

TRÁFICO, Seguridad

AÑO XXVII ● Nº 207 / 2011

www.dgt.es/revista
Vial

APUESTA POR LOS 30 KM/H

Ciudades por el cambio

Suscríbese a "Tráfico y Seguridad Vial"

¡Solo 8,25 euros al año!

MÁXIMO
110

CONTAMINACIÓN:
¿CERRAMOS EL PASO A LOS COCHES?
¿LLEGÓ EL FINAL DE LOS DIÉSEL?

CSI ESPAÑOL:
ASÍ SE INVESTIGAN ACCIDENTES

EL TRÁFICO EN SEMANA SANTA

Todas las claves para elegir el mejor seguro



Mundiales de F-1 y motos
Lorenzo: "Distraerse dos segundos lo es todo"

Iberoamérica avanza en su seguridad vial

La revista estrena nueva página web

- 3** Editorial: Ciudades diferentes
- 4** La Locura
- 5** El Maletero
- 9** Mi Carril: Incongruencias

REPORTAJES

- 8** Nueva web de "Tráfico y Seguridad Vial"
- 10** En Portada: Una nueva ciudad se pone en marcha
- 18** Soluciones a la contaminación
- 22** ¿El fin de la era diésel?
- 24** Límite 110
- 27** CSI español: Un retrovisor... un faro... caso resuelto
- 30** Alergias: El riesgo de estornudar
- 32** Accidentes laborales: Pagar menos por prevenir más
- 36** Seguridad Vial: Iberoamérica "arranca"
- 40** SV Internacional
- 41** Un retrovisor para el pasajero
- 42** Elegir el mejor seguro
- 46** Salud Vial: Conducir en tiempos de crisis
- 47** Tráfico del Motor: Arrancan los mundiales de motociclismo y Fórmula 1
- 51** La Entrevista: A Jorge Lorenzo, campeón del mundo de Moto GP
- 54** Banco de Pruebas: PEUGEOT 508 2.0 HDi, NISSAN MICRA 1.2, FORD FOCUS 2.0 TDCI y VOLKSWAGEN JETTA 1.6 TDI
- 56** Noticias del Motor
- 58** Cartas
- 61** ESPECIAL SEMANA SANTA: Mapas con obras, desvíos, retenciones, itinerarios alternativos...
- 66** Cómo consultar el saldo de puntos del permiso
- 67** Vía de Servicio: Tasas, teléfonos y webs de interés...



Benedicto SANTOS

10 Las nuevas ciudades

Los centros urbanos se peatonalizan, se reducen las velocidades a 30 km/h, aumentan los desplazamientos a pie y en bicicleta y los servicios de transporte público ganan en eficacia. Peatones y ciclistas están llamados a 'tomar' la calle para lograr urbes más seguras, descongestionadas y limpias.

22 ¿Se acaba la era del diésel?

Durante un tiempo, los coches diésel eran más atractivos, consumían menos y el combustible era más barato. Ahora, la gasolina ha igualado su precio, la diferencia de consumo es menor y la contaminación procedente del gasoil está 'señalada' como muy peligrosa. ¿Ha llegado el fin de la era del diésel?



Paul Alan PUTNAM



Paul Alan PUTNAM

24 A 110 km/h para ahorrar

La medida 'estrella' de los planes de ahorro aprobados por el gobierno es la reducción provisional del límite máximo de velocidad en autopistas y autovías a 110 km/h. Con ello, se espera ahorrar más de 2.300 millones de euros y no emitir 12,5 millones de toneladas de CO₂.

36 La seguridad arranca en Iberoamérica

Los gobiernos y la sociedad han comenzado a actuar en Iberoamérica para acabar con una lacra, los accidentes de circulación, que matan cada día a 300 personas en esa zona geográfica. Les contamos cuál es la situación de cada país y cuáles son los principales problemas.



OPS



51 Jorge Lorenzo: "Distraerse dos segundos lo significa todo"

Es, con solo 23 años, el segundo español en proclamarse campeón del mundo de la categoría reina del Mundial de Velocidad. Pero se toma la circulación con toda seriedad y responsabilidad: recomienda no distraerse, fijarse mucho en las señales, abrocharse bien cinturón y casco, ir bien equipado en la moto y evitar distraerse con la radio o el GPS.

ICONOS MUY INFORMATIVOS. Desde este número, los lectores encontrarán en las páginas de "Tráfico y Seguridad Vial" unos iconos que esperamos se les hagan muy familiares.



TEXTOS. Este icono indica que, en la versión interactiva, existe información adicional escrita.



VIDEOS. Indica que encontrará un vídeo con contenido adicional en la versión interactiva.



AUDIOS. Significa que existe un documento sonoro complementario en la versión interactiva.



Portada: DLirios

AÑO XXVII
Número 207/2011

Director:JESÚS SORIA (*jsoria@dgt.es*)**Redactores-jefe:**

Juan M. Menéndez –edición– (*jmmenendez@dgt.es*)
y José Ignacio Rodríguez –información–
(*jirodriguez@dgt.es*)

Confección: José Bélamo.**Redactores:**

Mercedes López (*mlopez@dgt.es*)
Marian García (*agruiuz@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, Elena Valdés y Edu Parellada.

Infografía: DLirios.**Redacción:** c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.

Teléfs. 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 finales de mayo

Ciudades diferentes

Córdoba ha puesto en marcha un proyecto de "pacificación urbana". ¿El resultado? El tráfico por el centro se ha reducido de 40.000 a 6.000 coches al día. Barcelona: la siniestralidad ha bajado un 30% donde se han establecido Zonas 30. Son solo dos ejemplos del cambio de las ciudades. Muchas ya han comenzado a apostar claramente por un cambio para hacerlas más humanas, más amables y más racionales, en línea con lo que se está haciendo en la Unión Europea. Parece claro que ha llegado el momento de que, además de gestionar la movilidad de los coches, se hable también de las personas, de los peatones, de los que apuestan por las bicicletas o por las motos; es la hora de hacer convivir a todos en términos de seguridad y eficacia, es la hora de compartir el espacio público consiguiendo ciudades más sostenibles desde el punto de vista ambiental. Hasta Europa ha puesto en marcha una estrategia para que en 2050 las ciudades no soporten coches contaminantes.

La DGT apuesta claramente por esta nueva política de movilidad urbana y por eso, para conocer todo tipo de experiencias, viene reuniendo en los últimos años a expertos en movilidad y seguridad vial de los ayuntamientos en sesiones de intercambio de iniciativas y buenas prácticas porque se están adoptando muchas y muy buenas iniciativas en nuestras ciudades. La última, celebrada recientemente en Córdoba, con más de 500 expertos. Y por eso, para facilitar esta transición a "otras ciudades" y atender la demanda de los ayuntamientos, este organismo está preparando una serie de modificaciones en el Reglamento de Circulación para dar mejor cobertura a las necesidades de la movilidad en nuestras ciudades y para una mejor atención a los peatones y a las bicicletas. Estamos hablando de ciudades más respirables, más humanizadas, con menos ruido y congestión, pero también de ciudades mucho más seguras. En 2009 murieron en las calles 584 personas y resultaron heridas 62.000. Es decir, una cuarta parte del total de fallecidos y la mitad de los accidentes con víctimas fueron en las ciudades. Si a eso unimos los problemas de contaminación y "deshumanización", ¿no creen que ha llegado la hora de cambiar?

Edita:



TRÁFICO y Seguridad Vial

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



1 El conductor de la motocicleta acaba de adelantar a un turismo correctamente y en una zona permitida para ello. Hasta aquí, todo normal, aunque la moto no 'recupera' su posición lo más cercana a la derecha posible y parece afrontar la curva que se avecina – que viene avisada por la presencia de bandas sonoras que cruzan el carril– desde una posición poco 'académica', casi pisando la línea central de separación de los diferentes sentidos.



2 La siguiente fotografía ya nos muestra al conductor 'negociando' la curva antirreglamentariamente, ya que invade el carril contrario totalmente. El conductor, sin duda, piensa que la línea recta es la más corta entre dos puntos y sin pensar en el riesgo, corta la curva acercándose muchísimo al arcén ¡izquierdo! De la vía. Desde luego, si otro vehículo circulase en ese momento en el sentido contrario, no se esperaría hallar allí una moto...



3 Además, cuando termina la curva, tampoco recupera inmediatamente la derecha, sino que circula 'peligrosamente' cerca –cuando no dentro, como muestra la imagen– del carril destinado al sentido contrario. Esta actitud negligente se mantiene –y así lo verá quien vea la secuencia completa en video en nuestra página web www.dgt.es/revista– durante un tramo bastante largo...



4 ... Y como no se trata de un despiste, sino de una actitud, la última foto de la secuencia muestra al mismo motorista tomando otra curva de idéntica forma: invadiendo el sentido contrario y traspasando la línea continua sin pensar en el peligro que genera para él y para otros usuarios de la vía. ¿Merece la pena el tiempo que se puede ganar por el peligro que corremos con estas actitudes?

500 euros y seis puntos menos

Nuestro motorista circula en sentido contrario al establecido (art. 65.5.f de la Ley de Seguridad Vial en relación al art. 29 del Reglamento General de Circulación), por lo que se trata de una infracción muy grave.

Estas infracciones se sancionan con una multa de 500 euros (Ley de Seguridad Vial, art. 67.1) y la pérdida de 6 puntos en su permiso (Anexo II, punto 4).

ASÍ LO VÍ

Voy a contar lo que me sucedió el 31 de diciembre, entre las 8:45 y 9:00 de la mañana, de camino al trabajo. Y voy a tratar de ser lo más breve posible.

Todo comienza al parar en un paso de cebra para que cruce un peatón (c/ Doctor Fleming, en Leganés). El coche que viene detrás de mí realiza una maniobra de evasión y adelanta en el paso de cebra. ¡Menos mal que el peatón pasó! Un turismo negro se para con dificultad detrás de mí. El peatón se vuelve y decide no cruzar. Arranco. El conductor del turismo negro empieza a pitar, me adelanta, me corta la distancia de seguridad y se para delante en la glorieta. Me bloquea el paso y no me de-

Acoso vial en Leganés

ja seguir. Giro a la derecha. Tomo la carretera que va de Leganés a Getafe por La Cubierta. El conductor continuamente intenta cortarme el paso. Yo me limito a esquivarlo. Al parar en el semáforo de la carretera que viene de la Ciudad del Automóvil, empieza a dar marcha atrás amenazando con golpearme. Salgo del semáforo. En el camino hasta el Hospital de Getafe, más de lo mismo: me adelanta, me hace frenar...

Como ve que no le hago caso y me limito a esquivarle, sin tratar de adelantarle, no para de pitar y dar voces. Al tomar la carretera de Toledo, en dirección M-50, primero trata de frenarme; luego, se pone a mi altura y amenaza con sacarme

de la carretera, no respeta la línea de carril y no respeta separación lateral. En la salida 14 decide salir dirección Getafe y dejo de verle. Este es el resumen, supongo que la A-42 está vigilada con video, podrá comprobarlo.

Ángel Pérez Barco.
Leganés (Madrid).

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 (jimmenendez@dgt.es) a la Revista «Tráfico y Seguridad Vial». El escrito no debe sobrepasar las 12 líneas de extensión.

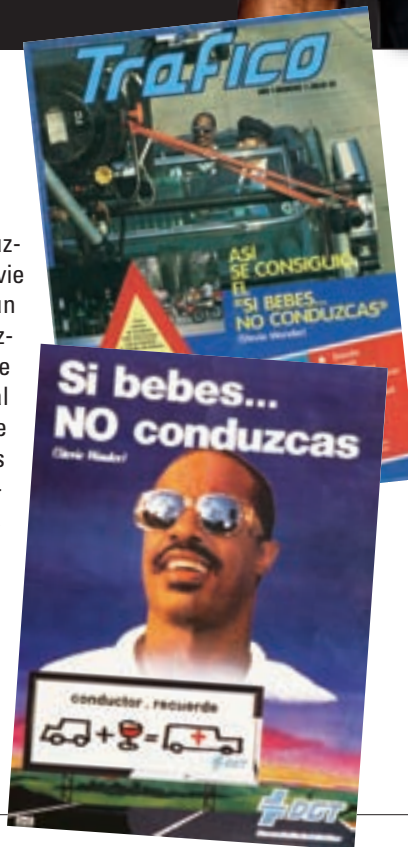
Nadal: "El alcohol, siempre con cuidado"

Es el número uno del tenis mundial y, desde ahora, otra de las celebridades comprometidas con el famoso eslogan "Si bebes, no conduzcas". Rafael Nadal no ha fichado esta vez por ninguna marca de ropa deportiva ni ningún fabricante de coches. Es el nuevo fichaje de un fabricante de bebidas alcohólicas para ser la imagen de la campaña "Los campeones beben responsablemente". A Rafael Nadal le gusta disfrutar con amigos y divertirse, como a cualquier joven, pero también parece que tiene muy claro que *"es una mala costumbre beber hasta reventar, no beneficia a la salud ni a la seguridad de uno mismo si luego se tiene que conducir"*. Siempre directo y fiel a un gran sentido común, el campeonísimo español cree que *"la bebida forma parte de la diversión, pero hay que beber con cuidado, siempre con cuidado"*, y así se lo quiere transmitir a los jóvenes. Desde aquí, aplaudimos su mensaje.



¿Recuerdan a Stevie Wonder?

Si mencionamos la frase: "Si bebes... no conduzcas", muchos recordarán inmediatamente a Stevie Wonder en un descapotable conducido por un chófer y cantando "Don't drive drunk", no conduzcas bebido. Hace nada menos que 26 años de aquella campaña de la DGT que dio la vuelta al mundo. La noticia es que la Dirección General de Tráfico (DGT) acaba de contratar para las nuevas campañas a la unión temporal de empresas formada por SM2 Asesores Creativos de Publicidad, los creadores precisamente de este mítico anuncio de mediados de los 80. Además, esta campaña apareció justo cuando nació esta revista, es más, fue tan impactante que la recogimos en la primera portada de la revista. El gerente de la agencia, Antonio Sanz, ha expresado su "ilusión" por volver a trabajar con la DGT. ¿Volverá Stevie Wonder?



Guía para aumentar la supervivencia

El ministerio de Sanidad y la Dirección General de Tráfico han elaborado una guía de recomendaciones con la que se pretende aumentar la supervivencia de los heridos tras un accidente de tráfico.

La guía está destinada a los servicios de emergencia y sanitarios, pero también incluye recomendaciones para cualquier persona que presencie un accidente. Según los expertos, el 75% de los fallecimientos se produce en la primera hora tras el accidente, lo que se conoce como la "hora de oro". Las actuaciones de esta guía van encaminadas a mejorar la calidad y el tiempo de respuesta para reducir el número de muertes.



III Premios Ponle Freno

La plataforma Ponle Freno ha premiado la trayectoria del periodista Paco Costas en la categoría de divulgación. Además, ha reconocido al Instituto MAPFRE (Institución más Activa), al Luis Ros (Innovación), al colegio A Solaina de Naron (Júnior) y a Esther Rincón (Personaje Ponle Freno 2010).

Otra tragedia evitable

El pasado mes de marzo una terrible colisión en la N-340 en Tarragona se llevó la vida de cuatro personas, dos mujeres y sus dos hijos de uno y ocho años. El Servicio Catalán de Transit ha confirmado que la conductora no tenía permiso válido en España, conducía un coche sin asegurar y los niños no llevaban ninguna sujeción.

A destacar

✓ Más de un millón de vehículos circulan sin seguro en España, según una estimación del Tribunal de Cuentas.

✓ El pasado 7 de marzo, cuando entró en vigor el nuevo límite de 110 km/h, no hubo un solo fallecido en accidentes en carretera. Es el quinto día sin muertos del año.

Noveles: sin limitación a 80

La limitación de 80 km/h en autovía para los conductores novatos se acabó. Todos los noveles -aquellos con menos de un año de permiso de conducir- podrán conducir a la velocidad propia de la vía, genérica o específica, igual que el resto de los conductores. Esta limitación para los conductores menos experimentados se estableció en 1974, cuando las vías, vehículos y formación eran bien distintos, pero actualmente se ha quedado "obsoleto". Aunque se suprime la limitación de velocidad, se mantiene la obligación de llevar en el vehículo la placa con la 'L'.



6.000 conductores denunciados

La campaña especial para vigilar camiones y furgonetas que la DGT llevó a cabo en febrero pasado se ha saldado con 6.265 denuncias, las más frecuentes de tipo administrativo y por exceso de peso. En siete días, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil controló más de 40.000 vehículos, un 36% más que el año pasado.

El ahorro, a examen

La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) ha propuesto cambiar el examen de conducir para ahorrar gasolina. Se trata de implantar en el temario aspectos relacionados con la conducción eficiente, con lo que se podría consumir hasta un 20% menos de combustible, tanto en ciudad como en carretera.

30 soluciones para no salirse

Un informe realizado por la Asociación Española de la Carretera detalla un catálogo de 30 medidas para evitar la salida de la calzada de los vehículos en las carreteras convencionales; o,

en caso de producirse, minimizar las consecuencias. El estudio, presentado recientemente en las habituales sesiones técnicas del Observatorio de Seguridad Vial de la DGT, plantea hasta 12 medidas para evitar la salida, como la instalación de paneles direccionales y elementos reductores de la velocidad, pavimentos antideslizantes y drenantes, mejora de las curvas y todo lo relacionado con una mayor visibilidad de la carretera. Igualmente, propone soluciones para minimizar los obstáculos peligrosos situados fuera de la carretera, junto con otras 12 medidas para paliar la gravedad del siniestro (barreras de seguridad, atenuadores de impacto...). Además, incluye una metodología para calcular la rentabilidad de las medidas, muchas de ellas de bajo coste.



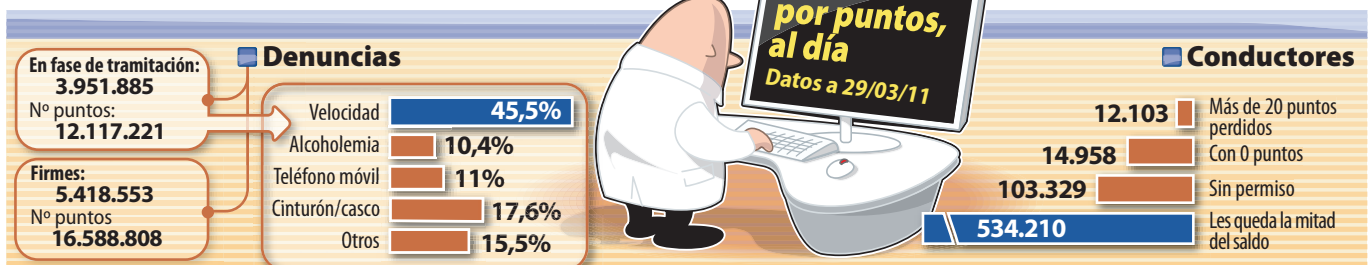
Santiago Rubio Munt, Medalla al Mérito

Santiago Rubio Munt, uno de los ingenieros de tráfico más importantes del país, fallecido en 2008, ha recibido a título póstumo la medalla al Mérito de la Seguridad Vial. El director general de Tráfico, Pere Navarro, entregó la medalla a la viuda y sus hijos el pasado 15 de marzo.

Seis años por el doble atropello mortal

El acusado de atropellar mortalmente a dos chicas en un paso de peatones en Sevilla ha sido condenado a seis años y medio de prisión, a pesar de los nueve años solicitados por la fiscalía y los 12 y 36 años que pedían ambas familias respectivamente. Durante el

juicio, un experto en reconstrucción de accidentes aseguró que el conductor circulaba al menos a 90 km/h y que, de haber respetado la limitación de 50, las víctimas habrían sufrido fracturas, pero habrían sobrevivido.



¡¡Cazado!!

A 207 km/h

A nuestra redacción siguen llegando noticias de 'mega-excesos' de velocidad. En carretera, como el del conductor de este vehículo a más de 200 kilómetros por hora, tomada por un radar fijo en la A-6. O en zonas urbanas, como el caso del motorista captado en marzo por un radar a ¡197 km/h! en la avenida de Madrid de Vigo, limitada a 50.

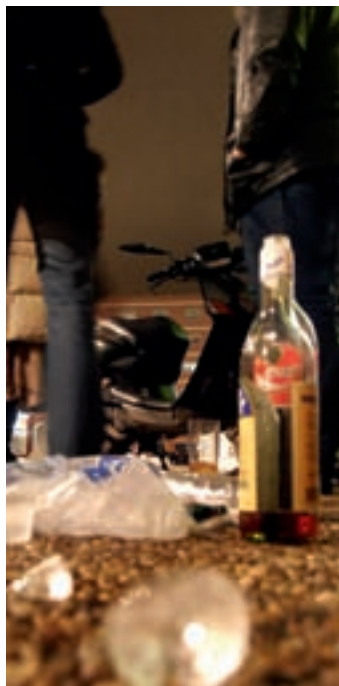
Si lo que querían era batir records de velocidad quizás podrían haberse ido, por ejemplo, al norte de Finlandia. Igual que hizo hace unas semanas el piloto Juha Kankkunen, que batió el record absoluto de velocidad sobre hielo a bordo de un Bentley: 330,695 km/h.

Eso sí, completamente solo sobre un lago helado y rodeado de medidas de seguridad.



Los multireincidentes, vistos por criminólogos

La Fiscalía de Seguridad Vial impulsará los dictámenes periciales criminológicos en los delitos más graves de tráfico y los cometidos por conductores reincidentes, con el fin de valorar el riesgo y la probabilidad de que vuelvan a reincidir. Lo anunció su titular, Bartolomé Vargas, en la presentación de un proyecto piloto, en el que han colaborado el grupo de criminología de la Universidad Miguel Hernández e investigadores de la Policía Local de Elche. Según Vargas, estos informes que ya se emplean en los casos de violencia machista, "son una herramienta muy útil que orientará a fiscales y jueces hacia las condenas más adecuadas". Permitirá elegir entre el abanico de posibilidades que recoge la última reforma del Código Penal: prisión, multa o trabajos para la comunidad, así como penas accesorias y cautelares como el decomiso del coche, retirada del carné o la prisión preventiva.



la frase

"Un Fórmula 1 es como conducir hablando por un móvil"

Sebastian Vettel, campeón de F1, hablando sobre la cantidad de botones que hay en el volante de su monoplaça

Predecir la gravedad de los accidentes

Con un clic en las PDA de bomberos y policías que asisten a los accidentes, pinchando en variables como la posición del herido en el coche, la zona de la posible intrusión en el habitáculo, hundimiento del techo, deformidad del tablero y del volante o uso del cinturón, se podrá obtener un índice de deformidad estructural (IDE) que relaciona los daños en el ve-

hículo y la gravedad de las heridas. Diego Reyero, con 10 años de experiencia en el servicio de urgencias extrahospitalarias de Navarra, tras estudiar más de 650 casos, ha presentado el citado índice en su tesis doctoral, con el que, asegura, se mejorará el tiempo de respuesta y permitirá movilizar los medios estrictamente necesarios.

450.000 € a las víctimas

La DGT va a subvencionar este año con 450.000 euros a asociaciones sin ánimo de lucro dedicadas a la atención de las personas que han sufrido accidentes de tráfico y a sus familiares. Las primeras ayudas a este tipo de asociaciones se vienen concediendo anualmente desde 2007.

Los ciclistas no pierden puntos

La Dirección General de Tráfico se ha dirigido a los ayuntamientos para recordarles que a los ciclistas no se les pueden quitar puntos del carné, sencillamente porque para ir en bicicleta no necesitan permiso. Esta contestación es la respuesta a las consultas de muchos consistorios que tenían dudas sobre la aplicación del permiso por puntos. La Ley de Tráfico y Seguridad Vial establece que solo se podrán restar puntos "cuando la infracción se haya cometido con un vehículo". Un juzgado de Barcelona ha tenido que anular una sanción a un ciclista al que se retiraron cuatro puntos.



Más útil. Más contenidos. Más funcionalidades

1 CONTENIDOS ORGANIZADOS Y RACIONALIZADOS. Por ejemplo, Opinión reúne las páginas que expresan la opinión de la DGT (Editorial) o del director de la revista (Mi Carril) y el de Reportajes agrupa todos, independientemente de la sección de la revista que los albergue

2 EN PDF. Podrá descargar la revista completa en formato PDF en su ordenador y verla sin estar conectado a Internet.

3 En el archivo temático (**TEMAS**) encontrará reportajes publicados desde 2001 (nº 146), clasificados por materias, para documentarse sobre cualquier cuestión relacionada con seguridad vial.

4 Una novedad muy útil es el **BUSCADOR POR PALABRAS** (“tipo Google”) en el ámbito restringido de “Tráfico y Seguridad Vial”, que le lleva a reportajes publicados en la revista donde se encuentren esas palabras.

5 SUSCRIPCIÓN. Seguiremos enviando a las personas que lo soliciten –o que ya estuvieran apuntadas– un correo electrónico cuando salga la publicación, con resúmenes de los principales reportajes y enlaces a la revista electrónica.

6 Consolidamos la versión con contenidos enriquecidos (**REVISTA INTERACTIVA**), en la que se añaden vídeos, informes completos en pdf, audios, enlaces, etcétera, para completar sus conocimientos. En esta versión –que comenzó durante 2010– añadiremos mejoras y contenidos adicionales, enlaces, etcétera.

7 Desde **HEMEROTECA** podrá acceder a los seis números anteriores de la revista y en concreto, en los más recientes, a los contenidos adicionales.

8 En **CONTENIDOS MÁS VISITADOS** colocaremos los que, según nuestras estadísticas, más visiten los internautas.

J. M. M.

La nueva web de “Tráfico y Seguridad Vial” está ya en funcionamiento con interesantes novedades y nuevas funcionalidades. También hemos cambiado el diseño para hacerlo más moderno, atractivo y fácil para los usuarios. Eso sí, sin perder ninguna de las ventajas anteriores.



Incongruencias

La verdad es que somos raritos. Complicados. Incongruentes a veces. Ya saben, vemos la paja en el ojo ajeno y no la viga en el nuestro. Condición humana. Un día ‘sufrí’ a un taxista que montó ‘un pollo’ de época a un conductor por haber realizado una maniobra urbana con cierto riesgo; al instante, solo unos segundos después, él hacía exactamente lo mismo. Sin inmutarse, claro. Sin pestañear. Somos así. También somos no pocas veces incongruentes, contradictorios. Por ejemplo, nos quejamos amargamente de los precios de los combustibles, con toda la razón, que suben muy deprisa, bajan muy despacio, pero ¿cuántos dejamos el coche en casa aunque no sea imprescindible que lo cojamos? ¿Hacemos una conducción eficiente para ahorrar y mitigar en parte las subidas? ¿Se nos ha pasado siquiera por la cabeza hacer un curso de conducción ahorrativa? ¿Llevamos correctamente inflados los neumáticos para no despilfarrar combustible en cada kilómetro? ¿Dejamos de abusar del aire acondicionado, ¡algunos van como en un frigorífico!, para consumir menos? ¿Conducimos con marchas largas para bajar el consumo? ¿Dejamos los acelerones y los frenazos? ¿Evitamos usar el coche para ir a por la ba-



Jesús SORIA

Director

Nos quejamos amargamente, con toda la razón, del precio de los combustibles, pero ¿dejamos el coche? ¿hacemos conducción eficiente? ¿llevamos bien los neumáticos?



rra de pan? ¿Buscamos realmente las gasolineras más baratas por mucho que la competencia en los precios sea una entelequia? ¿Comparamos seguros para buscar mejores opciones antes de renovar el actual? ¿Miramos de verdad el consumo del coche que nos queremos comprar?

Pero que nadie se me desmoralice. No solo pasa con los automovilistas, no crean. Nos comemos un cochinillo, pero pedimos sacarina para el café. La telefonía sí tiene tarifas competitivas, pero... ¿cuántos nos pasamos toda la vida con el mismo operador? No comemos pan, pero nos inflamamos a bollería industrial y comida basura. Nos pasamos tres pueblos con las grasas y luego tomamos bebidas anticolesterol. Nos gastamos dinerales en dietas y, nada más terminar, nos ‘ponemos ciegos’. No hacemos caso a las pautas nutricionales del médico, pero sí a la vecina. Nos preocupa mucho la seguridad de nuestros hijos, pero les dejamos un coche potente nada más sacarse el permiso de conducir. Nos cabreamos si beben, pero nosotros cogemos el coche después de la cerveza, el vino, la copa... ¡y delante de ellos! Los ayuntamientos promocionan el transporte público, pero los precios suben... Que nadie entienda esto como un ataque. Es, simplemente, una reflexión sobre algunos de nuestros comportamientos en el día a día. ¿Somos o no somos a veces raritos? ♦

Menos “golpecitos”

En tiempos difíciles, de malas noticias, que la patronal de los seguros, UNESPA, nos diga que la siniestralidad se redujo en 2010 está muy bien. Son los que los técnicos llaman “golpes de chapa”. Un 3,3% menos. Y revisando los datos de todas y cada una de las provincias, ¡solo tres han subido un pelín! Cáceres, Teruel y Melilla. Y algunas con reducciones significativas, por encima del 6%: Cádiz, Castellón, Guipúzcoa, Málaga, Soria y Valencia. Con la drástica bajada de los accidentes más graves, hay argumentos suficientes para que siga la guerra de precios. ¿No les parece?

No somos tontos...

¿Se puede comparar un gazpacho con un salmorejo? ¿Se puede comparar una carne con un pescado? ¿Y una pera con una manzana? Son cosas diferentes y la comparación es imposible... Entonces, ¿se puede comparar lo que gasta en combustible un coche en un viaje con cuestas de subida que en el mismo recorrido pero bajando? ¿Se puede comparar lo que gasta un coche en un recorrido equis con lo que gasta otro completamente diferente en el mismo recorrido? Son los argumentos de algunos para “demostrar” que ir a 110 no baja el consumo. Por favor, como dice un famoso anuncio, “no somos tontos”...

Malgastar gasolina

Noticia que viene al pelo sobre lo que escribo ahí arriba. Un estudio de Bridgestone dice que el 71% de los automovilistas europeos circula con una presión inadecuada, baja, lo que supone despilfarrar 2.000 millones de litros en combustible; más o menos, unos 2.800 millones de euros cada año. Estas ruedas desinfladas producen, además de problemas de seguridad, mayor contaminación de CO₂, nada menos que 4,8 millones de toneladas emitidas de forma innecesaria. Por si fuera poco el despropósito, 12 de cada 100 neumáticos circulan con el dibujo por debajo del mínimo legal. ¡A la gasolinera!



PEATONES Y CICLISTAS, PROTAGONISTAS DE
LA MOVILIDAD URBANA SEGURA

Una nueva ciudad echa a andar



Algo está cambiando en las ciudades. Los centros urbanos se peatonalizan, se reducen las velocidades, aumentan los desplazamientos a pie y en bicicleta y los servicios de transporte público ganan en eficacia. Detrás de todo eso, la ambición de lograr urbes más seguras, descongestionadas y limpias en la que peatones y ciclistas están llamados a 'tomar' la calle.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Fotografías: **Paul Alan PUTNAM**

Un nuevo concepto de urbe se impone: el de la ciudad para sus habitantes, pensada no solo para los vehículos sino también, y sobre todo, para las personas. Actualmente, casi todos los ayuntamientos cuentan en sus planificaciones con un apartado dedicado a la movilidad, un término que aglutina seguridad y eficacia en los desplazamientos urbanos y que está en boca de todos los responsables de la gestión del tráfico, ya no solo en España sino en toda Europa. De hecho, la propia Comisión Europea ha dado a conocer recientemente su estrategia Transporte 2050, un ambicioso plan de movilidad europeo para acabar con los automóviles de combustible convencional en las ciudades y reducir en un 60% las emisiones de carbono en el transporte de aquí a mitad de siglo.

Pensando en las personas

Limitaciones de velocidad, calmado de tráfico, zonas de bajas emisiones o de prioridad peatonal, entre otras, son medidas necesarias y prioritarias que deben acometerse en nuestras ciudades para dar respuesta a los problemas crecientes del incremento del tráfico y, sobre todo, para crear un marco urbano sostenible, seguro y saludable. Se trata de que nuestras calles sean un espacio en el que puedan convivir los vehículos y los peatones, pero anteponiendo siempre la seguridad y la salud de las personas. En este contexto, la propuesta de reducción de la velocidad a 30 km/h en algunas vías urbanas es un buen ejemplo de hacia dónde debemos dirigir nuestros esfuerzos para reducir la siniestralidad, en especial la que afecta a los peatones. Este es el objetivo para el que estamos trabajando desde la FEMP, en coordinación con la DGT y en concordancia con las medidas anunciadas por el Gobierno sobre esta materia. También es el camino elegido por los Ayuntamientos españoles que, desde hace tiempo, apuestan claramente por el transporte público y la movilidad sostenible, a la vez que promueven el uso de medios mecánicos sin motor, como la bicicleta, y prestan especial atención a las personas con discapacidad o movilidad reducida.



Bicicletas públicas en A Coruña, una de los recursos de muchas ciudades.

Pues bien, para llevar a cabo esta ‘revolución’ de la movilidad, las ciudades se han puesto manos a la obra poniendo en práctica medidas para evolucionar del ‘antiguo régimen’ de la tiranía del coche, a la moderna ciudad europea de los peatones y los ciclistas, con espacios abiertos, limpios y compartidos.

Según los expertos en la materia, una buena movilidad urbana –forma de desplazarse– debe ser segura para las personas y limpia con el medioambiente, sostenible en términos de costes y contaminación. “Hay un sentir general al respecto en todos los ayuntamientos, algunos están haciendo cosas muy buenas. Creo que vamos bien encaminados”, explica Alfonso Perona, asesor en temas de Movilidad. Sobre cuáles son las claves para llegar a la ciudad limpia y segura, Perona da dos claves: “Los ayuntamientos deben gestionar la movilidad de las personas y no del tráfico, y no dar toda la prioridad al coche o la moto. Además, deben implicar a los ciudadanos haciendo que participen todos los grupos de la ciudad: asociaciones de vecinos, taxistas, comerciantes...”.

VELOCIDADES. Para facilitar esta transición, la Dirección General de Tráfico (DGT) está preparando una serie de modificaciones del Reglamento de Circulación (RC) que cambiarán sustancialmente las reglas de la circulación urbana

y que podrían entrar en vigor para finales de este año. “Se trata de dar facilidades a los ayuntamientos para que puedan elaborar sus ordenanzas municipales sin tener que sortear el Reglamento de Circulación”, explica Ramón Ledesma,



Pedalear ya no es solo deporte: el número de desplazamientos urbanos en bici aumenta.



Medidas para mejorar su movilidad.

A CORUÑA (246.000 habitantes)

FLORENCIO CARDADOR, concejal de Seguridad Ciudadana

“A Coruña es la primera ciudad gallega en implantar Zonas 30”

El Ayuntamiento de A Coruña ha desarrollado diversas iniciativas: la implantación de la Zona 30 (fue la primera ciudad gallega en ponerlas en marcha y ya son cinco los barrios que cuentan con ella); la apuesta firme por el transporte público mediante una subvención de ocho millones de euros que permite una tarifa general muy económica (0,68 euros) y reducida para colectivos especiales (0,26 €); la peatonalización del centro (ampliada en 2010-2011); el rediseño de las paradas de autobús para evitar que se pueda estacionar en ellas; y la reciente creación de tres corredores



verdes en tres de las arterias principales de la ciudad, con dos carriles con aceras anchas y bulevar central que priman la movilidad a pie y en bici y evitan que se aparque en doble fila.

subdirector de Ordenación Normativa de la DGT.

Para empezar, la principal medida está encaminada a la pacificación del tráfico mediante la adaptación de la velocidad máxima al tipo de vía. En lugar de un límite genérico de 50 km/h para todas las vías, como hasta ahora, habrá tres: 20, 30 y 50 km/h, según las características de cada calle y siguiendo la máxima de “a menos espacio, menos velocidad” (ver recuadro en página 15). Así, estos nuevos límites ayudarán a los ayuntamientos a pacificar el tráfico con la implantación de Zonas 30, aunque, en cualquier caso, la decisión de adjudicar a cada calle su límite genérico siempre queda en manos de la autoridad municipal, que podrá mantener el límite en 50 donde lo crea necesario.

CICLISTAS POR EL CENTRO. Los nuevos límites genéricos de velocidad llevan aparejados otros beneficios que afectarán directamente

“ES NECESARIO GESTIONAR LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS, NO DEL TRÁFICO”

ALFONSO PERONA, ASESOR

a los ciclistas y a los peatones: ambos gozarán de prioridad en toda la calzada; las bicis podrán circular por el centro de la calzada, de forma que ya no será necesario que se aparten a un lado y, para facilitarles los trayectos urbanos, podrán tener permitida la circulación en sentido contrario en las calles que los ayuntamientos consideren adecuadas, señalizándolas correspondientemente para informar a todos los usuarios. “Con estos cambios, la bicicleta dejará de estar marginada”, afirma Ramón Ledesma.

Así las cosas, los grupos de peatones y usuarios de las dos ruedas ya han mostrado su satisfacción con la norma que está por venir. “Todas las medidas encaminadas a devolver la presencia del peatón a la calle son mejoras en la salud de una ciudad”, opina Marcos Montes, portavoz de A Pie. “Me parecen muy bien estas nuevas medidas, son muchas de las que nosotros hemos propuesto. Pensa-

Autocaravanas: será más fácil aparcar

Otro de los colectivos beneficiados por las próximas modificaciones en el Reglamento de Circulación es el de los autocaravanistas. Vetados en muchos espacios urbanos para estacionar sus vehículos, la nueva normativa respaldará a los ayuntamientos estableciendo una serie de reglas para el estacionamiento, tales como no extender elementos que sobresalgan del vehículo, calzado del vehículo y prohibición de vertidos, al tiempo que respalda también a los usuarios de las casas rodantes garantizándoles que solo tendrán prohibido el estacionamiento por restricciones genéricas que afecten a todos los vehículos.

“El tráfico está ahora más templado”

La ciudad de Gijón lleva años comprometida con la seguridad vial y el desarrollo de políticas de movilidad, todo ello encaminado a fomentar la convivencia pacífica de todos los usuarios de la vía. Dentro de las acciones puestas en marcha destacan la creación de Zonas 30, la instalación de balizas luminosas en pasos de peatones, de avisadores acústicos, de ópticas LED's y la activación de dos foto-rojos (vigilancia de semáforos a través de cámaras). Además, los controles masivos de alcoholemia han conseguido reducir de forma continua la tasa de infractores desde 2005. También se ha constatado una reducción de la velocidad media de circulación gracias a los ocho radares fijos existentes.

Por su parte, el sistema de transporte público gijonés premia al viajero fiel con tarifas especiales y pretende ser una alternativa rápida, económica y ecológica para desplazarse por suelo urbano. Solo en 2010 movió a 19 millones y medio de viajeros.

Éstas y otras iniciativas han conseguido que en Gijón el tráfico esté más templado, y que todos los usuarios de la vía, sobre todos los más vulnerables y muy especialmente los peatones, disfruten de la ciudad con mayor seguridad.



Las Zonas 30, un recurso para pacificar el tráfico en las calles.

mos que son positivas y no solo para los ciclistas”, apunta Daniel Eritja, ciclista habitual, arquitecto y miembro de la asociación Amics de la Bici. Para Eritja, “la inclusión de la bici en el tráfico puede provocar un aumento del nivel de atención de los demás conductores, que se acostumbran a que la bici esté ahí.

Así ha pasado en ciudades como Barcelona, San Sebastián, Valencia y París”.

Y son muchas más. La lista de ciudades que toman cartas en el asunto de la movilidad no deja de crecer (ver recuadros).

Capitales como Huesca, Sevilla y Pontevedra están logrando ‘bajarle una velocidad’ al tráfico urbano limitando a 20 y 30 las calles más céntricas. Zaragoza es otro de los ejemplos de buen hacer. La capital maña ha bajado el límite a 30 km/h en 1.700 calles, mejorando la convi-

EN LUGAR DE UN LÍMITE GENÉRICO DE 50 KM/H PARA TODAS LAS VÍAS AHORA, HABRÁ TRES

vencia de peatones y vehículos de motor. “Son vías de dos carriles como máximo, con mucho movimiento, donde el sentido común dicta que no se puede ir rápido”, explica Antonio Ramos, jefe del Departamento de Movilidad en el Ayuntamiento de Zaragoza. En estas ‘calles pacificadas’, la priori-



Gijón también apuesta por la bici: la ciudad cuenta con 30 kilómetros de carriles urbanos para ciclistas.

Benedicto SANTOS

Zonas urbanas: no solo a 50

La velocidad máxima permitida en ciudad pronto cambiará. En lugar de una única limitación 50 km/h habrá tres distintas, en función del tipo de vía.



En vías urbanas con plataforma única de calzada y aceras. Son vías estrechas con afluencia de peatones en las que no hay separaciones físicas, con toda la calle al mismo nivel.



En las calles con un solo carril por sentido. Son las vías con un único carril (las de sentido único) o con dos (las de doble sentido). Éstas y las de plataforma única constituyen el 85% de las vías urbanas.



Limite genérico 'residual'. En las vías de gran capacidad, que constituyen el 15% del viario urbano.

MÁLAGA (568.000 habitantes)

JUAN RAMÓN CASERO, teniente de Alcalde y delegado de Movilidad

"Los controles han bajado la velocidad media un 15%"

En Málaga se han puesto en marcha en los últimos años medidas innovadoras que favorecen y potencian la seguridad vial. La implantación de cuatro puntos de control de velocidad en marcha en 2009 ha contribuido a bajar la velocidad media en esas zonas en torno al 15%. Asimismo, se han implantando límites de velocidad de 30 km/h y medidas de calzado de tráfico en distintos espacios de la ciudad. También se fomenta la seguridad vial mediante la peatonalización. Destaca la puesta en funcionamiento del proyecto Centro Histórico y Monumental, una acción que ha recibido el Premio Nacional IDAE a la Eficiencia Energética y Sostenibilidad, con actuaciones llevadas a cabo en el centro histórico de la ciudad encaminadas a ganar espacio para los peatones reduciendo el tráfico rodado. Otra de las actuaciones que favorecen la seguridad vial es la implantación de 9.998 nuevas ópticas de LED, que además reducen el consumo en torno al 80%, y de semáforos para invidentes.



Por otro lado, actualmente se trabaja en el Plan de Seguridad Vial Urbano para planificar la seguridad vial urbana y hacer un modelo de movilidad más sostenible y al mismo tiempo seguro. Existen varios ámbitos en los que se empezará a trabajar a corto-medio plazo: caminos escolares, accidentalidad de los vehículos a motor de dos ruedas, etc.

dad es para el 'débil'. Es decir, para ciclistas y peatones, y estos últimos siempre tienen la prioridad para cruzar la calle. "Los conductores que van detrás de un ciclista tienen que ser pacientes. Tienen que ser conscientes que están en 'territorio comanche'", asegura Ramos. Y es que la ciudad, como

otras muchas, vive una 'explosión' en el uso de la bicicleta: en la ciudad hay entre 60.000 y 80.000 desplazamientos en bicicleta al día, de un total de 1.600.000. "Se ha logrado la convivencia de ciclistas con el resto de conductores. Con los peatones está siendo más difícil", dice Antonio Ramos.



Acceso restringido para reducir el tráfico en el entorno de la calle Madre de Dios, en el centro de Málaga.

“La información in situ para cruzar la calle está dando resultados extraordinarios”

En la ciudad de Plasencia destacamos tres experiencias en seguridad vial urbana. Una, los controles para la detección de drogas, cuyo objetivo prioritario era la prevención; algo que, podemos constatar, hemos conseguido en buena medida. Los conductores saben que en Plasencia, si consumen drogas y conducen, pueden encontrarse un control de drogas.

Dos, las campañas en pasos de peatones, con el lema “Todos los atropellos en pasos para peatones son evitables”. Después de esta campaña no hemos vuelto a tener ningún atropello en pasos para peatones, cuando solo en el mes de octubre de 2010 hubo cinco. La información boca a boca, directa, in situ, a más de 2.000 personas, para saber cómo cruzar un paso para peatones de manera segura, está dando unos resultados extraordinarios. Pudimos observar que faltaba información en las víctimas, en su mayoría personas mayores. En breve, comenzará una nueva campaña.

Y en tercer lugar, la exposición de coches accidentados para que los niños pudieran ver en directo el resultado de los accidentes, algo que de otra manera difícilmente podrían ver. Sus caras y gestos lo dicen todo. Tenemos muy claro que esto quedará en su mente y que de adultos pondrán todos los medios para no sufrir un accidente. Hemos recibido llamadas de padres comentando que ahora el niño cuando viaja en el coche, se comporta como un guardia civil o policía, y que lo controla en todo.



“LOS PEATONES SON LO PRIMERO, ESTAMOS EN CONTRA DE MEDIDAS QUE LES PERJUDIQUEN”, DANIEL ERITJA, AMICS DE LA BICI

Recientemente, una la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas del Ayuntamiento de Sevilla, que recogía todas estas condiciones, ha sido reconocida como legal por el Tribunal Supremo en una sentencia que la asociación Con Bici califica de histórica, pues respalda la “*posibilidad de una convivencia armoniosa entre peatones y ciclistas*”. En contrapartida, los peatones no se muestran satisfechos: “*La bici debe tener su propio espacio, es negativo dárselo a costa de quitárselo al peatón*”, defiende Marcos Montes. ♦

CONVIVIR EN LAS ACERAS. Precisamente, la inclusión de los ciclistas en aceras y zonas peatonales es otra de las modificaciones previstas en el RC. La normativa actual prohíbe circular a toda clase de vehículos por aceras y zonas peatonales. No obstante, muchas ordenanzas municipales permiten la coexistencia de peatones y ciclistas, que ocupan las aceras porque consideran las calzadas inseguras. Así, el RC reformado permitirá a los ciclistas circular por las aceras. Eso sí, bajo ciertas condiciones: dando prioridad siempre al peatón, circulando a velocidad adaptada al paso, solo por las que son espaciosas (más de tres metros de anchura) y alejados de las fachadas al menos un metro. “*Con este cambio eliminamos un obstáculo y la regulación de la bici pasa por cada ayuntamiento. Hay que encontrar la postura intermedia*”, explica Ledesma. En palabras de Daniel Eritja, “*los peatones son lo primero, estamos en contra de cualquier medida que les perjudique*”.



Un policía local explica a un grupo de peatones cómo cruzar de forma segura en Plasencia.



LAS CIUDADES COMPARTEN EXPERIENCIAS EN SEGURIDAD URBANA EN EL II ENCUENTRO EN CÓRDOBA

Intercambio de experiencias

Durante dos días de febrero, Córdoba se erigió en 'ciudad de ciudades' ejerciendo de anfitriona en el II Encuentro de las Ciudades, un foro organizado por la DGT en el que más de 500 expertos se reunieron para exponer sus experiencias en materia de seguridad vial de las zonas urbanas.

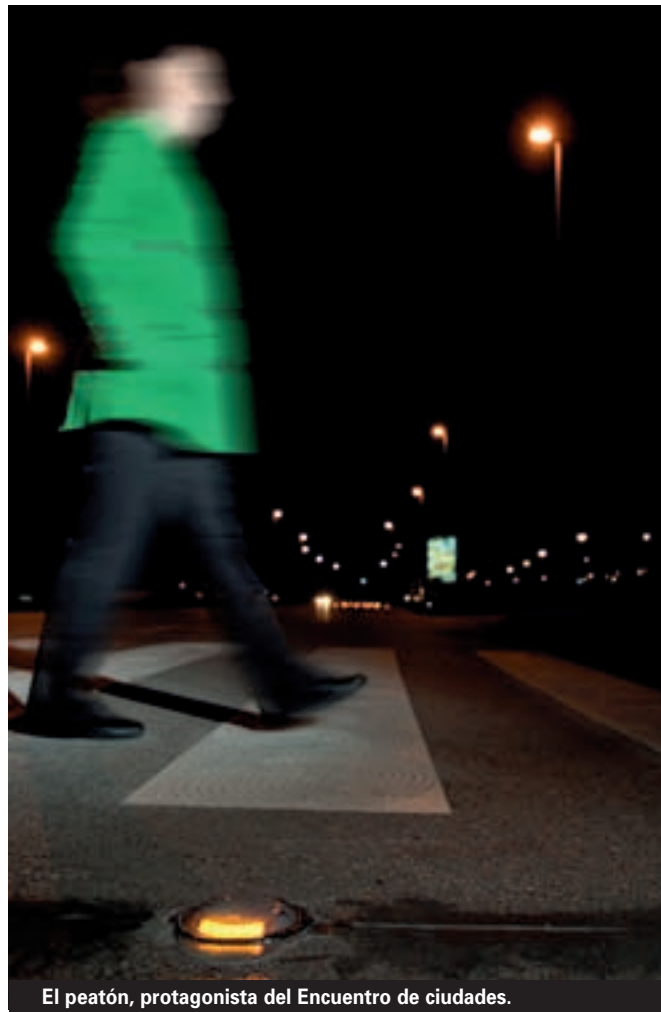
LA CUARTA PARTE DEL TOTAL DE FALLECIDOS OCURREN EN LAS CIUDADES

Carlos NICOLÁS FRAILE

El monumental centro histórico de la ciudad de Córdoba acogió en febrero el II Encuentro de Ciudades, donde participaron medio millar de expertos en movilidad, tráfico, urbanismo y seguridad vial procedentes de ayuntamientos, universidades y centros de investigación.

Entre los objetivos del acto organizado por la DGT, promover las buenas prácticas en seguridad vial urbana e intercambiar experiencias en marcha para reducir la siniestralidad urbana, que en absoluto es un 'asunto menor': en 2009, 584 personas murieron y 62.000 quedaron heridas en 47.000 accidentes con víctimas en zonas urbanas. Es decir, la cuarta parte de todos los fallecidos y la mitad de todos los accidentes de tráfico en España.

Sin duda, la estrella del encuentro fue el peatón. "Todos somos peatones", "para ser buen conductor es necesario ser buen peatón", fueron algunas de las afirmaciones más repetidas. Y es que la protección de los más vulnerables es un asunto prioritario en el ámbito urbano, en especial para mayores y niños.



El peatón, protagonista del Encuentro de ciudades.

Pontevedra, ejemplo de Movilidad

Pontevedra (82.000 habitantes) recibió el Premio a la Movilidad Segura durante el II Encuentro de las Ciudades por la Seguridad Vial. En los últimos diez años, el ayuntamiento de Pontevedra ha rebajado la velocidad de circulación convirtiendo todo su casco urbano en una gran Zona 30, reduciendo carriles para la circulación, ampliando las aceras y con pasos elevados. Gracias a estas medidas, no ha habido un solo accidente mortal en la ciudad desde hace ocho años. Asimismo, el Ayuntamiento de Córdoba recibió una mención especial por su plan de Movilidad Urbana Sostenible, que integra de forma efectiva distintos ámbitos como la seguridad, la movilidad, la salud, la educación y las infraestructuras.

Proyectos como el de la localidad de Gavá (Barcelona), que ha implicado al comercio de barrio en un programa de caminos escolares con itinerarios diseñados para devolver la seguridad a los niños. O el de la Policía Local de Alcalá La Real (Jaén), que enseña a los mayores habilidades para anticiparse a situaciones peligrosas en sus desplazamientos por el centro.

PACIFICACIÓN. Destacaron igualmente los proyectos de pacificación del tráfico urbano. Como el del centro de Córdoba, donde se ha reducido el tráfico de 40.000 a 6.000 vehículos diarios, rompiendo el hábito de los conductores de tener que pasar siempre por el centro. O el de Barcelona, que ha rebajado la siniestralidad casi un 30% en las calles donde ha establecido Zonas 30.

Otras prácticas interesantes y efectivas puestas en común fueron los pasos asimétricos para evitar atropellos de Pamplona y el programa de detección de drogas a conductores e información a escolares, docentes y padres de la Policía Local de Seseña (Toledo).

Además, se reivindicó la bicicleta como vehículo y modo de transporte necesitado de su propio espacio en el entorno urbano. ♦



Madrid no cumple el límite anual permitido por Europa para el dióxido de nitrógeno, un gas que afecta al sistema respiratorio.

UNA REDUCCIÓN MÍNIMA DE LAS PARTÍCULAS QUE EMITEN LOS AUTOMÓVILES EVITARÍA 1.700 MUERTES AL AÑO

La calidad del aire de nuestras ciudades, según los expertos, no es buena y afecta a la salud de los ciudadanos. La mitad de las emisiones proceden del tráfico. Por esa razón, se plantean medidas que limiten —e, incluso, prohíban— la circulación de los coches; si no de todos, sí de los más contaminantes.

Soluciones a la contaminación

Anabel GUTIÉRREZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Infografía: **DLirios**

E

l anticiclón que entró en la Península a primeros de febrero calentó las capas altas de la atmósfera y evitó que los contaminantes se disiparan de forma natural, aumentando considerablemente la polución de muchas ciudades, en especial de Madrid y Barcelona, y alarmó a políticos, expertos y ciudadanos. Este fenómeno ocurre varias veces al año, en especial en España, a causa del clima mediterráneo. Borja Gutiérrez, ingeniero técnico industrial y especialista en calidad del aire, reconoce que este



El tráfico, responsable de la contaminación urbana.

LONDRES, BERLÍN O ESTOCOLMO LIMITAN LA CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS MÁS CONTAMINANTES POR EL CENTRO URBANO

incremento de temperatura de la atmósfera con la altura, debido a una capa de aire caliente, "agrava la situación de ciudades que ya tienen de por sí niveles altos de dióxido de nitrógeno y partículas".

EL TRÁFICO, RESPONSABLE.

Hay tres contaminantes que superan anualmente en España los niveles que recomienda la Unión Europea: partículas, dióxido de nitrógeno y ozono. Como se extrae del informe "Salud y Medio Ambiente en España 2010", elaborado por el Observatorio DKV, el tráfico es responsable del 50% de los niveles de partículas en suspensión (PM 10). Generadas por los gases de escape de los vehículos diésel y por el desgaste de frenos, neumáticos y pavimento, las partículas ocasionan



A debate

¿PAGAR POR CIRCULAR EN LAS CIUDADES?

A favor

SERGI SAURI, director de proyectos del Centro de Innovación del Transporte (CENIT)



"Menos tráfico, menos polución"

El peaje urbano consiste en pagar por acceder con el vehículo a determinadas zonas de la ciudad. Dependiendo de cómo se aplique, será más eficaz en la reducción del tráfico, la congestión y la contaminación. Para Sergi Sauri, "el éxito de esta medida a largo plazo" está muy relacionado con un "diseño adecuado del peaje"; es decir, que se aplique una tarifa plana (el mismo importe para todos los que accedan), como ocurre en Londres, o que se opte por un impuesto de circulación en función de los kilómetros recorridos, de forma que pague menos quien acceda desde más lejos. También ayudaría a que fuese mejor aceptada socialmente que se "complemente con otras, por ejemplo, la reinversión de parte de los ingresos en la mejora del transporte público".

En contra

SEBASTIÁN DE LA RICA, presidente de la Asociación de Ingenieros de Tráfico (AIT)



"El peaje es un error"

"En cierto modo, el peaje urbano se viene aplicando ya en nuestras ciudades. ¿Qué otra cosa es, si no, el sistema de parquímetros?" Para el presidente de AIT, "en determinadas condiciones, el peaje urbano disuade del uso del vehículo privado; además, hoy existe tecnología para hacer frente a la complejidad de este tipo de cobro". Sin embargo, asegura Sebastián de la Rica, "sin un transporte público de calidad y una estructura comercial consolidada, la zona podría quedarse aislada. Como medida excepcional puede dar resultados, pero pretender acabar con un problema encareciéndolo, es un error; hay que tener la valentía de prohibir algo que es perjudicial, como ocurre con el tabaco o el alcohol", concluye Sebastián.

A debate

¿HAY QUE REDUCIR LA VELOCIDAD?

A favor

Xavier Querol, Investigador del Instituto de Diagnóstico Ambiental y Estudios del Agua del CSIC



"Se reduciría hasta un 10% de emisiones"

"Estudios actuales realizados en la A-13 de Rotterdam (en los Países Bajos) y Barcelona muestran que, al reducir la velocidad de 120 a 80 km/h se logran disminuir las emisiones entre un 5 y un 10%, gracias al menor consumo de combustible". Pero, además, comenta Xavier Querol, "también se consigue una menor congestión y hasta un 40% menos de accidentes". Eso sí, "solo se disminuye la contaminación de un área concreta". Para que la disminución de la contaminación abarque una zona más amplia, la reducción de velocidad debe acompañarse de otras medidas, concluye Querol.

En contra

Eugenio de Dobrynine, director de la Asesoría Jurídica del Comisariado Europeo del Automóvil (CEA)



"Se perdería tiempo en los desplazamientos"

"Una de las consecuencias negativas de limitar la velocidad a 80 km/h en los accesos a las ciudades sería, por ejemplo, el aumento innecesario del tiempo en los desplazamientos, con la consecuente pérdida de productividad de los trabajadores". Según el responsable de CEA, "este hecho no ha demostrado que sirva para rebajar la polución" y prueba de ello es que "tanto Barcelona como Madrid superaron el año pasado el nivel de contaminación que la Unión Europea fijó para 2010".

Informar a la población

Todos los Estados miembros, explica Valentín Foltescu, tal como se detalla en la directiva europea 2008/50/EC, deben

asegurarse de que los ciudadanos reciben información adecuada sobre las concentraciones en el ambiente. En caso de superarse los umbrales de alerta, las autoridades deben informar

sobre las superaciones observadas, las previsiones para los próximos días, el tipo de población afectada, los posibles efectos para la salud y el comportamiento recomendado, así como de las medidas para reducir las emisiones. Entre esas medidas, Valentín Foltescu destaca *“la prohibición del tráfico, limitar la velocidad o establecer zonas de bajas emisiones para restringir el acceso a los vehículos más contaminantes”*.



Barcelona tiene elevados índices de partículas y dióxido de nitrógeno, debidos a la densidad del tráfico y a los diésel.

INCLUSO EN NIVELES BAJOS DE CONTAMINACIÓN EXISTE RIESGO PARA LA SALUD

un aumento del riesgo de ingresos por causas respiratorias y cardiovasculares. En concreto la exposición crónica a partículas finas (PM 2,5) afecta gravemente a la salud. Elena Boldo, investigadora del Centro Epidemiológico Nacional, afirma que *“una reducción mínima de solo 0,7 microgramos por metro cúbico en los niveles anuales de este tipo de partículas, evitaría 1.700 muertes anuales en España”*.

En el caso del dióxido de nitrógeno (NO₂), cuyos niveles medios son elevados en numerosas ciudades españolas, *“el problema es casi exclusivo del tráfico rodado en zonas urbanas, debido a la alta densidad de la circulación y a la elevada proporción de vehículos diésel, que actualmente alcanza el 60% del parque de vehículos”*, explica Xavier Querol, investigador del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Índices agudos de este gas afectan al sistema respiratorio, dañando el tejido pulmonar y causando muertes prematuras.

Una concentración elevada de ozono, un gas secundario generado por la transformación química de otros contaminantes como los óxidos de nitrógeno, desencadena síntomas de asma, enfermedades del corazón y respiratorias, y está asociada al riesgo de defunción pre-

Lo que hacen en Europa

En Italia, cuando se superan los índices de contaminación, se prohíbe el tráfico y se decreta el “domingo a pie”.

París alterna la circulación de coches, reduce los límites de velocidad o impone la gratuidad del transporte público, los días de polución elevada.

En Atenas, los vehículos con matrículas pares circulan los días pares y los de matrícula impar los días impares.

Estocolmo y Londres aplican un sistema de peaje al entrar o salir del centro.

En Berlín se establecen “zonas de bajas emisiones” donde los coches más contaminantes no pueden circular.

Graz (Austria) tiene permanentemente limitada la velocidad a 30 en el 80% de sus calles.

Bélgica reduce de 120 km/h a 90 la velocidad en autopistas cuando se dispara la contaminación.



tura. Para Xavier Querol, “incluso en niveles relativamente bajos de contaminación existe un impacto significativo de la contaminación en la mortalidad”.

NIÑOS, EN RIESGO. Según el informe “Salud y Medio Ambiente en España 2010”, además de ancianos, embarazadas y personas con patologías respiratorias o cardiovasculares, los niños son los más vulnerables a los tóxicos ambientales, porque “sus mecanismos de defensa son inmaduros”. Un estudio de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) realizado en ocho colegios de Madrid, Valladolid y Toledo para evaluar la calidad del aire en estos entornos, en especial en los momentos de aglomeración de vehículos a la entrada y salida de los niños, concluye que, aunque no afecta a los índices de dióxido de nitrógeno, “los niveles de partículas detectados superaban o estaban muy próximas al valor máximo promedio diario”. Tanto José A. Barrabés, presidente de la Sección de Cardiopatía Isquémica de la Sociedad Española de Cardiología, como el neumólogo José Miguel Rodríguez recomiendan que los días de mayor contaminación, tanto las personas más vulnerables como las sanas, “eviten la práctica de ejercicio físico al aire libre”.

SOLUCIONES. Dado que la calidad del aire es mala, el tráfico es responsable y el impacto sobre la salud evidente, los expertos se plantean diferentes soluciones: ¿hay que reducir la velocidad?, ¿hay que cobrar una tasa por circular? (ver recuadro) o, por el contrario, ¿resulta más efectivo excluir a los vehículos más contaminantes? o ¿hay que acabar con los

El aire que respiramos

Municipio	Partículas (PM 10)	Dióxido de Nitrógeno (NO ₂)	Ozono (O ₃)
Barcelona	😊	😡	😊
Elche (Alicante)	😊	😡	😊
Getafe (Madrid)	😊	😡	😊
Granada	😡	😊	😊
Leganés (Madrid)	😊	😡	😊
Madrid	😊	😡	😊
Palma de Mallorca	😊	😊	😊
Pamplona	😊	😊	😊
Sevilla	😊	😊	😡
Terrasa (Barcelona)	😊	😡	😊
Valencia	😊	😡	😊
Vitoria-Gasteiz	😊	😊	😊

😊 Debajo de los límites fijados por la UE
😊 Aceptable
😡 Supera los límites

(Fuente: Elaboración propia a partir del informe 2009 sobre calidad del aire de Ecologistas en Acción).



Hay que evitar el ejercicio al aire libre si la contaminación es alta.

coches diésel? Juan txo López de Uralde, ex presidente de Greenpeace y actualmente al frente de la Fundación Equo, propone establecer “zonas de bajas emisiones”, áreas donde

MARÍA NEIRA

Directora de Salud Pública y Medio Ambiente de la Organización Mundial de la Salud (OMS)

“Cada año mueren dos millones por contaminación”

- ¿Cómo afectan las partículas, el dióxido de nitrógeno y el ozono a la salud?

- La exposición crónica a las partículas aumenta el riesgo de desarrollar enfermedades cardiovasculares y respiratorias, como cáncer de pulmón. La excesiva concentración de ozono en el aire puede provocar asma, reducir la función pulmonar y causar enfermedades respiratorias. En cuanto al dióxido de nitrógeno, afecta directamente a la salud respiratoria; además contribuye a la creación de ozono y partículas en la atmósfera. En todo el mundo se estima que dos millones de personas –más de la mitad de ellas en países en desarrollo– mueren cada año por esta causa.

- ¿Qué medidas deben adoptarse?

- La OMS promueve el desarrollo de políticas nacionales basadas en los objetivos de salud, teniendo en cuenta que, al reducir la exposición a largo plazo de partículas, de 70 a 20 microgramos por metro cúbico, se reducen las muertes relacionadas con la calidad del aire en torno al 15%. Si los episodios de alta contaminación continúan, las personas deben ser informadas de los efectos para su salud y de los planes de acción para combatirla: modificación de actividades, pautas de transporte, etc. Los individuos más sensibles deben reducir el ejercicio físico intensivo al aire libre.



los vehículos más contaminantes no puedan circular. Esta medida, según el informe del Observatorio DKV, supone una “reducción inmediata de las emisiones y una renovación del parque de vehículos con criterios ambientales” (gas natural, híbridos, eléctricos, etcétera). Paco Segura, coordinador de transportes de Ecologistas en Acción, incluiría “un control de partículas y dióxido de nitrógeno en las inspecciones técnicas de vehículos (ITV), retirando de la circulación los más contaminantes, en tanto no se solucione el problema”. ♦



¿El fin de la era diésel?

Si la compra de un vehículo diésel resulta más cara, si el precio del gasóleo es similar al de la gasolina, si consume menos pero para amortizar ese ahorro es necesario recorrer un mínimo de kilómetros anuales y, además, la contaminación que produce es más peligrosa para la salud... ¿interesa adquirir un diésel?

Anabel GUTIÉRREZ

Infografía: DLirios

Comprar un vehículo diésel frente a otro de gasolina es más caro, pero la preferencia de los conductores por este tipo de motores es evidente. Según el anuario estadístico de la Dirección General de Tráfico (DGT), el número de matriculaciones de vehículos de gasoil ha superado a los de gasolina durante los últimos diez años, situándose en un 65% en el 2009. Además, la plataforma online AutoScout24 confirma que los diésel también son protagonistas en el mercado de usados, donde representan casi dos terceras partes.

Por otro lado, el precio del gasóleo –cuya fabricación es más costosa– es solo un poco más barato para el consumidor, aunque tiende a igualarse. En 2000, un litro de gasóleo costaba 70 céntimos, 10 más barato que un litro de gasolina. En febrero de 2011, el litro de gasóleo de automoción

costaba 123 céntimos, frente a los 127 de la gasolina sin plomo, a solo 4 céntimos de diferencia. Es cierto que los diésel consumen menos carburante, pero “por debajo de los 30.000 kilómetros anuales –según la Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción (FACONAUTO)–, no resulta rentable comprar un diésel”.

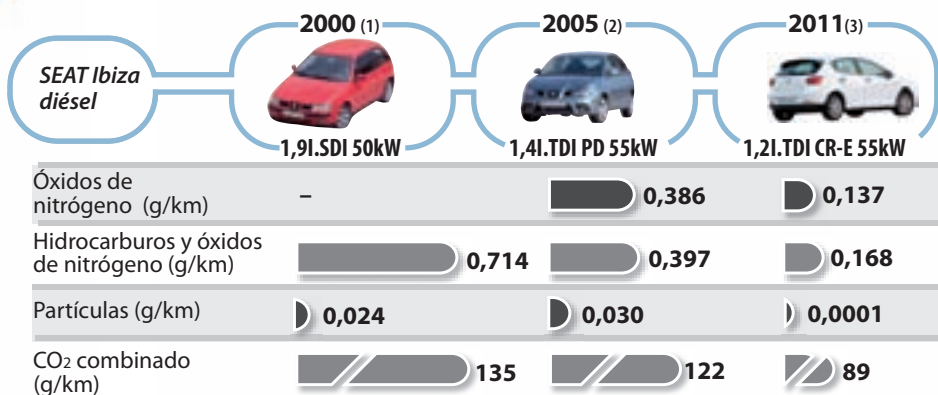
DIÉSEL VERSUS GASOLINA. El grado de contaminación es otro factor sobre el que existen diferencias. Los motores de gasolina emiten más dióxido de carbono (CO₂) que los diésel y éste, aunque no es tóxico, es responsable de provocar el efecto invernadero. En este sentido, el impuesto de circulación, que desde 2008 penaliza a los vehículos que emitan más CO₂, ha beneficiado claramente a los diésel que lanzan un 25% menos, según la Asociación Nacional de Fabricantes (ANFAC).

Esta circunstancia podría cambiar en un futuro si prosperan las reivindicaciones de expertos y ecologistas y se gravan las emisiones de

EN 2000 EL LITRO DE GASÓLEO ERA 10 CÉNTIMOS MÁS BARATO QUE LA GASOLINA, AHORA LES SEPARA SOLO 4 CÉNTIMOS

Automóvil: así contamina

◆ Diésel: Una evolución positiva



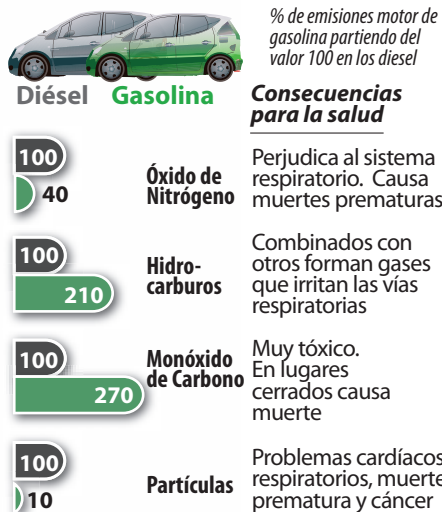
(1) En 2000, los coches diésel debían cumplir la normativa EU2 que establecía un máximo de 0,9 g/km en hidrocarburos y óxidos de nitrógeno y 0,10 g/km en partículas.

(2) En 2005, EU3 determinaba 0,5 g/km para óxidos de nitrógeno; 0,56 g/km para los hidrocarburos y 0,05 g/km para partículas.

(3) En 2011, la normativa EU3 fija el límite máximo para óxidos de nitrógeno en 0,18 g/km; 0,23 g/km para hidrocarburos y 0,005 g/km en partículas.

(Fuente: Seat).

◆ ¿Gasoil o gasolina?



(Fuente: Elaboración propia y estudio de Javier Font Fornés para la Universidad Politécnica de Cataluña (2008)



Paul Alan PUTNAM

Los diésel antiguos, más contaminantes.

nes un 99% y los catalizadores SCR o los catalizadores acumuladores de NOx, entre un 80-90% los óxidos de nitrógeno”. Gracias a ello, y en cumplimiento de la normativa europea, los vehículos nuevos se acercan a emisiones muy reducidas.

OTROS FACTORES. Pero en la producción de contaminantes no solo influye el tipo de carburante, el diseño del motor o el peso del vehículo, también el tráfico y la forma de conducir. Jesús Casanova, catedrático de motores de la Universidad Politécnica de Madrid, coautor de una investigación sobre emisiones reales del tráfico financiada por el Ministerio de Medio Ambiente, señala que, teniendo en cuenta factores como la influencia de la congestión, velocidad media o agresividad de la conducción, los vehículos diésel emiten mucho más de lo que dicen sus fabricantes. Y añade otra causa importante de contaminación en un vehículo: su antigüedad.

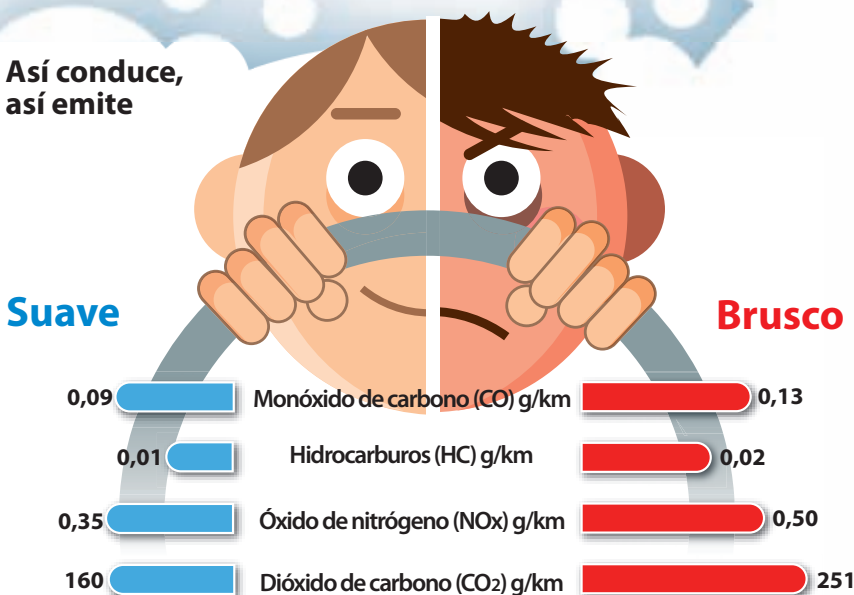
En medio de este incierto

panorama para los diésel, un dato más: la Comisión Europea acaba de hacer pública su propuesta estratégica sobre transporte para que los vehículos de gasoil y, también, los de gasolina, desaparezcan definitivamente de las ciudades en 2050. Su intención es reducir un 69% los gases de efecto invernadero. ♦

óxidos de nitrógeno y partículas. Estos dos contaminantes proceden en su mayoría de los motores diésel y son perjudiciales para la salud.

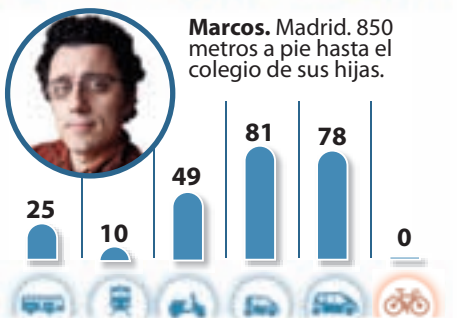
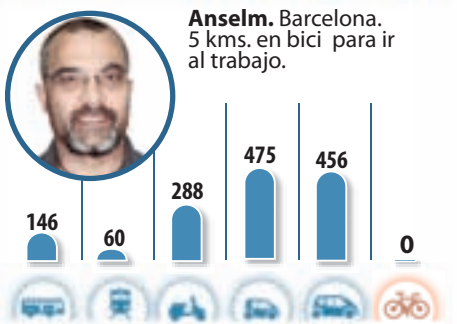
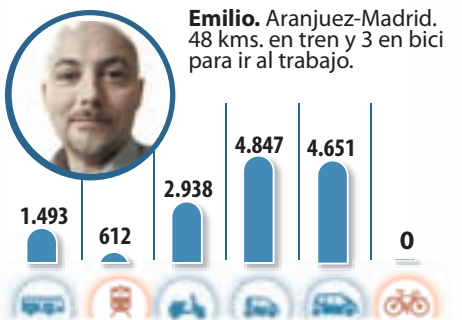
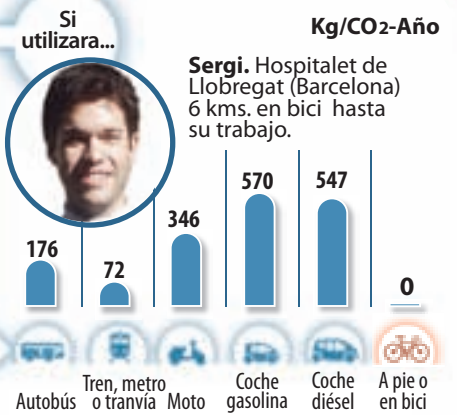
Actualmente, muchos de los inconvenientes iniciales de los diésel, ruido, peso del motor y del vehículo, vibraciones y contaminación, se han resuelto hasta lograr motores muy eficientes. ANFAC asegura que “la introducción de los nuevos filtros de partículas han reducido estas emisio-

♦ Así conduce, así emite



(Fuente: Estudio sobre emisiones de un Peugeot 406 diésel con dos formas de conducir en el mismo recorrido en Madrid. Universidad Politécnica de Madrid y Ministerio de Medio Ambiente)

♦ Emisiones y modo de viajar



(Fuente: Calculadora de contaminación de Iberdrola).



A las 6 horas del pasado 7 de marzo entró en vigor el cambio de limitación de velocidad de 120 km/h a 110, en autopistas y autovías.

LAS MEDIDAS PARA AHORRAR MÁS DE 28 MILLONES DE BARRILES DE PETRÓLEO AL AÑO

Límite 110

José I. RODRÍGUEZ

Fotos: Paul Alan PUTNAM

Infografía: DLirios

Desde el pasado 7 de marzo, y hasta el 30 de junio, 110 es el nuevo límite de velocidad al que se podrá circular por los 12.000 kilómetros de autovías y autopistas españolas. Es una de las 20 medidas del plan de Ahorro y Eficiencia Energética, aprobado por el Gobierno, aplicables en transporte y movilidad, edificación e ilumina-

ción y consumo eléctrico. Para suavizar los efectos del aumento del precio del petróleo, se han puesto en marcha una serie de medidas, como la reducción provisional del límite de velocidad a 110 km/h o el Plan Renove de neumáticos. Ahorrar, esa es la cuestión que determinará si a partir del 30 de junio el Gobierno mantiene ese límite. La medida ha suscitado críticas y comentarios, que trataremos de explicar.

**EL 30 DE JUNIO
SE DECIDIRÁ
SI SE MANTIENE
O NO
LA LIMITACIÓN
DE VELOCIDAD
EN AUTOPISTAS
Y AUTOVÍAS**

nación y consumo eléctrico.

Ante la situación de inestabilidad de algunos países productores de petróleo, que ha situado el precio del barril a 120 dólares, se espera un ahorro de 28,6 millones de barriles de petróleo con estas medidas; es decir, unos 2.300 millones de euros anuales en importaciones energéticas, además de una reducción de las emisiones de CO₂ de 12,5 millones de Tm al año. Y es que, como señaló en la presentación del plan el vicepresidente primero del Gobierno, Alfredo Pérez Rubalcaba, el objetivo de la medida no es la seguridad

Cómo ahorrar conduciendo

- ✓ Siga las instrucciones de mantenimiento de su coche y revise periódicamente el nivel de aceite.
- ✓ Revise la presión de los neumáticos todos los meses.
- ✓ Quite peso innecesario del maletero y asientos traseros.
- ✓ Cierre las ventanillas y retire la baka si no la usa.
- ✓ Utilice el aire acondicionado solo cuando sea necesario.
- ✓ Inicie la marcha nada más arrancar el motor y apáguelo cuando esté detenido durante más de un minuto.
- ✓ Conduzca a velocidades razonables y con suavidad, sin acelerones.
- ✓ Suba de marcha cuanto antes. Las largas consumen menos.
- ✓ Mantenga una distancia segura y evite frenazos y acelerones.
- ✓ Comparta el coche para ir a trabajar o en su tiempo libre.



Una presión correcta redundará en la seguridad y en el ahorro.

vial, sino “ahorrar gasolina; nos estamos jugando la recuperación económica”. Se trata de una medida provisional, añadió, cuya continuidad a partir del 30 de junio se evaluará a lo largo de estos meses.

RECOMENDADO. La reducción del límite de velocidad se encuentra entre las medidas recomendadas por la Agencia Internacional de la Energía (AIE) ante posibles escenarios de emergencia energética. El nivel 1 de alerta (en el que nos encontramos, a causa de la inestabilidad de los mercados) se activó, de acuerdo con esas recomendaciones, al llegar a 120 dólares el precio del barril de petróleo. Los niveles 2 y 3 se activarían en caso de “interrupciones temporales de suministro” y ante una situación de “graves problemas de suministro”, respectivamente.

Este tipo de medidas no son completamente novedosas si tenemos en cuenta que la Ley de Hidrocarburos de 1998 prevé ante situaciones de escasez de suministro “limitaciones de velocidad máxima, o la limitación de la circulación de cuales-

quiera tipos de vehículos”. Antes, tras la primera crisis del petróleo a mediados de los setenta, se limitó la velocidad en autopista a 100 km/h.

En cualquier caso, la presentación del plan de ahorro ha recibido críticas generalizadas, poniendo en tela de juicio su eficacia, algunas por considerarlo insuficiente. Para

Francisco Segura, de Ecologistas en Acción, “es obvio que se ahorra y está demostrado que la velocidad a la que se consigue un máximo rendimiento es 90 km/h; por tanto, lo ideal es acercarse a ese límite”. Su crítica es que la campaña se plantea solo hasta julio, “cuando los análisis de la AIE indican que el petróleo se encarecerá progresivamente”. Como se recordará, en algunos países como Estados Unidos, Reino Unido o Suecia el límite máximo no supera los 110 km/h.

A menos velocidad, ¿más gasto?

La limitación a 110 ha provocado afirmaciones ‘curiosas’:

- **“Se gasta más a 110 que a 120 porque se tarda más en llegar”.** Técnicamente, se gasta en torno al 10% menos debido a la resistencia aerodinámica, que es proporcional al cuadrado de la velocidad. Además el consumo se mide en litros por kilómetro, por lo que el tiempo no tiene nada que ver.
- **“El ahorro es insignificante”.** Esta afirmación se basa en pruebas ‘caseras’ mal planteadas: el mismo trayecto con coches diferentes; uno a 110 y otro a 120; el viaje de ida a 110 y el de vuelta a 120, sin tener en cuenta la influencia del desnivel...
- **“Circular en sexta a menos de 120 km/h puede dañar el motor”.** El argumento es que, sobre todo los vehículos diésel, “están diseñados para ir a 115-130 km/h”. Según fuentes consultadas, la afirmación, afortunadamente, no tiene rigor. ¿Qué sería de esa inmensa mayoría de vehículos cuyos itinerarios habituales son los urbanos y carreteras limitadas a 100 o a 90?
- **“Es una medida recaudatoria”.** Esta afirmación no tiene en cuenta que el dinero que se deja de percibir por impuestos de carburantes es mayor que el posible aumento de las sanciones. Curiosamente, en la primera semana de aplicación de la medida, las denuncias de radares fijos cayeron un 62% y las de los móviles en carreteras limitadas a 100, el 48%.



CUESTIÓN DE AERODINÁMICA. Según Jesús Casanova, catedrático de motores, el consumo de un coche depende fundamentalmente de la resistencia a la rodadura (en la que no influye la velocidad) y la aerodinámica. “En un tramo de autopista en el que se pueda mantener una velocidad constante, la reducción del consumo de pasar de 120 a 110 oscila entre el 8 y 10%, independientemente de que sea diésel o gasolina”. No obstante, señala, el transporte por carretera consume el 60% del consumo de petróleo, y si se tuviera en cuenta el porcentaje de turismos que circulan por autovía y los que mantienen un límite de 120, el ahorro estimado sería

mucho menor que el estimado por el Gobierno.

Según Juan Antonio Alonso, director de Ahorro y Eficiencia Energética del IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía), "aunque solo el 20% del total de kilómetros recorridos por todos los coches se hace a 120 km/h, con esta medida se ahorrarán 18 millones de barriles de crudo". El cálculo de la diferencia de consumo de un coche, al pasar de 120 a 110 km/h, asegura, es del 11% y se ha realizado en un banco de ensayo y "no tiene nada que ver la forma de conducir, porque un conductor lo hace igual a una velocidad que a otra".

NEUMÁTICOS EFICIENTES.

Otra de las medidas, la subvención (20 € por unidad) para el canje de neumáticos viejos por otros con la máxima calificación energética (etiqueta A), también ha sido objeto de polémica. Aunque en el mercado ya existen neumáticos que reúnen las especificaciones de eficiencia energética, no disponen de la esa etiqueta, que, según la normativa europea, no será obligatoria hasta noviembre de 2012.

El plan, que cuenta con una subvención de 4,8 millones de euros y afectará a 60.000 vehículos, se realizará sin necesidad de que estén etiquetados, pero garantizando que reúnan las especificaciones. Según el responsable del IDAE, "serán unas especificaciones exigentes, no solo en cuanto a características energéticas y de ruido, sino también en los criterios de seguridad". Para ello, se realizará



Proceso de fabricación de las pegatinas con el 110.

EL NUEVO LÍMITE AFECTA AL CUADRO DE SANCIONES, PERO NO AL DESCUENTO DE PUNTOS

una convocatoria pública en la que podrán participar los fabricantes que dispongan de ese tipo de neumáticos. A continuación, se hará pública la relación de talleres que se han acogido al programa y las marcas y los modelos de neumáticos que reúnen las especificaciones.

Otras medidas

Al límite de velocidad, plan Renove de neumáticos, más biodiésel y reducción del precio del billete del tren, se añaden otras actuaciones en el sector del transporte:

- Financiación (262,4 millones de euros de origen FEDER) de proyectos de movilidad para fomentar el transporte público, carriles exclusivos para el mismo, intercambiadores de transporte...
- Plan de eficiencia energética en el sector ferroviario, en especial en el transporte ferroviario de mercancías.
- Optimización del uso de los pasillos aéreos (mejora en el espacio aéreo del Ministerio de Defensa, introducción de sistemas de descenso continuo y mejora de rutas trasatlánticas).
- Campañas (Internet y medios de comunicación) para adoptar hábitos de ahorro y consumo eficiente de la energía y cursos de formación en conducción económica a profesionales.

En materia de transporte, además de instalar sistemas de iluminación más eficientes con LED, el plan prevé un incremento de la obligación de introducir el biodiésel en los carburantes hasta un 7% en contenido energético a partir de 2011, y la reducción de los precios de los billetes en ferrocarril, en cercanías y media distancia de RENFE, con el fin de promover el transporte público.

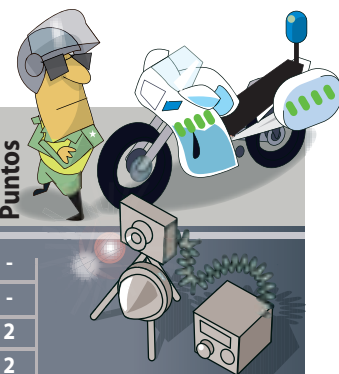
Según el director del INTRAS (Instituto de Investigación de Tráfico y Seguridad Vial), Jaime Sanmartín, se espera que disminuya tanto la accidentalidad como el consumo de combustible, aunque este tipo de medidas no tienen un efecto directo "si no van acompañadas de un cambio en el comportamiento de los conductores". ♦

Infracciones por velocidad

(En vigor desde el 7 de marzo al 30 de junio)

Límites de velocidad		30	40	50	60	70	80	90	100	Multa	Puntos	
Exceso de velocidad	Graves	Km/h	31/50	41/60	51/70	61/90	71/100	81/110	91/120	101/130	100	-
			51/60	61/70	71/80	91/110	101/120	111/130	121/140	131/150	300	2
			61/70	71/80	81/90	111/120	121/130	131/140	141/150	151/160	400	4
			71/80	81/90	91/100	121/130	131/140	141/150	151/160	161/170	500	6
	Muy graves		81	91	101	131	141	151	161	171	600	6

110	Multa	Puntos
111/140	100	-
141/150	300	-
151/160	300	2
161/170	400	2
171/180	500	4
181	600	6





Así pudo ser el instante después del atropello mortal de Meco, pero nadie lo vio. Solo con restos del turismo, la policía dio con el conductor.

CSI español

LOS MÉTODOS CIENTÍFICOS, FUNDAMENTALES EN LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO, COMO EL “CASO DEL ESPEJO”

Un retrovisor... un faro... caso resuelto

Sobre el asfalto, un retrovisor de coche, cristales rotos y un hombre muerto. No hay testigos. Atropello mortal y conductor a la fuga. No se trata de una serie de televisión, el caso es verídico y la policía finalmente puso al presunto culpable ante el juez tras una minuciosa investigación. Le contamos cómo trabaja el CSI español.

EL ESTUDIO DE TRAZAS DEMUESTRA QUE LOS RESTOS RECOGIDOS PROCEDEN DEL COCHE SOSPECHOSO

Carlos NICOLÁS FRAILE

Fotos: P. A. PUTNAM, Policía Nacional. Montaje: Dlirios.

El cine y a la televisión han hecho ‘familiares’ muchos de los métodos científicos que la policía emplea en la resolución de crímenes. Y, salvando las evidentes distancias entre realidad y ficción, es completamente cierto que la intervención de estos grupos especializados es decisiva para esclarecer muchos casos de delitos violentos,

Tras las huellas. Varios grupos de la policía intervinieron en la resolución del caso de atropello moral y fuga en Meco (Madrid), ocurrido en diciembre de 2010. La clave, los restos que el vehículo dejó en el escenario. Así fue la investigación:



1 INSPECCIÓN DEL LUGAR. Se fijan y recogen elementos para la reconstrucción de los hechos. Es muy importante, el fruto de la investigación depende de ella. Junto al peatón fallecido, la Policía Local encuentra un espejo retrovisor y fragmentos de un faro delantero. A partir de ellos se identifica la marca y modelo del coche: un Porsche "Boxter". El caso pasa a la Policía Nacional.

2 LOCALIZACIÓN DEL COCHE. Hay que actuar rápido para encontrar el deportivo antes de que lo reparen y no haya forma de probar nada. La brigada de Homicidios encargada del caso indaga buscando un deportivo con desperfectos muy específicos. Localiza el vehículo en un taller, justo antes de ser reparado, e identifica al posible autor del atropello mortal con fuga.

entre ellos algunos relacionados con la seguridad vial y los accidentes de tráfico.

El que nos atañe ocurrió a finales de 2010. Como en el título de una de las series policíacas más conocidas de los últimos años, "CSI: En la escena del crimen", fue precisamente eso, el escenario, lo único que la policía tenía para dar con un conductor que había atropellado y dejado mortalmente herida a una persona sobre el asfalto de una circunvalación de Alcalá de Henares (Madrid).

Tras recibir el aviso de que una persona yacía en la calle, agentes de la Policía Local acuden al lugar del atropello para realizar una inspección ocular. Un paso éste muy importante, pues según qué elementos recojan, en la investigación intervendrán unas u otras brigadas de la policía. Así, junto al cuerpo los policías recogen restos de un turismo: un retrovisor derecho completo y fragmentos de un faro roto. La investigación había comenzado.

UNA TARJETA DE VISITA. El retrovisor abandonado en el lugar de los hechos resulta ser una verdadera 'tarjeta de visita': un número de serie grabado en la carcasa facilita la identificación de la marca y modelo

SI LA POLICÍA NO ENCONTRABA EL COCHE ANTES DE LA REPARACIÓN, SE PERDERÍAN TODAS LAS PRUEBAS

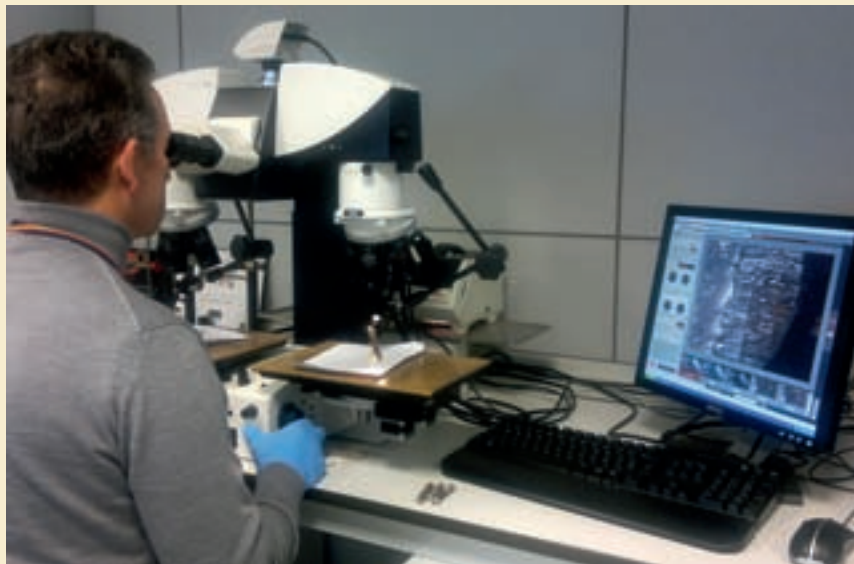


El fragmento recogido encaja en la óptica.

del vehículo implicado. Se trata de un Porsche, un vehículo poco común. El círculo comienza a cerrarse.

Pero además otro testimonio confirma que un deportivo gris plateado había pasado por allí a la hora del suceso. "El factor suerte es importante en muchas ocasiones. Justo después del atropello, el coche quedó grabado en las cámaras de vigilancia de una comisaría cercana. Con los restos y la grabación pudimos identificarlo", explica Juan José Bernal Sánchez, inspector de policía y jefe del grupo de Homicidios que intervino en la localización del vehículo. "Faltó que la cámara registrara la matrícula", añade. El siguiente paso era encontrar el Porsche. Y debía ser pronto, antes de la reparación.

¿DÓNDE ESTÁ EL COCHE? Un rastreo de partes de daños en las aseguradoras y una inspección por los talleres de Madrid capaces de reparar este tipo de coches dio con el vehículo en cuestión. "Si no hubiera sido un deportivo de alta gama, la búsqueda habría sido mucho más complicada" afirma Bernal. Un punto que corrobora Adolfo Busta, jefe de Balística Forense de la Policía Científica: "A veces el trabajo de investigación en un atropello es terri-



3 BÚSQUEDA DE PRUEBAS. Interviene la Policía Científica: Delitos Violentos examina minuciosamente el vehículo en busca de pruebas. El coche presenta daños que podrían proceder del impacto contra una persona, pero no hay restos biológicos ni huellas –seguramente habían lavado el coche–. Pero sí encuentran fragmentos de plástico negro y restos de pintura en el habitáculo.

4 VERIFICACIÓN EN EL LABORATORIO. Los elementos recogidos –tanto del propio coche como del lugar del atropello– son cotejados por el laboratorio de Balística Forense. No hay duda: todos son parte del mismo vehículo. El Porsche causó las lesiones mortales. Este informe es fundamental, ya que tiene valor probatorio, corrobora las acusaciones y puede ser una prueba definitiva si el juez lo toma en cuenta.

ble, porque hay que encontrar un modelo de coche solo a partir de un trocito muy pequeño de faro o de restos de pintura, consultar bases de datos con miles de modelos de faros, de tipos de pintura...” El deportivo aún estaba intacto. Era el momento de ponerle ‘la lupa’ encima y buscar pruebas.

PRUEBAS. La inspección ocular del vehículo se realiza en el taller donde estaban a punto de repararlo. “Hicimos comprobaciones sobre la identidad del titular. El sujeto había puesto una denuncia después del atropello para exculparse”, cuenta María Jesús Galán, jefa de la Unidad de Delitos Violentos. Según Galán, el interrogatorio del propietario fue bastante revelador pues basó su defensa en incoherencias que terminaron descubriéndole. El inculpado reconoció haber estado en el lugar de los hechos, pero no el atropello, alegando que no se detuvo porque pensó que “era un objeto, no a una persona” y que “había poca visibilidad por la niebla”. Un punto éste desmentido en el informe de la Policía de Alcalá, que establece que aquella noche la visibilidad era perfecta: no había niebla y la vía estaba bien iluminada.

Efectivamente, el coche presentaba importantes daños en un lateral similares a los producidos en un atropello: capota rajada, faro derecho roto, puerta abollada, y faltaba un retrovisor. “Pero no pudimos asegurar que se produjeron a causa de un atropello, no encontramos restos biológicos. Probablemente el coche había sido lavado porque no había ni una huella. Y tampoco se había roto el parabrisas. Ahí suelen quedar pruebas como pelo o sangre. Con el coche reparado, poco hubiéramos podido hacer” sostiene Galán. En cambio, sí recogieron fragmentos de plástico negro y pintura, que a la postre serían decisivos. La otra mitad del jarrón roto.



Retrovisor hallado en el lugar del atropello.

JUNTAR LAS PIEZAS. La investigación se acerca a su desenlace. Todas las evidencias, las recogidas en Meco y las encontradas en el coche, van a parar a los laboratorios de la sección de Balística Forense de la Policía Científica. “En este caso aportamos la prueba final. En Balística encajamos las piezas, como si se tratara de un puzzle, y después probamos la correspondencia de las lesiones microscópicas en los bordes de cada fragmento” explica el inspector Adolfo Busta.

Así, este estudio de trazas –como se conoce esta especialidad de Balística– es importantísimo porque demuestra científicamente que el retrovisor y los trozos de faro coinciden con el coche sospechoso. Dicho informe estará a disposición del juez durante el juicio y, si lo toma en consideración, se constituirá en una prueba de cargo contra en presunto culpable. “En el caso de Meco, no hay dudas –afirma Adolfo Busta–: ese vehículo estuvo en el lugar del atropello y a él corresponden los fragmentos recogidos en dicho lugar”. ♦

El riesgo de estornudar

Estornudos, picor de ojos, molestias por la luz, congestión general y destilación nasal... Estos síntomas, propios de las alergias, no permiten conducir con seguridad. Un médico fijará el tratamiento más adecuado y que no le produzca somnolencia al volante.

J. M. M.

Infografía: DLirios

Un alérgico que encadene estornudos durante cinco segundos –es habitual hasta ocho o diez seguidos en plena crisis alérgica–, a 90 km/h, estaría sin prestar la debida atención a la conducción durante más de 125 metros: ¡mayor distancia que la longitud de un campo de fútbol!

Si esto no fuera suficiente peligro, los síntomas de esta enfermedad (ojos irritados y fuertes picores, congestión y destilación nasal, molestias por la luz...) también entorpecen la conducción segura.

Tampoco es menos peligrosa la automedicación. El tomar lo que recomienda un conocido (“a mí me

EN LOS CINCO SEGUNDOS QUE SE TARDA EN ESTORNUDAR CINCO VECES, EL COCHE RECORRE SIN CONTROL 125 METROS

fue bien”) sin indicación médica puede llevar a ingerir medicinas que provoquen somnolencia –por ejemplo, los antihistamínicos de primera generación– o, si se toman mezcladas con alcohol, reacciones adversas, de resultados aún peores...

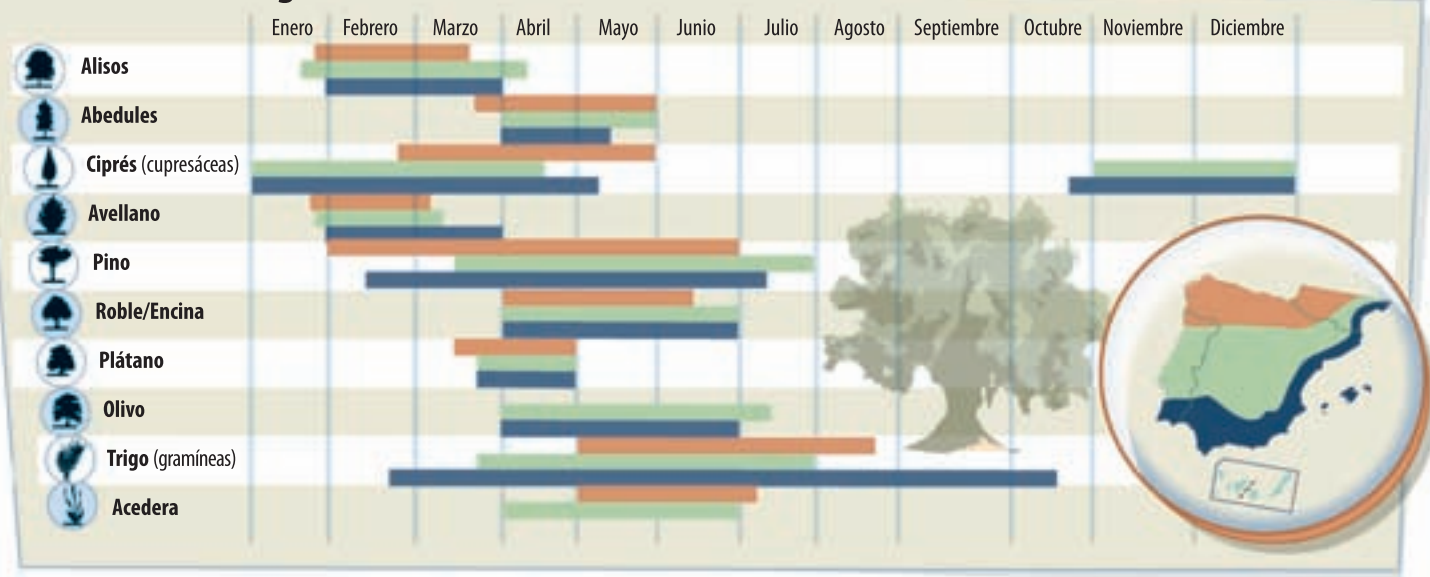
Este año, debido a los episodios

de lluvias hasta bien avanzado marzo, se prevén niveles de polen bastante altos en primavera, aunque las épocas se matizan en función de la región geográfica donde habitemos y la sensibilidad individual. No obstante, limpiar el coche con frecuencia, instalar y mantener limpios los filtros HEPA del vehículo (retienen partículas y pólenes), utilizar gafas de sol, no llevar las ventanillas abiertas, evitar el amanecer y las zonas húmedas, no tomar alcohol durante el tratamiento médico y no viajar justo al comienzo del tratamiento médico son consejos que le ayudarán a evitar el peligro.

Y, sobre todo, estar bajo control médico y advertir al especialista de su necesidad de conducir: éste le propondrá un tratamiento sin efectos secundarios (somnolencia) o pautas para ponerse al volante con seguridad.

Y, por último, conviene estar atento a los niveles de polen en el aire. La página web de la Sociedad Española de Aerobiología (www.polenes.com) le permite saber cómo están estos niveles y planificar un posible viaje conduciendo. ♦

Calendario de alergias



Compruebe los efectos negativos

Todos los antihistamínicos que se venden en España deben llevar ya en sus envases un pictograma (un coche dentro de una señal de peligro) para alertar de sus efectos sobre la capacidad de conducir con seguridad. Así, si ve esta señal, tenga cuidado: podría producir somnolencia y ser peligroso al volante.



Cinco consejos para el conductor alérgico

1 CONSULTE AL MÉDICO

Si estos síntomas se repiten habitualmente, pero desaparecen cuando llueve para volver luego, y nunca producen fiebre, podría tratarse de una alergia.

2

ADVIÉRTALE: SOY CONDUCTOR

Casi el 20% de la población es alérgica, cifra que se calcula que alcanzará el 30% en 2020. Si conduce habitualmente, dígaselo al médico: adecuará su tratamiento o le recetará medicamentos poco o nada sedativos.

3

AIRE, VENTANILLAS Y GAFAS

Si su coche no tiene filtros HEPA, no encienda el aire acondicionado ni baje las ventanillas: entrará más polen y puede sufrir un ataque alérgico. Las gafas de sol protegerán sus ojos de alérgenos, reduciendo el picor y el lagrimeo. Evite conducir al amanecer y por zonas húmedas, que es donde mayor concentración de pólenes habrá.

4

LIMPIO Y PLANIFICADO

Antes de salir, limpie el coche, en especial si ha llevado algún animal (perro, gato...): su pelo suele ser bastante alérgico. Infórmese de la cantidad de polen que exista en su destino. Y, si puede, compre su coche con filtros HEPA (alta capacidad).

5

NO AL ALCOHOL

Y, por supuesto, no ingiera bebidas alcohólicas si está en tratamiento y es conductor: no solo podría superar la tasa de alcoholemia permitida, sino, además, el alcohol potencia los efectos negativos (somnolencia) de los medicamentos para conducir con seguridad.

Principio activo Marca comercial

	Mequitazina	Mircol
	Tietilperazina	Torecan
	Dimenhidrinato	Biodramina Bio.Cafeina Cinfamar Cinf.Cafeina Saldeva Salvarina Travel Well
	Doxilamina	Cariban Dormidina Medinait
	Dexclorfeniramina	Polaramine
	Difenhidramina	Benadryl Bisolvon Soñodor
	Prometacina	Frinova
	Mepiramina	Fluidasa
	Clemastina	Tagevii
	Alimemazina	Variargil
	Cetirizina	Alercina Alerlisin Alerrid Coulergin
	Ebastina	Ebastel
	Desloratadina	Aerius
	Loratadina	Civeran Claritina Optomin Velodan Narine
	Terfenadina	Trludan Rapidal



Durante 2009 se produjeron 283 accidentes laborales de tráfico mortales.

CADA DÍA SE REGISTRAN 192 ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO. EL 72% SON IN ITÍNERE

Pagar menos por prevenir más

Las empresas que realicen un plan de movilidad y seguridad vial para sus trabajadores podrán solicitar una rebaja de las cotizaciones. En el ámbito laboral, el tráfico provoca el 10% de los accidentes y el 34% de las muertes.

Marian GARCÍA RUIZ
Infografía: **Oscar TREVI**

En 2009, se produjeron 68.833 accidentes laborales de tráfico, de los cuales fueron mortales 283, un 34% de todas las muertes en accidente laboral. Aunque han descendido considerablemente, los accidentes de tráfico ocupan una proporción cada vez mayor en la siniestralidad laboral. Por este motivo, los ministerios de Trabajo e Interior han firmado un convenio para reducir las cotizaciones por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales a la Seguridad Social de las empresas que realicen acciones para

Requisitos para las empresas

Para solicitar la rebaja de cotización, las empresas deben:

- ✓ Suscribirse a la Carta Europea de Seguridad Vial.
- ✓ Adoptar un plan para reducir los accidentes.
- ✓ Crear un departamento de desarrollo del plan.
- ✓ Recopilar información sobre movilidad y accidentes.
- ✓ Evaluar los riesgos relacionados con los desplazamientos, el factor humano, el vehículo, infraestructuras y medio ambiente.
- ✓ Formar a los trabajadores.
- ✓ Evaluar y seguir el plan.

rebajar la siniestralidad laboral vial. Según el ministro de Trabajo, Valeriano Gómez, “es necesario trabajar juntos en la coordinación de las políticas de prevención promoviendo planes de movilidad y seguridad en las empresas. Por eso vamos a reducir la cotización a cambio de llevar a cabo acciones para rebajar los accidentes y fomentar la prevención”.

La reducción –de unas décimas hasta un punto– irá en función del sector y beneficiará en especial a los de más siniestralidad, como el transporte, donde trabaja el 6% de la población asalariada. Para acogerse a estas ayudas, las empresas deberán realizar un plan de movilidad y seguridad vial con unos requisitos imprescindibles (ver recuadro).

AGENTES SOCIALES. Los agentes sociales, sindicatos y empresas, apoyan estas medidas, aunque algunos son partidarios de ir más allá. Pedro Linares, portavoz de Salud La-

Apoyo del Congreso

La Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados aprobó por unanimidad el pasado 15 de febrero una Proposición no de Ley con modificaciones legales para incluir la accidentalidad laboral vial en el ámbito de la evaluación y prevención de los riesgos laborales. Propone la redacción de planes de movilidad, campañas de sensibilización, crear un sello de calidad y un premio anual a las mejores prácticas, entre otras medidas.

boral de CC. OO., considera que “se deberían aumentar las cotizaciones a empresas con una alta siniestralidad laboral vial y modificar la Ley de Prevención para incorporar conceptos como el de movilidad y seguridad vial”. El portavoz de CEPYME, José Ignacio Torres, cree que la seguridad vial en la empresa “no debe constituir una obligación, sino una cuestión de concienciación. La prudencia es cuestión de educación y formación”.

Para el director general de Tráfico, Pere Navarro, “no se trata de buscar culpables, sino de que cada uno haga lo que tiene que hacer. En la jornada, la empresa es quien organiza los desplazamientos y en el trayecto al trabajo, no son responsables, pero no se pueden desentender, porque les va en la cuenta de resultados”.

MÁS INSPECCIÓN. Durante 2009 se perdieron 2.000.000 de jornadas de trabajo por accidentes in itinere y

Así es la siniestralidad laboral vial

Accidentes laborales de tráfico en 2009

TOTAL: **68.833**
Itinere: **49.335 (72%)**
Jornada: **19.498 (28%)**

Accidentes mortales

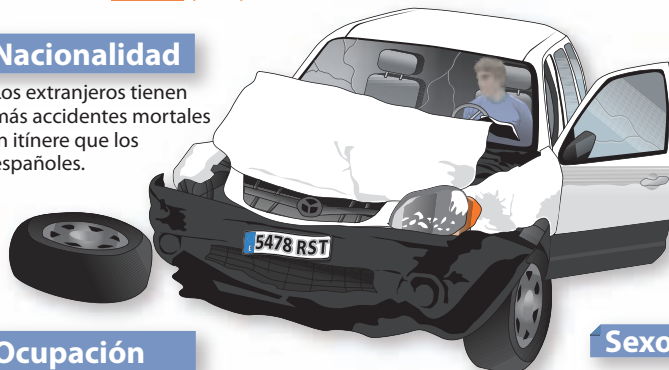
TOTAL: **283**
Itinere: **170 (60%)**
Jornada: **113 (40%)**

Sector

Más accidentes en Servicios, Construcción e Industria. Más muertes en Construcción y Agrario.

Nacionalidad

Los extranjeros tienen más accidentes mortales in itinere que los españoles.



Edad

Los menores de 35 años sufren el 53% de los accidentes. Entre 16 y 24 años, doblan la tasa.

Ocupación

En jornada, los conductores y operarios de maquinaria móvil se accidentan más. In itinere, más los no cualificados y peones. Y los temporales tienen doble riesgo de sufrir un accidente mortal.

Sexo

Las mujeres sufren más accidentes in itinere.

85%

Los hombres tienen más accidentes mortales.

86%

Vehículo

Automóviles 54%

Motos 12%

Furgonetas 2,4%

*Datos 2009. INSHT

EN 2009 SE PERDIERON 2.700.000 JORNADAS DE TRABAJO POR ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO

¿Y en Europa?

En la UE los accidentes de tráfico causan hasta el 60% de las muertes laborales. Aun así, todavía no son una prioridad. Francia y Reino Unido ofrecen páginas webs con buenas prácticas. Y el European Traffic Safety Council (ETSC) ha creado el proyecto PRAISE para fomentar la prevención en las empresas. <http://www.etsc.eu/PRAISE.php>

700.000 por accidentes en jornada, según el Instituto Nacional de Higiene en el Trabajo (INSHT).

Además de la promoción de la prevención, el INSHT está llevando a cabo el Programa de Inspección 2010-11 que afecta a unas 400 empresas en las que se comprobará la inclusión de la seguridad vial en el plan de riesgos laborales, la gestión de los desplazamientos y del parque de vehículos, la vigilancia de la salud y el análisis de los accidentes.

Según Adrián González, subdirector de Prevención de la Inspección de Trabajo, “no solo es cuestión de sancionar. Lo que se busca es que las empresas vean que pueden hacer mucho más. Que prevenir no depende solo de los demás”. ♦



El sector agrario es, junto con el de construcción, donde más muertes laborales viales hay.





Para saber
todo sobre tráfico
y seguridad vial...

¡NOSOTROS!



- La mejor información
- Lo último en legislación
- Lo más novedoso en movilidad
- Las mejores investigaciones
- Los mejores especialistas
- Amena, útil, para todos...

SUSCRÍBETE
SOLO
8,25€
AL AÑO
(SEIS NÚMEROS)

Por teléfono: 91 339 62 75. Por fax: 91 339 63 39
Por e-mail: suscriptorestrafico@tpiedita.es
Por correo: TPI Edita. Avda Manoteras, 26. 3ª plta.
20050. Madrid

(Editada por la DGT)

Iberoamérica “arranca”

Más de 300 personas mueren cada día en Iberoamérica en accidentes de tránsito. La siniestralidad vial no sólo afecta a sus vidas, también a sus economías. Los gobiernos y la sociedad han comenzado a actuar.

Marian GARCÍA RUIZ

Infografía: **DLirios**

Los gobiernos de Iberoamérica han comenzado a impulsar políticas nacionales, inversiones y esfuerzos para poner fin a los accidentes de tráfico, una lacra social que acaba con la vida, cada día, de 300 personas y provoca heridas a unas 14.000. España, que ha logrado reducir su cifra de muertos en más de un 50% en menos de 10 años, se ha convertido en un referente y colabora con los diferentes países en este proceso. Según el jefe del Departamento para las Relaciones con Iberoamérica de la Dirección General de Tráfico, Antoni Riu, están empezando a caminar: “La preocupación por la seguridad vial hasta hace pocos años era muy escasa. Afortunadamente, la realidad está cambiando y se empieza a introducir en las agendas políticas. El crecimiento económico que se vive en muchos países también les permite dedicar más recursos a combatir los accidentes”.



A esta vía en Bolivia se la conoce como “la ruta de la muerte”.

SU TASA DE MORTALIDAD, 15 MUERTOS POR CADA 100.000 HABITANTES, DUPLICA LA MEDIA EUROPEA

Algunos países han creado

organismos que afrontan la seguridad vial a nivel global, como la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina o la Unidad Nacional de Seguridad Vial de Uruguay. Otros, como Costa Rica, reali-

LICENCIAS, poco rigor

Todos los países afirman realizar pruebas teóricas y prácticas para otorgar una licencia, aunque su cumplimiento es desigual.

zan la mayor inversión per cápita en seguridad vial del continente, el triple que la de EE. UU., por ejemplo.

En 2009, los responsables de Tráfico de Iberoamérica acordaron unificar sus criterios sobre licencias de conducir y crear un Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial. Y se puso en marcha la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas. Según su presidenta, Jeanne Picard, “las asociaciones en Iberoamérica son pocas y la mayoría no tiene medios ni voz, y eso es lo que queremos: que a través de la unión surja la fuerza y nos empiecen a oír”.

FALTA INFORMACIÓN. La recopilación y estudio de los

datos es uno de los principales problemas a los que se enfrentan. Hay países que contabilizan los muertos a 30 días. Pero otros sólo los cuentan “in situ” o a 24 horas; y los hay que utilizan la Base de Defunciones, las estadísticas policiales o las del poder judicial.

El estudio de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) dependiente de la OMS, que se dio a conocer en 2009, constituye unos de los principales refe-

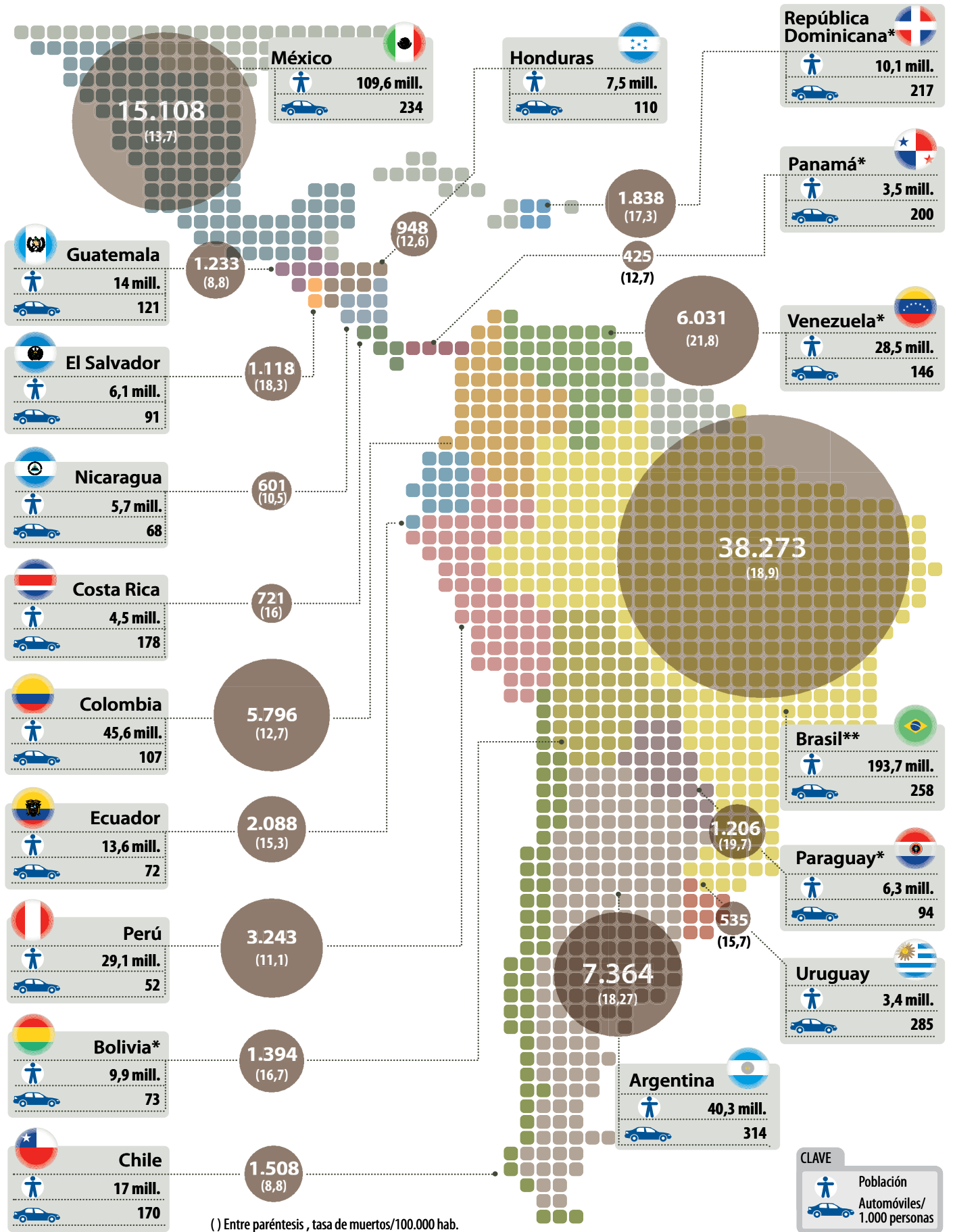
VELOCIDAD, pocos cumplen

El 57% de los países tienen un límite de 50 km/h o menos en las zonas urbanas. Pero solo Brasil, Costa Rica y Panamá dicen cumplirlo.

CASCO, con excepciones

Todos cuentan con legislación, pero su uso generalizado se impone en el 71%. Y solo la mitad cuenta con homologación de cascos.

La siniestralidad, país a país



CLAVE
 Población
 Automóviles/1.000 personas

● **Número de fallecidos en 2009.** Datos DGT proporcionados por países. (*) OPS (2006-07) (**) Mº Salud (2008)



Menos del 25% de países subvenciona el transporte público.

OPS



Los ciclistas son el segundo grupo más vulnerable.

OPS

rentes para analizar la situación de la siniestralidad vial en Iberoamérica y a él haremos referencia a lo largo de este reportaje, si bien, los datos globales que se manejan solo nos aproximan a la situación real.

EL DOBLE QUE EUROPA. En esta aproximación, se habla de 110.000 a 120.000 muertos cada año por accidentes de tráfico. Con una población de 575 millones de habitantes y 100 millones de automóviles. La tasa de mortalidad es de 15 muertos por cada 100.000 habitantes, el doble que la media de la UE, que cuenta con una población de 500 millones y un parque automovilístico tres veces mayor.

En España, la tasa es de 6 fallecidos por cada 100.000 habitantes. Según Antoni Riu, la situación iberoamericana es equiparable a la española en los años 80. *“Tienen un largo camino por delante. A veces quieren correr demasiado y copiar lo último que ha ido bien en España, como el Permiso por Puntos. Sin tener en cuenta que hacen falta requisitos que no siempre cumplen”.*

No todos con CINTURÓN

A excepción de Bolivia, todos tienen leyes sobre uso del cinturón, aunque solo es obligatorio para todos los ocupantes en el 60%. En Venezuela, por ejemplo, solo es aplicable al conductor.



En algunos países, como Chile, los peatones son el 40% de las víctimas mortales.

PAHO. D. Spitz

por su rigor. Freddy Ponce, ex-secretario de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile y consultor en Transporte y Seguridad Vial, lo considera el principal problema a abordar: *“La licencia es vista como un derecho que se obtiene al*

cumplir cierta edad y, en algunos casos, tras pagar un curso que, por cierto, las personas no hacen o, si lo hacen, son de dudosa calidad”.

La Carta Iberoamericana sobre Licencias de Conducir, aprobada en 2009, y en proceso de implantación, ha venido a unificar criterios sobre los tipos de licencias, los conocimientos que deben acreditar y las pruebas que se deben superar. La situación está empezando a cambiar.

GRUPOS VULNERABLES. Según refleja las conclusiones del estudio de la OPS, *“una alta proporción de los lesionados en el tránsito son usuarios vulnerables, los peatones en primer lugar. Unos usuarios que casi siempre coinciden con su condición de pobreza, reciente migración a las ciudades y desigualdad social”.* En

La mitad sin SILLITA

La mitad de los países no dispone de legislación que obligue a usar sillitas a los menores. Y solo Costa Rica refleja, además, un cumplimiento satisfactorio.



LATIN NCAP

Automóviles poco seguros

LatinNCAP, un organismo similar a EuroNCAP, realizó el pasado año su primer examen para comprobar la seguridad de los automóviles comercializados en América Latina y el Caribe. Los nueve modelos más populares fueron sometidos a un test de impacto frontal a 64 km/h. Los resultados no fueron demasiado alentadores: solo uno obtuvo cuatro estrellas y ninguno consiguió más de dos en las medidas de seguridad para proteger a los niños.
 Más información: www.latinncap.com/_es/



En Colombia, el 40% de los muertos son motoristas.

OPS



Muchos PEATONES

El 30% de los fallecidos en accidente de tráfico en Latinoamérica y el Caribe son peatones. En Chile son el 40%.

tes de tránsito que son la primera causa de muerte de 14 a 29 años”.

Desde el punto de vista de la formación –asegura– se debe mejorar muchísimo: “Se enseña poco cómo comportarse a peatones y conductores, hay que corregir esa falta de formación. Y ser más estricto para manejar un coche; se necesitan estándares de evaluación más altos y medidas más estrictas de sanción para mejorar el comportamiento vial de los jóvenes”. Pero, según Ravinet, no es el único aspecto a mejorar: “En Iberoamérica hay carreteras peligrosísimas en todos los países”.

MALAS CARRETERAS. El Programa Internacional de Valoración de Carreteras (IRAP) es una organización sin ánimo de lucro que promueve la construcción de vías más seguras. En Latinoamérica y el Caribe han inspeccionado más de 10.000 kilómetros de vías.

Según el director ejecutivo de IRAP en la zona, Julio Urzúa, “falta muchísimo por hacer, hay una distancia muy grande con respecto, por ejemplo, a la UE, pero es una gran oportunidad”. Y no es solo una cuestión económica, asegura Urzúa:

“Se necesita una utilización inteligente de los recursos. Hay medidas de ingeniería de bajo coste que tienen una repercusión de alto impacto”. Del 8 al 13 de mayo, México acogerá el X Encuentro de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial y el II Encuentro Iberoamericano y del Caribe. Y el 11 de mayo, se lanzarán los actos de la Década de Acción por la Seguridad Vial proclamada por la ONU. ♦

sables de Tránsito y Seguridad Vial y el II Encuentro Iberoamericano y del Caribe. Y el 11 de mayo, se lanzarán los actos de la Década de Acción por la Seguridad Vial proclamada por la ONU. ♦

SIN LEYES integrales

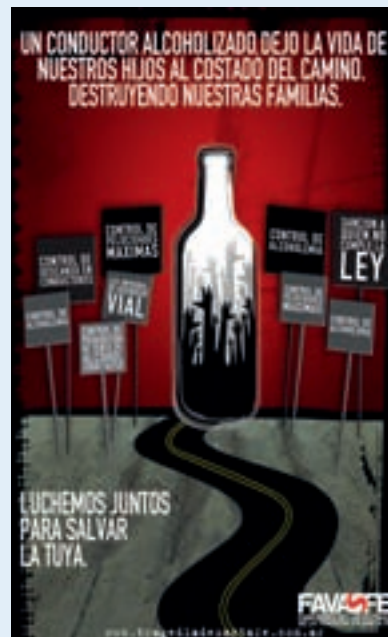
Ningún país cuenta con leyes integrales de los cinco factores de riesgo: alcohol, cinturón, velocidad, casco y sillitas.



los países de la Región Andina y el Cono Sur, más del 50% de las víctimas mortales son usuarios vulnerables. En cuanto a los peatones, son en torno al 30% de los fallecidos, aunque hay zonas –como la Andina, formada por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela–, donde constituyen el 43%.

La siniestralidad de los motoristas es también un problema creciente y, sin embargo, el uso del casco es aún escaso. En Colombia o Uruguay, cuatro de cada diez fallecidos en accidente son motoristas (según datos proporcionados a la DGT en 2009) y el uso del casco se sitúa entre el 70 y 50%, respectivamente. En Argentina, el uso es inferior al 15%, según el informe de la OPS.

Otro grupo especialmente vulnerable es el de los jóvenes. Para Eugenio Ravinet, secretario de la Organización Iberoamericana de Juventud, “cuando hablamos de siniestralidad vial, hablamos de juventud. Ellos son las primeras víctimas de los acciden-



Las víctimas se mueven

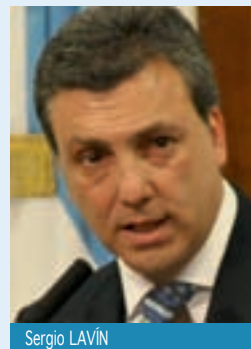
La asociación argentina “Tragedia de Santa Fe” se fundó tras un accidente ocurrido en 2006 en el que murieron 9 estudiantes y una profesora. Sergio Lavín, padre de una víctima y portavoz de esta asociación, contesta a nuestras preguntas:

- **¿Cuáles son los principales problemas de Iberoamérica desde el punto de vista de la seguridad vial?**

- Por el lado estrictamente vial, existe un alto consumo de alcohol, autos modernos que circulan a gran velocidad, algunas rutas en mal estado y, fundamentalmente, la falta de controles por parte de las autoridades policiales.

- **¿Qué papel jugáis las asociaciones de víctimas?**

- Se nos tiene en cuenta, se nos consulta...



Sergio LAVIN

Nuestra asociación fue la encargada de reunirse con el ex presidente Néstor Kirchner y crear un Convenio Federal que fue el inicio de la Ley que crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

- **¿Qué medidas reclamáis al Estado?**

- Controles de alcoholemia sistemáticos, licencia de conducir unificada en el país, un registro de antecedentes de tránsito unificado así como de infracciones. Muchas cosas han comenzado a realizarse, pero llevará tiempo incorporarlas.





Nace un símbolo

La «placa» amarilla es el nuevo símbolo mundial de la seguridad vial y la imagen de todas las iniciativas del Decenio de Acción 2011-20. Para promoverlo, la web www.decadenofaction.org ofrece información e invita a utilizar el distintivo con el siguiente eslogan: «Llévalo. Cree. Actúa»

★ El 90% de los accidentes se producen en países de bajos ingresos y la mitad de las víctimas son usuarios vulnerables: peatones, ciclistas y motoristas.

★ Si no se adoptan medidas eficaces, en 2030 los accidentes causarán el doble de fallecimientos (2,4 millones).

★ Los accidentes cuestan 500.000 millones de dólares anuales, del 1 al 3% del PIB de los países.

Make roads safe

11 de mayo

Comienza la Década de la Seguridad Vial

La Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-20, proclamada por la Asamblea de Naciones Unidas, dará comienzo oficialmente el próximo 11 de mayo con la presentación de medidas y actuaciones en una veintena de países de todo el mundo.

La ONU ha realizado un Plan Mundial para guiar a los países en sus respectivas estrategias.

En la web oficial del Decenio se puede consultar el plan completo y el calendario de actividades en todo el mundo.

www.who.int/roadsafety/decade_of_action

★ Según el informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial de la OMS, los accidentes de tráfico provocan una media de 3.000 muertes diarias. En total 1.200.000 fallecidos cada año. De ellos, según UNICEF, 260.000 son niños.



Sevilla, capital mundial de la bici

Velo-city, el mayor evento mundial sobre la bicicleta como medio de transporte urbano, se celebró en Sevilla el pasado marzo bajo el lema "El ciclo de la vida". Mil congresistas de 45 países intercambiaron información y experiencias. Organizado por la Federación de Ciclistas Europeos, Velo-city ha recorrido en 30 años ciudades como Londres, Barcelona, París, Bruselas o Copenhague. En esta ocasión ha sido Sevilla, donde 60.000 personas utilizan la bici a diario.



UE



Luces de día

Desde el pasado 7 de febrero, en la UE todos los turismos deben salir de fábrica con luces diurnas que se enciendan automáticamente al poner el motor en marcha, según una Directiva aprobada por la Comisión Europea para mejorar la seguridad vial. La norma afecta también a las furgonetas pequeñas de transporte y en agosto de 2012 se extenderá a los autobuses y camiones. Estas luces consumen, además, un 30% menos que la luz corta convencional.

FRANCIA



Antes de montarlo, aprende a dominarlo

Desde el pasado 1 de enero, los titulares del permiso B que quieran empezar a conducir una motocicleta de 50 a 125 cc deben recibir 7 horas de formación específica. Las escuelas o asociaciones autorizadas proporcionarán esta formación. La campaña "Antes de montarlo, aprende a dominarlo" cuyo cartel reproducimos, divulga esta medida. En diez años, los motoristas en Francia han pasado de ser el 9% de las víctimas mortales al 28%.

Un retrovisor para el pasajero

No es tan raro en ciudad que motos y bicis choquen con las puertas de taxis y otros vehículos cuando éstas se abren para que descendan pasajeros. Un inventor español ha diseñado un pequeño espejo –colocado en el pilar que separa las puertas traseras y delanteras– que hace visibles a estos vehículos y evitará muchos accidentes.



Un pequeño espejo convexo permite al pasajero ver si viene alguien y bajar con tranquilidad.

J. M. M.

Foto: Luis ROS

En 2002, Luis Ros sufrió un aparatoso accidente de tráfico. Una mujer abre la puerta para apearse de un taxi en una céntrica calle de Barcelona justo en el momento en que él pasa a su lado circulando con su moto. El impacto le llevó varios días en el hospital, aunque finalmente apenas hubo consecuencias físicas. “La imagen que recuerdo del accidente –explica Luis Ros– es la de la mujer diciendo: ‘Lo siento. No te he visto’ una y otra vez”.

Cinco años después, en 2007 y en Madrid, fue Luis Ros quien, al bajar de un taxi, casi se lleva por delante a una moto con la puerta del mismo. “Tras coger el abrigo y el maletín pregunté al taxista ‘¿puedo bajar?’ En ese momento pasó junto a mi puerta una motorista y me vino a la cabeza lo que me había dicho aquella señora ca-

si en estado de shock: “Lo siento, hijo; no te he visto””.

Ahora, con la Medalla de Oro de la Feria Internacional de Inventos de Ginebra (Suiza) a sus espaldas, Luis Ros ha plasmado su preocupación en un pequeño espejo convexo que, colocado en el pilar entre la puerta delantera y trasera del coche, permite al pasajero que se disponga a bajar ver la llegada de un vehículo (moto, bici, coche...) o un peatón, evitando uno de los accidentes urbanos más ‘clásicos’: aunque no hay muchos datos, en EE.UU. los choques de ciclistas contra puertas abiertas de vehículos detenidos oscilan entre el 5 y 16% de los accidentes.

A falta de que estos dispositivos se integren ‘de serie’ en los coches –Luis Ros está en conversaciones con Seat, Audi, Volvo y Skoda–, colocar el Retrovisor de Seguridad Integrado es sencillo (se fija con un adhesivo de su parte trasera) y el coste, mínimo (a la venta por menos de 20 €), “con un gran valor añadido en términos de seguridad vial, protección de los pasajeros y ahorro económico”. Cabe recordar que una víctima con tetraplejía por accidente de tráfico se indemniza con más de un millón de euros.

De hecho, el Servei Català de Transit anunciò en junio pasado que distribuiría 20.000 de estos retrovisores a los taxistas catalanes para evitar este tipo de accidentes. ♦

www.trsi.es

Visto bueno de los diputados

La Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados aprobó por unanimidad una proposición no de ley para instar al gobierno a estudiar la reducción de accidentes de este tipo “y para que el Consejo Superior de Seguridad Vial estudie la viabilidad del retrovisor de seguridad integrado para el colectivo de vehículos en los que, por su uso urbano, sea aconsejable”.

TODAS LAS CLAVES PARA
ELEGIR LA PÓLIZA DEL COCHE
SEGÚN SUS NECESIDADES

El mejor seguro

¿Me conviene tener un seguro a “todo riesgo” o es suficiente “a terceros”? ¿Con franquicia en el primer caso o, si elijo el segundo, incluyo extras como lunas, robo o incendio? ¿Da igual en qué compañía? Con la ayuda de expertos, le explicamos la ‘letra pequeña’ y le facilitamos las pautas para elegir lo mejor.

José Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Además del seguro obligatorio, al que están obligados todos los vehículos, el usuario puede elegir entre múltiples coberturas voluntarias como lunas, robo, cerraduras, daños propios, retirada de carné, defensa jurídica... La otra opción se conoce como “todo riesgo”, en la que, además de la responsabilidad civil obligatoria, se incluyen los daños propios al vehículo.

Según los expertos consultados, no es sencillo elegir o recomendar una modalidad de seguro, pero es evidente que debe estar condicionado al tipo y antigüedad del vehículo, uso, profesión del conductor, zona de circulación, etc. Una buena opción para el usuario es acudir a un mediador de seguros. Según Pedro Martínez, corredor de seguros



Busque, compare... y elija la compañía de seguros que mejor se adapte a sus necesidades.

A PARTIR DEL CUARTO AÑO PUEDE INTERESAR APLICAR UNA FRANQUICIA A SU SEGURO “TODO RIESGO” PARA REBAJAR LA PRIMA

independiente, “*la intervención del mediador no supone un mayor costo para el asegurado, y es obvio que contar desde el principio y a lo largo de toda la vida de la póliza con el asesoramiento de un profesional es un valor añadido para el interesado, pues son numerosas las posibles vicisitudes y todas ellas se resuelven antes y mejor con la ayuda del mediador profesional*”.

Manuel Rabassa, de la asociación de peritos APCAS, también aconseja que se acuda a un profesional para decidir el tipo de seguro que mejor se adapte a nuestras necesidades reales. “*La modalidad más contratada es la de ‘todo riesgo’, ya sea con o sin franquicia, y es el producto que*



Radiografía del seguro del automóvil

- ✓ En la actualidad hay **65** aseguradoras del automóvil y cerca de 29 millones de vehículos asegurados.
- ✓ Además del seguro obligatorio, el **90%** tiene alguna cobertura voluntaria (las más extendidas son defensa jurídica y lunas); y un tercio tiene la mayoría de las coberturas voluntarias.
- ✓ Cada año se tramitan **13** millones de coberturas que corresponden a **2,5** millones de accidentes de tráfico; **1,9** millones son golpes de chapa, sin heridos, entre dos o más vehículos.
- ✓ El volumen de las primas en 2010 fue de **11.526** millones de euros.
- ✓ En 2009 solo resultó procedente el **29%** de las reclamaciones; el resto fueron intentos de fraude.

ofrece las mayores garantías sobre daños en el vehículo, sea cual sea su causa, y una garantía a valor de nuevo que en la mayoría de las compañías, es de dos años en caso de pérdida total". Esto, según Rabassa, garantiza la recuperación de la inversión hecha en un vehículo en caso de pérdida total, tanto por siniestro como por robo.

LOS NUEVOS, A TODO RIESGO.

En eso coincide con el corredor Pedro Martínez, para quien "durante los tres primeros años es aconsejable tener el vehículo asegurado a "todo riesgo"; las dudas surgen a partir del cuarto año, porque, en caso de siniestro, la indemnización es la del valor venal (su precio considerando antigüedad y desgaste) y habría que plantearse otras alternativas para reducir el coste de la póliza". También la asociación de usuarios ADICAE recomienda en su guía un seguro a "todo riesgo" para los coches nuevos, "pero, por su alto



Si su vehículo tiene más de cuatro años, puede que no le interese tenerlo a "todo riesgo" .

Lo que no está cubierto

Las exclusiones de coberturas voluntarias deberán figurar expresamente en la póliza y suelen referirse a:

- Conducir en estado de embriaguez o bajo influencias de drogas.
- Superar el número máximo de personas

transportadas, el peso máximo autorizado, o la medida de los objetos.

- La omisión del deber de socorro.
- La participación en carreras, apuestas o desafíos.
- Conducir sin carné o hacerlo por vías no aptas.

● Los daños causados por vehículos agrícolas e industriales en labores propias de su trabajo.

● Los daños por inundación, terremoto, erupción volcánica, tempestad ciclónica atípica, caída de cuerpos siderales y aerolitos, terrorismo, motín, tumulto popular, hechos o actuaciones en tiempos de paz de las fuerzas armadas o de cuerpos de seguridad del Estado, etc.

● En caso de robo, la póliza no cubre el hurto cuando se dejan las llaves puestas.



El seguro obligatorio puede complementarse con cob...

coste, no es aconsejable pasados dos años, ya que rara vez a partir de entonces se cubre el 100% por la pérdida del vehículo”.

Pero no todos los expertos comparten el mismo criterio. Para Manuel Rabassa, existe la mentalidad colectiva de que, a medida que un vehículo envejece y se deprecia su valor en el mercado, ya no es necesario el mantener una póliza que cubra los daños propios y, en la mayoría de los casos, se cambian la póliza “a terceros” con las garantías opcionales de lunas y robo. *“Creo que es un error, ya que, en caso de siniestro con culpa, la reparación del vehículo corre por nuestra cuenta; y si bien la prima del seguro, con las bonificaciones que aplican las aseguradoras, decrece, el importe de la reparación aumenta cada año, independientemente de la antigüedad del vehículo”.*

CON FRANQUICIA, MÁS BARATO. En cualquier caso, se puede reducir el coste del seguro sin mermar demasiado las

ADEMÁS DE EN EL PRECIO, EL USUARIO DEBE FIJARSE EN LA CALIDAD DEL SERVICIO QUE PUEDA OFRECER LA ASEGURADORA

¿Puede coger mi coche otro conductor?

La mayoría de las pólizas de seguros están individualizadas para ofrecer las mejores condiciones posibles y se ajustan al perfil de riesgo del conductor. Algunas compañías permiten que el conductor no sea el habitual, pero exigen que tenga un perfil similar, por ejemplo una determinada antigüedad en el carné o una edad mínima. Si el vehículo lo va a conducir habitualmente más de un conductor, conviene comunicárselo a la aseguradora; aunque ésta, según el caso, podría aumentar el importe.

coberturas aplicando una franquicia. Se trata de una cantidad de dinero, acordada previamente, que el asegurado tendrá que pagar por la reparación de su coche o que dejará de cobrar en caso de derecho a indemnización. Según Javier Fernández, de UNESPA, patronal de las aseguradoras, *“es una manera de abaratar el precio de los seguros más completos y cada vez es más demandada por los clientes: a cambio de una pequeña cantidad que tiene que financiar el asegurado en caso de accidente, el precio del seguro disminuye”.*

Para Fernando Ponce, uno de los responsables del portal de buscador de seguros www.arpem.com, la franquicia puede ser interesante en un seguro a “todo riesgo”, en especial para los conductores responsables que no suelen dar muchos partes, ya que no utilizarán el seguro y se ahorrarán un dinero. En cambio, considera que no conviene aplicar una franquicia sobre coberturas como robo, incendio y lunas.

“No se debe actuar con engaño”

La contratación de cualquier tipo de seguro requiere una labor de información básica, tener en cuenta que no existen productos homogéneos y que caben importantes diferencias entre productos. Por eso es recomendable la asistencia de un profesional, como un agente o un corredor de seguros que tienen conocimientos profundos del mercado.

El vehículo puede tener otras coberturas, además de la obligatoria de responsabilidad civil, como son los daños al propio vehículo,

el robo, el incendio, la asistencia en viaje o la defensa jurídica. En estas garantías pueden observarse diferencias entre productos de la misma compañía de seguros o con otras compañías. De ahí la importancia de conocer bien el seguro que se contrata. Y no se debe actuar con engaño –sino declarar, por ejemplo, quién conduce habitualmente–, porque puede haber problemas para asumir las indemnizaciones en caso



de siniestro.

Las actuales circunstancias económicas y de siniestralidad presentan dificultades para la contratación de personas con escasa experiencia en la conducción o menores de 25 años, pero existen opciones que permiten la declaración de la conducción compartida y que puede incidir en el precio, aunque la mejor manera de evitar problemas es que exista una concienciación de la responsabilidad que supone la conducción.

() Secretario General del Consejo General del Colegio de Mediadores de Seguros.*



erturas voluntarias como lunas, robo o incendio.

Primas iguales para distinto sexo

El precio de los seguros será el mismo para hombres y mujeres a partir de diciembre de 2012, según una sentencia del Tribunal de Justicia Europeo. Hasta ahora, las aseguradoras ajustaban el precio a partir de un cálculo de probabilidades de riesgo y, al parecer, las estadísticas indican que ellas tienen menos siniestralidad. Además del sexo, para calcular el seguro las compañías tienen en cuenta factores como la edad, experiencia como conductor, años de carné, ámbito geográfico, estado civil, historial de siniestros, en qué compañías ha estado asegurado... Y, por supuesto, la marca y modelo del coche, potencia, tipo de combustible, antigüedad... No obstante, un mismo perfil de cliente puede dar lugar a precios distintos. Por ello, lo aconsejables es comparar diferentes ofertas y fijarse bien en la relación calidad del servicio/precio.



Fíjese en el precio, solvencia e infraestructura de la compañía y comodidad de reparación.

Otra alternativa para reducir el importe de la póliza es contratar un seguro “a terceros” que incluya coberturas como incendio, robo, lunas y asistencia en viaje; a las que Pedro Martínez añadiría la de “pérdida total”, que supondría la indemnización del valor venal en el caso de que los daños del vehículo se consideren siniestro total. Incluso, el mencionado experto plantea que, si se trata de un vehículo de gama alta, se debería mantener el seguro a “todo riesgo” por encima de cuatro años de antigüedad del coche, aunque se le aplique una franquicia, “ya que el coste de las piezas y de los repuestos, en caso de siniestro, es elevado en estos coches”. ♦

Conducir en tiempos de crisis

Cuando una persona sufre una situación económica desfavorable o pierde su empleo, su capacidad de atención y respuesta a las necesidades del tráfico es menor y, probablemente, sea mayor el menosprecio por su vida. Pero cuando crecen el desempleo y las dificultades económicas, la mortalidad por tráfico tiende a disminuir: se conducen menos kilómetros y de modo más económico y seguro.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE

Dirección General de Tráfico

F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ

Universidad de Valladolid

No resulta baladí hacer unas reflexiones sobre cómo la crisis económica puede afectar a nuestra salud en el sentido amplio del término, y a nuestra salud vial de modo específico.

El desempleo y la pérdida de ingresos económicos se asocian en muchos estudios a un incremento en la mortalidad. El estrés por los problemas económicos y falta de empleo, asociados a la actual situación de crisis, provocarán un incremento de trastornos mentales y suicidios en los próximos años, según alertó la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 2008. En palabras de su directora, Margaret Chan, *“los gobiernos deben hacer de la salud mental una parte fundamental de la salud”*.

Los problemas económicos y el paro incrementan las enfermedades cardiovasculares y el consumo abusivo de alcohol u otras drogas.

La inestabilidad emocional, el menoscabo cognitivo y el deterioro en la atención pueden poner en peligro la seguridad de la conducción. Cuando una persona sufre una situación económica desfavorable, o ha perdido su empleo, su capacidad de atención y respuesta a las necesidades del tráfico es menor y probablemente el menosprecio por su propia vida sea mayor. Pero a nivel de las poblaciones a

Con preocupaciones al volante

- No deje de consumir los medicamentos que le hayan prescrito hasta el momento.
- Si consume más medicamentos o cree que necesita más fármacos, consulte al médico: él le ayudará. La solución nunca es tomar más medicamentos.
- Muchos profesionales de la salud le pueden ayudar. Acuda a ellos para aminorar el malestar físico o psíquico que siente y controle sus enfermedades.



- Si le preocupan otros problemas, sepa que se fatigará con más facilidad, que tal vez duerma peor y que puede tener más trastornos físicos. Conduzca con precaución, descanse cada hora y media de conducción y no viaje a ser posible en los momentos de mayor peligro, de noche, con mal tiempo o si se encuentra cansado.
- Ningún estimulante aumenta la seguridad al volante. No consuma drogas ni alcohol: no cambiarán la realidad de lo que le rodea cuando conduce. Hoy conocemos bien el riesgo de conducir tras consumir cocaína o cannabis.
- La conducción sin atención o con exceso de riesgo no sólo le hará daño a usted. Piense en los demás, en todos los que le rodean.

menudo las cosas suceden de manera diferente. Hay evidencia de que el desempleo se relaciona inversamente con la mortalidad por tráfico. Cuando crecen el desempleo y las dificultades económicas, la mortalidad por tráfico tiende a disminuir. La razón se relaciona con el hecho conocido de que las situaciones económicas desfavorables se acompañan de menor exposición a la circulación vial: se conduce menos kilómetros y de modo más económico y, por ende, más seguro. De hecho, cuando se ofrecen datos de mortalidad ponderados con la exposición, esta reducción desaparece. Claro que es preciso disponer de buenos datos de exposición.

De manera opuesta, cuando las cosas económicas van bien, la mejora en la renta per cápita se asocia a una elevación en la mortalidad por tráfico, como pone de manifiesto un reciente estudio en países de la OCDE. Pero esta asociación puede cambiar cuando los gobiernos ponen en marcha medidas específicas que reduzcan la siniestralidad vial o la mortalidad por tráfico. A pesar de los vaivenes que origine en la mortalidad la crisis o la bonanza económica, es un hecho cierto y bien conocido que los países con mejor situación económica tienen menos siniestros y siniestros con menos muertos y heridos graves que los más pobres.

Es lógico pensar en nuestros problemas económicos. Conducir es una actividad cotidiana, pero necesita cuidado y precaución máxima. En tiempos de crisis la atención en lo que nos rodea más de cerca puede ser menor. Y los daños que puede ocasionar una colisión de tráfico en nosotros y en quienes nos rodean puede durar mucho más y ser más trascendente que los daños de la economía, donde ya vendrán tiempos mejores.

Y no olvide: *“No llega el que nunca cae, sino el que siempre se levanta”*. ♦

YA RUGEN LOS MOTORES

FÓRMULA 1



Alonso: Dura lucha por el tercer título

■ Vettel, con Red Bull, el enemigo a batir ■ Los neumáticos se convierten en los grandes protagonistas

MOTOCICLISMO



El año más difícil para Lorenzo

■ Stoner y Pedrosa parten como favoritos ■ Marc Márquez salta a Moto2

Los motores ya rugen en los circuitos, los mundiales de 2011 han comenzado. Los acontecimientos políticos (revueltas en Barheim) y las catástrofes naturales (el seísmo de Japón) han marcado el inicio de la temporada. En motociclismo —aunque es difícil que se repita el triplete de la pasada

temporada: Lorenzo, Elías y Márquez se proclamaron campeones en sus respectivas categorías—, Jorge Lorenzo, Dani Pedrosa y Nico Terol parten como favoritos. En Fórmula 1, Alonso tiene toda la presión para conseguir su tercer título, siempre que Vettel se lo permita.

Duelo Alonso-Vettel

Parece que los nuevos neumáticos Pirelli van a ser la clave para acceder al podium esta temporada 2011, en la que Fernando Alonso cumple una década desde que debutó en la F1, y en la que tiene la máxima presión para ganar su tercer título mundial. El duelo Red Bull/Ferrari, o lo que es lo mismo, Vettel/Alonso, está servido.

M. LÓPEZ

Después de que los acontecimientos políticos hicieran necesaria la anulación de la cita en Abu Dhabi (Barhein), la temporada 2011 de F1 comenzó en Australia. La clave, en opinión de todos los expertos, va a estar en los neumáticos. La llegada a la F1 de Pirelli, con unos neumáticos más blandos y con unas carcasas diferentes a las que utilizó Bridgestone el pasado año, ten-



rá a tener el número 5, el mismo dorsal con el que ganó su primer Mundial— este es su segundo año en Ferrari y la presión es máxima. Después de los errores que el año pasado le arrebataron el título en el último momento, todos están de acuerdo: Alonso debe ganar su tercer título mundial. Ferrari ha puesto en sus manos el 'F150', un monopla-za que durante la pretemporada ha demostrado un nivel muy alto. Pero tiene que contar con el permiso de Red Bull y frenar su dominio, porque el actual campeón Sebastian Vettel

—quien ha renovado su contrato con los 'toros rojos' hasta finales de 2014— se lo va a poner muy difícil. Sin olvidar a McLaren y a Hamilton, a pesar de los problemas que su coche ha tenido hasta

ahora, pero que se verá muy reforzado con la llegada a la escudería británica de Pedro de la Rosa, quien seguro ayudará a desarrollar al máximo el potencial del coche.

ALGUERSUARI. Aunque, en segunda línea, Alonso tendrá que tener en cuenta a su compañero de equipo, Felipe Massa, a Webber (el otro toro rojo), a Schumacher, con un Mercedes algo irregular; o a Lotus Renault, aunque sin Kúbica, quien tras el accidente sufrido el pasado mes de febre-

ro en un rally en Italia, tiene muy difícil volver a competir este año.

Por su parte, el otro español en competición, Jaime Alguersuari —el piloto más joven de la actual F1, con 21 años— afron-

drá consecuencias muy importantes en los resultados. Primero, porque los pilotos han tenido que adaptar su estilo a las características del nuevo neumático y el que mejor lo haya conseguido se llevará muchos puntos.

NEUMÁTICOS BLANDOS. Y segundo, porque la menor durabilidad de los Pirelli incrementará las paradas en boxes: se puede llegar a cuatro y parar tres veces será casi lo normal.

Para Fernando Alonso —que vuelve



Los Toro Rosso, son los hermanos pequeños de los peligrosos Red Bull.

Calendario 2011

Fecha	Gran Premio
27 MARZO	AUSTRALIA
10 ABRIL	MALASIA
17 ABRIL	CHINA
8 MAYO	TURQUÍA
22 MAYO	ESPAÑA
29 MAYO	MÓNACO
12 JUNIO	CANADÁ
26 JUNIO	EUROPA
10 JULIO	GRAN BRETAÑA
24 JULIO	ALEMANIA
31 JULIO	HUNGRÍA
28 AGOSTO	BÉLGICA
11 SEPTIEMBRE	ITALIA
25 SEPTIEMBRE	SINGAPUR
9 OCTUBRE	JAPÓN
16 OCTUBRE	COREA
30 OCTUBRE	INDIA
13 NOVIEMBRE	ABU DHABI
27 NOVIEMBRE	BRASIL

* Anulado el GP. de Bahrein, que se hubiera celebrado el 13 de marzo. Pendiente confirmar nueva fecha para final de la temporada.

Los cambios

- **NEUMÁTICOS.** Los Pirelli, muy blandos, sustituyen a los Bridgestone. Utilizan un código de colores según su dureza.
- **KERS.** Este sistema almacena la energía generada al frenar y el piloto puede usarla durante unos segundos (máximo 6,7) cada vuelta para obtener un extra de velocidad.
- **AERODINÁMICA.** Se prohíben los dobles difusores y el conducto F, dos dispositivos que ayudan a arañar centésimas al cronómetro.
- **ALERONES MÓVILES.** Se utilizarán para adelantar cuando un piloto esté a menos de un segundo de otro y solo en los lugares autorizados por el director de carrera.
- **CAJA DE CAMBIOS.** Se usará la misma durante cinco carreras consecutivas, permitiéndose sustituir una sin penalización, siempre que no sea la última carrera.
- **MÁS SUJECCIÓN.** Dos cables fijarán de forma más segura las ruedas, para evitar unos accidentes que el año pasado se multiplicaron.



Jaime Alguersuari, el corredor más joven.

ta su segunda temporada completa en la Fórmula 1 en el equipo de Toro Rosso y lo hace con optimismo y con unas expectativas muy claras: "Atrapar a nuestros rivales directos, que son Williams, Force India y Sauber. Tenemos que luchar con ellos y acabar el campeonato por delante de ellos". ¡A correr! ♦

De la Rosa vuelve

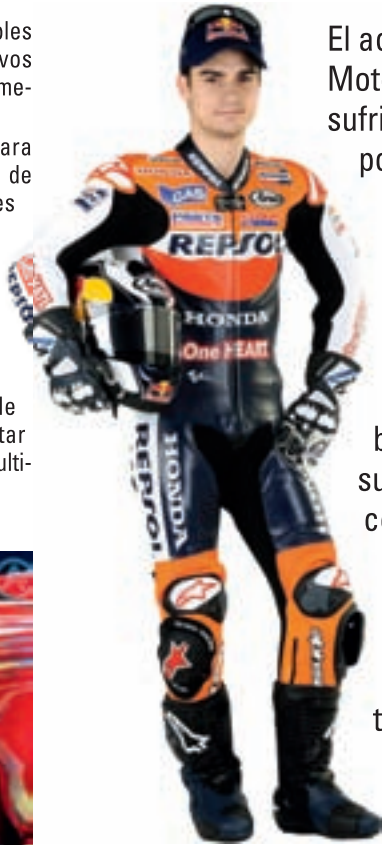
Tras el amargo paréntesis de la pasada temporada, en la que durante unos meses estuvo al volante del BMW de Sauber, y más tarde como probador de la marca de neumáticos Pirelli, Pedro de la Rosa regresa como probador de uno de los grandes: el equipo británico Vodafone McLaren-Mercedes, con el que ya ha trabajado en temporadas pasadas.



MOTOCICLISMO

STONER Y PEDROSA, LOS GRANDES FAVORITOS PARA ARREBATAR EL TÍTULO AL ACTUAL CAMPEÓN

Objetivo: Lorenzo



El actual campeón del mundo de MotoGP, Jorge Lorenzo, va a sufrir mucho esta temporada, porque las Honda de Stoner y Pedrosa son muy superiores, aunque el mallorquín nunca va a dar por perdida la batalla. En Moto2, Simón, el subcampeón de 2010, parte como favorito, y la sorpresa, aunque difícil, puede llegar de la mano del recién ascendido Marc Márquez. En 125 cc, Nico Terol lo tiene todo a su favor.



M. LÓPEZ

El mundial de motociclismo 2011 ya está en marcha. Tras la gloriosa temporada pasada, en la que tres españoles (Lorenzo, Elías y Márquez) coparon lo más alto del podium en las tres categorías, los mundiales de motociclismo de este año se presentan más complicados para nuestros pilotos, que comenzaron a rodar el pasado 20 de marzo en Catar y terminarán el 6 de noviembre en Chesste (el cuarto circuito español, junto con Jerez,

Barcelona y Alcañiz, que acogerá este año un gran premio).

En la categoría reina, el actual campeón del mundo, Jorge Lorenzo, tiene muy complicado revalidar el título: las Hondas van como balas y el australiano Casey Stoner está demostrando que se ha adaptado perfectamente al cambio (el año pasado corría con Ducati). Y, por supuesto, su



A la Yamaha de Jorge Lorenzo le falta potencia.

El último año de 125 c.c.

En esta categoría plagada de pilotos españoles, Nico Terol –que se proclamó subcampeón en 2010–, a los mandos de una Aprilia, tiene todas las papeletas para alzarse con el título de 125 cc, en el que será el último año de la historia del octavo de litro, ya que, a partir de 2012 pasará a denominarse Moto3 y utilizará motores de 250 cc. Terol tiene en casa a su rival más importante: Héctor Faubel, que regresa tras tres años en Moto2. Junto a ellos, Adrián Martín, Efrén Vázquez (que ha conseguido subirse a la Derbi campeona del pasado año y ocupar el puesto del campeón Marc Márquez), Alberto Moncayo, Maverick Viñales, Sergio Gadea, Joan Perelló y Luis Salomón completan la representación española.



Nico Terol aspira a todo.

Yamaha: 50 años compitiendo

Yamaha celebra este año sus 50 años compitiendo en el Mundial de Motociclismo. Comenzó en 1961, en el GP de Francia. Sin lugar a dudas, el piloto que más alegrías le ha dado ha sido Valentino Rossi, que defendió sus colores de 2004 a 2010. Consiguió cuatro campeonatos del mundo, un subcampeonato y dos terceros puestos. Le sigue nuestro Jorge Lorenzo, ligado a la marca japonesa desde 2008, año en el que quedó cuarto, más el subcampeonato en 2009 y el campeonato del pasado 2010.

compañero Dani Pedrosa –aunque todavía lastrado por problemas físicos en su brazo izquierdo–. Pero Lorenzo no se deja amilanar y, a pesar de la falta de potencia de su Yamaha, nadie duda de que no está dispuesto

a hacer concesiones y que llevará la defensa de su trono al límite.

En segunda línea se sitúa el nueve veces campeón Valentino Rossi, con una Ducati que le está dando muchos quebraderos de cabeza, además de los problemas que arrastra tras su operación de hombro. Pero sin olvidar el potencial de ‘Il Dottore’, siempre dispuesto a dar una clase magistral.

Los otros españoles, aunque no serán protagonistas del primer grupo, si pelearán por una digna clasificación. En cabeza, Toni Elías, que regresa a MotoGP tras su exitoso paso por Moto2, donde consiguió el título mundial la pasada temporada, seguido Héctor Barberá

(Ducati) y Álvaro Bautista (Suzuki), que tuvo que ser operado en Catar, tras la rotura de fémur que sufrió durante los entrenamientos de ese gran premio.

MÁRQUEZ, EN MOTO2.

Seis son los aspirantes a ocupar el trono en esta categoría, con el actual subcampeón, el español Julián Simón (Suter) y el alemán Stefan Bradls (Kalex), como los hombres a batir. Destaca, además, el estreno –aunque terminó en el suelo en Catar– del recién ascendido Marc Márquez (campeón de 125 cc en 2010) dispuesto a dar la sorpresa. Para los otros españoles que compiten en esta categoría –Aleix y Pol Espargaró, Esteve Rabat, Axel Pons, Ricard Cardús y Javier Fores– el objetivo es conseguir el máximo de puntos. ♦



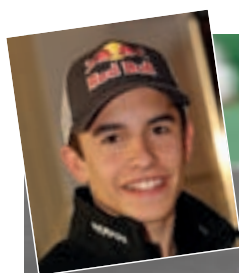
Paris Hilton sobre ruedas

La mundialmente famosa número uno de la prensa rosa, Paris Hilton, ha desembarcado en el mundo de la competición de las dos ruedas: patrocina al equipo Blusens de 125 cc., con dos españoles, Maverick Viñales y Sergio Gadea pisando fuerte.



Calendario 2011

Fecha	Gran Premio
20 MARZO	● CATAR
3 ABRIL	● ESPAÑA
1 MAYO	● PORTUGAL
15 MAYO	● FRANCIA
5 JUNIO	● CATALUÑA
12 JUNIO	● GRAN BRETAÑA
25 JUNIO	● HOLANDA
3 JULIO	● ITALIA
17 JULIO	● ALEMANIA
24 JULIO	● EE. UU.
14 AGOSTO	● REP. CHECA
28 AGOSTO	● INDIANÁPOLIS
4 SEPTIEMBRE	● SAN MARINO
18 SEPTIEMBRE	● ARAGÓN
2 OCTUBRE	● JAPÓN
16 OCTUBRE	● AUSTRALIA
23 OCTUBRE	● MALASIA
6 NOVIEMBRE	● C. VALENCIANA



Marc Márquez, campeón en 125 cc en 2010, puede ser este año la sorpresa de Moto2.

Jorge Lorenzo (Palma de Mallorca, 4 de mayo de 1987) se convirtió en 2010, con sólo 23 años y una larga carrera todavía por delante, en el segundo español en proclamarse Campeón del Mundo de la categoría reina del Mundial de Velocidad. A nivel deportivo se plantea nuevos retos; a nivel personal se toma la circulación con toda seriedad y responsabilidad: recomienda fijarse mucho en las señales, abrocharse bien cinturón y casco, ir bien equipado en la moto y evitar distraerse con la radio o el GPS.

“**Distraerse dos segundos lo significa todo**”

Edu PARELLADA

Fuera de los circuitos, Jorge Lorenzo utiliza el coche por necesidad y aunque de momento no tiene carné de moto (“no lo he necesitado, pero nunca se sabe de cara al futuro”), se acuerda de los motores cuando se le pregunta sobre cómo mejorar la seguridad vial: “Hay que acabar con los guardarraíles. Se



que cuesta mucho dinero, pero hemos de pensar en el bien que haría a un sector enorme en nuestro país. Salvar vidas es lo principal y acabar con los 'quitamiedos' es vital".

- **¿Conduces habitualmente?**

- Sí, aprobé el permiso a los 18 años, tengo coche y lo uso para ir a entrenar todos los días y para ir con los amigos. Pese a todo, no soy un amante del volante: conduzco por necesidad más que por placer.

- **¿Qué vehículo o vehículos tienes?**

- Tengo un Fiat "500" y un BMW "M3".

- **¿Qué precauciones tomas cuando circulas en coche o en moto?**

- En un coche me fijo mucho en las señales de tráfico y, sobre todo, me abrocho el cinturón de seguridad incluso cuando voy sentado atrás. En moto, aconsejo usar el casco, y atárselo bien, ponerse guantes y alguna chaqueta que te proteja de una caída. Los moteros tienen que fijarse todavía más que los demás conductores cuando van por la carretera.

- **Como piloto profesional, ¿cómo crees que afectan a la conducción factores que merman las capacidades del individuo, como cansancio o ingesta de bebidas alcohólicas?**

- En un deportista es imposible que eso ocurra, por lo menos si eres profesional. Nosotros tratamos de descansar las máximas horas posibles, irnos siempre pronto a dormir durante los grandes premios y no beber nada de alcohol. Yo solo bebo agua, los 365 días del año. Me lo puedo saltar en contadas ocasiones.

- **Cuando conduces en el circuito, ¿qué puede significar para ti una distracción de dos segundos?**

- Todo, lo significa todo. Son 45 minutos de concentración total, donde no piensas en nada más que la próxima curva.

- **¿Y manipular un GPS o la radio en carretera abierta puede tener consecuencias similares?**

- Usar un GPS o una radio pueden distraer si se utilizan en marcha. Pero un navegador puede ser de gran utilidad, mientras que la radio sí creo que puede evitar que te des cuenta de lo que ocurre a tu alrededor.

“ Con la potencia de las Honda de Pedrosa y Stoner, y la incógnita sobre la Ducati de Valentino, la verdad es que se presenta una temporada apasionante ”

que cometemos pocos errores, no nos preocupamos por el número de puntos que tenemos.

- **Fuera de los circuitos, ¿has tenido algún accidente?**

- Una vez di un pequeño salto en una rotonda y rompí un poco el guardabarros delantero del Fiat "500" y tuve que llevarlo al mecánico. Pero no fue nada, pude continuar. Accidente de verdad, nunca.

- **¿Alguna sugerencia del Campeón del Mundo para los motoristas que circulan por las carreteras?**

- Siempre precaución. Se corre en los circuitos. En las carreteras o las

- **¿Qué opinión te merece el carné por puntos?**

- Es un buen sistema para castigar a quienes infringen las normas cada dos por tres. En cambio, los



ciudades, el único objetivo es llegar al destino; da igual cuándo.

NÚMERO 1. Una vez conseguido el título de MotoGP con Yamaha –primero para un español desde que la categoría reina del Mundial tiene esta denominación, y segundo, tras el logrado por Crivillé en 1999, en toda la historia del campeonato–, Jorge Lorenzo tiene en 2011 la difícil tarea de defender el número 1. Las claves, tanto para llegar como para mantenerse, son, según Lorenzo, “*mucho regularidad, mucho entrenamiento, una gran moto, un mejor equipo y la suerte*”.

- **En 2010 te has convertido en el segundo español de toda la historia en ganar el Campeonato del Mundo de Motociclismo en la categoría reina. ¿Qué se siente en un momento tan especial?**

- Pues que he conseguido el sueño

“ Acabar con los guardarraíles cuesta mucho dinero, pero hemos de pensar en el bien que haría a un sector enorme en nuestro país. Salvar vidas es lo principal ”

de mi vida, pero que tengo 23 años y quiero seguir, no voy a dejar de marcarme nuevos retos.

- **¿Cuál fue la clave del éxito para lograr el Campeonato del Mundo?**

- Mucha regularidad, mucho entrenamiento, una gran moto, un mejor equipo y la suerte.

- **¿Con qué momento te quedas de esta temporada histórica?**

- Con el triunfo de Jerez y con la celebración del título en Malasia. Fueron mágicos. La carrera final en Valencia fue otro gran momento, porque batí el ré-

cord de puntos. Fue un año en el que quedarse con un momento es casi imposible.

- **¿Cómo has digerido el éxito durante este invierno de descanso?**

- Me ha costado, porque he tenido que acudir a muchos eventos y premios, pero para mí cambian pocas cosas.

- **¿Te has tomado vacaciones?**

- Sí, descansé unos días con mi familia en Mallorca y diez días en Bali a comienzos de año.

- **Durante la temporada, tenéis pocas treguas. ¿Qué te gusta hacer cuando dispones de tiempo libre?**

- Descansar, leer, jugar a la “Xbox”, estar con los amigos... Nada raro, la verdad. Pero lo más importante, no moverme de casa.

- **Una vez con la corona en el bolsillo, ¿cómo te planteas esta temporada de defensa del título?**

- Primero, hay que seguir trabajando para ver cómo llegaremos al primer gran premio. En principio, nuestra moto debe ser competitiva, así que hemos de llegar ambos preparados para seguir luchando por lo más alto.

- **Este año, con la salida de Rossi de Yamaha, serás el número 1 indiscutible del equipo. ¿Qué te parece tu nuevo compañero, Ben Spies?**

- Ben es un gran piloto. Ha sido campeón del mundo de Superbikes y rookie (novato) del año en MotoGP. No es un piloto del montón, tiene talento y estará arriba. Además, es un buen tipo; he tenido la oportunidad de conocerle y creo que podemos llevarnos bien.

- **Posiblemente, tus grandes rivales seguirán siendo Valentino Rossi, Dani Pedrosa y Casey Stoner. ¿Cómo les ves de cara a esta temporada?**

- Las Honda de Dani y Casey tienen mucha potencia y tendremos que estar preparados para ello. La Ducati es una incógnita por todos los cambios que ha realizado, pero al final Valentino siempre está delante. La verdad es que se presenta una temporada apasionante y eso es lo mejor que nos podía ocurrir a los grandes amantes del motociclismo. ♦



La opinión de...

AUTOPISTA

Características

MOTOR:
 Cilindrada: 1.997 c.c.
 Potencia máxima:
 140 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE: Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
 De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag cortina. Anclaje Isofix sillitas infantiles.
 ABS. ESP. Entre otros.

DIMENSIONES:
 Longitud, 4,79 mts.
 Anchura, 2,06 mts.
 Altura, 1,46 mts.

MALETERO: 545 litros.

CONSUMO:
 Urbano, 6,4 l/100 km.
 Carretera, 3,9 l/100 km



PEUGEOT 508 2.0 HDi

piernas (ha pasado de ser el "407" el peor, a estar el "508" con los mejores del segmento), y en un maletero que, como exigen sus rivales, se va por encima de los 500 litros (520 verificados), incluso alojando una rueda de repuesto convencional. Pero no solo se respira más espacio. El empleo de materiales de mayor calidad y fiabilidad, también un equipamiento a la última, aunque se echan en falta sistemas como el avisador de puntos ciegos o de pérdida de carril casi generalizados. Con el motor 2.0 HDi de 140 CV, es un coche muy agradable, con notables prestaciones, confort de marcha y consumo moderado.

COMENTARIO. El nuevo "508" pronto hará olvidar al "407", lógicamente por su modernidad, pero sobre todo por su tamaño, dictado por sus rivales, con el que saldrá deudas pendientes en la marca. Los doce centímetros ganados se reparten en las plazas traseras, que ofrecen un mayor hueco para las

Emisiones de CO2
125 g/km
 Imp. matric. 4,75 %



RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
 ★★★★★
PRECIO:
 A partir de 26.550 €

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Agrado de uso. ✓ Autonomía y consumos. ✓ Comportamiento. 	Estética:8 Acabado:7,5 Habitabilidad: 7,5 Maletero:8 Confort:8 Potencia:7,5 Cambio:8	Aceleración: ..7,5 Consumo: ...8 SEGURIDAD: Estabilidad: .8 Suspensión: .8 Frenos:7 Luces:8	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Frenada en agua. ✓ Cierre de maletero. ✓ Sin Star/Stop en esta motorización..
	NOTA MEDIA: 7,8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,75		

La opinión de...

AUTOFÁCIL

Características

MOTOR:
 Cilindrada: 1.198 c.c.
 Potencia máxima:
 80 CV a 6.000 r.p.m.

CARBURANTE: Gasolina

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
 De serie: Airbags frontales y laterales delanteros.
 ABS+EBD+Asistencia a la frenada.
 Dirección asistida. Entre otros.

DIMENSIONES:
 Longitud, 3,78 mts.
 Anchura, 1,67 mts.
 Altura, 1,52 mts.

MALETERO: 265 litros.

CONSUMO:
 Urbano, 6,1 l/100 km.
 Carretera, 4,3 l/100 km.



NISSAN MICRA 1.2

de los plásticos duros. La postura al volante es cómoda pero solo tiene reglaje en altura y el asiento es un poco alto. La anchura de las plazas traseras es justa y el espacio para piernas es simplemente correcto. Solo está disponible en un motor de gasolina, 1,2 litros y 80 CV, asociado a un cambio manual de 5 velocidades –aunque existe una versión automática– y solo se ofrece con tracción delantera. Presenta una buena respuesta desde muy bajas revoluciones y bajo consumo. Sin embargo, el motor es bastante ruidoso y, además, transmite algunas vibraciones. Se muestra ágil en carreteras de curvas y aplomado en autopista. Por equipamiento, la versión básica no tiene aire acondicionado o ESP, pero ofrece un interesante precio.

COMENTARIO. Se acaba de presentar la tercera generación del "Micra", un urbano que solo está disponible en cinco puertas. Por dentro, cuenta con un salpicadero de diseño sencillo, con pocos mandos y todos bien ubicados. La calidad de acabados es bastante correcta por ajustes –no se aprecian brillos en marcha–, pero abusa

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



RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
 ★★★★★
PRECIO:
 A partir de 10.900 €

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Respuesta del motor. ✓ Precio. ✓ Consumo relativamente bajo. 	Estética:6 Acabado:5,5 Habitabilidad: 5 Maletero:6 Confort:6 Potencia:7 Cambio:7	Aceleración: ..7 Consumo: ...8 SEGURIDAD: Estabilidad: ..7 Suspensión: ..6,5 Frenos:7 Luces:5,5	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Calidad solo correcta. ✓ Espacio en plazas traseras. ✓ Insonorización mejorable.
	NOTA MEDIA: 6,4. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,5		

La opinión de...

MOTOR 16

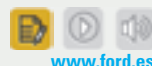
FORD FOCUS 2.0 TDCI

COMENTARIO. El nuevo Ford "Focus", ya en su tercera generación, se ha propuesto poner contra las cuerdas a sus rivales. Llega con un motor optimizado, una imagen fresca, un comportamiento impecable, un equipamiento tecnológico de lo mejorcito y un precio muy competitivo. Cierto que su maletero ofrece algo menos de espacio en relación a la competencia y que la capacidad de su motor desde bajas revoluciones en marchas largas no es tan brillante como sus aceleraciones. El resto son ventajas para este compacto que se conduce con agrado y transmite seguridad y confort al máximo nivel. Su motor TDCi es de los más ahorradores y anuncia, en ciclo mixto homologado, una cifra de tan



Emisiones de CO2
129 g/km
Imp. matric. 4,75 %

solo 5 l/100 km. Mantiene un comportamiento muy seguro gracias a unas suspensiones muy elaboradas, a una nueva dirección con asistencia eléctrica y a unos frenos que responden con cifras por debajo de la media de la categoría.



www.ford.es

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.997 c.c.
Potencia máxima: 163 CV a 3.750 r.p.m.
CARBURANTE: Diesel.
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Sistema protección IPS (airbags delanteros, de rodilla conductor, laterales, de cortina, reposacabezas activos...)
ESP+TC+ EBA. Entre otros.
DIMENSIONES:
Longitud, 4,35 mts.
Anchura, 1,82 mts.
Altura, 1,48 mts.
MALETERO: 363 litros.
CONSUMO:
Urbano, 6,3 l/100 km.
Carretera, 4,2 l/100 km.

✓ Espectacular relación precio-equipamiento.
✓ Comportamiento.
✓ Consumo.

Estética:7
Acabado:8
Habitabilidad: 7
Maletero:7
Confort:8
Potencia:9
Cambio:8
Aceleración: ..8
Consumo:9
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..9
Suspensión: ..9
Frenos:9
Luces:8

✓ Recuperaciones algo lentas.
✓ Maletero justo.
✓ Freno de mano aparatoso.

NOTA MEDIA: 7,9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,75

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
Desde 23.700 €

La opinión de...

COCHE ACTUAL

VOLKSWAGEN JETTA 1.6 TDI

COMENTARIO. Volkswagen mantiene en su gama esta berlina compacta que se acaba de renovar sobre la plataforma del actual "Golf". Con una imagen que le acerca al "Passat" por refinamiento y porte, y se separa, del "Golf" para dejar de ser su variante de tres volúmenes. Cumple en habitabilidad, con plazas traseras generosas con amplitud para las rodillas. Y más aún en el maletero, de más de 600 litros según nuestras mediciones. El salpicadero ofrece una excelente ergonomía, con un diseño discreto y funcional. El ajuste es notable, pero no así la calidad de los materiales, con demasiados plásticos duros que reflejan bastantes brillos. El compromiso entre confort de marcha y comportamiento es notable, pero la suspensión no filtra bien



Emisiones de CO2
123 g/km
Imp. matric. 4,75 %

las irregularidades cuando el firme no es perfecto. El motor 1.6 TDi es agradable y suave, con una buena respuesta a bajo régimen. Los consumos son reducidos. El cambio DSG es el complemento perfecto. Precio algo elevado a pesar de su equipamiento.



www.volkswagen.es

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.578 c.c.
Potencia máxima: 105 CV a 4.400 r.p.m.
CARBURANTE: Diesel.
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cabeza. ABS. ESP. Dos anclajes Isofix. Función Star/Stop. Cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas. Entre otros.
DIMENSIONES:
Longitud, 4,64 mts.
Anchura, 1,78 mts.
Altura, 1,48 mts.
MALETERO: 510 litros.
CONSUMO:
Urbano, 5,6 l/100 km.
Carretera, 4,2 l/100 km.

✓ Consumos.
✓ Cambio DGS.
✓ Capacidad maletero.

Estética:7
Acabado:7
Habitabilidad: 8
Maletero:9
Confort:7
Potencia:7
Cambio:9
Aceleración: ..7
Consumo: ...8
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..8
Suspensión: ..6
Frenos:6
Luces:7

✓ Suspensión algo seca.
✓ Plásticos mejorables.
✓ Tacto de freno.

NOTA MEDIA: 7,7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,75

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
Desde 26.040 €

LA NOTICIA

EURONCAP EN ESPAÑOL

EuroNCAP, la institución cuya actividad se centra en la realización de pruebas de choque, ofrece ya la posibilidad de consultar en su web el resultado de sus ensayos en nuestro idioma. Presenta in-



formación sobre las calificaciones (de 1 a 5 estrellas) de la mayoría de los turismos más vendidos, tanto en lo referente a la protección que ofrecen a sus ocupantes adultos, como a niños y peatones, así como de los sistemas de asistencia al conductor y nuevas tecnologías que equipan esos modelos. Además, pone a disposición todos los vídeos e imágenes de los ensayos de choque.

www.euroncap.com



FILTROS QUE CUIDAN LA SALUD

Los filtros de carbón activo son la última innovación en filtros para el interior del coche. Según Bosch, además de retener los gases de escape de los coches que circulan delante, las partículas finas, el hollín de diésel, el polen y las bacterias, son capaces de retener también gases muy dañinos para nuestra salud como el óxido de nitrógeno y el ozono. El carbón activo se obtiene de la cáscara de coco que se carboniza con vapor de agua a una temperatura de 900 grados. Su estructura esponjosa forma una superficie interior muy grande (por ejemplo, una cucharada de carbón activo corresponde a la superficie de un campo de fútbol). Bosch aconseja cambiar el filtro todas las primaveras.

LOS COCHES CON DESCUENTO

Los que compraron un coche nuevo el pasado año se beneficiaron de unos descuentos que, como media, se situaron en 2.775 euros (en los que se incluyen los 200 euros de ayuda del Plan 2000E), según la agencia de investigación de mercado TNS. Chrysler, con descuentos superiores a 5.000 euros, y Honda, por encima de los 4.000, fueron quienes mayor esfuerzo comercial realizaron, mientras que Mini solo descontó a sus clientes poco más de 600 euros.

UN HÍBRIDO EN LOS CIRCUITOS

Peugeot ha presentado el "908 HYbrid4", un monoplaza híbrido (equipado con motor eléctrico), con una cilindrada de 3,7 litros y una potencia de 550 caballos, con el que la marca francesa se ha marcado como objetivo rodar en las próximas 24 Horas de Le Mans.



EL PROYECTO

COCHES PARA CIEGOS

La NFB, la mayor organización de invidentes de Estados Unidos, junto con diferentes universidades norteamericanas y fabricantes, está desarrollando un vehículo -un Ford "Escape" híbrido- equipado con tecnología no visual que permite a una persona ciega conducir un coche. La primera prueba se ha realizado en un circuito de Daytona (EE.UU.).

VENTAS. Durante el pasado febrero se vendieron casi un 28% menos turismos que en el mismo período del pasado año, según las estadísticas de Anfac, patronal de los fabricantes. La caída de ventas en lo que va de año se sitúa por encima del 25%. El segmento de los coches y monovolúmenes más pequeños son los que más pérdidas acumulan, mientras que la venta de coches de lujo es la que más se ha incrementado.

FIELES AL TALLER. Más del 80% de los conductores llevan su coches siempre al mismo taller, y solo un 10% lo escoge en función del precio. Estos datos ha sido presentados en un estudio realizado por el portal del motor www.coches.net. En cuanto al tipo de taller preferido, un 50% escoge el taller oficial y el otro 50% el taller multimarca, siendo los menores de 25 años los que más acuden a éste último.

DECÁLOGO DEL MANTENIMIENTO RESPONSABLE



EL DATO

LOS COCHES NUEVOS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2010 CONTAMINAN DE MEDIA UN 3% MENOS. LAS EMISIONES DE CO₂ SE SITUARON EN 139 G/KM.

FACONAUTO (Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción)

Llevar nuestro coche al taller para realizar el mantenimiento adecuado no solamente nos ayuda a evitar posibles accidentes, sino que previene averías graves y costosas. Por ello, ASETRA, la Asociación de Talleres de Madrid, ha elaborado un decálogo con los consejos más importantes para que el automovilista realice un mantenimiento preventivo adecuado.

- 1 AMORTIGUADORES. Revisarlos cada 20.000 kilómetros.
- 2 ESCOBILLAS. Cambiarlas al final del verano.
- 3 NEUMÁTICOS. Revisión anual a partir del cuarto año.
- 4 FILTROS. Controles al menos una vez al año.
- 5 FRENOS. Alerta ante cualquier cambio cuando pise el freno. Revisarlos al menos una vez al año.
- 6 LUBRICANTES. Utilizar siempre el aceite adecuado, también cuando es necesario rellenar.
- 7 ILUMINACIÓN. Revisar mensualmente su correcto funcionamiento.
- 8 ESCAPE Y CATALIZADORES. Revisarlos a partir de los 60.000 kilómetros.
- 9 CORREAS DE DISTRIBUCIÓN. Según las indicaciones del fabricante del coche.
- 10 MEDIO AMBIENTE. Llevar siempre a los puntos limpios todas las piezas, aceites y líquidos usados.



www.correaltaller.com

NUEVO CORSA

Esta es la nueva imagen del Opel "Corsa", con un aspecto más deportivo. Ofrece un nuevo motor 1.3 CDTI con 95 CV, equipado con tecnología start/stop que permite un consumo de 4,2 l/100 km y 94 gramos de CO₂ por kilómetro. Su gama de motores va desde los 65 CV hasta los 192 CV.

www.opel.es



LA NOVEDAD

BMW, LOS USADOS MÁS VENDIDOS.

Los BMW son los coches más vendidos en el mercado español de segundamano, donde los coches alemanes triunfan. Seat fue la marca líder en ventas si se habla de coches nuevos, según un informe de AutoScout24.



NAVEGADORES Y TERREMOTO.

Según los fabricantes, los navegadores no se han visto afectados por la variación del eje terrestre, consecuencia del terrible terremoto sufrido recientemente por Japón. Por eso no es necesaria ninguna actualización en su software y su exactitud, aseguran, está garantizada.

SUPERVENTAS DICIEMBRE 2010

1		2.539	↔
2		2.443	↑
3		2.366	↔
4		2.233	↑
5		2.166	↑
6		2.145	↓
7		1.893	↔
8		1.725	↑
9		1.552	↔
10		1.435	↓

LOS FABRICANTES

	VOLKSWAGEN	6.208
	FORD	5.792
	CITROËN	5.672
	SEAT	5.567
	OPEL	4.747
	RENAULT	4.418
	PEUGEOT	4.171
	NISSAN	3.565
	AUDI	3.445
	TOYOTA	3.022

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

↑ ↔ ↓ Variaciones respecto al mes anterior



LIMITACIONES Y JÓVENES

El descenso del 20,4 % de víctimas mortales de 1992 a 2008 es indicativo de que algo ha mejorado. No obstante, hay algo que no entiendo. Los permisos de motocicleta se obtienen adaptando la cilindrada gradualmente a la edad y experiencia, con lo que un conductor hasta los 20 años no podrá conducir motos de gran cilindrada. Sin embargo, cualquier conductor con 18 años puede obtener el permiso tipo B que le capacita para conducir automóviles, sin importar potencia o cilindrada. ¿No es un contrasentido? ¿No sería conveniente,



Paul/Alan PUTNAM

además de igualitario y equitativo, implantar limitaciones de cilindrada a los jóvenes conductores de automóviles, que también al principio carecen de experiencia?

Enrique Gallegos Vegas
Granada.

MERCANCÍAS PELIGROSAS

Un vehículo que transporte mercancías peligrosas, ¿a cuánto iría por una autopista dentro de poblado?

La señal de obligación que obliga a ciclomotores, ¿también obliga a vehículos de personas de movilidad reducida? Y la que prohíbe la circulación a toda clase de vehículos, ¿prohíbe acceder a una persona llevando a pie una moto o ciclomotor?

Marcos Mauriz Brenes
Cádiz.

● **Respuesta:** Igual que el resto de los vehículos, un vehículo que transporte mercancías peligrosas por autopista dentro de poblado debe respetar los límites de velocidad establecidos por la señalización vertical o circunstancial (mediante paneles de mensaje variable), ya que la limitación específica que para estos vehículos prevé el Reglamento General de Circulación (art. 48.1.b), consistente en reducir su velocidad en 10 km/h, solo se refiere a vías interurbanas.

Las señales de obligación están recogidas en el Reglamento General de Circulación (Anexo I. Aptado. 5.6). En concreto, la señal R-407b se refiere a la "vía reservada para ciclomotores". El citado reglamento (art. 155) establece su significado: "Obligación para los conductores de ciclomotores de circular por la vía a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarla". Los vehículos para personas con movilidad reducida deberán circular por esta vía si son ciclomotores. En cualquier caso, la autoridad competente, cuando lo estime oportuno, podrá añadir un panel complementario a la señal con inscripciones para concretar su significado.

Quien conduce a pie una bicicleta o un ciclomotor de dos ruedas es un peatón, conforme a la definición contenida en la Ley de Seguridad Vial (Anexo I) y no estaría afectado por una señal que prohibiera la circulación de vehículos.

CONTRADICCIÓN DE SEÑALES

El objetivo de las señales es que a simple vista y, lógicamente, con unos conocimientos se pueda interpretar fácilmente lo que indican. En este caso de Biescas (Huesca), la señal horizontal parece que no permite la entrada ni que un vehículo pueda quedarse dentro de la señalización interrumpiendo el paso; mientras la vertical prohíbe estacionar salvo en los horarios establecidos (de 7 a 14 y de 17 a 20 para carga y descarga), máxime habiendo más de 4 metros desde la línea exterior de la señalización horizontal hasta el bordillo exterior de la acera del lado opuesto. Seguramente estaré equivocado en algo y están colocadas así por algún motivo.

Antonio Aísa Royo
Zaragoza.

● **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 133.2) establece que en caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción, pre-



valece la prioritaria, según el orden recogido en un apartado anterior, concretamente el art. 133.1.d) del reglamento, que establece que las señales verticales prevalecen sobre las marcas viales. Así, en este caso estaría prohibido estacionar con las excepciones recogidas en el panel complementario que concreta el alcance de dicha prohibición.

PASOS DE CEBRA

En calles rectas en las que hay pasos de cebra y semáforos –por ejemplo, la avenida de la Reina Sofía en Leganés (Madrid)–, los conductores tienden a ignorar el paso de cebra que precede al semáforo, más si éste está verde. Incluso estoy segura de que ni ven el paso de cebra, con el consiguiente y evidente peligro.

M. Teresa Cogolludo Orozco
Yuncler (Toledo).



Acuse de Recibo / Por los que quieres

No corras a más de 120 km/h, ya que puedes tener accidentes y quedar parálítico, fracturas por todo el cuerpo, heridas graves u otras cosas. Si no lo haces por tí, hazlo por los que más quieres o por las demás personas que circulan. Por favor, no corras al volante. Piensa en lo que te puede pasar si corres demasiado. Piensa en tu madre, mujer, hijos, amigos, etc. No corras: lo im-

portante es llegar bien. Convince a tu familia y amigos para que no corran en la carretera ni con el coche ni con la moto, que es todavía más peligrosa. Se inteligente y piensa en lo que te puede pasar si vas muy rápido. O llegas bien, o no llegas y te vas al hospital con heridas, fracturas, parálisis etc. No creas que controlas.

Juan Antonio Campos Palomo
Málaga.

MENORES PROTEGIDOS

He leído con atención las respuestas a los lectores de "Tráfico y Seguridad Vial" (nº 204). Queda claro lo que dice la Ley, pero no deja de sorprender su contenido.



Lucía Rivas

Un menor, en el interior de un coche, debe ir absolutamente protegido con la sillita adecuada y todas las homologaciones (silla y sistemas de fijación). Y me parece totalmente correcto. Sin embargo, puede ir en moto, en las condiciones fijadas en la ley e indicadas en su respuesta,

siendo claramente más peligroso que en el coche. ¿Cómo se justifica este doble rasero en el criterio del legislador? ¿No es lo más importante la seguridad del menor, claramente disminuida en los desplazamientos en ciclomotor?

Respecto de la circulación de bicis en ciudad, se está haciendo excesivo populismo enarbolando la bandera ecológica. No cerremos los ojos a la realidad: en Madrid o Barcelona, las bicis van casi por donde quieren, incluyendo aceras. Como peatón, es fácil sobresaltarse al ser adelantado en la acera por ciclistas a una considerable velocidad ante la permisividad de agentes del orden público, como he observado varias veces. ¿Qué pasa si una bici, que no tiene obligación de llevar seguro de responsabilidad civil, ni paga Impuesto de Circulación, atropella a un peatón? No estoy en contra de los ciclistas, pero sí de las medidas aparentemente discrecionales para determinados conjuntos de la población.

Creo que quedan claras mis dudas y protesta; parece perseguirse al conductor de vehículos de cuatro ruedas. Seamos coherentes.

Eloy Iglesias Gaitero
Madrid.

CUADRICICLOS Y PERMISO

Mucha gente, como yo, no está de acuerdo con que algunos ciudadanos puedan llevar un coche que en realidad no lo es, ya que lleva matrícula de ciclomotor, aunque estéticamente es como un coche pequeño y se lleva poca diferencia con ellos. Por ejemplo, en centímetros.

Para conducir un "Smart", con pocos centímetros más, hay que tener

carne de conducir y pasar por la autoescuela; con el coche con matrícula de ciclomotor, no hace falta, con el inconveniente que esto acarrea, ya que los conductores de estos vehículos no saben nada de señales ni de comportamiento de conducción. ¿Cómo lo permite la DGT cuando todos medios de comunicación dicen que la seguridad es lo primero y nos inculcan las normas de conducción, señalización...?

David Auría Gómez
Valverde de Leganés (Badajoz).

A LA ENTRADA DEL COLE

Mi hija está en ESO, y entra a las 8:00 horas. Da la casualidad de que un día, una máquina barreadora pasaba por la acera del colegio cuando entraban los escolares –algunos van solos–, y ellos y algunos padres tuvimos que abandonar la acera para no ser atropellados. Algunos incluso salieron a la calzada con el consiguiente peligro.

Mediante gestos, intenté decir al conductor de la barreadora que a esa hora es peligroso... Bueno, pues lo que era una excepción, ahora es una rutina, y eso que le dieron un aviso la concejalía correspondiente como consecuencia de una queja presentada.

J. A. M.
Granada.

ESPEJOS Y CARAVANA

Recientemente he comprado una caravana de menos de 750 kg y 210 cm de ancho. Mi turismo mide 185 cm de ancho. ¿Es obligatorio llevar los espejos suplementarios? Yo veo perfectamente con los que trae el coche. Si es obligatorio, ¿qué norma recoge la obligatoriedad? Por más que he buscado en Internet y en la web de la DGT, no la he encontrado.

Julio García.

● **Respuesta:** Los espejos retrovisores exteriores a ambos lados que precisa un vehículo de la clase M1 (turismo) cuando arrastra un remolque –en este caso, una caravana– deben permitir una visibilidad clara hacia atrás y hacia los lados del vehículo con un campo de visión especificado por el



Carga anti-reglamentaria



La imagen habla por sí sola. Un conductor transporta en un turismo una carga indivisible que sobresale –y es antirreglamentario– por el lateral derecho. Y lo más grave es que, como profesor de autoescuela, tuve que ver en apuros a mi alumno, –al que se ve en la imagen–, pues unos metros más adelante este turismo se puso a adelantar a la motocicleta en prácticas a escasos centímetros entre el saliente de la carga y el casco de mi alumno. Y antes, como demuestra la imagen –captada por un alumno que me acompañaba como observador de la práctica–, el conductor se pone entre vehículos de prácticas turismo-moto, hecho que puede provocar serio peligro para el alumno en prácticas. Parecía un torero al rematar la faena en el momento de la estocada.

Miquel Perí.
Tortosa (Tarragona).

Reglamento General de Vehículos (Anexo III), extremo sobre el que corresponde pronunciarse, en cada caso, al órgano competente en materia de Industria.

V-21 VOLUNTARIA

Con motivo de la entrada en vigor de la modificación de diversos Anexos del Reglamento General de Vehículos (BOE 23/01/2010), se recoge la señal V-21 "Cartel Avisador de acompañamiento de vehículo especial o de vehículos en régimen de transporte especial". La citada señal ¿es aplicable al "Régimen específico de circulación de convoyes y columnas militares, transportes especiales de material militar en vehículos pertenecientes al Ministerio de Defensa o al servicio de los cuarteles generales militares internacionales de la OTAN" recogido en el Reglamento General de Circulación (Anexo III, Sección 2ª)?

José Barroso García

● **Respuesta:** Los transportes especiales

de material militar en vehículos pertenecientes al Ministerio de Defensa o a la OTAN están sujetos a un régimen especial contenido en el Reglamento General de Circulación (Anexo III sección 2ª). Dicha regulación recoge la necesidad de utilizar la señal V-2, pero no menciona la V-21, por lo que ésta –consistente en un cartel avisador de acompañamiento de vehículo especial o de vehículos en régimen de transporte especial– no es obligatoria en estos casos. No obstante, los vehículos de acompañamiento de transportes especiales militares pueden utilizar la señal V-21 voluntariamente para indicar a los usuarios de la vía la proximidad de un transporte de estas características.

PASOS SOBRE-ELEVADOS

Tengo entendido que la instalación de badenes y pasos sobre-elevados, de un tiempo a esta parte tan de moda, son competencia de los ayuntamientos en cuanto su ubicación en las vías, cantidad, frecuencia, e incluso si se pinta o no la separación entre franjas del paso de peatones y hasta el color de las mismas (rojo, azul...). Esto debería estar reglado y cumplir una norma común para todo el territorio nacional.

Mi carta quiere poner de relieve una situación más grave: en algunos pueblos, el paso de peatones se delimita sobre el paso sobre-elevado; en otros existen pasos sobre-elevados seguidos de un paso de cebrá a nivel normal. Al conductor le da igual dónde esté el paso porque suele ir acompañado de señal vertical, pero es peligroso para el



Paul Alan PUTNAM

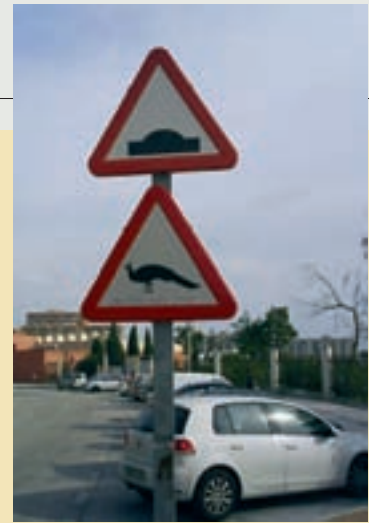
peatón que, en ocasiones, confunde un elemento sobre-elevado con un paso de cebrá. He debido parar ante peatones que cruzaban indebidamente con el consiguiente riesgo de atropello.

Además, como conductor de motos, creo que pintar completamente los pasos de peatones es un error, ya que en caso de lluvia nos deja ‘vendidos’ al cruzarlos, con el inminente riesgo de caída. Espero que esta carta sirva de



Peligro ¡Pavos!

Les adjunto una foto de esta señal de tráfico tan curiosa situada en una calle junto al Parque las Palomas, en Benalmádena (Málaga). Dado que este parque tiene sueltos en su interior multitud de animales, como gallos, gallinas, pavos, conejos, etcétera, estos, de vez en cuando, salen del parque a la calle a dar una vueltecilla con el peligro de atropello que ello supone, por lo que han puesto esta señal tan curiosa próxima a una salida del parque.



reflexión a quien tiene encomendada la responsabilidad de velar por la seguridad vial. En definitiva, es lo que queremos todos: conductores y peatones.

Jesús Arias Franco
Marchamalo (Guadalajara).

SEGURO E ITV

Si la Guardia Civil no lo pide porque no es obligatorio llevarlo, ¿por qué al pasar la ITV piden el seguro obligatorio? ¿Que pasa si no lo presento en la estación de ITV? ¿Quiénes son estos señores para decir si pago o no el seguro? Para eso están la Guardia Civil, Mossos, etcétera.

Jesús Díaz González

- **Respuesta:** La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (art. 65.7 del texto articulado), en su actual redacción dada por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, establece en su párrafo segundo: "Las estaciones de ITV tienen por tanto obligación legal de comprobar el seguro obligatorio de los vehículos que son presentados a inspección técnica". Este requisito puede verificarse directamente por la propia estación ITV si dispone de acceso al Registro de Vehículos de la DGT, en el que consta dicha información, como sucede con los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, motivo por el que estos no requieren la presentación del justificante del seguro.

PEGATINAS EN SEÑALES

Es habitual colocar señalización móvil que prohíbe estacionar por diversos motivos. Así, sobre la placa de la señal, el organismo oficial competente coloca pegatinas que ocultan parcialmente la señal. ¿Es legal colocar este tipo de pegatinas?

Salvador Sanchis
Picassent (Valencia).

- **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 137) regula la posibilidad de incorporar inscripciones a

las señales para facilitar su interpretación o cuando las autoridades competentes estimen conveniente concretar su significado o limitar su alcance a determinados usuarios o períodos de tiempo, señalando que, en estos casos, se colocará una inscripción debajo de la señal o se añadirán símbolos expresivos en la misma placa. La colocación por la autoridad municipal, en la señal R-308 (estacionamiento prohibido), de una pegatina indicativa del día y hora en que regirá la prohibición y la causa que la motiva es acorde con la norma citada, siempre que la señal resulte perfectamente reconocible y el mensaje transmitido sea claro.

CON EL B O CON EL C

¿Qué permiso necesita un VE no agrícola si no pasa de 40 km/h y tiene una MMA superior a 3.500 kg.? Creo entender en reglamento y en el manual, C1 ó C dependiendo de la masa. ¿No sobraría entonces los 40 km/h?

Luis Manuel Pérez García.
Cangas del Narcea (Asturias).

- **Respuesta:** No, no sobra nada. Según el Reglamento de Conductores (art. 5.8), los vehículos especiales no agrícolas cuya velocidad no exceda de 40 km/h y su MMA no exceda de 3.500 kg, necesitan el permiso B para ser conducidos. Si sobrepasa alguna de las dos condiciones, necesitaría el C1 o el C; y solo si cumple ambas condiciones podría ser conducido con el B.

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



VACACIONES EN EL HORIZONTE

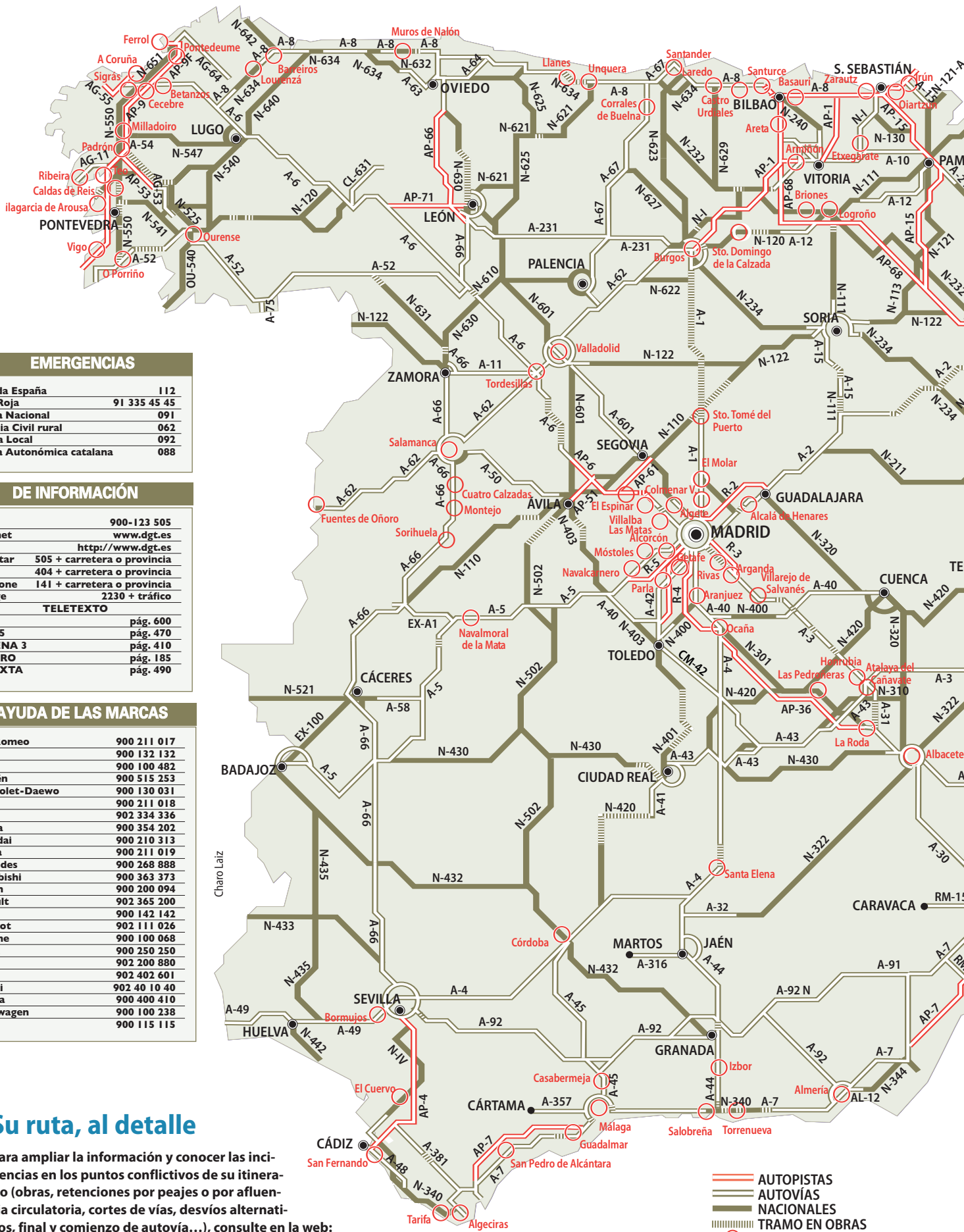
- ◆ Mapa de carreteras con obras y puntos conflictivos
- ◆ Las medidas especiales de regulación del tráfico
- ◆ Itinerarios alternativos y desvíos
- ◆ Las peores horas para viajar en los días clave
- ◆ Los teléfonos de emergencia y ayuda
- ◆ Analizamos las cuatro rutas más utilizadas



Las peores horas

Tramos horarios con los atascos más largos (en km) la Semana Santa de 2010.





EMERGENCIAS	
En toda España	112
Cruz Roja	91 335 45 45
Policía Nacional	091
Guardia Civil rural	062
Policía Local	092
Policía Autonómica catalana	088

DE INFORMACIÓN	
DGT	900-123 505
Internet	www.dgt.es
wap	http://www.dgt.es
Movistar	505 + carretera o provincia
Vodafone	404 + carretera o provincia
Orange	2230 + tráfico
TELETEXTO	
TVE	pág. 600
TELE 5	pág. 470
ANTENA 3	pág. 410
CUATRO	pág. 185
LA SEXTA	pág. 490

AYUDA DE LAS MARCAS	
Alfa Romeo	900 211 017
Audi	900 132 132
BMW	900 100 482
Citroën	900 515 253
Chevrolet-Daewo	900 130 031
Fiat	900 211 018
Ford	902 334 336
Honda	900 354 202
Hyundai	900 210 313
Lancia	900 211 019
Mercedes	900 268 888
Mitsubishi	900 363 373
Nissan	900 200 094
Renault	902 365 200
Opel	900 142 142
Peugeot	902 111 026
Porsche	900 100 068
Skoda	900 250 250
Saab	902 200 880
Seat	902 402 601
Suzuki	902 40 10 40
Toyota	900 400 410
Volkswagen	900 100 238
Volvo	900 115 115

Su ruta, al detalle

Para ampliar la información y conocer las incidencias en los puntos conflictivos de su itinerario (obras, retenciones por peajes o por afluencia circulatoria, cortes de vías, desvíos alternativos, final y comienzo de autovía...), consulte en la web:

www.dgt.es/portal/es/informacion_carreteras/recomendaciones/PuntosConflictivos.htm

- AUTOPISTAS
- AUTOVÍAS
- NACIONALES
- TRAMO EN OBRAS
- PUNTOS CONFLICTIVOS

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

MADRID-SEVILLA (A-4)



A-5 (Madrid-Badajoz) para evitar retenciones entre Madrid y Maqueda

- ◆ Autopista R-5, desde p.k. 27 de M-40, a su p.k. 16, donde se enlaza con AP-41 a Oliás, A-40 y N-403 a Maqueda.
- ◆ Autovía A-42 (o AP-41 de peaje), a Toledo, y por CM-4000 a Puebla de Montalbán y Talavera (p.k. 107 de A-5).

A-6 (Madrid-A Coruña).

- ◆ En p.k. 19 de A-6, M-505 a El Escorial y, por M-600, a AP-6, salida 2.
- ◆ Por M-607 (autovía de Colmenar), M-614 y M-600, por donde se accede a AP-6, salida 2.
- ◆ En p.k. 39 de A-6 tomar M-601, dirección puerto de Navacerrada y Segovia, y por AP-61 ó N-111 a AP-6.

TOLEDO

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-41, AP-36, A-4, A-42 y A-5, tráfico intenso el miércoles 20 de abril (16 a 22 horas), jueves 21 (7-13 y 16-22 h.), domingo 24 (12 a 24) y lunes 25 (12 a 24 h.).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS. Para autovías A-4, A-42 y A-5, autopistas de peaje R-4, AP-41 y AP-41/N-403/A-40, respectivamente, alternativa una de otra.

CUENCA

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-36, A-3, A-31 y N-301, tráfico intenso el miércoles 20 de abril (15 a 24 h.), jueves 21 (7 a 15), viernes 22 (7 a 15), domingo 24 (9 a 23) y lunes 25 (9 a 15).

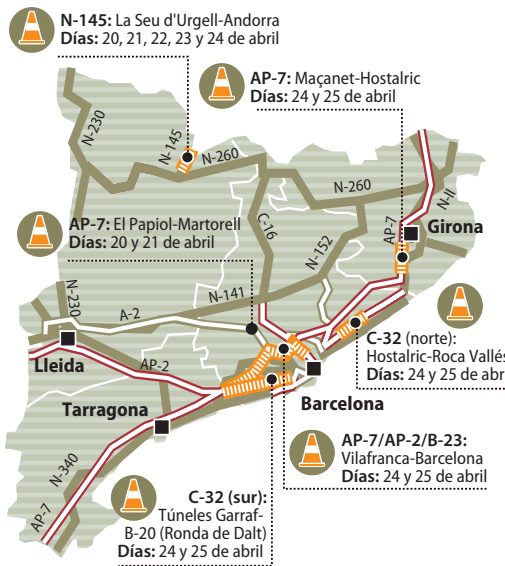
ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- ◆ **A-3:** La alternativa es la autopista AP-36. En el retorno, desde p.k. 180 (Atalaya de Cañavate) por A-43 a S. Clemente, donde se toma AP-36 (p.k. 122) a Madrid.
- ◆ En el retorno habrá un itinerario alternativo a A-3 por N-III entre Motilla del Palancar y Honrubia (p.k. 212-165).

ZONA CATALUÑA

BARCELONA

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-2, AP-7, C-32, B-23, C-31, N-II, C-17, N-340, C-35 y C-16, tráfico intenso el jueves 21



de abril (15 a 22 horas), viernes 22 (10 a 14), sábado 11 (10 a 14), domingo 24 (17 a 22) y lunes 25 (13 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- ◆ **Zona Costa Brava.** Se recomienda circular por AP-7 y, como alternativa, B-20 y C-32 (hasta Palafròlles); o N-II (norte).
- ◆ **Zona Costa Dorada.** Se recomiendan C-32 Sur y AP-7, y la alternativa es N-340.
- ◆ **Zona de Sitges, Vilanova i La Geltrú y Cubelles.** Itinerario recomendado, C-32; alternativo, C-31.
- ◆ **Itinerario del tráfico Tarragona-Girona-Francia:** AP-7 por el Tercer Cinturón (El Papiol-Mollet del Vallés) sin entrar en la ciudad de Barcelona.
- ◆ **Itinerario Barcelona-Lleida:** Recomendada autovía del Baix Llobregat (A-2) y alternativa, por B-23, AP-2 y AP-7.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

- ◆ **AP-7 (Salida).** Carril en sentido contrario al habitual sentido Tarragona, entre El Papiol y Martorell.
- ◆ **AP-7/AP-2/B-23 (Retorno).** Carril en sentido contrario al habitual sentido Barcelona, de Vilafranca del Penedès a Martorell y de Martorell a Barcelona (Av. Diagonal), dando

continuidad al de Vilafranca.

- ◆ **AP-7 Norte (Retorno).** Carril en sentido contrario al habitual entre Hostalric y La Roca del Vallés.
- ◆ **C-32 Sur (Retorno).** Carril de entrada en sentido contrario al habitual de la salida de los túneles del Garraf –atravesando Pata Sur– al p.k. 60 (B-20-Ronda Dalt).
- ◆ **C-32 Norte (Retorno).** Carril de entrada en sentido contrario al habitual desde Mataró –atravesando Para Norte– al enlace con B-20 (p.k. 25).

LLEIDA

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-2, A-2, N-145, N-240 y C-14, tráfico intenso el jueves 21 de abril (15 a 22 horas), viernes 22 (8 a 14), domingo 24 (15 a 22) y lunes 25 (8 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- ◆ **Zona Mediterráneo:** Itinerario recomendado: AP-2. Alternativo: A-2 y N-240.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

- ◆ **N-145.** En las salidas y retornos se instalará un carril adicional en el tramo Andorra-La Seu d'Urgell.

GIRONA

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-7, N-II, N-152, C-31, C-35 y C-65, el jueves 21 de abril (de 14 a 22 horas), viernes 22 (10 a 22), domingo 24 (10 a 14) y lunes 25 (14 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- ◆ **Zona Costa Brava:** Recomendado, por AP-7; alternativo, N-II (Norte).

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

- ◆ **AP-7.** En el retorno, se habilitará un carril en sentido contrario al habitual desde la incorporación C-35-AP-7 (Maçanet), sentido Barcelona.

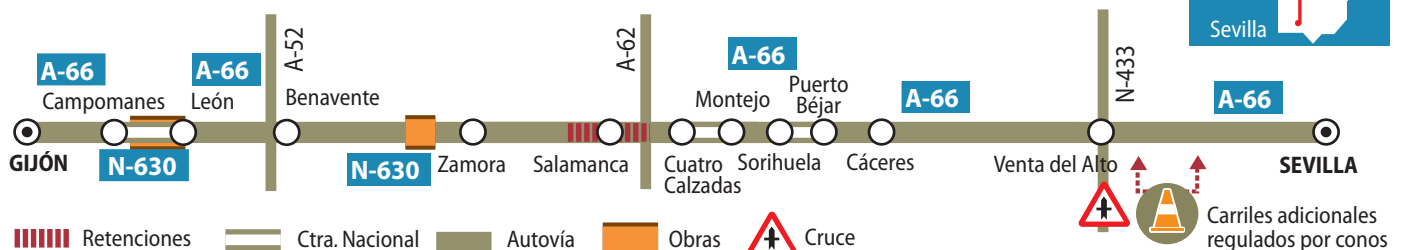
ZONA LEVANTE

VALENCIA

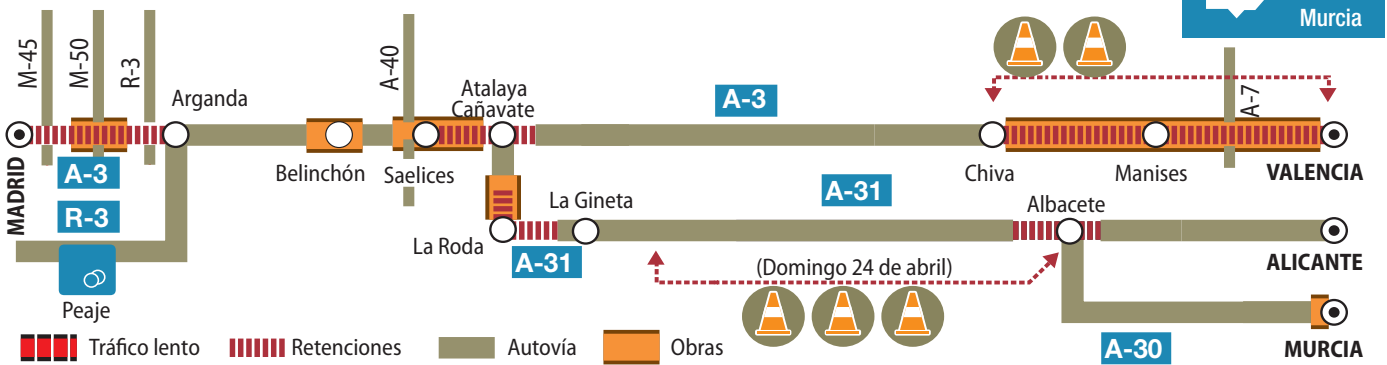
DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-7, A-23, A-3, A-35, A-7, N-332 y A-35, máxima afluencia de vehículos el miércoles 20 (16-21), jueves 21 (8-14 y 16-21), domingo 24 y lunes 25 (8-14 y 16-21).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

GIJÓN-SEVILLA (N-630/A-66)



MADRID-VALENCIA-ALICANTE Y MURCIA (A-3/A-31/A-30)



Itinerarios provinciales

◆ N-340 y N-332. Para evitar las travesías de ambas carreteras, se recomienda la autopista de peaje AP-7.

Itinerarios interprovinciales

- ◆ Valencia-Alicante (por autovía). Por V-31, A-7, A-35, N-344 a Fuente la Higuera, y allí autovía A-31 a Alicante.
- ◆ Valencia-Murcia (por autovía). Por V-31, A-7, A-35, N-344 a Fuente la Higuera, y de allí autovía A-31 hasta salida p.k. 224 Aspe/Elche y por A-7 a Murcia.

ALBACETE

DÍAS Y HORAS PUNTA. En A-30, A-31 y N-322, tráfico intenso el miércoles 20 de abril (14 a 22 horas), jueves 21 (10 a 16), viernes 22 (10 a 14), sábado 11 (14 a 22), domingo 24 (10 a 22) y lunes 25 (10 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

◆ **Itinerario Hellín-Madrid:** Para evitar el tramo La Roda-Albacete, en el retorno del domingo 24 y lunes 25 de abril, de Hellín (p.k. 56 de A-30) por CM-313 a Munera (N-430) y Sotuelamos para tomar CM-400 a Tomelloso y por CM-42 a Alcázar de San Juan, Madridejos, Mora y Toledo. Y allí por A-42/AP-41 a Madrid.

◆ En el retorno, sentido Madrid:

- Desde p.k. 73,5 (Albacete), por N-322, a Munera (N-430) y Sotuelamos y por CM-400 a Tomelloso y por CM-42 (autovía de los Viñedos) a Toledo y por A-42/AP-41 a Madrid.
- Desde p.k. 36 (La Roda), enlazar con autopista de peaje AP-36 a Ocaña y por R-4 ó A-4 a Madrid.

ZONA SUR

SEVILLA

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-4, A-4, A-49 y A-92, tráfico intenso el miércoles 20 de abril (15 a 23 h.), jueves 21 (10 a 15), viernes 22 (14 a 23), domingo 24 (10 a

23) y lunes 25 (10 a 15).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS. Para evitar retenciones en la travesía de Las Cabezas de San Juan y El Cuervo (N-IV), se recomienda autopista de peaje AP-4.

GRANADA

DÍAS Y HORAS PUNTA. En A-44, A-92 y N-340, tráfico intenso el miércoles 20 de abril (18,30 a 22,30 h.), jueves 21 (10,30 a 14,30), domingo 24 (10,30 a 22,30) y lunes 25 (10,30 a 14,30).

CÁDIZ

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-4, N-IV, N-340 y A-480, mayor afluencia de circulación el miércoles 8 (de 14 a 20 h.), jueves 21 (14 a 20) y domingo 24 (de 12 a 18,30).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- ◆ **Trayecto Sevilla-Campo de Gibraltar** o inverso: Autopista AP-4 hasta salida 5 y luego A-381.
- ◆ **Trayecto Sevilla-**



Costa del Sol occidental y viceversa: Se recomienda A-376 Sevilla-Costa del Sol por Ronda.

JAÉN

DÍAS Y HORAS PUNTA. En A-4 y A-44, circulación intensa el miércoles 20 de abril (15 a 22 h.), jueves 21 (8 a 15), domingo 24 (8 a 22) y lunes 25 (8 a 20).



ZONA NORTE

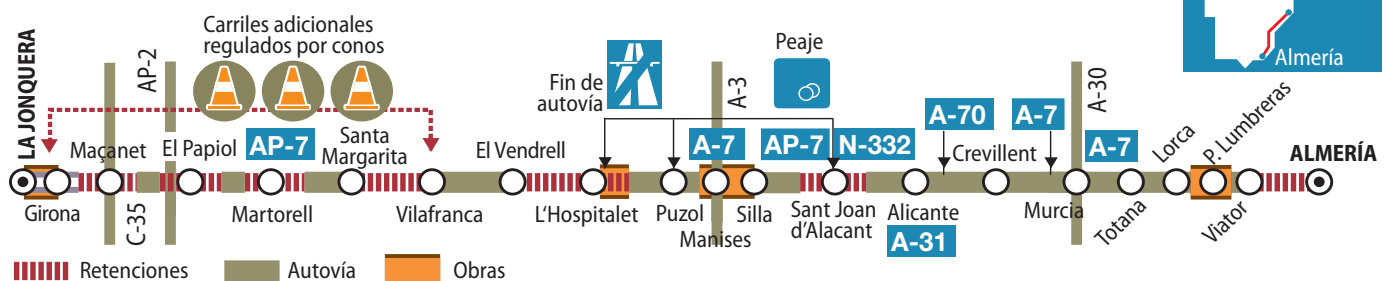
ASTURIAS

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-66, A-8, A-64, A-66, N-630, N-632 y N-634, tráfico intenso el miércoles 20 (15 a 22 h.), jueves 21 (11 a 13) y domingo 24 de abril (11 a 14 y 17 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- ◆ **Oviedo-Gijón:** A-66 y A-8 o por AS-II.
- ◆ **Oviedo-Avilés:** A-66 y A-8 o por AS-II y AS-17.
- ◆ **Gijón-Avilés:** A-8 o por AS-19.
- ◆ **Llövio-Avilés:** Por A-8 ó N-632 y AS-19.
- ◆ **Travesía de Oviedo:** Por A-66 (circunvalación) o por N-634.

LA JONQUERA-ALMERÍA (AP-7/A-7)



Así se consulta el saldo de puntos

J. M. M.

En estos momentos se está tramitando la retirada de más doce millones de puntos de los permisos de los conductores españoles por diversas infracciones. Y a más de medio millón de conductores solo le queda la mitad de su saldo... Sin duda, este balance sería suficiente para justificar que todos consultemos nuestro saldo de vez en cuando, aunque aún muchas personas no saben cómo hacerlo.

La forma más sencilla de hacerlo es a través de la página web de la Dirección General de Tráfico (DGT), en www.dgt.es/

1 Al abrir la página, destaca el apartado “Consulte su saldo de puntos” y la invitación a entrar. Haga ‘click’ sobre la palabra “entrar” y accederá a una nueva pantalla donde podrá elegir entre varias acciones.

2 Al entrar a esta pantalla, siete botones permiten elegir entre consultar el saldo de puntos (con o sin certificado), consultar sobre cursos y centros, recuperación de puntos y del permiso, información para otras administraciones con competencias en materia de tráfico, gestión de centros de impartición de medidas reeducadoras y más información.

3 Para consultar el saldo de puntos, entre (haciendo click) en uno de los dos primeros botones, según disponga o no de certificado digital. En el caso más habitual –no disponer de certificado digital–, una vez dentro le aparecerá una pantalla que le solicita su NIF o NIE (Número de Identificación de Extranjeros). Sin necesidad de introducir sus



datos, pulse sobre el espacio que indica “solicitar clave de acceso a la consulta del Saldo de Puntos”...

4 Una nueva pantalla se desplegará. Allí sí debe rellenar con sus datos las casillas del nombre y apellidos, NIF/NIE, teléfono, correo electrónico y fecha de expedición de la licencia o permiso. Recuerde introducir estos datos –que encontrará impresos en su permiso o licencia de conducción– según se indica (01/01/01), para evitar problemas, y que se trata de la fecha de la primera expedición y no de la última renovación. Por último, pulse el botón “Enviar”.

5 Aparecerá un mensaje confirmando que “se ha generado correctamente su clave de acceso” y que “la recibirá próximamente por correo electrónico” –la llegada de este correo es bastante rápida– y advirtiéndole que quizás su servidor lo califique como correo basura (spam), para que lo busque en esas carpetas. También le advierte de que la primera vez que acceda, el sistema le obligará a cambiar la clave por motivos de seguridad.

6 Ahora ya puede volver a entrar siguiendo los pasos 1, 2 y 3. Aquí, rellenando las casillas del NIF/NIE y clave de acceso –recuerde que la primera vez, el sistema le pedirá que cambie la clave–, aparecerá una pantalla con su saldo actualizado de puntos. ♦



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	67.028
	Motocicletas	7.751
	Furgones y camiones	11.279

Última matrícula (30/03/11)  **HCN**



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 cambiar el domicilio en el permiso

Si cambia de domicilio, debe usted notificar el mismo en la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia donde resida. Para realizar este trámite, estos son los requisitos necesarios:

Requisitos:

Documento original que acredite el cambio de domicilio. Esto no supone la expedición de un nuevo documento.

Documentación necesaria:

El permiso o licencia y el documento de empadronamiento que, tras la anotación, se devuelven al solicitante.

No se expide duplicado del permiso o licencia.

Tasas:

Por anotar el cambio de domicilio no hay que abonar tasa.

¿Dónde puedo realizarlo?:

Para mayor comodidad de los usuarios, además de en las jefaturas provinciales de Tráfico, la DGT ha realizado un esfuerzo para ‘acercar’ el cambio de domicilio que ya se puede ir haciendo en algunos ayuntamiento. Consulte los ayuntamientos disponibles en:

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

ESTA SEMANA SANTA RECUERDA

PLANIFICA EL
VIAJE, SI LO HACES CON
PRISAS TARDARÁS MÁS



ENTRA EN: WWW.DGT.ES

PON EL
COCHE A PUNTO



REVISA EL ESTADO
DE LOS NEUMÁTICOS,
NIVELES Y LUCES

PRECAUCIÓN EN LOS
DESPLAZAMIENTOS CORTOS



¡ESTÁS DE VACACIONES!
¿TIENES PRISA PORQUE
SE ACABEN?

PONTE EL
CINTURÓN DE SEGURIDAD



SIN EXCEPCIONES, TODOS
Y SIEMPRE

AL VOLANTE NI
UNA GOTA DE ALCOHOL



Y NO DEJES CONDUCIR
A QUIEN HA BEBIDO

EVITA LAS
DISTRACCIONES



AL VOLANTE
SÓLO EL VOLANTE