

La baliza V16 funciona solo durante 30 minutos antes de apagarse, pero la media de tiempo de la asistencia en carretera es de entre 45 y 60 minutos.

Situación crítica en la que no habrá ninguna señalización del vehículo, al haberse desechado la utilización de los triángulos.

Madrid, 9 de enero.- La implantación de la baliza V16 como sistema de preseñalización de vehículos averiados sigue mostrando cuestiones insuficientemente analizadas y explicadas, especialmente en situaciones en las que la incidencia se prolonga más allá del tiempo de funcionamiento luminoso homologado, según denuncia el Departamento de Seguridad Vial de Dvuelta, legaltech dedicada a la defensa de los conductores.

Así, según la normativa y las especificaciones técnicas actuales, recogidas en el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo y posteriores actualizaciones, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, **“el dispositivo debe estar diseñado para emitir una luz intermitente de forma continua durante al menos 30 minutos”.**

Sin embargo, y según las propias compañías de seguros, que son quienes canalizan las asistencias en carretera a los afectados, el tiempo mínimo de atención a una incidencia oscila entre los 45 minutos y una hora, pudiendo excederse con mucho este plazo en circunstancias específicas como mal tiempo o alta congestión de tráfico. Factores que de por sí incrementan el riesgo tanto para quienes han sufrido un percance como para los que se encontrarán con un vehículo detenido sin señalización de ningún tipo tras haberse agotado la batería de la baliza y no contar con la preseñalización de los triángulos.

Desde Dvuelta se considera que este desfase temporal plantea un problema objetivo de seguridad vial que no ha sido valorado adecuadamente por la Dirección General de Tráfico (DGT) a la hora de elaborar el pliego de especificaciones técnicas de la baliza V16. La Organización advierte de que, una vez superada la media hora de funcionamiento de la baliza, el vehículo puede quedar sin ningún sistema efectivo de señalización si no se han colocado triángulos, cuyo uso se pretende eliminar, lo que incrementa el riesgo para el propio conductor y para el resto de usuarios de la vía.

“En ese escenario, y en ausencia de triángulos, no existe un sistema físico visible que advierta a los demás conductores de la presencia de un coche inmovilizado”, asegura Dvuelta. Esta situación puede darse con especial frecuencia en vías interurbanas, de alta velocidad o con condiciones meteorológicas adversas, donde la visibilidad resulta determinante para prevenir colisiones.

A esta cuestión técnica se suma la confusión normativa generada en los últimos meses. La comunicación institucional en torno a la obligatoriedad de la baliza y la retirada progresiva de los triángulos ha sido cambiante, lo que ha provocado incertidumbre entre los conductores sobre qué dispositivos deben llevar y utilizar en caso de avería.

Esta falta de claridad se ha visto acentuada tras las declaraciones del ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, quien señaló este jueves que “las policías de Tráfico serán flexibles a la hora de sancionar” a los conductores que no utilicen la baliza V16. El anuncio, realizado sin concretar plazos ni criterios, ha sido interpretado como una rectificación parcial o una moratoria de facto, sin que se haya publicado, hasta el momento presente, una instrucción clara que delimite el alcance de esa afirmación.

A día de hoy, no existe una respuesta clara a la pregunta de cómo debe señalizarse un vehículo averiado cuando la baliza deja de emitir luz y no se han colocado triángulos. Hasta que se ofrezca una solución técnica y normativa que cubra este vacío, Dvuelta insiste en la necesidad de revisar el modelo actual y de proporcionar instrucciones claras que eviten situaciones de riesgo innecesarias en las carreteras.

Información para medios:



91 426 0731.

Pedro Javaloyes 639 676 936.

Ana Toribio 620 127 580.