido y se desenvuelven como pez en el agua de las redes sociales, donde cuentan con millones de seguidores. Además, ambos han aparecido recientemente en sus perfiles cometiendo la misma infracción de tráfico: viajaban como pasajeros en un vehículo sin el cinturón de seguridad abrochado. Para algunos, un simple descuido. Con los datos en la mano, **una irresponsabilidad que está presente cada año en aproximadamente una cuarta parte de los fallecidos en turismo y furgoneta en carretera.**

• David LOSA

• Fotos: AMAPOLACREATIVA

En las redes sociales no parece haber reglas. Según el 'Estudio de Redes Sociales 2025' de IAB, una asociación mundial de comunicación, publicidad y marketing digital, el 91 % de los jóvenes entre 18 y 30 años usa las redes a diario, y un 54 % de ellos reconoce hacerlo, sobre todo, para inspirarse, por delante de otros propósitos como conocer gente o entretenerse. Las redes también representan la principal fuente de información para este público más joven (49 %). Si no estás en las redes, no existes. Pero si 'lo petas', entonces tienes carta blanca.

"En general, las redes sociales premian las visualizaciones, la interacción, sin importar mucho que el contenido pueda ser más o menos reproachable. Cuanto más viral sea una publicación, más publicidad programática (compra automatizada de espacios publicitarios) genera, y eso significa más dinero para el creador. La otra gran

fuente de ingresos son las marcas, a las que muchos se vinculan de manera puntual o en relación de larga duración. Ahí sí pueden ser un inconveniente ciertas conductas, porque una marca evita perfiles con problemas reputacionales", explica Miguel Villamizar, experto en marketing de influencers.

Exactamente el camino opuesto al de los *influencers* mencionados siguió la adolescente norteamericana Kaitlynn McCutcheon. Con sólo 17 años, su perfil pasó el pasado septiembre de la absoluta irrelevancia a tener miles de seguidores. Su logro: grabarse sufriendo un accidente de tráfico. Kaitlynn puso la cámara mientras conducía a la vez que cantaba vehementemente el famoso 'Baby one more time' de Britney Spears. En un arrebato de fogosidad, perdió el control de su vehículo, que se salió de la vía y terminó volcado. La escena fue publicada por la protagonista en su perfil de TikTok, desde donde dio la vuelta al mundo en horas. Una imprudencia que acabó bien por

un pequeño detalle: llevaba abrochado el cinturón de seguridad.

EL TIRÓN DE IR 'COMO LOCOS'.

Aunque nos pueda parecer una locura, la velocidad es otro de los ingredientes que 'triumfan' en la coctelera de las redes. Uno de los primeros que lo experimentó en España fue el youtuber TheGrefg, quien publicó en 2016 un post en el que se le veía conduciendo a 180 kilómetros por hora. Consciente de su error, pidió perdón, pero perdió su vinculación con la marca de coches que le había prestado el vehículo. Peor fue el caso de Vicesat, otro famoso *influencer*, restaurador y preparador de coches, que se grabó a bordo de un Lamborghini mientras aceleraba a fondo hasta alcanzar los 233 kilómetros por hora. Uno de sus seguidores le denunció, lo que provocó su detención.

Más recientemente, el pasado octubre, entró en prisión el *finfluencer* (*influencer*





financiero) británico Harrison Sullivan, de 24 años y conocido en redes como HSTikkyTokky, quien en marzo de 2024 estrelló un McLaren valorado en más de dos millones de euros en una carretera inglesa cuando circulaba a gran velocidad y sin seguro. Además, Sullivan, que milagrosamente salió ileso, huyó del siniestro dejando malherido a su compañero de viaje, también *influencer*, y emprendió una fuga que le llevó a Emiratos Árabes, Tailandia y, finalmente, España, donde fue arrestado por un altercado.

“Los influencers terminan convirtiéndose en modelos sociales de alto impacto, y los comportamientos que exhiben se pueden normalizar con mayor facilidad entre sus seguidores. Cuando muestran conductas de riesgo en seguridad vial,

ese comportamiento traspasa la pantalla y puede reducir la percepción subjetiva de peligro de quienes los observan. Esto es aún más complejo en personas jóvenes que no han alcanzado madurez en el control inhibitorio y que, además,

son más sensibles a la recompensa social. Por tanto, la visibilidad de estas conductas de riesgo puede expandir o consolidar un comportamiento temerario en la carretera”, aclara Patricia Pérez, psicóloga de la Dirección General de Tráfico.

LOS JÓVENES, EN LA DIANA.

Según la Encuesta sobre Redes Sociales del Eurobarómetro, el 73 % de los usuarios entre 15 y 24 años, y el 68 % del grupo inmediatamente más mayor (25-39 años) siguen a *influencers* o creadores de con-

tenido en las redes, especialmente en las plataformas Youtube, Instagram y TikTok. Este seguimiento no es algo exclusivo de estas franjas de edad, pero según el mismo Eurobarómetro, a partir de los 40 años decae por debajo del 50 %, y es inferior al 20 % entre los mayores de 55 años.

“No podemos culpar a nadie, y menos a los jóvenes, del contenido que encuentra en las redes sociales. Si no queremos que los chavales vayan a 180 km/h o que hagan el burro con el coche, o que no tengan un comportamiento vial adecuado, tenemos que evitar que sean las propias redes las que permitan subir ese tipo de contenido. Los humanos copiamos los comportamientos de nuestros ‘otros significativos’, es decir, nuestros referentes. En la adolescencia, cuando estos dejan de ser los padres, pasan normalmente a ser los amigos o, en el plano mediático, hoy, la gente a la que siguen en las redes”, explica Fran- ►►

CONDUCTAS DE RIESGO EN SEGURIDAD VIAL EN LAS REDES PUEDEN REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE RIESGO EN QUIENES LAS OBSERVAN.

Imprudencias y violencia vial en redes sociales

► cesc Núñez, sociólogo de la Universitat Oberta de Catalunya (UOC).

¿Son culpables entonces los *influencers* de airear comportamientos reprochables en sus perfiles? “*Son responsables, desde luego, pero también hay que tener en cuenta lo que hay detrás de muchos de ellos: son personas que pueden tener un talento innato para caer bien o conectar con la gente, pero muchas veces ni son especialmente brillantes ni tienen formación alguna. Pueden grabarse haciendo algo ilegal y ni se dan cuenta, incluso se copian ideas entre ellos sin caer en detalles que pueden pasarles factura*”, matiza Villamizar.

En el plano más científico, apenas hay literatura específica sobre la influencia de las redes sociales en la generación de comportamientos ilegales en el tráfico. Una excepción es un estudio cualitativo publicado en 2024 por la universidad australiana de Sunshine Coast, en el que se entrevistaba a personas de tres diferentes grupos de edad (17-25 años; 26-49 y +50) sobre el contenido que veían en las redes y sus hábitos en la conducción. Entre las conclusiones, lo más llamativo es que las personas del grupo más joven eran las que, con diferencia, reconocían estar más expuestas a imágenes que contenían comportamientos peligrosos al volante, como el uso del móvil, carreras ilegales o modificaciones no autorizadas en los vehículos. El estudio destaca cómo esos comportamientos son normalizados también por ese mismo grupo, el más permeable a la influencia de las redes sociales.

PERFILES 'BUENOS'. Pero, en el universo de las redes sociales, no sólo tienen cabida las ‘malas’ influencias. Un ejemplo es @educaccionvial, detrás del que se encuentra Rafa F. Villalba, un policía local de un municipio de la Comunidad de Madrid que suma cerca de 90.000 seguidores entre sus perfiles de Instagram y TikTok. Villalba emprendió su propia cruzada en las redes durante la pandemia con el objetivo de



Un premio al mejor influencer

AESLEME, asociación para el estudio de la lesión medular espinal con 35 años de historia, decidió en 2023 por primera vez premiar la buena divulgación de la seguridad vial a través de las redes sociales. Así es como nació el galardón al mejor influencer de seguridad vial, una categoría dentro de los Premios AESLEME Juan García Reneses. En la última edición el reconocimiento fue para Ibon Oregi y su vídeo ‘El Plan Legalcar’, sobre cómo los siniestros viales te pueden cambiar la vida en un segundo y, si sobrevives, debes levantarte y adaptarte de nuevo a la vida.

arrojar algo de luz en materia de información vial. “Descubrí que dentro de la seguridad vial había muy poca información, y la poca que se estaba dando era sesgada. También vi que hay una enorme violencia vial y una lucha caníbal entre grupos de usuarios de la vía,

especialmente contra los ciclistas. Y como ciclista que soy, me pareció importante ayudar a contrarrestar tanta información tendenciosa y tanto odio”.

En sus perfiles, Rafa F. Villalba combina vídeos cortos explicando aspectos normativos del tráfico y la seguridad vial con otros clips en los que desmonta bulos o aclara contenido incorrecto o tendencioso expuesto por otros usuarios de las redes. “Hay mucha información que se da sin base alguna, más parecida a eso que llamamos cuñadismo, o que se difunde sólo por el hecho de ganar el fervor de los seguidores. Hay personas muy influyentes en las redes, con millones de seguidores, que se creen que están en posesión de la verdad sólo porque les sigue tanta gente. Lo triste es que cuando les rebates con legislación y con datos te intentan bloquear para que no te vean o, peor aún, son sus propios seguidores los que se te echan encima. He recibido insultos y amenazas de todo tipo, sólo por des-



Delitos de odio en las redes sociales

Los insultos contra conductores por su género, origen o etnia son habituales en las redes sociales. Hay que recordar que el artículo 510 del Código Penal castiga con penas de entre uno y cuatro años de prisión a "quienes públicamente fomenten, promuevan o inciten directa o indirectamente al odio, hostilidad, discriminación o violencia contra un grupo, una parte del mismo o contra una persona determinada por razón de su pertenencia a aquel, por motivos racistas, antisemitas, antigitanos u otros referentes a la ideología, religión o creencias, situación familiar, la pertenencia de sus miembros a una etnia, raza o nación, su origen nacional, su sexo, orientación o identidad sexual, por razones de género, aporofobia, enfermedad o discapacidad".

mentir información con la legislación en la mano", asegura.

ODIO SIN FRENO. El odio y la impunidad convierten a diario a las redes sociales en lugares hostiles, donde cualquiera puede leer comentarios inaceptables o directamente delictivos. "Recuerdo que este año un conductor atropelló con su coche en Denia a dos ciclistas, un padre, que falleció, y a su hijo. Había comentarios sobre esa noticia de personas que aplaudían al conductor, diciendo burradas como 'Uno menos que estorba en la carretera' o 'No todos los héroes llevan capa'. A mí mismo me han llegado a decir que si distinguen mi maillot con mi logo por la carretera se me acaban los vídeos", apunta Villalba.

En opinión de Patricia Pérez, psicóloga de la DGT, "las corrientes de odio

que circulan en redes pueden influir en cómo algunas personas interpretan las normas de seguridad vial o tratan a ciertos colectivos vulnerables. La exposición continuada a mensajes agresivos y a la defensa de las conductas imprudentes puede llevar a normalizar esas posturas y a reducir la sensibilidad al riesgo. En estos espacios, la interacción grupal tiende a reforzar la hostilidad con la que algunos usuarios afrontan la conducción y la convivencia en la vía pública. Ese clima produce más impulsividad y más comportamientos temerarios".

Aunque con el foco puesto en otro tipo de colectivos vulnerables, el informe del Observatorio Español del Racismo y la Xenofobia del año 2024 se denuncia que las plataformas digitales sólo retiraron el 35 % de los mensajes

EN 2024, LAS
PLATAFORMAS
DIGITALES SÓLO
RETIRARON
EL 35% DE LOS
MENSAJES
REPORTADOS
COMO DE ODIO.

reportados como contenido de odio, y sólo el 4 % de los que sí fueron borrados desaparecieron en las primeras 24 horas de exposición, un periodo clave para frenar su viralización. El mismo informe señala también que X y Facebook son las redes sociales que aglutinan un mayor porcentaje de mensajes de odio, siendo la primera la menos efectiva a la hora de retirar esos contenidos (sólo el 7 %) y TikTok la que más empeño puso en limpiar esos mensajes (47 %).

Lo más preocupante y contradictorio es que, teniendo en cuenta que la mayoría de los mensajes reportados como odio incumplen las propias normas de las diferentes redes sociales, la dinámica de los algoritmos sigue premian-do las opiniones más extremas. "Se refuerzan continuamente las opiniones y los contenidos que más vemos, y van desapareciendo los contrarios, lo que hace que se fortalezcan los estereotipos sociales y los prejuicios. Además, se menosprecian las formas, se deshumanizan a las personas y se normalizan los comentarios violentos. Todo eso acaba con la voluntad de encontrar espacios de concordia. Como resultado, cuando estás en el tráfico, ves a los demás usuarios como una molestia, no como personas con las que tienes que compartir espacio", expone el sociólogo de la UOC, Francesc Núñez. ♦



VIII ENCUENTRO DE CIUDADES CELEBRADO EN BADAJOZ

Calles para las personas

El Encuentro de las Ciudades por la Seguridad Vial y la Movilidad Sostenible ha contado con expertos que han debatido sobre la **transformación que están experimentando** los espacios urbanos.

• Carlos NICOLÁS FRAILE

• Fotos: AYUNTAMIENTO DE BADAJOZ

La ciudad de Badajoz acogió a finales del noviembre pasado la octava edición del Encuentro de Ciudades para la Seguridad Vial y la Movilidad Sostenible, un foro de especialistas en la materia que expusieron distintas experiencias desde diferentes puntos de España.

Durante estas jornadas, organizadas por la Dirección General de Tráfico en colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias y el Ayuntamiento de Badajoz, se han puesto sobre la mesa cuestiones fundamentales en torno a la seguridad vial y la movilidad en las ciudades: *“Quienes lo hagan bien tendrán ciudades atractivas, atraerán talento, inversión. Las que no resuelvan bien la movilidad quedarán atrapadas en la congestión, el ruido y los siniestros”*, ha subrayado Pere Navarro, director general de Tráfico. El desarrollo de un transporte público urbano eficaz ha sido asunto central.

“EL PRINCIPIO BÁSICO ES DAR PRIORIDAD A LAS PERSONAS”.

CÉSAR MOSQUERA
AYUNTAMIENTO DE PONTEVEDRA

Otro de los temas centrales ha sido la seguridad de los peatones y la “humanización” de las vías urbanas, dada la importancia creciente de los desplazamientos urbanos a pie y la alta siniestralidad del colectivo vulnerable de los peatones: *“Estamos generando ciudades más seguras y con más calidad de vida”*, ha afirmado

David Gago, teniente de alcalde del Ayuntamiento de Zamora.

A MENOR VELOCIDAD.

Se ha analizado, además, el impacto en la siniestralidad vial urbana de medidas como el calmado del tráfico y la reducción de la velocidad, los carriles bici y las peatonalizaciones: *“Necesitamos menos vehículos y menos velocidad, en ciudad no se puede correr, es radicalmente incompatible con la calidad de vida. El principio básico es dar prioridad a las personas”*, ha apuntado César Mosquera, concejal del Ayuntamiento de Pontevedra.

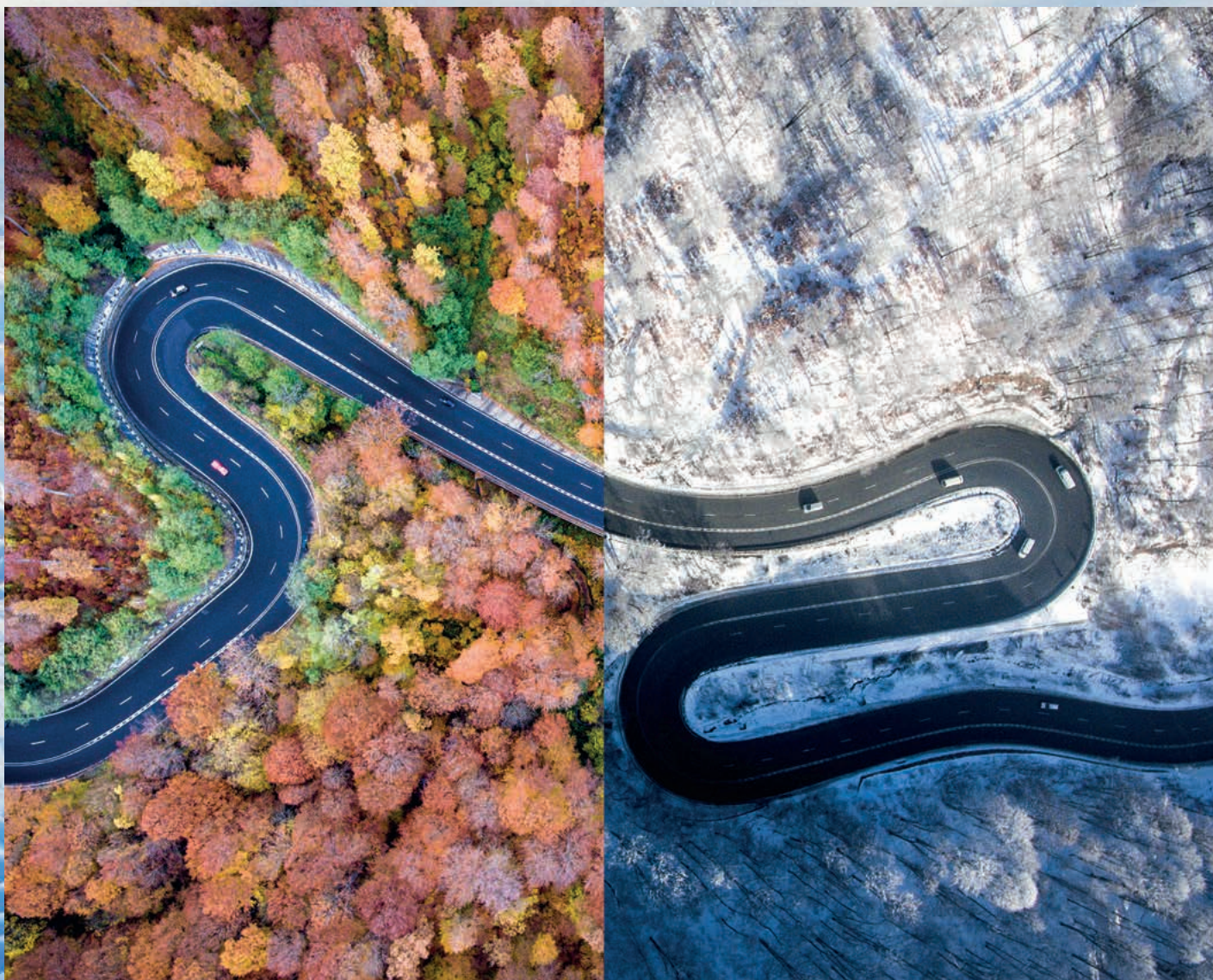
Asimismo, se han debatido asuntos como la necesidad de una convivencia segura en el espacio público urbano entre las



“Hay que seguir luchando”

Las personas víctimas de siniestros viales también han tenido su lugar en el VIII Encuentro de Ciudades de Badajoz, que se cerró con un conmovedor testimonio en primera persona. José Manuel Delgado, representante de la asociación Caminar, relató cómo una caída en moto casi le costó la vida y le causó daños cerebrales irreparables: *“Los médicos dijeron a mis padres que se fueran despidiendo de mí. Me desperté del coma al mes, no conocía a nadie. Ha sido muy dura la nueva vida que me tocó vivir. La vida te cambia de un momento para otro y demasiado rápido. Hay que seguir luchando porque siempre se puede llegar a ser algo mejor”*.

distintas formas de desplazarse; la distribución urbana de mercancías, un sector estratégico que va a más en las ciudades; el diseño de infraestructuras peatonales y ciclistas adecuadas; y la utilización de la inteligencia artificial para garantizar la seguridad, la accesibilidad y la comodidad a todos los habitantes de las ciudades, en especial de las personas con discapacidad. También han sido asuntos destacados la tecnología y las ciudades inteligentes, los distintos tipos de movilidad (laboral, turística, compartida...) y las distintas opciones de movilidad para reducir la dependencia del coche. ♦



CÓMO CONDUCIR CON LLUVIA, VIENTO, NIEBLA, HIELO Y NIEVE

Seguridad Vial para el invierno

Los meses más fríos del año complican la conducción debido a la sucesión de fenómenos meteorológicos adversos. Durante esta época del año, en la que los días son más cortos y hay menos luz, es más fácil que nos sorprenda en la carretera una tormenta con una fuerte lluvia o que un vendaval

nos obligue a extremar el control sobre el vehículo. Por eso, vamos a recordar algunos **consejos para que podamos conducir con seguridad** durante los próximos meses.

Silvia FERNÁNDEZ/Alicia DELGADO

• Infografías: DLIRIOS

Seguridad vial para el invierno

LLUVIA: CÓMO CONDUCIR DE FORMA SEGURA

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

revista
Tráfico y
Seguridad Vial



CUIDADO CON EL ACUAPLANIN

Se produce cuando el neumático no es capaz de desalojar el agua de la calzada, lo que provoca que el vehículo "patine". Para recuperar el control hay que:

Sujetar el volante con firmeza.

No frenar a fondo.

Cuando se recupera el agarre, corregir la trayectoria suavemente.

LLUVIA: Lo más frecuente

Este fenómeno atmosférico no sólo tiene un gran impacto en el tráfico (aumentan los atascos e incidentes), sino que también es el más habitual. Igualmente nos obliga a circular con más atención y prudencia. Cuando la carretera está mojada, los neumáticos pierden adherencia, por lo que, ante un imprevisto, necesitaremos más distancia para frenar. Además, la humedad también puede afectar al funcionamiento

de las pastillas de freno. Cuanto más fuerte es la lluvia, menos adherencia tienen los neumáticos. También debemos prestar mucha atención a esas primeras gotas que nos cogen desprevenidos, ya que, al mezclarse con el polvo y la grasa del asfalto (y también con las hojas que caen de los árboles), hacen que el pavimento se vuelva muy deslizante.

Cómo actuar. Reduzca la velocidad, aumente la distancia y evite los acelerones y frenazos. Es fundamental asegurarse antes de viajar de que las luces, los limpiaparabrisas y la luneta térmica funcionan correctamente.

Datos. En 2024, se registraron **3.397 siniestros** con víctimas debido a lluvias fuertes o débiles, de los cuales **65** provocaron víctimas mortales. En total, **fallecieron 72 personas**.

HIELO Y NIEVE: El riesgo está en el blanco

Cuando bajan mucho las temperaturas, nos puede sorprender una nevada o pueden aparecer placas de hielo en la carretera. Ambas cosas resultan muy peligrosas. En el caso de la nieve, con los primeros copos, el asfalto se vuelve muy resbaladizo. Al aumentar su intensidad, se ocultan las señales y demás marcas viales, por lo que la circulación se vuelve más peligrosa. Si no aminora la nevada, no podremos circular sin cadenas o neumáticos de invierno. En cuanto al hielo en el asfalto, la adherencia de los neumáticos es crítica (menor incluso que sobre la nieve). Además, es un peligro difícil de detectar a simple vista. Suele formarse en zonas de sombra, resguardadas, con alta humedad u orientadas al norte. En cualquier caso, se debe extremar la precaución cuando la temperatura descienda por debajo de 3°C.

Cómo actuar con nieve. Encienda las luces de cruce, reduzca la velocidad y aumente la distancia de seguridad. Además, circule por las rodadas de otros vehículos, evite manejar el volante con brusquedad, no acelere de forma brusca y suelte suavemente el pie del embrague.

Cómo actuar con hielo. Es difícil mantener el control del vehículo cuando nos encontramos una placa de hielo. Reduzca lo máximo posible la velocidad, intente mantener la trayectoria y no frene ni mueva el volante ni acelere o desacelere con brusquedad. Recuerde que los demás vehículos pueden estar en la misma situación que usted.

Datos. En 2024, se registraron **107 siniestros** con víctimas debido al granizo o la nieve, en 2 de los cuales se produjeron víctimas mortales. En total, **fallecieron 2 personas**.

QUÉ HACER EN CASO DE HIELO O NIEVE

Conducir en estas circunstancias es una situación de alto riesgo por la baja adherencia al asfalto. Evítelo. Por debajo de 3°C puede aparecer hielo.



revista
Tráfico y
Seguridad Vial

CON NIEVE, POR LA DERECHA

Con hielo y nieve en la calzada, será obligatorio circular por la derecha en autopistas y autovías.

Obligatorio circular por la derecha.

Prohibido adelantar

El carril izquierdo queda libre para emergencias y quitanieves.

PROYECTO
NORMATIVA

NIVELES DE ALERTA POR NIEVE, EN COLORES

Comienza a nevar NIVEL VERDE

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

Poco cubierto NIVEL AMARILLO

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

Carretera cubierta NIVEL ROJO

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

Mucho espesor NIVEL NEGRO

Circulación prohibida.

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

DÓNDE APARECE EL HIELO

Umbrias o resguardos orientados al norte.

Puentes o zonas cercanas a ríos.

Con mal tiempo, en autovías y autopistas

Por el carril derecho obligatoriamente

Cuando la nevada es muy copiosa, deben intervenir los servicios de emergencia y limpieza para evitar que se bloqueen las carreteras. Agilizar estas tareas es el principal objetivo de una de las modificaciones del Reglamento General de Circulación (RGC) sobre las que está trabajando la Dirección General de Tráfico y que ya hemos recogido en estas páginas con anterioridad (Tráfico y Seguridad Vial, nº 269).

Una vez que se apruebe esta reforma del artículo 31 del RGC, en autopistas y autovías y ante la presencia abundante de nieve o hielo, no sólo estará prohibido adelantar, sino que será obligatorio circular por el carril derecho, dejando libre el izquierdo para que puedan circular las máquinas quitanieves y los vehículos de emergencia.

De esta forma, se quiere facilitar el trabajo de los servicios de mantenimiento de la vía y garantizar que la circulación puede desarrollarse en unas condiciones óptimas ante estos fenómenos meteorológicos adversos.

Seguridad vial para el invierno

EL PELIGRO DEL VIENTO

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

TRES MOMENTOS PELIGROSOS POR EL EFECTO PANTALLA



VIENTO: El peligro invisible

Cuando vamos conduciendo, las rachas de viento resultan muy molestas porque pueden desestabilizar el vehículo y desviarlo de su trayectoria. Cuando sopla del lado del conductor (izquierda), puede provocar un peligroso desplazamiento lateral al cruzarnos con otros vehículos (efecto vacío). En cambio, si viene por el lado

del copiloto (derecha), adelantar a un vehículo voluminoso puede resultar una maniobra muy complicada (efecto pantalla). Con viento fuerte, debemos prestar atención a tres momentos clave: al realizar un adelantamiento, al cruzarnos con vehículos de gran tamaño y en determinados puntos críticos como las salidas de los túneles o al sobrepasar edificios altos.

Cómo actuar. Aminore la velocidad, aumente la distancia tanto lateral como frontal con el resto de los vehículos, utilice marchas cortas (tendrá más potencia ante la resistencia del viento) y maneje el volante con suavidad, pero con firmeza.

Datos. En 2024, se registraron **200 siniestros** con víctimas debido al viento, de los cuales **2** fueron con víctimas mortales. En total, **fallecieron 2 personas**.

CÓMO CONducir CON NIEBLA

Las gotas de agua en suspensión provocan que la visibilidad se reduzca drásticamente. Además, por su acción, el firme puede estar húmedo, lo que disminuye la adherencia.

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

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

Deje mayor distancia de separación frontal.

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

NO SE OLVIDE:

Apague las luces antiniebla al salir del tramo.

NIEBLA: Cuando no se ve

Aunque no es una incidencia climatológica muy frecuente (salvo en algunos tramos de carretera ya identificados), sí es una de las más peligrosas porque reduce de forma drástica la visibilidad del conductor. Además, con niebla, el asfalto se humedece, por lo que se vuelve más resbaladizo. Y si las temperaturas bajan mucho, pueden aparecer incluso

algunas placas de hielo. Para evitar alcances inesperados, hay que extremar la atención si nos sorprende un banco de niebla en la carretera.

Cómo actuar. Encienda las luces de cruce y las antiniebla delanteras (las traseras si la niebla es muy densa), adecúe la velocidad a la visibilidad que tenga y no frene de forma brusca. Circule por la derecha, siga las marcas viales y preste mucha atención a los demás usuarios, especialmente si son

vulnerables (motos, ciclomotores, peatones o bicicletas). En las vías convencionales de doble sentido, se desaconsejan los adelantamientos (están prohibidos cuando la visibilidad es muy reducida). Recuerde, si la niebla es muy cerrada, abandone la vía y espere a que despeje.

Datos. En 2024, se registraron **1.004 siniestros** con víctimas debido a la niebla, de los cuales **20** fueron con víctimas mortales. En total, **fallecieron 24 personas**.



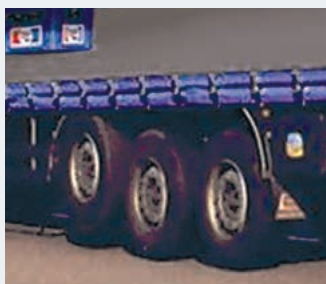
¿Por qué algunos camiones llevan un **eje elevable**?

Es posible que al detenerse en un semáforo o al adelantar por la autovía, haya reparado en un curioso detalle de algunos camiones: incorporan **un eje con ruedas que, aparentemente, va en el aire**, es decir, no se apoya en la carretera. Entonces, ¿cuál es su función si no rueda?

• Diego DE LA VEGA

Lejos de ser un fallo, esa configuración de ruedas responde a una decisión técnica pensada para optimizar el transporte pesado. En realidad, esos elementos son ejes elevables (tienen un nombre diferente según su posición. Ver recuadro adjunto), cuyo uso persigue objetivos tan prácticos como ahorrar neumáticos, repartir mejor las cargas y cumplir la normativa sobre pesos por eje.

La mecánica es sencilla: cuando la carga que lleva el vehículo es ligera o inexistente, el conductor puede levantar ese eje para evitar que sus



**ESTE DISPOSITIVO
AHORRA EN
NEUMÁTICOS Y
PERMITE REPARTIR
LA CARGA.**

ruedas rocen el asfalto. Al reducir el número de neumáticos apoyados se disminuye el desgaste y también el coste en

recambio y el rozamiento que penaliza el consumo. En cambio, cuando el remolque se carga, el eje vuelve a bajar y reparte la masa entre más puntos de apoyo, algo crucial para no sobrepasar los límites legales de carga por eje.

Más allá del ahorro en neumáticos y combustible, los ejes elevables influyen en la maniobrabilidad y en la seguridad. Por eso, existen reglas técnicas y sensores que evitan que se bajen en situaciones inadecuadas. Asimismo, mantener ejes innecesarios en contacto durante giros estrechos provoca un rozamiento innecesario que desgasta la goma y componentes de la suspensión. Por tanto, levantar el eje reduce ese efecto.

Añadir ejes también permite repartir más kilos y transportar mayor carga de forma legal, evitando así una sanción por exceso de peso, siempre que la distribución sea correcta. No obstante, su uso

'PUSHER' O 'TAG', SEGÚN LA POSICIÓN

La colocación del eje elevado marca la función concreta que desempeña y su denominación. Se habla de 'pusher' o 'pusher axle' cuando se sitúa por delante de los ejes motrices para añadir estabilidad en giros y reparto de carga hacia delante. Si se sitúa por detrás de esos ejes para aliviar tensión sobre los posteriores, entonces se denomina 'tag' o 'tag axle'. Ambos pueden ser fijos o articulados y accionables por el conductor o por sistemas automáticos que responden al peso detectado. Esa flexibilidad permite adaptar la configuración del camión a trayectos y trabajos distintos, desde vacíos urbanos hasta transportes largos con carga completa.

exige formación del conductor y mantenimiento del mecanismo de elevación para evitar averías o manipulaciones que incumplan la ley.

En definitiva, esas ruedas que a simple vista parecen inútiles cumplen una función clara: son un componente diseñado para gestionar el peso, reducir los costes y mejorar la versatilidad del vehículo. ♦

POR SU SEGURIDAD, SEPA CÓMO RECONOCER LOS SÍNTOMAS

Cansancio: estas son las señales de alarma

La fatiga y el sueño merman nuestras capacidades y **provocan miles de accidentes con víctimas**. Por eso, reconocer las señales a tiempo y descansar puede salvarle la vida.

• Carlos NICOLÁS FRAILE

El cansancio al volante sigue siendo uno de los factores de riesgo más peligrosos y subestimados. La ciencia y las estadísticas lo confirman: la fatiga reduce la capacidad de concentración y reacción y multiplica el riesgo de sufrir un accidente. Un conductor cansado tarda más en frenar y percibe más tarde las señales. Incluso puede quedarse dormido sin darse cuenta durante unos segundos, suficientes para perder el control del vehículo.

100 MUERTES AL AÑO.

Según estudios recientes de la DGT, hasta el 25 % (uno de cada cuatro) de los accidentes de tráfico con víctimas están relacionados con el cansancio o la somnolencia. Concretamente en las vías secundarias, uno de cada cinco siniestros con víctimas tiene la fatiga como factor concurrente.

En total, se estima que la somnolencia al volante se cobra más de 100 muertes al año en siniestros viales en carretera y la fatiga también se asocia con un aumento del 10 % en la gravedad de los mismos, especialmente en los que implican colisiones frontales o salidas de vía.

Las horas más peligrosas son las primeras de la madrugada (entre las 4 y las 6) y cuando comienza la tarde (en-

tre las 14 y las 16), momentos en los que el cuerpo experimenta una disminución natural de la alerta y aumenta la somnolencia. De hecho, en esos tramos horarios se concentra el 40 % de los accidentes mortales en carreteras secundarias.

CONducir con sueño. Por otra parte, las encuestas realizadas entre conductores son acordes con las estadísticas: uno de cada cuatro conductores españoles admite haber conducido alguna vez con sueño o cansancio extremo, y más de un tercio de los conductores jóvenes reconoce haberse quedado dormido por unos instantes mientras conducía.

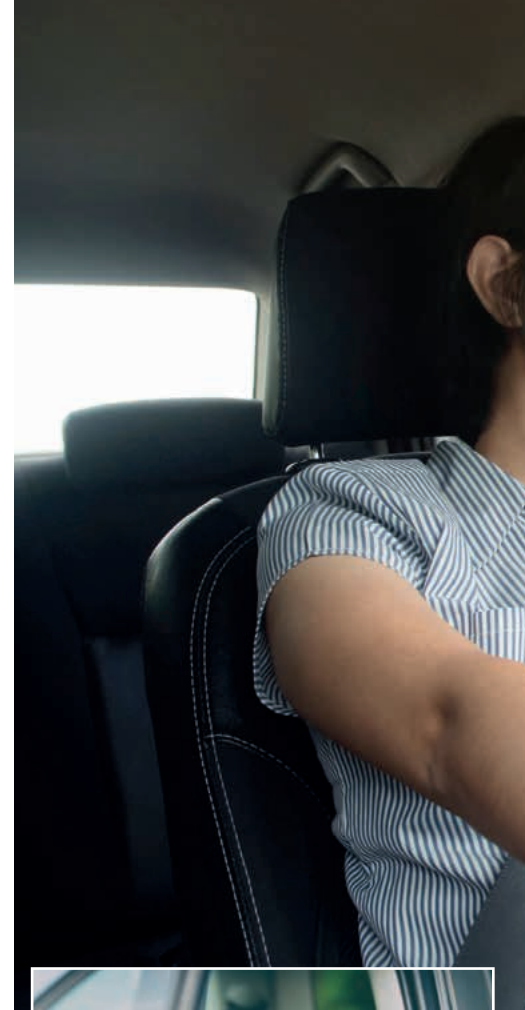
Por todo ello, los especia-

listas destacan la importancia de reconocer los síntomas del cansancio a tiempo para evitar situaciones de riesgo (ver recuadro 'Qué hacer'). Estas son algunas de las señales de la fatiga al volante:

1. Microsueños. Son el signo más grave de la fatiga y exigen parar de inmediato: lapsos breves, de apenas unos segundos, en los que el cerebro "desconecta" y los ojos se cierran. A 100 km/h, recorrería casi 30 metros sin control.

2. Parpadeo excesivo y ojos pesados. Son señales inequívocas de somnolencia, previas a los microsueños, y reducen la capacidad de detectar obstáculos a tiempo.

1 DE CADA 4
SINIESTROS
VIALES **ESTÁ**
RELACIONADO
CON EL
CANSANCIO.



Qué hacer para evitarlo

Ante cualquier signo de cansancio, deténgase en un lugar seguro. Beba agua, estire las piernas o incluso duerma un poco si es necesario. Una pausa de 20 o 30 minutos puede salvar vidas.

• **Descanse bien** antes de iniciar un viaje largo. No inicie la conducción tras una jornada laboral intensa o con sueño acumulado.

• **Pare cada dos horas** o cada 200 kilómetros en trayectos largos, aunque no sienta cansancio.

• **Planifique su viaje** evitando las horas de mayor somnolencia (madrugada o después de comer).

• **Abrir las ventanas** o poner música fuerte son trucos ineficaces que no eliminan la fatiga: el descanso es la única solución efectiva.

• **Comparta la conducción** si viaja acompañado, para repartir el esfuerzo.



3. Boca seca. El cansancio prolongado y la falta de hidratación pueden provocar sequedad bucal. Este síntoma es un reflejo de que el cuerpo lleva tiempo esforzándose y necesita una pausa.

4. Falta de coordinación. La fatiga afecta al sistema motor: brazos y manos responden más despacio y los movimientos con el volante se vuelven imprecisos.

5. Dolor o rigidez muscular. El cansancio prolongado causa rigidez en el cuello, hombros y espalda. Esa tensión limita el movimiento de la cabeza y reduce la capacidad de observación lateral, esencial para cambiar de carril o detectar peligros.

6. Cambios en la respiración. Cuando el cuerpo se esfuerza por mantenerse despierto, la respiración se vuelve menos eficiente y el oxígeno disminuye, lo que acentúa la somnolencia.

7. Dificultad para mantener la concentración. Cuando nuestro nivel de atención desciende comenzamos a distraernos con facilidad y se ralentizan las capacidades de percibir nuestro entorno. Además, la fatiga mental provoca desorientación y puede impedirle reaccionar ante un imprevisto.

Cansancio vs fatiga: no son iguales

Aunque los usemos habitualmente como sinónimos, los especialistas en sueño distinguen entre cansancio y fatiga, dos estados que afectan de forma diferente a la conducción.

El cansancio es una sensación física o mental tras un esfuerzo prolongado: el conductor nota pesadez o falta de energía, pero suele recuperarse con pausas o descanso breve.

En cambio, la fatiga es un estado más profundo y peligroso, que no mejora con breves descansos y que reduce de forma notable la atención, los reflejos y el tiempo de reacción. Suele ir acompañada de somnolencia y puede provocar microsueños, una de las principales causas de accidentes graves.

“El cansancio se alivia durmiendo, mientras que la fatiga puede mantenerse pese al descanso y afectar el rendimiento físico y mental”, explica Antoni Esteve, médico especialista en sueño.

8. Irritabilidad o ansiedad. La fatiga afecta también al ánimo. Si reacciona con impaciencia, nerviosismo o agresividad ante el tráfico, probablemente esté cansado. ♦

ENTREVISTA

ANTONI ESTEVE

Doctor en Farmacia y director de AdSalutem Instituto del Sueño



“Dormir bien mejora la salud, el ánimo y las capacidades cognitivas”

¿Qué significa el descanso para las personas?

Es el mecanismo natural del cuerpo para recuperarse. Dormir bien mejora la salud, el ánimo y las capacidades cognitivas.

¿Somos conscientes del efecto real de la fatiga?

No lo suficiente, se subestima su impacto y no se valora la importancia del descanso y del sueño reparador. La evidencia científica demuestra que el cansancio, especialmente cuando provoca somnolencia, es una causa frecuente y grave de accidentes. Es esencial educar para que la población entienda que un buen sueño es clave para la salud y la seguridad al volante.

¿A qué capacidades afecta más la fatiga durante la conducción?

Sobre todo a la visión, a la atención y a los reflejos. La vista suele experimentar los primeros signos de que algo no va bien: frotarse los ojos, parpadear más o notar los párpados pesados son señales claras de somnolencia.

¿El efecto del cansancio es equiparable al del alcohol o las drogas?

Sí. La falta de sueño disminuye reflejos y concentración, con efectos comparables al consumo de alcohol o drogas.

¿Cuál es el trastorno del sueño más frecuente?

El insomnio, afecta a alrededor del 15 % de la población y se manifiesta como dificultad para dormir o despertares nocturnos.

¿Qué efectos adversos tienen los fármacos para los trastornos del sueño?

Pueden generar dependencia, reducir el rendimiento diurno y alterar la capacidad para conducir, incluso tras haber dormido.

GUÍA PARA NO PERDERSE CON LOS
SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI)

Sillitas de la A a la Z

En España los Sistemas de Retención Infantil (SRI) son de uso obligatorio para todos los menores de edad que midan 135 cm o menos, pero a la hora de comprarlos y usarlos surgen mil dudas. Con la ayuda de la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVi) y el análisis de sillitas que elabora la Fundación Race dos veces al año hemos confeccionado este **diccionario con todos los puntos clave sobre los SRI.**

• Silvia FERNÁNDEZ

Altura. El criterio principal para comprar un SRI es que cumpla la homologación europea actualmente en vigor, la ECE R129, que usa la talla del menor, es decir su altura, como referencia. Estas sillas, conocidas como i-Size, describen en cada uno de sus modelos el rango de medidas del niño para el que han sido homologadas.

Bertil Aldman. Fue el médico que desarrolló el primer sistema de retención infantil a contramarcha pensando que de esta forma el cuello del niño estaría más protegido. Tenía razón, especialmente en el caso de los más pequeños: según el 'Manual de cinturones de seguridad y SRI de la Organización Mundial de la Salud' (OMS) un niño de hasta 4 años tiene un 80 % menos de riesgo de sufrir lesiones usando un SRI a contramarcha, mientras que si viaja hacia adelante la reducción es de un 50 %.

Clasificación. La clasificación de los SRI se organiza en función de la talla del menor. Adicionalmente a ese criterio, se pueden encontrar SRI Integrales y No Integrales. Los primeros sujetan al niño al SRI con un arnés de 3 o 5 puntos al tiempo que este se

fija al automóvil con el sistema ISO-FIX o los cinturones de seguridad. Los No Integrales retienen al niño directamente con los cinturones del vehículo.

Dummy. Para la realización de los ensayos actualmente se utilizan dummies infantiles de la familia Q que poseen sensores en la cabeza, el cuello, el pecho y el abdomen y se presentan en distintos tamaños, desde bebés hasta niños de 145 cm.

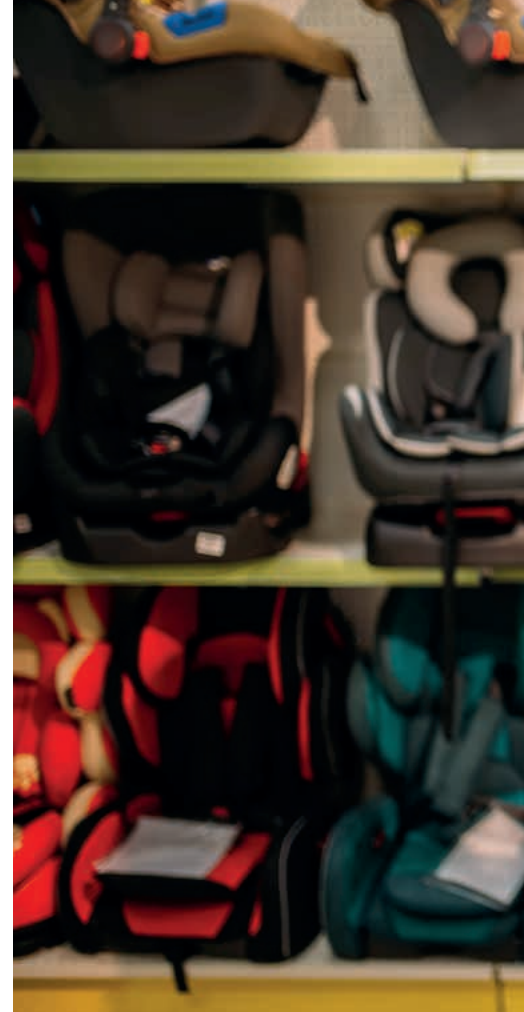
Expertos. En marzo de 2025 la DGT llevó a cabo un dispositivo especial de vigilancia y control de SRI. En siete días se detectó a 385 menores que viajaban sin sillita o que la usaban de manera incorrecta. Colocar mal el SRI es un error común. Según el 'VII Estudio RACC-JANÉ', el 36 % de las sillitas se utilizan mal. ¿Cómo evitar errores? *"Siguiendo detenidamente las instrucciones, vídeos y etiquetas del fabricante. Es muy importante no dejarse aconsejar por 'influencers' o 'expertos' ya que no hay unas instrucciones generales válidas para todas las sillitas"*, advierten desde AESVi.

Fuera del mercado. Para circular por la Comunidad Europea es obligatorio usar un SRI homologado con el Reglamento Europeo ECE R44

o ECE R129. Sin embargo, desde septiembre de 2024 sólo es legal vender, importar y poner en servicio SRI homologados bajo el R129. Esto significa que las sillitas homologadas con la normativa antigua, la R44, se pueden usar, pero ya no pueden venderse, comprarse ni comercializarse. Están fuera del mercado.

Gravedad. A la hora de plantearnos si debemos cambiar un SRI tras sufrir un impacto a baja velocidad hay que recordar que la gravedad del mismo depende de la deceleración sufrida en el golpe. Una buena pista es que salten los airbags. *"Están diseñados para abrirse en un rango de deceleración de 20-25 g's, lo que equivale a detener un vehículo que circula a 50 km/h en un espacio de entre 0,50 y 0,40 metros. En casos como este es necesario cambiar la silla y destruir o devolver al fabricante la accidentada"*, afirman los expertos de AESVi.

Homologación. Los criterios que se siguen para homologar los SRI contemplan una serie de pruebas dinámicas en laboratorio de choque y





pruebas estáticas de resistencia, funcionamiento, análisis químicos... “Para certificar este proceso cada SRI recibe una contraseña (como una matrícula única e intransferible) que lo identifica y que aparece impresa en la etiqueta de homologación”, explican desde AESVi.

ISOFIX. Es un sistema estandarizado de instalación de sillitas que reduce la posibilidad de colocarlas de

forma incorrecta y que los coches modernos llevan incorporado de fábrica. Con ISOFIX el SRI queda “anclado” a través de dos elementos metálicos integrados en la estructura del vehículo a los que se engancha la sillita. Para añadir estabilidad se añade un tercer punto de sujeción, bien a través de un anclaje Top Tether (una correa que se conecta a la parte superior de la sillita y que se ancla al vehículo en la parte trasera del asiento, la parte superior

del respaldo o el suelo del maletero) o bien con una pata de apoyo. Es importante recordar que en las sillitas ISOFIX el peso del niño sumado al de la silla no puede superar los 33 kg.

Joie. La Fundación RACE ha publicado el segundo informe de Sillas Infantiles 2025 (más información en la página 39), en el que se han evaluado 17 modelos distintos. De todos ellos, la firma británica Joie ha sido la única capaz de conseguir que dos de sus sillitas estén incluidas entre las mejor valoradas.

Klippan. Este fabricante finlandés tuvo que hacer un comunicado para dejar claro que no había testado la seguridad de ningún dispositivo externo que se usara en combinación con sus sillitas. Una advertencia que obedece a que en el mercado se ofertan accesorios que, colocados entre el sistema ISOFIX y la sillita, “agrandan” el espacio del vehículo en las plazas traseras. Estos elementos no cumplen ninguna normativa de homologación. La instalación de cualquier dispositivo no homologado situado entre el SRI y el ISOFIX se considera una infracción del punto 4 del artículo 117 del Reglamento General de Circulación.

Low tether. Muchas sillitas a contramarcha usan dos tipos de elementos estabilizadores. El primero es la pata de apoyo. El segundo es un elemento que se encarga de que la silla no “rebote” hacia el respaldo del asiento en el que va instalada en caso de choque. Este control se puede realizar mediante un arco antivuelco incorporado a la silla o usando lower tethers, unas correas de anclaje inferior enganchadas de la silla al suelo del vehículo que deben estar tensas.

Mal uso. No sólo la instalación deficiente compromete la seguridad de los SRI. Otros errores muy comunes son no quitar al niño el abrigo antes de abrochar el arnés, que las correas del mismo estén mal ajustadas, que el cinturón esté mal guiado o emplear ►►

Sillitas de la A a la Z

► un SRI que no corresponde con la talla del menor, lo cual es “peligroso, inadecuado e incómodo”, a juicio de los expertos de AESVi.

Niño virtual. Son un tipo de dummy basado en un software de modelación humana virtual que permiten experimentar el comportamiento del cuerpo de un menor durante una colisión valorando las lesiones que se producen.

Orientación. Los SRI se homologan para una orientación concreta (hacia delante, en el sentido normal de marcha del vehículo, o hacia atrás, a contramarcha). Para usar estos últimos en un asiento delantero hay que desactivar el airbag frontal.

Plaza. *“En términos de seguridad la plaza central trasera es muy buena para instalar el SRI, pero en la mayoría de los automóviles tiene una forma que no facilita la perfecta instalación y no suele disponer de ISOFIX. La opción siguiente y aconsejable sería la del asiento trasero, detrás del acompañante”*, explica AESVi. Desde el punto de vista de la normativa en los vehículos de hasta nueve plazas los SRI deben situarse en los asientos traseros, aunque se contemplan tres excepciones que permiten usar las plazas delanteras: cuando el vehículo no disponga de asientos traseros; cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por menores y cuando no sea posible instalar en dichos asientos todos los sistemas de retención infantil.

Quick adjuster. Sistema de ajuste rápido del arnés que incorporan algunos modelos de SRI y que evita el ajuste manual de las correas.

Respaldo. Desde AESVi aconsejan el uso de SRI con respaldo siempre que sea posible: *“Ofrecen mayor protección en choques laterales y mejor guiado de los cinturones”*.



Segunda mano. Heredar una sillita o comprarla de segunda mano es completamente desaconsejable. En el primer caso, porque las sillitas caducan. En los propios manuales de usuario que el fabricante proporciona viene indicado el tiempo máximo de uso del SRI. En cuanto al segundo caso, AESVi realizó un estudio en el que testó sillas compradas en portales de segunda mano y descubrió que el 90 % de ellas no cumplirían con el Reglamento con el que fueron aprobadas en su momento.

T standard. Desde 1975 Suecia tenía su propio estándar para testar SRI, llamado T standard, que derogó al entrar en la UE. Décadas después los principios del T standard sirvieron para desarrollar el PLUS TEST, una prueba voluntaria y complementaria a la normativa i-Size, que se centra en la protección del cuello del niño.

Última. El Reglamento General de Circulación no especifica una edad concreta para usar el último SRI, sino una medida: por encima de los 135 cm. Aun así desde AESVi y DGT también se recomienda seguir usando un SRI hasta que el niño supere los 150 cm de altura.

VTI. Es el laboratorio sueco, ubicado en Linköping, que realiza las pruebas a los SRI que desean conseguir de forma voluntaria la etiqueta PLUS TEST.

Windowbag. Es un tipo de airbag que se despliega a lo largo de la ventana del automóvil, un elemento activo de protección muy útil en colisiones laterales si se emplean alzadores sin respaldo.

XpPAD. Almohadilla que recubre el tramo diagonal del cinturón de seguridad de niños que ya usan alzador con respaldo. El fabricante Britax Römer diseñó este dispositivo para aumentar la superficie de contacto del cinturón a la altura del hombro y absorber parte de la energía del golpe en caso de siniestro.

Le(y). La Ley de Tráfico y Seguridad Vial elevó en 2022 a 4 los puntos que se pierden por no utilizar el sistema de retención infantil adecuado o no hacerlo de la manera correcta. La sanción económica asciende a los 200 euros.

Zúrich. La ley suiza exige que los menores de 12 años o que midan menos de 150 cm usen un SRI incluso en taxis. Por ello en aeropuertos como el de Zúrich tienen un servicio para turistas que permite solicitar un taxi con una silla adaptada a la talla del niño. En España el Reglamento General de Circulación establece la obligatoriedad del uso de SRI en los taxis cuando circulan en autovía o autopista, pero no cuando lo hacen en tráfico urbano, aunque sí obligan a que viajen siempre en las plazas traseras. ♦

Las sillas más seguras

La Fundación RACE ha publicado el segundo informe de Sillas Infantiles 2025, elaborado por el automóvil club alemán ADAC, donde se han evaluado 17 modelos de diferentes tamaños en aspectos como seguridad, facilidad de uso, ergonomía, contenido de sustancias nocivas y contaminantes medioambientales. Estos son los resultados.

MARCA/MODELO	HOMOLOGACIÓN	ISOFIX	VALORACIÓN GLOBAL	RECOMENDACIÓN DEL CLUB	SEGURIDAD	FACILIDAD DE USO	ERGONOMÍA	SUSTANCIAS NOCIVAS	AGENTES CONTAM.
HASTA 1,5 AÑOS APROX.									
Joie i-Level Pro	40-87 cm		3,7	****					
Joie i-Level Pro+ i-Base Encore	40-87 cm	✓	3,7	****					
Nuna ArraFlex	40-87 cm		3,4	***					
Kinderkraft I-Lite	40-87 cm		3,3	***					
Nuna ArraFlex+ BaseCurv	40-87 cm	✓	3,3	***					
Kinderkraft I-Lite+Endura SafeFX	40-87 cm	✓	3,1	***					
HASTA 4 AÑOS APROX.									
Avova SperberX	40-105 cm	✓	3,2	***					
Osann One360SL Mini	40-105 cm	✓	2,5	***					
HASTA 12 AÑOS APROX.									
Reecl 360 (ZA10i-Size)	40-150 cm	✓	1	*					
Chipolino Olympus i-Size	40-150 cm	✓	0,5	*					
DE 1 A 4 AÑOS APROX.									
Maxi-Cosi Nomad Plus	76-105 cm		1,4	*					
DE 1 A 6 AÑOS APROX.									
Besafe Beyond 360+Beyond Base	61-125 cm	✓	3,6	****					
DE 1,5 A 12 AÑOS APROX.									
Renolux Olymp Pro	76-150 cm	✓	2,7	***					
DE 4 A 12 AÑOS APROX.									
Britax Römer Kidfix Pro	100-150 cm	✓	4,2	****					
Axkid Up	100-150 cm	✓	4	****					
Avionaut MaxSpace Smart	100-150 cm	✓	3,4	***					
Maxi-Cosi Tanza i-Size	100-150 cm	✓	2,8	***					

MUY BUENA

BUENA

SATISFACTORIA

**

MÍNIMO ESENCIAL

*

MALA

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

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



Noticias, entrevistas,
reportajes en profundidad...



Información gratuita



Tu revista en versión
interactiva y PDF



Desde cualquier
dispositivo y lugar



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR





Entra y suscríbete a nuestra newsletter

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

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

Y si quieres la revista en papel...

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

revista.dgt.es/es



María Barranco

ACTRIZ, PROTAGONIZA LA OBRA DE TEATRO
'MEJOR NO DECIRLO'

“Ya no admito ir
con cualquiera
sólo porque
tenga coche”

Eterna 'chica Almodóvar', María Barranco sigue manteniendo la frescura y la espontaneidad, además del acento malagueño, de aquella joven actriz que se convirtió en una de las caras más icónicas del cine español. La culpa la tuvo la película 'Mujeres al borde de un ataque de nervios'. Desde entonces, su carrera ha estado jalonada de éxitos, entre ellos dos premios Goya. El trabajo de actriz le ha obligado a transitar por cientos de carreteras, pero confiesa que no le gusta conducir: *“Me saqué el carné con 18 años, pero, fíjate, no le he cogido la gracia al volante. Eso sí, si tengo que coger el coche, lo hago”*.

• P. ORTEGA

• FOTOS: AMAPOLA CREATIVA

María Barranco, que está de gira teatral con la comedia 'Mejor no decirlo', no es partidaria de usar el vehículo privado para cualquier cosa, especialmente si se vive en una gran ciudad. Por eso, ella utiliza los autobuses cuando tiene que desplazarse desde el barrio madrileño donde reside. Sólo echa mano del coche cuando tiene que viajar a su Málaga natal, porque suele ir con su gata y con bastante equipaje. Reconoce que ahora hay más sensibilidad con la seguridad en la carretera y dice que ya no se sube a ningún coche sin estar segura de que el conductor no ha consumido alcohol o drogas.

¿Le gusta conducir?

Pues tengo una relación extraña con el coche. No le he cogido el gusto y eso que me saqué el carné a los 18 años. Mi primer viaje fue a Cádiz con una amiga cantando a Camarón. Pero lo de ir al volante y la velocidad no van conmigo. Eso sí, tengo coche y lo uso cuando no tengo más remedio. Sobre todo, cuando voy a mi tierra, porque me resulta más cómodo y tengo que llevar mil cosas, entre ellas a mi gata.

¿Cómo se mueve por Madrid?

En Madrid, por supuesto, no utilizo el coche, porque para qué. ¿Para comérmelo con patatas? Yo uso el transporte público. Vivo en una zona en la que tengo muy buena combinación de autobuses y los utilizo. El metro me agobia un poco. Me gusta más vivir en el centro que fuera de la ciudad. ►►



María Barranco

► Sin embargo, la carretera es un territorio familiar para usted...

Sí. Vivo en la carretera, como dice la canción. Más en otra época, la verdad. Y te diré que he tenido algún susto. Hay que tener en cuenta que en mi profesión, en ocasiones, la gente está cansada, hay que responsabilizarse del equipo y de muchos aparatos y no se duerme todo lo necesario. Ahora ya no admito ir con cualquiera sólo porque tenga coche.

¿Cree que hay otra sensibilidad a la hora de ponerse al volante?

Sin duda. Hay más conciencia ahora con la seguridad. Afortunadamente, ha disminuido muchísimo el consumo de alcohol y drogas entre los conductores. Se ha producido el mismo fenómeno que en los restaurantes con el tabaco. Ahora el tabaco está fuera de los espacios de ocio y el alcohol, fuera de la carretera.

¿Cómo ve la convivencia del coche en la vía pública con patinetes y bicicletas?

Los patinetes me dan más miedo como peatón que como conductora. Pavor. Siempre pienso que me van a arrollar.

¿Cree que la seguridad vial debería ser una asignatura desde la escuela primaria?

Sí. Yo soy ya abuela y los niños tienen que saber pronto las normas básicas, especialmente a cruzar con seguridad los pasos de cebra y a respetar los semáforos. En ese sentido, mis nietos tienen unos padres muy responsables.

¿Ha tenido que pagar alguna multa de tráfico?

¿Quién no ha tenido una multa? En una ocasión, iba para Málaga y me paró la Policía porque los agentes habían detectado que de vez en cuando pisaba el freno. Y es que me estaba comiendo un plátano porque me sentía muy cansada. Cuando lo supieron, me invitaron a un café. Otra vez me pararon y me reconocieron, pero no me perdonaron la multa.

Ahora está de gira teatral con el montaje 'Mejor no decirlo'. ¿El humor ayuda a decir cualquier cosa?

Mucho, pero si ves que no es el momento de decir algo, no hay que decirlo. En una cena, con los cuñados... No es necesario hacerse notar. Y en los matrimonios no



es obligatorio contar todo. Si no dices algo, no pasa nada. Y luego hay mentiras que son piadosas.

Entonces, ¿cree que no hay que decir todo lo que pensamos?

Hay que ser sinceros, pero con cuidado. Depende de las circunstancias. Callar tampoco es bueno. Pero lo que es seguro es que ser sincero está sobrevalorado. Hay que aprender a decir las cosas de tal manera que no hieran al interlocutor. No hay que agredir, es mejor utilizar la complicidad, la ironía y la inteligencia.

“LOS PATINETES ME DAN MÁS MIEDO COMO PEATÓN QUE COMO CONDUCTORA”.

¿Se ha metido en líos por decir lo que piensa?

Cuando era más joven, sí. La vida te enseña. A medida que vas madurando, sueles ser más precavida y sabes mejor las consecuencias de las cosas. Ahora, cuando voy a un estreno y no me gusta, siempre digo con gesto ambiguo: “No tengo palabras”. Y no miento.

¿Qué le queda de 'chica Almodóvar' después de tantos años?

Yo creo que ese calificativo permanecerá hasta que me muera. Más bien, será eterno. Ahora tengo más años, pero intento no perder la frescura y la ingenuidad de esa época.

'Mejor no decirlo' viene de cosechar un gran éxito en Buenos Aires y en

otras ciudades de Suramérica. Hábleme de ella.

Cuenta la historia de un matrimonio convencional, de los de antes, que se quieren muchísimo. Los dos son muy diferentes, pero muy curiosos. Él se cuestiona todo y es más cauto. Ella prefiere decir las cosas tal cual, es más espontánea. El texto de Salomé Lelouch es magnífico. Habla de la vida, que trae cosas buenas y cosas malas. La obra está dirigida por Claudio Tolcachir que es una persona como para llevártela a casa. A mí me ha tocado el gordo.

Esta es la primera vez que trabaja con Imanol Arias en el teatro. ¿Qué tal la experiencia?

Está siendo estupenda. Imanol hace las cosas muy fáciles. He tenido mucha suerte de cruzarme con él. Me siento como una niña con zapatos nuevos. Él es muy jovial y entusiasta. Es un buen marido en la ficción, el que yo quisiera para mí [risas]. Y un excelente actor. Un actor no puede ser bueno, lo sé, si no es buena persona. Esta obra me está aportando mucha felicidad. Además, Imanol es muy importante en mi vida, porque me echó muchos capotes cuando llegué a Madrid. Para mí, es como de mi familia.

¿Le gustaría que sus hijas o sus nietos siguieran sus pasos en la interpretación?

La verdad es que no. Es una vida muy sacrificada, pero ellos son los que tienen que elegir. Que hagan lo que quieran, yo siempre los voy a apoyar. Ser actor es difícil, porque depende de llamadas telefónicas que a veces no llegan. ♦

ELECTRIC
VEHICLE

DEL VOLTIO AL PUNTO DE RECARGA

El nuevo idioma del coche eléctrico

Con la llegada del coche eléctrico, no sólo han cambiado los motores; también ha nacido **una nueva jerga que se abre paso en las conversaciones**, talleres, anuncios y foros. Kilovatios, recarga bidireccional o ansiedad de autonomía son términos que ya empiezan a formar parte del día a día de los conductores.

• S. L.

En cada revolución tecnológica nace un nuevo idioma. Ya ocurrió cuando internet se coló en nuestras casas, cuando el móvil se volvió inteligente, y ahora está sucediendo con los vehículos eléctricos. Una nueva movilidad está en marcha y, con ella, un aluvión de palabras, tecnicismos y siglas que, poco a poco, van instalándose en nuestro vocabulario. Lo que antes era una conversación sobre gasolina, cilindradas o embragues, ahora suena muy diferente: hablamos de kWh (kilovatios hora), puntos de recarga, conectores Tipo 2, regeneración, VE y hasta de 'range anxiety'.

Pero, ¿sabemos realmente lo que significan todos estos términos? ¿Y cómo es-

tán cambiando nuestra forma de hablar y de conducir? El coche eléctrico no sólo ha supuesto un cambio de paradigma técnico y ecológico. También ha creado un nuevo argot, una combinación de lenguaje técnico, marketing, tecnología... Una mezcla que puede resultar confusa para quienes no están familiarizados con ella, pero que se ha instalado en nuestro particular diccionario como cuando a los más veteranos nos tocó hablar del carburador o de la bujía.

De la gasolina al kilovatio hora (kWh)

Uno de los términos más repetidos al hablar de coches eléctricos es el kWh o ki-

lovatio hora. Aunque en principio suena a concepto de factura de la luz, en el contexto del coche eléctrico el kWh es al vehículo lo que antes eran los litros de gasolina. Define la cantidad de energía almacenada en la batería y, por tanto, la "capacidad del depósito" del coche. Cuantos más kWh, mayor será la autonomía del vehículo... en teoría. Y decimos "en teoría" porque entran en juego muchos factores: el peso del coche, el tipo de conducción, el uso del climatizador o si el trayecto es urbano o por autopista. Por eso, también se habla de consumo energético en kWh/100 km, que sería el equivalente eléctrico al consumo en litros. Un valor que varía tanto como los hábitos del conductor.

EL NUEVO LÉXICO MEZCLA LENGUAJE TECNOLÓGICO, Y MARKETING.

Los acrónimos que nos rodean

A medida que se populariza el coche eléctrico, también crecen los acrónimos. Uno de los más frecuentes es VE, sigla de "vehículo eléctrico".

Junto a él aparecen otros muchos como por ejemplo:

-BEV (Battery Electric Vehicle): Coche 100 % eléctrico.

-PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle): Vehículo híbrido enchufable.

-HEV (Hybrid Electric Vehicle): Vehículo híbrido convencional, sin enchufe. ►►

El nuevo idioma del coche eléctrico

►► **-FCEV** (Fuel Cell Electric Vehicle): Vehículo eléctrico de hidrógeno. Aunque a veces parezcan siglas sacadas de un catálogo técnico, están cada vez más presentes en publicidad e incluso en las conversaciones cotidianas entre conductores.

Enchufes, conectores y puntos de recarga

El simple acto de “echar gasolina” ha sido sustituido por un proceso aparentemente más complejo: recargar el coche. Y ahí aparece otro nuevo vocabulario. Hoy hablamos de puntos de carga AC o DC (corriente alterna o continua), de carga lenta, semirrápida, rápida o incluso ultrarrápida.

La carga lenta (hasta 6 kW) es típica en puntos de carga domésticos. Es ideal para recargar el coche durante la noche, ya que ayuda a preservar “la salud” de la batería a largo plazo; la carga rápida (hasta 22 kW) se encuentra en lugares públicos como supermercados, aparcamientos y centros de ocio. El tiempo de carga puede variar en función de la capacidad de la batería de cada vehículo. Los cargadores ultrarrápidos (hasta 50 kW), por su parte, pueden cargar el 80 % de la batería en tan sólo 10 o 15 minutos. Es importante comprobar que el coche sea compatible con este tipo de carga antes de enchufarlo.

También hablamos de tipos de conectores: Tipo 1, Tipo 2, CHAdeMO, CCS Combo, etc. Este universo de términos es clave para entender dónde podemos recargar y cuánto tardaremos. Por ejemplo, un punto de carga de 50 kW puede tardar unos 30-40 minutos en cargar un coche eléctrico al 80 %, mientras que una carga doméstica de 7,4 kW puede requerir varias horas. Y, como no podía ser de otra forma, nace un nuevo verbo: enchufar el coche, que ya suena tan natural como antes lo era “llenar el depósito”.

YA HABLAMOS DE PUNTOS DE CARGA AC O DC, CARGA LENTA, SEMIRRÁPIDA, RÁPIDA O ULTRARRÁPIDA.

experimentan en sus primeros viajes largos. Aunque la autonomía media ha mejorado notablemente en los últimos años, y la red de recarga crece (España supera los 50.000 puntos de recarga operativos), esta ansiedad aún forma parte del vocabulario habitual de los usuarios eléctricos. Es una de las primeras razones, junto con el precio, que frena el paso a la compra de un coche 100 % cero emisiones.

Cargar en casa, compartir energía

Con el coche eléctrico llegan también nuevas prácticas que están generando su propia jerga. Por ejemplo, el concepto de “carga bidireccional” o V2G (Vehicle to Grid), que permite a un vehículo eléctrico (VE) no sólo recibir energía para recargar su batería, sino también enviar



El mayor precio y la llamada "ansiedad de la autonomía" están frenando la compra de los vehículos eléctricos.

La ansiedad de la autonomía

Uno de los términos más curiosos que ha traído la movilidad eléctrica no es técnico, sino emocional: la llamada ‘range anxiety’ o ansiedad por la autonomía. Se trata del miedo a quedarse sin batería en mitad del trayecto y no encontrar un punto de carga cercano. Es una sensación real que muchos conductores noveles de eléctricos

experimentan en sus primeros viajes largos. Aunque la autonomía media ha mejorado notablemente en los últimos años, y la red de recarga crece (España supera los 50.000 puntos de recarga operativos), esta ansiedad aún forma parte del vocabulario habitual de los usuarios eléctricos.

GLOSARIO EXPRÉS DEL COCHE ELÉCTRICO

- **VE:** Vehículo Eléctrico.
- **PHEV:** Híbrido enchufable.
- **Autonomía:** Distancia que puede recorrer un coche eléctrico con una sola carga.
- **kWh:** Unidad que mide la energía de la batería.
- **Carga rápida:** Recarga el 80 % de la batería en menos de 40 minutos.
- **Wallbox:** Punto de carga instalado en casa.
- **Range Anxiety:** Miedo a quedarse sin batería.
- **AVAS** (Acoustic Vehicle Alerting System). Sistema de sonido obligatorio en coches eléctricos e híbridos para alertar a peatones y otros usuarios.
- **Regeneración:** Recuperar energía al frenar.
- **V2G:** El coche devuelve energía a la red.
- **CCS Combo:** Conector rápido europeo estándar.
- **SoC (State of Charge).** Porcentaje de energía disponible de la batería.
- **App de carga:** Aplicación que indica puntos de recarga cercanos.

esa energía almacenada a otros dispositivos, a un hogar o a la red eléctrica, explican desde Hyundai. Permite usar el



A la hora de recargar la batería es fundamental conocer qué tipo de conector tiene nuestro vehículo eléctrico.



Algunos VE permiten la carga bidireccional y pueden enviar energía almacenada a otros dispositivos.

coche como una fuente de energía móvil para alimentar electrodomésticos, herramientas o equipos de acampada. También se habla ya de tarifas valle (periodos horarios de bajo coste de la electricidad), 'wallbox' (dispositivo de carga diseñado para vehículos eléctricos e híbridos enchufables, que se instala en la pared de un garaje), precondicionamiento de batería (llevar la batería y el habitáculo a una temperatura óptima antes de empezar a conducir o a cargar), y hasta de aplicaciones móviles para gestionar la carga o planificar rutas con puntos de recarga, muy útiles para planificar los viajes sin complicaciones.

Un idioma en expansión

La llegada del coche eléctrico ha abierto un nuevo y particular diccionario, donde el lenguaje técnico convive con las emociones, donde los hábitos cambian y donde hablar del coche ya no significa sólo hablar de motor, de gasolina o diésel o de consumo.

Estamos ante un idioma en expansión que deberemos aprender todas las personas y que, como ha ocurrido otras veces con anterioridad, acabaremos usando con naturalidad. Porque, como sucede siempre con los nuevos lenguajes, lo difícil es al principio. Luego, todo se vuelve tan cotidiano como poner el intermitente. ♦

ENTREVISTA

ÍÑIGO TRASMONTE

Jefe de Marketing y Prensa BYD España



“El mayor reto es la desinformación”

Con la llegada del coche eléctrico, ¿ha sido un reto adaptar los mensajes publicitarios?

Sí, ha sido un gran reto, aunque natural para BYD, ya que sólo comercializamos vehículos de etiqueta cero. Hemos tenido que emplear y explicar de forma sencilla la terminología de la electromovilidad mientras introducíamos nuevos modelos y tecnologías, despertando el interés de los usuarios.

¿Cuáles han sido los principales desafíos comunicativos?

El mayor reto sigue siendo el desconocimiento y la desinformación sobre la electromovilidad, especialmente en temas como la seguridad de las baterías o la disponibilidad de cargadores. En realidad, los eléctricos son más seguros ante incendios que los térmicos y la red de carga crece constantemente. Los medios han sido clave para divulgar estas ventajas de forma objetiva.

¿El argot de la movilidad eléctrica se está estandarizando?

Sigue habiendo confusión y queda mucho por divulgar, pero hemos detectado un considerable aumento del interés por parte de los usuarios, que han pasado de preguntar las diferencias básicas entre tecnologías disponibles a conversaciones más avanzadas sobre los detalles y especificaciones de los coches que demuestran un nivel de conocimiento mucho más alto que hace apenas dos años.

¿Hasta qué punto la terminología influye en la percepción del producto?

Para nosotros el término enchufable ha supuesto un antes y un después, lo utilizamos desde la primera campaña para facilitar la comprensión de que todos nuestros coches llevan una batería, se pueden cargar y por tanto son capaces de circular en modo 100 % eléctrico.

Volkswagen ID. Buzz GTX

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 65.275 €

EMISIONES DE CO₂:

0 g/km

IMP. MATRIC.: 0 %



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

Nota media: 8,1

Estabilidad:	7
Suspensión:	7
Frenos:	6,5
Luces:	8

Media seguridad: 7,1

La opinión de Autofácil

Bajo su carrocería se asienta la plataforma MEB de Volkswagen. En su configuración más potente monta 2 motores eléctricos: uno trasero de 286 CV y otro delantero de 109 CV, alcanzando una potencia combinada de 340 CV. Incorpora una batería de 79 kWh (carrocería estándar) y de 86 kWh (versión larga). Acelera de 0 a 100 km/h en 6,1 segundos y el consumo en uso mixto ciudad y circunvalación ronda los

22,5 kWh/100 km, lo que permite una autonomía real de unos 370 km. En carretera, el consumo puede llegar a 30 kWh/100 km, reduciendo la autonomía (250 km). La versión GTX incorpora detalles como llantas específicas, paragolpes delantero propio y tapicería de cuero. Puede configurarse con seis plazas o siete. Es una furgoneta muy especial: no es la más práctica para largos recorridos ni probablemente necesite tanta potencia, pero tiene mucho encanto. Destaca su presencia, buen comportamiento y agrado de conducción.

www.volkswagen.es/es

MOTOR: Eléctrico (x2), 340 CV.

CARBURANTE: Electricidad.

EQUIPAMIENTO: 7 airbags, alerta de cambio involuntario de carril, detector de fatiga, frenada de emergencia, asistente de luz de carretera, control de ángulo muerto, cámara trasera, sensores de aparcamiento, aparcamiento asistido, alerta sonora para peatones, faros led, etc.

DIMENSIONES: • Longitud 4,71 m. • Ancho 1,98 m. • Alto 1,93 m.

MALETERO: hasta 1.121 litros (5 plazas).

CONSUMO MEDIO WLTP: 20,8 kWh/100 km.

SEAT IBIZA

La opinión de Motor16

La marca española evoluciona con su modelo más icónico, el Ibiza. Sin cambios drásticos, este coche refuerza su identidad visual con mejoras en los faros (Full LED) y en los paragolpes delanteros. En el interior, da un salto cualitativo con asientos de mayor calidad. El volante incorpora los mandos principales del sistema de infoentretenimiento y ayudas a la conducción, permitiendo un control intuitivo. Para el conductor, el Digital Cockpit opcional de 10,25 pulgadas permite personalizar la información. El sistema de infoentretenimiento evoluciona con pantallas táctiles de 8,25 o 9,2 pulgadas según acabado, ahora con Android Auto y Apple CarPlay inalámbrico. Además, dispone de un nuevo sistema de audio Seat Sound con 300 W de potencia y de carga inalámbrica refrigerada de 15 W. Esto es lo nuevo porque la gama de motores se mantiene con unos propulsores totalmente contrastados, a la espera de las variantes híbridas ligeras de 48 voltios que se anuncian para 2027. Por el momento, la gama se queda con cuatro motores de gasolina de 80, 95, 115 y 150 CV en la versión tope de gama. Pero lo más importante es que el Ibiza sigue teniendo futuro.

www.seat.es

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 22.500 €

EMISIONES DE CO₂:

115 g/km

IMP. MATRIC.: 0 %



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

Nota media: 7,2

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

Media seguridad: 7,5

MOTOR: TSi de 115 CV, 85 kW de potencia.

CARBURANTE: Gasolina.

EQUIPAMIENTO: 8 airbags, alerta de tráfico trasero, asistente de cam-

bio involuntario de carril, de fatiga del conductor, luces automáticas, ayuda al aparcamiento, frenado automático de emergencia, pantalla táctil de 9 pulgadas, anclajes Isofix y Faros Full LED.

MALETERO: 355 litros.

DIMENSIONES: • Longitud 4,07 m. • Ancho 1,78 m. • Alto 1,44 m.

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

Livewire S2 Alpinista

La opinión de SOLOMOTO

La cuarta moto eléctrica de Livewire -marca eléctrica de Harley-Davidson- es una atractiva naked deportiva con el motor anclado al chasis y con transmisión por correa que ofrece 84 CV (carné A) y también 48 CV (el A2). Su estética está dominada por unas notorias aletas de refrigeración de la batería de iones, que es autoportante. Según la marca, este modelo ofrece una autonomía de 194 km en ciudad y de 144 km en un uso mixto combinado, con una velocidad máxima de 158 km/h (para comprobar la autonomía de la moto, han desarrollado una calculadora en su web). Dispone de llantas de 17", un freno de disco delantero con pinza Brembo de anclaje radial y monobloc, un disco trasero, horquilla invertida multiajustable Showa y monoamortiguador trasero de la misma marca. Y tiene ABS y control de tracción sensibles a la inclinación, además de iluminación Full LED, instrumentación por pantalla TFT de 4" con conectividad y navegación GPS y toma USB C. Es una buena moto para moverse en clave eléctrica, manejable, atractiva y con una aceleración brillante, aunque a un precio elevado.

www.livewire.com/es-es

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 19.148 €



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

LO PEOR

- Autonomía justa
- Precio elevado

Estética:	10
Acabado:	9
Pos. conductor:	8
Pos. pasajero:	7
Instrumentación:	8
Equipamiento:	8
Motor:	10
Consumo:	10
Aceleración:	10
Nota media:	9,7
Chasis:	8
Estabilidad:	8
Suspensión:	8
Frenos:	8
Luces:	8
Ciudad:	8
Carretera:	9
Media seguridad:	8,1

MOTOR: Eléctrico.

- **Cilindrada:** Equivalente a 750 c.c.
- **Arranque:** Eléctrico.
- **Capacidad batería:** 10,5 kWh.

TRANSMISIÓN: Por correa.

FRENOS: Disco delantero y disco trasero, con ABS.

SUSPENSIÓN: Delantera, horquilla invertida; trasera, monoamortiguador.

RUEDAS: Delantera, 120/70x17"; trasera, 180/55x17".

DIMENSIONES:

- **Longitud:** 2.098 mm.
- **Altura asiento:** 792 mm.
- **Peso:** 197 kg.

Citroën C5 Aircross Hybrid

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 29.690 €



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



LO MEJOR

- Comodidad
- Habitabilidad y maletero
- Versión ECO muy equilibrada

LO PEOR

- Plásticos interiores sencillos
- Pérdida de modularidad interior
- Híbrido con poca asistencia eléctrica

Estética:	8
Acabado:	7
Habitabilidad:	8
Maletero:	8
Confort:	9
Potencia:	7
Cambio:	7
Aceleración:	7
Consumo:	8
Nota media:	7,6
Estabilidad:	8
Suspensión:	9
Frenos:	8
Luces:	8
Media seguridad:	8,2

La opinión de autopista

Mantiene el nombre y el enfoque familiar, pero este nuevo C5 Aircross no tiene nada que ver con su antecesor. ¿Mejor, peor? Distinto, pero con la ventaja de las mejoras en seguridad. Está hecho sobre una arquitectura más moderna y rígida y tiene más asistentes. Con un diseño diferente, su tamaño es considerablemente mayor. Sus plazas posteriores ofrecen más espacio, pero no más versatilidad. El interior también gira a un nuevo concepto de ergonomía. Ciertos plásticos pasan

a ser tejidos de textura agradable, pero otros se convierten en materiales rígidos sin la buena presencia de antes. Eso sí, mantiene el confort, que se traslada al aislamiento del coche, suspensiones, asientos o una conducción cómoda por encima de todo; su comportamiento es irreprochable. Tiene híbridos, híbridos enchufables y eléctricos, pero el Hybrid de 145 CV deberá ser el propulsor de más peso en la gama: rinde muy bien, es ECO y con un precio competitivo.

www.citroen.es

MOTOR: Híbrido con motor de gasolina 1.2 turbo de 136 CV y una unidad eléctrica de 29 CV.

CARBURANTE: Gasolina.

EQUIPAMIENTO: Advertencia de colisión frontal con frenado automático de emergencia, alerta de cambio involuntario de carril, asistente para atascos, control de crucero adaptativo, amortiguadores progresivos hidráulicos, faros LED, freno de estacionamiento automático, cuadro de instrumentos digital de 10", pantalla central de 13", Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos, etc.

DIMENSIONES: • Longitud 4,65 m. • Ancho 1,87 m. • Alto 2,78 m.

MALETERO: 565 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 5,4 l/100 km.

En proyecto una nueva ITV 'conectada'

Europa estudia la implantación de una "ITV conectada" que permitirá a las estaciones acceder de forma remota a los datos de los vehículos, según AECA ITV. Esta nueva inspección técnica de vehículos utilizará el diagnóstico electrónico (OBD) y la conectividad para revisar los sistemas de seguridad y emisiones de forma más precisa. Según AECA ITV, este cambio regulatorio supondrá "una transformación estructural para la ITV", adaptándola al parque móvil, cada vez más digital. Esta iniciativa busca homogeneizar los controles en toda la UE y garantizar una mayor seguridad vial y ambiental.



Euro NCAP: cambios para abordar los riesgos de la conducción moderna

Para el nuevo año 2026, Euro NCAP, el organismo europeo que testa la seguridad de los vehículos, ha anunciado una importante actualización de sus protocolos con el

objetivo de mejorar las condiciones de la conducción moderna y abordar los peligros a los que se enfrentan conductores, pasajeros y otros usuarios de las vías. Así, se van a

revisar los procedimientos de ensayo y puntuación de los vehículos, junto con una nueva metodología de calificación basada en cuatro etapas clave de la seguridad: conducción segura, prevención de colisiones, protección contra colisiones y seguridad tras una colisión. De esta forma, se evaluarán las tecnologías de la seguridad por etapas y también aquellas soluciones que funcionan en varias etapas, lo que aportará una mayor estructura, claridad y flexibilidad a medida que las tecnologías de seguridad se vuelven cada vez más complejas e interconectadas. Estos protocolos se actualizarán cada tres años. Michiel van Ratingen, secretario general de Euro NCAP, ha afirmado que estos cambios van a garantizar que la tecnología de seguridad más avanzada se aplique donde más importa: salvar vidas y prevenir lesiones graves en las carreteras europeas.

Seguridad urbana sobre tres ruedas

La empresa alemana XYTE Mobility ha presentado un patinete eléctrico de tres ruedas diseñado para ofrecer mayor estabilidad y seguridad en ciudad, ya que reduce el riesgo de caídas frente a los patinetes convencionales y mejora el control en curvas y frenadas. Este vehículo urbano está equipado con una



batería de 7,6 kWh, tiene una autonomía de hasta 112 km y cuenta con sistemas de iluminación y frenado integrados.

Eléctricos: menos costes de mantenimiento

Según un estudio de la organización de automovilistas alemana ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club), la más grande de Europa, mantener un coche eléctrico cuesta entre un 20 y un 30 % menos que los que utilizan motores térmicos. En concreto, compararon un Volkswagen ID.3 (eléctrico) con un Golf VII diésel (térmico). Este menor coste se debe a la tecnología



gía que incorporan los eléctricos, ya que, por ejemplo, al no utilizar ni aceite ni embrague ni correa de distribución ni cambios de marcha, no son necesarias tantas revisiones periódicas.

Motocicletas en España: un parque envejecido

Según un estudio elaborado por Carfax, el proveedor de historiales de vehículos a nivel europeo, los casi 3,7 millones de motocicletas matriculadas en España tienen una edad media que ronda los 12 años (el 44 % tiene 15 años o más). El informe muestra no sólo que el parque de este tipo de vehículos está envejecido, sino que además existe un mercado de segunda mano muy dinámico, ya que casi el 50 % de las motocicletas han tenido dos o más dueños.

El Porsche Cayenne, con carga inalámbrica

La electrificación de la automoción continúa avanzando. Así lo ha entendido la marca alemana, que introducirá próximamente en el mercado el Wireless Charging o carga inalámbrica para su modelo Cayenne en la versión eléctrica. Con esta nueva tecnología, desaparecerán los cables y los puntos de recarga o wallbox. Será suficiente con aparcar el coche en el garaje para que comience a cargarse mediante dos bobinas de cobre que generarán un campo magnético entre una placa base y un receptor



integrado en la parte delantera del vehículo. Según han explicado desde Porsche, han trasladado a los vehículos una forma de transmitir la energía que ya es habitual desde hace tiempo en las placas de inducción, en los teléfonos móviles o los cepillos de dientes eléctricos.



UE: discrepancias sobre el fin de los **motores térmicos**

La prohibición de la venta de coches de combustión prevista en la Unión Europea a partir de 2035 es motivo de discrepancias dentro de la propia industria. Por un lado, grupos automovilísticos como Mercedes-Benz y Stellantis han solicitado recientemente a la UE que revise la normativa y permita la continuidad de híbridos enchufables y combustibles sintéticos después de esa fecha, comprometiéndose a cambio a un incremento de su inversión en Europa. Según Financial Times, estos fabricantes consideran que *“una mayor flexibilidad normativa daría estabilidad a la industria automovilística, en plena transición hacia la movilidad eléctrica y con una competencia creciente de los fabricantes asiáticos”*.

Por otro lado, 150 grupos empresariales destacados en el sector eléctrico europeo (como Volvo o Polestar) han firmado una carta solicitando a la UE que no retrase este objetivo de eliminar emisiones para 2035, argumentando que *“cualquier cambio socavaría la inversión y la competitividad”*, según ha informado la agencia Reuters.



SUPERVENTAS ENERO-NOVIEMBRE 2025

UTILITARIO



1. DACIA SANDERO: 35.824
2. SEAT IBIZA: 21.259
3. RENAULT CLIO: 20.032

FAMILIAR COMPACTO



1. SEAT LEON: 10.210
2. VW GOLF: 3.884
3. DACIA YOGGER: 3.571

BERLINAS MEDIAS



1. SKODA OCTAVIA: 2.294
2. MERCEDES CLASE CLA: 1.052
3. BMW SERIE: 4.513

MONOVOLUMEN MEDIO



1. VW TOURAN: 1.151
2. MERCEDES CLASE T: 908
3. BMW SERIE 2 ATOURER: 548

TODOTERRENO PEQUEÑO



1. SEAT ARONA: 18.864
2. VW TAIGO: 13.412
3. VW T-CROSS: 10.682

TODOTERRENO MEDIO



1. MG ZS: 11.043
2. OMODA OMODA 5: 8.274
3. VW T-ROC: 7.353

ELÉCTRICOS



1. TESLA MODEL 3: 8.985
2. KIA EV3: 5.262
3. TESLA MODEL Y: 5.177

HÍBRIDOS



1. TOYOTA COROLLA: 19.707
2. NISSAN QASHQAI: 17.981
3. TOYOTA YARIS CROSS: 17.832

CICLOMOTORES



1. RIEJU MRT 50: 1.230
2. RIEJU MRX 50 4T: 773
3. SYM JET 14-50: 768

MOTOS



1. YAMAHA NMAX 125: 12.082
2. HONDA PCX 125: 9.169
3. ZONTES 368 G: 7.145

Fuentes: ANFAC y ANESDOR



Coche eléctrico **sin metales**

El grupo industrial sueco Sandvik ha presentado el eNimon, un vehículo eléctrico conceptual, fabricado sin metales ni minerales raros, diseñado para mostrar la dependencia de la industria del automóvil eléctrico de materias primas como litio, níquel y tierras

raras. *“Al menos el 90 % de cada automóvil eléctrico comienza en una mina. Sin minería no hay vehículos eléctricos ni energías renovables”*, afirman los creadores del proyecto, para destacar la importancia de la sostenibilidad en la fabricación de automóviles.

BUENOS HÁBITOS PARA PROTEGER LA BATERÍA

Claves para cuidar un coche eléctrico en invierno

Con el frío, los vehículos eléctricos se enfrentan a un reto añadido: el descenso de temperaturas pone a prueba tanto su autonomía como su eficiencia. Estos son algunos consejos para que continúen circulando correctamente.

• **Diego DE LA VEGA**

A diferencia de los coches de combustión, los eléctricos participan de un proceso más sensible al termómetro porque su sistema central (la batería) no genera calor de forma inherente, por lo que los efectos de las bajas temperaturas se hacen mucho más evidentes.

Cuando el termómetro baja, tanto la capacidad como el rendimiento de una batería de vehículo eléctrico se ven muy afectados. Y es que las reacciones químicas que permiten liberar energía y aceptar carga se ralentizan, por lo que el coche puede sufrir una disminución de autonomía y alargar los tiempos de carga. Por ello, es fundamental adoptar ciertos hábitos.

¿QUÉ HACER?

Para empezar, hay que evitar que la batería se descargue completamente o, en la medida de lo posible, mantenerla al 100 % durante largos periodos cuando el coche no está en uso. Algunos expertos aconsejan situar el estado de carga en tor-

no al 80 % como máximo al cargar y mantenerla así el mayor tiempo posible en el día a día y en un uso habitual, salvo que se vaya a realizar un desplazamiento largo.

También hay que procurar dejar el vehículo aparcado en un lugar lo más cálido o protegido del viento posible (lo ideal es en un garaje). Es muy recomendable tener un enchufe en propiedad, por lo que si se cuenta con uno, debería también estar protegido de las inclemencias climatológicas. Si no es posible aparcarlo en garaje, buscar al menos un espacio resguardado o

incluso bajo una farola, ya que una temperatura ambiente algo mayor puede marcar una diferencia muy apreciable. Si el coche dispone de función de precalentamiento de la batería, lo más aconsejable es utilizarla. Poner en marcha la climatización mientras que el vehículo está conectado al punto de carga también permite calentar el habitáculo sin gastar la batería. Este gesto no sólo mejora el confort, sino que evita que se pierda parte de la autonomía eléctrica por tener

LAS BAJAS TEMPERATURAS AFECTAN AL RENDIMIENTO Y CARGA DE LA BATERÍA.

¿POR QUÉ AFECTA EL FRÍO A LA AUTONOMÍA ELÉCTRICA?

Tal y como se ha señalado, la caída de autonomía que experimentan los vehículos eléctricos en invierno se explica por una combinación de factores que interactúan. En primer lugar, la propia batería rinde menos cuando baja la temperatura ambiente, lo que puede traducirse en una pérdida de entre un 20-30 % de su alcance habitual en escenarios fríos.

Además, gran parte de la energía se desvía hacia elementos auxiliares como el sistema de calefacción, el desescarche del parabrisas o la climatización del habitáculo, que en vehículos de combustión ya funciona sin esfuerzo extra gracias al calor residual del motor. Pero, en

que calentar el interior estando ya en marcha. Evidentemente, debemos hacer esto si se va a conducir el vehículo poco después de que se haya recargado. Si va a ser al día siguiente o un tiempo después, no merece la pena. Estos cuidados previos permiten que, cuando hayamos arrancado y estemos circulan-



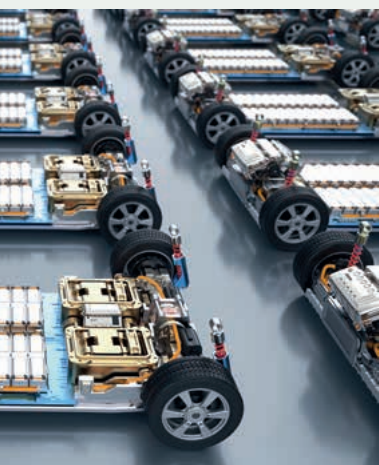
un eléctrico esa energía propia no existe, por lo que es la batería quien debe aportar la diferencia.

Para contrarrestarlo, se recomiendan varios hábitos: mantener la batería cargada con más frecuencia, evitar dejar la carga por debajo de un nivel crítico (no bajar del 20 %); usar la calefacción localizada en lugar de elevar mucho la temperatura

do, la batería trabaje en unas condiciones menos adversas y se reduzca el impacto que el frío puede tener en la autonomía real.

ATENCIÓN A LA CLIMATIZACIÓN

Pero más allá de la batería, hay otros elementos del coche



del interior, y elegir trayectos con menor necesidad de energía extra siempre que sea posible (por ejemplo, con menos desniveles, etc.). También hay que optar por aparcar siempre que sea posible en un lugar más cálido o cubierto. En conjunto, estas buenas prácticas permiten atenuar el impacto del frío en la autonomía y disfrutar de un uso seguro y eficaz del coche eléctrico en invierno.

que requieren atención especial cuando las temperaturas bajan. Por ejemplo, debemos usar de forma eficiente la calefacción. Y es que por el diseño de muchos vehículos eléctricos modernos se recomiendan priorizar asientos o volante calefactables en lugar de incrementar la temperatura del

habitáculo, ya que esto último consume mucha más energía. Asimismo, y dado que en invierno la autonomía del eléctrico puede reducirse de forma significativa, es recomendable planificar rutas con antelación e identificar estaciones de carga en el recorrido que vayamos a efectuar. Dos consejos: intentar dejar margen suficiente en la batería (por ejemplo un 20 % como reserva) y comenzar el viaje con un nivel de carga elevado cuando vayamos a hacer un desplazamiento largo.

Las bajas temperaturas afectan también a la presión de los neumáticos y una rueda poco inflada genera más resistencia al rodaje y, por tanto, más consumo. Verificar la presión según las especificaciones del fabricante y considerar el montaje de neumáticos de invierno si se circula por zonas con hielo o nieve va a hacer que la autonomía no se reduzca en exceso.

MENOR AUTONOMÍA

Según algunos estudios, la pérdida de autonomía de los eléctricos en climas fríos puede oscilar entre el 20 y el 30 %



EL PRECALENTAMIENTO: ACCIÓN CLAVE EN INVIERNO

Uno de los aspectos más reveladores a la hora de cuidar un coche eléctrico en invierno es el precalentamiento de la batería y del habitáculo mientras que el vehículo permanece enchufado. Este simple gesto puede traducirse en una mejora significativa del rendimiento, ya que permite que la energía para calentar provenga de la red eléctrica en lugar de la propia batería. Según diversos estudios, cuando la batería está fría sus iones tienen menor movilidad, lo que reduce el suministro de potencia y la capacidad de carga.

Por ello, arrancar la climatización antes de desconectar el cargador es una práctica eficiente: se obtiene un habitáculo confortable y se protege la salud de la batería al evitar que esta asuma un esfuerzo extra. Además, si el coche cuenta con modo 'departure time' o temporizador de



salida, se puede programar que el precalentamiento se active automáticamente antes de iniciar el trayecto, lo cual optimiza tanto el consumo como la autonomía.

En definitiva, el precalentamiento no es sólo una cuestión de confort: es una estrategia inteligente para reducir pérdidas de autonomía, mejorar la experiencia de conducción en invierno y prolongar la vida útil de la batería.

respecto a condiciones climatológicas más templadas. Esto se debe, por un lado y como se ha visto, al menor rendimiento de la batería y, por otro, al mayor consumo por calefacción del habitáculo y de la gestión del sistema.

Además, el proceso de carga rápida puede ralentizarse si la batería está demasiado fría. En estas situaciones, muchas veces el vehículo activa un calentamiento previo para aceptar la carga a máxima potencia

y si no lo hace por sí mismo, algunos modelos permiten activarlo de forma manual a través del propio vehículo o de alguna aplicación asociada al mismo y a la gestión de su batería.

Por tanto, un usuario de coche eléctrico debe adaptar sus expectativas y hábitos: por ejemplo, armarse de más paciencia en el cargador, alternar cargas rápidas y lentas cuando sea posible y ajustar con antelación la planificación de los desplazamientos. ♦

DATOS DE SINIESTRALIDAD VIAL DE 2024

Peatones: menos accidentes menos fallecidos

• Infografía: OGILVY

En 2024, el número de siniestros en los que al menos un peatón resultó víctima se situó en 12.579, en los cuales hubo 320 peatones fallecidos y 1.775 heridos hospitalizados. El 65 % de estos fallecidos se registró en vías urbanas (calles, 94 % y travesías, 6 %). El 67 % de los peatones fallecidos eran hombres y el grupo de edad que contabilizó más víctimas mortales fue el de 75 a 84 años (71 en total).

SINIESTROS CON PEATONES IMPLICADOS EN 2024

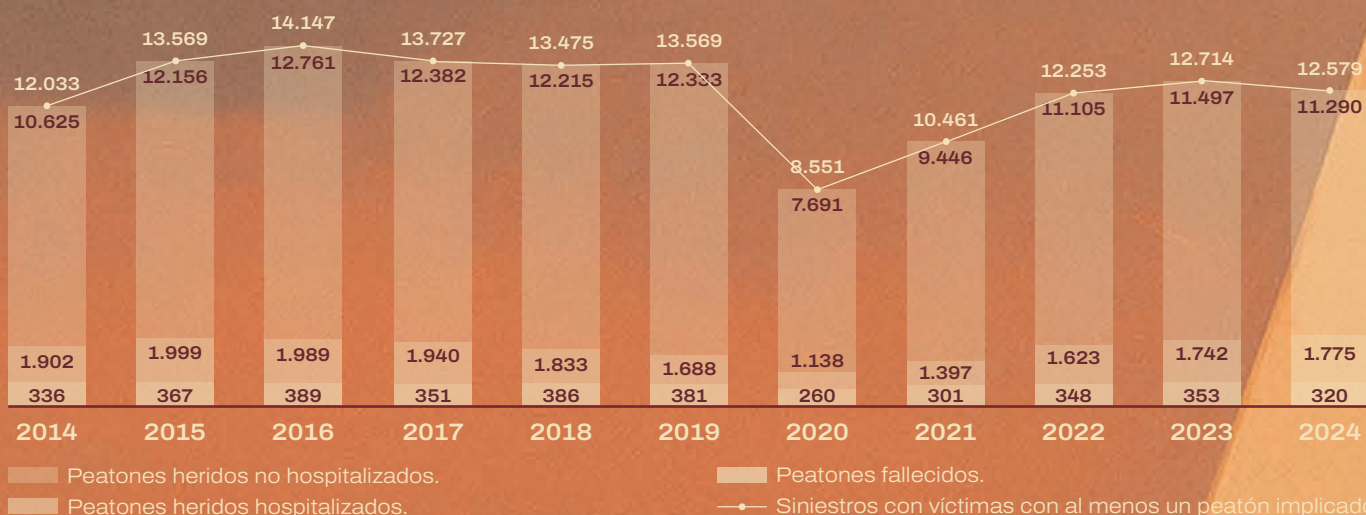
12.579
siniestros con al
menos un peatón

320
peatones
fallecidos

1.775
peatones heridos
hospitalizados

11.290
peatones heridos
no hospitalizados

El número de peatones fallecidos descendió de 1.103 a 320 en los últimos 31 años. Entre 1993 y 2011 se observa una tendencia decreciente, y entre 2011 y 2023 se registró un promedio anual de 354 fallecidos, considerando la influencia de las restricciones de movilidad derivadas de la pandemia de COVID-19.



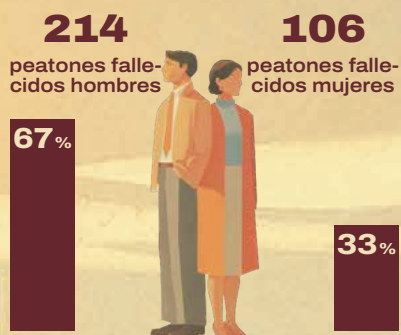
En 2024, el 18 % de las personas fallecidas en siniestros viales eran peatones, 2 puntos porcentuales más que en 2023 y 4 menos que en 2019.

El porcentaje de peatones fallecidos sobre el total de usuarios vulnerables, en 2024, se situó en el 35 %, frente al 38 % registrado en 2023 y al 41 % en 2019.

En cuanto al **índice de letalidad** (número de peatones fallecidos cada 100 víctimas), en 2024 se situó en 2'5, una décima menos respecto a 2023.

PERFILES DE LA SINIESTRALIDAD DE LOS PEATONES (2024)

Sexo



El 55 % de peatones heridos hospitalizados mujeres y 44 % de hombres.

Prueba de alcohol

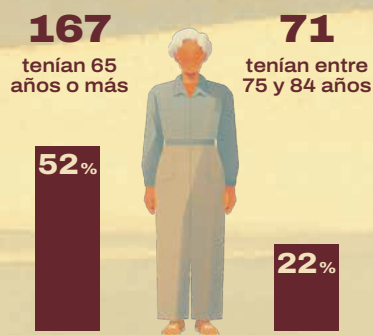
En el **6 %** de los siniestros con al menos un peatón implicado estaba presente el factor alcohol.

36 positivos



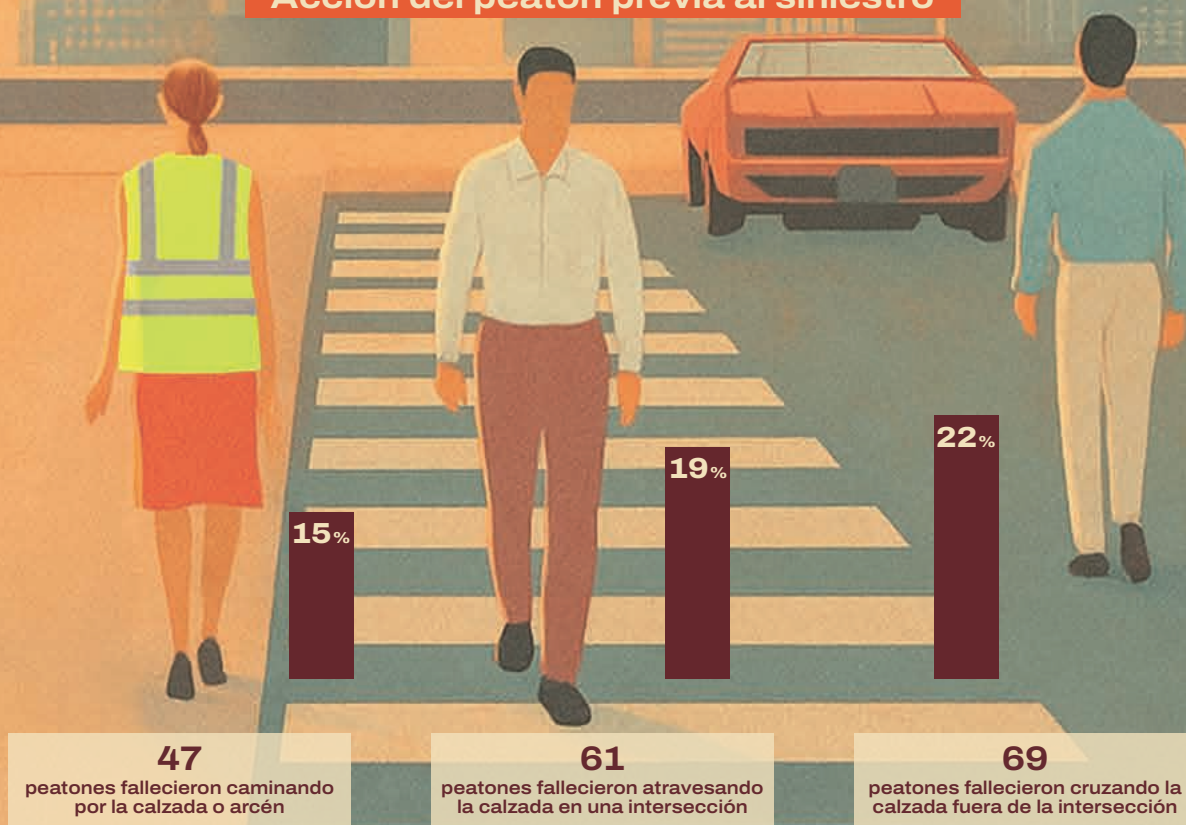
571 pruebas

Edad



El grupo de edad que registró mayor número de peatones fallecidos fue el de 75 a 84 años.

Acción del peatón previa al siniestro



Tipo de vía



Tipo de vehículo implicado



PROBLEMAS DE VISIÓN NOCTURNA

Conducir a ciegas

Nuestra visión desempeña un papel clave en la seguridad vial y conducir cuando se ha puesto el sol plantea retos visuales muy específicos. **A la miopía nocturna, que puede padecer cualquier persona con un defecto previo de visión o no**, se le unen otros hándicaps visuales, que hacen imprescindible extremar las precauciones al volante y priorizar las revisiones en el óptico-optometrista.

• Silvia FERNÁNDEZ

Ahora que estamos en los meses en los que los días son más cortos es importante recordar que nuestros ojos no ven ni funcionan igual de día que de noche. Bajo la luz diurna la visión depende principalmente de unas células de la retina llamadas conos, responsables de percibir los colores y los detalles finos. En cambio, cuando llega el ocaso y la luz disminuye, entran en acción otros fotoreceptores, los bastones, que son más sensibles a la luminosidad pero que a cambio no distinguen los colores ni ofrecen la misma nitidez que los conos. Debido a ello, la conducción nocturna supone un reto visual exigente en un entorno de luces tenues, deslumbramientos y cambios bruscos de luminosidad.

NO VER DE NOCHE. Para tener en cuenta el cuadro

completo de lo que supone para nuestros ojos circular por la carretera sin la compañía de la luz solar hay que tener en cuenta un factor más: la miopía nocturna. *“Es una alteración que sólo se manifiesta por la noche, cuando las condiciones de baja luminosidad modifican el enfoque del ojo y provocan una ligera pérdida de nitidez en la visión lejana. Según un estudio reciente de nuestro grupo de investigación, esta alteración puede afectar en algún grado a más del 90 % de la población española”*, asegura

LA MIOPIA NOCTURNA PUEDE AFECTAR EN ALGÚN GRADO A MÁS DEL 90 % DE LA POBLACIÓN ESPAÑOLA.

Andrés Gené Sampederro, vicepresidente 2º del Consejo General de Colegios de Ópticos-Optometristas y profesor titular de la Universidad de Valencia. Esta miopía nocturna, que provoca visión lejana borrosa, puede presentarse incluso en personas con visión normal durante el día, especialmente en jóvenes con buena agudeza visual. Se suele manifestar como una ligera pérdida de nitidez o difuminado de las luces y señales



Adaptarse a la oscuridad

El ojo humano es capaz de detectar una amplia gama de niveles de luz gracias a su notable capacidad de adaptación visual. Sin embargo, este proceso no es inmediato. La adaptación completa a la oscuridad de nuestros ojos puede tardar entre 5 y 10 minutos en condiciones moderadas y hasta 30 minutos en oscuridad total. Durante ese tiempo se reduce la agudeza visual, el contraste y la capacidad para percibir detalles, lo que

puede resultar crítico al entrar en túneles, carreteras poco iluminadas o tras un deslumbramiento provocado por los faros de otro vehículo. Por ello, de noche, es recomendable disminuir la velocidad y aumentar la distancia de seguridad para dar tiempo a que el ojo recupere su capacidad visual completa.



durante la conducción nocturna, lo cual afecta al rendimiento del conductor.

CUESTIÓN DE EDAD. La miopía nocturna no es el único defecto visual que puede experimentar un ojo sano cuando nos ponemos al volante de noche. El propio paso del tiempo

po también afecta de forma notable a nuestra visión. Con la edad disminuye el tamaño de la pupila, lo que reduce la entrada de luz, al tiempo que el cristalino se vuelve más amarillento y opaco, disminuyendo el contraste y la transmisión luminosa. Además, la adaptación a la oscuridad se



que una de 20 para ver con la misma claridad. A partir de los 70 u 80 años, estos cambios visuales se acentúan de forma notable y su impacto en la visión nocturna puede ser aún más significativo. Por ello es necesario mantener una actitud preventiva y consciente, adaptando la conducción a nuestras capacidades visuales y asegurándonos de contar con una revisión optométrica regular para circular con seguridad y confianza”, apunta Andrés Gené.

Y SI LLEVAS GAFAS... Si este es el panorama cuando no se padece ningún problema de visión durante el día, ¿qué sucede con la visión nocturna de aquellos que ya necesitan llevar gafas? En general, los hipermetropes suelen experimentar fatiga visual con mayor rapidez, especialmente en trayectos largos o con poca iluminación. Por otro lado, se ha detectado que

las personas con astigmatismo son más sensibles a los deslumbramientos y halos luminosos, lo que puede dificultar su percepción de luces y señales. Y todos aquellos que tienen presbicia (vista cansada) pueden tener problemas para enfocar el cuadro de mandos, el GPS o el interior del vehículo en penumbra, por lo que en su caso es imprescindible el uso de gafas progresivas (huyendo de las premontadas), que permiten una visión nítida y cómoda a todas las distancias.

En cuanto a la miopía, el defecto visual más común en España, los riesgos también se incrementan por la noche. “Las personas con miopía suelen presentar una mayor sensibilidad al deslumbramiento y una menor tolerancia a la baja iluminación. Cuando la luz escasea, la pupila se dilata, pero esa dilatación aumenta las

**UNA PERSONA
DE 60 AÑOS
NECESITA
HASTA TRES
VECES MÁS LUZ
QUE UNA DE
20 PARA VER
CON LA MISMA
CLARIDAD.**

aberraciones ópticas, lo que puede acentuar la borrosidad de lejos si la corrección no es perfecta”, sentencia el experto. Es por ello que los conductores miopes deben prestar especial atención a su corrección óptica y a las condiciones visuales del entorno

para garantizar la máxima seguridad al volante. Entre otras acciones se recomienda en este caso:

- Conducir siempre con la graduación actualizada.
- Evitar el uso de gafas con graduación antigua o lentes ralladas o sucias, ya que aumentan los reflejos y reducen la nitidez.
- Utilizar lentes con tratamiento antirreflejante, que mejoran el contraste y disminuyen el deslumbramiento.

Las más peligrosas

Aunque su prevalencia es menor que la de los problemas refractivos o binoculares, algunas patologías oculares pueden comprometer seriamente la seguridad al volante, especialmente en condiciones de baja iluminación. Las más relevantes son:

- **Cataratas**, que provocan deslumbramientos, pérdida de contraste y visión borrosa.
- **Degeneración macular** asociada a la edad (DMAE), que afecta a la visión central y la percepción de los detalles.
- **Glaucoma**, que provoca una pérdida progresiva del campo visual periférico esencial para detectar movimientos u objetos laterales.
- **Retinopatía diabética** y otras alteraciones de retina, que reducen la sensibilidad al contraste y la capacidad para distinguir formas en penumbra.

Cualquiera de estas afecciones incrementa notablemente el riesgo de accidente nocturno, por lo que es imprescindible su detección precoz y un seguimiento regular por parte del óptico-optometrista y del oftalmólogo.

- Mantener limpias tanto las lentes como los parabrisas del vehículo.
- Evitar mirar directamente hacia las luces intensas de otros vehículos.
- Revisar la visión al menos una vez al año.

Como resumen y para superar todos los hándicaps posibles que pueden aparecer en la visión nocturna, el mejor consejo es realizar revisiones periódicas con el óptico-optometrista y evaluar las capacidades visuales. El objetivo es optimizar el rendimiento visual de cada persona al volante y reducir el riesgo de sufrir un accidente nocturno. ♦

hace más lenta y pueden aparecer patologías oculares como las cataratas, la degeneración macular asociada a la edad (DMAE) o el glaucoma, que agravan la pérdida de sensibilidad visual nocturna.

“En conjunto, se estima que una persona de 60 años necesita hasta tres veces más luz

EDUCACIÓN VIAL CON APRENDIZAJE-SERVICIO

Aprender transformando la sociedad

En la vía pública nos encontramos con una gran variedad de medios de transporte. Esta diversidad genera oportunidades, pero también conflictos: invasión de aceras, uso indebido de carriles, comportamientos incívicos o desconocimiento de normas. Una **Educación Vial que aplica metodologías pedagógicas modernas, como el aprendizaje-servicio (ApS)**, ayuda a resolver esos problemas al tiempo que contribuye a crear una sociedad más empática y respetuosa.

• David MELLADO DÍEZ

La Educación Vial ha avanzado y ampliado horizontes para consolidarse como un pilar esencial de la convivencia democrática. No se trata únicamente de evitar siniestros viales, sino también de promover una cultura de respeto, empatía y entendimiento entre quienes comparten un mismo espacio público.

APRENDIZAJE PRÁCTICO.

En este sentido, una buena práctica pasa por utilizar la metodología del aprendizaje-servicio (ApS) porque se ha consolidado como un método pedagógico relevante para conectar el currículo con la realidad social. Pasáramos de crear situaciones de aprendizaje artificiales llevadas al aula, a transportar al alumnado a otros lugares en la vida real en los que el docente lo guíe. Entre los

ámbitos donde esta metodología demuestra un potencial especialmente transformador se encuentra la Educación Vial, un campo que requiere una mirada integral orientada a la convivencia y la corresponsabilidad.



El ApS es una propuesta educativa que une procesos de aprendizaje con el servicio a la comunidad. El alumnado aprende trabajando sobre necesidades sociales del entorno más cercano con el objetivo de mejorarlo. En este marco, el aprendizaje deja de circunscribirse al aula

y se proyecta en el territorio, implicando al alumnado en proyectos útiles para sus necesidades educativas y generando impacto social. Para la Educación Vial, el aprendizaje-servicio permite superar una visión meramente normativa o sancionadora del tráfico para abordarlo desde

CUADROS DE EXPERIENCIAS



TOLEDO

CEIP Nuestra Señora de la Blanca. Pulgar

A través del 'Taller de pinchazos', desarrollado con apoyo de la Jefatura Provincial de Tráfico de Toledo, se ha enseñado al alumnado de 6º de Primaria nociones básicas de

reparación y mantenimiento de bicicletas. Posteriormente este alumnado compartió sus nuevos conocimientos formando a sus compañeras y compañeros de 3º y 4º.

SANTA CRUZ DE TENERIFE IES Las Galletas. Arona

El proyecto 'Pedaleando por una movilidad sostenible', en el que participa la asociación Cronotopo, fomenta la educación vial y el trabajo colaborativo en el alumnado de 2º del Ciclo Formativo de Técnico Superior en Enseñanza y Animación Sociodeportiva. Entre los objetivos de aprendizaje se encuentra diseñar una ruta urbana ciclista en el entorno cercano al IES además de adquirir conocimientos en normativa, reparación y mantenimiento básico de bicicletas. Este proyecto contribuye al Programa STARS de DGT, que impulsa desplazamientos activos y sostenibles entre el alumnado.



Jornada del proyecto 'Pedaleno por una movilidad sostenible' en el IES Las Galletas en Santa Cruz de Tenerife.

una perspectiva significativa e integradora. Aporta una dimensión práctica y comunitaria difícil de alcanzar con metodologías convencionales. Permite al alumnado detectar necesidades reales de su entorno –como puntos peligrosos, problemas de accesibilidad o comportamientos

EL APS ES UNA METODOLOGÍA DE ESPECIAL RELEVANCIA PARA CONECTAR EL CURRÍCULO CON LA REALIDAD SOCIAL.

de riesgo– y abordar estos retos con sentido y motiva-

UN RETO QUE MERECE LA PENA

En un contexto de movilidad urbana diverso y cambiante, el ApS facilita una comprensión más profunda de la normativa vial y su necesidad de adaptación continua. El alumnado conoce y analiza críticamente la normativa, propone mejoras y se familiariza con los textos legales y los sistemas de participación ciudadana. Esto le permite interiorizar las normas no como una imposición, sino como una herramienta para garantizar el bienestar colectivo y la convivencia. Los beneficios del aprendizaje-servicio son numerosos tanto para los estudiantes como para la sociedad. A ellos les sirve para mejorar la adquisición de competencias clave, la autonomía, la autoestima y la capacidad

de trabajo colaborativo, además de favorecer hábitos de movilidad segura y responsable. En la comunidad, estos proyectos ayudan a reducir comportamientos de riesgo, promueven la movilidad sostenible, mejoran la accesibilidad y generan redes estables de cooperación interinstitucionales. No obstante, su implementación plantea ciertos retos como, por ejemplo, la necesidad de una mejor formación docente en metodologías ApS y Educación Vial. La falta de coordinación interinstitucional y la dificultad de evaluar el impacto social de los proyectos son otros obstáculos. Superarlos exige una apuesta decidida por parte de los centros, las Administraciones y la comunidad educativa.

ción. A través de estas experiencias, los estudiantes desarrollan valores en primera persona y no desde la teoría. Además, el ApS fomenta la implicación de toda la comunidad educativa y de agentes externos como ayuntamientos, policías o la propia DGT, lo que genera redes de colaboración. El impacto de estos proyectos se concreta en acciones reales: campañas informativas, mapas de ru-

tas seguras, materiales para vulnerables o propuestas para un uso responsable de los vehículos de movilidad personal (VMP), contribuyendo de forma directa a una mejor convivencia. ♦

+info

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



ZAMORA Centro Menesiano Zamora Joven

Con el proyecto "Vehículo seguro, conductor seguro", estudiantes de 2º del Ciclo Formativo de Grado Básico de Mantenimiento de Vehículos

realizan en plena calle revisiones gratuitas a los patinetes eléctricos. Posteriormente envían por correo electrónico un informe con la valoración general. Conjuntamente, la Jefatura Provincial de Tráfico de Zamora instala una mesa informativa sobre normativa y consejos de seguridad específicos para VMP.

MADRID IES Antonio Gaudí. Coslada

El proyecto "Bicicléstica" une dos realidades vulnerables: por un lado, la de personas con diversidad funcional y, de otra parte, la del alumnado de peluquería y estética del aula de compensación educativa del IES Antonio Gaudí, alumnado en riesgo de exclusión social. Las personas estudiantes de peluquería y estética se desplazan hasta el Centro Ocupa-



cional de ASPIMIP en bicicleta y, para ello, reciben clases teóricas y prácticas por parte de la Policía Local de Coslada. Una vez allí, realizan sesiones de peluquería, estética, manicura, etc., con alumnado del Centro Ocupacional.



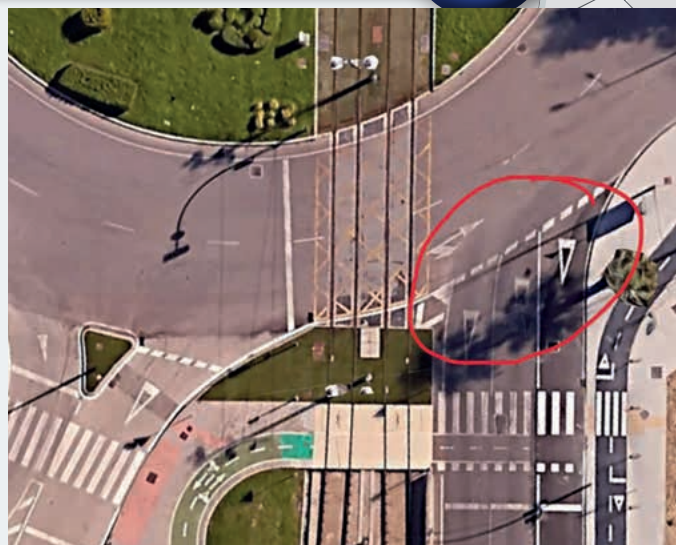
Las cartas para esta sección no deben exceder de 12 líneas de extensión. Irán firmadas y constará nombre, domicilio, teléfono a ser posible, y DNI. "Tráfico y Seguridad Vial" se reserva el derecho a extractarlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores. Los envíos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

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

¿ES LEGAL ESTA V-16?

Al ir a compra un dispositivo V-16 en una página como Amazon me

ha aparecido un producto a un precio interesante: "Luz de Emergencia Homologada DGT V16, marca ZYON, y con la observación: Homologado por el laboratorio acreditado LCOE, con certificado de cumplimiento 2021020142G1". Curiosamente encuentro el mismo producto en otras páginas web de venta online y con la misma referencia pero esta vez con la marca HANCAR. Para estar seguro de que la baliza que deseo comprar es correcta y no una falsificación, entro en la página de la DGT: www.dgt.es >> "Dispositivos de preseñalización V16" >> "Marcas y modelos certificados" y en ella no figura ni el certificado LCOE 2021020142G1 ni las marcas ZYON o HANCAR. Mi duda es: ¿este producto es correcto? ¿Está homologado conforme a los requisitos de la DGT? **Miguel A. Rodríguez**



RESPUESTA A partir del 1 de enero de 2026 la conectividad de la señal V-16 será obligatoria y pasará a ser el único dispositivo de preseñalización de peligro reglamentariamente permitido. La Dirección General de Tráfico, a los efectos de otorgar seguridad jurídica a los ciudadanos, ha publicado en su página web, <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/tecnologia-e-innovacion-en-carretera/Dispositivos-de-presenalcion-V16/>, el listado actualizado de marcas y modelos certificados, por lo que se aconseja que aquellos interesados en adquirir un dispositivo de señal V-16 realicen, previamente, la consulta de dicho listado para garantizar que adquieren un dispositivo de preseñalización de peligro que cumple todas las especificaciones técnicas exigidas.

INCORPORACIÓN EN GLORIETA

Recientemente han añadido un tercer carril de acceso a una glorieta de dos carriles que frecuento casi a diario y no tengo claro cómo actuar, así que solicito ayuda. Para ello adjunto una foto. En ella he señalado con un círculo de color rojo la zona a la que me refiero. Mi pregunta es ¿qué carril de los tres tiene preferencia sobre los demás para incorporarse a la glorieta? **Juan Guerrero**

RESPUESTA: Para entrar en estas intersecciones giratorias es obligatorio acceder desde el carril derecho siempre que esté libre y que sea posible. Una vez dentro de la glorieta se debe circular por el carril exterior siempre que esté libre, utilizando el resto para adelantar.

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: <https://sede-pro.dgt.gob.es/es/asistentes/asistente-tasas/>

TELÉFONOS DE INFORMACIÓN



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

PORTAL DE LA DGT dgt.es/inicio/



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

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



Toda la
información
del tráfico
está en la revista



¡Y MUCHO MÁS EN NUESTRA WEB!

revista.dgt.es

- La actualidad del día
- Reportajes a fondo
- Vídeos, infografías animadas...
- Y puedes suscribirte a nuestra Newsletter



Todos los trámites y cómo realizarlos

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



On line

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



Registro electrónico

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



App miDGT

Disponible para Iphone
y Android.



Teléfono

Llamando al 060
(atención al ciudadano).



Presencial

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



Colaboradores

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

PERMISOS DE CONDUCIR

Informe de datos de conductor	•		•		•	
Consulta de saldo de puntos	•		•	•		
Certificado de puntos		•			•	
Información de centros de recuperación de puntos	•				•	
Información de cursos de conducción segura y eficiente	•					
Renovación del permiso de conducir próximo a caducar		•			•	• M
Duplicado de permisos por deterioro, pérdida o robo	•			•	•	
Duplicado de permisos por cambio de datos	•	•			•	
Permiso internacional		•			•	
Permisos para mercancías peligrosas ADR					•	
Canje, inscripción, renovación y sustitución de permisos de la UE y EEE					•	
Canjes de permisos extracomunitarios		•			•	
Canje de permisos profesionales para países sin convenio					•	
Canjes de permisos expedidos por cuerpos de seguridad españoles					•	• A
Canjes de permisos de diplomáticos acreditados en España	•					
Estado de la tramitación del permiso de conducir	•			•	•	
Cambio de dirección para notificaciones	•		•	•	•	
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		•			•	
Entrega de un vehículo a una compraventa		•			•	
Notificación de venta de vehículo		•			•	
Baja temporal de vehículo y prórroga de baja	•	•			•	
Baja definitiva ordinaria y de vehículos históricos	•	•			•	• D
Baja definitiva de vehículos que ya no existen		•			•	
Baja definitiva de vehículos por traslado a otro país		•			•	
Rehabilitación de un vehículo en baja definitiva		•			•	
Alta de vehículo en baja temporal	•	•			•	
Duplicado del permiso de circulación por pérdida, robo o deterioro	•	•	•	•	•	
Renovación del permiso de circulación por cambio de datos		•			•	
Duplicado de la Ficha Técnica Electrónica - eITV	•	•	•	•	•	• I
Informe de un vehículo	•		•	•	•	
Consulta del distintivo ambiental	•		•	•	•	

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		•			•	
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

Aviso de llamadas a revisión de un vehículo

Cuando un fabricante de vehículos detecta un defecto de fabricación generalizado en alguno de sus modelos de manera que algún componente no funciona correctamente o se deteriora antes de lo previsto y esto suponga un riesgo para la circulación del vehículo y sus ocupantes, está obligado a notificarlo a DGT y a los dueños de los vehículos afectados. La notificación llegará por carta. No obstante, tras identificarse con su certificado o credenciales Cl@ve en la Sede Electrónica puede:

- **Consultar los avisos de llamadas a revisión** pendientes de subsanar de sus vehículos y descargar la carta de aviso del fabricante con la descripción detallada del defecto y la forma de actuación para solventarlo.
- **Consultar si un vehículo que no sea suyo** tiene llamadas a revisión pendientes de subsanar. En el apartado "Llamadas a revisión pendientes de otros vehículos", de-

berá introducir su número de bastidor. En este caso le indicaremos si el vehículo tiene alguna llamada pendiente de subsanar, pero no le daremos información sobre la misma.

- **Las llamadas a revisión que ya hayan sido subsanadas** no se mostrarán, únicamente se muestran las llamadas pendientes.

Los distintos informes de vehículos están disponibles:

- **por Internet**, en la Sede Electrónica de la DGT (sede.dgt.gob.es), con **Cl@ve** o **certificado digital**.
- **en la app móvil MiDGT**.
- **presencialmente**, en cualquier **Jefatura** u **Oficina** de Tráfico.

El **coste** de los informes detallados es **8,67 €** (tasa 4.1).

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

• INFORME DE UN VEHÍCULO	Nº 275
• CANJE DIGITAL DEL PERMISO	Nº 274
• RECUPERAR PUNTOS	Nº 273
• TRÁMITES AFECTADOS "DANA"	Nº 272



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR



UN DÍA
CONDUCES
CANSADO

Y AL OTRO YA
NO DUERMES
NUNCA.

En un siniestro de tráfico
puedes morir o perder tu vida.