

LOS MUERTOS **HAN BAJADO UN 50%** DESDE 2001

La década de la Seguridad Vial

El Permiso por Puntos y el nuevo Código Penal, claves ♦ Hemos pasado de las colas a la ventanilla virtual ♦ Se han dado grandes pasos en movilidad ♦ Los coches, más seguros y ecológicos ♦ En deporte, arrasamos ♦ ...Y los planes para seguir rebajando las cifras en la próxima década

Suscríbese a "Tráfico y Seguridad Vial"
¡Solo 8,25 euros al año!



Los niños cuentan sus tragedias en carretera

¿De verdad necesitamos tener coche?



Las claves para convertirse en un motorista "10"

- 3** Nueva década con nuevos objetivos
- 4** La Locura
- 5** El Maletero
- 8** El Escaner: Relación entre velocidad de circulación y accidentes de tráfico
- 9** Mi Carril: H de P

REPORTAJES

- 10** En Portada: Una década de seguridad vial
- 18** Nueva estrategia española de seguridad vial 2010-2020
- 22** Balance de la accidentalidad en 2010
- 24** Uno de cada 10 niños sufre lesiones graves que cambian totalmente su vida
- 30** Diez claves para ir seguro en moto
- 34** Los primeros crash-test a eléctricos confirman que son seguros
- 36** Mercedes: 125 años aportando seguridad
- 38** Uno de cada cuatro conductores no ve bien
- 40** Algunas medidas de bajo coste pueden evitar muchos accidentes
- 43** SV Internacional
- 54** Aesleme: Veinte años de concienciación
- 46** La mitad de los tramos más peligrosos están en siete carreteras
- 48** ¿De verdad necesitamos coche o podríamos vivir sin él?
- 53** Tráfico del Motor: Diez opciones para afrontar mejor la crisis
- 56** Banco de Pruebas: Volkswagen "Passat" 2.0 TDI, Hyundai "ix20" 1.4 CRDI, Citroën "C4" 1.6 HDI 110 CV y Toyota "Auris" 1.8 HSD
- 58** Noticias del Motor.
- 60** La Entrevista: A Carlos Iglesias, actor y director de cine
- 63** Cartas
- 66** Salud Vial: Restricciones en la circulación para prevenir accidentes de los mayores.



10 Una década muy segura

Hacemos un repaso de lo que ha ocurrido en la seguridad vial desde 2001 a 2010, una década en la que medidas como el permiso por puntos, la reforma del Código Penal y también la 'democratización' de los elementos de seguridad en los coches han logrado un gran descenso de la accidentalidad.

24 Pequeños viajeros grandes tragedias

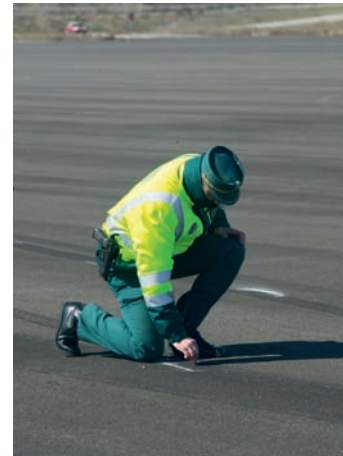
Paul Alan PUTNAM

Durante 2009, 60 niños murieron por accidentes de tráfico y 489 resultaron heridos de gravedad, sufriendo duros convalecimientos, rehabilitaciones y secuelas. Personalizando en tres casos, les contamos estas grandes tragedias de los más pequeños.



18 Estrategia de Seguridad Vial hasta 2020

El Consejo Superior de Tráfico ya ha dado luz verde a la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Las prioridades se centran en proteger a los más vulnerables, en los motoristas, en potenciar la seguridad en vías urbanas y carreteras convencionales, en implicar al sector empresarial y lograr conductas seguras en relación con el alcohol y la velocidad.



30 Diez claves para ir seguro en moto

Las carencias en la formación del conductor suelen ser las que, con más frecuencia, ponen en peligro su propia seguridad. Este reportaje le da a conocer diez claves para ir más seguro en moto.



Paul Alan PUTNAM



60 Carlos Iglesias: "El cinturón me lo pongo para todo"

Siempre se pone el cinturón de seguridad, le encanta conducir y el conductor alternativo es algo que conoció en Suiza, donde se crió, hace treinta años... Carlos Iglesias estrena ahora su segunda película como director ("Ispansi", españoles) sobre los niños de la guerra enviados a Rusia.



Portada: D. Lirios

AÑO XXVII

Número 206/2011

Director:JESÚS SORIA (*jsoria@dgt.es*)**Redactores-jefe:**Juan M. Menéndez –edición– (*jmmendez@dgt.es*)
y José Ignacio Rodríguez –información–
(*jrodriguez@dgt.es*)**Confección:** José Bélamo.**Redactores:**Mercedes López (*mlopez@dgt.es*)
Marian García (*agruiz@dgt.es*)
Carlos Nicolás (*cnicolas@dgt.es*) y
Anabel Gutiérrez (*aigutierrez@dgt.es*)**Fotografía:**

Paul Alan Putnam y Lucía Rivas (colaboradores).

Secretaría de Redacción:Francisca Robles (*frobles@dgt.es*)**Colaboran en este número:** Javier Álvarez, Juan C.González Luque, Andrés Más, Elena Valdés y
Enmanuel Zoco.**Infografía:** D. Lirios.**Redacción:** c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.

Teléf. directo: 91 301 84 25.

Fax: 91 320 41 38.

www.dgt.es/revista**Consejo Editorial:** Ernesto Abati, María Luisa Alonso,
Francisco Altozano, Ana Blanco, Aurora Cedenilla, A.
Mónica Colás, Susana Estévez, Federico C. Fernández,
Anna Ferrer, Ramón Ledesma, Juan Jesús Martín,
Juan M. Menéndez, Fernando Muñoz, Pere Navarro,
Antoni Riu, José Ignacio Rodríguez y Jesús Soria.**Impresión, distribución y fotomecánica:**

TPI edita.

Depósito legal: M-25.988-1985.**N.I.P.O.:** 128-11-001-7. **ISSN:** 1886-3558.**SUSCRIPCIONES**

Avda. Manoteras, 26-3ª. 28050 Madrid.

Tel.: 91 339 62 75. Fax: 91 339 63 69.

Correo e: suscriptorestrafico@grupotpi.es

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

El próximo número de "Tráfico y Seguridad Vial" comenzará a distribuirse a mediados de abril

Nueva década, nuevos objetivos

Se acaba de cumplir una década en la que, sin duda, se ha dado un enorme "golpe" a la siniestralidad en las carreteras. Y especialmente desde 2003, año en el que se dio un impulso y prioridad política para el cambio de hábitos y comportamientos de los conductores y que nos ha permitido pasar de 3.993 muertos en la carretera a los 1.730 en 2010. Hemos vuelto, ni más ni menos, que a las cifras del año ¡1963!, como recalcó el Ministro Alfredo Pérez Rubalcaba en la presentación del balance del último año. "Si nos hubiéramos quedado estancados en 2003, si no hubiéramos hecho nada, hoy habría 10.000 fallecidos y 50.000 heridos graves más". Es el resultado de mucho esfuerzo y cambios legislativos que han cambiado muchas reglas del juego en materia de seguridad vial en nuestro país.

Pero no queremos ni podemos caer en la autocomplacencia y ya estamos trabajando en una nueva estrategia con el horizonte 2020 para seguir avanzando en la mejora de nuestros desplazamientos. Alineados con la Unión Europea para colaborar en la consecución de sus nuevos objetivos, nos hemos marcado un primer hito para reducir en mil los fallecidos por accidente de tráfico. Como dicen los marineros, el viento solo sopla a favor de aquellos que saben donde van.

¿Por dónde vamos a atacar en este plan? Abordando aquellas causas que siguen engrosando las cifras la siniestralidad; buscando medidas para que vean reducida su accidentalidad aquellos colectivos que no han rebajado sus índices como otros. Por ejemplo, queremos adoptar medidas para que en 2020 no haya ningún niño que fallezca sin utilizar un sistema de retención; para que las cifras de fallecidos y heridos graves entre los jóvenes entre 18 y 24 años se reduzcan en un 25%; para que la mortalidad entre los mayores de 64 años se vea reducida en un 10%; para consolidar la tendencia de los motoristas y rebajar un 20% el número de fallecidos... Queremos también que las cifras de siniestralidad en las carreteras convencionales se reduzca en al menos un 30%...

Para que todo se cumpla, más educación y formación, más comunicación, más campañas, más normas y medidas como las pruebas de control de drogas, imponer el alcolok en determinados colectivos, más vehículos mejor equipados, mejorar la comunicación en la detección de incapacidades para conducir, ensayar criterios para evitar riesgos de choques frontales. Actuar sobre jóvenes, mayores, motoristas, peatones, ciclistas, colaborar con ayuntamientos, empresas, asociaciones... Con el anterior plan hemos conseguido equipararnos a los niveles de accidentalidad europeos, antes muy lejos; ahora queremos dar otro salto. Si nos podemos, podremos entre todos.

Edita:



1 El conductor del “Mini” de color verde se acerca a la entrada a una glorieta regulada con una señal vertical de Ceda el Paso (señal R-1) y también con la marca horizontal pintada en el asfalto (triángulo blanco invertido en la calzada). Y, además, con otra señal vertical (señal R-304) que prohíbe clarísimamente girar a la derecha. Además, como los vehículos se acercan a esta intersección en caravana, es de suponer que han tenido tiempo para observar perfectamente la señalización...



Un stop imposible de respetar sin que te peguen

Soy una conductora que, cada vez que tengo que pasar por Moncada (Valencia), me pongo de los nervios por culpa de la gran pasividad de la Policía Local de este pueblo. No hay respeto en la circulación vial. Desde hace mucho tiempo que denuncio que se debe uno saltar el stop situado en cruce de las calles Alicante con Carrero de Massarajos, porque existe una isleta con una linda línea amarilla todo a su alrededor con coches aparcados encima de ellos impidiendo la visibilidad de la calle y los vehículos. El otro día, casualmente me encontré a unos policías que solo se dedican a pasear el coche, y, al comentárselo, se rieron de mí. Así, para mí parece que las normativas en circulación vial están para saltárselas y así provocar no solo accidentes, sino taquicardias al que conduce por este pueblo, hoy en día en obras con la mayoría de las calles cortadas. ¡Qué lamentable!

Bego Blanco.

2 ... Pero cuando llega al cruce, el conductor del “Mini”, ni corto ni perezoso, ignora la señal que prohíbe efectuar el cambio de sentido y gira a su derecha debajo mismo de la señal que lo prohíbe. Solo queremos recordar, una vez más, que todas las señales están colocadas por alguna razón que, aunque no sea evidente para quien circula, existe y ha sido estudiada por los técnicos que deciden dónde y cuándo deben colocarse ciertas señales y prohibir ciertas maniobras para dar solución a problemas específicos de cada punto.



3 Y en este caso no se puede argumentar, como excusa que utilizan muchos para justificar estas infracciones, la pérdida de tiempo que implica cumplir la señalización. Pero es que en este caso, la maniobra correcta –que consistiría en rodear la glorieta para acceder a ese desvío de frente– produciría con un retraso mínimo –un minuto como máximo– en el viaje... En este caso, no se ha 'visto' no producido la situación de peligro, y el conductor ha ganado unos segundos de viaje, pero ha podido perder toda la vida.



200 euros de multa

La “locura” que se publica este mes es una infracción por incumplir las disposiciones en materia de cambios de sentido que determina la Ley de Seguridad Vial (art. 65.4.c) en relación con el Reglamento General de Circulación (art. 154). Se califica como infracción grave y se sanciona con multa de 200 euros (art. 67.1 de la Ley de Seguridad Vial), pero no lleva aparejada la pérdida de puntos.

Fotografías captadas desde los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.

CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO
Si quiere contar alguna locura que haya presenciado, envíe una carta (c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid) o correo electrónico (jmmenendez@dgt.es) a la Revista «Tráfico y Seguridad Vial». El escrito no debe sobrepasar las 12 líneas de extensión.

Pasos de peatones bajo lupa



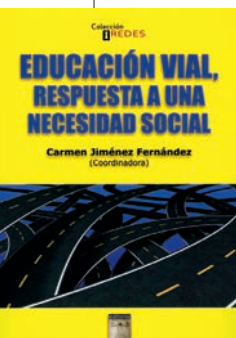
Uno de cada seis pasos para peatones examinados en Europa no es seguro, según la auditoría de pasos para peatones EuroTEST 2010, que analiza y compara más de 300 en una treintena de ciudades europeas, considerando hasta 25 factores de seguridad. Según EuroTEST, el mejor paso para peatones en Europa se encuentra en Bratislava (Eslovaquia) mientras que el peor está en Milán (Italia). Respecto a España, el estudio sus-

pende a cuatro de los treinta pasos españoles analizados, a doce los valora como "aceptables" y el resto como "satisfactorios", situando el mejor paso –y también el peor– en la ciudad de Sevilla. Asimismo, se recuerda que en Europa mueren más de 8.000 peatones al año a causa de atropellos (uno de cada cuatro, en un paso para peatones). En España, 470 personas fallecieron atropelladas en 2009, 269 de ellos en zonas urbanas.

La educación es la respuesta

"Educación Vial, respuesta a una necesidad social" es una nueva publicación dirigida a todas las personas e instituciones que pretenden fomentar la educación y la seguridad vial desde el sistema escolar. La

obra está elaborada por profesores universitarios de Educación y publicada por la editorial Davinci.



Medallas al Mérito

Cuatro agentes de la Guardia Civil de Tráfico, fallecidos en acto de servicio en accidentes durante 2009 y 2010, fueron condecorados con la Medalla al Mérito de la Seguridad Vial con distintivo rojo el pasado mes de diciembre. El galardón fue entregado por el vicepresidente primero del Gobierno y ministro de Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba. Además, Abertis, Attitudes, Antena 3, Fesvial y Mapfre también han recibido este reconocimiento por su trabajo a favor de la seguridad vial.



La hiperactividad, factor de riesgo

La mitad de las personas que sufren trastornos por déficit de atención e hiperactividad durante la infancia causan accidentes de tráfico durante algún momento de su vida adulta. El dato procede de una investigación sobre niños hiperactivos realizada por Russell A. Barkley recogida en el libro "No estáis solos", escrito por la pediatra María Jesús Ordóñez.

Trámites más sencillos

Desde el 1 de enero ya no es necesario presentar el recibo del Impuesto de Circulación para realizar trámites en las jefaturas provinciales de Tráfico; y éste solo se exigirá cuando el vehículo no se encuentre al corriente del pago. Así, se pretende simplificar los procedimientos administrativos a los ciudadanos y ahorrar 22 millones de euros.

Por otra parte, los trámites de compra y venta de vehículos son ahora más fáciles en virtud de una modificación de la Ley de Seguridad Vial que insta a bancos y cajas a cancelar las limitaciones de disposición que impiden el cambio de titularidad de los vehículos.

Cascos homologados y para todos

El casco protector deberá estar homologado y será de uso obligatorio para todos los conductores de motos y ciclomotores sin excepción. Así



lo establecen dos proposiciones no de Ley aprobadas por unanimidad en el Congreso a finales de 2010. Ambas iniciativas buscan, por un lado, una norma de certificación que garantice la absorción de las ondas que produce un golpe en la cabeza, para que éstas no afecten al cráneo y la masa encefálica; y por otra, evitar usos fraudulentos eliminando las exenciones del uso del casco a ciertos conductores por razones médicas.

Más formación para los profesionales



Desde 2011 todos los conductores profesionales de vehículos pesados tendrán la obligación de hacer un reciclaje cada cinco años para poder ejercer. Se trata de la tercera fase en la implantación del Certificado de Aptitud Profesional (CAP), concretamente de un curso de formación continua de 35 horas cuyo propósito es actualizar conocimientos y técnicas de conducción. Al hilo de esto, un análisis de la siniestralidad del transporte pesado en España realizado por la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL) concluye que en los últimos cinco años

hubo 30.000 accidentes con víctimas de vehículos de más de 3.500 kilos, con un total de 44.600 víctimas. No obstante, según FESVIAL, la siniestralidad en estos vehículos ha disminuido, incluso en mayor medida que la del resto.

sional (CAP), concretamente de un curso de formación continua de 35 horas cuyo propósito es actualizar conocimientos y técnicas de conducción. Al hilo de esto, un análisis de la siniestralidad del transporte pesado en España realizado por la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL) concluye que en los últimos cinco años

hubo 30.000 accidentes con víctimas de vehículos de más de 3.500 kilos, con un total de 44.600 víctimas. No obstante, según FESVIAL, la siniestralidad en estos vehículos ha disminuido, incluso en mayor medida que la del resto.



la frase

“El examen de conducir tendría que ser más duro”

Bartolomé Vargas,
fiscal coordinador
de Seguridad Vial

Campaña alcohol: 1.975 positivos en diciembre

La campaña de control de alcoholemia de la DGT, que tuvo lugar en las últimas semanas de 2010, deja un balance de más 1.975 conductores con una tasa superior a la permitida (0,25 mg/l) en las más de 175.000 pruebas realizadas. Entre los positivos, 348 conductores alcanzaron una tasa superior a 0,60 mg/l, considerada delito.

Tan minúsculas como peligrosas

El peligro flota en el aire en forma de microscópicas partículas (PM 2,5) con gran capacidad de penetración en las vías aéreas procedentes sobre todo de los escapes de los motores diesel, y consideradas de gran riesgo para la salud. Un estudio publicado en “Scien-

ce of the Total Environment” demuestra una “relación lineal positiva” entre los altos niveles de polución y los fallecimientos a corto plazo a causa de accidentes cardiovasculares, y que la mortalidad se dispara a partir de una concentración de 25 microgramos/m³ de aire, máxima recomendada por la Organización Mundial de la Salud. Los autores del estudio instan a bajar los niveles de partículas en las ciudades por debajo de los máximos permitidos por la UE, a los que considera “inaceptables desde el punto de vista de la salud pública”.



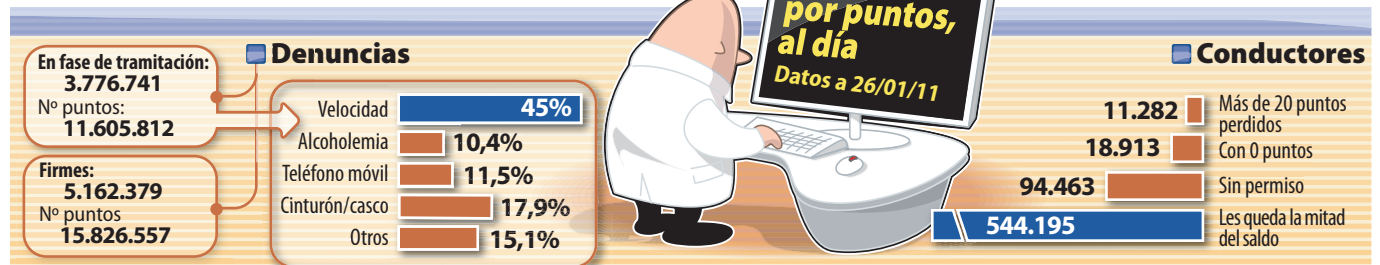
La velocidad, a fondo

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial celebró en diciembre la jornada “La velocidad y los accidentes de tráfico”, donde Álvaro Gómez hizo un detallado repaso del estado de las investigaciones sobre cómo influye la velocidad en la accidentalidad. Poco antes, el INSIA había celebrado una sesión sobre el mismo tema.

Convocado Tráficos

El concurso sobre seguridad vial Tráficos convocado por la Fundación Ecus celebra su séptima edición con un primer premio de 1.000 € al video que mejor transmita los riesgos de la siniestralidad vial. El plazo de presentación de los trabajos termina el próximo 7 de marzo.

www.traficus.com



Menos accidentes, menos donaciones

Las donaciones de órganos han bajado de las 1.605 que hubo en 2009 a las 1.502 de 2010, lo que supone retroceder a los registros de hace una década. Una de las causas que ex-

plican esta caída, según el último balance anual de la organización Nacional de Transplantes (ONT), es la reducción de la siniestralidad vial. De hecho, solo 85 donaciones (5% del total) procedieron el año pasado de los accidentes de tráfico, cuando hace cinco años casi se alcanzaron las 250 (17%). No obstante, España sigue siendo actualmente el líder mundial en transplantes de órganos con una tasa de 32 donantes por millón de habitantes en 2010, muy por encima de la media europea (18) y de otros países como Estados Unidos (25) o Australia (18).



Accidentes laborales, también de tráfico

En 2009 hubo un total de 831 accidentes laborales mortales en España, de los que un tercio fueron de tráfico, la mayoría –seis de cada diez– en desplazamientos in itinere (de casa al trabajo y viceversa). En total, 283 trabajadores fallecieron en accidentes de tráfico durante ese año. Estas son las principales con-

clusiones de sendos informes sobre siniestralidad laboral elaborados por FESVIAL y la Fundación MAPFRE, que establecen que los accidentes laborales de tráfico son más frecuentes en los sectores del transporte y la construcción, en conductores de turismos y a primeras horas de la mañana y del medio día.

Operativo el primer radar por tramo

El primer tramo de velocidad controlada, en el túnel de Guadarrama en la AP-6 (3.300 metros) entre Madrid y Segovia, está operativo desde principios de febrero. Durante los dos meses que ha funcionado en modo de prueba –diciembre y enero– detectó 2.000 excesos de velocidad que solo fueron notificados. Otro tramo de velocidad controlada, el túnel de Torrox (Málaga), estará en pruebas durante este mes y sancionará de forma efectiva a partir de marzo.



Los futbolistas, con las víctimas

Stop Accidentes, la asociación de víctimas del tráfico, presentó en diciembre una pulsera benéfica en un acto para concienciar a la sociedad sobre la seguridad vial y recaudar fondos. La iniciativa tuvo el respaldo de futbolistas de Primera División, como Fernando Llorente (Athletic de Bilbao) o Filipe Luis (Atlético de Madrid). Además, Stop Accidentes ha respaldado la creación del primer canal temático sobre seguridad vial, llamado AEOL TV, y Vivir+, un nuevo programa de educación vial infantil multimedia.

¡Cazados!!



¡A 243 km/h!

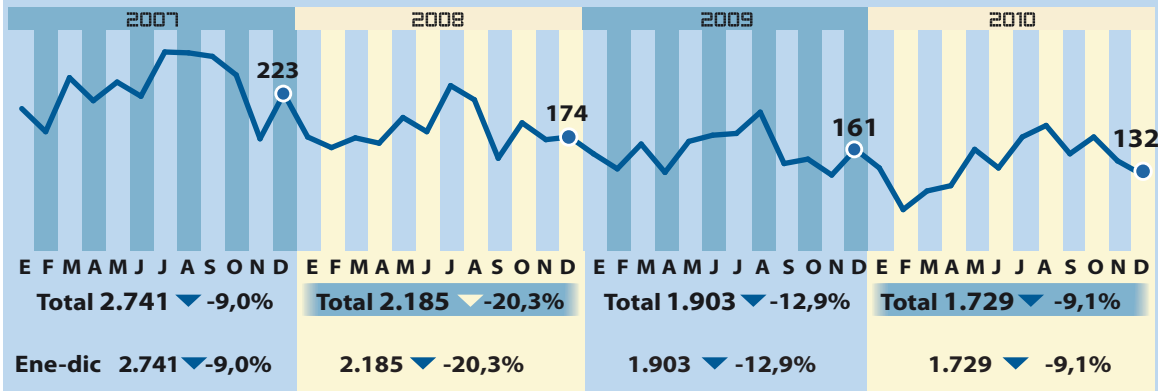
Nada menos que a 243 km/h circulaba este conductor cuando pasó frente a un radar fijo de la A-5 en la provincia de Madrid. Es una de las últimas ‘hazañas’ de temerarios de las que hemos tenido noticia en este principio de año. Como la del conductor detenido cuando ‘volaba’ a 122 km/h por una zona escolar limitada a 30 en Alcobendas (Madrid); o la de un hombre, también detenido, que conducía ebrio y en sentido contrario por la circunvalación de Burgos a 240 km/h. Desde esta sección queremos destacar, una vez más, el trabajo por la seguridad en las carreteras de los agentes de la Guardia Civil de Tráfico, que en demasiadas ocasiones ponen en riesgo su propia integridad –como hizo recientemente un agente saltando sobre el capó de un ‘kamikaze’ en sentido contrario– para detener a conductores que desprecian sus vidas y, lo que es peor, las vidas de los demás.

Niños: Les ponemos en peligro

Los más pequeños también pagan nuestras imprudencias. Un estudio del Instituto de Investigación en Atención Primaria lo deja claro: cada semana, dos niños –la mayoría de más de 4 años y sin sistema de retención– mueren por accidentes de tráfico. El estudio destaca que la mitad de los menores de 1 año viaja en condiciones “inadecuadas”, que solo uno de cada diez niños de 4 a 6 años lleva el cojín adecuado, y que entre los 7 y 9 años, solo el 20% va bien sujetado. También se recuerda la importancia de elegir la sillita adecuada al peso y altura del niño hasta los 36 kilos de peso o 1,5 m. de altura, y hasta los 12 años. Y el estudio insiste en que “bajo ningún concepto se debe llevar a un bebe en brazos dentro del coche en marcha”.

Víctimas mortales en carretera

Diciembre de 2010



Relación entre velocidad de circulación y accidentes de tráfico

La velocidad de circulación está considerada, junto al consumo de alcohol y la no utilización del cinturón de seguridad, uno de los tres principales factores de influencia sobre el número de accidentes y víctimas. En España, la velocidad inadecuada apareció como factor concurrente en el 13% de los accidentes con víctimas y el 31% de los accidentes mortales ocurridos en 2009.

El comportamiento de los conductores respecto a la velocidad se estudia generalmente en situaciones de flujo libre, en las que las condiciones existentes –ausencia de controles, baja intensidad de tráfico, trazado favorable, pavimento en buen estado y buenas condiciones atmosféricas–son tales que el conductor puede elegir cualquier velocidad. Los datos disponibles en España ponen de manifiesto que, en flujo libre, entre un 38% y 57% de los conductores circulan por encima del límite; y entre un 7% y 16% lo hacen por encima de 20 km/h.

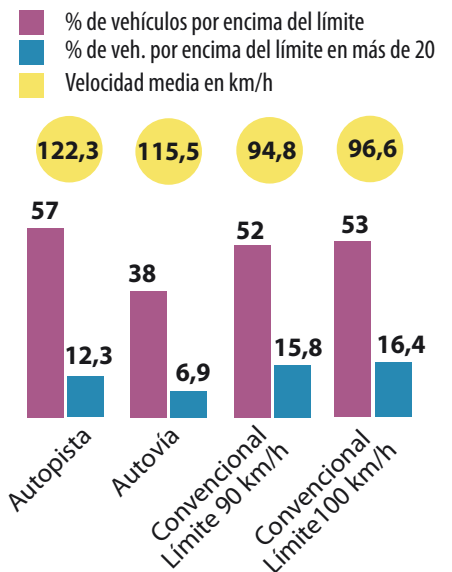
Actualmente, los indicadores de flujo libre solo están disponibles para el año 2009. Para realizar un análisis temporal, se debe recurrir a otros dos indicadores referidos a todas las condiciones de tráfico, y no solo a situaciones de bajo tráfico con condiciones favorables. El primero es el porcentaje de vehículos por encima del límite en tramos controlados por radares fijos, que ha pasado del 28-29% en 2006 al 13% en 2009, con una evolución muy similar en autovías y vías convencionales. El segundo procede de las mediciones de velocidades realizadas por el Ministerio de Fomento en una serie de tramos de las carreteras de su titularidad, independientemente de que se trate de tramos controlados o no. Estas mediciones demuestran que se han producido descensos en los porcentajes de vehículos que circulan por encima de 120 km/h en autovías, y por encima de 100 km/h en vías convencionales. Estos datos sugieren dos conclusiones: en primer lugar, que las políticas de los últimos años, como el carné por puntos y el plan de instalación de radares, han tenido éxito en la reducción de las velocidades; y, segundo, que la reducción parece haberse producido en toda la red, y no sólo

en los tramos controlados.

Aunque no se ha efectuado todavía una evaluación precisa, es plausible suponer que este descenso de la velocidad de circulación ha debido jugar un papel muy importante en la reducción de la accidentalidad ocurrida desde 2003. De acuerdo con el modelo potencial (Power Model) –propuesto inicialmente por el investigador sueco Göran Nilsson y validado en investigaciones independientes– una reducción de la velocidad media de un 1% produce aproximadamente una reducción de un 4% del número de accidentes mortales. El modelo potencial se cita en distintos informes de organismos internacionales, y se utiliza frecuentemente en estudios de evaluación. Los trabajos de validación realizados por el investigador noruego Rune Elvik ponen de manifiesto que, en vías interurbanas, el modelo potencial representa una aproximación válida de la relación real entre velocidad y accidentes. ♦

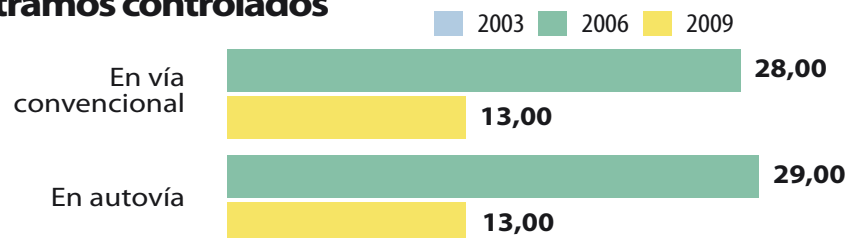
Velocidad de circulación en condiciones de flujo libre

Turismos y furgonetas (2009).

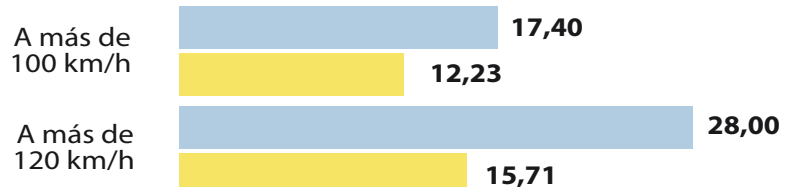


(Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DG

Porcentajes de vehículos que superan el límite en tramos controlados



Porcentaje de vehículos que, en tramos aforados, circulan



Low cost

El concepto de lo barato, *low cost*, está calando en los poros de la sociedad a golpe de crisis. Hay quien dice, además, que ha llegado para quedarse. Una minoría hizo crecer en 2010 hasta un 73% las ventas del lujo-lujosísimo Louis Vuitton. Está claro: las marcas del glamour, de las Preysler y los Ronaldos no tienen problemas... Pero la mayoría seguimos comprando mirando primero el precio de la etiqueta, o por visitar, como mucho, los mercados donde se vende al 70% del precio original lo que aquellos no compraron. Buscamos lo más económico para sortear las penurias y para mantener un nivel de vida, aunque sea a costa de bajar calidad. Hay quien solo puede optar por lo *low cost* para poder viajar, para reponer ropa... Otros, sencillamente, se benefician de lo barato para viajar más, para cambiar de modelos... ¡Y está muy bien! Consumo más razonable por consumismo.

El problema puede estar en las tentativas por llevar este afán de lo barato a otros sectores, incluido el del automóvil. Me molesta el camarero que no sabe qué lleva un plato, el instalador de lavadoras que te la deja "coja" y parece que va a explotar cuando la pones en marcha, pero ellos no tienen la culpa, son las víctimas de quienes no les forman.

Es verdad que nos puede molestar que un avión *low cost* se retrase o que



Jesús SORIA

Director

Los operarios que manipulan nuestros neumáticos, que nos ponen o quitan tornillos ¿tienen la suficiente formación? Los propios neumáticos baratísimos... ¿son de verdad fiables?



un hotel económico no tenga la habitación impoluta, pero me han surgido algunas preguntas estos días: ¿puede haber operarios que manipulan nuestros neumáticos, que nos cambian las gomas, nos quitan las ruedas, nos ponen los tornillos sin la suficiente habilidad, criterio, formación? Los propios neumáticos baratísimos que nos venden ¿son de verdad fiables? ¿Y el que nos cambia la correa de la transmisión y nos puede provocar la ruina en el motor? ¿Tienen algo de *low cost* las continuas revisiones de coches por defectos de fabricación? Y sospechosos diagnósticos de ciertas averías: ¿"errores" o falta de formación? ¿Serán seguros ciertos coches tan desconocidos como baratos?

Se fabrica barato, se hace todo *low cost*, y hablo de muchas cosas, de salud, de talleres de coches... Y no olvido que los seguros están en guerra de precios, que ajustan lo que pagan a los talleres y los hospitales, por ejemplo, para que les cuadren los números... Y que hay "guerra" de talleres por captar todo tipo de coches... Y, como es lógico, que nadie quiere perder dinero. ¿Significa esto que la calidad del servicio y los suministros también son *low cost*? Ojo, no digo que lo barato sea malo. Pero puede implicar riesgos. Yo solo cuento una historia sufrida en mis propias carnes: un día llevé el coche a cambiar el aceite. Luego de viaje. Alguien había colocado mal el tapón. Llegué justito... El motor, mejor ni les cuento.... ♦

Ofertas

En tiempos de crisis, nada como saber ser ahorrativo, pero, también, saber aprovecharse de las ofertas que existen en el mercado. Y una de las más interesantes continúa siendo la que ofrecen muchas marcas de coches. Si no necesita cambiar, nada. Pero si está con el "run-rún" del cambio, busque y compare lo que le cuestan muchos coches ahora y lo que le costarán en no mucho tiempo. Cuando esto de la crisis empiece a cambiar de verdad, se acabarán las ofertas y quizá habremos perdido una gran oportunidad para comprar bueno, bonito... ¡y barato!

Eléctricos

El "boom" de los coches eléctricos ya es una realidad en el mercado. Ya hay bastantes alternativas para los que quieran adelantarse a los nuevos tiempos. Hay muchas dudas sobre el tema "baterías" y enchufes, pero nos empiezan a solventar otras, como en el caso de la seguridad. Ya se están haciendo los primeros crash-test a diferentes modelos y los resultados, hasta ahora, están siendo muy positivos. Sus niveles de seguridad están en los mismos parámetros que en el resto de coches, algo que algunos empezaban a poner en duda. Con los precios que tienen algunos, no esperábamos menos...

Señalizaciones

No es la primera vez que hablo de esto: la deficiente señalización de muchas obras en la carretera. Es bastante habitual comprobar que determinadas señales se eternizan en la carretera incluso cuando ya no hay obras, que otras se señalizan de forma que ponen en riesgo la seguridad de los automovilistas —ya sé que muchos no las respetamos, es verdad— incluso hay obras que se realizan en horas con poca luz que son una auténtica tortura para los conductores. Se colocan focos enormes que para nada cuidan el que no se deslumbe a los conductores. Se cuida algo más, pero sigue habiendo muchas deficiencias...

CAMBIOS NORMATIVOS, PERMISO POR PUNTOS, MÁS VIGILANCIA, MÁS MEDIOS, COCHES MÁS SEGUROS Y LIMPIOS... Y 13.000 MUERTES EVITADAS

La década

2001



Primer crash-test de sillitas

2002



Se prohíbe el móvil

2003



2005



Plan de radares

Acaba de empezar una nueva década, pero hemos decidido mirar por el retrovisor y ver qué ha pasado en materia de seguridad, y en otros muchos aspectos en nuestras vidas, en los últimos diez años. Permiso por puntos, otros cambios legislativos, avances importantes en movilidad y en la seguridad de los coches... Se han acabado las colas y ha llegado la ventanilla virtual... Pasen y recuerden con nosotros.

200



2007



El "bicing" llega a Barcelona

2008



Campaña sobre el cinturón y los niños

2009



Procedimiento san

da de la Seguridad Vial



Los reincidentes, sin carné

2004



Mensajes de seguridad

Informaciones: J. I. RODRÍGUEZ, J. M. MENÉNDEZ, M. LÓPEZ, M. GARCÍA RUIZ; A. GUTIÉRREZ y C. NICOLÁS

Montaje apertura: DLirios

Cuando empezaba 2001, todavía mucha gente no tenía móvil, lo veían “innecesario”. Hoy hay más móviles que fijos, hemos olvidado las “vacas locas” de 2001, incluso el hundimiento del Prestige. 2001-2010 ha sido, sin duda, una década de muchos cambios. Rodríguez Zapatero, que era nombrado presidente del Gobierno en 2004, seguramente jamás soñó con una crisis económica mundial, como nosotros no vimos ni en nuestros peores sueños algunas tragedias que sufriríamos estos años: los atentados del 11-M, la llegada de la gripe A. Ni tan siquiera “rifi-rafes” como el “¿por qué no te callas?” del Rey a Chávez. Ni soñábamos con ganar algún día un Mundial de Fútbol. Tampoco el Barcelona soñaba con ganar seis títulos en un mismo año. Ni Bardem con ser el primer actor español que ganaba un Oscar. Hemos tenido muchas alegrías con Nadal, Alonso y con nuestros motoristas.



Arranca el Permiso por Puntos

Pero, sobre todo, ha sido una década en la que se ha dado un golpe mortal a la accidentalidad, con una bajada espectacular desde 2003, con muchas medidas legislativas que han contribuido de forma fundamental a esta reducción. Se han salvado hasta 13.000 vidas, se ha concienciado a los conductores para que se pongan mucho más el cinturón y el casco, los guardias civiles llevan PDA's, no hay colas y todo se hace por Internet, el ABS es obligatorio de serie, los coches son mucho más seguros y las campañas para concienciar a los conductores llegan hasta por SMS. Y movilidad más sostenible, coches mucho más seguros, más ecológicos, eléctricos y algún adiós, como el de la gasolina súper.

J. SORIA



Concienciador más eficaz

2010



España triunfa en los circuitos

EL PERMISO POR PUNTOS, EJE DE LAS PRINCIPALES MODIFICACIONES NORMATIVAS

El cambio que trajo más seguridad

Las leyes y reglamentos han resultado eficaces herramientas de lucha contra los accidentes en la pasada década. Así, en 2001 y 2003 se reforma la Ley de Seguridad Vial: móvil y antirradares, prohibidos; nuevas normas para ciclistas; se agravan las sanciones; los reincidentes pierden el carné y debe pasar tiempo para obtener uno nuevo... Algunas no llegaron a aplicarse.

En 2004, el Reglamento General de Circulación hace obligatorios

los chalecos, sillitas para menores de 3 años, casco para ciclistas... Se despenaliza conducir sin seguro y con el Reglamento de Conductores llega el nuevo carné de plástico, cambian las pruebas teóricas y prácticas y se puede conducir motos de hasta 125 cc. con 3 años en el permiso B.

En 2006, la aplicación del Permiso por Puntos desencadena un descenso significativo de la mortalidad y obliga a numerosas reformas legislativas. Durante el primer año se registran 467 muertos menos; al tercero, ya se habían retirado 8 millones de puntos a 2 millones de conductores, 35.000 habían hecho cursos de recuperación y 24.000 habían perdido el carné. Y se habían salvado más de 1.500 vidas.



De la cola a la ventanilla virtual

Sin hacer colas, vía Internet, el ciudadano ya puede saber si tiene multas pendientes, renovar el carné, dar de baja el vehículo, ver el saldo de puntos, gestionar la sanción (presentar alegaciones, pagar, identificar al conductor, recibir la notificación), matricular su vehículo telemáticamente, desde el concesionario... Incluso darse de alta en la Dirección Electrónica Vial (e-mail o SMS) y recibir las notificaciones de la DGT. Además, ya no es necesario presentar el impuesto de circulación para vender un vehículo.

Descuentos del 50%

En 2009, la Ley de Seguridad Vial cambia el procedimiento sancionador: reduce las infracciones que restan puntos; solo se retira el permiso por la pérdida de todos los puntos o por sentencia judicial; las multas pueden pagarse en carretera con el 50% de descuento; se introduce la notificación electrónica y se crea el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA), que sustituye a los antiguos boletines provinciales.

to de Conductores (examen práctico en tráfico abierto para motos, se elimina el plazo para renovar los carnés...) y en 2009, se modifica el procedimiento sancionador para reforzar el Permiso por Puntos. ♦



1.200.000 denuncias automáticas al año

Un hito en la gestión de sanciones fue la puesta en marcha del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas de León (ESTRADA), el 1 marzo de 2008. Allí se ha centralizado la gestión de todas las denuncias de radares fijos, lo que ha permitido mejorar los tiempos de gestión. Tramita 1,2 millones de denuncias al año.

QUÉ ES DELITO. En 2007, se modifica el Código Penal y se concretan los excesos de velocidad y de alcohol que son delito, además de conducir sin permiso, lo que incrementa los ingresos en prisión y los trabajos en beneficio de la comunidad. Esto obligará (en 2010) a una nueva reforma para que el juez disponga de mayor flexibilidad y se regula el decomiso del coche.

En 2008 se modifica el Reglamen-



11-S: Ataques terroristas en los EE.UU.

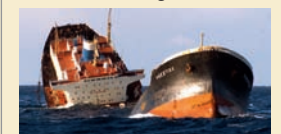
- Se estrena la trilogía de "El Señor de los Anillos".
- Alerta mundial por el mal de las 'vacas locas'.
- Crisis financiera en Argentina por el 'Corralito'.

Comienza la instalación de barreras más seguras para los motoristas.

Se prohíbe la venta de gasolina con plomo.

- Entra en circulación la moneda europea: el euro.
- Conflicto con Marruecos por la isla de Perejil.
- Atentados terroristas en Bali: más de 200 muertos.

El hundimiento del petrolero "Prestige" provoca un desastre ecológico.



EL NÚMERO DE FALLECIDOS EN CARRETERA SE REDUCE A LA MITAD

13.000 muertos menos

En 2009, último año del que se dispone de datos globales (ciudad y carretera, a 30 días), se produjeron en España 88.251 accidentes con víctimas, en los que fallecieron 2.714 personas. Si se compara con los de



2001, con más de 100.000 accidentes y 5.517 fallecidos, se observa que el número de fallecidos se ha reducido más de la mitad. Es decir, a principios de la década fallecían 15,1 personas cada día y, en 2009, morían 7,4. Y eso, a pesar de que en 2001 había 24,2 millones de vehículos, con algo más de 19 millones de conductores; y en 2009, circulaban por nuestras carreteras cerca de 31 millones de vehículos y el censo de conductores rondaba los 26 millones.

Si tomáramos como base los 5.517 fallecidos en 2001, se observa que al año siguiente se registraron 170 muertos menos; al otro (siempre con referencia a 2001), 118; 776 fallecidos menos en 2004, hasta llegar a 2.803 muertos menos en 2009. Si sumáramos esas cifras e incluyéramos los datos estimativos de 2010, se puede afirmar que unas 13.000 personas se han librado de la muerte a lo largo de la década.

Cuando el descenso comienza a ser significativo y de forma ininte-

rrumpida, es a partir de 2004: se crea el Observatorio de Seguridad Vial, se inicia el debate para implantar el permiso por puntos, se aprueba un plan integral de Segu-

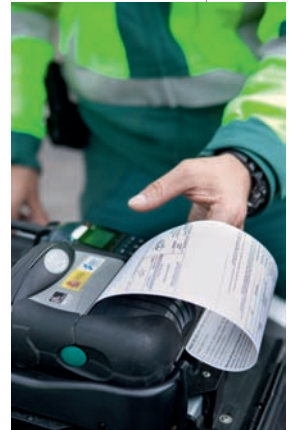
De los radares fijos a los de tramo

A partir de 2005 se pone en marcha el Plan de Radares hasta llegar a las 309 unidades, con 558 secciones de control de velocidad. Además, en los túneles se han comenzado a instalar los radares de tramo, y el primero de ellos, el de Guadarrama (Madrid), ya está multando. Ventrán otros.



Más agentes y medios

En 2001, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) contaba con 7.868 agentes y 9.881 en 2010. Al comienzo de la década disponían de 147 radares y 4.800 etilómetros, y hoy cuentan con 296 radares y más de 6.411 etilómetros, además de PDA's, dispositivos electrónicos para acceder en carretera a las bases de datos y para cursar denuncias.



ridad Vial, se incrementa la vigilancia, se escucha la voz de las víctimas, se crea la Fiscalía de Seguridad Vial, se diseña un plan especial para motos, se abordan los accidentes in itinere...

Los grupos en los que más desciende la mortalidad en la década es el de 15 a 34 años, y el que menos los mayores de 64. Y, por tipo de vehículo, el único que aumenta (5%)

son las motocicletas, mientras que la carretera convencional sigue registrando el mayor número de víctimas mortales (77% del total). ♦

Más cinturón y casco

■ **Turismos.** El porcentaje fallecidos que no utilizaban cinturón ha pasado del 41% en 2001, al 39% en 2003 y al 23% en 2010.

■ **Motocicletas.** Los usuarios fallecidos usuarios que no usaban casco en carretera ha pasado del 11% en 2001, al 7% en 2003 y al 4% en 2009.

■ **Ciclomotores.** El uso del casco entre los fallecidos fue del 48% en 2001, el 49% en 2003 y el 18% en 2010.

191 personas asesinadas en los atentados terroristas del 11 de marzo en Madrid.



2003

- Oscar al mejor guión para Pedro Almodóvar por "Hable con ella".
- El ABS, obligatorio de serie en todos los vehículos europeos nuevos.
- Primera secuenciación completa del genoma humano.

- EE.UU. y otros tres países invaden Irak.
- 62 militares españoles mueren al estrellarse un avión Yak-42 en Turquía.
- Último vuelo del avión supersónico Concorde.
- Sadam Husein detenido en Tikrit (Irak).

2004

- Nace la red social de Internet Facebook
- Se pone en marcha el DNI electrónico.
- José Luis Rodríguez Zapatero, presidente del Gobierno.
- Revolución Naranja en Ucrania.

ESPAÑA A LA CABEZA DE EUROPA EN LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE

Hacia la movilidad sostenible

Una de las apuestas fuertes de la década ha sido la movilidad sostenible. Aún lentamente, los medios alternativos al coche están ganando terreno. Un 8% ha cambiado el vehículo por ir a pie, en bicicleta o en transporte público. Este último creció en usuarios (3%), aunque el incremento más notable (11%) ha sido para quienes prefieren ir a pie o en bici. Existe el convencimiento de que estas medidas son la clave para afrontar problemas como contaminación, accidentalidad, congestión y falta de accesibilidad. En

Europa somos un país de referencia gracias a las posibilidades de desplazamiento a pie que ofrecen nuestras ciudades. Figuramos también a la cabeza de los países con más kilómetros de autovía (de 7.000 kilómetros en 2001 a 14.000 en 2010) y autopista de peaje (de 2.200 a 3.000). El Ministerio de Fomento cumple en 2010 sus objetivos de disponer de la mayor red de alta capacidad de Europa, superando los 15.000 kilómetros.

CRISIS. En estos diez años, muchas familias han migrado de las grandes ciudades a otras cercanas más pequeñas. Ante esta creciente demanda de movilidad interurbana, se

han multiplicado las actuaciones en infraestructuras intermodales: de aparcamientos asociados a estaciones de metro o ferrocarril a grandes intercambiadores que acogen distintos modos (cercanías, metro, autobuses, etc.). Finalizamos la década con una crisis económica que también ha dejado huella en la movilidad. Tomando como indicador la intensidad media diaria de vehículos en autopistas de peaje, de los 22.000 en 2001 se alcanza el máximo de 24.000 en 2006. Desde 2007 ha sufrido un descenso del 15%. ♦



Calmar el tráfico

Son muchas las ciudades que han limitado la velocidad de algunas calles a 30 km/hora (zonas 30) para la convivencia pacífica de todos los modos de transporte. Bicicleta y peatón recuperan espacio. Burgos (2006) y Barcelona y Sevilla (2007), son las primeras ciudades

en crear un sistema público de alquiler de bicicletas. Compartir coche es una de las experiencias más novedosas de la década.



Carreteras inteligentes

Las empresas españolas no solo se han situado a la vanguardia en ITS, sistemas inteligentes de transporte, además equipan las carreteras de medio mundo. Telvent, por ejemplo, se encargó de la instalación y puesta en marcha del sistema de seguridad y control del tráfico del puente que une la ciudad sueca de Malmö con una isla artificial, inaugurado en 2000. Desde 2002, algunas carreteras españolas se asfaltan con neumáticos desechados.

EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

	2001	2010
Sencillo metro Barcelona	96 céntimos	1,40 €
Autobús urbano Sevilla	81 céntimos	1,20 €
Cercanías Madrid-Navacerrada	3,30 €	4,25 €
Ave Madrid-Sevilla	51 €	81 €
Tren Madrid Málaga	44 €	46 €
Autobús Alicante Madrid	20,43 €	27,52 €

Ciudades más sanas

Más de 180 ayuntamientos españoles trabajan para racionalizar el uso del coche y fomentar otras alternativas de transporte. Estas iniciativas están dando resultados en la reducción de contaminación acústica y ambiental.



Boda del príncipe Felipe y Letizia Ortiz.

- Lance Armstrong, primer ciclista en ganar seis Tours.
- Ampliación de la UE a 25 estados miembros.
- Los titulares del permiso de la clase B pueden conducir motos hasta 125 c.c.
- Terremoto en el Índico: 230.000 muertos.

2005

- En vigor el Protocolo de Kioto.
- Muere el Papa Juan Pablo II
- Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008.
- El huracán Katrina devasta la ciudad de Nueva Orleans.
- Atentados en Londres: 56 muertos.
- Empieza la instalación de radares fijos.

Rafael Nadal gana su primer Roland Garros.



SE HAN SUMADO OTROS MEDIOS COMO INTERNET, PANELES DE INFORMACIÓN, SMS...

La responsabilidad, eje de campañas

A lo largo de la década, la DGT ha realizado cientos de campañas en las que ha incidido una y otra vez en la responsabilidad del conductor.

En 2001 la campaña “Cumple las normas. Tú sí puedes evitarlo” compara a las víctimas de accidentes con las de enfermedades y catástrofes. Le siguen otras de una línea más positiva: “Vive y deja vivir”, “Abróchate a la vida” y “Únete a la vida”, con la que se llama a la sociedad a unirse a la lucha por la seguridad vial.

A partir de 2005, las campañas se multiplican para reforzar las operaciones de control y los cambios legislativos. El lema “No podemos conducir por ti” alcanza un nivel de recuerdo sin precedentes, de un 90%. En 2006, la radio emite la campaña de las teleoperadoras premiada con un premio Ondas: “¿Va a coger el coche? ¿Y cree que va a morir?”

En 2007, la directora de cine Isabel Coixet ofrece decenas de razones para respetar las normas. 2008 se centra en las motos (“Si pensamos en las motos, todo irá sobre ruedas”), los niños (“Para hacer daño a un niño basta no ponerle el cinturón”) y las distracciones. En 2009 el lema es “Todos sabemos como hacerlo”. 2010 nos muestra el impacto de una llamada comunicando la muerte de un ser querido y nos despide así: “No dejes que te esperen toda la vida”. ♦

Nuevos canales

Además de TV, radio, prensa y la propia revista “Tráfico y Seguridad Vial”, la DGT ha ido incorporando nuevos soportes, como los SMS de móviles, Internet o los paneles de información variable de las carreteras que se utilizan a partir de 2004 para enviar mensajes de seguridad vial dentro de las campañas divulgativas y de control. Internet ha llegado a ser un medio prioritario en campañas como la de la Dirección Electrónica Vial, en 2010.



Un presupuesto de 189 millones

En total, de 2001 a 2010, la DGT ha destinado casi 189 millones de euros a campañas publicitarias. El mayor esfuerzo económico lo realizó en 2006, año de la entrada en vigor del Permiso por Puntos, con un presupuesto de 22,2 millones de euros. En 2010, las acciones divulgativas de la DGT costaron algo más de 16 millones.

Más controles, menos incumplimientos

Los controles se han multiplicado y los incumplimientos se han reducido. En 2001, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil controló la velocidad de 13,5 millones de vehículos y denunció al 3,65%. En 2009 (últimos datos disponibles) fueron 26,5 millones de controles y un 2,91% de denuncias. Los controles preventivos de alcoholemia se quintuplicaron de 2001 a 2009. Sin embargo, los positivos pasaron del 4,95% a 1,77%. Las denuncias por no usar el casco se redujeron a casi una quinta parte, mientras que, por uso del móvil, se pasó de 24.000 denuncias en 2002 a 138.000 en 2009.

Se unen empresas y asociaciones

Las asociaciones de víctimas son cada vez más activas en la divulgación de la seguridad vial, donde, en 2001, irrumpen las empresas. “La carretera te pide sin” promociona, con éxito, la cerveza sin alcohol. En 2003, la Federación Española de Bebidas Espirituosas pone en marcha “el conductor alternativo”. A partir de 2005, medios de comunicación, deportistas, aseguradoras y fabricantes multiplican sus iniciativas sobre seguridad vial.



2006

- Guerra del Líbano. **Fernando Alonso, campeón del mundo de F1 por segundo año consecutivo.**
- TVE cumple 50 años.
- Atentado de ETA en Barajas: dos muertos. **Se modifica el Reglamento de Circulación.**

permiso por puntos

Entra en vigor en julio el permiso de conducir por puntos.

2007

- Asesinato masivo de 32 personas en la Universidad de Virginia (EE. UU.) **Sube la accidentalidad de las motos: 423 muertos.**
- Desaparece en Portugal la niña Madeleine McCann.
- Benazir Buttho, asesinada en Pakistán.



Don Juan Carlos increpa a Hugo Chávez: “¿Por qué no te callas?”

DEL CINTURÓN AL AIRBAG, LAS LUCES INFRARROJAS, LAS CÁMARAS DE VÍDEO Y LOS SENSORES

Nace el coche inteligente

La década comienza celebrando el vigésimo aniversario del airbag, convertido en compañero inseparable del cinturón de seguridad. Juntos reducen un 50% el riesgo de morir en un accidente de tráfico. Paralelamente y de forma continuada, los coches han ido incorporando nuevos sistemas y la más sofisticada tecnología: cámaras de vídeo, sensores, luces infrarrojas... que hicieron que en 2007 se hable del ‘coche sensible’, capaz de ver, sentir y hablar. Este vehículo percibe su entorno y avisa al conductor, anticipa la acción de los sistemas de seguridad e, incluso, en situaciones críticas, puede actuar frenando o moviendo el volante. Podría reducir un 35% los accidentes. En esta década se ha avanzado mucho... Por ejemplo, en 2001 se empiezan a comercializar los limitadores de velocidad; en 2004, el ‘Alhambra’ (Seat) incorpora la función ‘Stop-Go’, que detiene el coche si detecta obstáculos en su trayectoria; en 2006 llegan los faros ‘inteligentes’ que iluminan en función del entorno; en 2007, Nissan saca un pomo de la palanca del cambio que detecta alcohol del conductor y Volvo presenta su ‘XC60’, un ‘coche fantástico’ capaz de detectar obstáculos y frenar automáticamente; en 2008, Ford lanza un retrovisor sin ángulo muerto; en 2009, el ‘Serie 7’ (BMW) y el ‘Insignia’ (Opel) equipan un dispositivo que lee las señales de la carretera y avisa al conductor si sobrepasa los límites establecidos; en 2010 el ‘Passat’ (Volkswagen) ya aparca solo... Continuará. ♦

20 años de airbag

En 2001, el airbag cumplía sus primeros 20 años. Lo incorporaban de serie hasta los pequeños: el Opel ‘Agila’, Renault ‘Twingo’ o Seat ‘Ibiza’. Y todo un record: el BMW ‘Serie 7’ llevaba diez.

● **TAMBIÉN PARA MOTOS:** Desde finales de 2006, Honda ofrece el airbag como opción en su ‘Goldwing’. Unas pruebas de choque realizadas ese año por el RACC demostraron que salvaría la vida a un tercio de los motoristas que sufren un accidente.



Unas pruebas de choque realizadas ese año por el RACC demostraron que salvaría la vida a un tercio de los motoristas que sufren un accidente.

palanca del cambio que detecta alcohol del conductor y Volvo presenta su ‘XC60’, un ‘coche fantástico’ capaz de detectar obstáculos y frenar automáticamente; en 2008, Ford lanza un retrovisor sin ángulo muerto; en 2009, el ‘Serie 7’ (BMW) y el ‘Insignia’ (Opel) equipan un dispositivo que lee las señales de la carretera y avisa al conductor si sobrepasa los límites establecidos; en 2010 el ‘Passat’ (Volkswagen) ya aparca solo... Continuará. ♦



Crash test a las sillitas infantiles

En 2001, por primera vez, doce clubes automovilísticos hicieron pruebas de choque a 25 sillitas para ver su eficacia y buscar máxima seguridad. En 2001, el Renault ‘Laguna II’ fue el primer coche que tuvo cinco estrellas EuroNCAP. Ya hay muchos más...

Todos con ESP

Mientras que en 2002 sólo el 16% de los coches equipan ESP, en 2009 lo llevan ya el 72% de los coches nuevos –en motos, un escaso 16%–. Es el segundo sistema de seguridad activa más importante



tras el cinturón de seguridad. Los investigadores aseguran que puede evitar casi uno de cada dos accidentes graves o con consecuencias mortales en los que no inter venga otro vehículo.

2008

Inaugurado el Centro Automático de Sanciones ESTRADA en León.

- Ciclón Nargis: 32.000 muertos en Myanmar.
- Ingrid Betancourt, libre tras seis años secuestrada por las FARC.



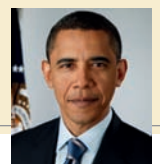
Javier Bardem, primer actor español que gana un Oscar.

- Un vuelo de Spanair se estrella en Madrid: 154 fallecidos.
- Fidel Castro cede el poder a su hermano Raúl.
- Estalla una crisis económica mundial.
- Bombardeos masivos de Israel sobre Gaza.

2009

- Un terremoto en Italia deja 294 muertos.
- Empiezan a notificarse sanciones por correo electrónico y SMS.
- La gripe A, calificada de pandemia por la OMS.

Obama, primer presidente de raza negra de los EE.UU.



ECOLÓGICOS, ELÉCTRICOS... Y CAÍDA DE VENTAS

Más verdes, pero en crisis

Se pone de moda ir a buscar al niño al cole en un todoterreno, comprar un monovolumen (en 2001, casi el 10% de las ventas) o un diesel (en 2007 el 70% de los coches vendidos utilizan este combustible), adquirir un 'low-cost' (bajo precio, poco equipamiento) y comienzan a gustarnos los 'asiáticos' (duplican sus ventas) que combinan tecnología, fiabilidad y precio. Además, se empieza a pensar en 'verde' y los híbridos llegan de la mano del Toyota "Prius".

Otra característica de la década son las grandes oscilaciones en las ventas. En 2001 se vendieron más de un millón y medio de vehículos, pero en 2010 no se llegó al millón. La crisis afecta de lleno a un sector. La Administración apuesta por el Plan Renove y el Prever, con subvenciones a la compra. Y se disparan las ventas de coches de segunda mano...

- **ADIÓS A LA 'SÚPER'.** El 1 de enero de 2002 desaparece la gasolina con plomo, la 'súper'.
- **DOS AÑOS DE GARANTÍA.** En septiembre de 2003 entra en vigor la Ley de Garantías que establece dos años de garantía para los coches nuevos y uno para los usados.
- **QUERIDO CINCUENTÓN.** En junio de 2005, el mítico "600" cumple 50 años.
- **PAGA SEGÚN CONTAMINA.** A partir de enero de 2008, los coches pagan el Impuesto de Matriculación en función de sus emisiones de CO₂.



Pero si algo caracteriza esta década es la llegada del coche eléctrico. Y en 2009 se vive un cambio radical con la apuesta clara de algunos gobiernos. España aprueba el Plan de Ahorro Energético para su desarrollo, fabricación y utilización. Se quiere que en 2014 circulen por las carreteras un millón de eléctricos. Ya hay eléctricos en la calle, planes para poner puntos de recarga, ayudas para la compra... ◆

- Muere Michael Jackson.
- El Barça, primer club que gana los seis títulos oficiales en la misma temporada.
- Usain Bolt, record del mundo de los 100 metros lisos con 9,58".

Registrados cinco días sin víctimas mortales en la carretera durante todo el año.

- Liberado en el Índico el pesquero Alakrana tras 47 días de secuestro.

2010

- Un terremoto provoca 300.000 muertos en Haití.
- El volcán islandés Eyjafjallajökull cierra el espacio aéreo europeo.
- El presidente de Polonia fallece en un accidente aéreo en Rusia.

ESPAÑA 'COPA' LOS PODIOS

iCampeooooones...!

Es la década de los pilotos españoles. Alonso ha popularizado la elitista Fórmula 1. En 2002 fue elegido piloto oficial de pruebas de Renault; en 2006 y 2007 se proclamó campeón del mundo y en 2010 consiguió un sueño: un Ferrari, con el que quedó segundo en el mundial.

Y la década de la consolidación del buen hacer sobre dos ruedas. Dani Pedrosa, campeón del mundo en 125 cc (2003) y dos veces en 250 cc, y Jorge Lorenzo, bicampeón mundial de 250 cc (2006 y 2007) y Moto GP (2010), ya han pasado a la gloria.

Además, 2010 termina con tres españoles copando el título en las tres categorías: Lorenzo (MotoGP), Elías (Moto2) y Marc Márquez (125).

También ha sido la del adiós de uno de nuestros grandes pilotos: en 2004, Carlos Sainz deja el Mundial de Rallies, tras 24 años y dos campeonatos. Ahora 'mata el gusanillo' disputando el Dakar, que ganó en 2009. ◆

El 'reposacabezas' le salvó

Se llama HANS y es una especie de reposacabezas, obligatorio para los pilotos desde 2003, que protege las cervicales. Los expertos aseguran que salvó la vida de Alonso cuando, en el GP de Brasil de ese año, se estrelló contra un muro a más de 250 km/h.



¿Qué hacían en 2001?

- Alonso, a los 16 años, debutaba en la F1, en el GP de Australia, al volante de un Minardi.
- Pedrosa, con 16 años y una Honda de 125 cc, ganaba en Japón su primer Gran Premio.
- Lorenzo sólo tenía 14 años y se proclamaba campeón de Europa de 125 cc.
- Marc Márquez iba al 'cole'. Pero ya con 8 años se proclamó campeón de Cataluña de Motocross.



La selección española de fútbol, campeona del mundo en Sudáfrica.

España logra el objetivo marcado por la UE de reducir a la mitad la mortalidad en carretera.

- EE.UU. anuncia el fin oficial de la Guerra de Irak.
- Rescatados con vida 33 mineros chilenos tras 70 días sepultados.



Se pondrán en marcha actuaciones para reducir los atropellos.

ESTRATEGIA 2011-2020: CONDUCCIÓN ACOMPAÑADA, ALCOLOCK, SILLITAS DE ALQUILER...

Medidas que salvarán vidas

Las prioridades de la Estrategia 2011-2020 se centran en la protección de los más vulnerables, en los motoristas, potenciar la seguridad en vías urbanas y carreteras convencionales, implicar al sector empresarial y lograr conductas seguras en relación con el alcohol y la velocidad. Se trata de un nuevo enfoque por colectivos para seguir luchando contra la pérdida de vidas humanas.

José Ignacio RODRÍGUEZ

Fotos: Paul Alan PUTNAM

Reducir el número de fallecidos y heridos graves en carretera a lo largo de esta década es el objetivo de la Estrategia 2011-2020, que ya ha recibido el visto bueno del Consejo Superior de Tráfico y espera ser aprobada en Consejo de Ministros. Y es que, aunque se mantiene el liderazgo político de la Dirección General de Tráfico (DGT), el nuevo plan requiere una estrecha coordinación ministerial y

**PARA 2020 SE
PRETENDE QUE
NINGÚN NIÑO
FALLEZCA POR
NO UTILIZAR UN
DISPOSITIVO DE
RETENCIÓN
INFANTIL**

plantea medidas que deberán abordar las comunidades autónomas y ayuntamientos, así como otras instituciones y colectivos.

Los principales ejes de trabajo para la elaboración de la estrategia han sido un exhaustivo análisis de los problemas de la seguridad en España y en Europa, un modelo de participación público-privado, social y territorial, y la aportación de expertos nacionales e internacionales.

La diagnosis se ha basado en seis pilares: las directrices europeas, la evaluación del plan anterior, el diagnóstico de la situación actual de la seguridad vial en España, las prioridades políticas, la consulta de los agentes sociales público-privados y las buenas prácticas.

Con el plan anterior (Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008) se consiguió en 2008 el objetivo de reducir el 40% el número de fallecidos, y en 2010 se había superado el 53%. Una de las claves ha sido el cambio de comportamiento de los

usuarios, consiguiéndose unos niveles de seguridad homologables a los de los países europeos mejor situados en aspectos como uso de cinturón y casco, velocidades medias y consumo de alcohol.

Asimismo, se han identificado, a partir de datos de accidentalidad, un conjunto de problemas que han permitido identificar los colectivos y temas claves. Para ello se han analizado también las políticas de seguridad vial de otros países y sus resultados, por lo que la Estrategia pone el acento en colectivos como niños, jóvenes, mayores, peatones, ciclistas, motoristas; y en temas clave como alcohol, drogas y medicamentos, zona urbana, furgonetas, carreteras convencionales, desplazamientos in itinere, transporte de mercancías y viajeros, velocidad...

● **Cero niños fallecidos sin sillita.** La Estrategia plantea que en 2020 no haya ningún niño que haya fallecido en un vehículo sin utilizar un sistema de retención infantil. Se trata de un objetivo ético para este colectivo, en el que, en los últimos seis años, se ha reducido su mortalidad en un 60%. Para ello, se trabajará en proporcionar caminos escolares seguros, mejorar el uso de los sistemas de retención e impulsar la educación vial.

● **Jóvenes más concienciados.** Mejorar la formación y concienciar en los riesgos de la conducción de los conductores más jóvenes es otro de

Investigación, coordinación y participación

Además de las medidas que se recogen en la parte inferior de estas páginas, se pondrán en marcha otras relacionadas con la investigación y la gestión del conocimiento: estudios para determinar el valor económico de los accidentes y para evaluar el coste de las medidas para evitarlos; encuestas para conocer la opinión de los usuarios sobre seguridad vial; análisis de

predicción de riesgo; y se pondrán en marcha observatorios regionales de Seguridad Vial. Por otro lado, se propiciará la participación de los agentes sociales en grupos de trabajo, se pondrán en marcha mesas sectoriales para la coordinación autonómica, se potenciará la coordinación con la FEMP y se participará en las redes internacionales para mejorar la seguridad vial.



Se habilitarán caminos escolares seguros para disminuir la mortalidad infantil.

los objetivos de la Estrategia para lograr una reducción del 25% de los conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves durante los fines de semana. Precisamente, el 45% de esas muertes se producen en

sábado y domingo, mientras que para el resto es del 34%. Aunque este colectivo es el que más ha reducido el porcentaje de fallecidos (63%), sigue teniendo la tasa más alta por millón de habitantes.

Principales medidas para la seguridad

Aunque el Plan Estratégico es a 10 años, las medidas –las principales se exponen a continuación– se revisarán a los cinco años.



1 EDUCACIÓN Y FORMACIÓN

- ✓ Implantar la conducción acompañada.
- ✓ Promover caminos escolares seguros.
- ✓ Difundir material didáctico por Internet y fomentar la educación vial.
- ✓ Formación presencial en la autoescuela.
- ✓ Cursos: conducción segura y eficiente, específicos para motoristas, y de sensibilización y reeducación.



2 COMUNICACIÓN

- ✓ Promocionar el intercambio y alquiler de sillitas.
- ✓ Campañas sobre velocidad, alcohol/drogas, cinturón, casco, sillitas, ocio nocturno, mayores...
- ✓ Conductor alternativo.
- ✓ Motoristas, como prescriptores de riesgos.
- ✓ Vigilancia ciudadana del tráfico en entornos escolares.



3 LA NORMA Y SU CUMPLIMIENTO

- ✓ Alcolock en determinados colectivos.
- ✓ Pruebas de control de drogas.
- ✓ Control a los reincidentes.
- ✓ Decomiso del coche como alternativa a la cárcel.
- ✓ Vigilancia (cinturón, velocidad, alcohol, conductores sin carné, carreteras convencionales, transporte...).
- ✓ Actualización de los planes de radares fijos, móviles y de tramo.



Motoristas, uno de los pocos colectivos en los que se han incrementado los accidentes.

tos usuarios, teniendo en cuenta que habrá un millón más de usuarios en la próxima década, se promoverán los desplazamientos en bicicleta como modo de movilidad eficiente, se mejorará la capacitación y actitudes de los ciclistas, y se les proporcionarán espacios seguros.

● **Motoristas: menos muertos.** En los últimos seis años se han incrementado un 19% los fallecimientos de los usuarios de motocicletas, aunque desde 2007 se ha producido un cambio de tendencia que se debe mantener. Algunas de las medidas que se pondrán en marcha serán lograr comportamientos más seguros e incrementar la seguridad que ofrecen las carreteras a los motoristas.

● **Carreteras convencionales que ayudan.** En estas vías se registran casi el 36% de los accidentes con víctimas (2009), pero el 60% de los fallecidos. La realidad es que intersecciones e incorporaciones se encuentran al mismo nivel, los trazados son antiguos y hay muchos tramos montañosos. Para rebajar la siniestralidad, se incorporarán diseños con medidas de bajo coste y alta efectividad y se incrementará la vigilancia.

● **Empresas y cultura de seguridad vial.** En 2009, más del 71% de los accidentes laborales con víctimas se produjeron al ir y volver del trabajo o durante el mismo, con 170 fallecidos. Para reducirlos, se trabajará para lograr una intervención activa de las empresas en los accidentes tráfi-

● **Mayores: autonomía y seguridad.**

Crece el colectivo de mayores de 64 años, y su mortalidad como conductores (5,1%) es superior a otros grupos. Se realizará un seguimiento de sus capacidades para la conducción y se habilitarán espacios seguros de movilidad para mayores.

● **Reducir los atropellos.** Su siniestralidad ha disminuido en torno al 40% entre 2003 y 2009. No obstante, se ha reducido un 10% menos que la media, pasando a suponer un 14,6% de la cifra total de fallecidos, al 17,3% en 2009. Entre otras actuaciones sobre este colectivo, se pre-

tende promover los desplazamientos a pie como modo de movilidad eficiente y proporcionar espacios seguros para los peatones.

● **Movilidad segura en las ciudades.**

Para conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables en las ciudades, se adaptarán las normas a las nuevas necesidades del ámbito urbano y los ayuntamientos proporcionarán espacios y entornos públicos seguros.

● **Más ciclistas sin que aumente su tasa de mortalidad.** Para proporcionar un desplazamiento seguro de es-



4 LA SEGURIDAD DESDE LA SALUD

- ✓ Promover el consejo del profesional sanitario (conductores mayores, medicamentos, sillitas infantiles, alcohol y drogas...).
- ✓ Programa de rehabilitación a reincidentes del alcohol.
- ✓ Mejorar la comunicación en la detección de incapacidades para conducir.



5 VEHÍCULOS MEJOR EQUIPADOS

- ✓ Promover limitadores de velocidad y sistemas de distribución de la frenada de motocicletas.
- ✓ Consulta on-line del historial del coche para la compraventa.
- ✓ Desarrollar los sistemas de interacción entre vehículos y con la carretera.
- ✓ Barómetro de condiciones de seguridad y emisiones de los vehículos.



6 CARRETERAS MÁS SEGURAS

- ✓ Ensayar criterios técnicos para evitar riesgo de colisión frontal.
- ✓ Habilitar zonas de parada en carreteras convencionales.
- ✓ Formar auditores de seguridad vial, realizar inspecciones y solucionar los problemas de tramos conflictivos.
- ✓ Incluir marcas viales que ayuden a guardar la distancia de seguridad.
- ✓ Dedicar el 2% del valor patrimonial de la red a su mantenimiento.
- ✓ Elaborar el plan de sistemas inteligentes de tráfico (ITS)



El control de los excesos de velocidad, prioritario.

Participación pública y privada

La Estrategia 2011-2020 mantiene el liderazgo político de la Dirección General de Tráfico, aunque la mayoría de las medidas que incorpora no son competencia suya. En su elaboración han participado los agentes sociales públicos y privados, a los que se les ha consultado para revisar y validar las prioridades identificadas y los objetivos; y, naturalmente se han recogido las propuestas de líneas de trabajo para cada una de las prioridades.

Para la formulación de la Estrategia, se formaron catorce grupos de trabajo en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial que, como se recordará, es un órgano consultivo formado por la Administración General del Estado, las administraciones autonómicas y locales, y las entidades, fundaciones, asociaciones de víctimas, y organización profesionales, económicas y sociales de ámbito estatal vinculadas con la seguridad vial.

Uno de los citados grupos de trabajo corresponde al de Estudios e Investigaciones, y está formado por universidades y centros de investigación públicos y privados con experiencia en el ámbito de la seguridad vial. Además de validar la diagnosis presentada por la DGT, los citados centros investigadores y universidades se encargaron de transferir su conocimiento y su asesoramiento sobre aquellos colectivos que seguían manteniendo altas tasas de siniestralidad o que habían disminuido en menor medida.

co, y mejorar el conocimiento sobre este tipo de accidentes; además se mejorará la capacitación y habilidad de los conductores profesionales.

● **Bajar del 1% la alcoholemia.** La tasa de positivos se ha reducido, situándose en 1,8% en los controles preventivos frente al 4,2% en 2003. Además, los fallecidos que habían consumido alcohol han pasado del 35% en 2003 al 30% en 2009. Reducir al máximo la conducción bajo los efectos del alcohol es un gran reto para esta década, para lo que se

CONDUCCIÓN ACOMPAÑADA Y CARRETERAS CON DISEÑOS SEGUROS SON ALGUNAS DE LAS MEDIDAS

desarrollarán acciones preventivas y de control del consumo al volante de alcohol y otras drogas.

● **Velocidad: reducir los excesos.** El 14 y 18% de los accidentes mortales en autopista y autovía son, respectivamente, por exceso de velocidad. Se pretende reducir el 50% de los excesos de más de 20 km/h, ya que está demostrado científicamente que una reducción del 5% supone una disminución del 20% de los accidentes mortales y del 10% en los accidentes con heridos. ◆



7 MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y SEGURA

- ✓ Adecuar las normas de circulación a la ciudad.
- ✓ Impulsar planes urbanos de seguridad vial y elaborar el Libro Verde sobre Movilidad Urbana.
- ✓ Promover el uso seguro de la bicicleta y de los desplazamientos a pie.
- ✓ Pacificar el tráfico con zonas peatonales y de encuentro, y zonas 30.

8 LAS EMPRESAS, CONTRA LOS ACCIDENTES

- ✓ Incorporar la prevención de los accidentes de tráfico a los programas de prevención de riesgos laborales.
- ✓ Planes de seguridad vial en las empresas y cursos prácticos de conducción segura.
- ✓ Coordinar Inspección de Trabajo, Fiscalía y Policía para prevenir los accidentes laborales de tráfico.
- ✓ Control del transporte profesional y formación obligatoria continua.



9 MÁS ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS

- ✓ Mejorar el tiempo de respuesta a los accidentes e implantar el sistema e-call (obligatorio desde 2011 en vehículos nuevos).
- ✓ Crear el Registro de Víctimas y Accidentes de Tráfico.
- ✓ Establecer un protocolo de comunicación presencial a los familiares de los fallecidos.
- ✓ Promover los programas de asociaciones de víctimas y su presencia en las redes sociales para potenciar sus mensajes.

Siete años bajando

El balance anual de siniestralidad en carretera —y es el séptimo consecutivo— vuelve a ser positivo y hay 173 muertos menos que en 2009. Aun así, existen 1.730 nuevas razones para seguir trabajando por la seguridad en las vías, una por cada persona que en 2010 dejó la vida en un accidente de tráfico.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Infografía: **DLirios**

Durante el pasado 2010, 1.548 accidentes mortales de tráfico en carretera provocaron 1.730 muertes y 7.954 heridos graves (más de 24 horas hospitalizados). En total, casi 11.000 vidas truncadas de personas que tan solo conducían o viajaban en un coche, una moto o cruzaban andando la vía.

Aún así, en la fría estadística hay una parte positiva: en 2010 hubo menos accidentes mortales (-148), menos heridos graves (-1.021) y menos fallecidos (-173) que en 2009, lo que supone la séptima bajada anual consecutiva de la siniestralidad. *“Hemos vuelto a las cifras de 1963, pero entonces había un millón de vehículos y hoy hay 31 millones; entonces había dos millones de conductores y hoy, 26 millones. Cualquier tiempo pasado fue peor”*, resumió en la presentación del balance el ministro del Interior y vicepresidente del gobier-

“SI NOS HUBIÉRAMOS ESTANCADO EN 2003, HOY HABRÍA 10.000 FALLECIDOS Y 50.000 HERIDOS GRAVES MÁS”

(ALFREDO PÉREZ RUBALCABA, MINISTRO DEL INTERIOR)

no, Alfredo Pérez Rubalcaba, que recalcó: *“Si nos hubiéramos estancado en 2003, hoy habría 10.000 fallecidos y 50.000 heridos graves más”*.

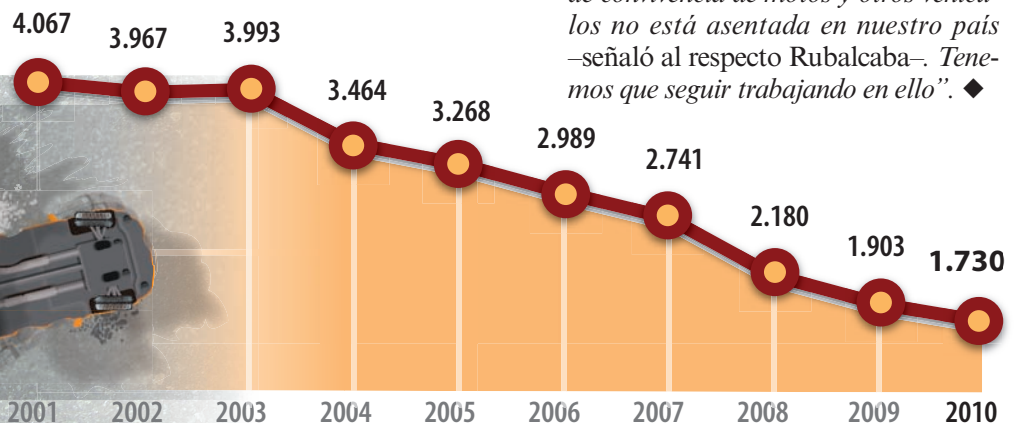
El estudio pormenorizado de los accidentes mortales deja más datos de interés. Las salidas de vía son los siniestros más frecuentes (uno de cada tres) y los más mortales (650 víctimas), seguidas de las colisiones frontales y fronto-laterales, que unidas suman 600 muertos. En muchos de los accidentes mortales se detectaron excesos de velocidad, *“parte*

sustancial de la accidentalidad” en palabras del ministro y contra los que anunció 100 nuevos radares fijos y seis tramos de velocidad controlada.

MEJORA EN TODAS LA VÍAS. La siniestralidad se reduce en todas las carreteras. En las convencionales es donde más víctimas mortales se producen (tres de cada cuatro), y en las autovías, donde se registra la mayor mejora (41 muertos menos). Por horas, los siniestros descienden en las nocturnas y en especial entre 14 y 20 horas (111 muertos menos). Por edades, hay 125 víctimas mortales menos en el grupo de 15 a 34 años (-33%), lo que confirma a los jóvenes como el grupo más sensible a las políticas de seguridad vial. También desciende significativamente la mortalidad entre 35 y 44 años (53 muertos menos); y, por el contrario, sube de forma alarmante el número de víctimas mortales de 0 a 14 años (34 en 2009, 49 en 2010), es decir, en el grupo de los no conductores.

Respecto a las dos ruedas, 244 motoristas murieron en las carreteras en 2010, 40 menos que un año antes. La siniestralidad de estos vehículos seguirá siendo una parcela prioritaria durante la próxima década: *“La cultura de convivencia de motos y otros vehículos no está asentada en nuestro país —señaló al respecto Rubalcaba—. Tenemos que seguir trabajando en ello”*. ♦

Mortalidad: evolución 2001-2010



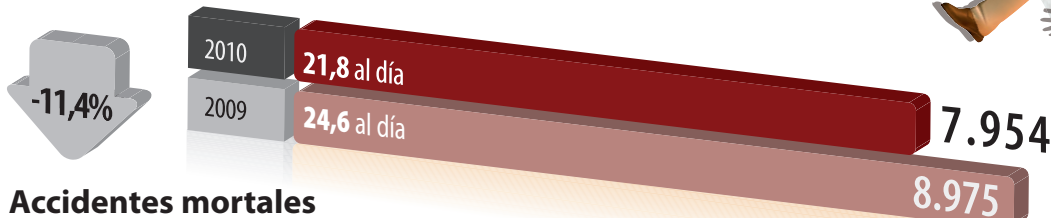
Así fue la siniestralidad vial en 2010

(Datos a 24 horas)

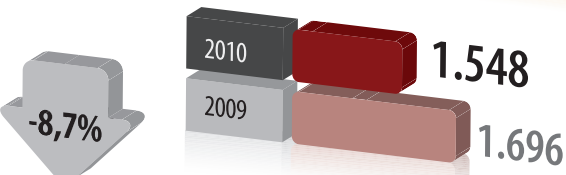
Fallecidos



Heridos graves

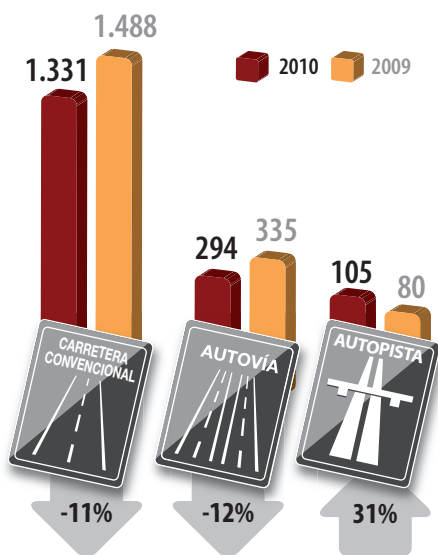


Accidentes mortales

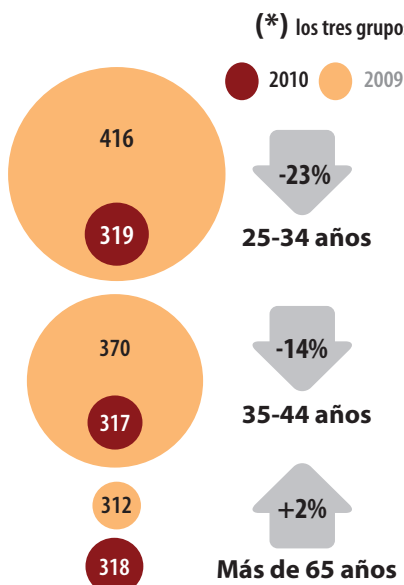


Mortalidad

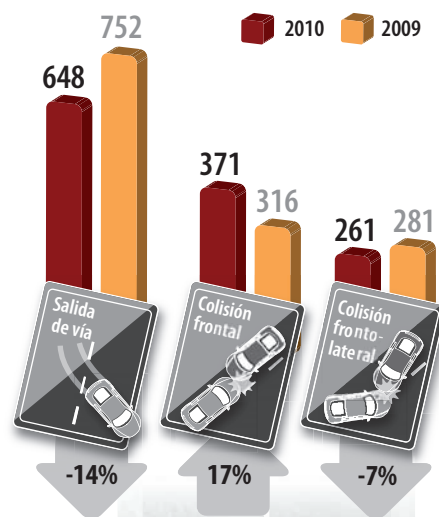
Por tipo de vía



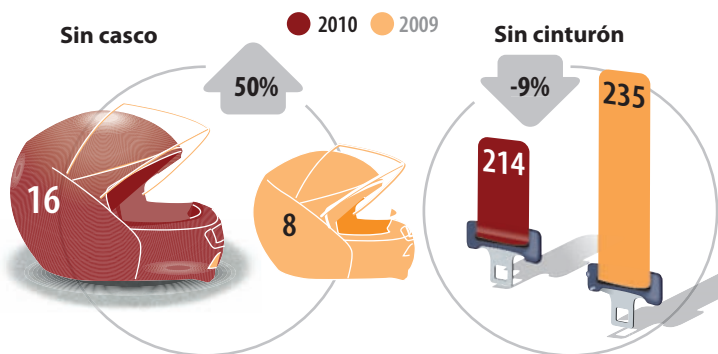
Por edades*



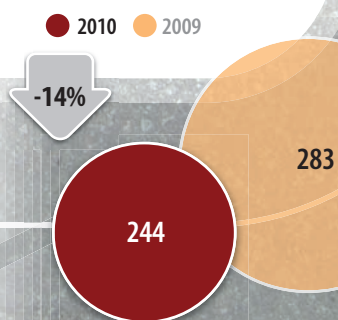
Por tipo de accidentes*



Sin sistema de retención



En accidente de moto





Nueve de cada diez lesiones infantiles graves se podrían evitar trasladando a los niños con un sistema de retención adecuado.

UNOS 30 NIÑOS SUFREN CADA AÑO LESIONES MEDULARES POR ACCIDENTES DE TRÁFICO

Pequeñas vidas, grandes tragedias

Durante 2009, los accidentes de tráfico causaron la muerte de 60 niños y heridas de gravedad a otros 489. Estos últimos sufrieron duras convalecencias, rehabilitaciones y secuelas. Con los casos de Georgina, Haizea y Pablo, ponemos cara a las cifras.

Marian GARCÍA RUIZ
 Infografía: Dlírios. Fotos: PUTNAM

Los protagonistas de este reportaje, Georgina, Haizea y Pablo, cuya historia destacamos a lo largo de este reportaje, son tres ni-

ños que han sufrido accidentes de tráfico. Tres caras de la misma moneda, la accidentalidad infantil, que en algunos casos se cobra vidas y en otros las deja marcadas. Porque además de los fallecimientos –60 menores de 14 años murieron en accidentes de tráfico en 2009, según datos de la Dirección

General de Tráfico (DGT)– hay un gran número de niños que sufren lesiones. Concretamente, en 2009, 4.722 niños resultaron heridos leves y 489 sufrieron heridas de gravedad. Algunos tuvieron que soportar, en el mejor de los casos, intervenciones quirúrgicas, meses de rehabilitación, problemas psicológicos y secuelas. Otros sufrieron lesiones medulares o cerebrales que les dejaron sin movilidad, total o parcial, para el resto de sus vidas.

LESIONES IRREVERSIBLES. En España, existen dos centros de referencia que atienden a los niños con lesión medular: el Hospital Nacional de Paraplégicos de Toledo y el Instituto Guttmann, en Barcelona.

Por ellos pasan cada año entre 20 y 30 menores afectados por un siniestro vial. Según sus responsa-



“Pensaba que la vida había sido muy injusta conmigo”

Tenía 13 años cuando, en 2006, ocurrió el accidente. Un camión chocó frontalmente contra el monovolumen en el que viajaba con su padre y sus dos hermanas de 7 y 4 años, que aparecen también en la foto. Georgina perdió a su padre; sus hermanas, que viajaban con sistema de retención, resultaron heridas leves.

Ella viajaba sin cinturón y mal sentada. Sufrió heridas graves en el fémur y la cara, y le tuvieron que operar dos veces. “Recuerdo sentir mucha rabia. Pensaba que la vida había sido muy injusta conmigo; además, sentía un gran deseo de que el culpable del accidente pagara por el daño que había causado”.

Además de sus propias heridas, Georgina sufrió la pérdida de su



padre. Tuvo ataques de ansiedad, desmotivación y tristeza. “Recuerdo, sobre todo, echar en falta aquellas cosas que él y yo hacíamos solos en nuestro día a día antes del accidente: cuando me levantaba por las mañanas o nos quedábamos a mirar la tele hasta tarde. También era muy duro ver el sufrimiento de mis hermanas pequeñas”.

Actualmente, cinco años

después, Georgina está en terapia con un psicólogo y toma antidepresivos. “Esto demuestra lo duras y largas que pueden ser las consecuencias de padecer un accidente”, asegura. Sobre los sistemas de seguridad, lo tiene claro: “Mi experiencia me ha enseñado que no importa que uno mismo sea un conductor excelente; un padre puede pensar que, como es prudente, nunca pondría la vida de su hijo en peligro. Pero hay muchos otros que no lo son y te pueden implicar en un accidente. Además, la duración de un accidente es de un segundo, por lo tanto, no hay ningún trayecto corto”.

LOS PADRES, QUE SUELEN SER LOS QUE CONDUCEN, A VECES TIENEN UN GRAN SENTIMIENTO DE CULPA

y pueden jugar, tienen sus principales necesidades cubiertas. El sufrimiento grande lo tienen los padres. Habitualmente son los que conducen y muchas veces tienen un gran sentimiento de culpa”.



ma de los traumatismos craneoencefálicos que no se derivan: “Algunos pasan 2 ó 3 días en el hospital tras el accidente y cuando vuelven a la vida normal aparecen trastornos de conducta. Los niños son más frágiles porque están en crecimiento y puede haber lesiones muy graves que no se ven”.

Un traumatismo craneocencefálico causado por un accidente, aunque sea leve, puede producir en un niño una secuela

SECUELAS INVISIBLES. Además de las lesiones más graves, Antonia Enseñat, neuropsicóloga del Instituto Guttmann, destaca el proble-

bles médicos, aunque la cifra de mortalidad infantil por accidentes ha disminuido, el número de lesionados que les llegan se mantiene estable.

Según la responsable del Área Infantil del Hospital Nacional de Parapléjicos de Toledo, Elisa Dolado, “en los niños, la lesión medular suele ser más compleja y grave. Al crecer, sufren deformidades ortopédicas por falta de movilidad. Se les salen las caderas, se les tuerce la columna... Gran parte de nuestro trabajo es evitar estas deformaciones”.

En cuanto a la reacción de los niños asegura que suele ser sorprendentemente buena: “Los niños se dan cuenta de todo, pero en cuanto no tienen dolor, tienen apoyo familiar



Los procesos de rehabilitación para recuperar la movilidad son largos y trabajosos.

Instituto Guttmann



“Odio los hospitales y los pinchazos”

Haizea tiene ahora 8 años. Cuando tenía cuatro, el dos de enero de 2007, viajaba en el coche de sus abuelos con sus padres, cuando un vehículo con exceso de velocidad y alcohol se les vino encima.

Conducía el abuelo, que murió en el acto. Todos los demás resultaron heridos graves y fueron enviados a la UVI; la niña ingresó en el hospital de San Sebastián con un traumatismo craneoencefálico tan grave que hizo a los médicos plantear la posibilidad de que donaran sus órganos. Tuvieron que taladrarle el cráneo para aliviar la inflamación del cerebro y estuvo 8 días en coma inducido. A los 15 días dejó la UVI.

Hoy es una niña encantadora que, cuando habla del accidente, cambia el tono: “Yo no recuerdo nada, porque estaba dormida.

Cuando me desperté, todos estaban a mi alrededor y yo no podía hablar. Mi padre me dijo que mi abuelo había muerto y yo estaba muy triste. Pero lo mejor de todo es que sigo viva... Mi madre me dice que no se puede llorar toda la vida, que hay que disfrutar”.

Cuando sea mayor, Haizea quiere tener un coche pequeñito y asegura que respetará todas las normas de la carretera; pero reconoce que viajar en coche todavía le da un poco de miedo: “Un día había un poco de hielo en la carretera y yo me puse nerviosa y le dije a mi padre que no quería volver a tener un accidente. Porque odio los hospita-

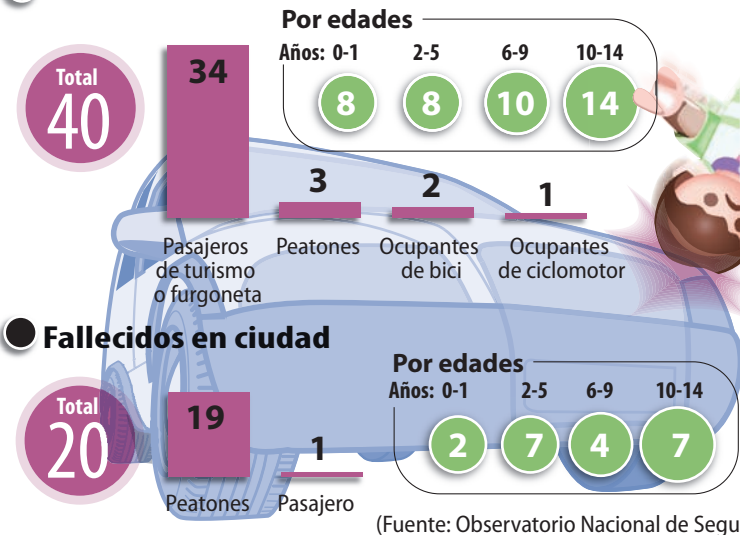
les y los pinchazos”. La sillita que el abuelo había instalado en el coche para trasladar a su nieta le salvó la vida a Haizea.

“Lo que más me duele –dice– es que la gente no se dé cuenta de lo que ha hecho”, en referencia a quien provocó el accidente.

60 niños muertos

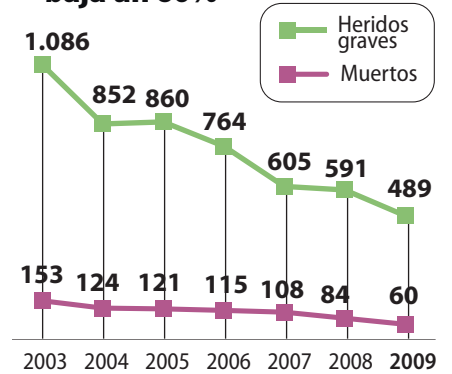
En 2009, murieron 60 niños de 0 a 14 años en accidente de tráfico, un 28% menos que en 2008.

Fallecidos en carretera

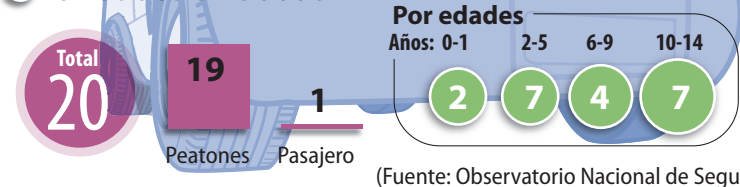


Además **489** resultaron heridos graves y **4.722** heridos leves

La mortalidad infantil baja un 60%



Fallecidos en ciudad



(Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT).

conductual que se manifiesta con con falta de atención, una capacidad de aprendizaje más lento e irritabilidad. “A veces se confunde con otros diagnósticos como el Trastorno por Déficit de Atención (TDA)”, asegura Antonia Enseñat, quien destaca la importancia de hacer una valoración adecuada.

TAMBIÉN PEQUEÑOS. En el Instituto Guttmann atendieron el pasado año a 14 niños de hasta 12 años por lesiones causadas por accidentes de tráfico. Algunos de

Por pereza

Según un estudio realizado por el Instituto de Seguridad Vial de MAPFRE, el 20% de los padres que no ponen el adecuado sistema de retención a sus hijos lo hace por pereza. El 38% aluden a que se trata de trayectos cortos. Actualmente el grado de utilización de los sistemas de retención infantil se sitúa en torno al 90%. Se utiliza menos en zonas urbanas y en furgonetas.



ellos muy pequeños: “Tuvimos un bebé de 19 meses con lesión medular por atropello y otros dos niños de 3 y 5 años a los que implantamos un marcapasos diafragmático para que al menos pudieran respirar sin ventilador”, comenta Joan Vidal, jefe de la Unidad de Lesionados Medulares de ese instituto. Estos dos últimos niños, viajaban en su sillita dormidos y un frenazo brusco en un trayecto en ciudad les pro-

PABLO

Un vehículo le empotró contra un escaparate

Hoy tendría 14 años, pero solo llegó a cumplir cuatro. El 27 de octubre de 2001, un menor de 17 años que perdió el control del vehículo que conducía ilícitamente, se llevó a Pablo por delante cuando esperaba en la acera, en compañía de su padre y su hermano. *"Estaban esperando a que cambiara el semáforo para poder cruzar y subir a casa; de repente, mi marido oyó un chirrido de ruedas, se giró y vio como venía a toda velocidad un coche, que además se había saltado un semáforo en rojo"*, relata la madre, Ana Novella.

"Mi marido solo tuvo tiempo de empujar a mi hijo mayor, Jorge. A Pablo se lo arrancó el coche de la mano y lo empotró en el escaparate de una inmobiliaria que había allí. Lo mató en el acto".



Ana habla de aquel día como el más horrible de su vida. *"Recuerdo un dolor insostenible. Mi hijo mayor, de 9 años, entró como loco en casa, tirándose al suelo y golpeándose la cabeza a la vez que gritaba que habían matado a su hermano, que por qué no lo habían atropellado a él que era más mayor"*.

Actualmente, Ana Novella es presidenta de Stop

Accidentes. A ella le arrebataron la vida de su hijo y ahora dedica la suya a luchar contra los accidentes y recordarnos que, con los niños, hay que extremar las precauciones. *"En mi caso, no se pudo hacer nada por parte de mi marido o mía; pero en el caso de llevarlos en nuestro vehículos, debemos de extremar todas las precauciones. Es lo más grande que tenemos y debemos de protegerlos en todo momento. Es preferible que lloren por ir sentados en la sillita, a que luego lloremos nosotros por no haberlo hecho en su momento"*.

dujo la rotura de las primeras vértebras. *"Las lesiones cervicales en niños son muy frecuentes y producen más complicaciones"*, asegura. El tiempo de ingreso suele ser de unos tres meses mínimo y le suele seguir un largo proceso de rehabilitación.

CERO NIÑOS SIN PROTECCIÓN.

Nueve de cada diez lesiones infantiles graves o mortales podrían haberse evitado con un Sistema de Reten-

Un tercio de todas las muertes

Los accidentes de tráfico causan el 29% de todas las muertes externas (accidentes, envenenamientos, ahogamientos, violencia, etc.) de niños de hasta 14 años. Aunque se ha reducido mucho la mortalidad infantil por accidente de tráfico (en 2007 era el 39%), sigue siendo la principal causa de muerte en este segmento de edad.

ción Infantil adecuado. Trasladar a un niño sin él, multiplica por cinco el riesgo de que muera o sufra heridas graves en un accidente.

Sin embargo, el 43% de los niños ocupantes de turismo y furgoneta, fallecidos en accidente en 2009, viajaban sin Sistema de Retención.

El Instituto de Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE ha realizado un estudio de la siniestralidad infantil en el que señala que las zonas urbanas, los desplazamientos en furgoneta y el grupo de niños más pequeños de 0-1 años es donde menos se ha mejorado y donde más se puede hacer.

Según el director del Instituto, Julio Larios, *"se puede hacer mucho desde el ámbito médico: enfermeras, médicos, pediatras... Si pudiéramos incluir en los protocolos de prevención sanitaria la forma de transportar a los niños, con la influencia que puede tener un consejo médico, sería muy importante"*.

De momento, la DGT se ha marcado un objetivo para 2020: la cifra de cero niños fallecidos sin Sistema de Retención Infantil. Para conseguirlo, pretende mejorar el uso eficiente de los sistemas de retención, promover sistemas de intercambio y alquiler, proporcionar entornos y trayectos escolares seguros e impulsar la educación vial en los colegios. ♦

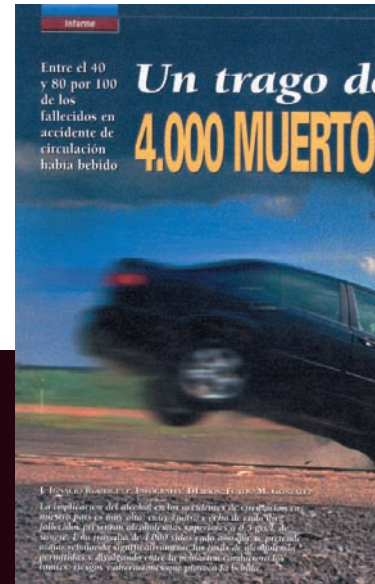


Instituto Guttmann

Los niños suelen reaccionar mejor que los adultos ante una lesión irreversible.

Suscríbese a la revista

TRÁFICO y Seguridad Vial



RECIBA EN SU CASA LA REVISTA DE REFERENCIA EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

¡Por 8,25 €, todo el año informado!

www.dgt.es/revista

TRÁFICO y Seguridad Vial
AÑO XXVI • Nº 204 / 2010

LA "JEFATURA VIRTUAL" DE TRÁFICO YA ESTÁ AQUÍ
Todo con un "clic"
Se podrán pagar multas, renovar el permiso, consultar el saldo de puntos, matricular el coche...

Suscríbese a "Tráfico y Seguridad Vial"
¡Solo 8 euros al año!

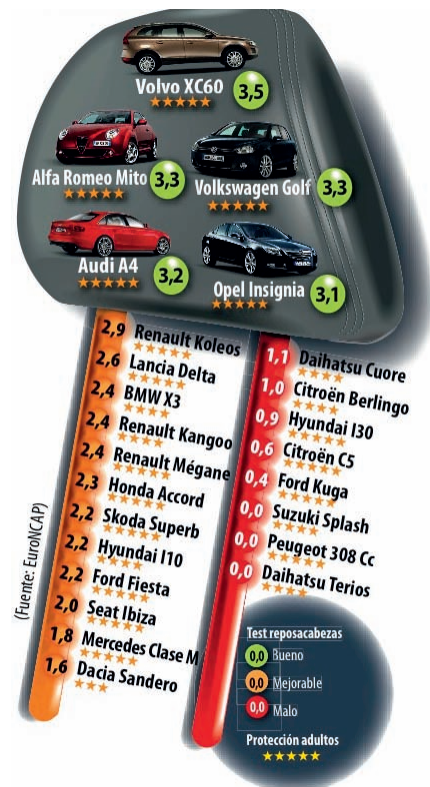
BALANCE VERANO: ¡COMO EN 1962!
EL "RECICLADO" DE LOS MENORES CON DELITOS DE TRÁFICO
CUÁNDO LE PUEDEN DECOMISAR EL COCHE

Por su seguridad
Ya funcionan los radares de tramo (Y la historia del radar)
Ejecutivos: la crisis les dejan sin coches
El 70% de los accesos a los "coles", inseguros

Control de velocidad en tramo
El ciclomotor, solo a partir de los 15 años

INFORMACIÓN ÚTIL... ¡Y SEGURA!

- ✓ LA MEJOR INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL
- ✓ TODA LA LEGISLACIÓN, AL DÍA
- ✓ LES INFORMAREMOS SOBRE LAS MEJORES INVESTIGACIONES
- ✓ LAS OPINIONES DE LOS MEJORES ESPECIALISTAS
- ✓ TODA LA ACTUALIDAD DE LA DGT
- ✓ LAS NOVEDADES EN EL MUNDO DEL MOTOR
- ✓ TODO SOBRE MOVILIDAD
- ✓ INFORMACIONES PRÁCTICAS PARA LOS VIAJES
- ✓ LOS FAMOSOS NOS CONTARÁN SUS PUNTOS DE VISTA
- ✓ LAS MEJORES INFOGRAFÍAS Y FOTOGRAFÍAS PARA FACILITAR LA LECTURA...
- ✓ CONTADO PARA QUE LO ENTIENDA TODO EL MUNDO...





TAMBIÉN A TRAVÉS DE INTERNET

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

LAS DIFERENTES VIAS PARA HACERLO.

- ✓ Por correo: TPI Edita. Avda. de Manteras, 26 3ª planta. 28050 Madrid
- ✓ Por e-mail: suscriptorestrafico@grupotpi.es
- ✓ Por teléfono: 91 339 62 75 ✓ Por fax: 91 339 63 69

NOMBRE: APELLIDOS:

EMPRESA: CIF/DNI:

DIRECCIÓN FISCAL:

C. P.: POBLACIÓN: PROVINCIA:

DIRECCIÓN ENVÍO:

C.P.: POBLACIÓN: PROVINCIA:

TELF.: FAX:

E-MAIL: WEB:

DOMICILIACIÓN BANCARIA

CÓDIGO CUENTA CLIENTE			
Entidad	Oficina	D.C.	Núm. de cuenta

BANCO.....

TITULAR.....

FIRMA.....

FECHA.....

De conformidad con lo establecido en la Ley 15/1999, de 13 de diciembre de Protección de Datos de carácter personal, le informamos que los datos facilitados al suscribirse se han integrado en un fichero automatizado del que es responsable TPI Edita con domicilio en Avda. Manteras, 26 - 3ª planta. 28050 Madrid. E-mail: info@grupotpi.es. Los datos registrados permitirán ofrecerle periódicamente información sobre publicaciones y productos de esta sociedad. Podrá ejercer en todo momento los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición dirigiéndose a la dirección anteriormente mencionada.

RESPONDEMOS A SUS DUDAS

¿AFECTA A LOS ANTIGUOS SUSCRITORES?

Sí. Desde 2010 dejó de enviarse a los 350.000 suscriptores que teníamos desde hace muchos años. Pero cualquiera que la solicite, antiguo suscriptor o cualquier persona, empresa, asociación, etc., puede recibir su versión impresa.

¿QUÉ DEBO HACER PARA RECIBIRLA?

Es muy sencillo. Puede solicitarla llamando al teléfono 91 339 62 75. También, enviando el boletín de suscripción que ve en estas páginas al fax 91 339 63 69. Igualmente, puede enviar el mismo cupón a este domicilio postal: TPI Edita. Avda. de Manteras, 26. 3ª planta. 28050 Madrid.

¿CUÁNTO CUESTA?

El coste por año, por seis números, será de 8,25 euros, que incluyen IVA y gastos de envío. Tarifa válida para Península, Baleares y Canarias hasta el 21/12/2011. Los envíos al extranjero tendrán el sobrecoste de Correos.

¿PUEDO SOLICITAR NÚMEROS ATRASADOS?

Sí, se pueden solicitar números atrasados, pero solo los correspondientes a 2010 y 2011, y mientras queden ejemplares en stock. Estos números costarán 1,50 euros por unidad.

¿SE PUEDE HACER POR INTERNET?

También se pueden suscribir on-line. Tiene que ir a esta página: <http://grupotpi.es/variados/suscripciontrafico.htm> y rellenar el formulario con sus datos personales y bancarios. También puede acceder a la suscripción online a través de la web de la DGT: www.dgt.es/revista



ANTICIPACIÓN, PREPARACIÓN Y RESPETO DE LAS NORMAS,
LAS CLAVES PARA CONDUCIR SEGURO EN MOTOCICLETA

1

Ojo a las intersecciones

Modere la velocidad en los cruces y a menor visibilidad, afróntelos más despacio. Al aproximarse, observe y elija el carril adecuado para girar. Se gira en ángulo, sin invadir el sentido contrario.

En busca del motorista 10

El riesgo para el motorista puede proceder de muchos frentes distintos, desde la misma inestabilidad del vehículo al mal estado de la vía. Pero son las carencias en la formación del conductor las que, con más frecuencia, ponen en jaque su propia seguridad. Si quiere conocer las diez claves para ir seguro en moto, se las damos en este reportaje.

Carlos NICOLÁS FRAILE
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Para moverse en motocicleta de forma segura, cualquier motorista debe poseer una serie de conocimientos y habilidades especiales que, con frecuencia, marcan la diferencia entre tener o no tener un accidente. Presente y futuro de la seguridad en moto pasan inevitablemente, según los especialistas en formación de conductores, por una correcta preparación, sensibilización y actualización de conocimientos de los motoristas.

La década pasada vivió un espectacular aumento del parque de motos (entre 2004 y 2007 casi se cuadruplicaron las matriculaciones, de 77.000 a 280.000) y un dramático aumento de la mortalidad de los motociclistas (558 fallecidos en 2007). El número de conductores de moto ha seguido creciendo y la siniestralidad de este vehículo se ha convertido en un asunto prioritario a mejorar durante los próximos años, pues, a pesar de las mejoras logradas (244 fallecidos en 2010), el coste sigue siendo inasumible.

Así los expertos están de acuerdo en que para solucionar el problema de la siniestralidad de las dos ruedas

**2**

Haz por ver y que te vean

Evite los ángulos muertos de otros vehículos y muéstrese para que el conductor del vehículo de delante le vea. Evite que se empañe la visera abriéndola. Recuerde, en moto es obligatorio llevar encendido el alumbrado día y noche.

**3**

Disciplina de carril

EN CARRETERA

- Ocupe la mitad derecha del carril. En curvas y cambios de rasante con poca visibilidad aproxímate a la derecha.

EN CIUDAD

- Con mucho tráfico es aconsejable ocupar el centro del carril para evitar que otros vehículos pasen demasiado cerca y perdamos el equilibrio.
- No aproveche la agilidad de la moto para hacer zig-zag entre vehículos, no le verán.

es necesaria una formación adecuada de los motoristas, que actualmente adolecen de carencias básicas en educación, formación y sensibilización. “No estamos educados en el respeto al riesgo y asumimos demasiados cuando conducimos”, opina Juan Carlos Toribio, especialista en Seguridad Vial de Asociación Mutua Motera.

CONSEJOS DE ORO. ¿Qué es necesario, entonces, para ir seguro en moto? ¿Cuáles son las principales pautas a seguir, los ‘consejos de oro’, para el motorista? Los especialistas coinciden. El primero de ellos es la anticipación. “Para conducir

**4**

Frenar con seguridad

Para frenar con seguridad en moto se utilizan los dos frenos a la vez pues el delantero frena más que el trasero. De esta forma se compensa y se evitan problemas como derrapes o que el conductor salga proyectado del asiento.



5

Grupos: todo bien planeado

En salidas en grupo, es recomendable no más de cinco motos y situar a los dos motoristas más expertos en cabeza y en cola, planificar la salida (itinerarios, frecuencia y lugares para descansar...) y mantener el orden acordado.



6

Adelantamiento: ¿se puede?

No todos los adelantamientos son realizables: hace falta distancia suficiente para volver al carril propio. En caso de duda, mejor desistir de adelantar y no dejarse llevar por la pasión de conducir una moto.

cualquier vehículo con seguridad hay que anticiparse, ir por delante de lo que pase para en la vía y adoptar las medidas necesarias en caso de imprevisto. Y en moto más, pues el riesgo es mayor” explica Manuel Acosta, responsable de Formación Vial de la DGT. “El motorista debe poner toda su atención –apunta Toribio–. Mantener todos los sentidos alerta es básico. Es uno de los pilares de la conducción defensiva”.



7

Condiciones climatológicas

La conducción de una moto varía según la época del año. Con temperaturas bajas, la adherencia es menor. Si llueve, las primeras gotas hacen el asfalto muy deslizante. Asegúrese de llevar los neumáticos siempre en buen estado.

CONOCER LOS LÍMITES. Es fundamental que cada motorista conozca sus capacidades, sepa hasta dónde es capaz de llegar. “Hay que concienciar al motorista sobre dónde están los riesgos y decirle: ‘ni se te ocurra acer-

carte. Puede que te libres diez o cien veces, pero cuando te toque puede ser mortal. O quedarte en silla de ruedas. Si quieres acercarte al límite, liberar endorfinas, ve a un circuito”, afirma Roberto Ramos, especialista en Segu-

ridad Vial de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE).

Otro punto clave es conocer las normas y saber adaptar la conducción a cada entorno. “En zonas urbanas, hay muchos más vehículos que



8

Cuidado con la distancia

La separación –lateral y frontal– con otros vehículos es el ‘escudo protector’ del motorista. Sobre dos ruedas, la carrocería es el propio cuerpo y lo que en un turismo es una abolladura, en moto puede ser una herida grave o mortal.

LA ANTICIPACIÓN ES ESENCIAL EN MOTO, IR POR DELANTE DE LO QUE PASA Y ADOPTAR LAS MEDIDAS NECESARIAS EN CASO DE IMPREVISTO



9

Como si fueran uno

Tenga en cuenta que, cuando lleva a un pasajero de ‘paquete’, es más difícil manejar la moto a baja velocidad. Si es usted el pasajero, solo debe ir pegado al conductor y seguir sus movimientos, nunca contrarrestarlos.

en carretera, por lo que es fundamental mostrarse siempre a los demás conductores. En cambio, en carretera, las altas velocidades agravan las consecuencias de las caídas y los vehículos de dos ruedas son mucho más vulnerables a las condiciones climatológicas adversas” añade Acosta.

Otra clave es tener buena preparación: mejor ir ‘sobrado’ de conocimientos que justito. Pedro Arnella, monitor de la Escuela TAC explica: “El motorista seguro es el que sabe mucho y no tiene que usar todas sus habilidades. Sabe 10, pero va a 5; conduce por debajo del nivel que tiene y deja un margen de seguridad para estar preparado. Un conductor es más seguro cuanto más se sabe y más le sobra para llegar al límite. Y ese margen es el que te salva la vida”. ♦

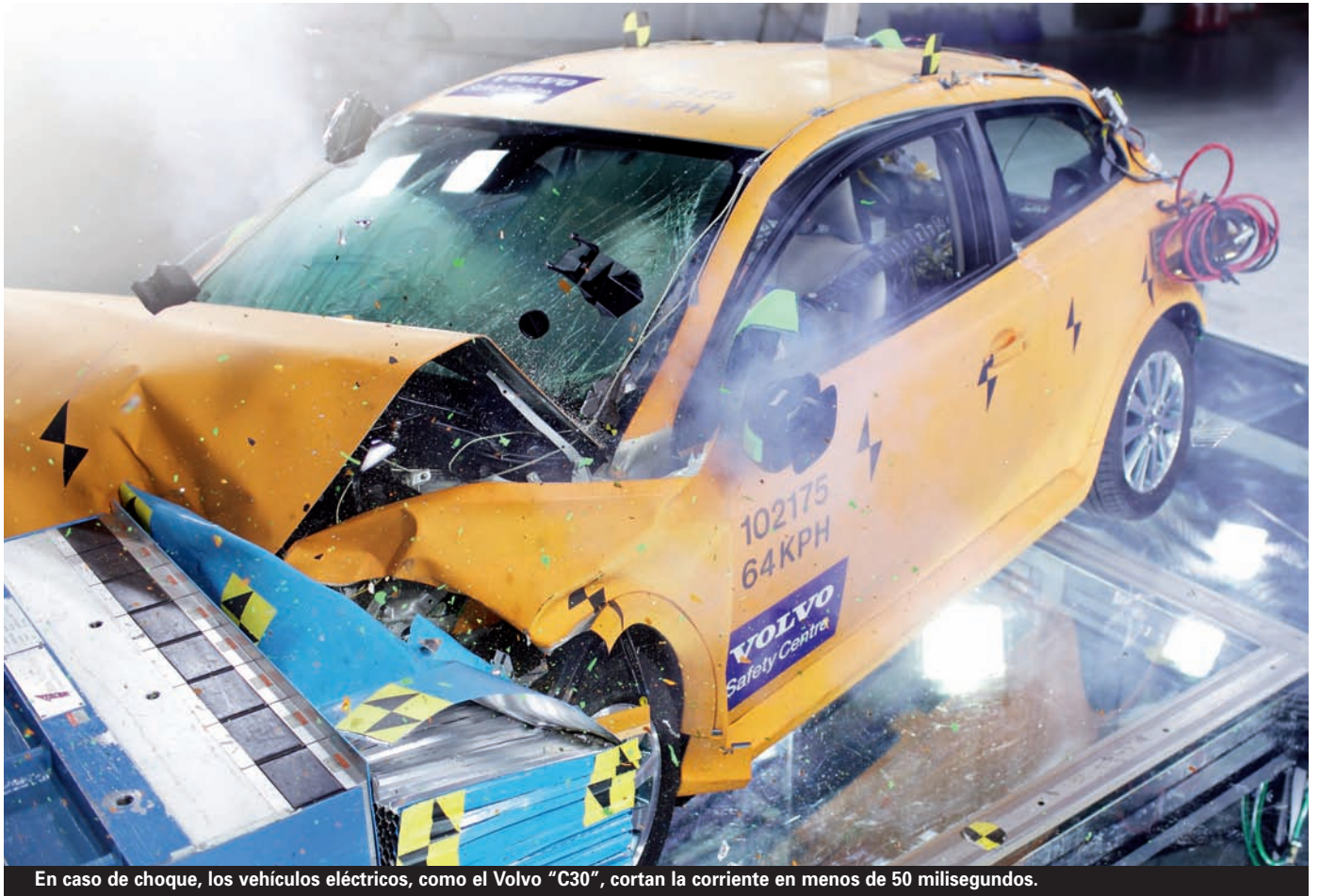
Nuestro agradecimiento al Centro de Formación de Móstoles.



10

Sin auriculares

En moto están prohibidos los auriculares conectados a reproductores de música, transmisores o comunicadores entre los motoristas y con el pasajero. Los dispositivos de intercomunicación solo están permitidos para dar instrucciones a los aspirantes al permiso de motocicleta durante el aprendizaje.



En caso de choque, los vehículos eléctricos, como el Volvo "C30", cortan la corriente en menos de 50 milisegundos.

PRIMEROS CRASH-TEST A VEHÍCULOS ELÉCTRICOS: MITSUBISHI "i-MIEV" Y VOLVO "C30"

Son seguros

Los coches eléctricos no contaminan y son una alternativa limpia. Pero... ¿son seguros en caso de accidente?

Recientemente se han conocido los crash-test de dos vehículos eléctricos –Mitsubishi "i-Miev" y Volvo "C30"– y los resultados son concluyentes: son tan seguros como los modelos convencionales con motores de gasolina o gasoil.

J. M. M.

En enero se conoció el resultado de las pruebas de seguridad realizadas por un consorcio de clubes europeos de automovilistas –entre ellos, el RACC– a uno de los primeros coches eléctricos que salen al mercado, el Mitsubishi "i-Miev", del que derivan el Citroën "C-Zero" y el Peugeot "iOn". Las pruebas –un choque

La prueba del clavo

Es la prueba más dura y se conoce con este nombre. Se introduce un clavo a martillazos en la batería de un vehículo que no debe registrar ni pérdidas de corriente ni peligro de electrocución. Esto se consigue gracias a un blindaje especial y a protecciones específicas de las zonas más sensibles.

frontal a 64 km/h (con metodología EuroNCAP), un alcance a 80 km/h (según la norma norteamericana) y un análisis de instructores de bomberos para detectar problemas en un rescate– dieron como resultado "un *aceptable nivel de seguridad*", según el informe del RACC: el "i-Miev" logró 11,6 puntos sobre 16, y supera los 11,3 del Renault "Twingo" en 2007 y cerca de los 12,9 del "MCC Smart fortwo" y de los 13,9 del Volkswagen "Fox".

MÁS PROTEGIDOS. Similares conclusiones surgen de las pruebas al Volvo "C30", que se mostraron en el último Salón de Detroit (EE.UU.). Con su batería completamente cargada, un 40% de la delantera del "C30" colisionó frontalmente a 64 km/h con una barrera. "El "C30" eléctrico ofrece los mismos altos niveles de seguridad que uno con motor de combustión" señaló Jan Ivarsson, Manager de Seguridad de Volvo Cars.

NI BATERÍAS NI CABLEADO RESULTARON AFECTADOS EN LOS CRASH-TEST

José María López, subdirector del INSIA y miembro de varios grupos de trabajo españoles y europeos sobre seguridad de vehículos eléctricos, cree que *“podemos estar tranquilos. Los eléctricos tienen todas las garantías para el uso de un consumidor normal”,* ya que *“cumplen la misma regulación que los demás vehículos y, además, un reglamento específico para ellos”.*

COMO LOS TÉRMICOS. Todos los fabricantes tienen claro que las versiones eléctricas deben ser tan seguros como las ‘térmicas’. Como resumió Lennart Stegland, director de Vehículos Especiales de Volvo, *“el ‘C30’ eléctrico debe ser tan confortable, utilizable, divertido y seguro como las otras variantes”.* Su seguridad pasiva está garantizada por los mismos ABS, airbag, ESP, cinturones de seguridad, etc., usados en los vehículos ‘térmicos’. Pero existían dudas sobre su comportamiento ante un choque, debido al mayor peso de sus baterías, y su seguridad y la del cableado. Por ejemplo, las baterías del Volvo ‘C30’ pesan 300 kilos y su sistema eléctrico es de alto voltaje (400 V, frente a los 12 V de los vehículos convencionales o los 220 en las casas).

No obstante, algunos fabricantes creen que colocadas adecuadamente en la estructura, las baterías bajan el centro de gravedad del vehículo y mejorarían su estabilidad. Estas cuestiones exi-

UN ELÉCTRICO FRENTE A SUS COMPETIDORES TÉRMICOS				
Vehículo	Mitsubishi iMiEV	Renault Twingo	VW Fox	MCC Smart fortwo
Año	2010	2007	2005	2007
Conductor				
Acompañante				
Puntos obtenidos (máx. 16)	11,6	11,3	13,9	12,9
% logrado	72,5	70,6	86,9	80,6
Muy satisfactorio	Satisfactorio	Aceptable	Pobre	Muy pobre



Las baterías del ‘i-Miev’ salieron indemnes de un choque a 64 km/h contra una barrera.

gen *“un rediseño del chasis”,* según José María López, y obligan –así lo han hecho Volvo, Nissan y Renault– a *“refuerzos específicos en la estructura para prevenir situaciones de choque”* y proteger las baterías. Así, Renault ha optimizado el recorrido del cableado para *“evitar riesgos de corte”* y controlará la batería *“permanentemente y electrónicamente para impedir cualquier recalentamiento imprevisto”.*



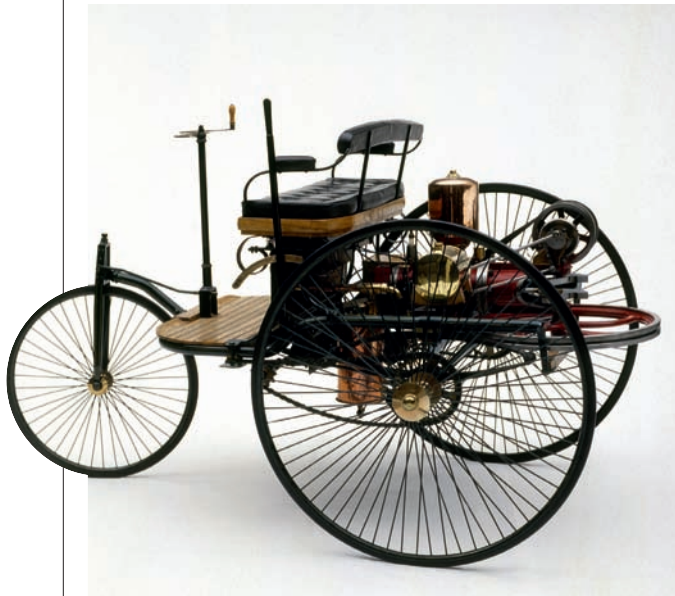
Eléctricos con más ruido

El Congreso de EE.UU. aprobó una norma que obliga a vehículos eléctricos e híbridos a emitir un ruido –que la Agencia Nacional para la Seguridad del Tráfico en Carretera (NHTSA) debe establecer en un plazo de 18 meses– al circular a baja velocidad, para evitar atropellos, en especial de invidentes. Los conductores no podrán desactivar este ruido, que será constante mientras el vehículo esté en funcionamiento y que será tal que permita su detección *“de forma razonable”.*

SEGURIDAD PROBADA. Los resultados de ambas pruebas destacan que *“las baterías y cables del sistema eléctrico permanecieron intactos tras la colisión”.* El informe de Volvo añade que *“las baterías se encapsulan fuertemente. Todos los cables incluyen la máxima protección. Ante un choque, la misma señal que dispara los airbags corta la corriente en 50 milisegundos”.*

El informe del RACC señala que *“los sistemas de seguridad detectaron el impacto y se encargaron de desconectar automáticamente todo el circuito del alto voltaje. Las baterías que proporcionan el alto voltaje no se vieron afectadas”,* por lo que concluye que *“no representan un especial riesgo para los ocupantes ni para los equipos de emergencia”.*

De hecho, el estudio del RACC señala que *“la seguridad en los vehículos eléctricos no tiene nada que envidiar a la seguridad en coches comparables con motor de combustión”.* ♦



1886. Triciclo motorizado de combustión interna.



2010. Mercedes F 800 Style. El futuro de la marca.

MERCEDES CUMPLE **125 AÑOS** DESDE EL PRIMER AUTOMÓVIL, UN TRICICLO MOTORIZADO

Apuesta por la seguridad

En el mismo año en el que se patentó la Coca-Cola, se inauguró la Estatua de la Libertad y nació Alfonso XIII, en 1886, el automóvil moderno vio la luz. Y tuvo dos padres. El ingeniero alemán Karl Benz y su compatriota Gottlieb Daimler. De ellos nació la marca de la estrella, Mercedes-Benz, pionera en tecnología y seguridad.

Marian GARCÍA RUIZ

El 29 de enero de 1886, el ingeniero alemán Karl Benz solicitó la patente de un triciclo motorizado de combustión interna que alcanzaba los 20 km/h. Este día se considera la fecha oficial del nacimiento del automóvil. Ese mismo año, el también alemán Gottlieb

Daimler patentó su carruaje a motor, el primer automóvil de cuatro ruedas. De estos dos acontecimientos, ocurridos hace ahora 125 años, surgió una de las industrias más potentes del mundo y el elemento que revolucionó la movilidad y la vida moderna.

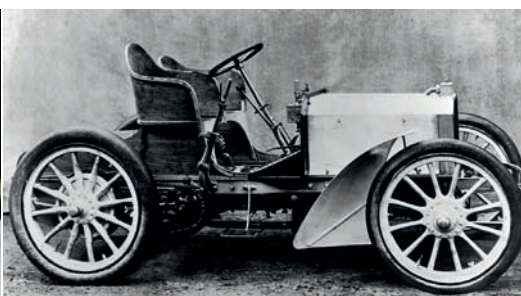
Los ingenieros Benz y Daimler, a pesar de llevar una vida paralela y vivir en la misma región, no llegaron a conocerse nunca, aunque sus empresas se fusionaron en 1926 y

dieron lugar a las marcas Daimler-Benz y Mercedes-Benz, de cuyas factorías salieron automóviles que han hecho historia: deportivos como el SSK o el 540K, como el legendario "Alas de Gaviota", los clásicos "colas" ejemplo de durabilidad o lujosas berlinas, como las Clase E o Clase S.

PIONEROS EN SEGURIDAD. El primer turismo moderno que ostenta la marca, el Mercedes 35 CV, fue presentado en febrero de 1900. Con él se dio un salto evolutivo al pasar del carruaje de gran altura al concepto actual de automóvil, con motor delante y tracción a las ruedas traseras. Desde entonces, de las factorías Mercedes-Benz han salido más de 38 millones de vehículos.



1898. Phaeton, el primero con 4 cilindros.



1901. Mercedes 35CV, primer automóvil moderno.



1936. Mercedes 260D, primer turismo diesel

LA PRIMERA CARROCERÍA DE SEGURIDAD, EL ABS O EL AIRBAG SON ALGUNAS DE SUS APORTACIONES A LA SEGURIDAD DEL AUTOMÓVIL

Cerca de 80.000 patentes ha registrado a lo largo de su historia esta marca en cuyos departamentos de investigación trabajan 19.000 especialistas. La seguridad activa y pasiva de sus vehículos ha sido y es una de sus prioridades.

De hecho, Mercedes inició el desarrollo de equipos de seguridad para turismos en 1939. En 1959 fabricó la primera carrocería de seguridad del mundo, tras patentar el habitáculo rígido con zonas de deformación controlada, y es



2010.
Smart Fortwo.

Una niña llamada Mercedes

El primer Mercedes salió al mercado en 1900. Se construyó por encargo del empresario Emil Jellinek, amante del mundo de la competición, que se convirtió pronto en vendedor mayorista de la marca. Jellinek encargó a Daimler un pedido de automóviles más rápidos, seguros y ligeros y puso la condición de que llevaran el nombre de su hija de 10 años, llamada Mercedes. Fue registrado dos años después, en 1902 y acabó dando nombre a la marca.

el primero también en incorporar de serie el cinturón de seguridad y el airbag. En 1969 creó un departamento de investigación de accidentes que le llevó a desarrollar sistemas como el airbag, el ABS o el ESP con regulación electrónica.

En la última década, Mercedes ha introducido el sistema PRE-SAFE que combina la seguridad pasiva y activa mediante dispositivos que previenen accidentes como el detector de cambio de carril o sistemas de alerta por cansancio.

ENERGÍA ALTERNATIVA. La búsqueda de una energía alternativa ha sido constante en Mercedes, que, ya en 1906, equipó sus automóviles con propulsión eléctrica por batería o con módulos híbridos. Años después, fue pionero en usar el hidrógeno como combustible y presentó el primer turismo híbrido europeo. En 2010 ha fabricado los primeros automóviles eléctricos de serie para conseguir una movilidad sin emisiones. “La pasión por inventar no tiene fin”, decía hace 125 años Karl Benz. La marca de la estrella, que es el emblema de automóvil más conocido y uno de los cinco símbolos más difundidos del mundo, sigue brillando. ♦

Creadores del vehículo industrial

La historia de los vehículos industriales Mercedes-Benz comienza también con dos inventos propios. En 1895 entra en servicio de línea el primer autobús motorizado patentado por Benz entre las ciudades de Siegen, Netphen y Deuz. Un año más tarde, la Sociedad de Motores Daimler hizo entrega en Londres del primer camión del mundo. El Mercedes-Benz L5 salió a la venta en 1927 y causó sensación por ser el primero equipado con un motor diesel de seis cilindros.



BOSCH también cumple años

Durante este año se celebra también el 125 aniversario del Grupo Bosch. Su fundador, Robert Bosch, nació hace 150 años. En 1886 abrió su taller de mecánica de precisión y electrotecnia en Stuttgart (Alemania), y sentó con él las bases de la empresa de tecnología y servicios que es hoy.

Su historia fue paralela y en muchos casos impulsora de los principales avances de la automoción, y es hoy uno de los líderes mundiales en la fabricación de sistemas de inyección para motores diesel y de gasolina, así como de sistemas de seguridad para vehículos como, por ejemplo, el Sistema Antibloqueo (ABS) o el Programa Electrónico de Estabilidad (ESP®). En 1913, introdujo en el mercado la llamada “Luz Bosch” para automóviles, con suministro propio de energía a través del generador y la batería. Después, llegaron otras innovaciones como el motor eléctrico de arranque, la bocina, los limpia-parabrisas, los servofrenos y las luces intermitentes. Con estos y otros productos, Bosch contribuyó de forma decisiva a un mayor confort y una mayor seguridad de los automóviles.



1954. “Alas de Gaviota”, deportivo del siglo.



2010. Mercedes SLK-Class.



Las enfermedades visuales provocan fatiga visual, una mayor dificultad para calcular la distancia, la velocidad adecuada y para percibir señales.

EL 11% DE LOS CONDUCTORES HA SUFRIDO UN SUSTO AL VOLANTE POR NO VER BIEN

Salud visual, salud vial

A pesar de que la vista aporta el 90% de la información al conducir y de que casi la mitad de los conductores sufren alguna deficiencia visual, un 17% no ha acudido nunca a la consulta de un especialista y el 11% ha sufrido un 'susto' al volante por no ver bien.

Anabel GUTIÉRREZ

Una encuesta realizada por RACE y la Fundación Alain Afflelou, entre mayo y junio de 2010, revela que a pesar de que el 45% de los conductores ha sido diagnosticado con un problema de visión y que, de ellos, el 74% necesita lentes correctoras, solo el 34% acude anualmente a la consulta del óptico y un 17% no lo ha hecho nunca.

Juan Antonio Sánchez Trillo, coordinador de Educación Vial del RACE, asegura que no somos conscientes del peligro que supone conducir sin una graduación correcta, en parte porque *"muchos problemas visuales no duelen y su desarrollo es progresivo, como en el caso de las cataratas o el glaucoma"*. La conducción de estas personas, continúa ex-

¿Cómo ves si padeces...

VISTA CANSADA (PRESBICIA): El 19% de los encuestados padecen vista cansada. Esta deficiencia visual aparece en torno a los 45 años y provoca fatiga visual y visión borrosa.

MIOPÍA: Los conductores miopes (un 38%) distinguen con dificultad las situaciones de tráfico más lejanas, como vehículos adelantando, o las señales más distantes.

ASTIGMATISMO: Son cerca del 29% los que no ven perfectamente ni de lejos ni de cerca. A menudo confunden letras parecidas, como la H y la N, y tienen una visión deformada de los objetos. No perciben de forma nítida situaciones como peatones cruzando, mensajes de tráfico o señales.

HIPERMETROPÍA: El conductor hipermetrope (un 8%) tiene dificultad para leer señales de tráfico cercanas, mapas o navegadores.

JOSÉ MARÍA PÉREZ

Vocal de tráfico de la Sociedad Española de Oftalmología

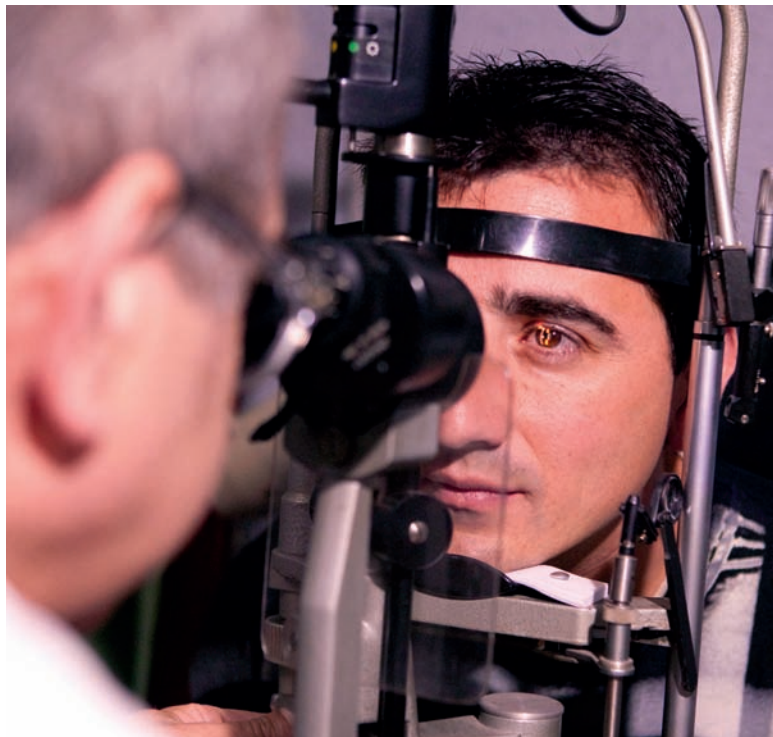
¡Cuidado con el deslumbramiento!



“La sensibilidad al contraste, es decir, la capacidad de ver a un oso blanco sobre la nieve disminuye en general en toda persona con lentes mal graduadas, en especial a partir de cierto grado”. El oftalmólogo José María Pérez explica que con el deslumbramiento, que es una turbación momentánea de la vista a causa de una luz repentina y excesiva, “se pierde esa sensibilidad al contraste”. Una situación de este tipo se produciría duran-

te el día “cuando vamos por una carretera y en un cambio de rasante nos encontramos con el sol de cara”. En este caso, “la pupila se cierra inmediatamente y se adapta de forma rápida al exceso de luz”. El deslumbramiento nocturno se ocasiona por ejemplo “al girar en una curva, fuera de entorno urbano, y encontrarnos con las luces largas de un coche que circula de frente. La consecuencia inmediata de la disminución de la sensibilidad al contraste –concluye– es que se ralentiza la respuesta y si se circula a una velocidad excesiva, el accidente puede ser inevitable”.

Paul Alan PUTNAM



Mejorar las pruebas psicofísicas de aptitud reduciría accidentes.

plicando, “se adapta a su limitación, reduciendo en exceso la velocidad para leer algunas señales, por ejemplo”.

Otro estudio realizado por la Universidad Politécnica de Cataluña y la Fundación RACC en febrero determina que 6 millones de conductores españoles (un 24%) presenta algún problema en la vista y uno de cada cuatro conduce por debajo de sus facultades visuales. En el informe se recomienda mejorar el examen de capacidad visual y limitar la obtención o renovación del permiso de conducir por esta razón para reducir el número de accidentes.

RIESGOS. Miopía, astigmatismo, hipermetropía y presbicia o vista cansada son las enfermedades del ojo más frecuentes. Estas patologías inciden en la conducción al provocar fatiga visual, mayor dificultad para calcular distancia y velocidad y peor percepción y legibilidad de las señales. Estas circunstancias se agravan especialmente cuando existen determinados factores de riesgo. Para un 32% de los conductores encuestados, la nie-

DURANTE LA NOCHE, LA AGUDEZA VISUAL O LA PRECISIÓN PARA DISTINGUIR OBJETOS SEPARADOS DISMINUYE HASTA UN 20%

¿Qué podemos hacer?

Juan Antonio Sánchez, coordinador de Educación Vial del RACE, aconseja para una correcta visión del conductor:

- No esperar a la renovación de su permiso de conducir para hacerse una revisión una vez al año.
- Mantener los cristales de las gafas graduadas limpios y sin daños y llevar unas de repuesto en el vehículo, aunque no sea obligatorio.

- Los conductores que usan lentes de contacto deben evitar aire acondicionado intenso, corrientes de aire y fumar en el coche.
- Protegerse de los rayos solares con gafas de sol de buena calidad para evitar deslumbramientos, un factor de riesgo de accidentes.
- Y si aún no usan gafas: vigilar síntomas como fatiga, visión borrosa, dificultad para ver de noche o cualquier otro por pequeño que parezca.

bla es el factor externo que mayor fatiga causa, seguida de la conducción con el sol de frente (30%), con lluvia intensa (16%) o por la noche (12%).

Ramón Noguera, director ejecutivo de la Federación Española de Asociaciones del sector Óptico (FE-DAO), explica que, aunque el conductor miope use lentes perfectamente corregidas, durante la conducción nocturna aumenta aproximadamente una dioptría y media. “Esta incidencia –asegura Noguera– puede compensarse con una atención especial, pero con una incorrecta graduación, el resultado puede ser de extrema dificultad”. En la visión nocturna la precisión para distinguir objetos separados –es decir, la agudeza visual– disminuye hasta un 20%. A ello hay que añadir que durante la noche se producen alrededor del 38% de los accidentes mortales. De hecho, por tener problemas de visión, el 11% de los conductores encuestados ha sufrido alguna situación de riesgo y 34, de 2.445 entrevistados, tuvieron un accidente. ♦



Una línea continua en uno de los tramos más peligrosos de la N-232 redujo el primer año un 70% los muertos por accidente de tráfico.

MEJORAR EL EQUIPAMIENTO DE LAS CARRETERAS REDUCE UN 33% LOS MUERTOS POR ACCIDENTE

Soluciones “low cost”

Medidas sencillas como mejorar la señalización de una vía o la iluminación, suavizar curvas o instalar barreras de contención son fáciles y rápidas de aplicar y apenas requieren trámites administrativos. Y, sobre todo, son económicas y muy efectivas a la hora de reducir accidentes.

Anabel GUTIÉRREZ

Infografía: **DLirios**

Se las conoce con el nombre de medidas de bajo coste (“low cost”) y se caracterizan, tal como explica Elena de la Peña –subdirectora general técnica de la Asociación Española de la Carretera (AEC)–, por su “rápida implantación, su relativo bajo coste económico y su alta efectividad”. Según un informe elaborado por la Fundación Mapfre, algunas

**EL 70%
DE LAS MEDIDAS
DE BAJO COSTE
CUESTAN MENOS
DE 30.000 EUROS**

de estas soluciones previenen, por ejemplo, los accidentes por salida de la calzada, minimizan la probabilidad de que el vehículo impacte con-

tra un obstáculo o vuelque y, en caso de que esto se produzca, reducen la gravedad de las lesiones.

RENTABLES. La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en un estudio sobre veinte de esas medidas, estimó que evitan el 11% de los accidentes, el 33% de las muertes y el 35% de heridos graves. El 70% de esas medidas cuestan menos de 30.000 euros y el 23%, no supera los 150.000.

Entre las más rentables se encuentran los hitos de arista y los paneles direccionales en curvas, las barreras de seguridad o amortiguadores de impacto, canalización de flujos en intersecciones mediante marcas viales o isletas, despejes laterales –en especial en curvas para evitar chocar contra algún obstáculo situado en los márgenes de la

carretera-, pasos de peatones, aceras, semáforos, pavimento antideslizante, carriles adicionales o mejoras de drenaje.

PROHIBIDO ADELANTAR. En diciembre de 2008, la Comisión de Seguridad Vial de Aragón resolvió limitar el máximo de velocidad a 80 km/h y pintar una línea continua, prohibiendo así adelantar durante 30 kilómetros, en uno de los tramos más peligrosos de la N-232, entre las localidades zaragozanas de Figueruelas y Mallén. Javier Fernández, delegado del Gobierno en Aragón, aclara que esta vía soporta un gran tráfico de vehículos de todo tipo por estar próxima a la capital, por ser zona de polígonos industriales y fincas agrícolas, y, además, por servir de comunicación con Bilbao, Pamplona y Logroño. A pesar de que esta solución ha sido muy criticada, Javier Fernández asegura que *“la efectividad de las medidas fue máxima durante el primer año”*. Según datos de la Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza, de 129 accidentes producidos el año anterior a la medida, se pasó a 38 un año después y de 10 muertos, a 3.

También son contundentes los resultados de la actuación realizada en la CM-420 a la altura de Puerto Lápice (Ciudad Real). Desde 2007, y gracias a la instalación de un solo radar, no se ha produci-

Alertas sonoras

Reducen los accidentes



Paul Alan Putnam

Las marcas viales con resalte se diseñaron, por sus propiedades retroreflectantes, para guiar a los conductores en condiciones de baja visibilidad. En un primer momento no se pensó que el ruido y la vibración que produce el vehículo al pasar por encima de ellas pudiera también alertar al conductor en caso de distracción o somnolencia. Un estudio de la Comisión Europea titulado “Mejores prácticas de seguridad vial” asegura que las bandas rugosas reducen hasta un 30% los accidentes con heridos.

Lo último contra atropellos en Canadá

Asustar para salvar

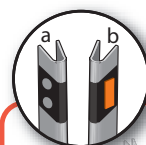


Si usted circula a una velocidad mayor de la permitida por esta carretera de Vancouver (Canadá), es muy probable que se lleve un susto considerable al

encontrarse de pronto con una niña agachada recogiendo un balón en medio de la calzada. Se trata, en realidad, de una imagen tridimensional que produce esa ilusión óptica si circula a una velocidad mayor de la permitida. El pasado mes de septiembre se pintó en una intersección considerada de alto riesgo y próxima a un colegio. Los promotores, las organizaciones Preventable y BCAA Traffic Safety Foundation, pretenden prevenir atropellos y, a pesar de que en principio esta idea puede parecer más peligrosa que preventiva, aseguran que el conductor tiene tiempo de reaccionar y frenar con seguridad.

Medidas baratas antiaccidentes

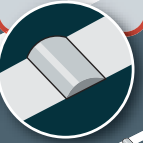
En 2007, un 40% de los accidentes se debieron a salidas de la calzada. De ellos, la mitad tuvieron como consecuencia el choque contra algún elemento situado al margen.



Hitos de arista, paneles direccionales y captafaros evitan accidentes por salidas de vía.

Las barreras de seguridad minimizan la severidad de las colisiones.

Marcas viales con resalte



Los lechos de frenado permiten la detención progresiva del vehículo.



Paneles direccionales

Suavizar la geometría de las curvas.

Reservar zonas en los márgenes de la carretera libres de obstáculos y taludes peligrosos.

Captafaros

Pavimento antideslizante

Coste de las medidas

- El 23% entre 30.000 y 150.000 euros
- El 71% cuestan menos de 30.000 euros

Reducción de la accidentalidad

Accidentes	11%
Muertes	33%
Heridos graves	35%

(Fuente: Dirección General de Carreteras y Fundación Mapfre).



Los pasos asimétricos de Pamplona permiten a los peatones cruzar a dos metros de los coches.

do ni un solo accidente.

En las ciudades la convivencia de diferentes modos de transporte y la incidencia de los atropellos en las estadísticas de accidentalidad hacen necesario implantar soluciones que limiten la velocidad de los vehículos. Entre las medidas más rentables

LOS HITOS DE ARISTA, ENTRE LAS MEDIDAS MÁS EFICACES

Subir al Tibidabo, más seguro

En la carretera de la Arrabassada, que enlaza los municipios de Barcelona y Sant Cugat del Vallés, el flujo de tráfico es muy alto, ya que, además de enlazar ambos municipios, se utiliza para ir al parque de atracciones del Tibidabo. La reforma de esta carretera, famosa por sus carreras ilegales de motos, con la instalación de una medianera en tres curvas peligrosas, el estrechamiento de la calzada y un cebreado central de 50 centímetros,

ha conseguido reducir un 33% los accidentes en un solo año. De los 39 siniestros que se produjeron en 2009 se ha pasado a 26 en 2010.



La hipnosis de la autopista

Carteles que incitan a aprovechar las áreas de descanso –como los instalados en la AP-68, que comunica Zaragoza y Bilbao–, carteles turísticos, la vegetación en los márgenes o las pasarelas peatonales pintadas en colores llamativos que se encuentran a la altura del municipio de Benicarló (Castellón), en la Autopista del Mediterráneo (AP-7), son elementos instalados a propósito para romper la monotonía. Según datos de Abertis Autopistas, el 50% de los accidentes en estas vías se produce por distracción y el 11%, por sueño o cansancio.

se encuentra la que se conoce como Zona 30. Según un estudio de la Fundación RACC, limitar la velocidad a 30 km/h en determinadas calles evita un 50% el número de accidentes.

Con medidas de bajo coste como el repintado y reasfaltado de calles, rebajes y ensanches de aceras, isletas-refugio y pasos peatonales resaltados, así como la mejora de la señalización horizontal y vertical o la semaforización de pasos de peatones, el Ayuntamiento de Bilbao ha logrado una reducción anual del 18% de la siniestralidad. En Pamplona (Navarra) sorprende una curiosa propuesta para evitar atropellos: los pasos peatonales asimétricos que se instalaron en verano de 2010. Estos pasos asimétricos adelantan la línea de detención de los vehículos, de forma que los coches frenan a dos metros de donde cruzan los peatones, y mejoran la visibilidad de los conductores.

MÁS VENTAJAS. Si tenemos en cuenta, como se extrae de un estudio realizado por la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad Vial (FITSA) y el Instituto Universitario de Investigación para el Automóvil (INSIA), que cada muerto en accidente de tráfico costaba al Estado en 2002 unos 860.000 euros y cada lesionado 10.400, entre gastos hospitalarios e indemnizaciones, podemos concluir que invertir en el mantenimiento de las carreteras sale barato y salva vidas. ♦

Control a las drogas



La Red Europea de Policías de Tráfico (TISPOL) ha instado a los gobiernos europeos a reconsiderar su legislación para aprobar medios eficaces de control del uso de drogas en la conducción. El presidente de TISPOL, el noruego, Rugido Skjelbred, ha puesto como ejemplo a España y Bélgica, que *“han establecido recientemente sistemas eficaces de detección basados en la prueba de saliva, lo que ahorra tiempo y permite controlar a muchos más conductores”*.

El presidente de TISPOL, el noruego, Rugido Skjelbred, ha puesto como ejemplo a España y Bélgica, que *“han establecido recientemente sistemas eficaces de detección basados en la prueba de saliva, lo que ahorra tiempo y permite controlar a muchos más conductores”*.

★ La Policía noruega ha comenzado a realizar estas pruebas en sus controles preventivos. Y el Reino Unido, pondrá en marcha un nuevo dispositivo para reconocer a los conductores sospechosos.

★ En la UE se está realizando un amplio estudio, el proyecto DRUID, que investiga el impacto que tienen las sustancias psicoac-



Lucía RIVAS

tivas sobre la conducción y cuyas conclusiones está previsto que se presenten en marzo.

★ En torno a un 10% de los conductores españoles que se sometieron a controles policiales preventivos en 2008-09 dio positivo en drogas. La cocaína y cannabis son las más consumidas.

EE.UU.

Muchos positivos

Un 18% de los fallecidos en accidente de tráfico en EE.UU. que fueron sometidos a un test de drogas dieron positivo.

En 2009 murieron 21.798 conductores en las carreteras estadounidenses.

El organismo responsable de la seguridad vial en este país, National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), realizó pruebas forenses al 63% y el resultado fue que 3.952 cadáveres mostraban restos de drogas, incluyendo tanto las drogas ilícitas como los medicamentos legalmente prescritos.

En 2005 estos datos eran del 13%, lo que refleja un aumento considerable.

UE

Las multas extranjeras llegarán

La UE aprobó el pasado mes de diciembre la creación de una red electrónica de intercambio de datos que permitirá conocer el nombre y domicilio de los infractores que vivan en otro país comunitario para notificarles la sanción. La Directiva sobre la aplicación transfronteriza de las multas, que se aplicará para las infracciones más graves, debe ser aprobada antes por el Parlamento europeo y traspuesta al ordenamiento jurídico de cada país. Podría entrar en vigor en 2013.



Pauli Alan PUTNAM

AUSTRALIA

Una campaña de impacto

Un anuncio que muestra las dramáticas consecuencias de conducir bajo los efectos de las drogas y el alcohol está recibiendo millones de visitas a través de YouTube. El montaje, realizado por el organismo australiano Transport Accident Commission (TAC) para conmemorar su 20 aniversario, incluye las imágenes más impactantes de sus campañas con la canción de fondo “Everybody hurts” (Todo el mundo sufre), de REM. Se puede ver en: www.youtube.com/TAC



BÉLGICA

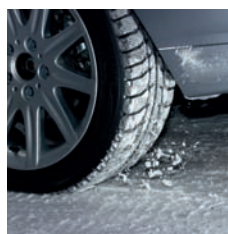
A soplar

El Parlamento belga ha aprobado el uso de alcohollocks para los conductores que hayan sido sancionados por conducir bajo los efectos del alcohol. La ley, aprobada en diciembre, deja en manos del juez la posibilidad de permitir al infractor seguir conduciendo tras instalar este aparato que impide el encendido del coche si se ha bebido. Suecia y Finlandia ya lo utilizan.



ALEMANIA

Neumáticos de invierno



Desde el pasado diciembre, es obligatorio circular por Alemania con neumáticos de invierno, desde octubre hasta marzo, cuando haya nieve o hielo en el asfalto. La ley es aplicable a camiones, automóviles y motocicletas. En caso de incumplirla, además de la multa, si se tiene un accidente, el seguro puede quedar exento de sus obligaciones.

AESLEME



Mar Cogollos, presidenta de AESLEME, durante un Road Show donde se explica a los jóvenes las posibles consecuencias de un accidente.

LOS LESIONADOS MEDULARES LLEGAN CON SUS CAMPAÑAS A MÁS DE TRES MILLONES DE PERSONAS

Veinte años concienciando

Llevan 20 años de campaña contra los accidentes de tráfico. Advirtiéndote que también a tí "Te puede pasar". Recordando que hay que "Disfrutar con cabeza" (y con casco), que "Si controlas (y no bebes y no te drogas), vuelves" y que debes "Agarrarte a la vida".

Marian GARCÍA RUIZ

La Asociación Española para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME) nació hace 20 años como una organización sin ánimo de lucro, cuyo objetivo es luchar desde la prevención y la concienciación contra los accidentes de tráfico que, cada año, dejan postrados en una silla de ruedas a cerca de 500 personas en nuestro país. A través de conferencias, cursos, Road

EN LA ASOCIACIÓN TRABAJAN 150 PERSONAS, LA MITAD DE ELLOS LESIONADOS MEDULARES POR ACCIDENTES DE TRÁFICO

Shows, carteles, dípticos o anuncios han llegado ya a más de tres millones de personas. Y transmiten su mensaje a través de la voz de la experiencia, para que podamos evitar las consecuencias de un accidente antes de que sea demasiado tarde.

OBJETIVO: EDUCAR. En la celebración de su 20 aniversario, el ministro de Interior y vicepresidente del Gobierno, Alfredo Pérez Rubalcaba, se preguntaba: "¿Qué hubiera pasado si no hubiérais existido? Que habría más lesionados medulares y accidentes sin vuestro trabajo".

Según el fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, "AESLEME "ha hecho una aportación a la sociedad indiscutible, porque la educación es la clave de la prevención. Es el verdadero camino a seguir".

Un estudio médico, realizado en

Quinientos lesionados por tráfico

- ✓ Cada año los **accidentes** de tráfico producen más de **500 lesionados medulares**
- ✓ El **65%** de las víctimas viajan en vehículos de **cuatro ruedas**
- ✓ En **moto** viajan **el 20%** de los lesionados
- ✓ **Ocho de cada diez ingresados** por accidente de tráfico en el Hospital de Paraplégicos de Toledo tienen entre **15 y 39 años**
- ✓ Y el **45%** de ellos son jóvenes de **15 a 25 años**

(Fuente: AESLEME).

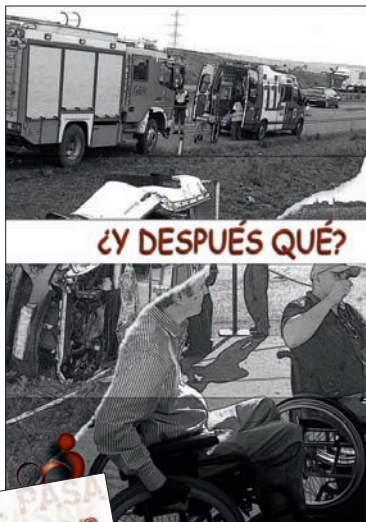
1990, en el que se reflejaba un preocupante aumento del número de lesionados medulares a causa de los accidentes de tráfico fue el origen de AESLEME.

Mar Cogollos, que había sufrido en carne propia una lesión medular por un accidente de tráfico, trabajaba como psicóloga atendiendo este tipo de casos. Le propusieron poner en marcha la asociación y aún continúa como presidenta.

Actualmente, 150 personas forman parte de esta asociación que colabora permanente-

mente con todos los organismos dedicados a combatir la siniestralidad vial. Más de la mitad de sus miembros son lesionados medulares por accidentes de tráfico.

LAS CAMPAÑAS. Los niños y jóvenes son los principales destinatarios de sus campañas. La primera, “Te puede pasar”, ha recorrido más de 20.000 colegios y ha llegado a 2.200.000 niños. En los centros de Se-



Las campañas de AESLEME insisten en un mensaje: nadie está a salvo de un accidente, sobre todo si su conducta al volante no es la adecuada.

MAR COGOLLOS

presidenta de AESLEME

“No podemos bajar la guardia; ahora menos que nunca”



- **¿Qué papel juega vuestra asociación?**
- Nosotros hemos apostado siempre por la educación y la prevención y hemos dirigido nuestras campañas a los niños y jóvenes especialmente. En general, les llega más el mensaje. Y muchas veces a un joven le agobia más una incapacidad que la propia muerte.
- **¿Qué os diferencia de otras asociaciones?**
- De las personas que trabajamos en AESLEME, la mitad, unos 80, somos lesionados medulares y estamos formados en educación vial. Eso hace que nuestro mensaje sea muy creíble, aunque no es fácil encontrar lesionados que quieran trabajar en esto después de un accidente.
- **¿Cómo ves el futuro?**
- En este momento de crisis económica tenemos más trabajo que nunca, pero menos dinero porque el apoyo se reduce. Sin embargo, no podemos bajar la guardia, ahora menos que nunca. Habrá que ser imaginativos.

daría realizan los Road Shows, en los que recrean una “noche joven” que comienza con amigos y copas y finaliza con un accidente de tráfico. Y a las Universidades llevan las charlas interactivas de la campaña “Agárrate a la Vida”. Una de sus últimas campañas dirigida al colectivo de motoristas es “Disfruta con cabeza”.

Además, AESLEME presta atención jurídica y psicológica a los lesionados y colabora en la realización de cursos de prevención y de reeducación de conductores. ♦



El mayor número de accidentes se produce en carreteras nacionales de doble sentido y calzada única.

EN SOLO SIETE CARRETERAS SE LOCALIZAN LA MITAD DE LOS RECORRIDOS MÁS PELIGROSOS

Menos tramos negros

Son 2.413 los kilómetros en los que un conductor tiene una probabilidad elevada o muy elevada de sufrir un accidente, un 25% menos que en años anteriores. A pesar de ello, Asturias y Cantabria, las comunidades con mayor número, son también las únicas que han incrementado su proporción de tramos negros.

Anabel GUTIÉRREZ

Infografía: **Óscar TREVIÑO**

Según la última radiografía de accidentalidad elaborada por el programa europeo de valoración de carreteras, EuroRAP 2010, en el que participan los clubs automovilísticos RACC y RACE, el 10,4% de los tramos de la red estatal presenta un riesgo elevado o muy elevado de accidente. Son, en total, 133 tramos de los 1.276 analizados en el período 2007-2009, una cifra que ha disminuido un 25% respecto a los primeros estudios.

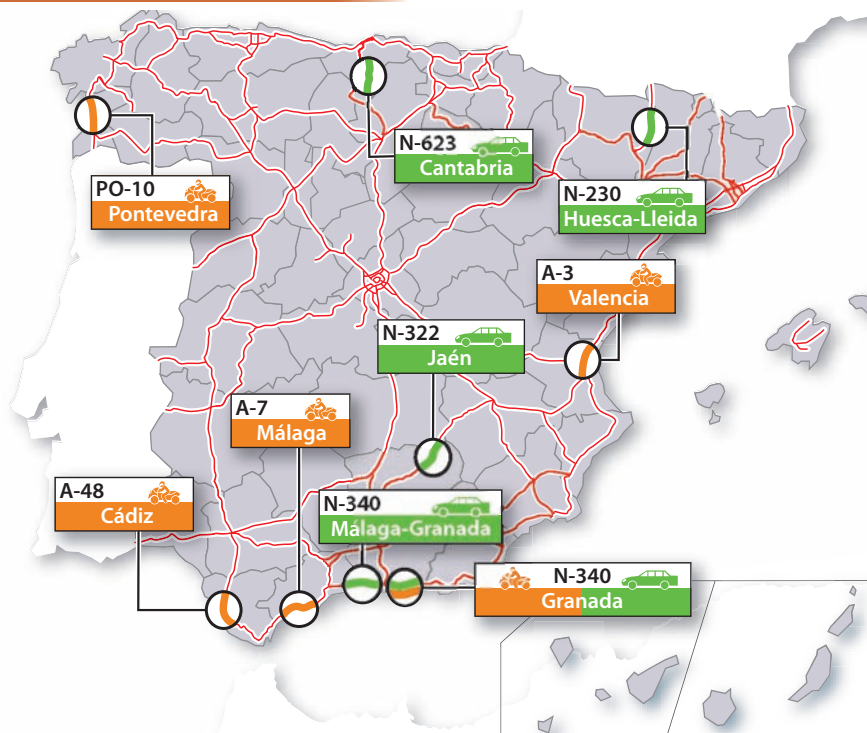
A la cabeza del ranking figuran

LA N-340 ENTRE GRANADA Y MÁLAGA ES EL TRAMO MÁS PELIGROSO DE ESPAÑA

Asturias y Cantabria que, además de tener la mayor concentración de tramos negros, son las dos únicas comunidades autónomas donde aumenta su número, un 3% y 2% respectivamente. Andalucía es la región con más provincias peligrosas, tres. Entre ellas, Granada es la que mayor proporción de tramos negros concentra en su territorio. De hecho, entre esta provincia y la de Málaga, en la N-340, está el tramo más peligroso de España: 17 kilómetros de longitud y 10 accidentes de media al año. Para Luis Puerto, jefe técnico de la Fundación RACC, *“es difícil determinar qué está pasando de forma global en estos tramos reincidentes; probablemente se deba a más de un factor”*. Por eso recomienda a la Administración *“una valoración independiente de cada caso”*.

Según EuroRAP, el objetivo de la Unión Europea de reducir un 50% los accidentes hasta 2010 se ha cumplido en autopistas, donde la sinies-

Las diez carreteras más peligrosas



PARA COCHES

Carretera	Localización	Longitud	Media accidentes/año
1º N-340	Maro (Málaga)-Almuñécar (Granada)	16,5	10,3
2º N-340	Carchuna-Castell de Ferro (Granada)	9,9	6,7
3º N-230	Sopeira (Huesca)-Pont de Suert (Lleida)	14,5	4,3
4º N-322	Puente Genave-lím. Albacete (Jaén)	24,2	4,3
5º N-623	Lím. Burgos-Entrambasmestas (Cantabria)	16	4

PARA MOTOS

Carretera	Localización	Longitud	% Accidentes
1º PO-10	AP-9 a N-550 (Pontevedra)	1,6	67%
2º N-430	Carchuna-Castell de Ferro (Granada)	9,9	60%
3º A-48	Cruce N-340-Enlace A-4 (Cádiz)	0,7	57%
4º A-3	Enlace Manises-Enlace Valencia	3,8	55%
5º A-7	Enlace AP-7- Enlace AP-7/M-24 (Málaga)	5,8	50%

tralidad ha disminuido un 64%. En cambio, nos hemos quedado a las puertas de lograr esa reducción en carreteras convencionales (42%).

UNA SOLA CALZADA, PEOR. De hecho, ocho de los diez tramos más peligrosos corresponden a carreteras nacionales de una sola calzada para ambos sentidos de circulación. Luis Puerto reconoce que, “*en a penas unos años, España ha dado un gran paso en la reducción de muertes en carretera gracias a medidas aplicadas sobre el usuario (permiso por puntos, nueva Ley de Seguridad, etcétera)*”, pero recuerda que también hay que “*priorizar la política de mantenimiento de carreteras, propiciar un mayor*

Las carreteras más segura

Los tramos blancos son la cara opuesta de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA). Según la Asociación Española de la Carretera y la Fundación Mapfre, un tramo blanco debe constar al menos de 25 kilómetros libres de accidentes mortales durante cinco años consecutivos. Son características comunes a este tipo de vías la amplia visibilidad, ausencia de cambios de rasante y curvas cerradas, buena señalización, firme en buen estado, barreras de contención en los puntos necesarios y posibilidad de adelantar en un 60% del tramo.

¿Y los puntos negros?

En 2009, los ministerios de Fomento e Interior acuerdan abandonar la utilización del término “punto negro” por la de Tramo de Concentración de Accidentes (TAC), al ser ésta mucho más exacta. Mientras un “punto negro” define un tramo de 100 metros en el que se hayan registrado tres o más accidentes durante un año, un Tramo de Concentración de Accidentes debe tener al menos 1 kilómetro de longitud y el número de accidentes debe ser significativamente mayor que la media de los ocurridos en tramos de características similares en un período de cinco años. Además tiene en cuenta el tipo de vía, el volumen de tráfico y la proximidad o no de zonas urbanas.



Lucía RIVAS

Siete de los diez tramos más peligrosos para las motos están en Andalucía.

compromiso de los gobiernos autonómicos y locales en materia de seguridad vial y fomentar un mayor uso de las tecnologías de seguridad (e-safety) entre los conductores”.

MOTOS: ACCIDENTES CONCENTRADOS. A pesar de que los accidentes mortales en moto se han reducido hasta alcanzar cifras similares a las del 2004 (de 471 muertes en 2007 se pasó a 325 en el 2009), un 67% se concentra en estos tramos negros que se extienden a lo largo 1.740 kilómetros. Siete de los diez tramos más peligrosos para los motoristas están en Andalucía, destacando la ciudad de Sevilla, con dos tramos que pertenecen a la SE-20. ♦



Cada vez más personas se plantean la posibilidad de no tener coche en propiedad.

CIRCULAR CON COCHE CUESTA UNOS 5.000 €/AÑO, CUATRO VECES MÁS QUE EN AUTOBÚS

¿De verdad necesito coche?

¿Es posible vivir sin comprar un coche? Sí, aunque casi uno de cada dos españoles posee uno. En Internet, hallará foros y enlaces con personas que han vendido el coche, que echan cuentas, o una familia francesa que lleva un año contando su experiencia de vivir sin automóvil... En España, según el urbanista Alfonso Sanz, una quinta parte de las familias no tiene coche.

J. M. M.
Infografías: DLirios

Cada año, en España –cuyo parque total era, en 2008, de 30.969.224 vehículos– se matricula un millón de coches nuevos (953.000 en 2009). Según el Anuario Estadístico de España de 2008 de La Caixa, hay 471 vehículos por cada 1.000 habitantes, y el

11 MILLONES DE ESPAÑOLES VAN CADA DÍA A TRABAJAR EN SU COCHE. Y SOLO 3, EN TRANSPORTE PÚBLICO

Ministerio de Fomento (Encuesta de Movilidad 2008), calcula que, de los 18 millones de españoles que se desplazan cada día a trabajar, 11 van en coche particular y solo 3 en transporte público, recorriendo, como media –según un reciente estudio de la Comunidad de Madrid– unos 11,8 km para llegar al trabajo.

¿CUÁNTO CUESTA UN COCHE?
Pero ¿cuánto cuesta realmente tener coche? Y no solo adquirirlo, sino mantenerlo y utilizarlo.

Para este cálculo se valoran los kilómetros a recorrer, el precio del carburante, consumo medio, costes de peajes, aparcamiento, garaje... A esto, se suman los gastos fijos (seguros, impuesto de circulación, ITV...) y de



Viajar en vehículo particular cuadruplica en gastos a hacerlo en autobús.

mantenimiento (averías, cambio de aceite y neumáticos...). Algunos estudios no han tenido en cuenta el coste de adquisición; otras sí, y se divide entre los años que se prevé que dure el coche (amortización).

FleetData –empresa especializada en servicios para el mercado del automóvil– analizó el coste total por uso de tres de los cinco utilitarios más vendidos en España (Opel

“Corsa” 1.3, Peugeot “207 1.6 y Seat “Ibiza” 1.4). Para ello estimó tres años de ‘vida’ y 45.000 kilómetros, e incluyó la pérdida de valor a lo largo del tiempo de uso (depreciación), desgaste y sustitución de partes, mantenimiento, combustible, averías, inflación... El coste medio por uso fue 10.668 € o 0,24 €/km.

La Asociación de Medios de Transporte Saludables, en 2007, cal-

culó que, un coche medio, nuevo, que dure 10 años –y recorra 20.000 km/año–, con seguro a todo riesgo los dos primeros, cuesta al año 4.970,13 € (0,25 €/km).

En esa cifra coincide el Instituto para el Ahorro y Diversificación de la Energía (IDAE): “El coste total medio de un utilitario es de 0,25 €/km. Una berlina media, llega a 0,34 €/km”. Y añade unos llamativos costes ‘externos’ “que soportamos todos como consecuencia de los accidentes, atascos, contaminación atmosférica y el ruido” que, con datos de la Comisión Europea, fija entre el 0,5 y 2% del PIB.

También coinciden los datos de 2009 de la Asociación Americana del Automóvil. Por ejemplo, un turismo pequeño (“Focus” o “Civic”) cuesta 4.250 €/año si recorre 16.000 km/año y 5.475 € si son 32.000.

GASTOS QUE VARÍAN. Algunos gastos oscilan según el ámbito. Así, alquilar una plaza de garaje en Barcelona cuesta de 115 a 135 €, y en Madrid, unos 150 €. También el billete en autobús en Valladolid cuesta 1,10 € y en Sevilla, 1,20 €. Y aparcar gratis en la calle comienza a ser difícil: muchas ciudades han generalizado zonas azules o de residentes, y cobran por aparcar en las más saturadas. Por ejemplo en Madrid cuesta 0,25 € cada 20 minutos.

El Impuesto de Circulación también cambia con el municipio (en Madrid unos 150 €) y el precio de la

Lo que nos cuesta ir en...

VEHÍCULO PRIVADO

<p>Coste económico</p> <p>Fijos: Compra, financiación, seguro, impuestos, ITV, mantenimiento y reparaciones, lavados...</p> <p>Variables: Aparcamiento, combustible, peajes, multas...</p> <p>2.504 €</p>	<p>No económico</p> <p>Tiempo dedicado: Pago de impuestos, contratar y pagar seguros, paso por ITV, mantenimiento, averías...</p> <p>Tiempo viajes: Trayecto, búsquedas de aparcamiento...</p> <p>8.009 €</p>
<p>10.513 € 518 h.</p>	

AUTOBÚS

<p>Coste económico</p> <p>Billete</p> <p>612 €</p>	<p>No económico</p> <p>Tiempo viaje: De espera, de trayecto...</p> <p>8.184 €</p>
<p>8.796 € 529 h.</p>	

El vehículo privado supone, en costes económicos, 4 veces más que el autobús y 8 veces más que el tren...

...si se tiene en cuenta el valor del tiempo invertido, cuesta 1,2 veces más que el autobús y 2,3 más que el tren

TREN

<p>Coste económico</p> <p>Billete</p> <p>282 €</p>	<p>No económico</p> <p>Tiempo viaje: De espera, de trayecto...</p> <p>3.887 €</p>
<p>4.170 € 251 h.</p>	

Desplazarse en coche solo ahorra 11 horas anuales respecto al autobús. Sin embargo, en autobús se ahorran 1.890 €/año

El coche cuesta casi 7 € al día. El autobús, 1,7; y el tren, apenas 80 céntimos

CINCO FAMOSOS

JAVIER BARDEM

ACTOR

"Nunca me he sentado al volante"



Javier Bardem tiene miedo a conducir. *"Mucha gente tiene miedo a volar. Yo no. Mi pesadilla es morir en un accidente de circulación. Por eso nunca me he sentado al volante. Solo en las películas",* afirma.

J. M. DE PRADA

ESCRITOR

"Procuro no viajar en coche"



Aunque tiene carné, no conduce. *"Hice el trayecto de ida y vuelta entre Zamora y Burgos y decidí que no volvería a conducir. Vi que había riesgo cierto de morir. Procuró no viajar en coche y hacerlo en tren".*

MARTINA KLEIN

MODELO

"En ciudad, no tengo necesidad de coche"



La modelo y presentadora confesó a "Tráfico y Seguridad Vial" en 2008 que *"siempre me ha dado mucho miedo conducir"* y que nunca había tenido *"la necesidad de usar el coche en el centro de la ciudad".*

FERNANDO TEJERO

ACTOR

"No tengo coche: me parece agobiante"



"No tengo coche porque me parece un poco agobiante conducir en Madrid y porque para trabajar me llevan y me traen. Tengo carné desde hace 22 años. Y me alegro de habérmelo sacado, pero lo hice por obligación".

PACO LEÓN,

ACTOR

"Aprendí a conducir por obligación"



Este actor sevillano se sacó el permiso en 2008 por motivos profesionales. *"Nunca me ha gustado conducir y se puede decir que al final he aprendido por obligación".* Una de sus películas 'le obligó'.



Según algunos estudios, desplazarse en autobús ahorra 1.770 euros anuales frente al coche.

ITV –cuyo coste medio en 2010 fue de 36 €– varía con la comunidad autónoma hasta un 169% (diésel) y un 247% (motos), según FACUA.

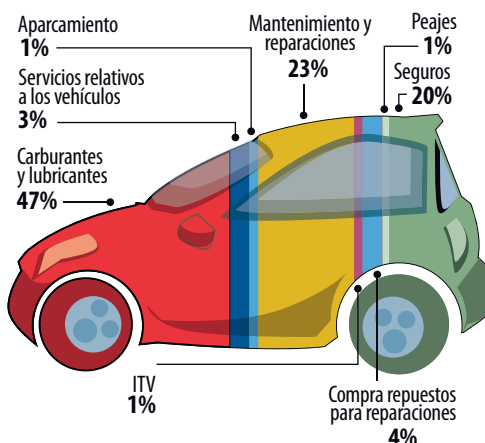
Unos estudios contemplan las reparaciones, aunque es difícil calcular las que tendrá cada vehículo y su cuantía. Según Audatex España, en 2010, el 58,7% de las reparaciones costaron menos de 600 € y un 25%, 300. Pero debido *"al mayor componente tecnológico que incorporan los últimos modelos, y que ha encarecido necesariamente su mantenimiento"*, se ha detectado un incremento de las reparaciones más caras (un 15% cuesta 3.000 €).

ES CARO, PERO ¿MERECE LA PENA? En 2006, la Diputación Foral de Guipúzcoa encargó un análisis de los costes del transporte privado frente al público, y de los gastos que el ciudadano, al comprar (o no) un coche, asume como usuario, como contribuyente (gasto de instituciones públi-

cas) e integrante de la sociedad (costes externos), *"diferentes costes en función del medio de transporte utilizado"*. Y además de los gastos y desembolsos, valoró *"los derivados de aspectos intangibles"*, como el tiempo dedicado a pasar la ITV, a contratar y pagar seguros o a buscar aparca-

Lo que consume el coche

El automóvil consume el 8,5% del gasto de cada hogar español, casi el doble de lo que se dedica a vestir (5,32%) y más de ocho veces lo que invertimos en transporte (1,12%). Así se nos va el dinero en el coche...



miento.

Contabilizando solo los costes económicos, desplazarse en vehículo privado es cuatro veces más caro que en autobús y ocho veces más que en tren. Si se valoran los costes globales –tiempo, costes externos...–, *"desplazarse en autobús supone un ahorro anual de 1.770 €/persona"* respecto al vehículo privado, cifra que llega a 5.573 €/persona en el tren. Por el contrario, el ahorro de tiempo del coche respecto al autobús apenas alcanza 11 horas/año, mientras que, atendiendo a costes directos –olvidando ruido y contaminación–, el ahorro a favor del autobús es de 1.550 €/año. ¿Conclusión? *"El usuario está dispuesto a pagar 140 € por evitar una hora de autobús adicional"*. Y, además, que *"cuanto mayor es la distancia, el transporte público resulta relativamente más barato en costes económicos y, el ahorro en tiempo del coche es menor"*.



El uso de vehículos alternativos, como la bicicleta, ha crecido mucho en los últimos años.

¿POR QUÉ? “El coche representa modernidad, libertad y comodidad –señala la Asociación de Medios de Transporte Saludables–. Pero ¿somos conscientes de lo que supone para nuestro bolsillo?” Para esta asociación, “un automóvil cuesta bastante más de lo que pensamos”, y calcula que cada persona trabaja “tres meses y una semana” (2,15 horas/día) para pagar el coche. Mientras, para la diputación guipuzcoana el coche cuesta el 14,4% de los ingresos medios (autobús, 6% y tren, 4,8%).

Frente a esto, algunas personas deciden vivir sin coche. Alfonso Sanz, urbanista y miembro de la asociación A Pie, no tiene coche “por razones ambientales, sociales y económicas colectivas, pero también por las ventajas individuales que me supone no tenerlo, de las económicas hasta de salud”.

Tampoco tiene C. M., que vive en una zona céntrica de Madrid. Ni carné. “No he echado de menos el coche porque he organizado mi vida co-

EL COSTE POR KILÓMETRO DE UN COCHE ES DE 0,25 € SEGÚN VARIOS ESTUDIOS

mo alrededor de una gran manzana: tengo mi gimnasio cerca, hay muchos autobuses con los que llego a todos los sitios... Compró poco a poco o pido que lo lleven a casa”. Y realiza todos sus desplazamientos profesionales en taxi. “Aunque tuviera coche, lo haría igual: valoro mucho mi tiempo y en coche perdería aún más...”. Últimamente ha notado que “me falta algo de independencia, porque siempre dependes de amigos” y se siente mal en los viajes “por no poder echar una mano”. Su madre, con permiso de conducir y coche desde hace muchos años, la lleva a bastantes sitios: “Eso también me hace sen-

¿Sabe lo que le cuesta su coche?

Coste de adquisición	22.302,00 €
Coste del seguro (1)	8.606,00 €
Combustible (Promedio de gasolina-gasoil) (2)	12.760,00 €
Neumáticos (cada 40.000 km x 400 €)	2.000,00 €
Cambio de Aceite (cada 15.000 km x 100 €)	1.333,33 €
Recambios de Mantenimiento (amortiguadores, batería...)	2.000,00 €
Impuesto de Circulación (Media cilindrada 70 €/año)	700 €
COSTE TOTAL (10 años)	49.701,33 €
COSTE ANUAL DEL COCHE	4.970,13 €
COSTE POR KILÓMETRO	0,25 €

(Fuente: Asociación de Medios de Transporte Saludables. Año 2007)

(1) Todo riesgo 1º y 2º año, 1.591,00 €. Todo riesgo 3º a 10º año, 678 €

(2) Gasolina 7,5 l/100 km a 1,034 €/l = 15.510 € y gasoil 5,5 l/100 km a 0,91 €/l = 10.010 €

ROSA VILLACASTÍN

Periodista

“El coche es un problema más que una necesidad”

“Soy adicta al taxi y a los servicios públicos –explica la periodista–. El coche es un estorbo, para mí. Primero compré un “600” pensando que de esa manera me sacaría el carnet de conducir. No fue así. Mi primer sueldo se lo dí a un taxista que me esperaba a la puerta de casa todas las mañanas. ¡Pocos tienen más kilómetros en taxi que yo!”

- Pero ¿ya tiene carnet de conducir?

- No. Cuando a los 18 años me fui a examinar del práctico, al subir al coche sabía que eso no era para mí. Se lo dije al profesor y me marché. Hace unos años volví a intentarlo, y lo deje a los pocos días. El coche es un problema más que una necesidad. Dicen que da libertad, pero yo he recorrido medio mundo y nunca me he sentido inválida por eso.

- ¿Cómo se desplaza a diario o en vacaciones, excursiones, urgencias...?

- En taxi. Si tengo que viajar, en tren, en avión; y los fines de semana, de copiloto con mi marido –pero cada día me da más miedo viajar en coche–; en cuanto a las urgencias, en taxi: en dos ocasiones los taxistas han salvado la vida a mi madre.

- ¿Ha hecho números para ver si interesa tener coche o no?

- No, pero estoy segura de que, aunque puede ser un poco más caro, gano en salud y tranquilidad. Cuando salgo a las 7:30 de la mañana y veo a la gente desquiciada desde tan temprano, me doy cuenta de lo feliz que soy viajando sin ocuparme de si el chiflado que va al lado se salta un semáforo o no. La violencia que genera el coche no es una leyenda, es una realidad. La gente al volante, cambia totalmente.

- ¿Se podría prescindir del vehículo también en poblaciones pequeñas?

- Serían más difíciles los desplazamientos, pero todo depende de si económicamente te puedes permitir un taxi o no, si hay servicios públicos o no.

- En un balance, ¿las ventajas de no tener coche superan a los inconvenientes?

- Para mí, todo son ventajas, pero seguramente para otra gente no. Pero 40 años después de escapar de aquel examen de conducir, aún no me he arrepentido de haberlo hecho.



“Las ventajas de no tener coche superan los inconvenientes”

Geógrafo, matemático y urbanista, Alfonso Sanz ha elaborado planes de movilidad para veinte de ciudades españolas, y estudios para mejorar modos de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y colectivos (autobús y ferrocarril). Asesor para el Ministerio de Medio Ambiente o la Comisión Europea, sus libros “Calmar el tráfico” y “La bicicleta en la ciudad” son referencias básicas en este campo.

- ¿Por qué no tiene coche?

- Por una gama considerable de razones ambientales, sociales y económicas colectivas, pero también por las ventajas individuales que me supone no tenerlo, desde económicas, hasta de salud y, por qué no, la sensación personal positiva de contribuir a cambiar un modelo de ciudad y de vida insostenible.

- ¿Cómo se desplaza a diario y en vacaciones...?

- A diario camino, pedaleo o utilizo el transporte público. En verano utilizo más el automóvil, dado que el lugar en el que suelo pasar las vacaciones es auto-

dependiente. Para las urgencias y algunos viajes cortos utilizo taxi.

- ¿Y supone una limitación para algo?

- Desgraciadamente, el modo de vida en muchos grupos sociales se construye bajo la premisa de que tienes coche y, por tanto, determinadas actividades colectivas se complican si no lo tienes. Esto exige prescindir de algunas de ellas o la comprensión y ayuda de otras personas para realizarlas.

- ¿Se puede prescindir del vehículo particular en poblaciones pequeñas?

- En España una quinta parte de las familias no tienen coche. Por tanto, es seguro que se puede prescindir de su propiedad. Hay numerosas fórmulas para reducir la dependencia respecto al automóvil también en núcleos medianos y pequeños.

- Si hace balance, ¿las ventajas de no tener coche propio superan a los inconvenientes?

- Así es en mi caso particular.



Paul Alan PUTNAM



En especial en las grandes ciudades, existen alternativas al uso del vehículo particular.

tir mal, porque ella me deja en casa y luego se tiene que ir sola”, explica C. M., y prevé sacarse el carné pronto.

En las ciudades, el transporte público o caminar son alternativas al vehículo privado. Además, últimamente las administraciones promueven el viaje en bicicleta, con carriles, sistemas de préstamo y ordenanzas de circulación para favorecerlo.

También –en especial en urgencias médicas o viajes de fin de semana–, taxis o alquiler de vehículos, alternativa que ya usa el 40% de los españoles en vacaciones. De hecho, alquilar un “Corsa” o un “Matrix” cuesta en algunas empresas de 52 a 67 € por fin de semana, con la ventaja de que solo se paga cuando se utiliza. Asimismo comienzan a extenderse el alquiler por horas (“carsharing”) y compartir coche (“carpooling”), para reducir gastos. Así –explica Pablo Sempere, que vive en pleno centro de Madrid y no tiene coche–, “tenemos coche cuando lo necesitamos”. Y las ventajas “son mayores que los inconvenientes, tanto económicamente como en falta de estrés”.

No obstante, algunas alternativas están disponibles en ciudades, pero no en poblaciones pequeñas. Hay zonas donde la comunicación por transporte público con la capital está bien cubierta, aunque no tanto con pueblos vecinos. Por ejemplo, de Hoyo de Manzanares –a 30 km.– a Madrid sa-

le un autobús cada 20/30 minutos; sin embargo, el transporte público a sus vecinos Colmenar Viejo o Las Matas es escaso o complicado sin vehículo propio. “En localidades aisladas –creo Sempere–, el automóvil es imprescindible para moverse con independencia. No puedes depender de un servicio de autocares diario”.

Muchas asociaciones y platafor-

Dos ejemplos, dos ahorros

En 2009, “Consumer Eroski” calculó el gasto de dos personas que vayan a diario a trabajar en coche o transporte público. Uno, desde la periferia de Madrid, recorre a diario 50 km. (ida y vuelta), sin peaje, en su turismo –que gasta 6 l/100 km–, y aparca gratis en su calle y en el parking de la empresa. ¿El coste? 156 € al mes (0,15 €/km).

El otro, desde un pueblo a 42 km., viaja a Barcelona por una vía de peaje (5,3 €/día) en su coche, de 10 años –10 l/100 km–; aparca en garaje alquilado (60 €/mes) y un parking cerca del trabajo (6 €/día). A éste le costaría 499 €/mes (0,29 €/km).

¿Y en transporte público? El primero gastaría 50 € –ahorraría 106 €/mes–; y el segundo, 93 € –ahorraría más de 400 €–.

mas reclaman medidas para mejorar la movilidad y hacer del transporte público una alternativa real con propuestas como generalizar los carriles bus-VAO de entrada a las ciudades o cobrar peajes ecológicos a los coches poco ocupados.

Por último, un detalle. Al hacer balance, las personas que prescinden del vehículo particular están satisfechas. Alfonso Sanz, tras calificar como positivo ‘su’ balance, destaca “la sensación personal positiva de contribuir a cambiar un modelo de ciudad y de vida insostenible”. ♦

10

LAS NOVEDADES MÁS ATRACTIVAS EN CADA SEGMENTO DEL AUTOMÓVIL

opciones para salir de la crisis

ELÉCTRICO COMPACTO
NISSAN "LEAF"



ELÉCTRICO URBANO 2 PLAZAS
RENAULT "TWIZY"



ELÉCTRICO URBANO 4 PLAZAS
CITROËN "C-ZERO"



URBANO TURBODIÉSEL
SEAT "AROSA"



HÍBRIDO TURBODIÉSEL
PEUGEOT "3008 HYBRID"



COMPACTO TURBODIÉSEL
FORD "FOCUS 1.6 TDCI 115"



BERLINA GRANDE
PEUGEOT "508 e-HDI"



BERLINA MEDIA
VOLKSWAGEN "JETTA"



LOW COST
DACIA MONOVOLUMEN



DEPORTIVO
HYUNDAI "VELOSTER"



Nunca antes se habían dado tantas facilidades para adquirir un coche nuevo. Y nunca la oferta había sido tan amplia y atractiva, los precios tan ajustados y la tecnología tan avanzada.

Andrés MÁS

Este 2011 se presenta repleto de novedades en el sector del automóvil. Y vuelve a ser un año magnífico para comprar coche si tenemos en cuenta la suculenta oferta, la avanzada tecnología desarrollada para los nuevos modelos y la in-

NISSAN "LEAF"

Fecha de lanzamiento: Junio
Precio aproximado: 30.000 euros
Lo mejor: Comportamiento y habitabilidad de coche normal
Lo peor: Autonomía en la utilización por autopista
Consumo medio: 0
Emisiones de CO₂: 0
Longitud: 4,45 metros
Capacidad del maletero: 330 litros

Recién nombrado coche del año 2011 en Europa por un grupo de periodistas especializados, el "Leaf" será el primer eléctrico compacto que se venda en España. El Nissan eléctrico tiene una autonomía de 220 kilómetros en el mejor de los casos.



RENAULT "TWIZY"

Fecha de lanzamiento: Septiembre
Precio aproximado: 6.000 euros
Lo mejor: Tamaño, maniobrabilidad en ciudad y facilidad de conducción
Lo peor: Capacidad del maletero
Consumo medio: 0
Emisiones de CO₂: 0
Longitud: 2,32 metros
Capacidad del maletero: 31 litros

El "Twizy" es un vehículo urbano movido por energía eléctrica con espacio para dos personas en tándem y un precio asequible de alrededor de 6.000 euros. Esta especie de moto de cuatro ruedas se podrá conducir según versiones con carné de ciclomotor o de coche.



CITROËN "C-ZERO"

Fecha de lanzamiento: Marzo
Precio aproximado: 30.000 euros
Lo mejor: Autonomía, espacio y facilidad de conducción
Lo peor: Precio elevado
Consumo medio: 0
Emisiones de CO₂: 0
Longitud: 3,47 metros
Capacidad del maletero: 166 litros

El "C-Zero" es la variante eléctrica de Citroën en el programa conjunto entre Mitsubishi y el grupo francés PSA. El utilitario francés se conduce como un coche normal, tiene espacio para cuatro ocupantes y su autonomía permite recorrer la ciudad con una sola carga.



igualable relación calidad-equipamiento-precio de los modelos más recientes y de aquellos que están por llegar. No cabe duda de que, en tiempos de crisis, los fabricantes agudizan el ingenio y la tremenda competencia les obliga a fabricar más barato, que no peor, y, por consiguiente, a vender a precios también más atractivos. Pero no siempre el modelo elegido suele ser el más recomendable. Muchos compradores siguen antiguas tendencias sin darse cuenta que la tecnología avanza mucho más rápido de lo que parece. Otros siguen haciendo uso del instinto emocional a la hora de elegir un coche, en vez de echar números y comprar con la cabeza.

Algunos ejemplos recientes lo demuestran. Por ejemplo, con la llegada de los nuevos motores de gasolina con baja cilindrada y turbo (formando parte de la denominada tecnología "dowsizing"), los consumos se han reducido y ya no siempre un diésel es la elección más acertada. Un diésel suele ser más costoso y, en función del número de kilómetros recorridos, un motor de gasolina de la nueva generación puede resultar más interesante, con un considerable ahorro de dinero.

Con las cifras de potencia también

10 consejos para ahorrar conduciendo

- 1 Lleve bien la presión de los neumáticos
- 2 Utilice marchas largas incluso en ciudad
- 3 Anticípese a las maniobras de los demás
- 4 No realice frenadas ni acelerones bruscos
- 5 Procure no transportar bultos voluminosos en el techo del coche
- 6 Realice las revisiones recomendadas por el fabricante.
- 7 No apure las marchas y no abuse de 1ª y 2ª velocidad
- 8 No recurra al punto muerto, sino al freno motor
- 9 No circule con las ventanillas bajadas
- 10 No de acelerones en frío para calentar el motor

CON LOS NUEVOS MOTORES DE GASOLINA, NO SIEMPRE EL DIESEL AHORRA MÁS

PEUGEOT "508 e-HDI"

Fecha de lanzamiento: Febrero
Precio aproximado: 26.150 euros
Lo mejor: Rendimiento general. Interior amplio. Precio y equipamiento. Consumo
Lo peor: Situación de algunos mandos
Consumo medio: 4,4 l/ 100 km
Emisiones de CO₂: 115 g/km
Longitud: 4,790 metros
Capacidad del maletero: 515 litros

Si necesita es una berlina grande, el Peugeot "508" será un valor seguro: aporta un diseño convincente, un interior que gana muchos centímetros respecto al "407", al que sustituye, y unos motores muy económicos, como el e-HDI, que solo consume 4,4 l/100 km.



mucha gente se equivoca al elegir. En la actualidad no siempre hay que inclinarse por un motor más potente. Por ejemplo, un motor 1.6 TDI de 105 caballos cumple a la perfección con su misión de mover un Volkswagen "Golf" y, además, con un consumo menor. Por tanto, no es necesario

SEAT "AROSA"

Fecha de lanzamiento: Cuarto trimestre
Precio aproximado: Menos de 10.000 euros
Lo mejor: Tamaño, maniobrabilidad y consumo
Lo peor: Capacidad de maletero
Consumo medio: Desconocido
Emisiones de CO₂: Desconocidas
Longitud: 3,45 metros
Capacidad del maletero: Desconocido

Volkswagen fabricará en Bratislava (Eslovaquia) un modelo urbano sobre la base del concepto uP! que recuperará la denominación "Lupo". Este tendrá una variante de Skoda, que recibirá el nombre de "Joyster", y otra de Seat, que seguramente se llamará de nuevo "Arosa".



PEUGEOT "3008 HYBRID"

Fecha de lanzamiento: Abril
Precio aproximado: 35.000 euros
Lo mejor: Tracción total y relación prestaciones-consumos
Lo peor: Autonomía en la utilización por autopista
Consumo medio: 3,8 l/100 km
Emisiones de CO₂: 99 g/km
Longitud: 4,365 metros
Capacidad del maletero: 420 litros

El Peugeot "3008 Hybrid" será el primer híbrido diésel en comercializarse y anuncia unas cifras sorprendentes. Como sus 200 caballos con un consumo medio de 3,8 l/100 km o su tracción total gracias al motor eléctrico en el eje trasero. Tendrá cuatro modos de uso.



FORD FOCUS 1.6 TDCI 115 CV

Fecha de lanzamiento: Marzo
Precio aproximado: 20.200 euros
Lo mejor: Tacto de conducción. Comportamiento. Motores. Equipamiento
Lo peor: Plazas traseras algo justas
Consumo medio: 4,2 l/100 km
Emisiones de CO₂: Desconocido
Longitud: 4,358 metros
Capacidad del maletero: 316 litros

Ford lanzará en marzo el nuevo "Focus". Todo un acontecimiento, ya que contará con una calidad extraordinaria, un comportamiento en carretera sorprendente y unos motores muy eficientes. Como este modelo 1.6 TDCI de 115 caballos y un consumo medio de 4,2 l/100 km.



VOLKSWAGEN "JETTA 1.2 TSI"

Fecha de lanzamiento: Febrero
Precio aproximado: 21.180 euros
Lo mejor: Amplitud interior
Lo peor: Solo dos niveles de equipamiento
Consumo medio: 5,3 l/100 km
Emisiones de CO₂: 123 g/km
Longitud: 4,64 metros
Capacidad del maletero: 510 litros

El nuevo "Jetta" se postula como una de las opciones más interesantes entre las berlinas de tamaño compacto. Y su nuevo motor de gasolina 1.2 TSI ofrece prestaciones sensacionales con consumos propios de diésel. Además, el espacio trasero es comparable al de un "Passat".



DACIA MONOVOLUMEN

Fecha de lanzamiento: Diciembre
Precio aproximado: 10.900 euros
Lo mejor: Habitabilidad y precio
Lo peor: Equipamiento y motores poco potentes
Consumo medio: Desconocido
Emisiones de CO₂: Desconocidas
Longitud: 4,47 metros
Capacidad del maletero: 510 litros

Tenemos aún pocos datos sobre este monovolumen que se convertirá en el más barato del mercado. Trabaja en su desarrollo la marca "low cost" Dacia y lo tendrá listo a finales de este año. Podrá tener 5 ó 7 plazas y su precio partirá de 10.900 €



HYUNDAI "VELOSTER 1.6 140 CV"

Fecha de lanzamiento: Mayo
Precio aproximado: Desconocido
Lo mejor: Relación prestaciones-consumos
Lo peor: Acceso a plazas traseras
Consumo medio: 5,8 l/100 km
Emisiones de CO₂: Desconocidas
Longitud: 4,21 metros
Capacidad del maletero: Desconocida

Si algo va a caracterizar el nuevo Hyundai "Veloster" será su consumo aquilatado. Pero también va a estar en boca de todo el mundo desde esta primavera por su original diseño con una sola puerta en el lado del conductor y dos en el lado del acompañante.



pagar el sobrepago de un 2.0 TDI de 140 caballos.

Son dos formas de ahorrar dinero en un momento ideal para ello. Pero nosotros les mostramos hasta diez posibilidades, casi una alternativa por cada segmento, para que este año 2011 sepa a qué atenerse si entre

sus planes se encuentra adquirir un coche nuevo. En todos los casos, se trata de modelos que, de una forma u otra, permiten ahorrar dinero. Unos consumen poco; otros, nada. En la lista encontramos berlinas ahorradoras, deportivos con consumo de mechero, limpios eléctricos,

híbridos diésel con tracción total, urbanos de nuevo desarrollo, monovolúmenes "low cost", compactos totalmente renovados y berlinas premium con precios de un segmento inferior.

Aproveche el momento, que no sabemos si volverá. ♦

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.968 c.c.
Potencia máxima:
140 CV a 4.200 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cabeza. ABS, TSC y ESP. Detector de fatiga. Dos anclajes Isofix para sillas infantiles. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,76 mts.
Anchura, 2,06 mts.
Altura, 1,47 mts.

MALETERO:
565 litros.

CONSUMO:
Urbano, 5,6 l/100 km.
Carretera, 4,0 l/100 km.



VOLKSWAGEN PASSAT 2.0 TDI

poco emocional. En cuanto al interior, no hay mucha diferencia respecto a su antecesor, ni en diseño ni en amplitud, ya que sus cotas se mantienen invariadas. Eso sí, el pulsador del freno de mano eléctrico está situado en una posición mucho más cómoda. El confort de suspensión, la suspensión mecánica y unos consumos bajísimos son otras de las virtudes del nuevo "Passat", que se presenta como un modelo especialmente recomendable para viajes largos. El 2.0 TDI de 140 CV es el corazón de la gama, probablemente la versión más equilibrada y la que mayor éxito comercial logrará. Y encima puede presumir de sus emisiones de CO₂.

COMENTARIO. Tiene todo lo que se puede esperar de una cómoda berlina, aderezada con una lista de opciones realmente sugerente, tanto en materia de confort como de seguridad, desde el control de velocidad activo con sensor de radar o el detector de vehículos en el ángulo ciego, al asistente de carril. La estética del nuevo "Passat" es uno de los aspectos menos evolucionados, pues resulta un coche demasiado discreto y

Emisiones de CO₂
119 g/km
Imp. matric. 0 %

www.volkswagen.es

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Consumos ✓ Equipamiento disponible ✓ Confort de suspensión 	Estética:6,5 Acabado:7,5 Habitabilidad: 7,5 Maletero: ...8 Confort:8,5 Potencia:7 Cambio:7	Aceleración: ..7 Consumo: ...9 SEGURIDAD: Estabilidad: ..7,5 Suspensión: ..8 Frenos:7 Luces:7,5	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Interior continuista ✓ Desarrollos muy largos ✓ Poca evolución 'de serie'
	NOTA MEDIA: 7,5. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,5		

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★★

PRECIO:
A partir de 27.640 €

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.396 c.c.
Potencia máxima:
90 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. ESP. ABS. Reposacabezas delanteros activos. Anclajes Isofix sillas infantiles. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,10 mts.
Anchura, 1,76 mts.
Altura, 1,60 mts.

MALETERO:
440 litros.

CONSUMO:
Urbano, 5,0 l/100 km.
Carretera, 4,2 l/100 km.



HYUNDAI ix20 1.4 CRDI

Además, es muy práctico, gracias a su banqueta corrediza de serie, que permite 'jugar' con el espacio disponible. Por su parte, el interior cuenta con un diseño moderno, una calidad más que buena, múltiples huecos y un equipamiento de serie que en el acabado tope, el 'Style', incluye prácticamente de todo. ¿Qué se podría mejorar? La insonorización del motor, que se escucha claramente al arrancar en frío o al acelerar. Lo que mas destaca de su motor es su reducido consumo, mientras que sus prestaciones son simplemente correctas. Por comportamiento este Hyundai es muy bueno. No es un coche barato, aunque viene a tope de equipamiento y con 5 años de garantía sin límite de kilometraje.

COMENTARIO. Hyundai vuelve al segmento de los minivolúmenes –atrás quedó el "Matrix"– con el "ix20". Una longitud similar a la de un urbano, pero con una anchura y una altura considerables, le permiten ofrecer un interior con una amplitud sorprendente; de hecho es el mejor aprovechado del segmento.

Emisiones de CO₂
119 g/km
Imp. matric. 0 %

www.hyundai.es

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Consumo bajo ✓ Comportamiento ✓ Amplitud 	Estética:7 Acabado:6,5 Habitabilidad: 8 Maletero: ...7 Confort:7 Potencia:5 Cambio:6	Aceleración: ..5 Consumo: ...6 SEGURIDAD: Estabilidad: ..8 Suspensión: ..7 Frenos:7 Luces:7	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Potencia justa ✓ Precio algo elevado ✓ Detalles de equipamiento
	NOTA MEDIA: 6,5. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,5		

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★★

PRECIO:
A partir de 19.490 €

La opinión de...

MOTOR 16

TOYOTA AURIS 1.8 HSD

COMENTARIO. Los híbridos disponibles hasta ahora o tenían un aspecto especial o eran modelos muy caros en los que el motor eléctrico de apoyo servía para lograr unas prestaciones casi deportivas. Ahora llega el "Auris HSD", con un precio asequible, una mecánica racional y, muy importante, aspecto de coche normal. Es decir, ideal para usuarios ecológicos 'de verdad'.

En cualquier caso, el "Auris HSD" no es un híbrido que recomendaríamos a cualquier persona: se trata de una versión que 'disfruta' en ciudad, en la periferia de las grandes urbes o en los peores atascos, pero que no se siente tan cómodo en carreteras de montaña y gasta más que un "Auris" diesel en autovía. Dotado de sistema Stop/Start, puede circular por ciudad un máximo de



Emisiones de CO2

89 g/km

Imp. matric. 0 %

2 kilómetros en modo eléctrico si no se superan los 50 km/h. Esto permite hablar de consumos muy reducidos en ese entorno en circulación real, pero lejos de las cifras oficiales. Además, presume de buen acabado.

www.toyota.es

Características

MOTOR:
Gasolina: Cilindrada: 1.798 c.c.
Potencia máxima: 142 CV a 4.000 r.p.m.
Eléctrico: 80 CV.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. Airbag de rodilla de conductor. Sistema activo de protección de cuello en asientos delanteros. ABS. ESP. Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 4,24 mts.
Anchura, 1,76 mts.
Altura, 1,51 mts.

MALETERO:

279 litros.

CONSUMO:

Urbano, 3,8 l/100 km.
Carretera, 3,8 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

Desde 20.950 €



- ✓ Consumo en ciudad
- ✓ Funcionamiento combinado de los motores
- ✓ Agrado de uso y mantenimiento

Estética:7
Acabado:7
Habitabilidad: 7
Maletero:7
Confort:7
Potencia:8
Cambio:5

Aceleración: ..8
Consumo:9
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..8
Suspensión: ..8
Frenos:8
Luces:7

- ✓ Consumo real y sonoridad
- ✓ Maletero pequeño
- ✓ Cambio con sistema de variador



NOTA MEDIA: 7,2. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,75

La opinión de...

COCHE ACTUAL

CITROËN C4 1.6 HDI 110 CV

COMENTARIO. Tras el 'restyling' recién estrenado, apreciamos en el "C4" más que los abundantes cambios de diseño, el salto de calidad percibida: materiales de mayor prestancia o ajustes más precisos, por un lado; pero también en el enriquecimiento del equipamiento, de serie u opcional, que alcanza incluso a coches del segmento superior. El 1.6 HDI es excelente por su bajo consumo. Se puede elegir entre un cambio manual o una caja robotizada –no hay pedal de embrague, pero si un electromotor que lo maneja cuando el conductor o la gestión del cambio deciden que es necesario cambiar de marcha–. Esta transmisión, denominada Caja Manual Pilotada (CMP), consigue los consumos más bajos de las dos opciones disponibles. Sin embargo, es lenta, lo que produce vacíos de potencia



Emisiones de CO2

119 g/km

Imp. matric. 0 %

en el paso de una a otra marcha y tirones que hacen añorar la suavidad de las cajas de doble embrague que usa alguno de sus rivales más directos. Estructuralmente no hay cambios respecto al anterior "C4", tan solo en las suspensiones, que mantienen su buen equilibrio entre comportamiento y confort, pero en niveles más altos que en el modelos precedente.

www.citroen.es

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.560 c.c.
Potencia máxima: 112 CV a 3.600 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. ABS. ESP. Regulador-limitador velocidad. Sistema Isofix en asientos laterales traseros. Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 4,32 mts.
Anchura, 1,78 mts.
Altura, 1,48 mts.

MALETERO:

408 litros

CONSUMO:

Urbano, 5,8 l/100 km.
Carretera, 3,9 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

Desde 20.400 €



- ✓ Equipamiento abundante
- ✓ Confort de marcha
- ✓ Consumo bajo

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

Aceleración: ..7
Consumo:8
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..7
Suspensión: ..7
Frenos:7
Luces:8

- ✓ Cambio robotizado lento
- ✓ Espacio longitudinal
- ✓ Ruidos aerodinámicos



NOTA MEDIA: 7,3. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,25

MARC MARQUEZ
“APRENDE” A CONDUCIR



Tras ganar con solo 17 años el Mundial de 125 c.c., Marc Márquez tiene ahora otro objetivo: sacarse el permiso de conducir. Ya asiste a las clases teóricas y prácticas de una autoescuela en su localidad natal, Cervera. *“La competición es muy importante, pero*

fuera de los circuitos es fundamental tener una buena formación. Es necesario ir a la autoescuela, conocer bien el reglamento de circulación y conducir de forma segura”, dijo el piloto.

EL DISEÑO



EL TRAJE QUE TE LLEVA

Iniciativa BMW ha presentado cinco prototipos, ideados por alumnos de Diseño de Moda y Diseño del Transporte del Instituto Europeo di Design de Barcelona, que ofrecen la visión de los universitarios de los medios de transporte del futuro. Los prototipos van desde una base eléctrica de uso individual activada por un chaleco imantado (Svala) alimentado por placas solares a trajes con nanoruedas integradas para trasladar a la ciudad los deportes o trajes tecnológicos conectados a ruedas estéricas a través de botas inteligentes... El proyecto consistía en *“idear el vehículo personal del futuro, que debería aunar sostenibilidad y movilidad”,* además de ser original y revolucionario.

¿Será este el coche del futuro?

LLEGA EL NUEVO JETTA

Llega el nuevo “Jetta”. De momento, hay dos motores diésel (1.6 y 2.0 TDI Common-Rail de 105 y 140 CV, respectivamente) y uno gasolina (1.2 TSI de 105 CV), aunque a mitad de año habrá nuevos motores TSI de 122, 160 y 200 CV. Y dos versiones de equipamiento: Advance y Sport, en ambos con un estándar de seguridad activa y pasiva de primer nivel.



MÁS MERCADO LOW COST

Casi 4 de cada 10 españoles compraría vehículos de bajo coste (“low cost”), según el informe “El Observador del Automóvil 2010”, presentado por CETELEM, banco especializado en crédito al consumo. El 73% considera comprar un low cost como una actitud de consumo inteligente, aunque con límites: el 70% no compraría por menos de 8.000 €.

PINTURA ANTI-ARAÑAZOS

Lexus ha desarrollado una pintura que, ante un impacto, se extiende automáticamente sobre la superficie dañada, autoregenerando el color original de fábrica. Esta pintura anti-arañazos resiste la lluvia ácida y no requiere mantenimiento, y ha superado pruebas de más de 4.000 horas bajo el agua, lo que equivale a 10 años de uso normal del vehículo. Lexus la pone en el mercado en su modelo LS460 y su versión híbrida (LS 600h).



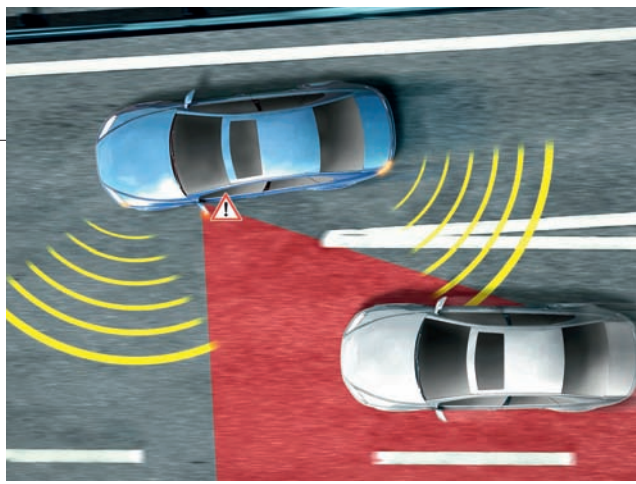
CORTAR EL AGUA. Michelin ha desarrollado un neumático para motos (“Pilot Road 3”) con más agarre en superficies deslizantes, húmedas o mojadas. Su banda de rodadura con laminillas XST (X Sipe Technology), ‘corta’ la película de agua, aumenta la capacidad de drenaje hacia los surcos y tiene mayor duración. El neumático está disponible en España desde enero, en 9 dimensiones.

MAZDA, HONDA y TOYOTA, A REVISIÓN. Mazda está llamando por carta a revisión a 186 unidades del “Mazda 5” en España, debido a un eventual defecto en la bomba de combustible que se produciría por la oxidación de un cable. La reparación, en caso de producirse, sería gratuita. También 1,35 millones de unidades del Honda “Jazz” serán llamados a

revisión en todo el mundo por un posible defecto en las conexiones del sistema de iluminación delantero. Por último, Toyota llamará a 6.500 coches, de los modelos Avensis y Lexus IS 250 (466 unidades), en España (1,7 en el mundo, la mayoría en Japón) por un fallo que puede provocar pérdidas inesperadas de combustible. La reparación es gratuita.

SIN ÁNGULO MUERTO

Muchos accidentes se producen al adelantar y al cambiar de carril –la mayoría, a menos de 60 km/h–. El asistente para el ángulo muerto (Side View Assist) de Bosch, mediante ultrasonido, vigila un perímetro de 3 metros alrededor del coche, y cubre el ángulo muerto. Si detecta un vehículo en la zona, verifica que los datos se correspondan con un vehículo que haya entrado en el ángulo muerto, y avisa al



conductor de forma óptica y, luego, acústica. Avisa entre 10 y 140 km/h., pero nunca interviene en las acciones del conductor.

El Side View Assist se estrena a nivel mundial en el Citroën C4, que se comercializará en otoño.

VENTAS DE AUTOMÓVILES: 2010, AÑO "HORRIBILIS"

En 2010 se matricularon 982.015 vehículos (+3,1% respecto a 2009), según ANFAC, patronal de los fabricantes de automóviles, con lo que 2010 fue, para GANVAM, patronal de los vendedores, "uno de los peores de la historia", con "niveles de rentabilidad prácticamente en cero" y lejos del 1,2-1,4 millones de unidades en que deben situarse las ventas. Según ANFAC, el primer semestre resultó aceptable, por el Plan 2000E, pero en el segundo se desplomaron las ventas. A cambio, según Juan Antonio Sánchez –presidente de GANVAM–, fue un buen año para el comprador, cuyo esfuerzo económico para comprar coche fue un 5% menor que hace cinco años. Las previsiones para 2011 sitúan el mercado por debajo de las 900.000 unidades. De hecho, en enero sólo se matricularon 53.632 unidades, con una caída del 23,5% y séptimo mes consecutivo de descenso.

LA NOTICIA

LA FRASE

"EN LAS CIUDADES HAY QUE PLANTEARSE MEDIDAS DE CHOQUE, COMO RESTRINGIR EL TRÁFICO O INTRODUCIR PEAJES, AUNQUE LOS MUNICIPIOS DICEN QUE NUNCA ES EL MOMENTO ADECUADO"

TERESA RIBERA, Secretaria de Estado para el Cambio Climático

UN "FOCUS" MÁS SEGURO

En abril llegará a España el nuevo Ford "Focus", inicialmente con 22 versiones y dos niveles de acabado, siete motores (3 diesel y 4 gasolina) y carrocería de 5 y 4 puertas. La mitad de sus versiones incluirán de serie el Start-Stop –que reduce las emisiones en conducción urbana– y podrán equipar tecnologías de segmentos superiores.



APARCAR POR TELÉFONO.

La Universidad Politécnica de Barcelona está ensayando un sensor óptico y magnético, en la Ciudad Condal (Distrito 22@) y en Figueras (Girona), que detecta en tiempo real las plazas libres para aparcar y transmite esta información a los conductores mediante iPad, portátil, GPS o teléfono móvil.

SUPERVENTAS ENERO 2011

1		2.337
2		2.073
3		1.754
4		1.614
5		1.580
6		1.540
7		1.294
8		1.799
9		1.192
10		1.122

LOS FABRICANTES

	SEAT	5.041
	PEUGEOT	4.778
	FORD	4.579
	OPEL	3.680
	VOLKSWAGEN	3.621
	CITROËN	3.425
	RENAULT	3.260
	TOYOTA	3.199
	NISSAN	3.157
	AUDI	2.537

Fuente: ANFAC (Asoc. Nal. de Fabricantes de Vehículos)

↑ ↓ ↔ Variaciones respecto al mes anterior



LIBROS PARA HOSPITALES.

Skoda, la Fundación Antena 3 y la Fundación SEUR, distribuirán durante el Día del Libro, en 80 hospitales infantiles, 10.000 ejemplares de "¿Dónde está güelita Queta?" (Nahir Gutiérrez con ilustraciones de Álex Omist), XXX Premio Destino Infantil. Este libro recorre la pérdida, tremenda siempre, y para los niños inexplicable, de las personas que queremos.

A Carlos Iglesias, siempre con cinturón de seguridad, le encanta conducir y recuerda que, en Suiza, hace 30 años, ya había “conductores alternativos”. Ahora estrena “Ispani (Españoles), su segunda película como director cinco años después de sorprender a crítica y público con su debut, “Un franco, 14 pesetas” –en la que se centraba en los emigrantes españoles en Suiza–. En ésta aborda el episodio de los niños del bando republicano que fueron a Rusia.

“ El cinturón me lo pongo para todo ”

Emmanuel ZOCO

El actor y director Carlos Iglesias, a quien le encanta conducir, opina que los límites de velocidad “son muy necesarios, aunque habría que ajustarlos un poco más y elevarlos en algunas zonas en las que se podría ir a mayor velocidad. Resulta completamente absurdo que la publicidad se dedique a subrayar una velocidad que puedes alcanzar y que luego, en la práctica en la carretera, no esté permitida. Los coches tendrían que salir de fábrica con un limitador adecuado al país de destino”.

- ¿Qué importancia da al cinturón de seguridad?

- Muchísima, me lo pongo para todo. Es curioso cómo han cambiado las cosas: ahora no concibo subir a un coche sin ponérmelo y hasta hace nada no lo usábamos. Todavía me acuerdo de un pequeño susto que tuve una vez que iba de copiloto con un compañero en un “Seiscientos” sin cinturón y choqué de lleno contra la guantera...

- ¿Y qué le parece el carné por puntos?

- Se ha demostrado su efectividad.

Nos lo hemos tomado todos muy en serio. Yo conservo todos los puntos y, de hecho, tengo la sensación de que se circula mucho mejor que antes. No cabe duda de que las medidas más duras que se están aplicando contribuyen, asustan y aunque al principio sólo sean para meterte el miedo en el cuerpo –como pasa ahora con los radares–, quiero pensar que al final hacen recapacitar y reflexionar sobre los peligros de po-

“ Los coches tendrían que salir de fábrica con un limitador adecuado al país de destino ”

nerse al volante.

- Como las consecuencias de distracciones a causa de hablar por el móvil...

- Sí, o de encender un cigarrillo o conectar el GPS... Puede parecer poco tiempo, pero hay unas décimas de segundo que está claro que no estás atendiendo a la carretera y que pueden resultar decisivas para evitar

un accidente.

- Pese a las campañas, el alcohol sigue siendo una causa de siniestralidad...

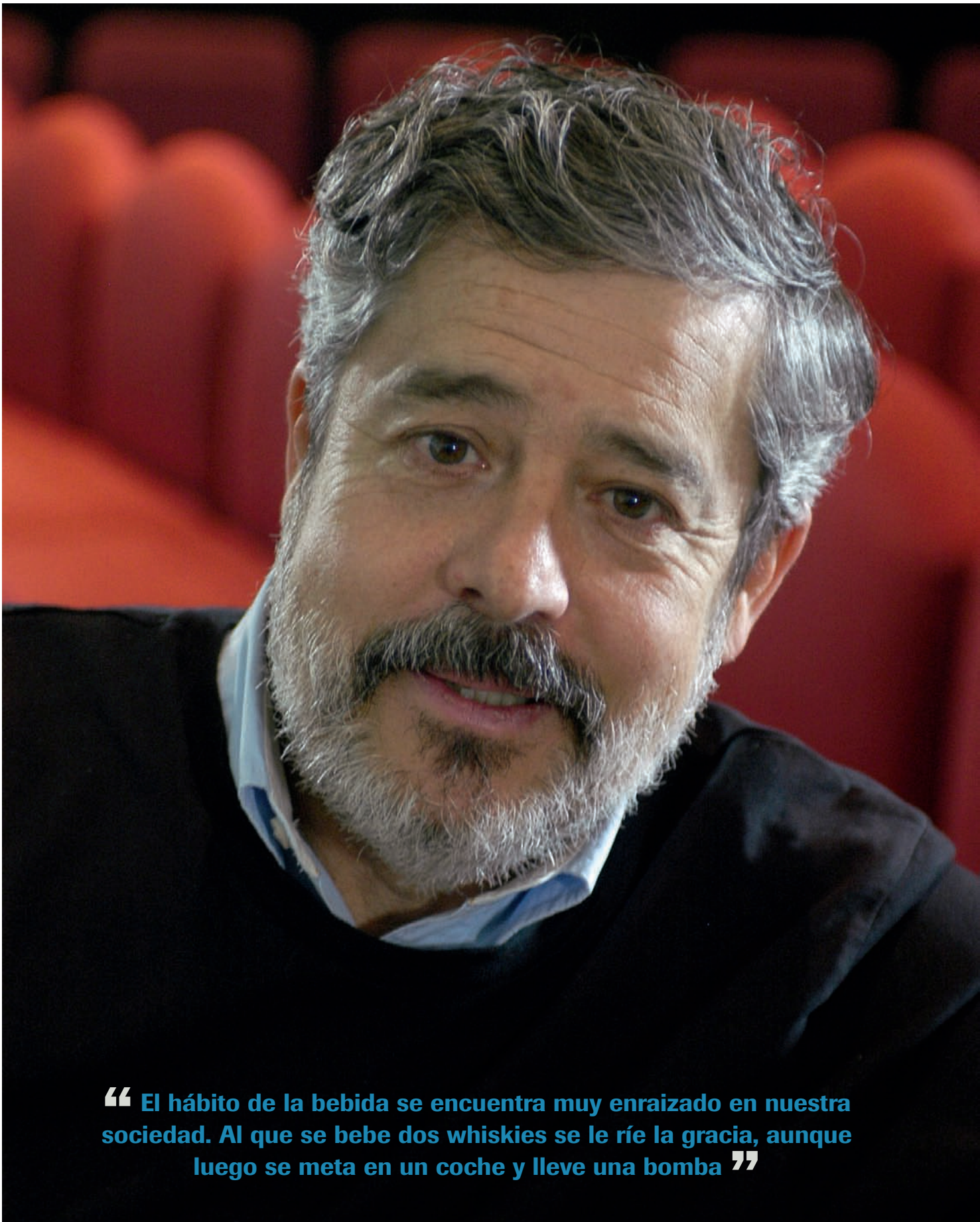
- Todo el mundo cree que a él no le van a pillar, que por una copita no pasa nada... España es un país en el que se bebe mucho. El hábito de la bebida se encuentra muy enraizado en nuestra sociedad, no está mal visto socialmente, al que se bebe dos whiskies se le ríe la gracia, aunque luego se meta en un coche y lleve una bomba. Tiene que desaparecer la aceptación de que el que ha bebido después conduzca. Yo espero que a mis hijos, que ya tienen 18 y 16 años y todavía no son conductores, les sirva el ejemplo de sus padres.

- Pero la figura del conductor “alternativo” va ganando adeptos...

- Sí, pero muy lentamente, vamos ya tarde. Fuera de aquí se hace desde hace muchos años. Yo me crié en Suiza y, cuando iba con amigos por Alemania, siempre había uno que se quedaba sin tomar absolutamente nada porque era el que tenía que conducir. Y estoy hablando de mucho antes de que se implantara en España, de hace más de 30 años.

- ¿Qué diferencias encuentra con otros países europeos?

- Hay algunas. Sin duda, Inglate-



“ El hábito de la bebida se encuentra muy enraizado en nuestra sociedad. Al que se bebe dos whiskies se le ríe la gracia, aunque luego se meta en un coche y lleve una bomba ”

rra es el ejemplo que deberíamos seguir, son más exigentes incluso que Suiza o Alemania. El respeto por las normas de circulación ya era brutal cuando yo estuve estudiando allí. En Alemania conducen mejor y eso que en algunas autopistas puedes ir a la velocidad que quieras y no tocan el claxon si no es imprescindible, no como aquí, que tenemos la manía de recurrir a él a la mínima, por cualquier motivo.

- Y, cambiando de tema, ¿de dónde nace su interés por el episodio que narra en su nueva película?

- Es una historia no contada, solo se habían realizado algunos documentales. Cuando era alumno de la escuela de arte dramático tuve a un muy buen profesor que había sido un niño de la guerra, al que llevaron con cinco años a Rusia para librarle de los bombardeos de Franco, y me impresionaron mucho las historias que contaba. Además podía enlazar con mi tema anterior, los españoles emigrantes en Centroeuropa; sigo hablando de españoles fuera de su país, pero en otro contexto. Si esta película va bien en taquilla, haré una tercera para completar una trilogía de españoles fuera de España y será una comedia.

- ¿Por qué esa mirada al pasado?

- Siempre digo que es para mis hijos. Cuento historias que otros no han contado, porque me parece un buen espejo. Mirándonos desde lejos, posiblemente nos veamos mejor tal y como somos. La película desprende un mensaje positivo, que fue naciendo según iba viendo la documentación de unos y otros. Es necesario que por fin encontremos un lugar común de las dos Españas. La reconciliación es necesaria.



“ Hay que poner freno a la piratería como sea. ¡Para mí fue insólito ver en el top manta “Un franco, 14 pesetas” el mismo día del estreno!”

- ¿Cómo se ha enfrentado a su segunda película como director?

- Venía del éxito de “Un franco, 14 pesetas” y soy de los que cree que, según cómo funcione una película, te permite hacer la siguiente. Ésta es más compleja en todos los sentidos. Por supuesto, he seguido guardándome las espaldas trabajando con técnicos maravillosos y hemos rodado durante seis semanas a una media de 12° bajo cero con puntas de 26° bajo cero. Eso para un equipo de 70 adultos y 40 niños ha sido duro.

- ¿Se siente cómodo en la doble función de actor y director?

- Sí, aunque soy un actor que dirige. El ‘mono’ de ser actor siempre lo tengo, y por eso cuando escribo me reservo un papel para mí, siempre que haya un personaje que se ajuste a mis características. No entendería sólo dirigir.

- ¿Le molesta que le sigan recordando por el Pepelu de “Esta noche cruzamos el Missisipi” y el Benito de “Manos a la obra”?

- No. Me admira que tantos años después siga pasando. Hoy mismo me ha parado un chico joven y, como no me acuerdo de que siguen dando la serie en algún canal, me sorprende cuando

incluso los niños me lo comentan. Tener un éxito televisivo tan grande es muy agradable, una maravilla. Estoy muy agradecido a estos personajes, me permitieron hacer otros, en algunos casos más arriesgados, dejar la tele y dirigir mi primera película. Si no hubiera tenido el aval de esos años, no habría podido hacer cine.

- La Ley Sinde sobre descargas ilegales en Internet ha levantado mucha polémica...

- Hay que poner freno a la piratería como sea, todo es poco. Estamos muy desprotegidos. ¡Para mí fue insólito ver en el top manta “Un franco, 14 pesetas” el día del estreno!

- ¿Qué hace en su tiempo libre?

- Me gusta mucho salir a la montaña, pasear con mis perros y viajar... También en coche, me da mucha libertad. Voy con frecuencia a Suiza y mi mujer lo odia, pero me permite pararme donde no estaba previsto y ver, por ejemplo, una iglesia románica francesa que no conocías, me gusta improvisar. ♦



SEÑALES LUMINOSAS

Soy conductor profesional. Quiero denunciar el mal uso que se hace de las señales luminosas V1, V2 y V3. La V3 son dos luces rojas destellantes que los coches de policía incorporan en el puente de luces para ordenar detenerse al vehículo que les precede.

En la M-40, A-5 y M-507 he ido, a veces, a detenerme al ver las luces azules conjuntamente con las rojas y el vehículo de Guardia Civil ha seguido a toda velocidad por la carretera.

Si la Guardia Civil usa luces rojas para ordenar que nos detengamos, alguien debe comunicar al SAMUR, Protección Civil o Cruz Roja que usar luces rojas en la señalización V1, aparte de incumplir las normas, es un peligro: se confunde con la V3 y te detienes, o te acostumbras a verlas y no haces caso a la Guardia Civil cuando te da el alto.

Paul Alan PUTNAM



¿Por qué no ponen las señales V1 de color azul de emergencia en todos los servicios

reconocidos, como ya hacen muchos países europeos? Así evitaríamos que algún empleado del SELUR en Madrid se dedique a conducir agresivamente con su señal V2, obligando a la gente a apartarse. Son un servicio de limpieza urgente, no un servicio de emergencia. El día que deban llegar muy rápido, seguro que les ponen escolta policial.

F. Javier Cortés Cortés.
Villa del Prado (Madrid).

PATRIA POTESTAD

En mis 46 años, he visto muchos cambios tecnológicos, sociales, morales... De niño, mi padre me llevó de viaje en el sidecar de una Vespa –su primer vehículo–, en brazos de mi madre. Después adquirió con esfuerzo un “600”, en el que mis padres, mis cuatro hermanos y el equipaje de todos para las vacaciones viajábamos de Sevilla a Murcia por carreteras que nada tienen que ver con las de hoy. Aquel paquete completo del coche y toda la familia dentro cabría hoy en el interior de mi “Carnival”. En éste, cada uno de mis hijos puede llevar su silla de retención infantil, porque sus seis asientos son individuales. ¡El “600” no tenía ni cinturones de seguridad!

Hemos mejorado y lo inteligente es aprovechar bien las mejoras. Pero no puedo estar de acuerdo con la respuesta que dió Bartolomé Vargas, Fiscal de Se-

guridad Vial, a la pregunta de “Tráfico y Seguridad Vial” sobre cómo actuaría la fiscalía en caso de accidente si el niño no lleva SRI: “*Se daría cuenta a la Fiscalía de Menores para que se revisara la patria potestad*”.

No pongo en tela de juicio sus conocimientos técnicos y jurídicos en materia de tráfico, pero me atrevo a decir que tiene una idea arbitraria de cómo jerarquizar los derechos del menor en aras de su superior interés. La patria potestad no es un asunto baladí ni responde fundamentalmente, en un plano jerárquico y jurídico, a derechos o deberes de los padres. La patria potestad es un derecho fundamental del niño que tiene por objeto atender a su superior interés. Y no da igual tener unos padres u otros.

La revisión que plantea alegremente el fiscal convertiría al niño en víctima por segunda vez en más casos que al contrario. El fiscal conduce el coche de la fiscalía y no le pido una perfección imposible, pero sí que no se pase de frenada. Suscribo el objetivo de cero niños fallecidos sin SRI, pero no al precio de revisar la patria potestad. En ningún caso un accidente puede alterar la patria potestad en una familia, por el bien del hijo y por muy razonable que resulte elegir bien una acción responsable como es utilizar el SRI.

Serafín García Herreros.
Murcia.

LETRAS Y PERMISOS

Leo a menudo “Tráfico y Seguridad Vial” y, aunque he buscado por todos sitios, no he encontrado una solución. ¿A qué se deben las letras de la nomenclatura de los permisos de conducir AM, A1, A2 y A, B, C, D, EC, ED y BTP? ¿Por qué se llaman así?

M^a Trinidad Bautista Carralero.
Cartagena (Murcia).

● **Respuesta:** Excepto la clase BTP, la normativa de los permisos la establecen las Directivas 91/439/CEE, de 29 de julio



de 1991, y 2006/126/CE, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducir, que determina la denominación de las diferentes clases de permisos. La clase BTP es una categoría nacional cuyas siglas corresponden a permiso B para Taxis y vehículos Prioritarios.

DEPENDE DEL PAÍS

En España conduzco una moto de 125 c.c. al tener el carné A1 convalidado, pues tengo más de tres años de B1. Según el Código, puedo conducirla en el territorio nacional. Varios países de la Unión Europea también tienen convalidado el A1. ¿Podría conducir una moto de 125 c.c. en esos países, teniendo en cuenta que en mi carné de conducir no figura el A1 o solo es válido para los ciudadanos de esos países?

Juan José Navas Díaz.
Beasáin (Guipúzcoa).

● **Respuesta:** Conducir una moto de 125 c.c. por poseer un permiso B1 con más de tres años de antigüedad es legal en el territorio español. En el extranjero, depende de las condiciones que establezca la normativa de cada país.

AGRAVAR LAS SANCIONES

Desde mi preocupación por la conducción bajo los efectos del alcohol, creo que se deberían incrementar las sanciones por estos delitos. Propongo que cuando el conductor vaya solo, las sanciones sean las vigentes; pero que a quienes conduzcan bajo los efectos del alcohol y además lleven pasajeros, por

Acuse de Recibo / ¡Peligro: ancianos!

¡Enhorabuena por la revista! Y, gracias por mantenernos al día. Esta es la fotografía de una señal de tráfico real. Como se puede ver, indica un peligro: ancianos. Y, aunque en principio podría resultar desca-bellada o incluso graciosa, no lo es. Como todos saben, en nuestros pueblos cada vez hay más personas “mayores”, con todo lo que ello represen-

ta para la seguridad vial. Igual que otras señales advierten de un peligro determinado, ésta indica que podemos encontrarnos ancianos cruzando la calle a “velocidad reducida” o por un lugar “no adecuado”... A eso llegaremos todos... No estaría de más incluirla en nuestro catálogo de señales.

Silvestre Blanco Basalo.
Verín (Ourense).



cada pasajero que hayan puesto en peligro, se les retire un punto más del carné; y si, además, éstos fueran menores, además de la retirada de ese punto por cada menor, se incremente la cuantía de la sanción económica.

Por ejemplo: un conductor que conduzca ebrio acompañado de su esposa y tres hijos menores, con mi propuesta pasaría a perder los puntos actuales más uno por cada pasajero y la sanción económica sería la actual más una suma de la misma cuantía por cada menor. De esta forma, la gente se pensaría mucho eso beber cuando conduce un vehículo y lleva en sus manos la vida de otras personas.

Telmo Mosquera Domínguez.
Vigo (Pontevedra).

SEÑALES DE OBRA

En otra ocasión me referí al absoluto desprecio que las constructoras muestran hacia las normas de tráfico y los conductores, por ejemplo con limitaciones o prohibiciones absurdas y abandonadas después de terminada una obra. En concreto, según he comprobado desde septiembre hasta noviembre, en la A-3, en dirección a Madrid, entre el acceso desde la A-7 y el km 280 hay numerosas prohibiciones de circular a más de 100 ó 80 km/h por obras en puntos en que éstas han terminado ya. ¡Si la calzada tiene incluso la pintura blanca reglamentaria! Y eso se repite cada pocos kilómetros. Así, si uno respeta esos límites –injustificados tras desaparecer la causa–, puede ser arrollado hasta por camiones; y si no los respeta, incumple las obligaciones que impone el Código. ¿No sería lógico que la policía de Tráfico vigilara, y en su caso sancionara, a los responsables de esas señales inadecuadas?

Está bien que se vigile el comportamiento de los conductores, pero parece razonable que se vigile también a quienes hacen obras en las vías. Tal vez su revista, que tan buenos reportajes publica, podría dedicar alguno a estas graves anomalías que se repiten en muchas carreteras.

Miguel A. Baz de San Ceferino.
Madrid.

REMOLQUES Y BICIS

Recuerdo que, allá por los años 50, se prohibieron los remolques enganchados a bicicletas y motocicletas por su peligrosidad. Ahora se ven todo tipo de re-

El barco por la calle



En la madrugada del 11 de noviembre de 2010, en las calles de Las Palmas de Gran Canaria el conductor de un ciclomotor remolcó con su vehículo una embarcación solo sujeta con una cuerda. Al tomar una curva, el remolque fue de un lado a otro y golpeó todo lo que encontraba, en este caso numerosos vehículos. Por suerte, casi nunca se ve este desparpajo y negligencia.

Fermín Hernández Miranda.

molques arrastrados por ciclistas, en especial los Días de la Bici. ¿Es que han dejado de ser peligrosos? Las bicicletas siguen siendo de tracción humana y, a pesar de toda su nueva tecnología y materiales, su estabilidad es la misma que hace 50 ó 60 años.

Carlos M. Fernández.
Salamanca.

CINTURÓN Y REPARTIDORES

Soy repartidor autónomo –servicio público de mercancías–. El otro día, un policía local me llamó la atención por ir sin cinturón en ciudad. Le comenté que según la ley estaba exento en los núcleos urbanos, ya que, en hora y media, subo y bajo del vehículo unas 25 veces. Me dijo que eso era para taxistas y conductores de autobús. Pero el Reglamento de Circulación (art. 119.2.b) dice: “Los distribuidores de mercancías cuando realicen sucesivas operaciones de carga y descarga de mercancías en lugares situados a corta distancia unos de otros”. ¿Está en vigor ese apartado?

Luis Gilsanz.
Burgos.

● **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 199) –la consulta reproduce la letra b) del apartado 2– está en vigor. En efecto, los distribuidores de mercancías no tienen obligación de utilizar el cinturón de seguridad cuando realizan las tareas que ese precepto describe, siempre que

circulen en poblado, no cuando lo hagan por autopistas, autovías o carreteras convencionales.

ENHORABUENA

De nuevo he recibido “Tráfico y Seguridad Vial” por correo electrónico. Es una revista excelente. También me ha gustado mucho la versión virtual, así que, una vez más, enhorabuena. Así se puede llegar a cientos de miles de conductores. Sin embargo, nunca he visto la revista publicitada en la televisión y sería una buena manera de divulgar su existencia, ya que muchos conductores ignoran su existencia y se beneficiarían de su excelente contenido.

John William Flynn.
Gavà Mar (Barcelona).

NIÑOS EN MOTO

Cuando M^a Asunción Traid (“Tráfico y Seguridad Vial” n^o 204) preguntó sobre la posibilidad de llevar a su hija de 8 años como pasajera de una moto, ustedes contestan afirmativamente en base al Reglamento General de Circulación (art. 12), y olvidaron que, con la entrada en vigor de la Ley 18/2009 que modifica el RD 339/1990, su art. 65.4.i tipifica como infracción grave circular con menores de 12 años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas y no realiza ninguna excepción. Mientras la anterior modificación (Ley 17/2005 art. 65.4.i) sí que recogía “...con las excepciones que se determinan reglamentariamente”, la nueva redacción de dicho artículo no recoge excepciones. Por ello, entiendo que prohíbe viajar con menores de 12 años sin excepción.

Ángel Ochoa.
Navarra.



Paul Alan PUTNAM

Lucía RIVAS



● **Respuesta:** La Ley de Seguridad Vial, en la redacción dada por la Ley 18/2009, dice (art. 65 apartado 4) que “son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta Ley”, y menciona entre ellas (letra i) la referida a “circular con menores de 12 años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas”. Este precepto clasifica como le-

ves, graves y muy graves, algunas conductas infractoras previamente tipificadas; por ello se limita simplemente a enunciarlas, y la tipificación completa y detallada debe buscarse en otros artículos de la Ley. En este caso, en el 115, que establece: "Queda prohibido circular con menores de 12 años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar, por cualquier clase de vía. Excepcionalmente, se permite esta circulación a partir de los siete años, siempre que los conductores sean los padres o madres, tutores o persona mayor de edad autorizada por ellos, utilicen casco homologado y se cumplan las condiciones específicas de seguridad establecidas reglamentariamente".

El Reglamento General de Circulación (art. 12), en el que se fundaba la respuesta recogida en "Tráfico y Seguridad Vial" (nº 204), desarrolla el art. 11.5 de la Ley de Seguridad Vial que se acaba de transcribir.

SANCIÓN MUNICIPAL

El año pasado fui sancionado por estacionar en Santillana del Mar. Ni donde estacioné, ni en ningún lugar de la villa, existen señales de prohibido estacionar (R-308). Solo una única señal en la carretera, a la entrada del pueblo, que informa de que está prohibido estacionar en la villa a los no residentes.

Según el Código de la Circulación (art. 152), en el estacionamiento prohibido indicado por la señal R-308, "la prohibición empieza en la señal y termina en la intersección más próxima". Yo interpreto que la norma municipal no es acorde al Código de la Circulación. Por tanto, no deberían haberme sancionado. En cualquier caso, ya que es una norma municipal que excede la regulación del Código, la sanción debería ser municipal y nunca impuesta por la DGT.

José Manuel Albarrán Segoviano.

● **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 137.1) establece que para facilitar la interpretación de las señales se podrá añadir una inscripción en un panel complementario rectangular colocado bajo aquellas o en el interior de un panel rectangular que contenga la señal. En esta línea añade (punto 2) que, excepcionalmente, cuando las autoridades competentes estimen conveniente concretar el significado de una señal o delimitar su alcance, se colocará una inscripción debajo de la señal, en un panel complementario.

La Ley de Seguridad Vial (art. 7) atribuye a los municipios la ordenación y control del tráfico en las vías urbanas su titularidad, así como su vigilancia mediante agentes propios, la denuncia



Los arcenes siguen igual

Hace tres años escribía por este mismo asunto. Como podemos ver, la cosa sigue igual. Soy cicloturista y podría remitir innumerables fotos –como ésta de la N-431, kilómetro 131– en las que los arcenes de salidas de caminos particulares permanecen así toda la vida. ¿A quién compete su mantenimiento? Porque el coche de mantenimiento pasa por aquí todos los días...

Juan Domínguez Oliva.



de las infracciones cometidas en dichas vías y su sanción, pero la misma ley (art. 71.5) establece que los jefes provinciales de Tráfico asumirán las competencias de los alcaldes cuando, por razones justificadas o insuficiencia



Paul Alan PUTNAM

de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por ellos. Esto permite, cuando concurren estas circunstancias, que una denuncia formulada por la Policía Local por una infracción cometida en una vía urbana la tramite la Jefatura Provincial de Tráfico.

¿QUIÉN SEÑALIZA?

Cuando se instala una nueva señalización, ¿de quién es competencia? La CV-18, entre Almazora y Burriana, era hasta hace unos meses una carretera comarcal con arcén de 1 metro y velocidad genérica limitada a 90 km/h. Ahora es una autovía, con dos carriles de circulación en cada sentido, mediana central con jardín y vallado lateral y la han limitado a 80 km/h, mientras un tramo anterior con iguales características está limitado a 100 km/h. Lo que me sorprende es que aún no he coincidido con el radar móvil.

José Antonio Andréu Amat.

Castellón de la Plana.

● **Respuesta:** La señalización vertical y horizontal de las vías compete directamente a su titular, quien, asimismo, es responsable del correcto mantenimiento y conservación de dicha señalización, como establece el Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (art. 57.1), aprobado por RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. En lo

que respecta a la señalización de carácter circunstancial en razón de las contingencias del tráfico, mediante paneles de mensaje variable, corresponde a la autoridad encargada de la regulación del tráfico, como determina el citado texto articulado (art. 57.2).

UN CICLOMOTOR EN UN COCHE

¿Puedo transportar dentro de mi monovolumen un ciclomotor de 50 c.c. (vacío de gasolina), siempre y cuando no interfiera la conducción, y este vaya bien amarrado y sujeto? En Internet, en ocasiones, se dice que, al no haber legislación sobre el transporte de carga en turismos de personas, no hay problema siempre que la moto vaya bien sujeta.

Diego Arias Madero.

Valladolid.

● **Respuesta:** Podrá efectuar el transporte siempre que la carga y los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección estén dispuestos y sujetos de tal forma que, como dice el Reglamento General de Circulación (art. 14), no puedan: "a) arrastrar, caer total o parcialmente o desplazarse de manera peligrosa. b) Comprometer la estabilidad del vehículo. c) Producir ruido, polvo u otras molestias que puedan ser evitadas. d) Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, las placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales de sus conductores". El hecho de que la carga se transporte en el interior del vehículo garantiza el cumplimiento de alguna de las condiciones anteriores.

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

REVISTA "Tráfico y Seguridad Vial"
c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 MADRID
Sección CARTAS
e-mail: jmmendez@dgt.es

Restricciones: prevención para los mayores

Promover la movilidad de las personas mayores es un objetivo prioritario. Para hacerlo, manteniendo la seguridad de todos los usuarios de las vías, las restricciones en la circulación se han demostrado útiles cuando el conductor mayor inicia la pérdida de aptitudes.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE

Elena VALDÉS RODRÍGUEZ

Dirección General de Tráfico

F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ

Universidad de Valladolid

Esta sección ha tratado en diversas ocasiones la aptitud para conducir en los conductores de más edad. Un reciente estudio australiano sobre más de 400.000 conductores mayores de 64 años, publicado en la revista "Accident Analysis and Prevention", analiza las restricciones, adaptaciones y otras limitaciones impuestas a estos conductores y su efectividad. La más frecuente fue la necesidad de corrección visual, pero otras restricciones, en concreto, las dirigidas a reducir la exposición del conductor mayor, fueron efectivas para reducir los accidentes de estos conductores.

¿Y qué entendemos por reducir la exposición? Básicamente, restricciones y limitaciones en la circulación impuestas en el carné de conducir. Por ejemplo:

- Conducir solo dentro de una determinada distancia de su domicilio.
- No permitir la conducción durante la noche.
- Conducir solo en determinadas áreas, zonas o tipo de vías.

El estudio australiano observó que, tras imponer este tipo de restricciones a determinados conductores, se reducía significativamente el número de accidentes en que estaban implicados. La importancia del trabajo radica en demostrar, por primera vez, el beneficio de determinadas medidas dirigidas a limitar o restringir la exposición al tráfico de los conductores mayores.

No obstante, son necesarios más trabajos e investigación para corroborar las conclusiones y generalizarlas a toda la población.

El estudio también demostró que, a pesar de la reducción en la accidentalidad tras introducir la restricción, ésta seguía siendo mayor que la del resto de conductores. Los deterioros asociados a la edad y las enfermedades más frecuentes en los mayores pueden

lular individualmente la aptitud para conducir como una "capacidad funcional". La presencia de una enfermedad no significa, por sí misma y en general, que el conductor no sea apto para conducir. Son las circunstancias individuales y el análisis multidisciplinar (médico, oftalmólogo y psicólogo), como se realiza en los centros de reconocimiento, los que permiten conocer realmente la capacidad funcional del mayor para conducir con seguridad.

La conducción de los mayores es una cuestión de creciente interés en España y en Europa. De hecho, un objetivo europeo prioritario en Seguridad Vial para el próximo decenio es la formación continuada de los conductores y, en especial, de los más jóvenes y los mayores. En éstos, el aprendizaje de cómo minimizar el riesgo de accidente es una manera de mantener, con seguridad, la conducción durante más tiempo de la vida del mayor.

Además de restricciones y limitaciones en la circulación, otras ayudas –adaptaciones y ayudas técnicas sobre dirección, mandos del vehículo y espejos retrovisores– pueden ser de interés para el conductor mayor. Éstas, y otras, contempladas en nuestra normativa, son autorizadas por las Jefaturas Provinciales de Tráfico cuando una razón médica lo aconseje.

La compatibilidad entre movilidad del mayor y seguridad de todos es posible. Para ello, existen herramientas efectivas, aunque poco utilizadas aún en España, como la utilización de restricciones y limitaciones de circulación, el uso de ayudas técnicas en el vehículo y la formación continua del conductor. ♦



SEGÚN UN ESTUDIO AUSTRALIANO, IMPONER RESTRICCIONES A CONDUCTORES MAYORES, REDUCE CLARAMENTE EL NÚMERO DE ACCIDENTES EN QUE ESTÁN IMPLICADOS

incrementar el riesgo de accidente. Por ello, son precisas más medidas de prevención.

Existe consenso internacional al respecto de que la edad por sí sola no puede suponer una limitación en el permiso de conducción. Por otra parte, no es sencillo identificar a los conductores con mayor riesgo de originar un accidente de tráfico. Por ello, en los últimos años la tendencia es eva-

Teléfonos

EMERGENCIAS

112 Toda España **900 123 505** DGT
+ información

DGT Teléfono **900 123 505**
 Internet: <http://www.dgt.es>

Estaciones ITV

http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/vehiculos/itv

Información de Carreteras

Páginas Teletexto:

- **TVE (600)** ● **Tele 5 (470)** ● **A-3 (410)** ●
- **Cuatro (185)** ● **La Sexta (490)** ●

Teléfono móvil

Movistar (**nº 505, 404 + carretera o provincia**)

- Orange (2230 + tráfico)

- Vodafone (**141+ carretera o provincia**)

http://www.dgt.es/portal/es/informacion_carreteras/incidencias/

Jefaturas de Tráfico

http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/dir_telefonos/jefaturas

Centros de Reconocimiento de Conductores


http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/dir_telefonos/


Centros de Recogida de Vehículos fuera de uso


<http://www.sigrauto.com/sigrauto.htm>

Nov. y Dic. 2010, Ene. 2011

Matriculaciones

 **Turismos** **190.086**

 **Motocicletas** **22.666**

 **Furgones y camiones** **34.979**

Última matrícula
(03/02/11)



Tasas DGT 2011

TRÁMITE

Matriculación automóviles (Permiso Circulación)	91,80
Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación)	25,60
Permisos temporales y autorizaciones especiales	19,00
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (transferencia)	51,00
Examen conducción (vehículos a motor)	86,80
Obtención de permisos por pérdida de puntos	26,60
Licencias especiales (canjes militares, extranjeros...)	26,60
Baja de un vehículo (*)	8,00
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (Certificación, cotejo y desglose de documentos).	8,00
Prórroga permisos y licencias conducción	22,40
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	4,40
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	9,00
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	13,40
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	18,00
Duplicado permisos y licencias conducción y circulación	19,20
Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico	3,60

(*) No se cobra tasa por la baja de vehículos de más de 15 años de antigüedad ni por los entregados en Centros de Recogida de Vehículos fuera de uso autorizados.

(Los mayores de 70 años que soliciten prórroga de vigencia del permiso u otra autorización administrativa para conducir de la que sean titulares están exentos del pago de la tasa. Quien, por razones psicofísicas, tenga que renovar sus permisos y/o licencias cada 4 años o menos tendrá, en función del plazo, diferentes reducciones que deberá consultar en las jefaturas de Tráfico)



Permiso por puntos

Información y saldo

http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/permiso_por_puntos/



Pago de multas por Internet

https://sede.dgt.gob.es/sede/faces/paginas/multas/pago_multas/pago_multas.xhtml

Cómo pagar las multas por Internet

Ahora se pueden pagar las multas a través de Internet, simplemente con su tarjeta de crédito (Visa, Mastercard o Maestro).

Siga estos pasos:

- Entre usted en la página web de la DGT (www.dgt.es) y en el apartado "Trámites y Multas. Jefatura Virtual" y en el subapartado "¿Alguna Multa?".
- Una vez allí, debe elegir entre utilizar certificado digital o DNI electrónico o sin estos medios.

- En caso de no tener DNI electrónico (o certificado digital), simplemente debe rellenar un formulario con el tipo de documento de identidad y número del mismo, nombre (o razón social), apellidos, y el número de expediente y el importe que figura en la denuncia (el sistema automáticamente calcula y aplica el descuento).

- En cualquier caso, si con posterioridad necesita un duplicado del recibo puede obtenerlo a través de un enlace en la misma página.

www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/conductores/cambio_domicilio

LA NUEVA FORMA DE COMUNICARTE CON TRÁFICO

¿QUÉ ES LA DIRECCIÓN ELECTRÓNICA VIAL (DEV)?

Es un sistema de notificación electrónica creado para sustituir la dirección de tu domicilio por una dirección de correo electrónico. De este modo, una vez que te des de alta en este servicio, las Administraciones con competencias en materia de tráfico (Dirección General de Tráfico, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, Servei Català de Trànsit y Ayuntamientos) dejarán de remitirte notificaciones en papel y pasarán a enviártelas por vía telemática a tu correo electrónico y a tu teléfono móvil.

En ese "domicilio electrónico" recibirás todas las notificaciones y avisos relativos a tu permiso de conducir y a tus vehículos.

La Dirección Electrónica Vial es voluntaria para las personas físicas y obligatoria para las personas jurídicas que matriculen nuevos vehículos.



Dirección
Electrónica
Vial

¿CÓMO DARTE DE ALTA?

- 1• Entra en la Web de la DGT (www.dgt.es).
 - 2• Accede a la Dirección Electrónica Vial (DEV).
 - 3• Rellena el formulario, indicando el correo electrónico y el teléfono móvil donde quieres que te avisen.
- Como ocurre con el buzón físico de nuestro domicilio, que necesitas una llave para abrirlo, para acceder a la Dirección Electrónica Vial necesitarás tu DNI electrónico o certificado digital. De este modo, tus notificaciones son seguras y solo tú podrás acceder a las mismas.

¿QUÉ VENTAJAS TIENE?



Estar mejor informado: además de las multas, se irán incorporando nuevos servicios:

- a) Te comunicaremos: el saldo de puntos.
- b) Te avisaremos de:
 - la caducidad del permiso de conducir, del seguro y de la ITV.
 - la baja del vehículo.
 - el cambio de titular del vehículo.



Evitar sorpresas: Conocerás tus multas y el estado de tu expediente sancionador, incluida la pérdida de puntos.



Ahorrar desplazamientos innecesarios: las notificaciones postales se practican en horas en las que no nos encontramos en el domicilio, por lo que tenemos que desplazarnos a las oficinas de Correos a recoger la correspondiente notificación no entregada.



Facilitar los trámites: con la Dirección Electrónica Vial podrás realizar alegaciones, identificar al conductor o pagar, de forma mucho más sencilla. Y es que todo lo haces a través de Internet.



Evitar la vía ejecutiva: que Hacienda te cobre la multa con un importante recargo que podías haberte ahorrado.

testra

Tablón Edictal
de Sanciones
de Tráfico

¿QUÉ ES EL TABLÓN EDICTAL DE SANCIONES DE TRÁFICO?

El Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico en Internet sustituye a los Boletines Oficiales de la Provincia. Es una página web donde se publican las notificaciones que no han podido ser entregadas en tu domicilio. Como ocurría antes, tienes 20 días para enterarte antes de que vaya a ejecutiva, solo que ahora estar informado es mucho más fácil. Además, la página web cuenta con un servicio de alertas a tu correo electrónico y tu teléfono móvil, de tal modo que te avisan siempre si hay alguna publicación relacionada con tu DNI o la matrícula de tu vehículo.

¿QUÉ VENTAJAS TIENE?



Puedes acceder desde cualquier ordenador sin necesidad de certificado digital o DNI electrónico.



Encontrarás con una sola consulta todas las notificaciones de multas pendientes que te hayan puesto en cualquier parte del territorio nacional.



El TESTRA es la última oportunidad de conocer la existencia de una sanción pendiente antes de que Hacienda te cobre la multa con un importante recargo.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR



Para más información entra en
www.dgt.es

reforma
ley
de tráfico

CAMBIAMOS
PARA
MEJORAR