

Petición de intervención al Defensor del Pueblo

sobre

Supresión de margen de 20 km/h para adelantar en carreteras convencionales

Juan José Alba López / Junio de 2024

Ampliado en Septiembre de 2024 para incluir anexo sobre un documento hecho público por Fundación Línea Directa

Contenido

1. Resumen y objeto de este informe	3
1.1. Resumen	3
1.2. Objeto	3
2. La maniobra de adelantamiento: visión administrativa y visión técnica	4
2.1. Visión administrativa: concepto y recomendaciones para su ejecución	4
2.2. Visión técnica	5
3. El cambio de marco legal de la maniobra de adelantamiento	6
3.1. Marco legal previo a la reforma	6
3.2. Marco legal posterior a la reforma	7
3.3. El Reglamento General de Circulación	8
4. Justificación de la reforma por parte de la Dirección General de Tráfico	9
5. Repercusión de la reforma en las maniobras de adelantamiento	11
5.1. Descripción del modelo	11
5.2. Análisis numérico	13
5.3. Análisis gráfico comparativo	14
5.4. Una realidad con más dificultades	15
6. Otros problemas generados por la reforma legal	16
7. Reconocimiento implícito de la Dirección General de Tráfico del empeoramiento de la situación	17
8. Conclusiones	18
9. Bibliografía	19
ANEXOS	21
A. Documento de Fundación Línea Directa de Septiembre de 2024	22
A.1. Resumen de este anexo	22
A.2. Objeto	22
A.3. Noticia elaborada por Europa Press	23
A.4. Cuestiones destacables sobre la metodología del documento de Fundación Línea Directa	24
A.5. Valoración de las conclusiones del documento de Fundación Línea Directa	25
A.6. Conclusiones más relevantes	26

1. Resumen y objeto de este informe

1.1. Resumen

Hasta el 21 de marzo de 2022, en las carreteras convencionales españolas, la maniobra de adelantamiento a vehículos que circularan más lentos que el límite genérico de velocidad podía realizarse superando en 20 km/h dicho límite.¹ A partir de esa fecha, entró en vigor una reforma legal² que anulaba cualquier posibilidad de superar el límite genérico de velocidad en los adelantamientos y que, a efectos prácticos, se tradujo en que estas maniobras requirieran pasar más tiempo en el carril de circulación en sentido opuesto, exigiendo también recorrer más metros en contradi dirección. Transcurridos más de dos años desde la entrada en vigor de la reforma legal, hay datos objetivos que corroboran las **negativas consecuencias para la seguridad de los ciudadanos**.

1.2. Objeto

El presente informe se elabora para solicitar al Defensor del Pueblo su intervención ante la Administración Pública a los efectos de sugerir la reversión del artículo 35 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre,³ a su estado previo a la reforma que entró en vigor el pasado 21 de marzo de 2022. La reforma, promovida por la Dirección General de Tráfico, no obedece a ninguna motivación técnica y ha probado que solo ha servido para aumentar el riesgo de las maniobras de adelantamiento, a la vez que para generar indefensión para los conductores. La solicitud al Defensor del Pueblo se realiza de acuerdo con lo establecido en el artículo 28 de la Ley Orgánica 3/1981.⁴

Artículo veintiocho.

Uno. El Defensor del Pueblo, aun no siendo competente para modificar o anular los actos y resoluciones de la Administración Pública, podrá, sin embargo, sugerir la modificación de los criterios utilizados para la producción de aquéllos.

Dos. Si como consecuencia de sus investigaciones llegase al convencimiento de que el cumplimiento riguroso de la norma puede provocar situaciones injustas o perjudiciales para los administrados, podrá sugerir al órgano legislativo competente o a la Administración la modificación de la misma.

Tres. Si las actuaciones se hubiesen realizado con ocasión de servicios prestados por particulares en virtud de acto administrativo habilitante, el Defensor del Pueblo podrá instar de las autoridades administrativas competentes el ejercicio de sus potestades de inspección y sanción.

¹ ESPAÑA. Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Boletín Oficial del Estado. Núm. 261. 31 de oct. de 2015, págs. 103167-103231.

² ESPAÑA. Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos. Boletín Oficial del Estado. Núm. 304. 21 de dic. de 2021, págs. 156147-156170.

³ ESPAÑA. Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

⁴ ESPAÑA. Ley Orgánica 3/1981, de 6 de abril, del Defensor del Pueblo. Boletín Oficial del Estado. Núm. 109. 7 de mayo de 1981, págs. 9764-9768.

2. La maniobra de adelantamiento: visión administrativa y visión técnica

Con anterioridad a la reforma legal, la visión de la maniobra de adelantamiento por parte de la Dirección General de Tráfico estaba en perfecta sintonía con la visión técnica. Se coincidía en que la maniobra veía reducido su riesgo cuanto más rápidamente fuera ejecutada.

2.1. Visión administrativa: concepto y recomendaciones para su ejecución

La Dirección General de Tráfico define «adelantar» como la maniobra que consiste en sobrepasar otros vehículos que circulan más lento.⁵ En el año 2012, en su revista «Tráfico y Seguridad Vial», la institución publicó el artículo «Pensar despacio, adelantar rápido»,⁶ dedicado en su totalidad a realizar recomendaciones concretas sobre la maniobra de adelantamiento, entre las que destacamos:

*Un adelantamiento en carretera con doble sentido **debe ser breve y realizarse en poco espacio**. La elección del momento idóneo depende de la anticipación del conductor para planificar una **maniobra sencilla** pero que implica circular en sentido contrario muchos metros.*

*... **Así se adelanta seguro**. Un adelantamiento en doble sentido requiere muchos cálculos previos. Eso sí, llegados el momento y el lugar adecuados, **la maniobra debe ser un 'visto y no visto'**.*

*... Los formadores de conductores aseguran que el momento crítico llega cuando se decide adelantar. Y **recomiendan hacerlo a la máxima velocidad posible para rodar en sentido contrario durante el mínimo tiempo necesario**. Es por esto que, en carreteras convencionales, la norma permite a turismos y motocicletas **superar el límite de velocidad en 20 kilómetros por hora** para adelantar a quienes circulan por debajo de la velocidad genérica de la vía.*

*... **Bien planificada, no tiene riesgo**.*

Como se puede observar, la Dirección General de Tráfico incide en dos ideas básicas:

1. El adelantamiento es una maniobra sencilla que, bien planificada, no tiene riesgo.
2. La esencia de que un adelantamiento sea seguro se encuentra en que sea breve y que se realice en poco espacio, para lo que resulta fundamental realizarlo a la máxima velocidad posible.

No se tiene conocimiento de que la Dirección General de Tráfico haya realizado ninguna publicación posterior en la que haya cambiado de opinión con relación a estas ideas.

⁵DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. *Manual del Permiso B en Lectura Fácil*. Madrid: ETRASA, Editorial Tráfico Vial, S.A., 2023. 476 págs. ISBN: 978-84-18437-20-5, pág. 274.

⁶CARLOS NICOLÁS FRAILE. «Pensar despacio, adelantar rápido». En: *Revista Tráfico y Seguridad Vial* 215 (2012), págs. 38-40.

2.2. Visión técnica

Técnicamente, la seguridad en cualquier actividad realizada por el ser humano se consigue identificando el peligro que conlleva la actividad (los factores o elementos que nos pueden causar daño) para, a partir de su conocimiento, aplicar acciones correctoras conducentes a minimizar el riesgo de la actividad (reducir la probabilidad de que el peligro se materialice causando daño).

En los adelantamientos, el peligro principal se identifica en las potenciales colisiones frontales (también salidas de vía) que se puedan producir como consecuencia de alcanzarse una gran proximidad entre el vehículo que circula por el carril de sentido contrario mientras adelanta y cualquier otro vehículo que, circulando por su carril, se aproxime de frente. Ante esta circunstancia, las formas más elementales de minimizar el riesgo de colisión frontal (o salida de vía) podrían ser:

1. **Solución absurda: no realizar adelantamientos.** La Sociedad, a lo largo de su evolución, siempre ha sabido minimizar el riesgo de actividades intrínsecamente peligrosas (como volar en avión o subir en ascensor a un rascacielos). En el caso del transporte terrestre, los adelantamientos son esenciales para permitir la coexistencia en las vías de circulación de vehículos de muy distintas características técnicas, por lo que suprimir esta maniobra representaría el colapso de este motor socioeconómico tan importante.
2. **Adelantar cuando no vengan vehículos de frente.** Es un planteamiento que presenta dos limitaciones:
 - Si nuestro campo visual carece de limitación física (por ejemplo, largas rectas en terreno llano), es probable que siempre seamos capaces de divisar algún vehículo en la lejanía, con lo que nunca se podría decir «no vienen vehículos de frente».
 - Si nuestro campo visual tiene limitaciones debidas al trazado de la carretera y la orografía, nunca se podrá asegurar que unos metros más adelante, cuando desaparezca el obstáculo visual, no aparezca repentinamente un vehículo de frente.

Por estas razones y a efectos prácticos, el adelantamiento deberá realizarse cuando sea posible identificar en el carril de sentido contrario tramos libres de vehículos, de longitud suficiente como para poder realizar completamente los adelantamientos, siendo para ello necesaria una buena capacitación práctica de los conductores.

Dicho de otra forma, si tuviéramos un campo visual sin límite y viéramos vehículos a lo lejos, éstos deberían estar lo suficientemente alejados como para poder realizar el adelantamiento sin generar riesgo por acercarnos demasiado a ellos. Si, por el contrario, tuviéramos un campo visual limitado y no viéramos aproximarse a ningún vehículo de frente, tendríamos que cerciorarnos de que el tramo que vemos libre de vehículos fuera lo suficientemente largo como para realizar el adelantamiento sin riesgo en el supuesto de que súbitamente apareciera un vehículo de frente.

3. **Reducir el tiempo y el espacio requeridos para adelantar.** La forma de minimizar la longitud que, a los efectos de realizar un adelantamiento con seguridad, debe tener un tramo libre de vehículos es realizar el adelantamiento con la máxima velocidad posible respecto del vehículo adelantado para, así, reducir al máximo el tiempo de permanencia en el carril de sentido contrario de circulación y, subsecuentemente, la distancia requerida para adelantar.

La mayor velocidad relativa entre los dos vehículos implicados en un adelantamiento (es decir, la mayor diferencia entre la velocidad del vehículo que adelanta y la velocidad del vehículo adelantado), se consideró en España lo suficientemente relevante como para permitir que los adelantamientos se pudieran realizar superando en 20 km/h la velocidad genérica máxima de la vía.

3. El cambio de marco legal de la maniobra de adelantamiento

Se muestra el cambio de marco legal que se materializó el 21 de marzo de 2022, cuando se hizo efectiva la reforma legal que suprimía la posibilidad de superar en 20 km/h el límite genérico de velocidad de las vías convencionales para realizar adelantamientos.

3.1. Marco legal previo a la reforma

Con anterioridad al día 21 de marzo de 2022, el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial⁷ establecía dos cuestiones importantes que afectaban a las maniobras de adelantamiento.

Por un lado, en el artículo 21.4 se establecía lo siguiente:⁸

Artículo 21. Límites de velocidad.

- 1. El conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.*
- 2. Las velocidades máximas y mínimas autorizadas para la circulación de vehículos serán las fijadas de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se determinen, con carácter general, para los conductores, los vehículos y las vías objeto de esta ley, en función de sus propias características. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad serán señalizados, con carácter permanente o temporal. En defecto de señalización específica se cumplirá la genérica establecida para cada vía.*
- 3. Se establecerá también reglamentariamente un límite máximo, con carácter general, para la velocidad autorizada en las vías urbanas y en travesías. Este límite podrá ser rebajado en las travesías especialmente peligrosas, por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal.*
- 4. Las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales, excepto travesías, podrán ser rebasadas en 20 km/h por turismos y motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas.**

⁷ESPAÑA, Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

⁸Se reproduce el artículo completo para entender su contexto.

5. *Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos los ciclos, vehículos de tracción animal, transportes y vehículos especiales, o cuando las circunstancias de tráfico impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos, en los términos que reglamentariamente se determine.*
6. *El titular de la vía deberá comunicar a las autoridades competentes en materia de gestión del tráfico, con una antelación mínima de un mes, los cambios que realice en las limitaciones de velocidad.*

Por otro lado, en el artículo 35.1 se establecía lo siguiente:⁹

Artículo 35. Ejecución.

1. ***Durante la ejecución del adelantamiento, el conductor que lo efectúe debe llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la del que pretende adelantar y dejar entre ambos una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad.***
2. *Si después de iniciar la maniobra de adelantamiento advierte que se producen circunstancias que puedan hacer difícil la finalización del mismo sin provocar riesgos, reducirá rápidamente su marcha y volverá de nuevo a su carril, advirtiéndolo a los que le siguen con las señales preceptivas.*
3. *El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento debe volver a su carril tan pronto como le sea posible y de modo gradual, sin obligar a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad y advirtiéndolo a través de las señales preceptivas.*
4. *El conductor de un automóvil que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros. Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén.*

3.2. Marco legal posterior a la reforma

El 21 de marzo de 2022, entró en vigor la Ley 18/2021,¹⁰ de 20 de diciembre, que modificaba el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.¹¹

En relación con el artículo 21, se produjo la supresión de su apartado cuarto, pasando este artículo a adquirir la siguiente redacción:

Artículo 21. Límites de velocidad.

1. *El conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.*
2. *Las velocidades máximas y mínimas autorizadas para la circulación de vehículos serán las fijadas de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se determinen, con carácter general, para los conductores, los vehículos y las vías objeto de esta ley, en función de sus*

⁹Se reproduce el artículo completo para entender su contexto.

¹⁰ESPAÑA, Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.

¹¹ESPAÑA, Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

propias características. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad serán señalizados, con carácter permanente o temporal. En defecto de señalización específica se cumplirá la genérica establecida para cada vía.

3. *Se establecerá también reglamentariamente un límite máximo, con carácter general, para la velocidad autorizada en las vías urbanas y en travesías. Este límite podrá ser rebajado en las travesías especialmente peligrosas, por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal.*
4. **(Suprimido)**
5. *Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos los ciclos, vehículos de tracción animal, transportes y vehículos especiales, o cuando las circunstancias de tráfico impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos, en los términos que reglamentariamente se determine.*
6. *El titular de la vía deberá comunicar a las autoridades competentes en materia de gestión del tráfico, con una antelación mínima de un mes, los cambios que realice en las limitaciones de velocidad.*

En cuanto al artículo 35, se produjo una modificación en su apartado cuarto, pero el apartado primero se mantuvo redactado en idénticos términos:

Artículo 35. Ejecución.

1. ***Durante la ejecución del adelantamiento, el conductor que lo efectúe debe llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la del que pretende adelantar y dejar entre ambos una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad.***
2. *Si después de iniciar la maniobra de adelantamiento advierte que se producen circunstancias que puedan hacer difícil la finalización del mismo sin provocar riesgos, reducirá rápidamente su marcha y volverá de nuevo a su carril, advirtiéndolo a los que le siguen con las señales preceptivas.*
3. *El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento debe volver a su carril tan pronto como le sea posible y de modo gradual, sin obligar a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad y advirtiéndolo a través de las señales preceptivas.*
4. *El conductor de un vehículo que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros, salvo cuando la calzada cuente con más de un carril por sentido, en cuyo caso será obligatorio el cambio completo de carril. Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si estos ciclistas circulan por el arcén.*

3.3. El Reglamento General de Circulación

Debe reseñarse también que en el Real Decreto 1428/2003,¹² de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, se mantiene vigente la exigencia de que **el conductor que efectúe un adelantamiento «deberá llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la del que pretende adelantar»** (artículo 85.1).

¹²ESPAÑA. Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. Boletín Oficial del Estado. Núm. 306. 23 de ene. de 2004, págs. 45684-45772.

4. Justificación de la reforma por parte de la Dirección General de Tráfico

La Dirección General de Tráfico nunca ha presentado argumentos técnicos que justificaran la reforma legal que suprimía el margen de 20 km/h para adelantar en vías convencionales.

Antes de presentar los principales argumentos utilizados por la Dirección General de Tráfico para justificar la reforma legal objeto de este informe, es importante reseñar que no se tiene conocimiento de ningún estudio técnico que avale que la supresión del margen de 20 km/h para adelantar repercuta en mejorar la seguridad vial. Todo lo contrario, la Dirección General de Tráfico ha reconocido implícitamente el carácter de «prueba de ensayo y error» de su decisión, apelando al paso del tiempo para evaluar los resultados. De esta forma, en un encuentro digital organizado por la Dirección General de Tráfico, su director se manifestó en los siguientes términos:¹³

*«Vamos a realizar un **seguimiento durante el primer año y tendremos los datos sobre su eficacia.**»*

Y en casi idénticos términos se pronunció en otro encuentro organizado por *Europa Press*:¹⁴

*«Somos conscientes de que hay un gran debate abierto sobre los 20 km/h; **déjennos un año para ver cómo evoluciona; los datos nos darán la respuesta.**»*

Así, sin informes que respaldaran la conveniencia de la reforma legal, la Dirección General de Tráfico tomó la decisión de promover la reforma legal con los siguientes argumentos:

- **Facilitar la labor sancionadora de los radares de tramo.** El director de la Dirección General de Tráfico se pronunció de forma expresa a este respecto cuando se le preguntó por la relación entre la supresión de los 20 km/h de margen para adelantar y los radares de tramo:¹⁵

«Puede favorecer la instalación, en un futuro, de más radares de tramo.»

Con el margen de 20 km/h para adelantar, los radares de tramo nunca podrían saber si un vehículo estaría superando el límite de velocidad de forma legal en algún punto del tramo

¹³Encuentro digital sobre la reforma de la Ley de Tráfico con Pere Navarro. Pere Navarro, director General de Tráfico, ha contestando a las preguntas que nos han hecho llegar los ciudadanos. Dirección General de Tráfico. 22 de mar. de 2022. URL: <https://www.dgt.es/comunicacion/encuentros-digitales/encuentro-digital-sobre-la-reforma-de-la-ley-de-traffic-con-pere-navarro/> (visitado 17-06-2024).

¹⁴Navarro (DGT) recalca que la nueva Ley de Tráfico no aumenta sanciones: “No estaban estos tiempos para aumentarlas”. La DGT se da un año para evaluar la medida de supresión del margen de 20km/h para adelantar en carreteras secundarias. Europa Press. 23 de feb. de 2022. URL: <https://www.europapress.es/sociedad/noticia-navarro-dgt-recalca-nueva-ley-traffic-no-aumenta-sanciones-no-estaban-tiempos-aumentarlas-20220223102948.html> (visitado 17-06-2024).

¹⁵Encuentro digital sobre la reforma de la Ley de Tráfico con Pere Navarro.

controlado. La supresión del margen de 20 km/h haría prevalecer la eficacia sancionadora de los radares de tramo frente al posible mayor riesgo de las maniobras de adelantamiento. Es decir, el argumento hace prevalecer la eficacia sancionadora frente a la seguridad.

- **La norma no existe en otros países.** Es un argumento que se cita repetidamente desde la Dirección General de Tráfico:¹⁶

«En ningún país de nuestro entorno existe este margen.»

Esta forma de razonar es una renuncia a que España pueda mejorar su seguridad con decisiones propias, específicas para solucionar los problemas que le afectan, confiando únicamente en la implementación de medidas que previamente adopten otros países.

- **Las excepciones quitan credibilidad a las normas.** El director de la Dirección General de Tráfico defendió en el Congreso de los Diputados que el margen de seguridad de 20 km/h para adelantar debía ser sacrificado para que las normas sobre la velocidad máxima no pierdan credibilidad:¹⁷

«...si la velocidad máxima de una carretera es una, es esta y punto. Si empezamos a poner excepciones, la norma pierde credibilidad.»

Es un razonamiento radicalmente contrario a los actos propios de una Dirección General de Tráfico que, por ejemplo, promovió que se introdujera en España una excepción al uso de sistemas de retención infantil en los taxis que circularan por zonas urbanas o que mantiene vivas determinadas excepciones al uso del casco en motocicletas, o al uso del cinturón de seguridad en vehículos a motor. Si la Dirección General de Tráfico fuera coherente, estas excepciones deberían ser suprimidas para mantener la credibilidad normativa.

- **Se desea desincentivar el adelantamiento por ser peligroso y provocar colisiones frontales.** El pronunciamiento es también explícito:¹⁸

«Disponer de ese margen de 20 km/h incita a realizar adelantamientos, que es una maniobra de mucho riesgo que puede dar lugar a colisiones frontales. En 2019 fallecieron 239 personas en colisiones frontales en carreteras convencionales. Había que tomar medidas.»

Este argumento contraviene doblemente la posición oficial de la Dirección General de Tráfico sobre las maniobras de adelantamiento.

Por un lado, contraviene lo expresado en el año 2012, en su revista «Tráfico y Seguridad Vial»:¹⁹

Bien planificada [la maniobra de adelantamiento], no tiene riesgo.

Por otro lado, también contraviene el reconocimiento expreso de la Dirección General de Tráfico en el sentido de desconocer cualquier relación entre colisiones frontales y el margen de 20 km/h para adelantar:²⁰

También reconocía [el subdirector de Movilidad y Tecnología de la DGT] que no existen investigaciones que relacionen los choques frontales y las salidas de la vía con adelantamientos rápidos.

¹⁶Encuentro digital sobre la reforma de la Ley de Tráfico con Pere Navarro.

¹⁷ESPAÑA. Comisión sobre seguridad vial. Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados. Núm. 102. 24 de abr. de 2024. 33 págs., pág. 25.

¹⁸Encuentro digital sobre la reforma de la Ley de Tráfico con Pere Navarro.

¹⁹CARLOS NICOLÁS FRAILE, «Pensar despacio, adelantar rápido».

²⁰CEREZO, F. Pere Navarro: «Eliminar los 20 km/h para adelantar facilitará poner más radares de tramo». El director de la DGT dice que estos controles son más justos que los fijos en un solo punto. Con la nueva norma, no se podrán recurrir sus multas. El Mundo. 23 de mar. de 2022. URL: <https://www.elmundo.es/motor/2022/03/22/62399d3721efa0397c8b459c.html> (visitado 17-06-2024).

5. Repercusión de la reforma en las maniobras de adelantamiento

Un sencillo modelo analítico nos permitirá cuantificar en qué medida la reforma legal que suprime el margen de 20 km/h para adelantar ralentiza este tipo de maniobras y en qué nivel incrementa su riesgo.

5.1. Descripción del modelo

Se puede considerar que, de forma simplificada, una maniobra de adelantamiento puede descomponerse en las tres fases generales que se muestran en el esquema de la figura 5.1.

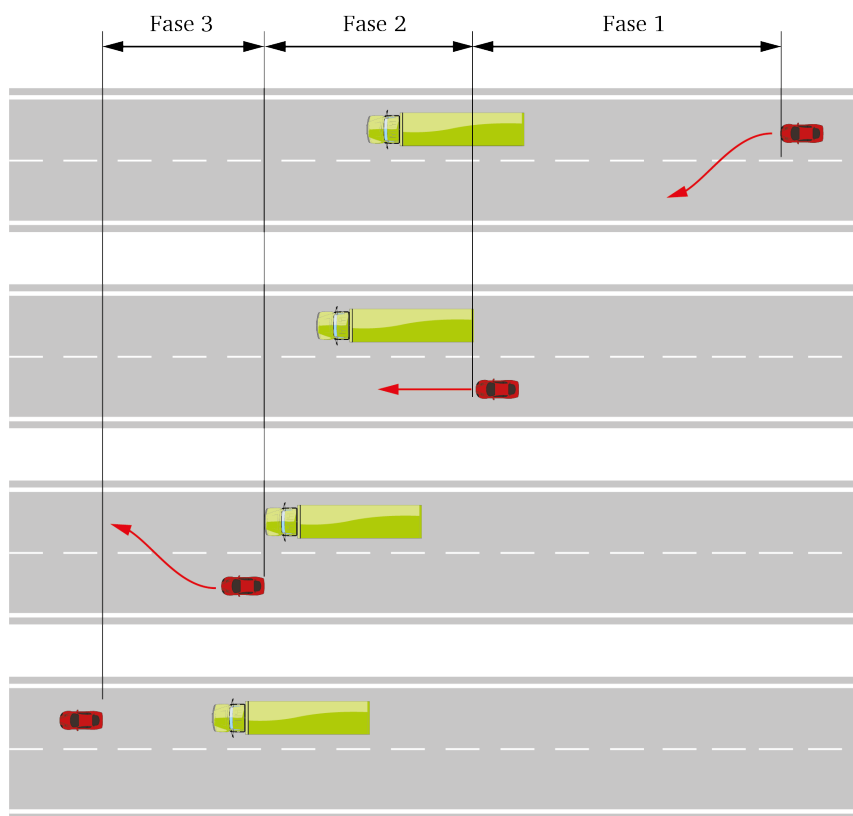


Figura 5.1: Fases de un adelantamiento.

En la «Fase 1», el vehículo que va a realizar el adelantamiento incrementa su velocidad hasta el máximo que le es permitido, aproximándose al vehículo que va a ser adelantado y cambiándose al carril de sentido contrario de circulación. El tiempo que dura esta fase y el espacio recorrido durante su ejecución son variables, ya que estarán muy condicionados por la capacidad de aceleración del vehículo que adelanta y por el estilo de conducción de su conductor.

La «Fase 2» se considera que está circunscrita al periodo de tiempo en el que, sin reducir su velocidad, el vehículo que adelanta sobrepasa en su totalidad al vehículo adelantado. El tiempo que dura esta fase y el espacio recorrido durante su ejecución dependen de la diferencia de velocidades entre ambos vehículos y de sus respectivas longitudes.

Por último, en la «Fase 3», el vehículo que adelanta deberá generar una distancia de seguridad con el vehículo adelantado para, a continuación, regresar a su carril. El tiempo que dura esta fase y el espacio recorrido durante su ejecución son también variables, ya que estarán condicionados por el tamaño del espacio de seguridad que desee generar el conductor del vehículo que adelanta antes de regresar a su carril.

Como lo que se desea es cuantificar cómo influye la reforma legal en el espacio y tiempo recorridos en un adelantamiento, vamos a establecer la comparativa únicamente en el tramo de adelantamiento que se corresponde con la «Fase 2», por ser ésta la única objetivable. Para ello, consideraremos el modelo representado en la figura 5.2, en el que un vehículo «lento» que circula a velocidad v_{Lento} y que posee una longitud l_{Lento} va a ser adelantado por un vehículo «rápido» que circula a velocidad $v_{\text{Rápido}}$ y que posee una longitud $l_{\text{Rápido}}$.

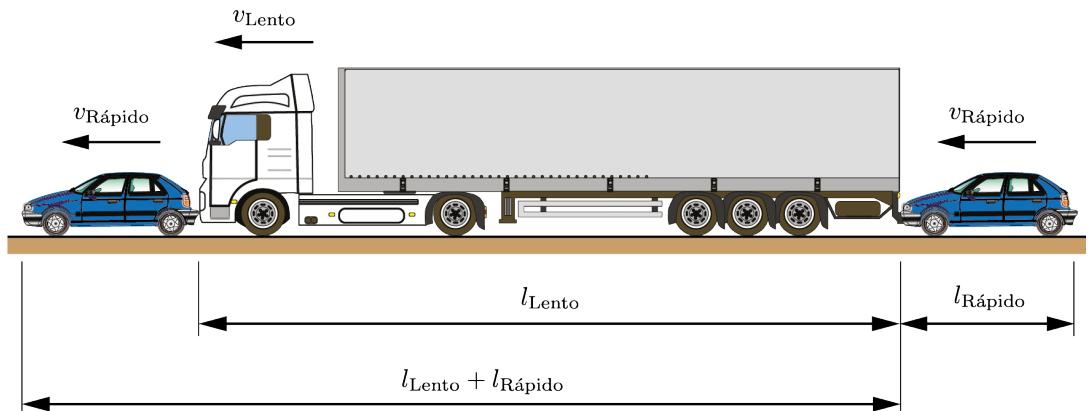


Figura 5.2: Esquema de adelantamiento.

En estas circunstancias, la velocidad relativa, v_{Relativa} , entre los vehículos (que se interpreta como la velocidad con la que el conductor del vehículo lento ve pasar a su lado al vehículo rápido) viene dada por:

$$v_{\text{Relativa}} = v_{\text{Rápido}} - v_{\text{Lento}} \quad (5.1)$$

Esta velocidad relativa que hemos calculado es con la que —circulando por el carril de sentido contrario— el vehículo rápido debe rebasar toda la longitud del vehículo lento, l_{Lento} , teniendo que añadir su propia longitud, $l_{\text{Rápido}}$, de forma que a partir de ese momento pueda ser ya físicamente posible regresar a su carril.

Considerando que la velocidad relativa se mantiene constante, el tiempo requerido para realizar esta maniobra, $t_{\text{Adelantar}}$, viene dado por:

$$t_{\text{Adelantar}} = \frac{l_{\text{Lento}} + l_{\text{Rápido}}}{v_{\text{Relativa}}} \quad (5.2)$$

Finalmente, el espacio, $s_{\text{Adelantar}}$, que el vehículo rápido recorre por el carril de sentido contrario durante el desarrollo de la «Fase 2» viene dado por:

$$s_{\text{Adelantar}} = v_{\text{Rápido}} \cdot t_{\text{Adelantar}} \tag{5.3}$$

5.2. Análisis numérico

Ahora, vamos a asignar valores concretos a las expresiones anteriores, a los efectos de analizar numéricamente la repercusión de la reforma legal en distintos supuestos de adelantamiento.

Consideraremos, para ello, una vía convencional con límite genérico de velocidad de 90 km/h. También supondremos que el vehículo rápido (el vehículo que adelanta) es un automóvil de 4,50 metros de longitud, mientras que el vehículo lento (el vehículo adelantado) es un camión articulado de 16,50 metros de longitud.

Se supondrá también que el vehículo que adelanta lo hace a la velocidad máxima que le es permitida y que el vehículo adelantado circula en un rango de velocidades comprendido entre cero (vehículo detenido) y 80 km/h (velocidad máxima a la que puede circular un vehículo articulado de 16,50 metros).

- **Caso 1. Antes de la reforma legal.** El automóvil podría realizar sus maniobras de adelantamiento a una velocidad máxima de 110 km/h, ya que la velocidad máxima genérica de la vía (90 km/h) podría superarse en 20 km/h para realizar adelantamientos. En el Cuadro 5.1 se muestran los tiempos requeridos para adelantar, así como los metros recorridos por el carril de sentido contrario, en los distintos supuestos de velocidad a los que circule el vehículo adelantado.

Adelantamiento a 110 km/h							
$v_{\text{Rápido}}$		v_{Lento}		v_{Relativa}		$t_{\text{Adelantar}}$	$s_{\text{Adelantar}}$
km/h	m/s	km/h	m/s	km/h	m/s	s	m
110	30,56	0	0,00	110	30,56	0,69	21,00
		10	2,78	100	27,78	0,76	23,10
		20	5,56	90	25,00	0,84	25,67
		30	8,31	80	22,22	0,95	28,88
		40	11,11	70	19,44	1,08	33,00
		50	13,89	60	16,67	1,26	38,50
		60	16,67	50	13,89	1,51	46,20
		70	19,44	40	11,11	1,89	57,75
		80	22,22	30	8,33	2,52	77,00

Cuadro 5.1: Tiempos y espacios de adelantamiento previos a la reforma legal.

En el caso más desfavorable —cuando el vehículo lento circula a 80 km/h— el adelantamiento se verificaría en un tiempo de 2,52 segundos, siendo necesario recorrer 77 metros en contradirección.

- **Caso 2. Después de la reforma legal.** El automóvil podría realizar sus maniobras de adelantamiento a una velocidad máxima de 90 km/h, ya que la velocidad máxima genérica de la vía (90 km/h) no podría superarse en ningún supuesto. En el Cuadro 5.2 se muestran los tiempos requeridos para adelantar, así como los metros recorridos por el carril de sentido contrario, en los distintos supuestos de velocidad a los que circule el vehículo adelantado.

Adelantamiento a 90 km/h								
$v_{\text{Rápido}}$		v_{Lento}		v_{Relativa}		$t_{\text{Adelantar}}$	$s_{\text{Adelantar}}$	
km/h	m/s	km/h	m/s	km/h	m/s	s	m	
90	25,00	0	0,00	90	25,00	0,84	21,00	
		10	2,78	80	22,22	0,95	23,63	
		20	5,56	70	19,44	1,08	27,00	
		30	8,33	60	16,67	1,26	31,50	
		40	11,11	50	13,89	1,51	37,80	
		50	13,89	40	11,11	1,89	47,25	
		60	16,67	30	8,33	2,52	63,00	
		70	19,44	20	5,56	3,78	94,50	
		80	22,22	10	2,78	7,56	189,00	

Cuadro 5.2: Tiempos y espacios de adelantamiento posteriores a la reforma legal.

En el caso más desfavorable —cuando el vehículo lento circula a 80 km/h— el adelantamiento se verificaría en un tiempo de 7,56 segundos, siendo necesario recorrer 189 metros en contradi dirección.

Un análisis comparativo de los resultados nos muestra cómo, en el supuesto más desfavorable para el adelantamiento (cuando el vehículo lento circula a 80 km/h), el tiempo requerido para adelantar se multiplica por tres como consecuencia de la reforma legal, mientras que el espacio recorrido por el carril de sentido contrario se multiplica por casi 2,50.

5.3. Análisis gráfico comparativo

Las figura 5.3 muestra la representación gráfica de los resultados obtenidos en el análisis numérico. La gráfica de la izquierda muestra la comparación de los tiempos de permanencia en el carril de sentido contrario requeridos para adelantar —en una vía convencional con límite genérico de velocidad de 90 km/h— a vehículos más lentos, dependiendo de que el adelantamiento se realice a 110 km/h o a 90 km/h. Por su parte, la gráfica de la derecha muestra la comparación de los espacios recorridos en las mismas circunstancias.

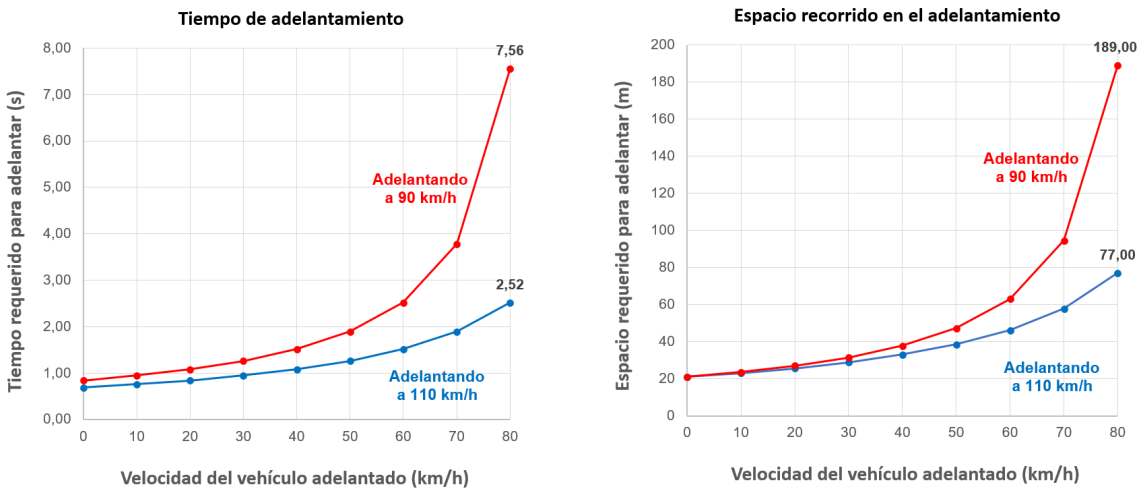


Figura 5.3: Comparativa de tiempos y espacios de adelantamiento.

Como se puede observar en las gráficas, cuanto mayor es la velocidad del vehículo adelantado, el crecimiento del tiempo y del espacio de adelantamiento a 90 km/h empieza a crecer de forma mucho más acusada respecto del tiempo y del espacio de adelantamiento a 110 km/h, lo que se puede interpretar como un aumento exponencial del riesgo.

Otra forma de ver la repercusión de la reforma legal es la mostrada en la figura 5.4, en la que se representa cómo evolucionan el tiempo y el espacio de adelantamiento (cuando el vehículo lento circula a 80 km/h) en función del aumento de la velocidad a la que se permite realizar el adelantamiento.

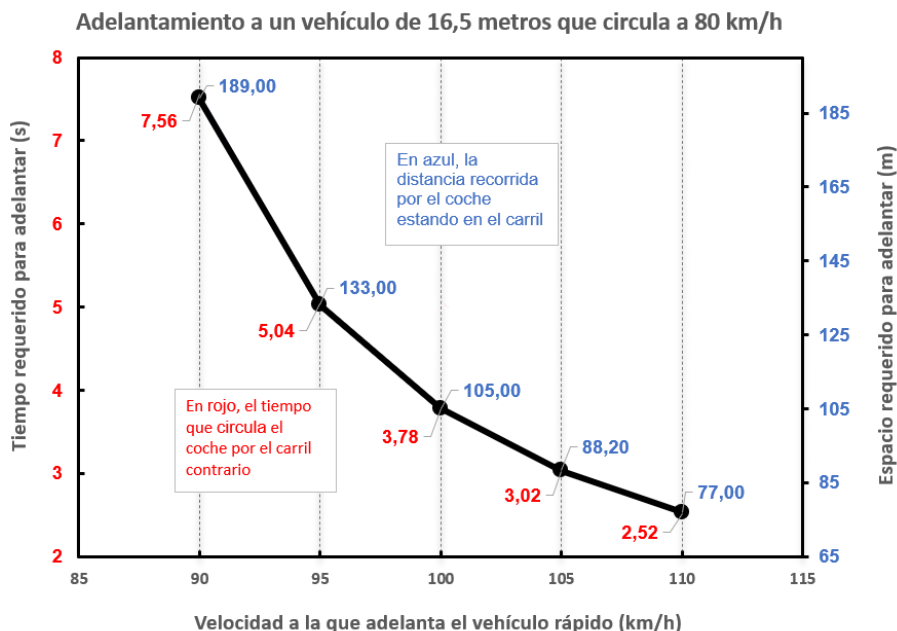


Figura 5.4: Reducción de tiempo y espacio de adelantamiento con el aumento de la velocidad.

Esta gráfica es importante porque demuestra que permitir un margen de adelantamiento más allá de 20 km/h carece de sentido porque la mejora de tiempos y espacios empieza a ser cada vez menor, a la vez que podríamos entrar en velocidades de circulación que podrían empezar a comprometer la seguridad por otros motivos.

5.4. Una realidad con más dificultades

Como se ha comentado con anterioridad, el análisis realizado se ha centrado en lo que se ha denominado «Fase 2» del adelantamiento (figura 5.1), por ser ésta la única objetivable desde el punto vista numérico, pero no debe olvidarse que la maniobra de adelantamiento es más larga, ya que incluye las distancias de seguridad que se generan en las denominadas «Fase 1» y «Fase 2». Por tanto, **los cálculos realizados han sido muy conservadores**. La realidad práctica es que todos los cálculos que caracterizan tiempos y espacios de adelantamiento son significativamente mayores, con lo que **se incrementan los negativos efectos** de la reducción del margen de 20 km/h para adelantar.

6. Otros problemas generados por la reforma legal

Además del objetivo incremento de riesgo derivado de la necesidad de adelantar pasando más tiempo en el carril contrario de circulación y recorriendo más metros por él, la reforma legal que suprime el margen de seguridad de 20 km/h para adelantar ha generado otros dos problemas importantes.

1. **Indefensión. Con anterioridad a la reforma**, en carreteras convencionales, un conductor podía planificar correctamente sus maniobras de adelantamiento teniendo en cuenta dos ideas básicas:
 - En cualquier circunstancia, en una carretera convencional, podría adelantar superando en 20 km/h el límite genérico de velocidad de la vía, siempre que el vehículo adelantado circulara por debajo de ese límite genérico.
 - Debería adelantar circulando a velocidad «notoriamente superior» que la del vehículo adelantado, pero sabía que bastaba adelantar a la velocidad máxima permitida, excediendo en 20 km/h la velocidad máxima genérica de la vía, para tener la certeza de que ese adelantamiento estaría verificándose con ese criterio de velocidad «notoriamente superior».

Con posterioridad a la reforma, la planificación de la maniobra de adelantamiento ya no puede ser realizada en estos términos por no establecerse ninguna referencia que permita cuantificar el concepto de velocidad «notoriamente superior». En estas circunstancias, un conductor no puede tener certeza de estar adelantando correctamente y podría ocurrir que fuera sancionado si un agente de tráfico estimara que adelantaba a otro vehículo con una velocidad que no fuera «notoriamente superior». **Esto constituye un indefensión para los conductores.**

2. **Incertidumbre sobre la velocidad real a la que se puede circular en una carretera.** Con anterioridad a la reforma se tenía certeza de que en una carretera convencional siempre se podría circular a la velocidad genérica máxima permitida. Si, por el camino, aparecían vehículos más lentos, todo era cuestión de adelantarlos para recuperar la velocidad deseada.

Con posterioridad a la reforma, esa garantía desaparece ya que, si un vehículo decide circular solo unos pocos kilómetros por hora por debajo del límite genérico máxima, se bloqueará cualquier posibilidad de adelantamiento, con lo que todo el tráfico de la carretera se ralentizará.

7. Reconocimiento implícito de la Dirección General de Tráfico del empeoramiento de la situación

El 24 abril de 2024, transcurridos más de dos años desde la reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que eliminaba la posibilidad de que turismos y motocicletas, en carreteras convencionales, pudieran superar en 20 km/h la velocidad máxima fijada para la vía en los adelantamientos realizados a otros vehículos que circularan a velocidad inferior, el director general de Tráfico comparecía ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados para manifestar que la medida no había repercutido en el número de colisiones frontales («ni ha subido, ni ha bajado»). Sus palabras concretas, recogidas en el acta de la sesión,²¹ fueron éstas:

*«¿Qué ha pasado con los 20 kilómetros/hora para adelantar en la vía? ¿Sabe cuál es mi opinión? La mayoría de los ciudadanos no sabían que había una norma que decía que para adelantar en carreteras secundarias podías exceder en 20 kilómetros/hora el límite general. Le aseguro que la mayoría de los ciudadanos no tenían ni la más remota idea. Se enteraron cuando lo pusimos en la ley para eliminarlo, porque no lo tiene nadie en Europa, ni lo tiene nadie en todo el mundo, porque si la velocidad máxima de una carretera es una, es esta y punto. Si empezamos a poner excepciones, la norma pierde credibilidad. ¿Qué ha pasado? Sí, **vi los datos**, me los han pasado varias veces. **Ni ha subido**, que unos decían que aquí iban a subir los choques frontales, **pero tampoco ha bajado**. Quiero decir que estamos como estábamos. Es verdad que era una norma rara, que en Europa sonaba rara. **No ha subido, pero tampoco ha bajado.**»*

Estas concretas palabras nos estaban revelando a los ciudadanos dos posibles alarmantes situaciones generadas por la reforma legal.

Por un lado, encontrar en una carretera convencional el punto kilométrico y el instante adecuados para iniciar de forma segura una maniobra de adelantamiento es una tarea realmente complicada desde la entrada en vigor de la reforma legal, lo que nos hace intuir que el promedio diario de adelantamientos se haya podido reducir en un muy elevado porcentaje. En este escenario, el problema real desvelado por el director general de Tráfico sería que la peligrosidad de los adelantamientos se habría incrementado de forma descontrolada a la vista de que **el número de colisiones frontales no varía pese al, presumiblemente, mucho menor número de adelantamientos.**

Por otro lado, podríamos estar ante una realidad en la que una inmensa mayoría de conductores, quizás movidos por miedo o inseguridad ante la nueva forma de adelantar, haya decidido seguir **ejecutando la maniobra de adelantamiento de acuerdo con la vieja usanza**, es decir, superando el límite genérico de la vía, haciendo así caso omiso a lo legalmente establecido.

²¹ ESPAÑA, Comisión sobre seguridad vial.

8. Conclusiones

Las principales conclusiones sobre la reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que eliminaba la posibilidad de que turismos y motocicletas, en carreteras convencionales, pudieran superar en 20 km/h la velocidad máxima fijada para la vía en los adelantamientos realizados a otros vehículos que circularan a velocidad inferior²² son las siguientes:

1. La reforma legal se realizó sin ningún tipo de base técnica, reconociéndose que se hacía a modo de prueba de ensayo y error y, además, contraviniendo posicionamientos técnicos previos de la Dirección General de Tráfico.
2. Se demuestra numéricamente que la reforma legal ha generado un incremento exponencial del riesgo objetivo de las maniobras de adelantamiento, al requerir más tiempo de permanencia en el carril contrario de circulación, debiéndose recorrer más metros en contradi dirección.
3. La Dirección General de Tráfico ha reconocido que, tras la reforma legal, en un escenario en el que el número de adelantamientos debería ser mucho menor, no se han observado cambios en el número de colisiones frontales producidos en las vías convencionales. Esto corrobora que el riesgo de la maniobra de adelantamiento es ahora mucho mayor (mismo número de colisiones frontales con muchos menos adelantamientos).
4. Se considera que la reforma legal se está manteniendo vigente en fraude de ley al esgrimir la Dirección General de Tráfico argumentos que sabe que no responden a la realidad, incumpliendo su compromiso de anular la reforma si los resultados no eran buenos.

²²ESPAÑA, Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.

9. Bibliografía

- [1] CARLOS NICOLÁS FRAILE. «Pensar despacio, adelantar rápido». En: *Revista Tráfico y Seguridad Vial* 215 (2012), págs. 38-40.
- [2] CEREZO, F. Pere Navarro: “Eliminar los 20 km/h para adelantar facilitará poner más radares de tramo”. *El director de la DGT dice que estos controles son más justos que los fijos en un solo punto. Con la nueva norma, no se podrán recurrir sus multas.* El Mundo. 23 de mar. de 2022. URL: <https://www.elmundo.es/motor/2022/03/22/62399d3721efa0397c8b459c.html> (visitado 17-06-2024).
- [3] DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. *Manual del Permiso B en Lectura Fácil*. Madrid: ETRASA, Editorial Tráfico Vial, S.A., 2023. 476 págs. ISBN: 978-84-18437-20-5.
- [4] *El 30 % de los conductores adelanta en línea continua y casi el 50 % supera la velocidad permitida.* Europa Press. 18 de sep. de 2024. URL: <https://www.europapress.es/motor/sector-00644/noticia-30-conductores-adelanta-linea-continua-casi-50-supera-velocidad-permitida-20240918161331.html> (visitado 23-09-2024).
- [5] *Encuentro digital sobre la reforma de la Ley de Tráfico con Pere Navarro. Pere Navarro, director General de Tráfico, ha contestando a las preguntas que nos han hecho llegar los ciudadanos.* Dirección General de Tráfico. 22 de mar. de 2022. URL: <https://www.dgt.es/comunicacion/encuentros-digitales/encuentro-digital-sobre-la-reforma-de-la-ley-de-traffic-con-pere-navarro/> (visitado 17-06-2024).
- [6] ESPAÑA. *Comisión sobre seguridad vial.* Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados. Núm. 102. 24 de abr. de 2024. 33 págs.
- [7] ESPAÑA. *Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.* Boletín Oficial del Estado. Núm. 304. 21 de dic. de 2021, págs. 156147-156170.
- [8] ESPAÑA. *Ley Orgánica 3/1981, de 6 de abril, del Defensor del Pueblo.* Boletín Oficial del Estado. Núm. 109. 7 de mayo de 1981, págs. 9764-9768.
- [9] ESPAÑA. *Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.* Boletín Oficial del Estado. Núm. 306. 23 de ene. de 2004, págs. 45684-45772.
- [10] ESPAÑA. *Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.* Boletín Oficial del Estado. Núm. 261. 31 de oct. de 2015, págs. 103167-103231.
- [11] FUNDACIÓN LÍNEA DIRECTA Y FESVIAL. *Los conductores españoles ante el adelantamiento en carretera: Accidentalidad y percepción.* Madrid, 18 de sep. de 2024. 28 págs. URL: <https://www.fundacionlineadirecta.org/documents/206323/0/Los+conductores+espa%C3%B1oles+ante+el+adelantamiento+en+carretera+convencional+.pdf/2672e9a9-1be4-955c-fdc5-735965a74398?t=1726651436050&download=true>.

- [12] Navarro (DGT) recalca que la nueva la Ley de Tráfico no aumenta sanciones: “No estaban estos tiempos para aumentarlas”. La DGT se da un año para evaluar la medida de supresión del margen de 20km/h para adelantar en carreteras secundarias. Europa Press. 23 de feb. de 2022. URL: <https://www.europapress.es/sociedad/noticia-navarro-dgt-recalca-nueva-ley-trafico-no-aumenta-sanciones-no-estaban-tiempos-aumentarlas-20220223102948.html> (visitado 17-06-2024).

Anexo

A. Documento de Fundación Línea Directa de Septiembre de 2024

La correcta interpretación de las conclusiones de un documento publicado por Fundación Línea Directa en septiembre de 2024 ratifica que la supresión del margen de 20 km/h para adelantar en vías convencionales se habría convertido en una maniobra de muy alta peligrosidad.

A.1. Resumen de este anexo

El pasado 18 de septiembre de 2024, la entidad «Fundación Línea Directa» ofreció una rueda de prensa *on line* en la que, entre otros puntos abordados, se encontraba el que decía:

«En 2022 la DGT decidió suprimir los 20 km/h adicionales en los adelantamientos para reducir el número y la gravedad de estos accidentes en vías convencionales. ¿Quieres saber qué resultado ha dado la norma y cuántos fallecidos y heridos graves en adelantamientos se han registrado tras la medida?»

Las conclusiones presentadas en rueda de prensa, así como un documento²³ hecho público con posterioridad, **puestos en el contexto de una muy alta reducción del número de maniobras de adelantamiento**, corroboran que la peligrosidad de dicha maniobra se habría visto sustancialmente incrementada tras la entrada en vigor de la supresión del margen de 20 km/h para adelantar en vías convencionales.

A.2. Objeto

Este anexo se introduce en el informe original de junio de 2024 a los efectos de alertar al Defensor del Pueblo sobre la posibilidad de que una información incompleta y errónea, transmitida en la rueda de prensa anteriormente citada, pueda ser considerada como «correcta» por la Dirección General de Tráfico para así disponer de una justificación externa que le sirva para mantener vigente la peligrosa medida de suprimir el margen de 20 km/h para adelantar en carreteras convencionales.

²³FUNDACIÓN LÍNEA DIRECTA Y FESVIAL. *Los conductores españoles ante el adelantamiento en carretera: Accidentalidad y percepción*. Madrid, 18 de sep. de 2024. 28 págs. URL: <https://www.fundacionlineadirecta.org/documents/206323/0/Los+conductores+espa%C3%B1oles+ante+el+adelantamiento+en+carretera+convencional+.pdf/2672e9a9-1be4-955c-fdc5-735965a74398?t=1726651436050&download=true>.

A.3. Noticia elaborada por Europa Press

La noticia a la que se ha hecho alusión, publicada por Europa Press, dice así:²⁴

El 30 % de los conductores adelanta en línea continua y casi el 50 % supera la velocidad permitida

Madrid, 18 de Sep. (EUROPA PRESS)

Un total de 8,3 millones de conductores (30 %) reconocen haber adelantado a otro vehículo existiendo una línea continua y 13,6 millones (49 %) afirma que ha sobrepasado los límites de velocidad permitidos al realizar dicha maniobra, según el estudio 'Los conductores españoles ante el adelantamiento en carretera convencional: accidentalidad y percepción (2013-2022)'.

Realizado por la Fundación Línea Directa en colaboración con la Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial), **el informe analiza todos los accidentes por adelantamientos en vías convencionales de la última década** e incluye una encuesta a 1.700 automovilistas para conocer sus opiniones y hábitos a la hora de realizar esta maniobra.

Además, la investigación muestra que el 70 % de los conductores asegura haberse sentido acosado durante un adelantamiento y dos de cada tres usuarios han vivido una situación de riesgo durante estas maniobras.

En marzo de 2022, la Dirección General de Tráfico (DGT) impulsó la aprobación de la norma que eliminaba el margen de 20 kilómetros hora (km/h) adicionales para adelantar en carreteras convencionales. En este sentido, la investigación revela que el 19 % de los conductores se muestra partidario de la medida, un 46 % no la cumple y el 54 % no cree que vaya a reducir las cifras de accidentalidad.

Sin embargo, **las conclusiones del estudio publicado este miércoles indican que en 2022 la norma que suprimió los 20 km/h adicionales para adelantar logró reducir el número de accidentes con víctimas (-6,1 %), el número de fallecidos (-8,5 %) y el número de heridos graves (-9,6 %) frente a los registrados en 2019**, último año comparable. La normativa estuvo en vigor nueve meses en 2022.

«En un choque frontal a 100 km/h hay más de un 90 % de posibilidades de morir. Por ello, **reducir la velocidad al adelantar ha demostrado ser positivo para luchar contra la mortalidad en carretera, dado el riesgo, la virulencia y la gravedad de este tipo de siniestros**, uno de los más peligrosos de la conducción», ha afirmado la directora general de la Fundación Línea Directa, Mar Garre.

PERFIL DEL SINIESTRADO

Respecto al perfil del conductor accidentado en un adelantamiento, el informe señala que se trata de un hombre (82 %) de entre 30 y 45 años (33 %) que conduce un turismo (81 %), en fin de semana y en periodo vacacional. El accidente tipo suele venir causado por una colisión fronto lateral (30 %), una colisión lateral (26 %) y una colisión frontal (10 %).

Los siniestros viales en adelantamientos habitualmente tienen lugar por la mañana, de 7.00 a 14.00 horas (52 %), en viernes y sábado (32 %) y en los meses de julio y agosto (22 %).

Por comunidades autónomas, Baleares, La Rioja y Región de Murcia son las regiones que registran una mayor proporción de siniestros por adelantamiento en vía convencional, por encima de la media nacional que se sitúa en el 2,5 %. Por el contrario, Cataluña, Comunidad de Madrid y País Vasco son los territorios con menor proporción.

Además, los tres tramos de carretera convencional con más fallecidos se encuentran en la N-232 (Km 204-221, Zaragoza), en la N-230 (Km 135-139, Huesca) y en la TF-66 (Km 1-9, Tenerife). Le siguen la EI-700 (Km. 2-3, Ibiza/Baleares) y la N-340 (Km 77-92, Cádiz).

El adelantamiento es la tercera variable con mayor proporción de fallecidos en un siniestro (4 %), por detrás del exceso de velocidad (8,4 %) y el consumo de alcohol (4,6 %).

²⁴El 30 % de los conductores adelanta en línea continua y casi el 50 % supera la velocidad permitida. Europa Press. 18 de sep. de 2024. URL: <https://www.europapress.es/motor/sector-00644/noticia-30-conductores-adelanta-linea-continua-casi-50-supera-velocidad-permitida-20240918161331.html> (visitado 23-09-2024).

En la última década de la que se disponen datos a 30 días (2013-2022), casi 600 personas perdieron la vida en un adelantamiento y casi 14 000 resultaron heridas en estas maniobras.

Finalmente, preguntados sobre las posibles soluciones para acabar con este tipo de siniestro, los españoles son partidarios de aumentar las sanciones (26 %), prohibir a los ciclistas circular por vía convencional cuando no hay un carril específico (18 %) y mejorar la señalización (16 %).

A.4. Cuestiones destacables sobre la metodología del documento de Fundación Línea Directa

El documento nunca tiene en cuenta la variable «número de adelantamientos en el periodo objeto de estudio». Pasar por alto esa variable impide realizar valoraciones.

El documento titulado «Los conductores españoles ante el adelantamiento en carretera: Accidentalidad y percepción» puede ser descargado desde la página web de Fundación Línea Directa.²⁵

El documento manifiesta trabajar con:

- Base de datos de accidentes ARENA de la Dirección General de Tráfico a 30 días entre los años 2013 y 2022 en vías convencionales, con especial atención a todos aquellos **provocados** por maniobras de adelantamientos según la tipificación de los informes y atestados.
- Análisis de las maniobras «Adelantamiento por la izquierda» y «Adelantar antirreglamentariamente» realizadas por los vehículos implicados en un accidente y marcadas en atestados.
- Normativa recogida en la Ley de Tráfico y en el Reglamento General de la Circulación.

A este respecto debe aclararse que:

1. **La metodología se abstrae de la fundamental variable «número de adelantamientos en el periodo objeto de estudio».** Se trata de un trabajo estadístico, de conteo de datos de accidentes registrados en la base de datos Arena, con lo que no es posible extraer valoraciones sobre tendencias en el tráfico. Sólo permite extraer números aislados de su contexto.

Por ejemplo, supongamos que en el Año 1 hay 1 000 adelantamientos y 100 accidentes. Supongamos que en el Año 2 hay sólo 100 adelantamientos y 50 accidentes. La reducción del número de accidentes entre el Año 1 y el Año 2 habría sido del 50 %, pero en el Año 1 tendríamos 1 accidente por cada 10 adelantamientos, mientras que en el Año 2 tendríamos 1 accidente por cada dos adelantamientos. Evidentemente, **la peligrosidad de la maniobra habría aumentado** pese a haberse reducido el número de accidentes.
2. **Un accidente producido en una maniobra de adelantamiento no tiene por qué ser «provocado» por la maniobra.** El hecho de que un accidente se produzca durante el desarrollo de una determinada maniobra no quiere decir que el detonante del accidente sea la maniobra concreta. Baste pensar en un conductor que, durante un adelantamiento, sufra un desvanecimiento y pierda el control de su vehículo. Un accidente de esas características quedaría registrado como «Adelantamiento por la izquierda» o «Adelantar antirreglamentariamente», pero, en realidad, no tendría ninguna relación con la maniobra de adelantamiento.
3. **No es posible realizar un «análisis» de las maniobras** «Adelantamiento por la izquierda» y «Adelantar antirreglamentariamente» si no es, cuanto menos, analizando uno por uno todos los

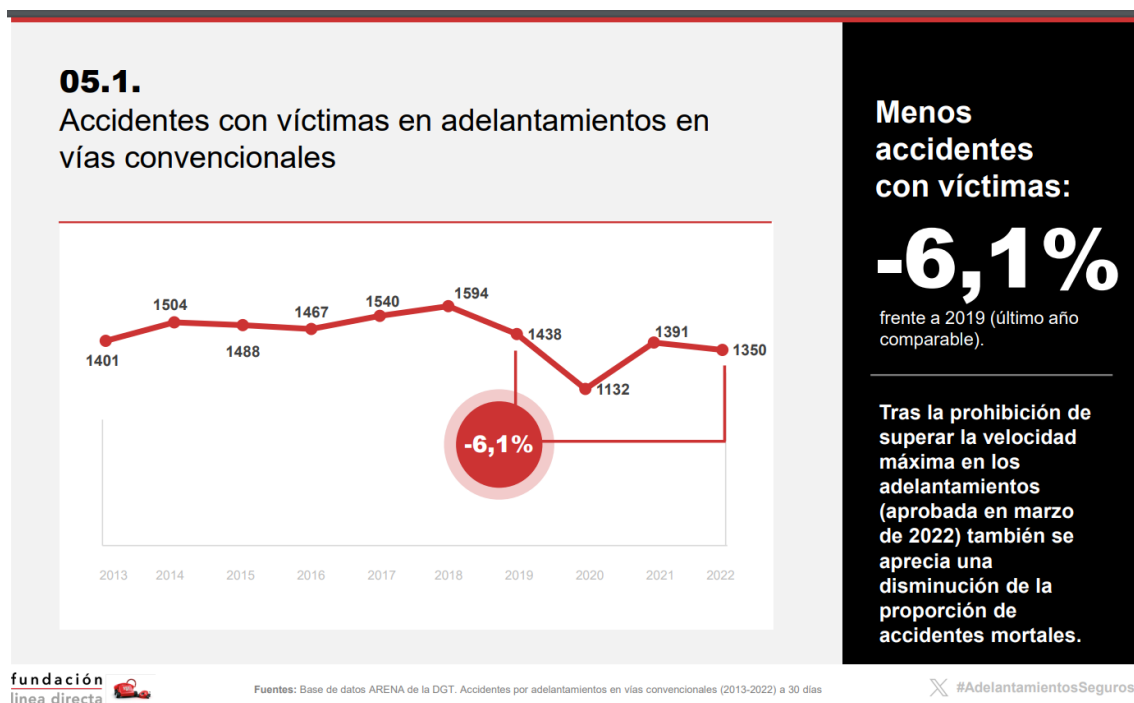
²⁵FUNDACIÓN LÍNEA DIRECTA Y FESVIAL, *Los conductores españoles ante el adelantamiento en carretera: Accidentalidad y percepción*.

atestados e informes técnicos relacionados con los accidentes objeto de estudio. Como ya se ha dicho, el documento de Fundación Línea Directa es un trabajo de conteo de datos, sin realizar análisis técnicos detallados de ninguno de los accidentes computados estadísticamente.

A.5. Valoración de las conclusiones del documento de Fundación Línea Directa

Dos conclusiones del documento de Fundación Línea Directa son manifiestamente erróneas:

1. **Sobre los accidentes con víctimas en adelantamientos.** Se reproduce gráficamente la conclusión del documento:²⁶



Si diéramos por cierta esta conclusión, la misma norma que habría reducido el número de accidentes, habría reducido en muchísima mayor medida el número de adelantamientos.

Podemos volver, entonces, al ejemplo que hemos puesto con anterioridad.

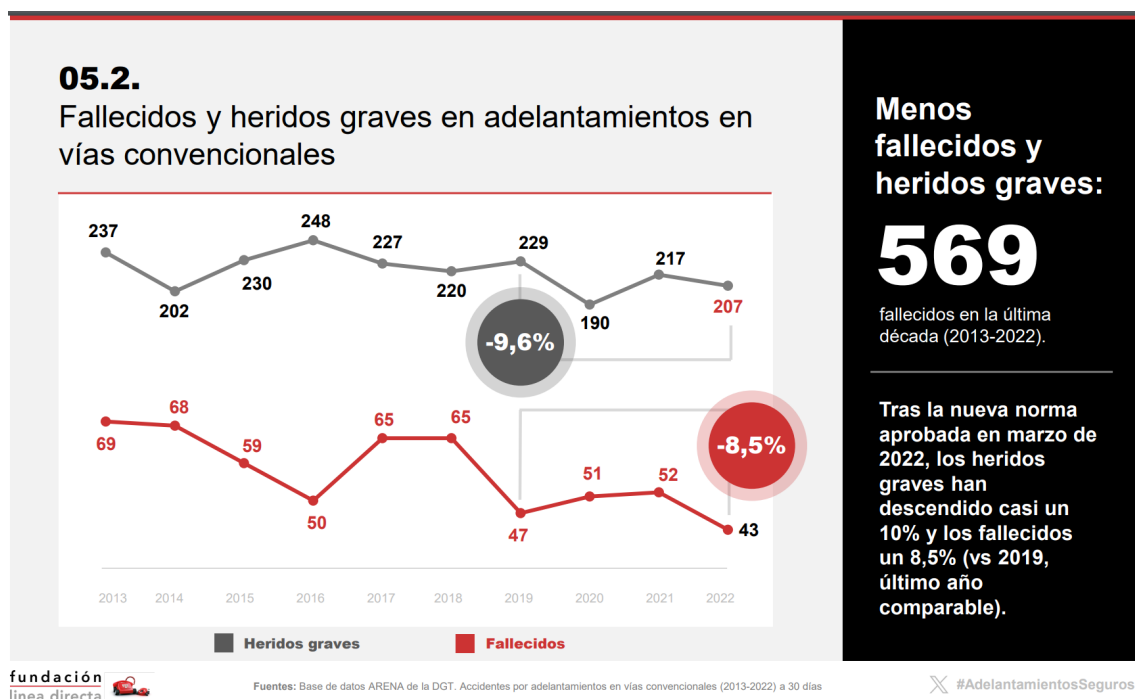
Fundación Línea Directa nos estaría diciendo que un hipotético escenario con 100 adelantamientos y 50 accidentes sería una consecuencia positiva de la norma frente a un escenario con 1 000 adelantamientos y 100 accidentes, a la vista de haber conseguido reducir el número de accidentes en un 50 %.

Obsérvese que, sin hacer nada, sólo en el periodo 2018-2019 se produce una reducción del 9,8 % en el número de accidentes. Una observación de este tipo es suficiente para concluir que no se puede vincular la reducción del periodo 2019-2022 a la supresión del margen de 20 km/h para adelantar, máxime cuando el nuevo escenario es el de una grandísima reducción del número de adelantamientos.

Por ello podría concluirse que, en todo caso, el efecto de la supresión del margen de 20 km/h habría sido tremendamente perjudicial para la seguridad.

²⁶FUNDACIÓN LÍNEA DIRECTA Y FESVIAL, *Los conductores españoles ante el adelantamiento en carretera: Accidentalidad y percepción*, pág. 13.

2. **Sobre los fallecidos y heridos graves en adelantamientos.** Se reproduce gráficamente la conclusión del documento:²⁷



El razonamiento es totalmente análogo al del punto anterior.

Obsérvese que, sin hacer nada, sólo en el periodo 2018-2019 se produce una reducción del 27,7 % en el número de fallecidos. De nuevo, se comprueba que no se puede vincular la reducción del periodo 2019-2022 a la supresión del margen de 20 km/h para adelantar, especialmente en nuevo escenario de un muchísimo menor número de adelantamientos.

Esto refuerza la idea de que el efecto de la supresión del margen de 20 km/h habría sido tremendamente perjudicial para la seguridad.

Y lo mismo se podría decir en relación con los heridos graves, al observarse que, sin hacer nada, en el periodo 2016-2018 se produce una reducción del 11,3 %.

A.6. Conclusiones más relevantes

1. Si se admite que la supresión del margen de 20 km/h para adelantar está teniendo efectos, uno de estos efectos sería la impresionante reducción del número de adelantamientos, a la vista de que las nuevas condiciones para adelantar reducen de sobremanera los tramos de carretera en los que es posible realizar la maniobra. Sin embargo, el documento publicado por Fundación Línea Directa omite este factor a la hora de valorar los datos estadísticos.
2. Las reducciones en el número de fallecidos y heridos graves no son para nada representativas en el contexto de una grandísima reducción del número de adelantamientos. Hemos puesto un ejemplo que ayuda a entender que las conclusiones deberían ser en sentido inverso:

Si de 1 000 adelantamientos con 100 accidentes pasamos a 100 adelantamientos con 50 accidentes, habremos reducido los accidentes en un 50 %, pero el riesgo de la maniobra se habrá multiplicado por 5.

²⁷FUNDACIÓN LÍNEA DIRECTA Y FESVIAL, *Los conductores españoles ante el adelantamiento en carretera: Accidentalidad y percepción*, pág. 14.

Éste es, precisamente, el gran problema que se obvia en el documento de Fundación Línea Directa al abstraerse el documento de la repercusión de la nueva normativa en el número de adelantamientos.

3. Existen periodos inmediatamente anteriores a la entrada en vigor de la nueva norma en los que, espontáneamente, se consiguieron mayores reducciones en accidentes y víctimas, dentro de lo que sería un contexto de un muchísimo mayor número de adelantamientos. Esto es suficiente para asegurar que no se puede establecer ningún vínculo entre la reducción de la accidentalidad y la aplicación de la nueva normativa.
4. No se dice nada sobre heridos leves.