

MANUAL CAP

2026

UGT



EMT MADRID



CONDUCTORAS/ES



APP
UGT EMT
MADRID

CONTACTO
EMAIL

674 311 628 - 91 406 88 00 [+ext. 8655]
formacion@emtmadrid.com

REDES
UGT EMT
MADRID



Presentación del libro

Conducir un autobús de viajeros profesionalmente exige mucho más que saber mover un vehículo grande. Implica transportar personas con seguridad, tratar correctamente a usuarios diversos, conocer la lógica básica del vehículo, anticipar riesgos, respetar una normativa específica y responder con serenidad cuando aparece una incidencia.

El CAP de viajeros evalúa precisamente ese conjunto de competencias. Por eso este manual no se limita a ofrecer definiciones cortas, sino que intenta enseñar, ordenar ideas y orientarte sobre la lógica de las preguntas del examen.

UGT EMT Madrid apuesta por una formación útil y diferenciada. Nuestro objetivo no es solo ayudar a aprobar, sino también formar aspirantes que entiendan el oficio y lleguen mejor preparados a su futuro profesional.



Contenido

Presentación del libro.....	2
CAPÍTULO 1. CONDUCCIÓN RACIONAL BASADA EN LAS NORMAS DE SEGURIDAD	7
1.1 Cadena cinemática: principios de funcionamiento y optimización.....	8
Qué es la cadena cinemática y por qué importa.....	8
El motor: par, potencia y zona útil de trabajo.....	9
Embrague o convertidor de par.....	9
Caja de cambios y transmisión.....	10
El diferencial y la función de las ruedas.....	11
Resumen de repaso rápido	12
1.2 Dispositivos de seguridad y sistemas auxiliares de frenado.....	13
El freno de servicio y el riesgo de sobrecalentamiento	13
Freno motor, freno de escape y retardador.....	13
ABS, ASR, EBS y control de estabilidad.....	14
Dirección, suspensión, puertas y observación.....	16
Resumen de repaso rápido	17
1.3 Optimización del consumo de carburante y conducción eficiente	18
La base física del ahorro	18
Técnicas básicas de ahorro.....	19
Progresividad en el acelerador	19
Continuidad de la marcha	19
Aprovechamiento de la inercia	20
Uso racional del freno	20
Motor en zona útil de trabajo	20
Ralentí innecesario.....	21
Neumaticos y mantenimiento.....	21
Ocupación del vehículo y carga.....	22
Climatización y consume energético	22
Conduccion eficiente en autobuses eléctricos	22
Relación entre Ahorro, confort y profesionalidad	22
Resumen de repaso rápido	23
1.4 Anticipación y evaluación de los riesgos del tráfico	25
Observación total del entorno	25
Los riesgos específicos del autobús	25
Prioridad y responsabilidad.....	26
Adaptación al tráfico y al clima	26

Resumen de repaso rápido	26
CAPÍTULO 2. APLICACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN	27
2.1 Entorno social del transporte por carretera y reglamentación social	28
Qué aporta el CAP	28
La finalidad social de la reglamentación	29
Tiempos de conducción.....	29
Pausas durante la conducción	30
Pausas no es lo mismo que descanso	30
Descanso diario	31
Descanso semanal.....	31
Otros trabajos, disponibilidad y actividad.....	31
Tacógrafo y control de actividad.....	31
Por qué importa esta regulación en transporte de viajeros	32
La presión del servicio y la responsabilidad profesional	32
Resumen de repaso rápido	33
2.2 Reglamentación relativa al transporte de viajeros	34
Por qué el transporte de viajeros tiene una regulación específica	34
Clasificación básica de los servicios.....	35
Servicios regulares	35
Servicios discrecionales.....	36
Diferencia entre regular y discrecional	37
Transporte urbano e interurbano.....	37
Documentación del vehículo y del servicio.....	38
Seguro Obligatorio de Viajeros	38
Derechos del viajero.....	38
Accesibilidad y personas con movilidad reducida	39
Obligaciones prácticas del conductor.....	39
Inspección y control.....	39
Servicio de calidad y profesionalidad.....	40
Caso práctico.....	41
Resumen de repaso rápido	41
CAPÍTULO 3. SALUD, SEGURIDAD VIAL, MEDIOAMBIENTE, SERVICIO Y LOGÍSTICA.....	42
3.1 Riesgos de la carretera y accidentes de trabajo	43
La vía como lugar de trabajo	43
Factor humano, vehículo y vía.....	44
Riesgos específicos del conductor de autobús.....	44
Accidentes de trabajo en la profesión de conductor	46

Prevención aplicada al puesto de conducción	47
Comunicación de anomalías.....	47
Gestión de conflictos y agresiones.....	48
Riesgos en paradas.....	48
3.2 Importancia de la aptitud física y mental.....	50
Aptitud física y mental: algo más que “estar bien”	50
Fatiga	50
Somnolencia.....	51
Alimentación e hidratación.....	51
Alcohol.....	52
Drogas.....	52
Medicamentos	52
Enfermedad y estado físico.....	53
Estrés	53
Autocontrol y actitud profesional.....	54
Descanso y hábitos de vida.....	54
Señales de alerta en el conductor.....	55
3.3 Capacidad para evaluar situaciones de emergencia.....	57
Evaluar la situación antes de actuar	57
Método PAS	58
Gestión del pasaje.....	59
Evacuación y coordinación	59
Resumen de repaso rápido	63
CAPÍTULO 4. DERECHOS DE LOS VIAJEROS, SEGURIDAD VIAL Y PRIMEROS AUXILIOS	64
4.1 Derechos de los viajeros con discapacidad o movilidad reducida.....	64
La accesibilidad como derecho	65
No discriminación y trato digno	65
Cómo prestar ayuda.....	65
Rampa, arrodillamiento y espacio reservado	66
Información comprensible.....	66
Resumen de repaso rápido	67
4.2 Seguridad vial: cultura preventiva del conductor profesional.....	68
Norma y adaptación al entorno	68
Responsabilidad ampliada del conductor de autobús.....	69
Usuarios vulnerables.....	69
Paradas, pasos de peatones y zonas escolares	69
Giros, ángulos muertos y maniobras	70

Distancia de seguridad y margen de reacción	70
Seguridad interior del pasaje.....	71
Cultura preventiva	71
4.3 Situaciones de emergencia y primeros auxilios	73
Proteger y avisar también son primeros auxilios	73
Valoración inicial	73
Qué no debe hacerse.....	74
Control del entorno dentro del autobús.....	74
Caídas dentro del autobús.....	75
Hemorragias	75
Persona inconsciente	75
Crisis de ansiedad o alteración nerviosa.....	75
Coordinación con el 112 y servicios de emergencia	76
ANEXO I. Glosario rápido del aspirante	¡Error! Marcador no definido.
ANEXO II. Decálogo para responder bien un test CAP	¡Error! Marcador no definido.
Conclusión final.....	¡Error! Marcador no definido.
ANEXO III. Casos integrados de razonamiento CAP.....	¡Error! Marcador no definido.
ANEXO IV. Cuadro maestro de errores frecuentes.....	¡Error! Marcador no definido.
ANEXO V. Plan de estudio recomendado en 14 sesiones.....	¡Error! Marcador no definido.

FORMACIÓN

Advertencia metodológica y de fiabilidad

Este libro persigue una explicación clara y seria del temario oficial CAP de viajeros. En los apartados normativos se ha seguido la normativa básica aplicable y el enfoque típico del examen. Aun así, las normas pueden actualizarse, por lo que cualquier revisión legislativa posterior debe contrastarse con el texto oficial vigente.

CAPÍTULO 1. CONDUCCIÓN RACIONAL BASADA EN LAS NORMAS DE SEGURIDAD



La conducción racional es uno de los ejes del CAP y también una de las mejores puertas de entrada a la profesión. No se trata solo de conducir “sin brusquedad”, sino de entender cómo trabaja el vehículo, cómo se desplaza la masa, cómo se administra la energía y cómo se reducen los riesgos con observación y anticipación.

En un autobús urbano o interurbano cada maniobra tiene un doble efecto: afecta a la seguridad exterior y al confort interior. Por eso las respuestas correctas del CAP suelen tener un mismo hilo conductor: seguridad, suavidad, previsión y sentido profesional.

1.1 Cadena cinemática: principios de funcionamiento y optimización

La cadena cinemática es el recorrido que sigue la fuerza desde el sistema motriz hasta las ruedas. En lenguaje simple: es el conjunto de órganos que hace posible que la energía del motor se convierta en movimiento útil sobre la calzada.

En el examen CAP suele aparecer porque conecta mecánica básica, conducción racional y conservación del vehículo. El aspirante debe saber nombrar sus elementos fundamentales, comprender la función de cada uno y relacionar su utilización con una conducción suave y eficiente.

Idea clave	Qué debes entender aquí
Cadena cinemática	Es la sucesión de elementos que transmiten el movimiento a las ruedas.
Criterio de uso	Lo profesional es utilizarla sin brusquedad, dentro de su régimen útil y con anticipación.
Relación con el servicio	Su buen uso reduce averías, consumo y tirones sobre el pasaje.

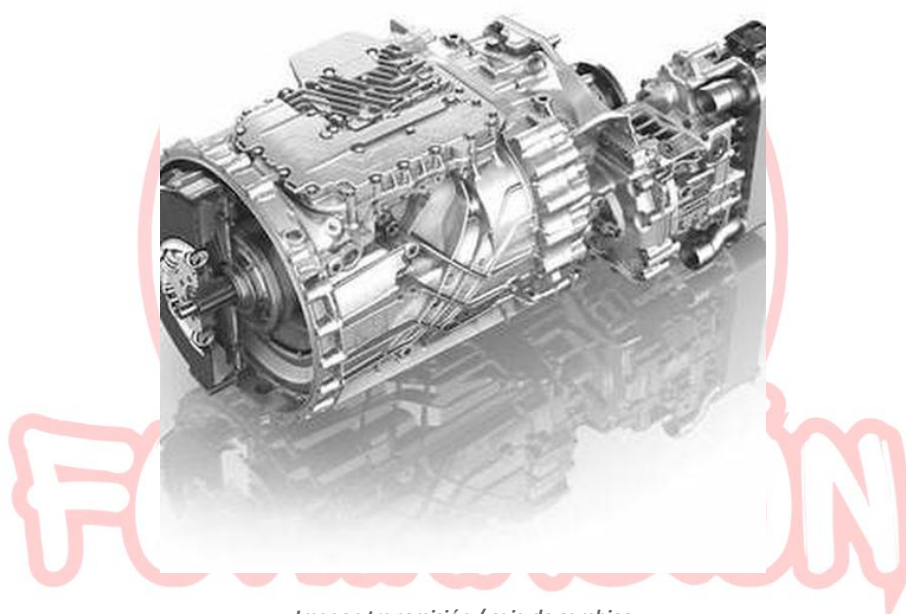


Imagen transmisión / caja de cambios

Qué es la cadena cinemática y por qué importa



Esquema de apoyo: visión general de la cadena cinemática para ubicar el recorrido de la fuerza desde el motor hasta las ruedas.

En cualquier vehículo tiene que existir un sistema que transforme energía en movimiento controlado. En un autobús, por su masa y por la responsabilidad asociada al transporte de personas, esa transmisión de fuerza debe ser especialmente progresiva. No basta con que el vehículo “ande”; tiene que hacerlo con control, confort y seguridad.

La cadena cinemática importa porque su comportamiento depende en parte del mantenimiento y en parte de la forma de conducir. Un conductor brusco aumenta esfuerzos, vibraciones, tirones y desgaste. Un conductor profesional favorece un trabajo más armónico del conjunto.

El motor: par, potencia y zona útil de trabajo



Imagen motor seccionado.

El motor genera el par y la potencia. El par representa la fuerza de giro disponible; la potencia expresa la rapidez con que el motor puede realizar trabajo. En la práctica, el par ayuda a mover la masa y la potencia a desarrollar o mantener velocidad.

Un error clásico del alumnado es creer que el mejor funcionamiento está siempre en el máximo de revoluciones. No es así. Cada motor tiene una franja de aprovechamiento óptimo, que suele relacionarse con el mejor margen de par y con un uso racional del combustible. El conductor debe comprender esta lógica aunque el cambio sea automático.

Embrague o convertidor de par

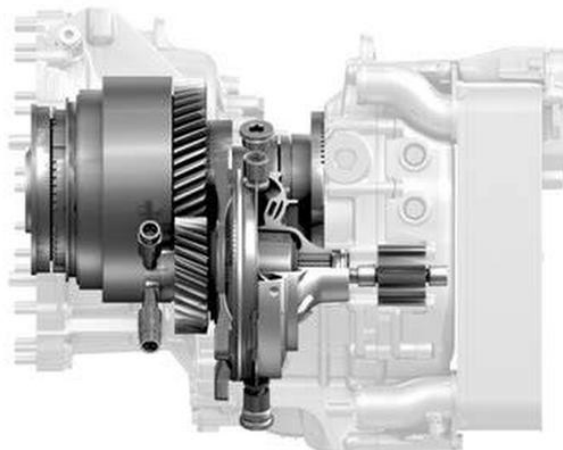


Imagen convertidor / acoplamiento en vista técnica. Elemento que suaviza la transmisión de fuerza.

En los vehículos manuales, el embrague conecta y desconecta motor y caja de cambios. En muchos autobuses automáticos, esa función se gestiona mediante un convertidor de par o sistemas equivalentes. Su papel es fundamental en el arranque y en la entrega progresiva de fuerza.

Desde el punto de vista del servicio de viajeros, la consecuencia es clara: el arranque tiene que ser dosificado. Si el conductor exige de golpe toda la fuerza, aparecen tirones que afectan a la estabilidad del pasaje.

Caja de cambios y transmisión

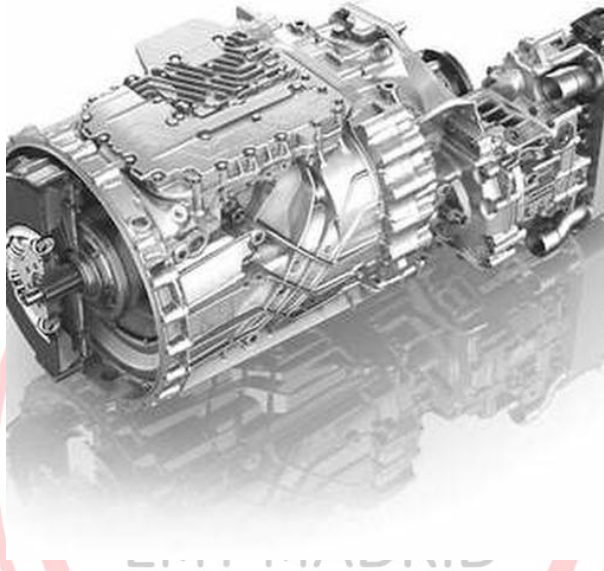


Imagen caja de cambios / transmisión. Es el conjunto que adapta fuerza y velocidad.

La caja de cambios adapta la relación entre fuerza y velocidad. Una relación corta facilita arranque y empuje; una larga permite mantener velocidad con menor régimen. En los autobuses modernos la gestión puede estar automatizada, pero la forma de acelerar sigue influyendo en cómo trabaja el sistema.



Imagen árbol de transmisión / eje en un vehículo. Refuerza la idea de que golpes, vibraciones o esfuerzos bruscos afectan al conjunto.

El árbol de transmisión traslada el giro al eje motriz. En el uso urbano es sensible a golpes, bordillos, irregularidades y vibraciones. Por eso ruidos o vibraciones nuevos nunca deben normalizarse.

El diferencial y la función de las ruedas



Imagen real de apoyo: diferencial en corte. Permite entender cómo reparte el movimiento y por qué las ruedas pueden girar a distinta velocidad en curva.

El diferencial permite que las ruedas motrices giren a distinta velocidad en curva. No sirve para “dar más fuerza”, sino para evitar arrastre, tensiones y pérdida de estabilidad cuando una rueda recorre más distancia que la otra.



Imagen real de apoyo: rueda de un autobús EMT Madrid. Sirve para recordar que el neumático es el único punto de contacto con la calzada y condiciona adherencia, frenada y estabilidad.

Las ruedas y neumáticos son el último eslabón. Son el único punto de contacto con la vía. Una cadena cinemática bien utilizada no puede dar buen resultado si la adherencia es insuficiente por presión incorrecta, desgaste o mal estado del firme.

Optimización práctica en un autobús de viajeros

Optimizar no significa exprimir al máximo la mecánica. Significa usar la fuerza justa, en el momento oportuno y de forma progresiva. En la realidad del autobús esto se traduce en arrancadas suaves, anticipación de semáforos y paradas, curvas tomadas sin maltratar el eje y ausencia de maniobras innecesariamente agresivas.

La conducción racional reduce tirones, ruidos, consumo y averías. Además, mejora el confort del pasaje y proyecta profesionalidad.

Claves de examen y de servicio real

- Las respuestas correctas en CAP suelen premiar la suavidad, la anticipación y el cuidado mecánico.
- Par y potencia no son lo mismo; conviene saber explicarlos con palabras sencillas.
- El diferencial permite distintas velocidades de giro entre ruedas en curva.
- Los neumáticos son seguridad activa: si fallan, falla todo lo demás.

Errores frecuentes que conviene evitar

- Pensar que más revoluciones siempre implica mejor funcionamiento.
- Confundir la función del diferencial.
- Dar por hecho que la caja automática elimina la necesidad de conducir con suavidad.
- Olvidar que en viajeros la brusquedad también es un riesgo interior.

Caso práctico

Imagina un servicio urbano con alta ocupación. El autobús arranca desde parada, gira en una intersección y llega a una rotonda congestionada. Si el conductor acelera con brusquedad para salir rápido, transmite un movimiento fuerte al pasaje, obliga a un cambio de ritmo posterior y exige más a la transmisión y a los neumáticos.

La solución profesional es diferente: arranque progresivo, observación lejana para modular la velocidad de llegada a la rotonda y trayectoria suave que no castigue ni a la mecánica ni a las personas de pie. Esa es la lógica que el examen quiere que sepas identificar.

Resumen de repaso rápido

- La cadena cinemática lleva la fuerza desde el motor a las ruedas.
- El conductor influye directamente en su buen uso.
- El diferencial permite distinto giro de ruedas en curva.
- La conducción suave reduce consumo, desgaste y tirones.

Pregunta modelo tipo CAP

¿Qué criterio define mejor la actuación profesional respecto a la cadena cinemática?

- A) Exigir siempre el máximo rendimiento al motor para no perder tiempo.
- B) Utilizar la fuerza de forma progresiva, anticipando la circulación y evitando tirones.
- C) Confiar en que la caja automática corrige cualquier estilo de conducción.

Respuesta razonada: la correcta es la B. La conducción racional une seguridad, economía mecánica y confort del pasaje.

Pregunta modelo tipo CAP

¿Qué función cumple el diferencial?

- A) Multiplicar la potencia del motor.
- B) Permitir que las ruedas motrices giren a distinta velocidad en curva.
- C) Evitar que el motor se cale al arrancar.

Respuesta razonada: la correcta es la B. El diferencial evita arrastres y tensiones cuando cada rueda recorre distancias distintas.

1.2 Dispositivos de seguridad y sistemas auxiliares de frenado

El dominio del vehículo depende del conductor, pero también del conocimiento de los dispositivos que ayudan a frenar, retener, estabilizar y proteger el servicio. En un autobús, donde la masa puede ser elevada, estos sistemas adquieren un valor especial.

El examen CAP suele preguntar por la finalidad del ABS, del freno motor, del retardador, de los sistemas de estabilidad o por la diferencia entre freno principal y freno auxiliar. Lo importante es entender la lógica de su utilización.

Idea clave	Qué debes entender aquí
Freno principal	Reduce velocidad y detiene; no debe soportarlo todo en un descenso prolongado.
Frenos auxiliares	Ayudan a controlar la velocidad y protegen el sistema principal frente a sobrecalentamiento.
Ayudas electrónicas	ABS, ASR o ESP ayudan, pero no sustituyen la conducción preventiva.

El freno de servicio y el riesgo de sobrecalentamiento



Imagen real de retardador o freno auxiliar. Se incluye aquí para diferenciarlo claramente de la caja de cambios y relacionarlo con la retención del vehículo.

El freno de servicio actúa por fricción, transformando energía cinética en calor. Cuanto más masa y más uso continuado haya, más calor se genera. En una pendiente prolongada, si el conductor basa todo el control en el pedal, puede aparecer pérdida de eficacia.

El famoso fading es precisamente esa disminución de capacidad de frenada por exceso de temperatura. Lo importante no es memorizar la palabra, sino comprender por qué ocurre y cómo se previene: velocidad adecuada desde el principio y uso de sistemas auxiliares de retención.

Freno motor, freno de escape y retardador

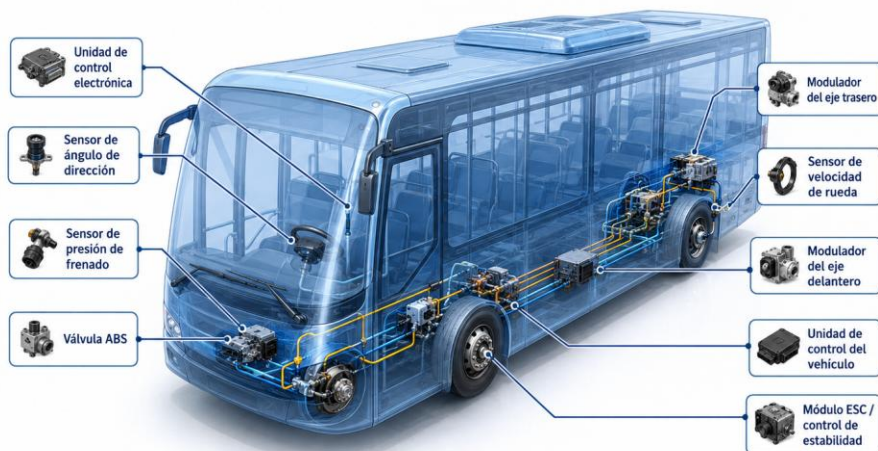
El freno motor o freno de escape incrementa la retención del vehículo aprovechando la resistencia generada por el propio motor. El retardador o ralentizador añade una acción de frenado continua muy útil en descensos y en control de velocidad.

El retardador reduce el trabajo térmico del freno principal y suele proporcionar una retención más constante. Sin embargo, no autoriza a iniciar la bajada demasiado rápido. La velocidad se decide antes de entrar en la pendiente.

ABS, ASR, EBS y control de estabilidad

SISTEMAS ABS, ASR, EBS Y CONTROL DE ESTABILIDAD

Elementos principales y función en el autobús



ABS: sistema antibloqueo de frenos

El **ABS** evita que las ruedas se bloqueen completamente durante una frenada intensa.

Cuando una rueda se bloquea, deja de girar y se desliza sobre el asfalto. En esa situación el vehículo puede perder capacidad de dirección, porque una rueda bloqueada no guía correctamente. El ABS detecta esa tendencia al bloqueo mediante sensores de velocidad en las ruedas y regula la presión de frenado de forma rápida e intermitente.

Gracias a ello, el conductor puede seguir dirigiendo el autobús mientras frena con intensidad.

Caso práctico

Si un peatón cruza de forma inesperada y el conductor realiza una frenada fuerte, el ABS ayuda a que las ruedas no queden bloqueadas y permite mantener cierto control de la trayectoria.

Claves de examen y de servicio real

- El ABS no significa que el autobús vaya a frenar siempre en menos distancia. Su función principal es **evitar el bloqueo y conservar la dirección**.

ASR: control de tracción

El **ASR** ayuda a evitar que las ruedas motrices patinen al acelerar.

Actúa sobre todo en situaciones de baja adherencia, como lluvia, hielo, pavimento sucio, pintura vial mojada, hojas, adoquines o salidas desde parada con el firme resbaladizo. Si el sistema detecta que una rueda motriz gira más rápido de lo normal porque está patinando, reduce la fuerza transmitida o actúa sobre el freno de esa rueda.

Su objetivo es que el autobús arranque o acelere con mayor estabilidad.

Claves de examen y de servicio real

- El ASR no permite acelerar sin cuidado. Si el conductor pisa el acelerador de forma brusca sobre firme deslizante, el sistema puede ayudar, pero la conducción correcta sigue siendo acelerar con suavidad.

Caso práctico

En una parada con lluvia, al iniciar la marcha, una rueda puede perder adherencia. El ASR ayuda a reducir ese patinamiento y evita una salida brusca o inestable.

EBS: sistema electrónico de frenado

El **EBS** gestiona electrónicamente la frenada del vehículo.

En un sistema tradicional, la orden de frenado depende principalmente de la transmisión neumática. En el EBS, la orden se transmite electrónicamente, lo que permite una respuesta más rápida y una mejor distribución de la fuerza de frenado entre los ejes y las ruedas.

El sistema tiene en cuenta factores como la carga del vehículo, la presión de frenado solicitada, la velocidad de las ruedas y la adherencia disponible. De esta manera, la frenada puede ser más equilibrada, eficaz y estable.

Claves de examen y de servicio real

- El EBS mejora la gestión de la frenada, pero no evita por sí solo una conducción incorrecta. Si se circula demasiado rápido o con poca distancia de seguridad, el riesgo sigue existiendo.

Caso práctico

Un autobús cargado de viajeros no se comporta igual que uno vacío. El EBS ayuda a adaptar la frenada a esa situación, repartiendo mejor el esfuerzo de frenado.

ESP: control electrónico de estabilidad

El **ESP** interviene cuando detecta que el autobús puede perder estabilidad o desviarse de la trayectoria deseada.

Para ello compara lo que el conductor quiere hacer —por ejemplo, girar el volante— con lo que realmente está haciendo el vehículo. Utiliza sensores de ángulo de dirección, velocidad de ruedas, aceleración lateral y giro del vehículo sobre su eje vertical.

Si detecta riesgo de derrape, subviraje, sobreviraje o pérdida de trayectoria, puede actuar frenando selectivamente una o varias ruedas y reduciendo la fuerza del motor.

Claves de examen y de servicio real

- El ESP no permite tomar curvas a cualquier velocidad. Si se supera el límite físico de adherencia o se entra muy rápido en una curva, ningún sistema puede garantizar la seguridad.

Caso práctico

Si el autobús entra demasiado rápido en una curva o tiene que esquivar un obstáculo, el ESP puede ayudar a corregir la trayectoria y evitar una pérdida de control.

Errores frecuentes que conviene evitar

- El error común es pensar que estos sistemas anulan las leyes de la física. Ninguno puede hacer milagros si la velocidad es inadecuada o si la adherencia es muy baja. Son ayudas, no permisos para asumir más riesgo.

Dirección, suspensión, puertas y observación

DIRECCIÓN Y SUSPENSIÓN DE UN AUTOBÚS

Qué hace cada sistema, cómo mejora el control y cómo influye en la seguridad y el confort



La seguridad del autobús no depende solo del pedal del freno. Una buena dirección, una suspensión en correcto estado y unas puertas bien controladas forman parte de la seguridad activa del servicio. En EMT y en cualquier servicio urbano, el conductor debe vigilar también el interior: puertas, posición de viajeros y arranque seguro.

Un autobús puede frenar correctamente y, sin embargo, prestar un servicio inseguro si arranca con viajeros inestables o si se cierra una puerta sin comprobar bien el entorno.

Claves de examen y de servicio real

- El freno auxiliar protege al freno de servicio.
- La velocidad de una pendiente se elige antes; no se improvisa dentro.
- Los sistemas electrónicos ayudan, pero no corrigen un estilo de conducción temerario.
- La seguridad del autobús también incluye puertas, rampa y control del interior.

Errores frecuentes que conviene evitar

- Confundir retardador con elemento de la cadena cinemática.
- Afirmar que el ABS siempre reduce la distancia de frenado.
- Pensar que con ESP se puede mantener cualquier velocidad.
- Olvidar que en viajeros la estabilidad interior es tan importante como la exterior.

Caso práctico

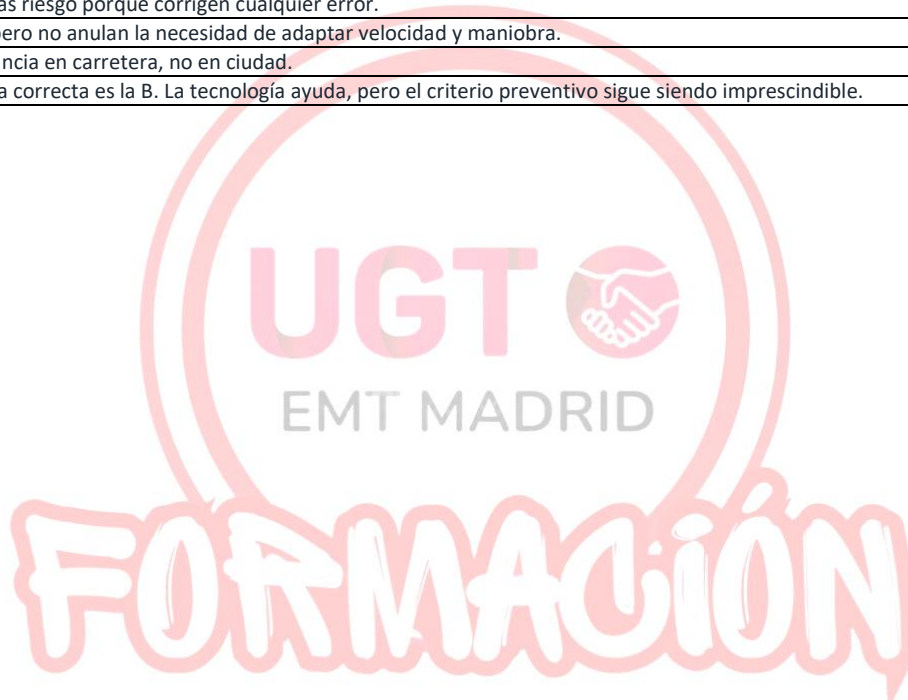
Un autobús desciende por una pendiente larga tras una zona de tráfico denso. Si el conductor deja ganar velocidad y luego frena repetidamente con intensidad, el sistema principal acumula temperatura. La técnica correcta consiste en elegir antes una velocidad contenida, aprovechar la retención y usar el freno de servicio de forma racional.

En una jornada urbana, otra situación frecuente es el arranque prematuro con pasajeros aún acomodándose. Aquí la seguridad depende menos de la potencia de frenado y más del criterio del conductor para esperar un segundo más y arrancar de manera progresiva.

Resumen de repaso rápido

- Freno de servicio = freno principal.
- Freno motor / retardador = ayuda a retener y evita sobrecarga del principal.
- ABS ayuda a mantener control direccional.
- Los sistemas de ayuda no sustituyen la prudencia.

Pregunta modelo tipo CAP
¿Cuál es la finalidad principal del retardador en un vehículo pesado?
A) Sustituir completamente al freno principal.
B) Ayudar a controlar la velocidad y reducir el sobrecalentamiento del freno de servicio.
C) Incrementar la potencia del motor en pendientes.
Respuesta razonada: la correcta es la B. El retardador es una ayuda a la retención y protege al freno principal del exceso de trabajo.
Pregunta modelo tipo CAP
¿Qué idea es correcta respecto a los sistemas electrónicos de seguridad?
A) Permiten asumir más riesgo porque corrigen cualquier error.
B) Son ayudas útiles, pero no anulan la necesidad de adaptar velocidad y maniobra.
C) Solo tienen importancia en carretera, no en ciudad.
Respuesta razonada: la correcta es la B. La tecnología ayuda, pero el criterio preventivo sigue siendo imprescindible.



1.3 Optimización del consumo de carburante y conducción eficiente

La conducción eficiente no consiste en circular despacio por sistema, ni en obsesionarse únicamente con gastar menos. Consiste en utilizar la energía del vehículo de la forma más inteligente posible, evitando aceleraciones innecesarias, frenadas bruscas, cambios de ritmo constantes y usos inadecuados del motor, la transmisión o los frenos.

En un autobús urbano de viajeros, la conducción eficiente tiene una importancia especial porque el vehículo realiza muchas arrancadas, paradas, giros, incorporaciones, aproximaciones a semáforos y entradas a paradas. Cada vez que el conductor acelera con fuerza y poco después frena, se desperdicia energía, aumenta el consumo, se incrementa el desgaste y se reduce el confort del pasaje.

Por eso, el objetivo no es “ir lento”, sino conducir con continuidad, anticipación y suavidad, manteniendo siempre como prioridad la seguridad y el trato adecuado a los viajeros.

La conducción eficiente debe cumplir tres condiciones:

Idea clave	Qué debes entender aquí
Conducción eficiente	Aprovecha mejor la energía y reduce desperdicio.
Herramientas del conductor	Observación lejana, progresividad, continuidad y frenada anticipada.
Límite	Nunca puede lograrse a costa de la seguridad o de la comodidad del usuario.
Objetivo profesional	Gastar menos, desgastar menos y prestar un servicio más suave y seguro
Error típico	Confundir eficiencia con circular siempre o con no acelerar nunca



Autobús real de EMT Madrid. En servicio urbano, el ahorro real depende mucho de la forma de leer la circulación.

La base física del ahorro

Un autobús es un vehículo pesado. Para ponerlo en movimiento hace falta una cantidad importante de energía. Esa energía se obtiene del combustible, de la batería o del sistema de propulsión correspondiente, y se transforma en movimiento.

Cuando el conductor acelera, el vehículo gana velocidad y acumula energía cinética. Si poco después frena de forma brusca, gran parte de esa energía se pierde en forma de calor en el sistema de frenado. En otras palabras: **primero se gasta energía para mover el autobús y luego se destruye esa energía frenando.**

Por eso, en conducción eficiente, el conductor debe preguntarse constantemente:

- ¿Tiene sentido acelerar ahora?
- ¿Voy a tener que frenar dentro de pocos metros?
- ¿Puedo levantar el pie antes y dejar que el vehículo pierda velocidad de forma progresiva?
- ¿Puedo llegar a la parada o al semáforo con más suavidad?

La clave está en evitar el ciclo de **acelerar fuerte – frenar tarde – volver a acelerar**. Ese patrón consume más, desgasta más y genera una conducción más incómoda.

Técnicas básicas de ahorro

La anticipación es la primera herramienta más importante de la conducción eficiente. Un conductor que mira lejos consume menos porque reacciona antes y necesita menos correcciones bruscas.

La mirada no debe quedarse pegada al vehículo de delante. Debe abarcar:

- semáforos próximos,
- pasos de peatones,
- paradas,
- retenciones,
- vehículos mal estacionados,
- obras,
- gloriets,
- incorporaciones,
- viajeros que se levantan o se desplazan dentro del autobús.

Si el conductor ve con antelación que el semáforo está en rojo, no tiene sentido seguir acelerando hasta el último momento. Lo profesional es levantar el pie, dejar que el vehículo avance con su propia inercia y preparar una frenada progresiva.

Progresividad en el acelerador

El acelerador debe utilizarse con suavidad y progresividad. En un autobús, acelerar de golpe no solo aumenta el consumo, sino que también provoca tirones y puede generar riesgo interior, especialmente con viajeros de pie.

Una aceleración profesional debe ser:

- progresiva,
- adaptada a la carga del vehículo,
- compatible con la adherencia disponible,
- adecuada al tráfico,
- sin exigir innecesariamente al motor o al sistema de tracción.

En vehículos automáticos o eléctricos, aunque la gestión electrónica ayude, el conductor sigue influyendo mucho. Una presión brusca sobre el acelerador puede provocar una entrega de par más intensa, mayor consumo y peor confort..

Continuidad de la marcha

La continuidad de marcha significa evitar cambios bruscos de velocidad. Un autobús eficiente mantiene un ritmo lo más regular posible, dentro de las condiciones del tráfico.

En ciudad esto no siempre es fácil, porque hay semáforos, paradas, peatones, tráfico denso y retenciones. Pero precisamente por eso es tan importante anticipar.

La continuidad se consigue:

- evitando aceleraciones innecesarias,
- aprovechando la inercia cuando sea seguro,
- frenando de forma progresiva,
- manteniendo distancia suficiente,
- leyendo el tráfico varios vehículos por delante,
- evitando entrar “tarde” en las situaciones.

Un conductor que mantiene más distancia tiene más margen para regular la velocidad sin frenar fuerte. En cambio, quien circula demasiado pegado al vehículo anterior se ve obligado a corregir continuamente.

Aprovechamiento de la inercia

La inercia es la tendencia del vehículo a seguir en movimiento. En un autobús, bien utilizada, puede ayudar a reducir consumo.

Aprovechar la inercia no significa circular en punto muerto ni perder el control del vehículo. Significa levantar el pie del acelerador con antelación y permitir que el vehículo avance de forma controlada cuando las condiciones lo permiten.

Por ejemplo:

- al aproximarse a un semáforo en rojo,
- al acercarse a una parada,
- antes de una glorieta,
- en una ligera bajada,
- ante una retención visible.

La inercia debe utilizarse siempre con seguridad. Si el vehículo necesita retención, control de velocidad o respuesta inmediata, el conductor debe mantener el dominio del autobús.

Uso racional del freno

Frenar no es malo. Lo incorrecto es frenar tarde, fuerte y de forma innecesaria.

La frenada eficiente debe ser:

- anticipada,
- progresiva,
- estable,
- cómoda para el pasaje,
- compatible con la adherencia,
- coordinada con los sistemas de retención si los hubiera.

Cuando el conductor frena tarde, obliga al sistema de frenado a trabajar más, aumenta el desgaste de pastillas, discos y neumáticos, y genera movimientos bruscos dentro del autobús.

En transporte de viajeros, una frenada brusca puede provocar caídas, golpes o pérdida de equilibrio. Por eso, la eficiencia y la seguridad van juntas

Motor en zona útil de trabajo

En vehículos con motor térmico, el consumo depende también del régimen de funcionamiento del motor. Llevar el motor demasiado revolucionado aumenta consumo, ruido y desgaste. Pero llevarlo demasiado bajo, forzado o “ahogado”, tampoco es eficiente.

El conductor profesional debe entender que el motor tiene una zona de trabajo adecuada. En esa zona, el motor entrega fuerza suficiente sin consumir de forma excesiva.

En vehículos con caja automática, la electrónica ayuda a seleccionar la relación adecuada. Pero el conductor sigue influyendo:

- si acelera con suavidad, facilita cambios progresivos;
- si acelera bruscamente, puede provocar reducciones innecesarias;
- si anticipa, evita exigir fuerza de golpe;
- si conduce de forma irregular, la caja trabaja más.

Ojo en el examen:

No siempre la marcha más larga o las revoluciones más bajas son lo mejor. Lo correcto es que el motor trabaje en un régimen adecuado, sin ir forzado ni excesivamente revolucionado.

Ralentí innecesario

El ralentí también consume energía. Tener el motor encendido sin necesidad supone gasto, emisiones, ruido y desgaste.

En un servicio profesional puede haber momentos en los que el motor deba permanecer encendido por razones técnicas, operativas o de confort térmico. Pero cuando no exista una necesidad real, mantener el motor al ralentí durante mucho tiempo no es una práctica eficiente.

La idea que debe entender el aspirante es que **todo consumo debe tener una finalidad**. Si el motor está encendido sin aportar servicio real, se está desperdiciando energía.

Neumáticos y mantenimiento

Los neumáticos influyen mucho en el consumo. Una presión incorrecta aumenta la resistencia a la rodadura, empeora la estabilidad y puede incrementar el desgaste.

Un neumático en mal estado afecta a:

- consumo,
- frenada,
- adherencia,
- estabilidad,
- dirección,
- seguridad en lluvia,
- confort.

También influyen otros elementos de mantenimiento:

- filtros,
- sistema de inyección,
- alineación,
- frenos rozando,
- suspensión,
- climatización,
- estado general del vehículo.

Por eso, la conducción eficiente no depende solo del conductor. También necesita mantenimiento adecuado, revisiones, medios técnicos y organización correcta.

Ocupación del vehículo y carga

Un autobús lleno no se comporta igual que uno vacío. A mayor masa, mayor energía necesaria para arrancar, acelerar y subir pendientes.

Con más ocupación:

- aumenta la inercia,
- aumenta la distancia de frenado,
- se exige más al sistema de tracción,
- se requiere más anticipación,
- los movimientos bruscos afectan a más personas.

Por eso, en hora punta, la conducción eficiente debe ser todavía más suave. No se trata solo de ahorrar, sino de evitar caídas y movimientos incómodos en el interior.

Climatización y consume energético

La climatización también influye en el consumo. Calefacción, aire acondicionado y sistemas auxiliares requieren energía.

Esto no significa que no deban utilizarse. En transporte de viajeros, la climatización forma parte de la calidad del servicio y de las condiciones de trabajo. Lo importante es utilizarla de forma razonable y evitar usos innecesarios o ineficientes.

Un vehículo con climatización mal regulada puede consumir más y ofrecer peor confort. Por tanto, la eficiencia también depende del estado técnico del sistema y de una gestión adecuada.

Conducción eficiente en autobuses eléctricos

En autobuses eléctricos, aunque no exista consumo de carburante tradicional, sí existe consumo energético. La idea de conducción eficiente sigue siendo la misma: aprovechar mejor la energía disponible.

En estos vehículos cobra especial importancia:

- anticipar,
- evitar aceleraciones bruscas,
- aprovechar la frenada regenerativa,
- mantener una conducción continua,
- controlar el uso de climatización,
- evitar consumos auxiliares innecesarios.

La frenada regenerativa permite recuperar parte de la energía durante la deceleración. Pero no hace milagros: si el conductor acelera fuerte y frena tarde constantemente, seguirá desperdiciando energía.

Relación entre Ahorro, confort y profesionalidad

Una conducción eficiente suele ser una conducción más cómoda. El pasajero no valora solo llegar: también valora cómo viaja.

Una conducción profesional evita:

- tirones,
- frenazos,
- cabeceos,
- curvas bruscas,
- aceleraciones violentas,
- aproximaciones agresivas a paradas.

En transporte de viajeros, eficiencia y confort van muy unidos. El conductor que anticipa gasta menos y, al mismo tiempo, transmite mayor seguridad.

La profesionalidad se nota en pequeños detalles:

- cómo se arranca desde parada,
- cómo se aproxima a un semáforo,
- cómo se entra en una glorieta,
- cómo se frena con viajeros de pie,
- cómo se adapta a la lluvia,
- cómo se evita correr para luego frenar.

Claves de examen y de servicio real

- La anticipación es la primera herramienta de ahorro.
- La conducción eficiente no consiste en ir siempre despacio.
- La eficiencia nunca debe comprometer la seguridad.
- Una conducción suave reduce consumo, desgaste y riesgo interior.
- Acelerar fuerte entre semáforos suele ser poco eficiente.
- La inercia debe aprovecharse con control, nunca perdiendo dominio del vehículo.
- El mantenimiento y la presión de neumáticos también influyen en el consumo.
- En autobuses eléctricos, la eficiencia se relaciona con autonomía y frenada regenerativa.
- La conducción eficiente mejora el confort de los viajeros

Errores frecuentes que conviene evitar

- Confundir eficiencia con circular siempre lento.
- Pensar que ahorrar consiste únicamente en no acelerar.
- Creer que la marcha más larga siempre es la mejor.
- Acelerar fuerte para frenar pocos metros después.
- Desaprovechar la mirada lejana.
- Circular demasiado cerca del vehículo anterior.
- Olvidar que los viajeros de pie necesitan suavidad.
- Mantener ralentí sin necesidad.
- Ignorar la presión o estado de los neumáticos.
- Pensar que en un autobús eléctrico ya no hay que conducir de forma eficiente.

Caso práctico

Un autobús circula por una avenida urbana con tres semáforos, una parada próxima y tráfico denso.

El conductor A acelera con fuerza cada vez que el semáforo se pone en verde. Al poco tiempo se encuentra otro semáforo en rojo o una retención, por lo que frena con intensidad. Los viajeros notan tirones y cabeceos. El vehículo consume más y los frenos trabajan más.

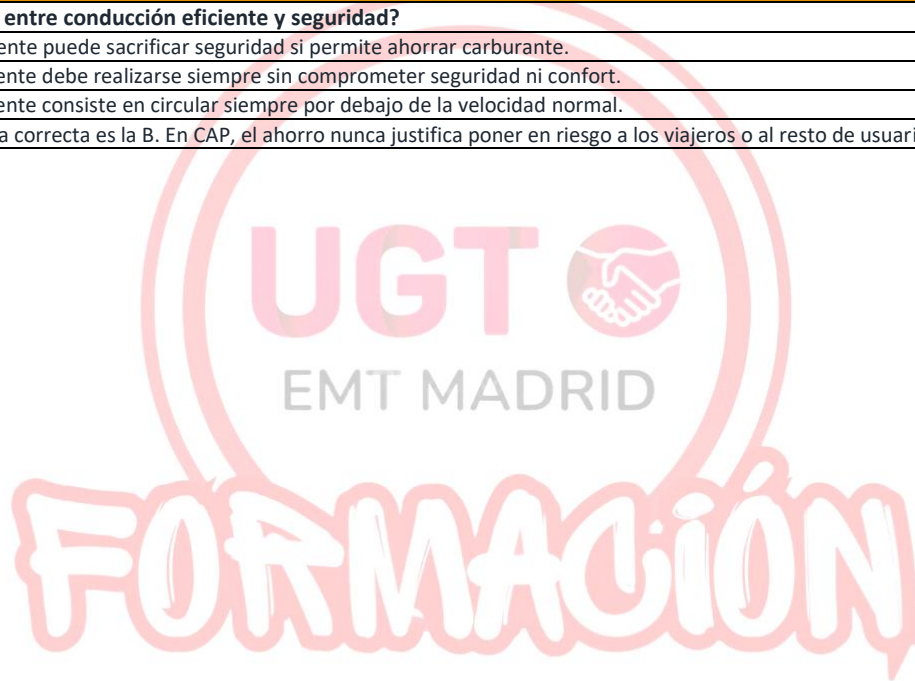
El conductor B observa más lejos. Ve que el siguiente semáforo está cambiando, que hay vehículos detenidos y que se aproxima a una parada. En lugar de acelerar fuerte, regula la velocidad, aprovecha la inercia y frena de forma progresiva. Llega prácticamente en el mismo tiempo, pero con menos consumo, menos desgaste y mayor confort.

Resumen de repaso rápido

- Conducción eficiente = usar mejor la energía.
- No significa ir lento, sino conducir con inteligencia.

- La anticipación es la clave principal.
- Acelerar fuerte para frenar después es ineficiente.
- La suavidad mejora consumo, desgaste y confort.
- La seguridad siempre está por encima del ahorro.
- Neumáticos, mantenimiento, carga y climatización influyen.
- En eléctricos, eficiencia significa más autonomía y mejor uso de la energía.

Pregunta modelo tipo CAP
¿Qué actuación ayuda mejor a reducir el consumo en un autobús urbano?
A) Acelerar fuerte para recuperar tiempo entre semáforos.
B) Observar con antelación y regular la marcha para evitar frenadas innecesarias.
C) Mantener siempre la marcha más baja posible.
Respuesta razonada: la correcta es la B. La eficiencia se basa en la anticipación y en la continuidad, no en acelerones ni en llevar el motor forzado.
Pregunta modelo tipo CAP
¿Qué relación existe entre conducción eficiente y seguridad?
A) La conducción eficiente puede sacrificar seguridad si permite ahorrar carburante.
B) La conducción eficiente debe realizarse siempre sin comprometer seguridad ni confort.
C) La conducción eficiente consiste en circular siempre por debajo de la velocidad normal.
Respuesta razonada: la correcta es la B. En CAP, el ahorro nunca justifica poner en riesgo a los viajeros o al resto de usuarios.



1.4 Anticipación y evaluación de los riesgos del tráfico

Anticipar significa actuar antes de que el problema se vuelva urgente. Esa capacidad distingue de forma muy clara al conductor profesional.

El riesgo vial no se limita a lo que ocurre delante del parabrisas. En un autobús hay que evaluar a la vez el entorno exterior y el interior del vehículo, porque ambos afectan a la seguridad global del servicio.

Idea clave	Qué debes entender aquí
Anticipar	Ver y pensar antes de llegar al problema.
Evaluar	Valorar qué puede ocurrir, quién puede cometer un error y qué margen existe.
Adaptar	Cambiar velocidad, posición o decisión para mantener seguridad.



Autobús real de EMT Madrid con accesibilidad visible. En servicio urbano la observación debe abarcar usuarios vulnerables y también el interior del vehículo.

Observación total del entorno

El conductor profesional no mira solo el coche de delante. Observa también peatones, ciclistas, motos, intersecciones, señales, semáforos, estado del firme, maniobras previsibles de otros vehículos y situación del pasaje.

La observación eficaz no es ansiosa; es ordenada. Requiere barridos visuales frecuentes y una atención repartida.

Los riesgos específicos del autobús

En una parada puede haber personas que crucen por delante, ciclistas que adelanten por la derecha, viajeros que corran para alcanzar el autobús o vehículos que invadan la maniobra de salida. En una rotonda o un giro, el riesgo afecta tanto al exterior como al equilibrio de los pasajeros de pie.

La masa del autobús aumenta además la distancia de frenado y la inercia lateral, por lo que la anticipación debe ser más amplia que en un turismo.

Prioridad y responsabilidad

Una idea muy importante para el examen es que tener prioridad no elimina la obligación de evitar el riesgo. El conductor profesional no impone maniobras; las realiza solo cuando son seguras.

Esta idea aparece en muchas preguntas “trampa” donde una opción parece legalmente correcta, pero no es la más prudente. En CAP suele ganar la respuesta más preventiva.

Adaptación al tráfico y al clima

Lluvia, visibilidad reducida, obras, densidad de tráfico o presencia de usuarios vulnerables exigen cambiar la forma de conducir. La velocidad adecuada puede ser muy inferior al límite legal si la situación lo requiere.

Claves de examen y de servicio real

- La mejor maniobra es la que evita llegar tarde al problema.
- La prioridad no autoriza a actuar sin margen.
- En un autobús el riesgo interior cuenta tanto como el exterior.

Errores frecuentes que conviene evitar

- Reducir el análisis del riesgo a mirar solo hacia delante.
- Olvidar peatones, ciclistas y pasajeros de pie.
- Confundir prioridad con derecho a mantener la maniobra.

Caso práctico

Un autobús se aproxima a una glorieta con un ciclista cerca del carril y varios viajeros de pie en el interior. El conductor que solo piensa en “entrar antes” puede provocar una frenada fuerte o un cierre de trayectoria. El profesional reduce, observa la intención del ciclista, adapta la entrada y toma la curva con suavidad.

El examen CAP premia exactamente esa lógica: ver el escenario completo, prever errores ajenos y actuar con margen.

Resumen de repaso rápido

- Anticipar = detectar antes.
- Evaluar = pensar qué puede pasar.
- Adaptar = cambiar la conducción para mantener seguridad.

Pregunta modelo tipo CAP

Al acercarse a un paso de peatones con una persona dudando en la acera, ¿qué debe hacer un conductor profesional?

- A) Mantener velocidad si todavía no ha invadido el paso.
 B) Reducir y prepararse para detenerse con suavidad.
 C) Tocar el claxon para que decida antes.

Respuesta razonada: la correcta es la B. La anticipación protege al usuario vulnerable y evita reacciones tardías.

CAPÍTULO 2. APLICACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN



Autobús real de EMT Madrid.

La reglamentación forma parte del trabajo diario del conductor profesional. No es un añadido burocrático, sino un sistema de normas que protege a los usuarios, ordena el sector y reduce riesgos ligados a la fatiga, a la competencia desleal o a la mala organización del servicio.

En el examen CAP suelen aparecer preguntas sobre el sentido del CAP, los tiempos de conducción y descanso, el tacógrafo y la clasificación de los servicios de viajeros. Las preguntas premian entender la finalidad de las normas, no solo memorizar cifras.

2.1 Entorno social del transporte por carretera y reglamentación social

El transporte por carretera tiene un peso social y económico enorme. Permite que las personas se desplacen para trabajar, estudiar, acudir a centros sanitarios, visitar a familiares o acceder a servicios básicos. En el caso del transporte de viajeros, el autobús cumple además una función pública esencial: conecta barrios, municipios, estaciones, hospitales, centros educativos y zonas de actividad económica.

Por eso, la profesión de conductor profesional no puede entenderse como una simple actividad de conducción. El conductor transporta personas, maneja vehículos pesados, comparte espacio con otros usuarios vulnerables y trabaja sometido a horarios, tráfico, presión de servicio y responsabilidad sobre la seguridad del pasaje.

Esa importancia explica que exista una formación específica como el **CAP** y una regulación social propia sobre tiempos de conducción, pausas, descansos y control de actividad. El Real Decreto 284/2021 regula en España la cualificación inicial y la formación continua de determinados conductores profesionales destinados al transporte por carretera, como formación diferenciada del permiso de conducción.

Idea clave	Qué debes entender aquí
CAP	Acredita cualificación profesional complementaria al permiso.
Normativa social	Regula actividad, pausas y descansos para proteger seguridad.
Tacógrafo	Controla y registra la actividad del conductor y del vehículo.
Finalidad principal	Reducir la fatiga, mejorar la seguridad vial y ordenar la actividad profesional.
Error típico	Memorizar cifras sin entender que detrás de ellas está la prevención del cansancio.



Autobús real de EMT Madrid en servicio.

Qué aporta el CAP

El permiso de conducción acredita que una persona está capacitada para manejar una determinada clase de vehículo. Pero conducir profesionalmente exige algo más.

El **CAP** añade la dimensión profesional del transporte por carretera. No solo se estudia cómo conducir, sino también cómo hacerlo con seguridad, eficiencia, responsabilidad, conocimiento normativo y atención adecuada a los viajeros.

Por eso, el examen CAP mezcla distintos bloques:

- conducción racional,
- mecánica básica aplicada,
- seguridad vial,
- reglamentación,
- tiempos de conducción y descanso,
- tacógrafo,
- salud del conductor,
- trato al viajero,
- emergencias,
- accesibilidad.

El aspirante debe entender que el CAP no sustituye al permiso de conducir. Lo complementa. El permiso permite conducir un vehículo de una categoría determinada; el CAP acredita la formación profesional exigida para desarrollar transporte por carretera en los supuestos obligados.

Idea clave para el examen:

CAP y permiso no son lo mismo. Uno habilita para conducir la clase de vehículo; el otro acredita cualificación profesional.

La finalidad social de la reglamentación

La normativa social del transporte no existe solo para sancionar. Su finalidad principal es proteger la seguridad vial, al conductor, a los viajeros y al resto de usuarios de la vía.

Un conductor fatigado:

- tarda más en reaccionar,
- observa peor,
- calcula peor las distancias,
- comete más errores,
- puede sufrir micro sueños,
- pierde capacidad de anticipación,
- aumenta el riesgo de accidente.

Por eso la normativa limita la conducción continuada, exige pausas y regula descansos. No se trata de una formalidad: se trata de evitar que el cansancio acumulado termine convirtiéndose en un riesgo real.

Ojo en el examen:

Cuando una respuesta diga que las pausas o descansos existen para evitar la fatiga y mejorar la seguridad, suele ir en la dirección correcta.

Tiempos de conducción

Se considera tiempo de conducción el periodo durante el cual el conductor maneja el vehículo y el tacógrafo registra esa actividad.

La normativa establece límites para evitar jornadas de conducción excesivas. Con carácter general:

- la conducción diaria normal no debe superar **9 horas**;
- puede ampliarse a **10 horas** como máximo **dos veces por semana**;
- la conducción semanal no debe superar **56 horas**;

- la conducción acumulada en dos semanas consecutivas no debe superar **90 horas**.

Estas cifras no deben estudiarse como números aislados. Lo importante es comprender su finalidad: evitar que el conductor acumule demasiada conducción sin recuperación suficiente.

Ejemplo sencillo:

Si un conductor realiza una semana con muchas horas de conducción, la semana siguiente no puede seguir acumulando horas como si empezara desde cero. Existe un límite bisemanal para impedir excesos continuados.

Pausas durante la conducción

Una de las reglas más importantes del CAP es la pausa tras **4 horas y media de conducción**.

Después de conducir 4 horas y 30 minutos, el conductor debe realizar una pausa de al menos **45 minutos**, salvo que inicie un periodo de descanso.

Esa pausa puede hacerse de dos formas:

- 45 minutos seguidos**, o
- fraccionada en dos tramos: primero **15 minutos** y después **30 minutos**.

El orden es importante. No vale hacer primero 30 y después 15.

Forma de pausa	¿Es correcta? ¿Porqué?
45 minutos seguidos	Si. Cumple la pausa completa.
15 minutos + 30 minutos	Si. Es el fraccionamiento correcto.
30 minutos + 15 minutos	No. El orden no cumple el fraccionamiento exigido.
Varias pausas pequeñas que suman 45	No necesariamente. Deben cumplir los tramos mínimos y el orden correcto

Desde la entrada en vigor del **Reglamento (UE) 2024/1258** (que modificó el Reglamento 561/2006 específicamente para el **transporte discrecional de viajeros**), las reglas de fraccionamiento de las pausas han cambiado. Ahora, los conductores de transporte discrecional de viajeros pueden fraccionar la pausa de 45 minutos en **dos pausas de al menos 15 minutos cada una** (por ejemplo, haciendo **30 minutos primero y 15 minutos después**, o viceversa), siempre que sumen los 45 minutos requeridos dentro del periodo de 4,5 horas.

Entonces debemos matizar que en los servicios discrecionales de viajeros ya se permite realizar el fraccionamiento a la inversa (30 + 15) o en otros bloques (siempre que cada uno tenga un mínimo de 15 minutos), manteniendo el formato rígido estricto de 15 + 30 solo para el transporte de mercancías y los servicios regulares de viajeros de más de 50 km

Pausas no es lo mismo que descanso

Este punto es muy importante.

Una **pausa** sirve para interrumpir la conducción continuada. Permite cortar la fatiga inmediata acumulada durante varias horas de conducción.

Un **descanso**, en cambio, es un periodo más amplio de libre disposición del conductor. Sirve para recuperarse de la jornada o de la semana.

Concepto	Que significa
Pausa	Interrumpe la conducción continuada
Descanso diario	Permite la recuperación dentro de la jornada o periodo diario.
Descanso semanal	Permite recuperar la fatiga acumulada durante la semana.

Descanso diario

El descanso diario permite que el conductor se recupere antes de iniciar un nuevo periodo de actividad.

Con carácter general, el descanso diario normal es de **11 horas consecutivas**. También puede existir descanso diario reducido, con las condiciones y límites previstos por la normativa.

Lo importante para el aspirante es entender que el descanso diario no es una pausa larga. Tiene otra función: recuperar al conductor de la actividad realizada y evitar que encadene jornadas sin reposo suficiente.

Descanso semanal

El descanso semanal permite recuperar la fatiga acumulada durante varios días de trabajo.

Como regla general, el descanso semanal normal es de **45 horas consecutivas**. Puede existir descanso semanal reducido, pero con condiciones y compensaciones.

En CAP pueden preguntar por los descansos, pero lo más importante es comprender la lógica:

- no se puede conducir indefinidamente,
- no se puede encadenar actividad sin recuperación,
- el descanso protege al conductor y a los viajeros,
- la fatiga acumulada es un riesgo real.

Otros trabajos, disponibilidad y actividad

El tacógrafo no registra solo conducción. También diferencia otras situaciones de actividad del conductor.

De forma general, pueden aparecer estos conceptos:

Actividad	Significado básico
Conducción	Tiempo en el que el vehículo está siendo conducido.
Otros trabajos	Tareas laborales distintas de conducir.
Disponibilidad	Tiempo en el que el conductor no conduce ni realiza trabajo activo, pero está disponible.
Pausa / descanso	Tiempo de recuperación o interrupción de la actividad.

En un servicio profesional, no todo el tiempo de jornada es conducción. Puede haber preparación del vehículo, revisión, espera, carga de equipaje, atención a incidencias o disponibilidad.

Tacógrafo y control de actividad

El tacógrafo es el dispositivo que registra la actividad del conductor y determinados datos del vehículo. Permite comprobar tiempos de conducción, pausas, descansos, otros trabajos, disponibilidad, velocidad y distancia recorrida.

Para el conductor profesional responsable, el tacógrafo no debe verse solo como una herramienta sancionadora. También es una garantía:

- acredita la actividad realizada,
- permite demostrar descansos,
- ayuda a controlar la fatiga,
- facilita inspecciones,
- protege frente a excesos de jornada,
- contribuye a una competencia más justa entre empresas.

El tacógrafo moderno ha evolucionado mucho. Los tacógrafos digitales e inteligentes permiten un control más preciso de la actividad y facilitan la labor inspectora.

Por qué importa esta regulación en transporte de viajeros

En transporte de mercancías, el riesgo afecta al conductor, al vehículo y a la carga. En transporte de viajeros, además, hay personas a bordo.

Eso aumenta la responsabilidad. Un conductor fatigado no solo se pone en riesgo a sí mismo: también compromete la seguridad de los pasajeros.

En un autobús, la fatiga puede traducirse en:

- frenadas tardías,
- mala aproximación a paradas,
- errores en giros,
- despistes con peatones,
- pérdida de suavidad,
- peor trato al usuario,
- mayor irritabilidad,
- menor capacidad de reacción ante emergencias.

Por eso, la reglamentación social no debe verse como algo ajeno al servicio. Forma parte de la seguridad.

La presión del servicio y la responsabilidad profesional

En la realidad del transporte, pueden existir presiones: tráfico, retrasos, horarios ajustados, incidencias, usuarios impacientes o necesidades organizativas.

Pero ninguna presión justifica incumplir normas de seguridad o descanso.

Un conductor profesional debe saber que:

- llegar tarde no justifica conducir fatigado,
- recuperar tiempo no justifica asumir riesgos,
- una pausa no es tiempo perdido,
- cumplir la normativa protege al conductor,
- la empresa también debe organizar el servicio de forma segura.

Claves de examen y de servicio real

- El CAP no sustituye al permiso de conducir.
- El CAP acredita cualificación profesional.
- La normativa social busca reducir la fatiga.
- La fatiga aumenta el riesgo de accidente.
- Pausa y descanso no son lo mismo.
- Tras 4 horas y media de conducción corresponde una pausa de 45 minutos.
- Si la pausa se fracciona, el orden correcto es 15 + 30.
- El tacógrafo registra actividad, conducción, pausas y descansos.
- El tacógrafo no sustituye la responsabilidad del conductor.
- En transporte de viajeros, la seguridad del pasaje aumenta la responsabilidad profesional.

Errores frecuentes que conviene evitar

- Pensar que el CAP sustituye al permiso de conducir.
- Memorizar cifras sin entender la finalidad preventiva.
- Confundir pausa con descanso.
- Fraccionar mal la pausa de 45 minutos.
- Pensar que 30 + 15 es igual que 15 + 30.
- Creer que el tacógrafo solo sirve para sancionar.
- Olvidar que el tacógrafo también protege al conductor.
- Pensar que una necesidad del servicio justifica conducir fatigado.
- Confundir disponibilidad con descanso.
- Creer que el descanso semanal es una pausa larga.

Caso práctico

Un conductor realiza una jornada intensa con tráfico denso, muchas paradas, retrasos acumulados y alta ocupación de viajeros. Al final del servicio, la empresa necesita cubrir un refuerzo adicional y el conductor piensa que puede “aguantar un poco más” sin respetar adecuadamente su pausa.

A corto plazo puede parecer una solución organizativa. Pero desde el punto de vista profesional es un riesgo: la fatiga reduce la atención, empeora la anticipación y aumenta la posibilidad de error.

La normativa existe precisamente para evitar que la presión del servicio normalice situaciones peligrosas.

Conclusión del caso:

La pausa y el descanso no son privilegios ni pérdidas de tiempo. Son herramientas de seguridad vial y prevención laboral.

Resumen de repaso rápido

- El transporte por carretera tiene una función social y económica esencial.
- El CAP acredita formación profesional complementaria al permiso.
- La normativa social protege frente a la fatiga.
- La fatiga reduce atención, reacción y anticipación.
- Tras 4 horas y media de conducción corresponde pausa de 45 minutos.
- Si se fracciona, el orden correcto es 15 + 30.
- Pausa y descanso no son lo mismo.
- El tacógrafo registra actividad y protege al conductor.
- En transporte de viajeros, la seguridad del pasaje refuerza la responsabilidad profesional.
- La organización del trabajo también debe respetar la prevención.

Pregunta modelo tipo CAP

¿Cuál es el fraccionamiento correcto de la pausa tras 4 horas y media de conducción?

A) 30 minutos + 15 minutos.

B) 15 minutos + 30 minutos.

C) Cualquier combinación que sume 45 minutos.

Respuesta razonada: la correcta es la B. El orden del fraccionamiento no es libre.

Pregunta modelo tipo CAP

¿Qué idea resume mejor la función del tacógrafo?

A) Solo sirve para sancionar.

B) Registra y controla la actividad del vehículo y del conductor.

C) Sustituye la responsabilidad del conductor.

Respuesta razonada: la correcta es la B. El tacógrafo es una herramienta de registro y control de la actividad.

2.2 Reglamentación relativa al transporte de viajeros

El transporte de viajeros tiene una característica que lo diferencia claramente de otros tipos de transporte: **lo que se transporta son personas**. Esto obliga a que la normativa preste una atención especial a la seguridad, la accesibilidad, la información al usuario, la documentación del servicio, la responsabilidad de la empresa y la actuación profesional del conductor.

En transporte de mercancías, la carga puede tener valor económico, pero en transporte de viajeros existe una responsabilidad humana directa. Cada persona que sube al autobús tiene derechos, necesidades y expectativas de seguridad. Por eso el conductor profesional no debe entender la normativa como un conjunto de trámites, sino como una parte esencial del servicio.

Para responder bien en el examen CAP conviene dominar tres ideas:

Idea clave	Qué debes entender aquí
Servicios regulares	Se prestan con itinerario, paradas, calendario, horario o condiciones previamente establecidas.
Servicios discrecionales	Se contrata la capacidad del vehículo para un grupo o necesidad concreta, sin el esquema típico de una línea regular.
Documentación	Acredita que el vehículo, la empresa y el servicio cumplen los requisitos exigidos.
Viajeros	Son usuarios con derechos, no simples ocupantes del vehículo.
Calidad del servicio	Incluye seguridad, información, accesibilidad, puntualidad razonable y trato correcto.

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres se recoge en el [Real Decreto 1211/1990](#), que desarrolla la ordenación del transporte terrestre en España.



Imagen real de flota de EMT Madrid.

Por qué el transporte de viajeros tiene una regulación específica

La regulación del transporte de viajeros existe porque la actividad afecta directamente a la seguridad de las personas y a la organización de un servicio de interés público o colectivo.

La normativa busca garantizar que:

- el servicio se preste legalmente,
- el vehículo esté autorizado y en condiciones,
- los viajeros estén protegidos,
- exista documentación de control,
- se respeten las condiciones del servicio,
- se atienda adecuadamente a personas con discapacidad o movilidad reducida,
- se pueda inspeccionar la actividad,
- exista responsabilidad en caso de accidente o incidencia.

El conductor profesional forma parte de ese sistema. No es solo quien conduce: también es quien comprueba, informa, aplica criterios de seguridad y representa la calidad del servicio ante el usuario

Clasificación básica de los servicios

Una de las claves del examen CAP es distinguir los distintos tipos de servicios de transporte de viajeros.

La clasificación más importante es esta:

Tipo de servicio	Característica principal	Ejemplo orientativo
Regular de uso general	Abierto al público, con itinerario y condiciones establecidas.	Línea urbana o interurbana abierta a cualquier viajero.
Regular de uso especial	Dirigido a un colectivo concreto.	Transporte escolar, transporte de trabajadores.
Discrecional	Se contrata la capacidad del vehículo para un grupo o viaje determinado.	Excursión, viaje contratado, traslado de grupo.
Urbano	Se desarrolla dentro de un municipio.	Línea de autobús municipal.
Interurbano	Conecta distintos municipios.	Línea entre localidades.

Servicios regulares

Los servicios regulares son aquellos que se prestan de forma repetida y organizada bajo condiciones previamente fijadas.

Normalmente tienen:

- itinerario establecido,
- paradas determinadas,
- horarios o frecuencias,
- condiciones de prestación,
- tarifas o sistema de acceso,
- autorización o régimen administrativo correspondiente.

En un servicio regular, el usuario no contrata el autobús completo. El servicio está disponible para los viajeros que cumplan las condiciones de uso.

Servicios regulares de uso general

Son los abiertos a cualquier persona usuaria. Una línea urbana de autobús es el ejemplo más claro. El viajero sube, valida su título de transporte y utiliza el servicio dentro de sus condiciones ordinarias.

En este tipo de servicio, el conductor debe prestar especial atención a:

- información al viajero,
- seguridad en paradas,
- accesibilidad,
- trato al público,
- regularidad,
- conducción suave,
- cumplimiento de normas internas del servicio.

Servicios regulares de uso especial

También son regulares, porque se repiten y se organizan bajo condiciones concretas, pero no están abiertos al público general. Van destinados a un grupo determinado de usuarios.

Ejemplos:

- transporte escolar,
- transporte de trabajadores,
- transporte de personas usuarias de un centro concreto,
- servicios concertados para colectivos determinados.

Aquí el error típico es pensar que, por no estar abierto al público general, deja de ser regular. No es así. Puede ser regular porque se repite y tiene condiciones fijadas, aunque su uso esté limitado a un colectivo.

Ojo:

Regular no significa necesariamente “abierto a todo el mundo”. Puede ser regular de uso general o regular de uso especial.

Servicios discrecionales

Los servicios discrecionales son aquellos que se prestan para un grupo, viaje o necesidad concreta, sin el esquema propio de una línea regular.

En estos servicios se suele contratar la capacidad del vehículo, no una plaza dentro de una línea abierta al público.

Ejemplos:

- excursión de un grupo,
- viaje de una asociación,
- traslado para un evento,
- servicio contratado por una agencia,
- desplazamiento puntual de un colectivo.

En un servicio discrecional puede haber un itinerario previsto, pero eso no lo convierte automáticamente en regular. La clave no es solo si hay recorrido, sino la naturaleza del servicio y la forma de contratación.

Importante:

Un discrecional puede tener origen, destino y horario pactado, pero no funciona como una línea regular abierta al público.

Diferencia entre regular y discrecional

Esta diferencia es de las más importantes del apartado.

Pregunta que debes hacerte	Si la respuesta es sí, ...
¿Está abierto al público con condiciones generales?	Puede ser regular de uso general.
¿Se repite para un colectivo concreto?	Puede ser regular de uso especial.
¿Se ha contratado el vehículo para un grupo o viaje concreto?	Puede ser discrecional.
¿Tiene itinerario y horario fijados por la administración o el servicio?	Puede ser regular.
¿Es una excursión o traslado contratado para un grupo?	Suele ser discrecional.

Ejemplo comparativo:

Una línea urbana de EMT Madrid que realiza su recorrido habitual con paradas establecidas es un servicio regular urbano de uso general.

Un autobús contratado por un colegio para llevar a sus alumnos todos los días al centro educativo puede ser un servicio regular de uso especial.

Un autocar contratado para una excursión de fin de semana suele ser un servicio discrecional.

Transporte urbano e interurbano

Otra distinción útil es la que diferencia el ámbito territorial del servicio.

Transporte urbano

Es el que se desarrolla dentro de un municipio. Tiene mucha importancia en servicios municipales como los autobuses urbanos.

Sus características habituales son:

- muchas paradas,
- alta rotación de viajeros,
- presencia de usuarios de pie,
- trayectos cortos,
- frecuencia elevada,
- contacto constante con peatones, ciclistas y tráfico urbano,
- fuerte importancia de la accesibilidad.

Transporte interurbano

Es el que conecta distintos municipios o ámbitos territoriales. Puede tener trayectos más largos, menos paradas y otro tipo de organización.

Puede implicar:

- mayor velocidad media,
- más importancia de tiempos de conducción y descanso,
- uso de estaciones o intercambiadores,
- condiciones diferentes de equipaje,
- mayor relevancia de documentación de servicio.

Documentación del vehículo y del servicio

La documentación no es un detalle sin importancia. Sirve para acreditar que el vehículo, la empresa y el servicio cumplen los requisitos legales exigidos.

Entre la documentación que puede resultar relevante se encuentran:

- permiso de circulación,
- tarjeta ITV en vigor,
- seguro obligatorio,
- autorización o tarjeta de transporte cuando proceda,
- documentación específica del servicio,
- libro u hoja de ruta en determinados servicios,
- documentos de control,
- tacógrafo y registros de actividad cuando correspondan.

El conductor no tiene que ser administrativo, pero sí debe entender que salir a prestar un servicio sin documentación correcta puede generar problemas legales, sanciones e incidencias en caso de inspección o accidente.

Seguro Obligatorio de Viajeros

En transporte público colectivo de personas hay que recordar el **Seguro Obligatorio de Viajeros**. Su finalidad es indemnizar a los viajeros o a sus derechohabientes cuando sufran daños corporales en accidente ocurrido con ocasión del desplazamiento en un medio de transporte público colectivo, siempre en los términos previstos por su reglamento.

Para el alumno CAP, la idea importante no es estudiar una póliza completa, sino comprender que el viajero cuenta con una protección específica por el hecho de utilizar un transporte público colectivo.

Seguro	Idea básica
Seguro obligatorio del vehículo	Cubre responsabilidad derivada de la circulación.
Seguro Obligatorio de Viajeros	Protege al viajero por daños corporales en transporte público colectivo.

Ojo:

El SOV está ligado a la protección del viajero, no al mantenimiento del vehículo ni a la documentación del conductor.

Derechos del viajero

El viajero no es una carga transportada. Es una persona usuaria de un servicio y tiene derechos.

Entre las ideas básicas que deben aparecer en la formación están:

- derecho a un transporte seguro,
- derecho a información suficiente,
- derecho a trato correcto,
- derecho a accesibilidad cuando corresponda,
- derecho a no discriminación,
- derecho a asistencia en determinadas situaciones,
- derecho a reclamación cuando proceda,
- derecho a protección en caso de accidente.

En transporte de viajeros, la calidad del servicio se mide también por cómo se atiende a las personas, especialmente cuando hay incidencias.

Accesibilidad y personas con movilidad reducida

La accesibilidad forma parte de la reglamentación de viajeros. No puede tratarse como un favor ni como una molestia.

El conductor debe actuar con:

- respeto,
- calma,
- seguridad,
- normalidad,
- comunicación clara,
- conocimiento básico del funcionamiento de la rampa o sistemas de acceso,
- atención a los espacios reservados.

En un autobús urbano, la accesibilidad es parte esencial del servicio. La rampa, el arrodillamiento, los avisos, la información y el espacio reservado ayudan a que el transporte sea utilizable por personas con movilidad reducida.

Obligaciones prácticas del conductor

El conductor profesional no tiene que memorizar toda la legislación, pero sí debe interiorizar sus obligaciones prácticas.

En transporte de viajeros debe:

- realizar una conducción segura y suave,
- atender al viajero con corrección,
- respetar las condiciones del servicio,
- comprobar incidencias visibles del vehículo,
- comunicar anomalías,
- facilitar información básica cuando proceda,
- actuar correctamente ante personas con movilidad reducida,
- mantener la calma en incidencias,
- seguir los protocolos de la empresa,
- colaborar con la inspección o autoridad competente.

El conductor es la cara visible del servicio. Su forma de actuar influye en la percepción del usuario, en la seguridad y en la imagen de la empresa.

Inspección y control

La actividad del transporte está sometida a inspección. Esto puede afectar al vehículo, a la documentación, al tacógrafo, a la autorización del servicio o a las condiciones de prestación.

Ante una inspección, la actitud profesional debe ser:

- colaborar,
- mantener la calma,
- facilitar la documentación que corresponda,
- seguir protocolos internos,

- no improvisar respuestas,
- comunicar la incidencia a la empresa si procede.

Idea clave para el examen:

El control administrativo no es algo ajeno al transporte: forma parte de la garantía de legalidad y seguridad.

Servicio de calidad y profesionalidad

La reglamentación de viajeros no se limita a clasificar servicios o exigir documentos. También transmite una filosofía de servicio.

Un buen servicio de viajeros debe unir:

- seguridad,
- accesibilidad,
- información,
- regularidad,
- limpieza,
- trato correcto,
- conducción confortable,
- atención ante incidencias,
- cumplimiento de obligaciones legales.

El conductor tiene un papel decisivo. Puede tener un vehículo moderno y una línea bien planificada, pero si conduce con brusquedad, informa mal o trata incorrectamente al usuario, la calidad del servicio se deteriora.

Claves de examen y de servicio real

- El transporte de viajeros tiene una regulación específica porque transporta personas.
- Los servicios regulares se prestan con condiciones previamente establecidas.
- Los servicios regulares pueden ser de uso general o de uso especial.
- Un servicio de uso especial puede ser regular aunque no esté abierto al público general.
- Los servicios discrecionales se contratan para un grupo o viaje concreto.
- La documentación acredita legalidad y control.
- El Seguro Obligatorio de Viajeros protege al usuario en transporte público colectivo.
- El viajero es una persona con derechos, no simple ocupante.
- La accesibilidad forma parte de la calidad del servicio.
- El conductor es una parte esencial de la imagen y seguridad del transporte.

Errores frecuentes que conviene evitar

- Confundir servicio regular con discrecional.
- Pensar que regular significa siempre abierto al público general.
- Olvidar que existe el servicio regular de uso especial.
- Creer que un discrecional no puede tener itinerario previsto.
- Pensar que la documentación es un trámite sin importancia.
- Confundir el seguro del vehículo con el Seguro Obligatorio de Viajeros.
- Tratar al viajero como simple ocupante.
- Pensar que la accesibilidad depende solo de la voluntad del conductor.
- Creer que la calidad del servicio es solo puntualidad.
- Olvidar que el conductor representa la profesionalidad del servicio.

Caso práctico

Un autobús realiza una línea urbana con paradas establecidas, frecuencia determinada y acceso abierto a cualquier usuario. Es un servicio regular urbano de uso general.

Otro autobús realiza todos los días el traslado de trabajadores de una empresa desde un punto de recogida hasta un centro de trabajo. Aunque no está abierto a cualquier persona, se repite y está dirigido a un colectivo concreto. Puede encajar como servicio regular de uso especial.

Un tercer autocar es contratado para llevar a un grupo a una excursión de fin de semana. Tiene origen, destino y horario, pero se ha contratado para un viaje concreto. Es un servicio discrecional.

Conclusión del caso:

No basta con mirar si hay ruta u horario. Hay que fijarse en la naturaleza del servicio, quién puede usarlo y cómo se ha organizado o contratado.

Resumen de repaso rápido

- El transporte de viajeros transporta personas, no mercancías.
- El viajero tiene derechos y debe recibir trato correcto.
- Servicio regular = condiciones previamente establecidas.
- Regular de uso general = abierto al público.
- Regular de uso especial = colectivo concreto.
- Servicio discrecional = contratación para grupo o viaje concreto.
- La documentación acredita legalidad y control.
- El Seguro Obligatorio de Viajeros protege al pasajero.
- La accesibilidad forma parte del servicio.
- El conductor representa la seguridad y calidad del transporte.

Pregunta modelo tipo CAP

¿Qué protege el Seguro Obligatorio de Viajeros?

A) Los daños corporales que puedan sufrir los viajeros en los términos previstos por su reglamento.

B) Las averías mecánicas del autobús.

C) Las sanciones administrativas del conductor.

La correcta es la A. El SOV está relacionado con la protección del viajero en transporte público colectivo.

Pregunta modelo tipo CAP

3. ¿Qué caracteriza mejor a un servicio discrecional de viajeros?

A) Que está abierto al público general con itinerario fijo.

B) Que se contrata la capacidad del vehículo para un grupo o viaje concreto.

C) Que no necesita documentación alguna.

La correcta es la B. El discrecional responde a una contratación concreta, no al esquema de una línea regular abierta al público.

CAPÍTULO 3. SALUD, SEGURIDAD VIAL, MEDIOAMBIENTE, SERVICIO Y LOGÍSTICA



Imagen real de flota EMT Madrid.

El conductor profesional también debe cuidar su estado físico y mental, comprender los riesgos de su puesto de trabajo y saber reaccionar ante situaciones de emergencia.

Esta parte del temario sirve para unir prevención de riesgos laborales, seguridad vial y cultura profesional del servicio.

3.1 Riesgos de la carretera y accidentes de trabajo

En la profesión de conductor profesional, la carretera y la vía urbana forman parte del puesto de trabajo. El autobús no es solo una herramienta de transporte; también es el lugar donde el conductor desarrolla su actividad diaria. Por eso, muchos riesgos de tráfico son al mismo tiempo **riesgos laborales**.

Un accidente de trabajo no tiene por qué ser únicamente una gran colisión. También pueden existir accidentes o daños relacionados con caídas, sobreesfuerzos, posturas mantenidas, vibraciones, estrés, agresiones, conflictos con usuarios, frenazos bruscos, golpes dentro del vehículo o incidencias durante la subida y bajada de viajeros.

En transporte de viajeros, además, el conductor no solo debe protegerse a sí mismo. También debe tener en cuenta la seguridad del pasaje y del resto de usuarios de la vía.

Idea clave	Qué debes entender aquí
Riesgo vial	Forma parte del trabajo cotidiano del conductor.
Accidente laboral	Puede surgir en circulación, en parada, en maniobras o en tareas del servicio.
Prevención	Exige identificar, anticipar y comunicar riesgos.
Riesgos interiores	Un frenazo, un giro brusco o una caída de un viajero también son incidencias preventivas.
Riesgos psicosociales	Estrés, presión horaria, conflictos y agresiones también afectan a la seguridad.



Autobús real de EMT Madrid. El apartado recuerda que la seguridad del servicio depende tanto del vehículo como del conductor y de la organización del trabajo.

La vía como lugar de trabajo

Para un conductor profesional, la vía pública no es solo un espacio de circulación. Es su entorno laboral.

Esto significa que el riesgo puede aparecer en muchos momentos:

- durante la conducción,
- al incorporarse a una parada,
- al salir de una parada,

- en giros cerrados,
- en rotondas,
- ante peatones o ciclistas,
- con tráfico denso,
- en condiciones de lluvia o baja visibilidad,
- durante una incidencia con viajeros,
- al comunicar una avería,
- al subir o bajar del vehículo.

Por tanto, la prevención en esta profesión no puede limitarse a “tener cuidado”. Debe convertirse en una forma permanente de trabajar.

Factor humano, vehículo y vía

La siniestralidad suele explicarse por la combinación de tres grandes factores:

Factor	Qué incluye
Factor humano	Atención, fatiga, experiencia, conducta, estrés, distracciones, estado físico y mental.
Factor vehículo	Frenos, neumáticos, dirección, suspensión, luces, puertas, mantenimiento, testigos y anomalías.
Factor vía y entorno	Estado del firme, tráfico, climatología, visibilidad, señalización, obras, peatones y ciclistas.

El conductor profesional no puede controlar todos los factores, pero sí puede influir mucho en ellos.

Puede actuar sobre el factor humano manteniendo atención, descanso, autocontrol y conducción preventiva. Puede actuar sobre el vehículo detectando anomalías y comunicándolas. Y puede actuar sobre la vía adaptando velocidad, distancia y maniobra a las condiciones reales.

Ejemplo:

Si llueve, hay tráfico denso y el autobús va lleno, el conductor debe aumentar la anticipación, evitar brusquedades y ampliar márgenes. No basta con decir que “la vía está mal”; hay que adaptar la conducción.

Riesgos específicos del conductor de autobús

El conductor de autobús está expuesto a riesgos propios de su puesto. Algunos son evidentes y otros pasan más desapercibidos.

Riesgos viales

Son los relacionados directamente con la circulación:

- colisiones,
- alcances,
- atropellos,
- salidas de vía,
- golpes en maniobras,
- accidentes en cruces,

- conflictos con bicicletas, motos o patinetes,
- pérdida de adherencia,
- frenadas de emergencia.

En un autobús, estos riesgos se agravan por la masa del vehículo, la distancia de frenado, los ángulos muertos y la presencia de viajeros.

Riesgos interiores con viajeros

En transporte de viajeros hay un riesgo añadido: lo que ocurre dentro del autobús.

Una maniobra brusca puede provocar:

- caída de viajeros de pie,
- golpes contra barras o asientos,
- pérdida de equilibrio,
- lesiones en personas mayores,
- daños a personas con movilidad reducida,
- inseguridad durante la subida o bajada.

Por eso, un frenazo evitable no debe verse solo como “una maniobra fuerte”. Puede convertirse en una incidencia del servicio y en un problema preventivo.

Ojo:

En transporte de viajeros, la seguridad no está solo fuera del vehículo. También está dentro.

Riesgos ergonómicos

El conductor pasa muchas horas sentado, en una postura fija y sometido a vibraciones. Esto puede generar molestias o lesiones.

Los riesgos ergonómicos más habituales son:

- dolor lumbar,
- cervicalgias,
- tensión en hombros,
- sobrecarga en muñecas o brazos,
- fatiga muscular,
- molestias por mala regulación del asiento,
- problemas derivados de posturas mantenidas.

Una mala posición de conducción puede aumentar el cansancio y reducir la capacidad de reacción.

La regulación correcta del puesto es una medida preventiva real:

- asiento a distancia adecuada,
- respaldo bien colocado,
- volante accesible sin tensión,
- espejos ajustados,
- pedales alcanzables sin forzar,
- apoyo lumbar correcto,

- postura relajada pero activa.

Riesgos por fatiga

La fatiga es uno de los riesgos más importantes del conductor profesional.

Puede estar provocada por:

- jornadas largas,
- conducción nocturna,
- tráfico intenso,
- presión horaria,
- falta de descanso,
- monotonía,
- calor o mala climatización,
- estrés continuado,
- acumulación de incidencias.

La fatiga reduce la atención, aumenta el tiempo de reacción y empeora la toma de decisiones.

Ojo:

Un conductor cansado puede ver el peligro tarde, frenar tarde y reaccionar peor.

Riesgos psicosociales

No todos los riesgos son físicos. El conductor también puede sufrir riesgos psicosociales.

Entre ellos:

- estrés por horarios ajustados,
- presión del tráfico,
- conflictos con usuarios,
- agresiones verbales o físicas,
- sensación de aislamiento,
- responsabilidad constante,
- falta de apoyo organizativo,
- carga mental elevada.

Estos riesgos influyen directamente en la seguridad. Un conductor sometido a tensión constante puede perder paciencia, atención o capacidad de anticipación.

Accidentes de trabajo en la profesión de conductor

En este puesto, un accidente de trabajo puede producirse en situaciones muy diversas.

Ejemplos:

- accidente de tráfico durante el servicio,
- caída al subir o bajar del vehículo,
- lesión al manipular algún elemento del autobús,

- sobreesfuerzo por postura o movimiento repetido,
- agresión sufrida durante el trabajo,
- caída de un viajero por una maniobra brusca,
- lesión derivada de una incidencia en parada,
- daño producido al actuar ante una emergencia.

El examen puede intentar reducir el concepto de accidente laboral a una colisión, pero esa visión es incompleta

Prevención aplicada al puesto de conducción

La prevención aplicada no es teoría. Son hábitos concretos que reducen riesgos.

El conductor profesional debe:

- regular correctamente el asiento,
- ajustar espejos antes de iniciar el servicio,
- comprobar testigos y anomalías,
- comunicar fallos del vehículo,
- mantener distancia de seguridad,
- anticipar paradas y semáforos,
- evitar frenazos y giros bruscos,
- conducir con suavidad,
- adaptar la velocidad a lluvia, tráfico o visibilidad,
- gestionar conflictos con serenidad,
- respetar pausas y descansos,
- pedir apoyo ante situaciones de riesgo.

Prevenir no significa eliminar todos los riesgos. Significa reducirlos de forma sistemática.

Comunicación de anomalías

Una parte fundamental de la prevención es comunicar incidencias.

El conductor debe prestar atención a:

- ruidos extraños,
- vibraciones nuevas,
- testigos encendidos,
- pérdida de presión,
- comportamiento raro de frenos,
- fallos de puertas,
- problemas de rampa,
- dirección imprecisa,
- suspensión anómala,
- neumáticos en mal estado,
- climatización defectuosa,

- iluminación incorrecta.

No comunicar una anomalía puede convertir un problema pequeño en un problema grave.

Gestión de conflictos y agresiones

En transporte de viajeros puede haber conflictos con usuarios. No siempre son evitables, pero sí deben gestionarse de forma profesional.

La conducta adecuada es:

- mantener la calma,
- evitar provocaciones,
- no responder con agresividad,
- aplicar el protocolo de empresa,
- solicitar apoyo si procede,
- priorizar la seguridad del servicio,
- no abandonar el control del vehículo en una situación peligrosa,
- comunicar la incidencia.

Una mala gestión del conflicto puede aumentar el riesgo para el conductor, los viajeros y el servicio

Riesgos en paradas

Las paradas son puntos críticos. En ellas coinciden peatones, viajeros, vehículos, bicicletas, patinetes y maniobras de aproximación o salida.

Riesgos frecuentes:

- peatones cruzando por delante del autobús,
- viajeros que corren para subir,
- caídas al subir o bajar,
- bicicletas adelantando por la derecha,
- coches mal estacionados,
- salida de parada sin visibilidad,
- viajeros que no están sujetos antes del arranque.

La conducción preventiva exige aproximarse con suavidad, observar el entorno y no iniciar la marcha hasta hacerlo con seguridad.

Claves de examen y de servicio real

- Para el conductor, la vía también es lugar de trabajo.
- Riesgo vial y riesgo laboral están conectados.
- No todos los accidentes laborales son colisiones.
- Las caídas de viajeros también pueden ser incidencias preventivas.
- La ergonomía influye en salud y seguridad.
- La fatiga reduce atención y tiempo de reacción.
- El estrés y los conflictos también son riesgos laborales.
- La prevención exige hábitos, organización y comunicación.
- Las anomalías del vehículo deben comunicarse.
- En transporte de viajeros hay que proteger el exterior y el interior del autobús.

Errores frecuentes que conviene evitar

- Pensar que el riesgo laboral solo existe en talleres o cocheras.
- Creer que solo hay accidente si hay colisión.
- Olvidar los riesgos interiores con viajeros.
- Restar importancia a dolores posturales o fatiga.
- No considerar el estrés como factor de riesgo.
- Normalizar agresiones o conflictos.
- No comunicar anomalías del vehículo.
- Pensar que la prevención depende solo del conductor.
- Conducir igual con lluvia, tráfico denso o alta ocupación.
- Olvidar que una maniobra brusca puede causar lesiones dentro del autobús.

Caso práctico

Un conductor termina varios días de servicio con dolor lumbar, cansancio acumulado y tensión por conflictos frecuentes con usuarios. Además, durante el turno ha notado una vibración nueva en el vehículo, pero decide no comunicarla porque “seguro que no es nada”.

Desde una visión preventiva, hay varios riesgos acumulados:

- posible problema ergonómico,
- fatiga,
- estrés,
- riesgo psicosocial,
- posible anomalía mecánica,
- reducción de la atención,
- mayor probabilidad de error.

La respuesta profesional no es normalizar la situación. Lo correcto sería regular adecuadamente el puesto, respetar descansos, comunicar la anomalía, pedir apoyo ante conflictos y aplicar los procedimientos preventivos.

Conclusión del caso:

La prevención no actúa solo después del accidente. Actúa antes, detectando señales de riesgo.

Resumen de repaso rápido

- La vía es lugar de trabajo del conductor.
- El riesgo vial también puede ser riesgo laboral.
- No todo accidente laboral es una colisión.
- Hay riesgos físicos, ergonómicos y psicosociales.
- Las maniobras bruscas pueden causar caídas de viajeros.
- La fatiga y el estrés afectan a la seguridad.
- La ergonomía del puesto importa.
- Las anomalías deben comunicarse.
- La prevención exige hábitos y organización.
- El conductor protege tanto el exterior como el interior del autobús.

Pregunta modelo tipo CAP

¿Por qué una maniobra brusca puede ser un riesgo en transporte de viajeros?

A) Porque puede provocar caídas o golpes dentro del autobús..

B) Porque solo afecta al consumo.

C) Porque no tiene importancia si no hay colisión exterior.

La correcta es la A. En viajeros, la seguridad interior es fundamental.

3.2 Importancia de la aptitud física y mental

La seguridad del transporte de viajeros depende en gran parte del estado del conductor. Un autobús puede estar en perfecto estado, tener buenos frenos, neumáticos correctos y sistemas electrónicos de ayuda, pero si el conductor está fatigado, somnoliento, alterado o bajo los efectos de sustancias, la seguridad queda comprometida.

La aptitud física y mental no es un simple requisito para pasar un reconocimiento médico. Es una condición imprescindible para conducir con seguridad. El conductor profesional necesita atención, reflejos, capacidad de observación, buen juicio, autocontrol y resistencia a la fatiga.

En transporte de viajeros, esta responsabilidad es todavía mayor porque el conductor no solo se protege a sí mismo: también protege a las personas que viajan en el autobús y al resto de usuarios de la vía.

Idea clave	Qué debes entender aquí
Aptitud física y mental	Es una condición necesaria para conducir con seguridad.
Fatiga y sueño	Reducen atención, reflejos y capacidad de reacción.
Alcohol, drogas y medicamentos	Alteran la percepción, el juicio y el comportamiento.
Estrés	Puede provocar respuestas bruscas, irritabilidad y errores.
Respuesta profesional	Reconocer los propios límites y actuar con responsabilidad.

Aptitud física y mental: algo más que “estar bien”

Estar apto para conducir no significa simplemente no estar enfermo. Significa encontrarse en condiciones reales de prestar atención, anticipar riesgos y tomar decisiones correctas durante toda la jornada.

Un conductor profesional debe estar preparado para:

- observar el tráfico de forma constante,
- controlar el vehículo con precisión,
- mantener la calma ante incidencias,
- tratar correctamente a los viajeros,
- reaccionar ante imprevistos,
- evitar distracciones,
- soportar presión de tráfico y horarios,
- tomar decisiones seguras.

Si falla el estado físico o mental, todo lo demás se debilita. La fatiga, el sueño o el estrés pueden hacer que el conductor vea tarde un peligro, frene tarde, calcule mal una distancia o responda de forma inadecuada ante un usuario.

Fatiga

La es una disminución del rendimiento físico y mental provocada por esfuerzo, falta de descanso, monotonía, tensión acumulada o jornadas exigentes.

No aparece siempre de golpe. Muchas veces se instala poco a poco. El conductor puede pensar que “aguanta”, pero en realidad su capacidad de reacción y atención ya está reducida.

La fatiga puede provocar:

- menor atención,
- visión menos activa del entorno,
- aumento del tiempo de reacción,
- errores de cálculo,
- dificultad para mantener la concentración,
- irritabilidad,
- conducción más brusca,
- peor toma de decisiones.

Somnolencia

La somnolencia es especialmente peligrosa porque puede provocar micro sueños: pequeños episodios de desconexión de pocos segundos. A velocidad urbana ya pueden ser suficientes para no ver un peatón, una frenada del vehículo anterior o una incidencia en una parada.

La somnolencia puede aparecer por:

- dormir poco,
- cambios de turno,
- trabajo nocturno,
- comidas copiosas,
- monotonía,
- calor excesivo,
- medicamentos,
- acumulación de cansancio.

El café, abrir la ventanilla o poner música pueden dar una sensación temporal de activación, pero no solucionan el problema real.

Alimentación e hidratación

La alimentación influye en el rendimiento del conductor. Una comida muy pesada puede generar somnolencia, digestión lenta y pérdida de concentración. Por el contrario, pasar muchas horas sin comer o sin hidratarse también puede provocar cansancio, dolor de cabeza o irritabilidad.

Lo recomendable es mantener hábitos razonables:

- comidas equilibradas,
- evitar excesos antes de conducir,
- beber agua,
- no abusar de bebidas estimulantes,
- evitar comidas muy grasas o muy pesadas durante la jornada,
- descansar adecuadamente.

La hidratación es importante porque la deshidratación, aunque sea moderada, puede afectar al bienestar, a la atención y al rendimiento.

Alcohol

El alcohol es incompatible con la conducción profesional. Aunque una persona crea que “controla”, el alcohol altera capacidades esenciales para conducir:

- reduce reflejos,
- aumenta el tiempo de reacción,
- genera falsa seguridad,
- empeora la visión,
- altera la percepción de distancia y velocidad,
- reduce la capacidad de juicio,
- favorece conductas arriesgadas.

En transporte de viajeros, la referencia profesional debe ser clara: **alcohol cero**.

Drogas

Las drogas alteran gravemente la capacidad de conducción. Pueden modificar la percepción, la atención, el comportamiento y la respuesta ante el riesgo.

Según la sustancia, pueden producir:

- euforia,
- falsa seguridad,
- agresividad,
- somnolencia,
- pérdida de coordinación,
- alteración del tiempo y del espacio,
- reducción de atención,
- reacciones imprevisibles.

Además, algunas sustancias pueden producir un efecto rebote: tras una fase de activación, aparece cansancio intenso, bajada de atención o somnolencia.

Medicamentos

Muchos medicamentos pueden afectar a la conducción, incluso cuando son legales y han sido recetados.

Algunos pueden provocar:

- sueño,
- mareos,
- visión borrosa,
- pérdida de reflejos,
- reducción de atención,
- lentitud de reacción,
- confusión,
- alteraciones del equilibrio.

Pueden afectar especialmente algunos medicamentos para:

- alergias,
- ansiedad,
- insomnio,
- dolor,
- depresión,
- resfriados,
- mareos,
- tratamientos relajantes o sedantes.

El conductor profesional debe leer el prospecto, seguir las indicaciones médicas y consultar si el medicamento puede afectar a la conducción.

Enfermedad y estado físico

No todas las enfermedades impiden conducir, pero algunas situaciones pueden afectar temporalmente a la seguridad:

- fiebre,
- mareos,
- dolor intenso,
- bajadas de tensión,
- problemas visuales,
- crisis de ansiedad,
- migrañas fuertes,
- vómitos o diarrea,
- lesiones que limiten movimientos,
- enfermedades que reduzcan reflejos o atención.

El conductor profesional debe valorar si está en condiciones reales de conducir. Si no lo está, debe actuar con responsabilidad y comunicar la situación según proceda.

La profesionalidad no consiste en “aguantar siempre”, sino en saber cuándo una situación puede comprometer la seguridad.

Estrés

El estrés es una respuesta del organismo ante presión o tensión. En pequeñas dosis puede mantener alerta, pero cuando es intenso o continuado puede afectar negativamente a la conducción.

En el trabajo de conductor puede venir de:

- tráfico denso,
- retrasos,
- presión horaria,
- conflictos con usuarios,
- falta de descanso,
- incidencias repetidas,
- ruido,
- calor,

- agresiones verbales,
- sensación de falta de apoyo.

El estrés sostenido puede provocar:

- irritabilidad,
- respuestas bruscas,
- menor paciencia,
- peor trato al usuario,
- más errores,
- menor capacidad de anticipación,
- conducción menos suave,
- fatiga mental.

Autocontrol y actitud profesional

El conductor profesional necesita autocontrol. En una jornada pueden aparecer situaciones incómodas: tráfico, quejas, usuarios alterados, retrasos o incidencias. La respuesta del conductor debe ser serena y proporcionada.

Autocontrol no significa aceptar cualquier cosa sin apoyo. Significa no responder de forma impulsiva y seguir los protocolos adecuados.

Un conductor con autocontrol:

- no se deja arrastrar por provocaciones,
- evita discusiones innecesarias,
- mantiene una conducción suave,
- comunica incidencias,
- pide apoyo si lo necesita,
- prioriza la seguridad del servicio.

El estado mental influye directamente en la forma de conducir. Una persona alterada puede acelerar más, frenar peor, anticipar menos y responder de forma más agresiva.

Descanso y hábitos de vida

El descanso es una herramienta de seguridad. No es un lujo ni una pérdida de tiempo.

Dormir poco o mal afecta al rendimiento. También lo hacen los cambios de horario, las jornadas irregulares o la acumulación de cansancio.

Hábitos que ayudan:

- dormir lo suficiente,
- respetar descansos,
- evitar comidas pesadas antes de conducir,
- hidratarse,
- hacer pausas reales,
- cuidar la postura,
- evitar alcohol y drogas,

- revisar medicamentos,
- comunicar problemas de salud que afecten a la conducción

Señales de alerta en el conductor

El conductor debe aprender a reconocer señales de que no está en condiciones óptimas:

- bostezos frecuentes,
- dificultad para mantener atención,
- parpadeo pesado,
- irritabilidad,
- necesidad constante de moverse,
- errores pequeños repetidos,
- olvidos,
- conducción más brusca,
- sensación de desconexión,
- dolor intenso,
- mareos,
- visión borrosa.

Cuando aparecen estas señales, no debe normalizarse la situación. Hay que actuar con responsabilidad y aplicar los procedimientos adecuados.

Claves de examen y de servicio real

- La aptitud física y mental es condición de seguridad.
- La fatiga reduce atención y aumenta el tiempo de reacción.
- La experiencia no elimina los efectos del cansancio.
- La somnolencia no se corrige realmente con café.
- Alcohol y conducción profesional son incompatibles.
- Las drogas alteran percepción, juicio y comportamiento.
- Muchos medicamentos pueden afectar a la conducción.
- El estrés sostenido puede generar errores y respuestas bruscas.
- El descanso es una medida preventiva.
- Reconocer los propios límites es una conducta profesional.

Errores frecuentes que conviene evitar

- Pensar que la aptitud solo importa para pasar un reconocimiento médico.
- Creer que un conductor con experiencia puede compensar la fatiga.
- Pensar que el café elimina el sueño.
- Creer que pequeñas cantidades de alcohol no afectan.
- Olvidar que medicamentos legales pueden ser peligrosos al volante.
- Conducir enfermo sin valorar si se está en condiciones.
- Restar importancia al estrés.
- Pensar que “aguantar” siempre es profesional.
- No comunicar situaciones que puedan afectar a la seguridad.
- Creer que la salud del conductor es un asunto ajeno al servicio.

Caso práctico

Un conductor inicia el turno después de haber dormido poco. Desayuna deprisa, toma dos cafés y piensa que con eso podrá aguantar. Durante el servicio se encuentra con tráfico denso, varios usuarios impacientes y un retraso acumulado.

Al principio se siente activo, pero a mitad de la jornada empieza a notar cansancio, irritabilidad y menor paciencia. Se aproxima a una parada más rápido de lo habitual y frena con brusquedad. Un viajero de pie pierde el equilibrio.

Desde el punto de vista preventivo, el problema no empezó en la frenada. Empezó antes: falta de descanso, exceso de confianza, fatiga acumulada y estrés.

Conclusión del caso:

La aptitud física y mental no es teoría. Influye directamente en la seguridad real del servicio.

Resumen de repaso rápido

- Aptitud física y mental = seguridad.
- La conducción segura empieza antes de arrancar.
- Fatiga y sueño reducen atención y reflejos.
- La experiencia no elimina el cansancio.
- El café no sustituye al descanso.
- Alcohol y drogas son incompatibles con la conducción profesional.
- Algunos medicamentos afectan a la conducción.
- El estrés puede provocar errores y brusquedad.
- Reconocer límites es profesional.
- El descanso y la salud del conductor protegen al pasaje.

Pregunta modelo tipo CAP
¿Por qué pueden ser peligrosos algunos medicamentos?
A) Porque pueden producir sueño, mareos o reducir reflejos.
B) Porque todos los medicamentos están prohibidos.
C) Porque solo afectan a conductores sin experiencia.
Respuesta razonada: La correcta es la A. Algunos medicamentos son compatibles y otros no; por eso hay que leer indicaciones y consultar.

3.3 Capacidad para evaluar situaciones de emergencia

Cuando surge una emergencia durante el servicio, el conductor profesional debe ser capaz de mantener la calma, ordenar prioridades y actuar con criterio. En un autobús, una emergencia no afecta solo al conductor: puede afectar a decenas de viajeros, a peatones, a otros vehículos y al propio entorno de la vía.

La actuación correcta no consiste en improvisar ni en actuar por impulso. Consiste en aplicar un orden lógico de intervención, evitar que la situación empeore y activar la ayuda necesaria lo antes posible.

El método básico que debe recordar el aspirante es el **PAS: Proteger, Avisar y Socorrer**.

Idea clave	Qué debes entender aquí
PAS	Proteger, avisar y socorrer. Siempre en ese orden
Evaluación	Reconocer riesgos, número de afectados y posibilidades de evacuación.
Objetivo	Evitar que la emergencia se agrave.
Gestión del pasaje	Dar instrucciones claras, mantener la calma y evitar bloqueos o movimientos peligrosos.
Error típico	Socorrer antes de proteger o mover víctimas sin valorar riesgos.



Autobús real de EMT Madrid con accesibilidad desplegada. En una emergencia también hay que considerar la evacuación de personas vulnerables.

Evaluar la situación antes de actuar

Antes de intervenir, el conductor debe hacer una valoración rápida de la emergencia.

Debe preguntarse:

- ¿Hay riesgo de atropello?
- ¿Hay riesgo de incendio?
- ¿El autobús está en una posición peligrosa?
- ¿Hay viajeros heridos?
- ¿Hay personas atrapadas?
- ¿Hay humo, combustible, electricidad o cables?
- ¿La vía está bloqueada?
- ¿Es necesario evacuar?
- ¿Hay personas vulnerables que necesitan ayuda?
- ¿Puedo actuar sin ponerme en peligro?

Esta evaluación debe ser rápida, pero no impulsiva. Actuar sin valorar puede convertir al conductor en una víctima más o agravar la situación.

Método PAS

El método PAS es el esquema básico de actuación ante una emergencia. Su orden es obligatorio desde el punto de vista preventivo:

1. Proteger
2. Avisar
3. Socorrer

No debe alterarse el orden. Primero se evita que el peligro aumente; después se pide ayuda; y, finalmente, se presta la asistencia posible.

1. Proteger

Proteger es siempre el primer paso. Significa asegurar la escena en la medida de lo posible y evitar nuevos daños.

En un autobús, proteger puede incluir:

- detener el vehículo en lugar seguro si es posible,
- accionar freno de estacionamiento,
- cortar contacto si procede,
- activar luces de emergencia,
- señalizar la situación,
- evitar que los viajeros bajen hacia una zona peligrosa,
- impedir que se bloqueen pasillos o puertas,
- alejar al pasaje de humo, fuego o riesgo eléctrico,
- evitar nuevos atropellos,
- valorar si es más seguro permanecer dentro o evacuar.

2. Avisar

Avisar significa pedir ayuda de forma rápida y clara.

La llamada de emergencia debe aportar información útil. No basta con decir “ha habido un accidente”. Hay que comunicar datos concretos:

- lugar exacto o referencia más próxima,
- tipo de incidente,
- número aproximado de afectados,
- si hay heridos graves,
- si hay personas atrapadas,
- si existe fuego, humo o riesgo añadido,
- tipo de vehículo implicado,
- sentido de circulación si procede,
- necesidad de policía, bomberos o asistencia sanitaria.

En España, la referencia básica es el **112** para emergencias.

También debe seguirse el protocolo interno de la empresa cuando corresponda, comunicando la incidencia por los medios establecidos.

3. Socorrer

Socorrer significa prestar la ayuda básica posible, siempre dentro de los conocimientos del conductor y sin invadir funciones sanitarias.

El conductor no debe realizar maniobras para las que no esté preparado. Tampoco debe mover a una víctima si no existe un riesgo mayor que lo justifique, como incendio, riesgo de atropello o peligro inminente.

Socorrer puede incluir:

- tranquilizar a los afectados,
- comprobar si una persona responde,
- pedir a otros viajeros que colaboren sin aglomerarse,
- no mover a lesionados innecesariamente,
- controlar una hemorragia con presión directa si se sabe hacerlo,
- colocar a una persona consciente en posición segura si procede,
- evitar que el pasaje invada la zona de riesgo,
- esperar instrucciones de los servicios de emergencia.

Gestión del pasaje

En un autobús, la emergencia tiene una dimensión colectiva. Aunque solo haya una persona lesionada, el resto del pasaje puede ponerse nervioso, levantarse, bloquear salidas o intentar bajar sin seguridad.

El conductor debe gestionar al grupo.

Debe utilizar instrucciones:

- claras,
- cortas,
- firmes,
- serenas,
- sin gritos innecesarios,
- adaptadas a la situación.

Ejemplos de instrucciones útiles:

- “Permanezcan tranquilos.”
- “No bloqueen el pasillo.”
- “No bajen todavía, estamos valorando la situación.”
- “Salgan por esta puerta de forma ordenada.”
- “Ayuden a dejar paso a las personas mayores.”
- “No muevan a la persona herida.”

La comunicación puede evitar que una emergencia pequeña se convierta en un problema mayor.

Evacuación y coordinación

No toda incidencia exige evacuar. A veces evacuar puede ser más peligroso que permanecer dentro, especialmente si hay tráfico, mala visibilidad o riesgo exterior.

La evacuación debe decidirse con criterio.

Puede ser necesaria cuando exista:

- fuego,
- humo,
- riesgo de incendio,
- riesgo eléctrico,
- posición peligrosa del vehículo,
- peligro de nueva colisión,
- inundación,
- instrucciones de servicios de emergencia,
- imposibilidad de mantener a los viajeros seguros dentro.

Cuando se evacúa, debe hacerse de forma ordenada:

- usando salidas seguras,
- evitando empujones,
- priorizando a personas vulnerables,
- manteniendo despejados pasillos y puertas,
- alejando al pasaje de la zona de riesgo,
- evitando que crucen la calzada sin control,
- agrupando a los viajeros en una zona segura.

Personas vulnerables en una emergencia

El conductor debe prestar especial atención a personas que puedan necesitar ayuda:

- personas mayores,
- menores,
- personas con movilidad reducida,
- viajeros en silla de ruedas,
- personas con discapacidad visual o auditiva,
- embarazadas,
- personas desorientadas,
- viajeros con lesiones o crisis nerviosa.

La prioridad debe ser proteger la vida y evitar nuevos riesgos. Si hay que evacuar, se debe hacer con ayuda y sin improvisar maniobras peligrosas.

Incendio o humo

Ante presencia de humo o fuego, la prioridad es evitar intoxicaciones y quemaduras.

El conductor debe:

- detener el vehículo en lugar seguro si es posible,
- activar emergencias,

- cortar contacto si procede,
- evacuar si hay riesgo para el pasaje,
- avisar al 112,
- usar extintor solo si el foco es pequeño y no pone en peligro al conductor,
- alejar a los viajeros del vehículo,
- evitar que regresen a recoger objetos.

Ojo en el examen:

Los objetos personales nunca son prioridad frente a la vida y la seguridad.

Viajero indispuerto

Si un viajero sufre mareo, pérdida de conocimiento, crisis de ansiedad, caída o posible infarto, el conductor debe actuar con serenidad.

Debe:

- detener el vehículo si es necesario y seguro,
- proteger al afectado y al resto del pasaje,
- pedir ayuda,
- solicitar colaboración de otros viajeros si procede,
- no mover innecesariamente a la persona,
- facilitar información a emergencias,
- seguir instrucciones del 112.

No debe administrar medicamentos ni realizar maniobras para las que no esté formado.

Accidente con otros vehículos o peatones

En caso de accidente con otro vehículo, peatón, ciclista o patinete, la escena puede ser especialmente delicada.

Prioridades:

- evitar nuevos atropellos,
- no abandonar el control del autobús sin asegurar la situación,
- señalizar,
- avisar,
- valorar heridos,
- proteger al pasaje,
- no discutir responsabilidades en el momento,
- colaborar con autoridades y servicios de emergencia.

La determinación de responsabilidades no corresponde resolverla en caliente. La prioridad es la seguridad.

Coordinación con servicios de emergencia

Cuando llegan los servicios de emergencia, el conductor debe colaborar.

Puede aportar información sobre:

- número de viajeros,
- si hay personas heridas,

- dónde se inició el incidente,
- si se ha evacuado,
- si hay personas atrapadas,
- si existe riesgo técnico del vehículo,
- si hay personas vulnerables,
- qué actuaciones se han realizado.

Una información clara ahorra tiempo y mejora la intervención.

Comunicación posterior de la incidencia

Después de la emergencia, normalmente habrá que comunicar la incidencia por los canales establecidos.

Esto es importante para:

- dejar constancia,
- activar asistencia,
- revisar el vehículo,
- analizar riesgos,
- prevenir repetición,
- proteger al conductor y al pasaje,
- mejorar protocolos.

La prevención no termina cuando acaba el incidente. También incluye analizar lo sucedido.

Situación	Riesgo principal	Actuación básica
Colisión leve	Nervios, caídas, tráfico alrededor	Proteger, valorar heridos y avisar si procede.
Incendio o humo	Intoxicación, quemaduras, pánico	Detener, evacuar si es necesario y avisar.
Viajero indispueto	Caída, pérdida de conciencia	Proteger, pedir ayuda y no realizar maniobras imprudentes.
Caída dentro del autobús	Lesión, bloqueo del pasillo	Tranquilizar, no mover si hay sospecha grave y avisar.
Agresión o altercado	Daños personales, pérdida de control	Mantener distancia, pedir apoyo y proteger al pasaje.
Avería en zona peligrosa	Alcance o atropello	Señalizar, mantener control del pasaje y avisar.
Fuego exterior o incidente en vía	Riesgo colectivo	Alejar el vehículo si es posible y seguir instrucciones.

Claves de examen y de servicio real

- El orden correcto es PAS: Proteger, Avisar, Socorrer.
- Proteger siempre va antes que socorrer.
- La calma del conductor transmite seguridad.
- Avisar exige información clara y útil.
- No se debe mover a una víctima salvo riesgo mayor.
- No toda incidencia exige evacuación.
- Evacuar requiere criterio, orden y salidas seguras.
- El pasaje debe gestionarse con instrucciones claras.
- Las personas vulnerables requieren especial atención.
- La prioridad es evitar que la emergencia se agrave.

Errores frecuentes que conviene evitar

- Socorrer antes de proteger.
- Alterar el orden PAS.
- Gritar o dar instrucciones confusas.
- Abrir puertas sin valorar el riesgo exterior.
- Permitir que el pasaje invada la calzada sin control.

- Mover víctimas sin necesidad.
- Usar el extintor si el fuego supera la capacidad de intervención.
- Dejar que los viajeros regresen a por objetos.
- Discutir responsabilidades durante la emergencia.
- No comunicar la incidencia después.

Caso práctico

Tras una colisión leve en una avenida urbana, varios viajeros se levantan nerviosos. Una persona dice que le duele la pierna y otros intentan bajar por la puerta más próxima. Hay tráfico circulando por el lateral del autobús.

El conductor profesional no debe abrir puertas de forma automática ni centrarse solo en la persona lesionada. Primero debe proteger: asegurar el vehículo, valorar el riesgo exterior y evitar que los viajeros bajen hacia el tráfico. Después debe avisar, comunicando lugar, tipo de incidente y posibles heridos. Finalmente, debe socorrer dentro de sus posibilidades, tranquilizando al pasaje y evitando mover a la persona lesionada si no existe un peligro mayor.

Conclusión del caso:

La actuación correcta no es la más impulsiva, sino la más ordenada. El método PAS evita que una emergencia se convierta en una emergencia mayor.

Resumen de repaso rápido

- PAS = Proteger, Avisar, Socorrer.
- El orden no debe alterarse.
- Proteger evita nuevas víctimas.
- Avisar exige información clara.
- Socorrer debe hacerse sin asumir funciones sanitarias.
- La calma del conductor ordena al pasaje.
- Evacuar no siempre es necesario.
- Si se evacúa, debe hacerse con orden y por salidas seguras.
- No se deben mover víctimas salvo riesgo mayor.
- La emergencia termina también con comunicación y análisis posterior.

Pregunta modelo tipo CAP
¿Qué actuación es incorrecta ante una víctima lesionada?
A) No moverla salvo que exista un peligro mayor.
B) Moverla rápidamente siempre para despejar el pasillo.
C) Avisar a emergencias y seguir instrucciones.
Respuesta razonada: la correcta es la B. Mover sin valorar puede agravar lesiones.
Pregunta modelo tipo CAP
¿Cuál es el primer paso correcto ante una emergencia?
A) Proteger la escena y evitar nuevos riesgos.
B) Esperar a que otro actúe.
C) Socorrer de inmediato.
Respuesta razonada: la correcta es la A. Antes de socorrer hay que proteger para evitar nuevas víctimas.

CAPÍTULO 4. DERECHOS DE LOS VIAJEROS, SEGURIDAD VIAL Y PRIMEROS AUXILIOS

El transporte de viajeros se construye sobre tres pilares: **seguridad, accesibilidad y respeto a las personas**. Un conductor profesional no solo maneja un vehículo; también presta un servicio público o colectivo en el que viajan personas con distintas edades, capacidades, necesidades y situaciones.

Por eso, el CAP dedica una atención específica a los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida, a la seguridad vial como cultura preventiva y a los primeros auxilios como respuesta básica ante emergencias.

El Reglamento europeo sobre derechos de los viajeros de autobús y autocar establece normas relativas a los derechos de los pasajeros y presta especial atención a la no discriminación y asistencia a personas con discapacidad o movilidad reducida.

4.1 Derechos de los viajeros con discapacidad o movilidad reducida

Las personas con discapacidad o movilidad reducida tienen derecho a utilizar el transporte en condiciones de dignidad, seguridad y no discriminación. Esto no es una cuestión de cortesía personal ni de buena voluntad del conductor: forma parte de la calidad del servicio y de los derechos del usuario.

La accesibilidad debe entenderse como una parte normal del transporte de viajeros. Un autobús accesible, una rampa operativa, un espacio reservado, una información comprensible y una actitud respetuosa permiten que más personas puedan desplazarse con autonomía.

Idea clave	Qué debes entender aquí
Principio básico	No discriminación y trato digno.
Asistencia	Debe prestarse con seguridad, respeto y utilidad real.
Accesibilidad	La rampa, el arrodillamiento y el espacio reservado forman parte del servicio.
Comunicación	Hay que preguntar, escuchar y explicar con claridad.
Error típico	Tratar la accesibilidad como un favor o una molestia.



Imagen real: rampa desplegada en puerta central/lateral.

La accesibilidad como derecho

La accesibilidad no es una concesión graciosa. Es un derecho de las personas usuarias y una obligación vinculada a la prestación del servicio.

En transporte de viajeros, accesibilidad significa que una persona pueda utilizar el servicio con la mayor autonomía y seguridad posible. Esto incluye:

- acceso al vehículo;
- embarque y desembarque seguros;
- información comprensible;
- espacio reservado;
- trato respetuoso;
- ausencia de discriminación;
- adaptación razonable a las necesidades de la persona;
- correcto funcionamiento de los elementos técnicos.

Solo razones objetivas de seguridad o una imposibilidad material real pueden justificar que una operación no pueda realizarse. Incluso en ese caso, la situación debe explicarse con respeto, claridad y sin culpabilizar a la persona usuaria.

No discriminación y trato digno

El principio básico es que una persona no debe recibir peor trato por su discapacidad, movilidad reducida, edad o necesidad de apoyo.

El trato digno implica:

- hablar directamente a la persona, no solo a su acompañante;
- no infantilizar;
- no invadir su espacio personal;
- no tocar la silla de ruedas, bastón, andador u otro apoyo sin permiso;
- no actuar con prisas innecesarias;
- preguntar antes de ayudar;
- respetar el ritmo de la persona;
- dar información clara;
- evitar comentarios inadecuados.

Cómo prestar ayuda

La mejor ayuda empieza preguntando. No todas las personas necesitan lo mismo.

Algunas personas necesitan apoyo físico, otras solo información verbal, otras tiempo para maniobrar y otras prefieren actuar de forma autónoma.

La secuencia profesional sería:

1. aproximar correctamente el autobús a la parada;
2. comprobar que el entorno es seguro;
3. preguntar a la persona cómo puede ayudar;
4. accionar la rampa o sistema correspondiente;
5. esperar sin presionar;

6. comprobar que el embarque o desembarque se realiza de forma segura;
7. asegurar que el espacio reservado queda disponible;
8. reanudar la marcha sin brusquedad.

Rampa, arrodillamiento y espacio reservado

En autobuses urbanos, la rampa se despliega en la puerta habilitada, normalmente la puerta central o lateral destinada al acceso accesible. No debe ubicarse mentalmente en la puerta delantera si el vehículo no está diseñado así.

El arrodillamiento del autobús ayuda a reducir la altura de acceso. La rampa permite salvar el desnivel entre la acera y el piso del vehículo. El espacio reservado permite que la persona usuaria de silla de ruedas viaje en condiciones más seguras.

El conductor debe conocer el funcionamiento básico de estos elementos y comunicar cualquier anomalía.

Elemento	Función
Rampa	Permite el acceso o salida de personas usuarias de silla de ruedas o con movilidad reducida.
Arrodillamiento	Reduce la altura del vehículo respecto a la acera.
Espacio reservado	Permite viajar con mayor seguridad a personas que necesitan ese espacio.
Señalización interior	Informa sobre uso preferente o reservado.

Información comprensible

El conductor debe procurar que la información sea clara y útil, especialmente cuando hay una incidencia.

Puede ser necesario explicar:

- si la rampa va a desplegarse;
- por qué se debe esperar unos segundos;
- por dónde se realizará el acceso;
- si existe una incidencia técnica;
- si el desembarque es más seguro en otro momento;
- si debe esperar asistencia.

La información debe darse con un lenguaje sencillo, sin tecnicismos innecesarios y sin tono brusco.

Claves de examen y de servicio real

- La accesibilidad es un derecho.
- La persona con discapacidad o movilidad reducida no debe ser discriminada.
- Antes de ayudar, pregunta.
- La ayuda debe ser útil, segura y respetuosa.
- La rampa se despliega en la puerta habilitada, habitualmente central o lateral.
- El espacio reservado forma parte del servicio.
- La prisa no justifica un trato incorrecto.
- Las incidencias técnicas deben comunicarse.
- No debe infantilizarse ni ignorarse a la persona usuaria.
- Accesibilidad también significa información clara.

Errores frecuentes que conviene evitar

- Tratar la accesibilidad como un favor.
- Actuar de prisa sin preguntar.
- Hablar solo al acompañante.
- Tocar una silla de ruedas sin permiso.
- Pensar que la rampa va en la puerta delantera.

- Negar ayuda por comodidad o prisa.
- Culpar al usuario de retrasar el servicio.
- Olvidar comunicar una avería de rampa.
- No comprobar el entorno antes de desplegar la rampa.
- Arrancar con brusquedad tras el embarque.

Caso práctico

Una persona usuaria de silla de ruedas solicita acceso al autobús. El conductor aproxima el vehículo correctamente a la parada, comprueba que no hay obstáculos, acciona el sistema de arrodillamiento si procede y despliega la rampa en la puerta habilitada. Antes de intervenir físicamente, pregunta si necesita ayuda adicional. Una vez dentro, espera a que la persona se sitúe en el espacio reservado y reanuda la marcha con suavidad.

Conclusión:

La profesionalidad se demuestra prestando el servicio con normalidad, respeto y seguridad.

Resumen de repaso rápido

- Accesibilidad = derecho.
- No discriminación = principio básico.
- Ayuda = respeto + seguridad + comunicación.
- Preguntar antes de actuar.
- Rampa = puerta central/lateral habilitada.
- El espacio reservado forma parte del servicio.
- La persona usuaria no debe ser infantilizada.
- La prisa no justifica un trato incorrecto.

Pregunta modelo tipo CAP

¿Cómo debe entenderse la accesibilidad en transporte de viajeros?

A) Como una cuestión ajena al conductor.

B) Como un favor que se presta si no retrasa el servicio.

C) Como parte del servicio y del derecho de las personas usuarias

Respuesta razonada: la correcta es la C. La accesibilidad forma parte de la prestación del transporte.

4.2 Seguridad vial: cultura preventiva del conductor profesional

La seguridad vial no se reduce a conocer señales o cumplir normas de forma mecánica. Para un conductor profesional, la seguridad vial es una **cultura de prevención continua**.

Significa conducir pensando por anticipado, mantener márgenes de seguridad, proteger a los usuarios más vulnerables y adaptar la conducción a las condiciones reales de cada momento.

En CAP, la respuesta correcta suele ser la que prioriza la prevención, el margen de seguridad, la anticipación y la protección de peatones, ciclistas, motoristas, menores, personas mayores y personas con movilidad reducida.

Idea clave	Qué debes entender aquí
Seguridad vial	Actitud permanente de prevención.
Usuarios vulnerables	Peatones, ciclistas, motoristas, menores y personas mayores exigen atención especial.
Buena maniobra	No es la más rápida; es la más segura.
Velocidad	La velocidad legal no siempre es la velocidad segura.
Profesionalidad	Anticipar riesgos antes de que obliguen a reaccionar.



Autobús real de EMT Madrid. La cultura preventiva del conductor se refleja en cada parada, maniobra y decisión.

Norma y adaptación al entorno

Cumplir la norma es obligatorio, pero no siempre suficiente. La conducción profesional exige interpretar el entorno.

Puede ser necesario circular por debajo de la velocidad máxima permitida cuando hay:

- lluvia;
- mala visibilidad;
- tráfico denso;
- paso de peatones próximo;
- zona escolar;
- parada con viajeros;
- ciclistas o patinetes;
- obras;

- vehículos mal estacionados;
- calzada estrecha;
- alta ocupación de viajeros.

Idea clave:

La velocidad legal no siempre es la velocidad segura. La velocidad debe adaptarse a las circunstancias.

Responsabilidad ampliada del conductor de autobús

El conductor de autobús tiene una responsabilidad ampliada porque controla un vehículo pesado y transporta personas.

Debe proteger:

- a los viajeros;
- a peatones;
- a ciclistas;
- a motoristas;
- a menores;
- a personas mayores;
- a personas con discapacidad o movilidad reducida;
- al resto de vehículos;
- a sí mismo.

Esto obliga a extremar la prudencia en zonas de mayor riesgo.

Usuarios vulnerables

Los usuarios vulnerables son aquellos que, en caso de accidente, tienen más probabilidad de sufrir daños graves.

Entre ellos están:

- peatones;
- ciclistas;
- usuarios de patinetes;
- motoristas;
- menores;
- personas mayores;
- personas con discapacidad;
- personas con movilidad reducida.

En ciudad, estos usuarios pueden aparecer de forma inesperada: cruzan entre vehículos, circulan por carriles próximos, se sitúan en ángulos muertos o se mueven cerca de las paradas.

El conductor profesional debe dejar margen adicional.

Paradas, pasos de peatones y zonas escolares

Las paradas son puntos de especial riesgo porque concentran viajeros, peatones y maniobras del autobús.

El conductor debe prestar atención a:

- personas que corren para alcanzar el autobús;
- viajeros que cruzan por delante;

- ciclistas que adelantan por la derecha o invaden el carril bus;
- el espacio de frenado al aproximarse a la marquesina;
- los viajeros de pie que aún no se han sujetado antes de iniciar la marcha.
- vehículos mal estacionados;
- personas mayores subiendo o bajando;
- menores cerca de la calzada;
- usuarios que no miran antes de cruzar.

En pasos de peatones y zonas escolares debe reducirse la velocidad y aumentar la observación. La prioridad no es mantener ritmo, sino evitar el riesgo.

Giros, ángulos muertos y maniobras

Por las dimensiones del autobús, los ángulos muertos son zonas críticas donde la visibilidad del conductor se reduce por completo. En giros cerrados e intersecciones, es obligatorio anticipar el movimiento abriendo la trayectoria con suavidad, realizando barridos constantes con los espejos retrovisores y prestando especial atención a las motocicletas y patinetes que puedan posicionarse en los laterales.

En giros y maniobras debe tenerse especial cuidado con:

- peatones en esquinas;
- bicicletas;
- motos;
- patinetes;
- vehículos que se colocan junto al autobús;
- mobiliario urbano;
- marquesinas;
- bordillos;
- señalización;
- retrovisores;
- parte trasera del vehículo.

Una maniobra profesional debe realizarse despacio, observando y dejando margen.

Ojo:

La mejor maniobra no es la más rápida. Es la que se realiza con seguridad.

Distancia de seguridad y margen de reacción

A mayor masa del vehículo, mayor es la distancia necesaria para detenerlo. El conductor profesional nunca debe calcular su distancia basándose en las capacidades de un turismo. Mantener un margen amplio con el vehículo precedente permite reaccionar ante imprevistos de forma progresiva, evitando frenazos que pongan en peligro la estabilidad del pasaje.

Mantener margen permite:

- observar mejor;
- frenar de forma progresiva;
- evitar alcances;
- proteger a los viajeros;

- reducir estrés;
- mejorar confort;
- ganar tiempo de reacción.

Circular demasiado cerca del vehículo anterior obliga a reaccionar tarde y aumenta el riesgo.

Seguridad interior del pasaje

La conducción preventiva no solo evita colisiones externas, sino también accidentes internos. Una frenada brusca, un acelerón al salir de una parada o tomar una rotonda a velocidad inadecuada son las causas principales de caídas y contusiones en personas de pie o de edad avanzada.

Una conducción brusca puede provocar:

- caídas;
- golpes;
- lesiones;
- pérdida de equilibrio;
- quejas;
- inseguridad;
- mayor tensión en el servicio.

El conductor profesional debe evitar aceleraciones, frenadas y giros bruscos, especialmente cuando hay viajeros de pie, personas mayores o personas con movilidad reducida.

Cultura preventiva

La cultura preventiva consiste en no esperar a que el peligro sea evidente. El conductor profesional se adelanta.

Ejemplos de cultura preventiva:

- reducir velocidad antes de una zona escolar;
- no forzar un semáforo;
- dejar margen a un ciclista;
- no cerrar el paso a una moto;
- aproximarse suavemente a la parada;
- esperar a que el viajero se sujete antes de arrancar;
- no discutir durante la conducción;
- comunicar anomalías;
- adaptar la conducción a la lluvia;
- priorizar seguridad sobre prisa.

Claves de examen y de servicio real

- Seguridad vial = prevención constante.
- Cumplir la norma es necesario, pero hay que adaptarse al entorno.
- La velocidad legal no siempre es segura.
- Los usuarios vulnerables requieren margen extra.
- La maniobra correcta es la más segura, no la más rápida.
- En paradas hay que extremar la observación.
- Los ángulos muertos exigen especial cuidado.

- La distancia de seguridad protege al pasaje.
- La conducción suave también es seguridad vial.
- La prisa nunca debe imponerse a la seguridad.
- La velocidad segura siempre está supeditada al entorno, no solo a la señalización.
- Los ángulos muertos exigen una observación activa y constante mediante los espejos antes de cualquier maniobra.
- El confort de los pasajeros en el interior es el reflejo directo de la seguridad exterior.

Errores frecuentes que conviene evitar

- Confundir seguridad vial con obedecer señales únicamente.
- Pensar que se debe circular siempre al máximo permitido.
- Creer que la maniobra válida es la que sale rápido.
- Olvidar peatones y ciclistas en giros.
- No tener en cuenta ángulos muertos.
- Circular demasiado cerca del vehículo anterior.
- Arrancar sin que los viajeros estén preparados.
- Priorizar horario sobre seguridad.
- Pensar que los usuarios vulnerables “deben apartarse”.
- Conducir igual con lluvia, tráfico denso o zona escolar.

Caso práctico

Un conductor circula con algo de retraso y se aproxima a una zona escolar a la hora de salida. Hay menores en la acera, vehículos en doble fila y personas cruzando cerca del paso de peatones.

Aunque la velocidad máxima permitida sea superior, la cultura preventiva exige reducir claramente la velocidad, aumentar la observación, cubrir el freno, evitar maniobras bruscas y dejar margen suficiente.

Conclusión:

La seguridad vial profesional consiste en adaptar la conducción al riesgo real, no en limitarse a cumplir formalmente la señal.

Resumen de repaso rápido

- Seguridad vial = prevención permanente.
- La velocidad debe adaptarse al entorno.
- La velocidad legal no siempre es segura.
- Usuarios vulnerables = prudencia extra.
- Paradas y pasos de peatones son puntos críticos.
- La distancia de seguridad evita frenazos.
- Los ángulos muertos exigen observación.
- La conducción suave protege al pasaje.
- La prisa no justifica el riesgo.
- La mejor maniobra es la más segura.

Pregunta modelo tipo CAP

¿Cuál es la mejor maniobra profesional?

A) La más rápida.

B) La que evita perder tiempo.

C) La que se realiza con mayor seguridad.

La correcta es la C. En transporte de viajeros, seguridad y control son prioritarios.

4.3 Situaciones de emergencia y primeros auxilios

Cuando ocurre una incidencia con heridos, el conductor se convierte en el primer eslabón de la cadena de supervivencia. Su actuación inicial debe ser precisa y limitada a sus conocimientos, evitando agravar la situación

Los primeros auxilios forman parte del repertorio básico del conductor profesional. No para sustituir a médicos, sanitarios, bomberos o policías, sino para actuar de forma útil y segura hasta que llegue ayuda especializada.

En primeros auxilios, tan importante como saber qué hacer es saber qué **no** hacer. Una actuación precipitada puede empeorar una lesión, crear nuevas víctimas o dificultar la intervención de los servicios de emergencia.

La DGT resume la actuación ante un accidente mediante la conducta PAS: **Proteger, Avisar y Socorrer**. Cruz Roja también recoge este esquema como pauta básica de intervención ante accidentes: proteger el lugar, avisar a los servicios de emergencia y socorrer a las víctimas.

Idea clave	Qué debes entender aquí
Primeros auxilios	Ayuda inicial limitada y segura.
Autoprotección	No hay auxilio válido si crean nuevas víctimas.
Límite profesional	No se improvisan maniobras desconocidas o invasivas.
PAS	Proteger, avisar y socorrer.
Objetivo	Mantener la seguridad hasta la llegada de ayuda especializada.

Proteger y avisar también son primeros auxilios

Aplicando el método PAS (Proteger, Avisar, Socorrer), la asistencia médica comienza garantizando la seguridad del lugar y comunicando los datos exactos al 112. Intentar atender a un herido en mitad de la calzada sin señalizar pone en riesgo la vida de la víctima y la del propio conductor.

A veces se piensa que primeros auxilios significa tocar inmediatamente a la víctima. Es un error.

Proteger y avisar también forman parte del auxilio. Si la escena no está protegida, puede haber más víctimas. Si no se avisa, la ayuda especializada no llega.

Antes de intervenir directamente sobre una persona, el conductor debe:

- asegurar el vehículo;
- evitar nuevos atropellos o caídas;
- mantener despejados pasillos y salidas;
- impedir aglomeraciones;
- avisar al 112;
- comunicar ubicación y gravedad;
- seguir instrucciones de los servicios de emergencia.

Valoración inicial

Tras proteger y avisar, la valoración básica consiste en comprobar información esencial:

- si la persona responde;
- si respira con normalidad;
- si hay sangrado importante;
- si hay dolor intenso;

- si ha perdido el conocimiento;
- si existe riesgo de lesión grave;
- si hay varias personas afectadas.

Persona inconsciente: Comprobar si respira. Si lo hace, colocarla en Posición Lateral de Seguridad (PLS) siempre que no se sospechen lesiones cervicales o medulares.

Hemorragias: Aplicar presión directa sobre la herida con gasas o paños limpios. No realizar torniquetes salvo en situaciones extremas de amputación o indicación expresa del 112.

Crisis de ansiedad: Apartar a la persona del foco de tensión, hablarle con tono sereno, invitarla a respirar de forma pausada y evitar las aglomeraciones de pasajeros a su alrededor.

Esta información será muy útil para el 112.

El conductor no debe hacer diagnósticos médicos. Debe observar y comunicar datos claros.

Ejemplo de información útil al 112:

“Autobús detenido en la avenida X, sentido Y. Una viajera ha caído dentro del vehículo. Está consciente, responde, tiene dolor en la cadera y no la hemos movido. Hay pasajeros alrededor, pero la zona está controlada”.

Qué no debe hacerse

En primeros auxilios, evitar errores es fundamental.

No debe hacerse:

- mover a una víctima sin necesidad;
- dar agua, comida o medicación a una persona inconsciente o aturdida;
- quitar el casco a un motorista salvo indicación especializada o necesidad vital clara;
- levantar a una persona caída “para despejar”;
- realizar maniobras desconocidas;
- abandonar al resto del pasaje sin control;
- permitir aglomeraciones;
- asumir funciones sanitarias;
- discutir responsabilidades en ese momento;
- retrasar la llamada al 112.

Nunca dar de beber ni de comer a una persona herida o inconsciente.

No administrar medicamentos de ningún tipo.

No mover ni trasladar a un herido grave (especialmente en accidentes de tráfico) a menos que exista un peligro de muerte inminente como un incendio o riesgo de atropello.

Regla de oro:

No agravar la situación.

Control del entorno dentro del autobús

En un autobús, la víctima no está aislada. Hay más personas alrededor.

El conductor debe gestionar el entorno:

- mantener libre el pasillo;
- evitar curiosos alrededor de la víctima;

- pedir calma;
- facilitar ventilación si procede;
- impedir que se empuje o se bloquee una salida;
- pedir colaboración concreta a una persona si es necesario;
- proteger la intimidad de la víctima;
- mantener comunicación con central o emergencias.

Una frase clara puede ayudar mucho:

“Por favor, dejen espacio, mantengan el pasillo libre y permanezcan tranquilos. Ya hemos avisado a emergencias”.

Caídas dentro del autobús

Las caídas de viajeros son una de las incidencias más relevantes en transporte urbano.

Ante una caída:

- detener el vehículo si es necesario y seguro;
- proteger a la persona;
- preguntar si responde;
- no levantarla de inmediato;
- valorar dolor, mareo o golpe;
- avisar si procede;
- evitar aglomeraciones;
- comunicar la incidencia.

Si hay sospecha de lesión, dolor fuerte, golpe en cabeza, pérdida de conocimiento o imposibilidad de moverse, no debe levantarse a la persona sin indicación sanitaria.

Hemorragias

Ante una hemorragia importante, lo básico es pedir ayuda y, si se sabe hacer, aplicar presión directa sobre la herida con gasas, paños limpios o material disponible.

No debe retirarse continuamente el primer apósito empapado; si es necesario, se colocan más capas encima.

El conductor debe actuar dentro de su formación y siguiendo instrucciones del 112.

Persona inconsciente

Ante una persona aparentemente inconsciente:

1. proteger la zona;
2. avisar al 112;
3. comprobar si responde;
4. comprobar si respira;
5. seguir las instrucciones del 112;
6. actuar solo dentro de la formación recibida.

No debe dársele agua, comida ni medicamentos. Tampoco debe levantarse a la persona para “espabilarla”.

Crisis de ansiedad o alteración nerviosa

En un autobús puede haber personas con crisis de ansiedad, desorientación o fuerte nerviosismo.

La actuación debe ser serena:

- hablar con calma;
- retirar estímulos si es posible;
- evitar aglomeraciones;
- no ridiculizar;
- no sujetar físicamente salvo riesgo claro;
- pedir ayuda si la situación no se controla;
- proteger al resto del pasaje.

Coordinación con el 112 y servicios de emergencia

La llamada al 112 debe ser clara. Hay que aportar:

- ubicación exacta;
- tipo de incidente;
- número de personas afectadas;
- estado aparente de la víctima;
- si respira o responde;
- riesgos existentes;
- acceso al lugar;
- si el autobús está detenido de forma segura;
- datos que solicite el operador.

El conductor debe seguir las instrucciones recibidas y transmitir las con calma.

Claves de examen y de servicio real

- Proteger y avisar forman parte del auxilio.
- El orden PAS no debe alterarse.
- No hay ayuda válida si se crean nuevas víctimas.
- No se deben improvisar maniobras desconocidas.
- No se debe mover a una víctima salvo riesgo mayor.
- No se debe dar agua a una persona inconsciente.
- El 112 necesita información clara.
- Controlar el entorno también ayuda.
- El conductor no sustituye al personal sanitario.
- La prudencia es parte de los primeros auxilios.

Errores frecuentes que conviene evitar

- Socorrer sin proteger.
- No avisar al 112.
- Mover a una víctima sin valorar riesgos.
- Dar agua a una persona inconsciente.
- Levantar rápidamente a alguien que ha caído.
- Realizar maniobras sin formación.
- Permitir que el pasaje se aglomere.
- No comunicar datos útiles.
- Asumir funciones sanitarias.
- Pensar que “hacer algo” siempre es mejor que actuar con prudencia.

Caso práctico

Tras una frenada brusca, una viajera cae al suelo y parece aturdida. Algunos pasajeros se acercan, otros preguntan si pueden continuar el viaje y una persona intenta levantarla.

El conductor debe proteger la situación, detener el vehículo si es necesario y seguro, mantener el pasillo libre, pedir calma, comprobar si la viajera responde, avisar o pedir apoyo según la gravedad y evitar que la levanten sin valorar la situación. Si se contacta con el 112, debe aportar datos claros y seguir instrucciones.

Conclusión:

La ayuda correcta no siempre es la más rápida. Es la que evita agravar la situación.

Resumen de repaso rápido

- Primeros auxilios = ayuda inicial prudente.
- PAS = Proteger, Avisar, Socorrer.
- Proteger y avisar también salvan.
- No agravar la situación es la regla de oro.
- No mover víctimas salvo riesgo mayor.
- No dar agua a personas inconscientes.
- El 112 necesita datos claros.
- Controlar el entorno del autobús es esencial.
- El conductor no sustituye a sanitarios.
- La calma y la prudencia son parte de la actuación profesional.
-

Pregunta modelo tipo CAP

Ante una persona aparentemente inconsciente, ¿qué actuación es correcta?

A) Darle agua y levantarla despacio.

B) Proteger, avisar, valorar respuesta y respiración y actuar dentro de la formación recibida.

C) Esperar sin avisar.

Respuesta razonada: la correcta es la B. La prioridad es proteger, avisar y valorar sin realizar maniobras imprudentes.

ANEXO I. Glosario rápido del aspirante

Este glosario no sustituye al estudio de cada tema, pero ayuda a fijar conceptos, repasar antes de los test y detectar palabras trampa habituales en el examen CAP.

Concepto	Definición práctica para el examen
CAP	Certificado de Aptitud Profesional. Acredita formación profesional complementaria al permiso de conducción.
Cadena cinemática	Conjunto de elementos que transmiten la fuerza desde el motor o sistema motriz hasta las ruedas.
Par motor	Fuerza de giro disponible. Ayuda a mover la masa del vehículo, especialmente en arrancadas y pendientes.
Potencia	Capacidad de realizar trabajo en un tiempo determinado. Permite desarrollar o mantener velocidad.
Zona útil del motor	Franja de funcionamiento donde el motor trabaja con fuerza suficiente, consumo razonable y menor desgaste.
Freno de servicio	Freno principal del vehículo. Reduce la velocidad y detiene el autobús mediante fricción.
Fading	Pérdida de eficacia de frenada por exceso de temperatura en el sistema de freno de servicio.
Retardador / ralentizador	Sistema auxiliar de retención que ayuda a controlar la velocidad y protege al freno principal en descensos.
ABS	Sistema antibloqueo. Evita el bloqueo de ruedas en frenada intensa y ayuda a conservar dirección.
ASR	Control de tracción. Reduce patinamientos de las ruedas motrices al acelerar, especialmente con baja adherencia.
EBS	Sistema electrónico de frenado. Gestiona electrónicamente la orden y distribución de frenada.
ESP / ESC	Control de estabilidad. Interviene si detecta pérdida de trayectoria, subviraje, sobreviraje o riesgo de derrape.
Dirección	Sistema que permite orientar la trayectoria del autobús con precisión y seguridad.
Suspensión	Sistema que mantiene contacto de las ruedas con la calzada, absorbe irregularidades y mejora estabilidad y confort.
Conducción eficiente	Uso inteligente de la energía: anticipar, evitar acelerones y frenazos, y mantener continuidad sin sacrificar seguridad.
Inercia	Tendencia del vehículo a seguir en movimiento. Bien utilizada permite ahorrar energía sin perder control.
Tacógrafo	Dispositivo que registra conducción, pausas, descansos, disponibilidad y otros datos de actividad.
Pausa	Interrupción de la conducción continuada. Tras 4 h 30 min, la pausa es de 45 min o 15 + 30 min.
Descanso	Período de libre disposición para recuperación del conductor. No equivale a una simple pausa.
Servicio regular	Servicio prestado con condiciones previamente establecidas: itinerario, paradas, horario, calendario o frecuencia.
Regular de uso general	Servicio regular abierto al público general, como una línea urbana o interurbana.
Regular de uso especial	Servicio regular destinado a un colectivo concreto, como escolares o trabajadores.
Servicio discrecional	Servicio contratado para un grupo o viaje concreto, sin funcionar como línea abierta al público.
SOV	Seguro Obligatorio de Viajeros. Protege al viajero por daños corporales en transporte público colectivo.
PMR	Persona con movilidad reducida. Debe recibir trato digno, no discriminación y asistencia segura cuando proceda.
Accesibilidad	Derecho y condición del servicio que permite utilizar el transporte con autonomía, seguridad e información adecuada.
PAS	Proteger, Avisar y Socorrer. Orden básico de actuación ante una emergencia.
Usuario vulnerable	Peatón, ciclista, motorista, menor, persona mayor o persona con discapacidad/movilidad reducida.
Primeros auxilios	Ayuda inicial prudente hasta la llegada de asistencia especializada, sin improvisar maniobras desconocidas.
Riesgo laboral vial	Riesgo derivado de que la vía y el autobús son también lugar de trabajo del conductor.
Fatiga	Disminución del rendimiento físico y mental por esfuerzo, falta de descanso, monotonía o tensión acumulada.
Somnolencia	Estado de sueño o desconexión que puede provocar micro sueños y pérdida crítica de atención.
Estrés	Tensión sostenida que puede empeorar decisiones, trato al usuario, autocontrol y seguridad de conducción.

ANEXO II. Decálogo para responder bien un test CAP

El examen CAP no premia solo memorizar frases. Premia elegir la respuesta más profesional, preventiva y coherente con la seguridad del servicio. Este decálogo resume la lógica que se repite en todo el manual.

Regla	Aplicación práctica
1	Prioriza siempre la seguridad sobre la prisa. Si una opción ahorra tiempo, pero aumenta riesgo, normalmente será incorrecta.
2	Busca anticipación, suavidad y margen. En conducción profesional, llegar antes al problema suele ser mejor que reaccionar tarde.
3	Recuerda que la tecnología ayuda, pero no hace milagros. ABS, ASR, EBS, ESP o retardador no sustituyen velocidad adecuada ni distancia.
4	En transporte de viajeros piensa también en el interior: viajeros de pie, personas mayores, caídas, puertas, rampa y confort.
5	Distingue conceptos parecidos: pausa no es descanso, CAP no es permiso, regular no siempre significa abierto a todo el mundo.
6	Ante accesibilidad, la respuesta correcta une derecho, dignidad, seguridad y comunicación previa. Antes de ayudar, pregunta.
7	En emergencias respeta el orden PAS: primero proteger, después avisar y finalmente socorrer dentro de tu formación.
8	Desconfía de los absolutos: “siempre”, “nunca”, “en cualquier caso”, “solo”. Muchos esconden respuestas trampa.
9	Cuando aparezcan usuarios vulnerables, aumenta margen: peatones, ciclistas, motoristas, menores, mayores y PMR.
10	No estudies solo la respuesta correcta. Entiende por qué las otras opciones son peligrosas, incompletas o poco profesionales.

Mini método para resolver una pregunta difícil

- Lee primero qué te están preguntando realmente: definición, finalidad, actuación correcta o error a evitar.
- Elimina respuestas que aumenten riesgo, comodidad del conductor a costa del usuario o incumplimiento de normas.
- Si dudas entre una respuesta rápida y una preventiva, normalmente la preventiva es la lógica CAP.
- Comprueba si la opción respeta seguridad exterior, seguridad interior, normativa, accesibilidad y control del vehículo.

ANEXO III. Casos integrados de razonamiento CAP

Estos casos sirven para entrenar el pensamiento profesional. El objetivo no es memorizar una frase, sino aprender a razonar como conductor/a de autobús: identificar riesgo, anticipar, proteger al pasaje y elegir la actuación más segura.

Caso	Situación	Razonamiento profesional	Trampa a evitar
1. Salida de parada con alta ocupación	El autobús va lleno y varios viajeros siguen buscando sujeción.	Esperar el momento seguro, observar espejos y entorno, cerrar puertas con control y arrancar progresivamente.	Salir deprisa para no perder tiempo.
2. Semáforo próximo en rojo	El conductor podría acelerar unos metros antes de detenerse.	Levantar el pie con antelación, aprovechar inercia y frenar de forma progresiva.	Acelerar para frenar tarde.
3. Descenso prolongado	El vehículo gana velocidad y el freno de servicio acumula temperatura.	Elegir velocidad antes de la bajada y utilizar retención/retardador, reservando el freno principal.	Bajar rápido confiando en el pedal.
4. Lluvia y salida desde parada	La rueda motriz puede patinar al acelerar.	Acelerar suavemente, aprovechar ASR como ayuda y mantener distancia.	Pensar que el ASR permite acelerar fuerte.
5. Persona usuaria de silla de ruedas	Solicita acceso en una parada con rampa habilitada.	Aproximar bien, comprobar entorno, preguntar, desplegar rampa central/lateral y actuar con calma.	Tratar la accesibilidad como una molestia o favor.
6. Peatón dudando en un paso	La persona aún no ha pisado la calzada, pero puede cruzar.	Reducir, observar y prepararse para detenerse suavemente.	Mantener velocidad por tener prioridad aparente.
7. Vibración nueva en el vehículo	El autobús sigue circulando pero se percibe una anomalía.	Comunicar la incidencia por el procedimiento establecido y no normalizar el síntoma.	Seguir hasta que “aguante”.
8. Fatiga al final del turno	El conductor nota menor atención e irritabilidad.	Reconocer el riesgo, respetar descansos y comunicar si afecta a la seguridad.	Compensarlo solo con café o experiencia.
9. Colisión leve con pasajeros nerviosos	Algunos viajeros intentan bajar hacia una zona con tráfico.	Aplicar PAS: proteger, avisar y socorrer. Controlar pasillo y salidas antes de evacuar.	Abrir puertas sin valorar el exterior.
10. Viajera caída dentro del autobús	Está aturdida y otros quieren levantarla.	Proteger, evitar aglomeraciones, valorar respuesta/respiración y avisar si procede.	Levantarla rápido para despejar.
11. Servicio discrecional escolar	Un autocar se contrata para una excursión con origen y destino pactados.	Identificarlo como servicio discrecional si responde a viaje concreto contratado para grupo.	Confundir itinerario pactado con servicio regular abierto.
12. Zona escolar con horario ajustado	Hay menores, doble fila y peatones cerca de la calzada.	Reducir velocidad, aumentar observación y priorizar usuarios vulnerables.	Circular al límite legal por llevar retraso.

ANEXO IV. Cuadro maestro de errores frecuentes

En CAP se falla muchas veces por elegir respuestas que parecen rápidas o cómodas, pero no son profesionales. Este cuadro reúne los errores más repetidos tras la ampliación de todos los apartados.

Tema	Error frecuente	Respuesta profesional
Cadena cinemática	Creer que más revoluciones siempre significa mejor rendimiento.	Usar la fuerza justa, en la zona útil y con progresividad.
Frenos auxiliares	Pensar que el retardador sustituye totalmente al freno principal.	Entenderlo como ayuda de retención y protección frente al sobrecalentamiento.
ABS	Afirmar que siempre reduce la distancia de frenado.	Recordar que su función principal es evitar bloqueo y conservar dirección.
ASR	Acelerar bruscamente porque existe control de tracción.	El ASR ayuda, pero la aceleración correcta sigue siendo suave.
EBS/ESP	Creer que corrigen cualquier exceso de velocidad o mala maniobra.	Son ayudas electrónicas dentro de los límites físicos de adherencia y estabilidad.
Dirección y suspensión	Pensar que solo influyen en comodidad.	También son seguridad activa: control, contacto con calzada y estabilidad.
Conducción eficiente	Confundir eficiencia con ir siempre lento o no acelerar nunca.	Ahorrar es evitar energía desperdiciada sin comprometer seguridad ni confort.
Normativa social	Memorizar cifras sin entender la finalidad.	El objetivo es reducir fatiga, ordenar actividad y proteger seguridad.
Pausa y descanso	Confundir pausa de conducción con descanso diario o semanal.	La pausa interrumpe conducción; el descanso recupera al conductor.
Servicios de viajeros	Confundir regular, regular de uso especial y discrecional.	Fijarse en apertura al público, colectivo destinatario y forma de contratación.
Riesgos laborales	Limitar el accidente laboral a colisiones graves.	Incluir caídas, ergonomía, estrés, agresiones, paradas y maniobras.
Aptitud física y mental	Creer que experiencia compensa fatiga o sueño.	La fatiga afecta a cualquier conductor y se corrige con descanso real.
Medicamentos	Pensar que por ser legales no afectan a la conducción.	Leer indicaciones y valorar compatibilidad con la actividad profesional.
Emergencias	Socorrer antes de proteger.	Aplicar siempre PAS: Proteger, Avisar y Socorrer.
Accesibilidad	Actuar de prisa sin preguntar o ubicar mentalmente la rampa en la puerta delantera.	Preguntar, respetar, desplegar en puerta habilitada central/lateral y actuar con seguridad.
Seguridad vial	Circular al límite legal aunque el entorno aconseje menos velocidad.	La velocidad segura depende de tráfico, clima, usuarios vulnerables y margen.
Primeros auxilios	Mover víctimas o dar agua a una persona inconsciente.	No agravar: proteger, avisar, valorar y actuar dentro de la formación recibida.

ANEXO V. Plan de estudio recomendado en 14 sesiones

Este plan está pensado para aula online, repaso individual o sesiones presenciales. La clave es alternar teoría, explicación razonada y test. No conviene estudiar todo de golpe: el CAP se asimila mejor por bloques y con ejemplos reales de servicio.

Sesión	Bloque	Objetivo	Tarea recomendada
1	Presentación + lectura del programa	Entender estructura del CAP y cómo se responden preguntas de examen.	Leer presentación y hacer un test diagnóstico breve.
2	Cadena cinemática	Motor, par, potencia, convertidor, caja, transmisión, diferencial y neumáticos.	Dibujar el recorrido de la fuerza hasta las ruedas.
3	Frenos y sistemas auxiliares	Freno de servicio, fading, retardador y retención.	Resolver preguntas sobre descenso prolongado.
4	ABS, ASR, EBS, ESP + dirección/suspensión	Distinguir ayudas electrónicas y elementos de seguridad activa.	Repasar infografías y explicar cada sistema en voz alta.
5	Conducción eficiente	Anticipación, inercia, continuidad, motor, ralentí, neumáticos y eléctricos.	Comparar conductor eficiente vs conductor brusco.
6	Anticipación y riesgo del tráfico	Observación, usuarios vulnerables, prioridad y adaptación al entorno.	Practicar casos de pasos de peatones, glorietas y paradas.
7	Reglamentación social	CAP, tacógrafo, tiempos, pausas y descansos.	Memorizar 4 h 30 min, 45 min y fraccionamiento 15 + 30.
8	Transporte de viajeros	Regular, uso general, uso especial, discrecional, SOV, documentación y calidad.	Clasificar ejemplos reales de servicios.
9	Riesgos laborales del conductor	Riesgo vial-laboral, ergonomía, estrés, agresiones y paradas.	Hacer lista de riesgos en una jornada urbana.
10	Aptitud física y mental	Fatiga, sueño, alimentación, alcohol, drogas, medicamentos y estrés.	Responder preguntas trampa sobre café, experiencia y medicamentos.
11	Emergencias y método PAS	Proteger, avisar, socorrer, evacuación y gestión del pasaje.	Simular llamada al 112 con datos útiles.
12	Derechos y accesibilidad	PMR, no discriminación, rampa, arrodillamiento, espacio reservado e información.	Practicar caso de silla de ruedas en parada.
13	Seguridad vial y primeros auxilios	Usuarios vulnerables, cultura preventiva, valoración inicial y qué no hacer.	Resolver casos de caída interior y persona inconsciente.
14	Repaso global y simulacro	Integrar todo: mecánica, conducción, normativa, salud, emergencias y viajeros.	Simulacro tipo CAP + revisión de errores frecuentes.

Cómo usar este plan

- Primero estudia el bloque y subraya ideas clave, no solo frases sueltas.
- Después responde test por tema y analiza por qué fallas.
- Cada tres sesiones, repasa los errores frecuentes del Anexo IV.
- La última sesión debe ser un simulacro y una revisión de razonamiento, no solo de nota.

Conclusión final

Este manual se ha trabajado para ser una guía de estudio pensada para que el aspirante comprenda la profesión de conductor/a de autobús desde una perspectiva completa: técnica, preventiva, normativa, humana y de servicio público.

A lo largo del libro se ha trabajado la cadena cinemática, los sistemas de frenado y estabilidad, la dirección y suspensión, la conducción eficiente, la anticipación del riesgo, la normativa social, la reglamentación de viajeros, la prevención de riesgos laborales, la aptitud física y mental, la gestión de emergencias, la accesibilidad, la seguridad vial y los primeros auxilios.

La idea central que debe quedar clara es que el CAP no busca únicamente que una persona memorice datos para aprobar un examen. Busca que entienda la lógica profesional que hay detrás de cada respuesta: proteger vidas, conducir con suavidad, cuidar el vehículo, respetar la norma, tratar correctamente al viajero y actuar con serenidad ante una incidencia.

En transporte de viajeros, cada decisión del conductor tiene una consecuencia. Una aceleración, una frenada, una mirada al espejo, una aproximación a una parada, una respuesta ante una persona con movilidad reducida o una llamada al 112 forman parte de la misma cultura profesional: seguridad, respeto y prevención.

UGT EMT Madrid apuesta por una formación útil, cercana y seria. Este material pretende ayudar a aprobar, pero también a llegar mejor preparado al oficio. Porque un buen conductor o conductora no es quien actúa deprisa, sino quien sabe anticipar, valorar riesgos y tomar decisiones seguras incluso cuando el servicio se complica.

El mejor consejo final para el alumnado es sencillo: no estudies solo para acertar una opción; estudia para entender por qué esa opción es la más segura, la más profesional y la más respetuosa con las personas que vas a transportar.

Idea final de repaso

- Seguridad antes que prisa.
- Anticipación antes que reacción.
- Suavidad antes que brusquedad.
- Respeto antes que rutina.
- Prevención antes que improvisación.

Advertencia metodológica y de fiabilidad

Este libro persigue una explicación clara y seria del temario CAP de viajeros. En los apartados normativos se ha seguido la normativa básica aplicable y el enfoque típico del examen. Aun así, las normas pueden actualizarse, por lo que cualquier revisión legislativa posterior debe contrastarse con el texto oficial vigente.