

Suscríbete



¡Solo 8,25 euros/año!

EMERGENCIAS: SE EVITARÍAN **400 MUERTES** AL AÑO

La vida a contrarreloj

Llegar pronto y actuar bien reduciría un 35% las víctimas



**ACCIDENTES INFANTILES:
DEMASIADOS NIÑOS SIN
PROTECCIÓN**

**LAS CIUDADES SE ADAPTAN
A LAS MOTOS**

**MÁLAGA, "ENCHUFADA" AL
COCHE ELÉCTRICO**

Los peligros de llevar la bici en el coche



Los políticos se apuntan a la bicicleta

Cuando el Alzheimer se detecta al volante

Distracciones: causan 4 de cada 10 accidentes mortales

- 3** Editorial: Factor humano
- 4** La Locura
- 5** El Maletero
- 8** El Escáner: Las distracciones en la conducción
- 9** Mi Carril: Dos ruedas

REPORTAJES

- 10** En Portada: Cuando el tiempo es vida
- 17** ¿Por qué mueren los niños en accidentes en los coches?
- 20** Crash test de sillitas infantiles
- 23** El primer autobús para bebés
- 24** Las motos toman las urbes
- 28** Políticos sobre dos ruedas
- 30** Llevar las 'bicis' en el interior del coche sin sujetar puede causar lesiones irreversibles
- 36** La distracción, su peor enemigo
- 38** Alzheimer: fallos y despistes al volante, síntomas del inicio de la enfermedad
- 42** Los tribunales dispondrán de informes criminológicos para dictar sentencias más ajustadas
- 44** Los fiscales pedirán prisión para las imprudencias graves contra los ciclistas
- 45** Málaga: Una ciudad con mucho enchufe
- 48** Siniestralidad: España, entre los mejores
- 50** SV Internacional
- 52** Tráfico y Seguridad Vial en las redes sociales
- 53** Tráfico del Motor: El lujo también es verde
- 56** Banco de Pruebas: Vectrix VX-1 Li, Peugeot e-Vivacity, Think City y Mitsubishi i-Miev
- 58** Noticias del Motor
- 60** La Entrevista: Edurne Pasaban, alpinista: "Sin duda en la carretera hay más riesgo que en la montaña"
- 63** Cartas
- 66** Salud Vial: La distracción y los niños en el coche
- 67** Vía de Servicio

Paul Alan PUTNAM



10 Cuando el tiempo salva vidas

Tras un accidente de tráfico, que los servicios de emergencia lleguen pronto y actúen correctamente puede evitar hasta un 35% de las muertes que se producen en la primera hora. La supervivencia de los heridos depende muchas veces del buen funcionamiento de estos servicios de emergencia.

17 ¿Por qué mueren los niños en los automóviles?

Distracciones, circular a velocidad inadecuada y que el 40% de los niños no llevaba ni cinturón, ni sillita, ni casco... Estas son las razones que están detrás de las muertes infantiles en accidentes de tráfico. Colocar bien la sillita, elegir la más adecuada y utilizar siempre un sistema de retención es fundamental para acabar con esta tragedia.



Paul Alan PUTNAM



28 Políticos en bicicleta

Cada vez más políticos abordan la circulación en bicicleta desde una perspectiva menos marginal. Algunos, incluso, han renunciado al coche oficial por pedalear para ir al trabajo. Y hemos localizado a ocho que lo hacen habitualmente. Todos coinciden en que es el medio más sano, ecológico y barato que existe.

30 Bicicletas en el maletero: no sin atar

Llevar las bicicletas en el maletero se ha vuelto una práctica muy habitual entre los aficionados a pedalear. Pero llevarlas sin sujetarlas adecuadamente conlleva un alto riesgo de lesiones graves. Le indicamos las diferentes fórmulas para llevarlas, con sus pros y contras.



Lucía RIVAS

Paul Alan PUTNAM



60 Edurne Pasaban, alpinista: "He llegado a pedir que pararan el coche para bajarme"

Edurne Pasabán se convirtió en mayo de 2010 en la primera mujer en coronar las catorce cimas más altas del mundo. Antes de repetir ascenso al Everest, esta vez sin oxígeno artificial, nos confesó que se corre más peligro en carretera que en la montaña y que, incluso en Nepal, donde nadie lo usa, no concibe subir al coche sin el cinturón de seguridad.

ICONOS MUY INFORMATIVOS. Los lectores pueden encontrar 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.



VÍDEOS. Indica que encontrará un vídeo con contenido adicional en la revista interactiva.



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



Portada: D. Lirios

AÑO XXVII
Número 208/2011

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

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

Confeción: 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).

Secretaria de Redacción:Francisca Robles (*frobles@dgt.es*)

Colaboran en este número: Javier Álvarez, Juan C.
González Luque, Andrés Más, Elena Valdés y
Emmanuel Zoco.

Infografía: D. Lirios y Oscar Treviño.

Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.
Tfno. 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.

SUSCRIPCIONES

Avda. Manoteras, 26-3ª. 28050 Madrid.
Tel.: 91 339 62 75. Fax: 91 339 63 69.
Correo e: suscriptorretrafico@grupotpi.es

N.I.P.O.: 128-11-001-7. ISSN: 1886-3558.

(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.

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:

<http://publicacionesoficiales.boe.es>

El próximo número de "Tráfico y Seguridad Vial" comenzará a distribuirse a primeros de julio.

Edita:



Factor humano

En la última campaña de vigilancia y sensibilización sobre distracciones, llevada a cabo por la DGT, se controlaron 400.000 vehículos y las infracciones detectadas fueron el uso de auriculares, programar el navegador y, sobre todo, muy por encima de todas, el uso del móvil, que acaparó el 85% de las sanciones. Estas cifras confirman que al menos una parte de los conductores no acaban de interiorizar los riesgos que conllevan ciertos "despistes" que estuvieron detrás de 648 accidentes mortales el año pasado. No se acaba de entender que hablar por teléfono mientras conducimos es equiparable a conducir bebido; que sintonizar la radio en marcha nos lleva a recorrer 200 metros de forma poco controlada, más de 400 si marcamos un número y hasta ¡500 metros! si tecleamos un destino en el navegador.

Son factores de alto riesgo que conforman lo que conocemos como "factor humano". Es decir, nosotros, los conductores, somos los únicos protagonistas, los que marcamos nuestro destino con nuestras decisiones arriesgadas: coger el móvil, llamar, encender un cigarrillo, buscar una calle... No son las únicas. Hay otras decisiones del conductor sobre cuyos resultados, a veces fatales, no reparamos. Las investigaciones sobre la mortalidad infantil en la carretera y un reciente estudio de la Fundación Mapfre confirman que demasiados niños todavía hoy no viajan sujetos como marcan las normas legales y las del sentido común. Dice este último informe que nada menos que el 40% de los niños fallecidos no utilizaba ningún sistema de protección: ni sillita, ni cinturón. Otro estudio del RACE profundiza en la herida: el 37% de los padres encuestados reconoce que sus hijos viajan sin sistema de retención y el 43% que lo utilizan mal. Y como ocurre con las distracciones, en los padres, en su concienciación para llevar a sus hijos seguros en los coches, incluso para ir al colegio, está gran parte del cambio para rebajar las cifras de siniestralidad infantil.

Cuidar la actitud y hacer una cierta autocrítica con ciertos comportamientos es tan simple como eficaz y puede ser un auténtico espaldarazo para seguir rebajando las cifras de siniestralidad en las carreteras.

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 En la primera foto de la secuencia, un turismo, de color gris, está detenido en la parte derecha de su carril y, parece, con el doble intermitente (warning) funcionando como señalizando que sufre una detención momentánea (por ejemplo, porque se haya 'calado' el motor) y que está tratando de arrancar nuevamente su vehículo. El lugar es complicado, ya que un ramal de la vía por la que circulaba, acaba de separarse para acceder a otra vía.



2 A pesar de que los demás vehículos pasan muy cerca, tanto a su derecha como a su izquierda, el conductor del turismo continúa detenido, como esperando algo... ¿Se habrá despistado y está tratando de aclararse? ¿Quizás se ha pasado y ese desvío a la derecha era el que él debía o quería haber tomado? En cualquier caso, no es el mejor sitio para detenerse...



3 La prueba de que es mal sitio es lo cerca que está pasando el turismo de color azul claro de él. Si necesita aclararse, debería continuar hasta encontrar un desvío o un lugar adecuado para detenerse; y si se ha pasado de salida, debería continuar hasta el próximo cambio de sentido u otro desvío que le pueda llevar al mismo lugar...



4 Al final de la maniobra vemos que el conductor simplemente estaba esperando para tomar el desvío a la derecha, y, para ello, ha debido saltarse una zona prohibida a la circulación marcada con doble línea continua y esperar a que dejaran de venir vehículos. Y poco le ha importado el peligro en el que se ha puesto y ha puesto a otros conductores...

500 euros de multa y 6 puntos menos

La "locura" que publicamos este mes se considera una infracción muy grave, que se califica como "conducción temeraria", según el artículo 65.5.e de la Ley de Seguridad Vial.

Esta conlleva aparejada una sanción de 500 euros de multa (según el artículo 67.1 de la citada Ley de Seguridad Vial) y, además, la pérdida de 6 puntos (punto 4 del Anexo II de la Ley de Seguridad Vial) del saldo existente en el permiso del conductor del vehículo.

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

ASÍ LO VÍ

Parada peligrosa



La parada de autobús que existe en la M-500 de Madrid, a la altura del kilómetro 1,2 aproximadamente, está ubicada al final de un carril de incorporación a dicha vía. Allí se producen frenazos y maniobras de riesgo constantemente, ya que el autobús, al querer cruzar ese carril de aceleración para acceder a la parada, frena a los vehículos que se quieren incorporar y que están ganando velocidad. ¿Es que se pueden ubicar las paradas de autobús en cualquier sitio, sin mirar el peligro que va a producir situarlas en esos puntos?

María Jesús Rivas Bardera
Fuenlabrada (Madrid).

En los túneles, más despacio

Los radares de tramo en los túneles de Guadarrama en la A-6 entre Madrid y Segovia, y en Torrox, en la A-7 en Málaga, empiezan a mostrar una progresiva tendencia a la baja en las velocidades. En Guadarrama, el porcentaje de vehículos por encima de 100 km/h ha caído en seis meses de un 15% (noviembre 2010) al 2'5% (abril 2011). En Torrox, los excesos de velocidad han bajado del 15% registrado en enero al 9% de abril. Los 'grandes excesos' de velocidad también se han reducido: de los 160.000 vehículos pasaron el túnel de Guadarrama en abril, solo 29 circulaban a más de 120 km/h (0,02%).

Por su seguridad



Control de velocidad en tramo



Patrulla Helicópteros DGT

Lorca: ¿a quién reclamar?

El terremoto del 11 de mayo en Lorca (Murcia) dejó 9 muertos y cientos de heridos. Pero también a miles de personas en la calle y daños valorados en millones de euros. Las reconstrucción ha empezado y pueden surgir muchas dudas: ¿tienen los perjudicados derecho a reclamar daños cuando hay un desastre natural? ¿A quién hay que dirigirse? El Consorcio de Compensación de Seguros, del Ministerio de Economía y Hacienda, se

va a encargar de indemnizar por los daños que el terremoto ha provocado a personas y bienes. Un ejemplo: en el caso de los automóviles, solo recibirán compensaciones los que estén asegurados a todo riesgo, y no los que solo tengan el "seguro obligatorio". Para conocer más detalles y otras posibles ayudas, se ha habilitado un teléfono de información: 902 222 665.

www.conorseguros.es



El permiso cuesta 828 euros

Sacar el carné de conducir a la primera y con 20 clases prácticas vale una media de 828 euros. Así lo estima un estudio de la asociación de consumidores FACUA, que sitúa a las autoescuelas más baratas en A Coruña, Sevilla y Granada y a las más caras en Girona, Logroño y Bilbao. El estudio ha detectado asimismo una diferencia de precios de 1.247 euros entre la autoescuela más cara y la más barata.



Los cerdos, los más accidentados

El porcino es el ganado con más accidentes (57%), por delante del vacuno (30%), pollos (8%) y ovejas (5%). Un estudio de la Universidad de Zaragoza señala que, aunque no muy frecuentes, este tipo de accidentes suponen un riesgo para la seguridad vial y para los propios animales. Entre 2000 y 2009 se produjeron 86 accidentes en el transporte de animales.

En sentido contrario ¡77 km!

La Guardia Civil detuvo en Huelva a un conductor que circulaba por la A-66, después de que recorriera ¡77 kilómetros! en sentido contrario, la distancia que hay entre Valencia y Castellón.

Sin peajes, de un tirón

La AP-2 y AP-7 han suprimido las barreras intermedias —que provocaban largas colas en días de mucho tráfico— y se podrán hacer los trayectos Barcelona-Zaragoza y Barcelona-Valencia sin tener que hacer varias paradas para pagar los peajes. No los van a suprimir, sino que solo se pagará al final del trayecto. Sin necesidad de hacer paradas intermedia. Solo las necesarias para estirar las piernas.

Ivan Basso, vencedor del Giro 2010



la frase

"El casco me ha salvado. Quince puntos de sutura en la cara y golpe en la espalda. Un gran susto, pero estoy bien"

Fanny SCHERTZER

Marcar la distancia



Recientemente han surgido dos iniciativas para que haya marcas de distancia en nuestras carreteras. Una proposición no de ley en el Congreso, para que el Go-

bierno las apruebe. Y otra de la plataforma "Ponle Freno", para que las administraciones las pinten en puntos críticos, como entradas de túneles y ascensos.

Accidente de Marcos Alonso

El joven lateral izquierdo español del Bolton Wanderers, Marcos Alonso (20 años), hijo y nieto de futbolistas, causó en mayo un accidente en el centro de Madrid en el que falleció una persona que le acompañaba. Alonso, que marcó 0,45 mg/l en el alcoholímetro –doblando la máxima permitida–, ha sido imputado por cuatro delitos: contra la seguridad vial, de alcoholemia, de homicidio imprudente y de lesiones.

Por otra parte, en abril y mayo, dos trágicos accidentes costaron la vida al ganadero Álvaro Domecq y al músico Pedro San Martín, del grupo donostiarra "La buena vida".



Tráfico da cita previa

Las Jefaturas de Tráfico de Asturias y Alcorcón (Madrid) han iniciado un nuevo sistema de cita previa telefónica para todo tipo de trámites, desde la renovación del permiso a la consulta del estado de un expediente sancionador. La experiencia se encuentra en fase de pruebas antes de su implantación en todo el territorio nacional. El número para solicitar la cita es el 060.

ITV: uno de cada cinco vehículos, mal

En las casi 16 millones de inspecciones técnicas que se realizaron en 2010, uno de cada cinco vehículos fue rechazado por las ITV por no cumplir las condiciones mínimas de seguridad o por emitir más gases de los permitidos. Los sistemas con mayor número de defectos graves fueron alumbrado y señalización (23%), ejes, neumáticos y suspensión (20%) y frenos (17%).

Absuelto por... ¡huir con pericia!

Una sentencia judicial ha dejado libre de cargos a un joven conductor que huyó en un control de alcoholemia de la Policía Local en Murcia. Los magistrados de la Audiencia Provincial de Murcia le han exculpado, a pesar de que dio positivo en la prueba (0,45 mg/l aire), por ser "capaz de llevar a cabo una conducción plena de pericia y velocidad" cuando escapaba de los agentes, huida que se produjo "rebasando todos los semáforos que encontró, con luz roja, y derrapando en las curvas" según los propios policías.

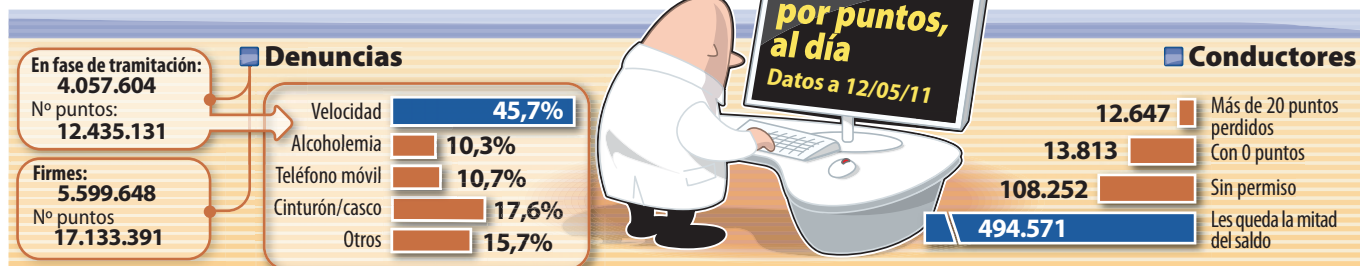
No obstante, los jueces absuelven al joven y anulan una sentencia anterior, que califican de "absurda" –en dos ocasiones– y que condenaba al conductor a un año sin permiso, multa de 1.080 euros y 33 días de trabajo comunitarios. Sin comentarios.

A destacar

✓ Por primera vez, la media de muertes en accidentes de tráfico en España (5,7 por cada 100.000 habitantes) está por debajo de la europea (6,45).

Federico Fernández, Medalla de Honor de la Carretera.

El subdirector de Gestión de Tráfico y Movilidad de la Dirección General de Tráfico, Federico Fernández Alonso, ha sido distinguido por la Asociación Española de la Carretera (AEC) con la Medalla de Honor de la Carretera con Mención Especial, por su contribución a hacer de las carreteras espacios de seguridad y solidaridad.



Semana Santa

100 muertos menos que en 2001

39 personas murieron en los 36 accidentes de tráfico registrados en carretera durante la pasada Semana Santa. Por vez primera la cifra baja de 40 fallecidos, y es el tercer año consecutivo con menos de 50. Además, son 100 muertes menos que en 2010: un 72% en una década. El número de personas muertas sin cinturón también es menor: de 11 en 2010 a 5 este año.

Año	2007	2008	2009	2010	2011
Accidentes	81	55	45	41	36
Fallecidos	103	64	46	44	39
Graves	471	366	286	249	195



¡¡Cazado!!

¡A 204 km/h!

A pesar del descenso medio de las velocidades con la entrada en vigor del nuevo límite de 110 km/h en autopistas y autovías (ver

noticia debajo), aún sigue habiendo conductores irresponsables con los que parece no ir la cosa, completamente ajenos al riesgo que conlleva un exceso de velocidad. Lo prueba la infracción en la imagen de arriba, captada por un radar fijo en mayo. Y las ha habido todavía peores: dos conductores fueron detenidos en mayo en distintos puntos de la AP-7 cuando conducían sus turismos, respectivamente, a ¡249 y 225 kilómetros por hora!

110: menos velocidad, menos denuncias

Los efectos del nuevo límite de velocidad en autopista y autovía (110 km/h desde el 7 de marzo) ya son palpables. Durante los primeros treinta días con la nueva limitación, las infracciones y las denuncias detectadas por los radares fijos se redujeron a la mitad respecto a las tres semanas anteriores a la entrada en vigor de la nueva limitación. Además, se ha registrado un gran descenso de la velocidad: la media en autopistas fue de 102 km/h (10% menos que en marzo de 2010) y en autovías de 100 km/h (6,4% menos).



Un buen atasco

Así quedó, completamente encajonado, este camión en el túnel de un paso subterráneo en Mérida, con la cabina suspendida a más de cinco metros del suelo. La policía investiga si el conductor, que sufrió heridas leves, intentó pasar con el volquete abierto o este se accionó por un fallo hidráulico.

La Seguridad Vial Laboral, en la web

La Dirección General de Tráfico (DGT) y el Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) han elaborado una web con contenidos de Seguridad Vial Laboral. El objetivo es que las empresas se conciencien y se impliquen en la prevención de los accidentes de tráfico laborales.

www.seguridadviallaboral.es

1,4 millones por salvar una vida

Un estudio financiado por la Dirección General de Tráfico (DGT) ha estimado el Valor de una Vida Estadística (VVE) en España en el contexto de los accidentes de tráfico en 1,4 millones de euros. Esta cifra servirá para contabilizar los costes sociales de la siniestralidad vial en España y para cuantificar los beneficios de las medidas de seguridad vial en términos de vidas salvadas.

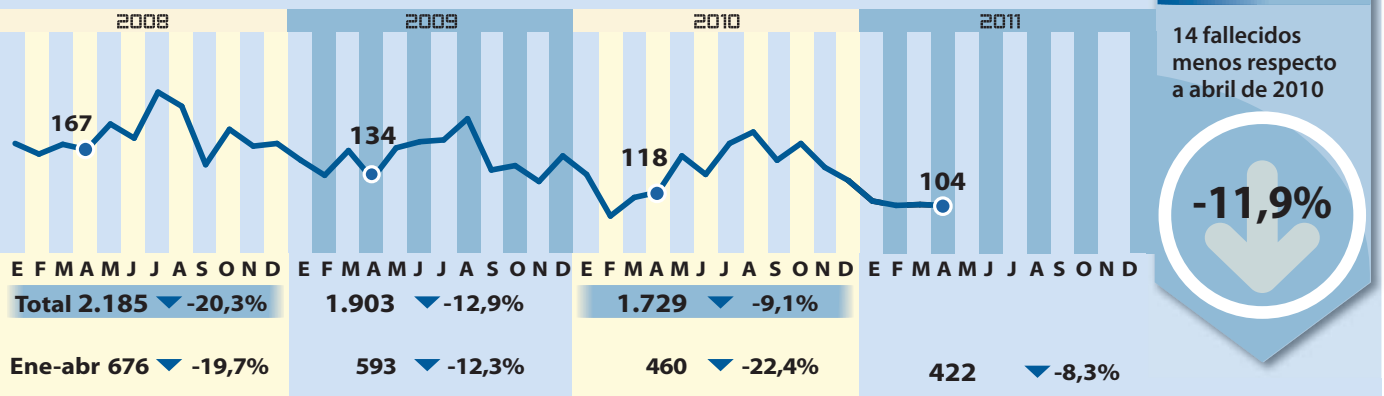
Indemnizada de por vida

Una sentencia pionera de la Audiencia Provincial de Jaén obliga a una aseguradora a compensar con un millón de euros, más una pensión de 4.000 € al mes de forma indefinida, a una niña que quedó tetrapléjica en un accidente de tráfico. Las indemnizaciones para las víctimas de accidente en España están por debajo de las establecidas en otros países europeos como Francia, Reino Unido o Alemania.

Ayuntamiento de Mérida

Víctimas mortales en carretera

Abril de 2010



14 fallecidos menos respecto a abril de 2010

-11,9%

Las distracciones en la conducción

Las distracciones en la conducción se producen por la falta de atención del conductor, lo que implica un retraso en la obtención de la información necesaria para conducir de forma segura, siendo estas distracciones la primera causa de accidentalidad.

Existen dos tipos de distracciones en la conducción:

- Las internas incluyen todo lo que se produce en el interior del vehículo, incluso las propias acciones del conductor.
- Las externas son los sucesos que se producen fuera del vehículo, como carteles, obras, accidentes, etcétera.

Las causas más importantes de distracción en la conducción son:

- Buscar y contestar el móvil.
- Manipular y mirar el navegador de a bordo.
- Fumar, comer, hablar, etc.

En el año 2009, la distracción aparece como factor concurrente en un 38% de los accidentes. En carretera, el porcentaje es de un 44%, mientras que en zona urbana es del 34%.

En cualquier caso, hay que recordar que circulando a una velocidad de 120 kilómetros por hora, en 1 segundo habremos recorrido una distancia superior a los 30 metros.

Uso del teléfono móvil y distracción

Usar el teléfono móvil durante la conducción aumenta de forma significativa el riesgo de sufrir un accidente.

Cuando se utiliza un teléfono móvil sin dispositivo de manos libres durante la conducción, se produce una distracción visual, auditiva biomecánica y cognitiva.

En el caso de hablar por un teléfono con manos libres, la distracción visual y biomecánica se reduce, pero sigue provocando similar distracción auditiva y cognitiva.

El peligro de la distracción por la utilización del móvil es algo que no solo afecta a los conductores, también es grave para los peatones. De hecho, diversos estudios realizados en Estados Unidos, Canadá, Finlandia y España constatan de manera rigurosa que los accidentes de los peatones están aumentando de manera significativa en los últimos años por causa del uso incontrolado del teléfono móvil.

Lo que nos distrae y cuánto tiempo

Incremento del tiempo de reacción y distancia de frenada según distracción

Oír música en la radio	4,1%
Hablar con pasajeros	15,9%
Hablar por teléfono móvil	18,4%
Hablar por el teléfono de manos libres	18,6%
Selección una pista de un CD*	29,4%

(* Ya introducido en el equipo de audio del vehículo.

(Fuente: ISVAS).

Tiempo de distracción

Marcar un número de teléfono en el móvil	13"
Responder a una llamada telefónica	8"
Encender un cigarro	1,5"
Duración media de una conversación	4"
Ajustar la radio o el reproductor de CD	5,6"
Frecuencia de manipulación de la radio	8*

(*) Veces/hora de conducción

(Fuente: Distractions in everyday driving).

Las causas más importantes de distracción en la conducción:

- Buscar y contestar el móvil.
- Manipular y mirar el navegador de a bordo.
- Fumar, comer, hablar, etc.

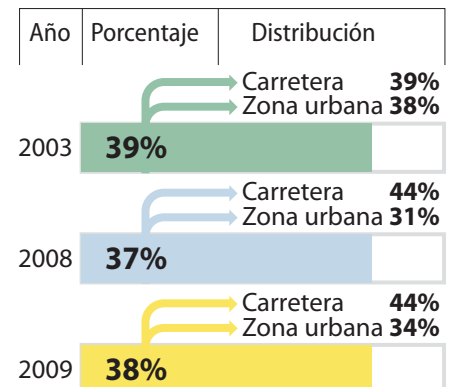
Factores relacionados con el conductor que favorecen las distracciones:

- Uso del teléfono móvil.
- Estrés, ansiedad o depresión.
- Fatiga y somnolencia.
- Consumo de alcohol.

Móvil, tercer motivo de denuncias

En los tres primeros años de aplicación del Permiso por Puntos, el 14% de las denuncias con detracción de puntos formuladas lo fueron por utilización del teléfono móvil durante la conducción, convirtiéndose así en el tercer factor por tipos de denuncias, por detrás de la velocidad y el consumo de alcohol.

Distracción como factor concurrente



Dos ruedas, la revolución

Fuera de los focos de las recientes elecciones, en los que se buscan forzados protagonismos y hasta se “alquilan” actitudes por horas, por minutos, lo cierto es que lo de la bici va calando en las ciudades. Si los jóvenes han puesto en marcha, con toda la razón del mundo, su otro mayo revolucionario, hay otras “revoluciones” en marcha. En este número contamos la iniciativa de un senador socialista, respaldada ¡por todos los grupos políticos sin excepción!, para propiciar el uso de las bicicletas. Y ahí están políticos que dan ejemplo: algunos que, no para acudir “curiosamente” a un mitin, utilizan cada día la bicicleta y se olvidan de coches particulares y ¡hasta oficiales!

Tímidamente, pero parece que de verdad, las cosas están cambiando. Ya hay muchas medidas legislativas en marcha, ya hay muchos ayuntamientos e iniciativas privadas que buscan facilitar el uso de las bicicletas en las ciudades. Muchos municipios tienen ya implantados potentes sistemas de alquiler de bicicletas, se empiezan a ver carriles bici por muchas calles... Y la gente está respondiendo. Muchos van ya al trabajo, a por el pan, a hacer unas gestiones... Se humanizan mucho las urbes y, además, se evita que muchos coches entren y se muevan por las ciudades. Y más bicis es un respiro para los altos niveles de contaminación, por mucho que esos dirigentes que nunca dejarán el chófer pretendan “ahogar” las quejas de los movimientos ecologistas y pro-bici. Por ejemplo, para quitar hierro a los innegables efectos sobre nuestra salud, siempre escogidos interesadamente.

Pero lo importante es que este respal-



Jesús SORIA

Director

Más bicicletas, más motos por las ciudades, es retirar de la circulación muchos coches: menos atascos, menos contaminación...



do de los políticos no se quede en la mera aprobación de estas propuestas, de estas iniciativas. Que de verdad apoyen el que esto se refleje en medidas palpables y continuadas. Recuerdo propuestas en los últimos años de algunos municipios que se han quedado en nada... No valen ya parches puntuales a la sombra de una protesta, una manifestación, buscando un golpe de efecto para acallar ciertas quejas... La bici es una magnífica alternativa al transporte, una asignatura todavía pendiente en el complejo mundo de la movilidad sostenible. Y no es solo hacer mejores ciudades, menos contaminadas: se trata también de buscar ciudades más seguras. Y también deben serlo en bicicleta. Ya se está consiguiendo en ciudades como Pontevedra: su casco urbano es “zona 30” donde los ciclistas se mueven sobre dos ruedas con bastante nivel de seguridad.

Pero no quedan aquí las “revoluciones”. Muchos municipios están moviendo piezas para que el uso de la moto sea también mucho más generalizado. Para que un medio de transporte más económico y menos contaminante robe protagonismo a los coches. Tiene grandes beneficios: una moto circulando es, en muchos casos, un coche menos, es decir, menos densidad de tráfico, menos retenciones, menos contaminación, menos CO₂, menos muchas cosas... Eso sí, requiere algunos cambios en los comportamientos. Y no solo de los que van en coche. Una cosa es respetar a los más débiles, y otra que los más débiles quieran, a veces, imponer su condición de inferioridad. Un ejemplo: Hace poco subía por una calle con mi coche y por mi carril, en dirección contraria, bajaba un motorista. Le avise del riesgo con una ráfaga de luz. ¿Qué hizo? Sacarme el famoso dedo... ♦

Redes sociales

El Plan Contigo de la Policía Nacional y la Guardia Civil cuelga en su espacio en Tuenti consultas para que los jóvenes y menos jóvenes opinen sobre distintas materias. Algunas, referidas a la seguridad vial, como un test sobre conducción segura para que los jóvenes analicen su modo de comportarse cuando van en coche o moto. Por ejemplo, se plantean cuestiones como ¿qué haces si un amigo hace el loco conduciendo? o ¿qué haces si vas conduciendo y te llega un sms? Esta página de la red social tiene 65.000 usuarios.

Reparaciones

Simplemente me pregunto: ¿Podría estar pasando que la “guerra” de los seguros se esté trasladando de forma peligrosa a los talleres? El otro día me escribió el dueño de uno que me contaba que hay tanta “rebaja” de los precios que les lleva a tener que aceptar muchas reparaciones que no son las óptimas, que les obliga a recurrir a piezas que no son precisamente las mejores... Sería preocupante desde el punto de vista de la seguridad y también por lo que significa de cierto engaño a los automovilistas... Un poquito de rebaja, sí, pero me lo cobro por otro lado...

Eléctricos

Puestos a buscar alternativas ecológicas a la movilidad, la apuesta por los coches eléctricos empieza a tomar cuerpo: desde ayudas oficiales a la compra de los coches al esfuerzo de los propios fabricantes por sacar modelos eficientes, no demasiado caros, con “pilas” que sirvan para algo más que darse una vueltecita... Por eso hay que aplaudir la iniciativa de Málaga, convertida ya en la ciudad-laboratorio de lo que seguramente serán las ciudades de aquí a una década. Como decimos en esta revista, Málaga es la ciudad más enchufada.

UNAS **400 MUERTES** SE PODRÍAN EVITAR CADA AÑO CON UNA MEJOR RESPUESTA DE LAS EMERGENCIAS

Cuando el tiempo es vida



Tras un accidente de tráfico, la supervivencia de los heridos depende en gran parte del buen funcionamiento de los servicios de emergencia. Llegar pronto y actuar bien puede evitar hasta un 35% de las muertes que se producen en la primera hora tras el accidente.





Los bomberos trabajan a contrarreloj para rescatar a las víctimas de forma segura y rápida.

Puedes no morir entonces, pero lo puedes hacer tres días o dos semanas después, porque algo ha ocurrido en tu cuerpo que es irreparable”.

A lo largo de este reportaje vamos a abordar esas áreas de mejora donde se intenta ganar la batalla al tiempo, una tarea a contrarreloj en la que trabajan muchas personas para salvar vidas.

MUERTES EVITABLES. Tras un accidente de tráfico, el 10% de las víctimas mortales fallece al instante o en los siguientes minutos a causa de lesiones muy graves. Son muertes muy difíciles de evitar.

Otro 15% de las víctimas muere varias horas o días después en el hospital como consecuencia de complicaciones tras el tratamiento inicial. Es necesario un gran esfuerzo económico y un gran número de recursos para reducir la mortalidad en esta fase.

Por último, hay un 75% de muertes que se producen en la primera o segunda hora tras el accidente. En esta fase es en la que se puede evitar el mayor número de fallecimientos a través de una asistencia inicial adecuada.

Según Fernando Ayuso, presidente de la Sociedad Española de Medicina de Urgencias y Emer-

Marian GARCÍA RUIZ

Infografía: **DLirios**

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

El tiempo es oro y si hablamos de accidentes, es algo más: es vida. Traspasar esa línea que separa la vida y la muerte tras un accidente de tráfico puede depender de que la ambulancia y los bomberos lleguen en el menor tiempo posible, de que el rescate sea rápido, de que se aplique el auxilio adecuado o que se traslade al herido al centro médico idóneo, que no siempre es el más cercano. También es importante que la primera persona que socorre a los heridos, que suele ser un testigo, un policía, un bombero..., actúe adecuadamente.

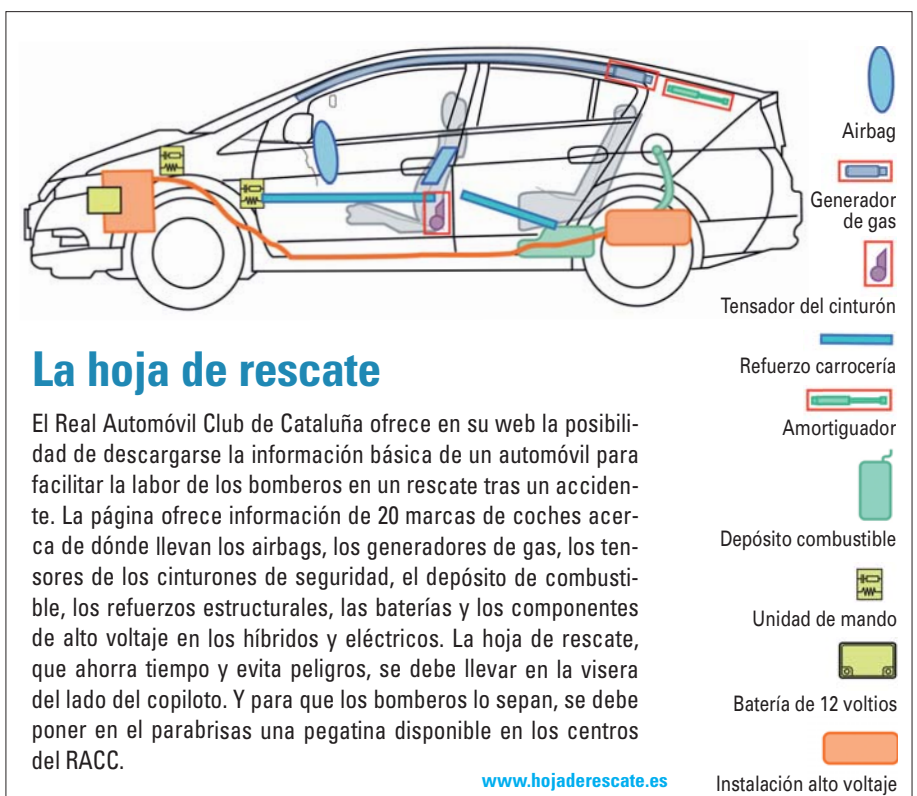
LA HORA DE ORO. Según los expertos, el 75% de las personas que fallecen a consecuencia de un accidente de tráfico lo hacen en los primeros sesenta minutos, en lo que se conoce como la “hora de oro”. Adams Crowley, cirujano militar y director del Centro de Atención al Shock traumático de Maryland (EE. UU.), fue el primero en utilizar este término: “*Hay una hora de oro entre la vida y la muerte. Si estás gravemente lesionado, tienes menos de sesenta minutos para sobrevivir.*”

EN LOS PRIMEROS AUXILIOS SE COMETEN MUCHOS ERRORES POR NO HACER NADA O POR HACERLO MAL

La hoja de rescate

El Real Automóvil Club de Cataluña ofrece en su web la posibilidad de descargarse la información básica de un automóvil para facilitar la labor de los bomberos en un rescate tras un accidente. La página ofrece información de 20 marcas de coches acerca de dónde llevan los airbags, los generadores de gas, los sensores de los cinturones de seguridad, el depósito de combustible, los refuerzos estructurales, las baterías y los componentes de alto voltaje en los híbridos y eléctricos. La hoja de rescate, que ahorra tiempo y evita peligros, se debe llevar en la visera del lado del copiloto. Y para que los bomberos lo sepan, se debe poner en el parabrisas una pegatina disponible en los centros del RACC.

www.hojaderescate.es



Qué debemos hacer



Lucía RIVAS

- 1 Si vemos un accidente y podemos auxiliar, debemos parar en un lugar seguro y señalizarlo.
- 2 Evitar todo riesgo de atropello (chaleco reflectante).
- 3 Cuidado con los derrames de gasolina, aceite, productos químicos...
- 4 Quitar la llave de contacto del vehículo accidentado.



- 5 No mover ni manipular el vehículo (puede volcar, activarse el airbag...)
- 6 Llamar al 112.
- 7 Comprobar si los heridos están conscientes y responden.
- 8 Despejar la vía aérea de los heridos si lo precisan.
- 9 Si sangran, comprimir y taponar la herida.
- 10 Abrigarles, no darles de comer ni beber, no mover ni quitar el casco.



Lucía RIVAS

Antonio Sánchez Ramos

Jefe de Rehabilitación del Hospital Nacional de Parapléjicos de Toledo

“Si me hubieran movido, habría quedado tetrapléjico”

Hace 27 años, este doctor sufrió un accidente. Su experiencia profesional le salvó de una tetraplejía. Este es su relato: “Viajaba con mi mujer cuando empezó a llover. En una curva se me fue el coche. Dimos varias vueltas y el techo quedó abollado. Me dolía el cuello”.

Tras el accidente intentaron socorrerle, pero Antonio Sánchez sabía lo que se jugaba: “Querían sacarme por la ventanilla, porque la puerta estaba atascada, pero no les dejé y le dije a mi mujer que si quedaba inconsciente, no permitiera que me movieran”.

Una ambulancia sin médico les auxilió, siempre bajo sus instrucciones: “Cuando llegué al hospital vieron que tenía una luxación entre las vértebras C-5 y C-6. Si me hubiera dejado mover por aquellas personas, habría quedado tetrapléjico”.

Antonio lleva más de 30 años trabajan-



do en el Hospital de Parapléjicos de Toledo. Y en ese tiempo ha visto de todo: “Recuerdo cuando traían a los heridos en la parte de atrás de un 600 con el pañuelo blanco ondeando desde una ventanilla”.

Hoy las cosas han cambiado mucho pero todavía llegan personas con una lesión medular por una mala inmovilización: “Son sobre todo personas que estaban inconscientes y su lesión no dió la cara hasta después. Y es que siempre que hay un herido inconsciente, hay que tratarlo como una posible lesión medular”.

gencias (SAMU) de Andalucía, “realizando una gestión eficaz y mejorando la actuación de todos los participantes en la atención a los heridos de un accidente de tráfico, se puede disminuir la mortalidad hasta un 35% y mejorar el pronóstico de los supervivientes”.

Si aplicamos estos porcentajes a las cifras, nos encontramos con que, de las 1.730 personas que murieron en 2010 por accidentes de tráfico en carretera, casi 1.300 lo habrían hecho en la “hora de oro” y 455 podrían haber sobrevivido si la respuesta de las emergencias hubiera sido la óptima.

LA RAPIDEZ ES LA CLAVE. Aunque en España no existe, como en otros países, la obligación de asistir a una emergencia en un tiempo

limitado (en Alemania este tiempo es de 12 minutos y en el Reino Unido, de 8 para los accidentes graves), algunas comunidades autónomas, como Andalucía, cuentan con planes de accidentalidad donde se recomienda que nunca se superen los 20 minutos de respuesta en las zonas rurales y 10 minutos en las urbanas. Y en algunas ciudades, como Madrid, el tiempo medio es de poco más de siete minutos.

El Protocolo de Actuación y Buenas Prácticas en la Atención Sanitaria al Accidentado de Tráfico, editado por el Ministerio de Sanidad en colaboración con la Dirección General de Tráfico (DGT), estima que el 80% de la población debería estar cubierta por un Servicio Vital Avanzado

ERVIGIO CORRAL

Subdirector de Samur-Protección Civil Madrid

- ¿Qué peculiaridades tiene como emergencia un accidente de tráfico?

- Es, primero, un suceso multidisciplinar que debe ser abordado por varios organismos. Eso lo hace diferente. No depende solo de tí, exige un procedimiento de coordinación con Policía, Bomberos... Hay que acordar lo que tienes que hacer.

- ¿Cual es el objetivo principal en una emergencia de tráfico?

- Las víctimas son "pacientes tiempo-dependientes". Y lo fundamental es estabilizarlas y llevarlas al sitio adecuado, a lo que se conoce como "Trauma Center", donde se cuenta con el personal y los recursos necesarios.

- ¿Hasta qué punto influye esta derivación?

- En Madrid hay tres hospitales comprometidos a atender en todo momento un "código trauma". Y en dos años hemos aumentado en cuatro puntos la supervivencia de pacientes politraumatizados. En este sentido se empieza a gestionar más por la calidad que por la operatividad.

- Coordinó la actuación del SAMUR el 11-M. ¿Cómo lo vivió?

- Fue, sobre todo, una experiencia organizativa en la que se demostró una capacidad de respuesta importante. Algo fundamental.



Los accidentes de tráfico requieren la coordinación de todos los servicios de emergencias.

LOS MATERIALES, ESTRUCTURAS Y SISTEMAS DE SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS MODERNOS DIFICULTAN LA LABOR DE RESCATE DE LOS BOMBEROS

(SVA) disponible en un tiempo máximo de respuesta de 15 minutos.

EL PRIMERO EN LLEGAR. El primer eslabón de la cadena de socorro suele ser el ciudadano que se encuentra con el accidente. Y lo que hace, deja de hacer o cómo lo hace, puede ser fundamental.

Sin embargo, en España los primeros auxilios no forman parte de nuestro bagaje cultural y existe una ignorancia generalizada.

María José Villanueva Ordóñez, médico de emergencias del SAMU-Asturias, destaca la necesidad de una gran campaña nacional de información, porque "en el auxilio se cometen muchos errores por no hacer nada o por hacerlo mal. La gente sigue sin quitar la llave de contacto de un coche accidentado; se sigue aparcando al lado y sin tener en cuenta si hay riesgo de atro-

Los tres tiempos de la muerte

En los primeros minutos...

Muere el 10%



...por lesiones severas del sistema nervioso o rotura de arterias.

En la primera hora...

Muere el 75%



...por asfixia o hemorragia

En las horas siguientes...

Muere el 15%



...por complicaciones, fallo multiorgánico...



La estabilización del herido es el primer objetivo de los servicios sanitarios de emergencia.

pellos o derrames en el suelo; o intentan voltear el coche si está volcado, a pesar de que les puede caer encima o agravar el estado de los heridos". Otro error clásico, nos cuenta, es hacer torniquetes: "Cuando existe una hemorragia, salvo que sea muy grande, es preferible tapar, comprimir y, si se puede, elevar el miembro. Y en cualquier caso, siempre llamar al 112, y ahí te dirán lo que tienes que hacer".

Una vez más, la formación es la clave para avanzar. Según María José Villanueva, es necesario educar en los colegios, en las autoescuelas y formar también al personal sanitario y a los bomberos. "Yo terminé mi carrera de medicina y nadie te dice qué hacer en una situación tan compleja como un accidente de tráfico. Hay una gran laguna formativa de profesionales y ciudadanos".

El sector reclama una especialidad médica en emergencias y más formación de todos los que tienen alguna relación con los accidentes de tráfico: bomberos, policías o el sector sanitario general...

LA LLAMADA. El teléfono gratuito de emergencias, el 112, operativo en toda la Unión Europea (UE), es el número clave que debemos marcar cuando se trate de una emergencia. Un 8% de todas las llamadas que reciben los centros coordinadores de emergencias se deben a un accidente de tráfico. En función de la información que les transmi-

ten, envían uno u otro dispositivo: bomberos, ambulancias, soporte vital básico, avanzado, aéreo... Por eso es muy importante informarles bien de los detalles del accidente: el tipo de choque, el número de heridos, su estado...

LESIONES INVISIBLES. Diego Reyero, médico de Urgencias del Complejo Hospitalario de Navarra, ha creado una herramienta para predecir in situ la gravedad de un accidente.

En función del lugar que ocupan los heridos, el punto de impacto, la intrusión en el habitáculo, el hundimiento del techo, la deformación del volante y del tablero y el uso del cinturón, calcula el "Índice de Deformidad Estructural" del vehículo para detectar lesiones graves que pueden ser invisibles: "Muchas veces ves a una persona aparentemente bien que, en las horas posteriores, empeora o incluso fallece. Una pelvis que sangra, una rotura de bazo o de hígado a veces no se detectan, pero pueden llegar a provocar la muerte. Lo que queremos es que no fallezca ni uno solo de

EMILIO ALTED

Responsable UCI-Traumatología.
Hospital 12 de Octubre. Madrid

El centro útil

Todas las comunidades de nuestro país tienen hospitales que son "centros útiles" al más alto nivel, pero deben ser utilizados como tales.

En grandes traumatizados con lesiones complejas que afectan a varios órganos se requieren hospitales con equipos de atención al trauma grave: cirujanos de urgencia, traumatólogos, urgenciólogos, intensivistas, quirófanos, banco de sangre, protocolos de manejo del paciente

con riesgo vital, radiología de urgencias, intervencionismo, UCI, y un número adecuado de pacientes al año para mantener su entrenamiento.



En nuestro país hay grandes hospitales que tienen recursos suficientes, pero si enviamos los pacientes traumáticos a múltiples centros se perderá el entrenamiento, motivación e incluso "el estar preparado".

En el mundo, la enfermedad traumática causa una mortalidad del 7-9%. Genera unas enormes pérdidas de años de vida y es la primera causa de muerte en menores de 45 años.



Un 8% de las llamadas al 112 son por accidentes de tráfico.

Guía para abrir camino

El Ministerio de Sanidad y la Dirección General de Tráfico han elaborado un "Protocolo de Actuación y Buenas Prácticas en la Atención Sanitaria al Accidentado de Tráfico". Se trata de una guía de recomendaciones dirigidas a todos los sectores relacionados con las emergencias, especialmente al sector sanitario, aunque incluye también consejos útiles para público en general.



La deformación que sufre un vehículo puede servir para calcular la gravedad de las heridas de sus ocupantes.

estos casos graves".

Un grupo de investigación intenta crear una aplicación informática que permita calcular instantáneamente este índice a través de los datos que aportan los primeros testigos.

EL RESCATE. Cuando hay heridos atrapados en un vehículo, los bomberos son los primeros en actuar, coordinados con el personal sanitario. Según el oficial de Bomberos de Barcelona, Jordi Asín, el tiempo medio que se emplea en el rescate de los heridos ha aumentado en los últimos años, porque *"la evolución de las estructuras, materiales y sistemas de seguridad de los vehículos modernos complica el trabajo"*.

La Asociación Profesional de Rescate en Accidentes de Tráfico (APRAT), de la que Jordi Asín es presidente, *"lleva años reclamando una base de datos para averiguar, a través de la matrícula, el modelo y sus características. Pero esto, de momento, está en un cajón"*, asegura.

Lo que sí se ha puesto en marcha es una iniciativa del RACC que Asín califica de positiva: la hoja de rescate.

Esta hoja, que se puede descargar a través de Internet, permite obtener la información básica de un vehículo para llevarla en el co-

EL TRASLADO DE LOS HERIDOS A UN CENTRO ADECUADO PUEDE REDUCIR LA MORTALIDAD UN 15%

che a disposición de los servicios de rescate si fuera necesario. El RACC dispone de la hoja de rescate del 90% de los coches que se venden en España, con la información técnica necesaria para rescatar a los ocupantes del vehículo de forma segura y rápida.

Se trata de una iniciativa que ya existe en Alemania y que puede

ahorrar a los bomberos unos seis minutos.

LA ATENCIÓN ÚTIL. Una vez en el lugar, los servicios de emergencias deben permanecer el menor tiempo posible. Según el médico de urgencias, Diego Reyero, *"además de la hora de oro, hay un nuevo concepto, los diez minutos de platino, que es el tiempo que no se debe de superar cuando un paciente está crítico"*.

También es determinante el hospital al que se traslada al herido que, salvo máxima urgencia, no tiene por qué ser el más cercano.

El centro útil, conocido como Trauma Center, es aquel capaz de atender las necesidades concretas del paciente en el menor tiempo posible. Y depende de los recursos humanos y materiales con los que cuenta. El traslado de los pacientes politraumatizados a los centros útiles puede suponer un descenso en la mortalidad de hasta el 15%.

Precisamente, mejorar la atención a las víctimas de los accidentes de tráfico es uno de los objetivos de la nueva Estrategia de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico para el periodo 2011-2020. ♦

E-Call, la apuesta europea

En el seno de la UE se está impulsando el e-Call, un sistema que se instala en los vehículos y que avisa automáticamente al 112 cuando se sufre un accidente, sin necesidad de que el conductor haga nada. Funciona a través del sistema GPS, que proporciona automáticamente la localización del vehículo accidentado al Centro de Emergencias. Gracias a la mejora del tiempo de respuesta, puede reducir un 15% la gravedad de las lesiones y evitar un 5% de las muertes. Existe un plan piloto en marcha en nueve países y la UE quiere aprobar próximamente una norma para que todos los vehículos salgan de fábrica con un e-Call instalado.





El 38% de niños muere a menos de 50 kilómetros de su domicilio.

DOS DE CADA CINCO MENORES FALLECIDOS EN ACCIDENTE NO USABAN NINGÚN SISTEMA DE PROTECCIÓN

Niños: por qué mueren

El “accidente tipo” en el que un niño muere se produce por una distracción o por infracciones como circular a velocidad inadecuada, en un turismo, a plena luz del día y por una carretera convencional. Además, el 40% no llevaba ni cinturón, ni sillita, ni casco.

Anabel GUTIÉRREZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Infografía: **Óscar TREVIÑO**

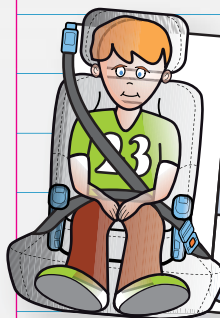
La Fundación Mapfre ha analizado las circunstancias por las que 263 niños (entre 0 y 14 años) perdieron la vida en accidente de tráfico, como ocupantes de vehículos, durante el periodo 2005-2008. Del informe se extraen interesantes conclusiones que para Julio Laria, director general del Instituto de Seguridad Vial de la citada fundación, “podrían servir para definir

futuras acciones”. Entre esas prioridades destaca, en primer lugar, “la universalización del uso y mejora de asientos infantiles (el 40% de niños fallecidos no utiliza ningún sistema de protección); la lucha contra las distracciones y la moderación de velocidad, factores que, junto con otras infracciones, aparecen en tres de cada cuatro accidentes mortales”. Y por último, añade, habría que mejorar las carreteras de doble sentido (donde muere el 67%), para evitar salidas de vía; y en el caso de que se produzcan, despejar los márgenes de obstáculos que minimicen la gravedad del impacto.

UNO DE CADA TRES NIÑOS MUERE EN UNA SALIDA DE VÍA Y UNO DE CADA CUATRO, EN UN IMPACTO LATERAL

MEJORAR LAS SILLITAS. Los autores del estudio apuntan a la necesidad de aumentar la seguridad de los sistemas infantiles de retención, es-

Claves de la accidentalidad infantil



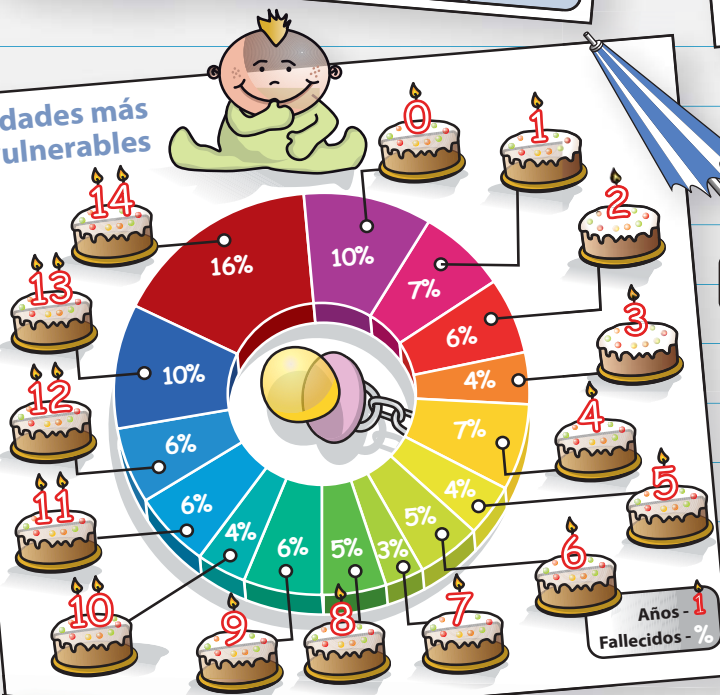
¿Iban protegidos?

	Heridos graves	Fallecidos
Ningún sistema de protección	35%	40%
Utilizando cinturón	23%	19%
Sistema de retención infantil	17%	25%
Utilizando casco	14%	8%

¿Por qué suceden?



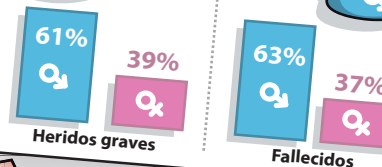
Edades más vulnerables



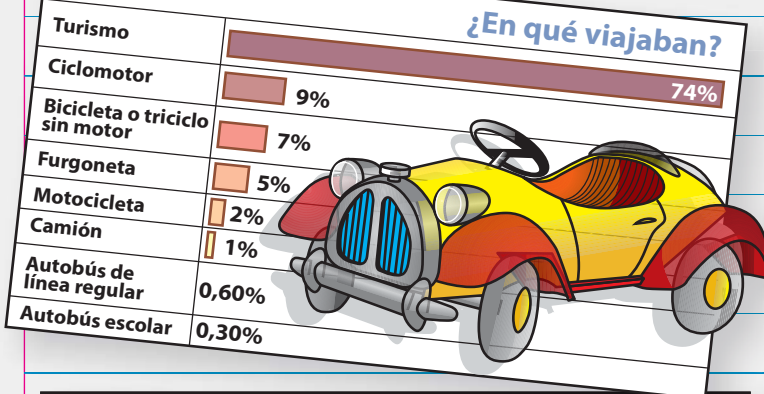
¿A dónde iban?

Ocio	58%
Salida o regreso de vacaciones	12%
Durante la jornada de trabajo	8%
Salida o regreso de puentes y festivos	4%

Cuestión de sexo



¿En qué viajaban?



¿Cómo suceden?

Tipo de accidente	Heridos graves (%)	Fallecidos (%)
Salidas de vía	30%	35%
Colisión frontolateral (el frontal de un vehículo golpea el lateral de otro)	28%	25%
Colisión frontal	16%	16%
Colisión lateral	5%	6%
Colisión múltiple o en caravana	3%	5%
Vuelco en la calzada	1%	2%

Según el tipo de trazado

Tipo de trazado	Heridos graves (%)	Fallecidos (%)
Recta	40%	48%
Curva	32%	35%
Intersección	28%	17%

Por tipo de carretera

Tipo de carretera	Heridos graves (%)	Fallecidos (%)
Carretera convencional	59%	67%
Autovía	13%	16%
Autopista	6%	7%

Fuente: Informe "Prioridades en España en la seguridad de los niños ocupantes de vehículos" de la Fundación Mapfre.

ES NECESARIO UNIVERSALIZAR EL USO DE SILLITAS INFANTILES Y MEJORAR LAS ACTUALES PARA QUE PROTEJAN LA CABEZA

pecialmente en la zona de la cabeza, la parte del cuerpo que más lesiones sufre (en un 36% de niños fallecidos y en un 21% de heridos graves). Deberían mejorarse, también, los sistemas de seguridad de los menores de un año, ya que, a pesar de que pueden llegar a evitar el 80% de lesiones, el porcentaje de bebés fallecidos (10%) es desproporcionadamente alto en comparación con el resto.

Dos de cada tres niños que mueren en accidente son varones. Un dato bastante curioso que podría explicarse, según Jesús Monclús, coordinador del informe, “por una mayor movilidad (que usen más la bicicleta o el ciclomotor) o por una percepción del riesgo menor. Pero la diferencia entre sexos también se aprecia en niños y niñas menores de un año, y esto –afirma Monclús– es una gran incógnita”.

RADIOGRAFÍA DEL ACCIDENTE.

La mayor parte de los accidentes ocurren con buen tiempo, luz diurna—concretamente durante el mediodía y entre las 17 y 18 horas, franjas horarias que coinciden con la recogida de niños del colegio—. En el 71% de los casos, el conductor no realizaba ninguna maniobra y se limitaba, aparentemente, a seguir la ruta por un tramo recto (40%) y fluido de una carretera convencional con un carril para cada sentido de la circulación.

Por otra parte, el 74% de los niños falleció en turismo; el 38%, a menos de 50 kilómetros de su domicilio; y el 58%, cuando viajaba por motivos de ocio. Andalucía (49 niños fallecidos), Castilla-La Mancha (42), Castilla y León (35) y Cataluña (28) son las comunidades






Muchos niños mueren en accidentes que se producen a mediodía o entre las 5 y 6 de la tarde.

Sobre seguridad, que no le engañen

Estas son algunas afirmaciones erróneas que esgrimen a menudo muchas personas para no hacer uso de los sistemas de protección y que se recogen en la página web sobre seguridad vial infantil que la Fundación Mapfre acaba de estrenar:

- ✓ **“Es más seguro no llevar cinturón y salir expulsado fuera del vehículo que quedar atrapado entre sus hierros”.** La fuerza de un impacto puede despedir a una persona a casi 50 metros del vehículo, lo que multiplica por 4 el riesgo de padecer una lesión mortal. El 75% de todos los ocupantes que salen despedidos de un vehículo acababan falleciendo.
- ✓ **“Los cinturones de seguridad y arneses de los asientos infantiles pueden causar daños en caso de accidente”.** Si los cinturones se abrochan correctamente, es muy raro que causen daños y si lo hacen, se trata generalmente de heridas superficiales, mucho menos graves que las lesiones producidas por no llevar cinturón o asiento de seguridad.
- ✓ **“No es necesario utilizar el asiento infantil cuando se circula a poca velocidad o en trayectos cortos”.** El 70% de las víctimas que no llevaba cinturón de seguridad viajaba a menos de 50 km/h. Una colisión a esa velocidad tiene el mismo efecto que caer desde un tercer piso. Dos tercios de los accidentes ocurren a menos de 15 kilómetros del domicilio de las víctimas.

Más información en   

www.seguridadvialinfantil.com

autónomas que contabilizan más víctimas mortales infantiles. Por provincias, destacan Madrid y Toledo en primer lugar con 13 víctimas mortales, Barcelona y Burgos (12) y Almería (11). Sorprende que provincias menos pobladas que Madrid y Barcelona figuren a la cabeza de este ranking. Un 88% de niños, además, pierde la vida en carretera, frente al 12% que lo hace en zona urbana.

Jesús Monclús asegura que “no

hay que buscar explicaciones extrañas en esos datos. Probablemente se deba a que la movilidad de los niños se produce en esas condiciones: en turismos, de día, etc.” El informe de la Fundación Mapfre concluye que las campañas de prevención deben centrarse, por esta razón, “en los viajes cortos, de ocio, accidentes diurnos y con buen tiempo y en el enorme peligro que conllevan las distracciones, las infracciones y la velocidad inadecuada”. ♦



Llevar una silla homologada y usarla correctamente previene el 75% de las lesiones en caso de accidente.

EL 43% DE MENORES VIAJA INCORRECTAMENTE EN LOS SISTEMAS INFANTILES DE RETENCIÓN Y EL 37%, SIN ELLOS

¿Protege bien a sus hijos?

¿Qué ocurriría si, en caso de frenazo o impacto, el niño lleva los brazos fuera de los arneses o del cinturón de seguridad? Muchos conductores son conscientes de que hay que usar un sistema de retención adecuado, pero ¿cuántos saben usarlo correctamente?

Anabel GUTIÉRREZ

El RACE (Real Club del Automóvil de España), en colaboración con el fabricante de sillitas Cybex, acaba de presentar un estudio que hace hincapié justamente en este supuesto: ¿colocamos correctamente los sistemas infantiles de retención? Al parecer, un 43% hace mal uso de ellos. Y, en esos casos, ¿cuáles serían las consecuencias?

Para responder a estas preguntas,

las citadas entidades han realizado una encuesta entre los usuarios y una prueba de impacto que ha demostrado las graves consecuencias de sacar los brazos fuera de los tirantes. Además el RACE pone en marcha la campaña “La seguridad responsable” para concienciar a los conductores de la necesidad de utilizar correctamente las sillitas. Antonio Lucas, coordinador de seguridad vial del RACE, explica que “*las estadísticas demuestran que estamos muy lejos todavía de conseguir los resultados esperados en materia de seguridad infantil*”. En 2010, los menores de 14 años muertos en accidente de tráfico aumentaron un 48,9% respecto al año anterior.

Tomás Santa Cecilia, director de seguridad vial del RACE, cita dos causas: “*La primera, que el 37% de los encuestados no usa ningún sistema de retención infantil; y la segunda, que el 43% hace un mal uso de él*”.

PRUEBA DE IMPACTO. Uno de los datos de la encuesta que más ha preocupado a los expertos del RA-

CE ha sido el comportamiento de los menores en la silla. Destaca el 63% que reconoce que la cabeza del pequeño tiende a caerse hacia delante al dormirse, lo que supone un riesgo elevado. Según los autores del informe, hay que ajustar la posición de la silla y el reposacabezas para mejorar la seguridad del cuello, cabeza o cervicales en caso de frenazo o impacto. Otro de los problemas detectados es que el 43% de los niños que utilizan mal la sillita sacan los brazos de los arneses o del cinturón de seguridad. Esta circunstancia, además de poner en riesgo la

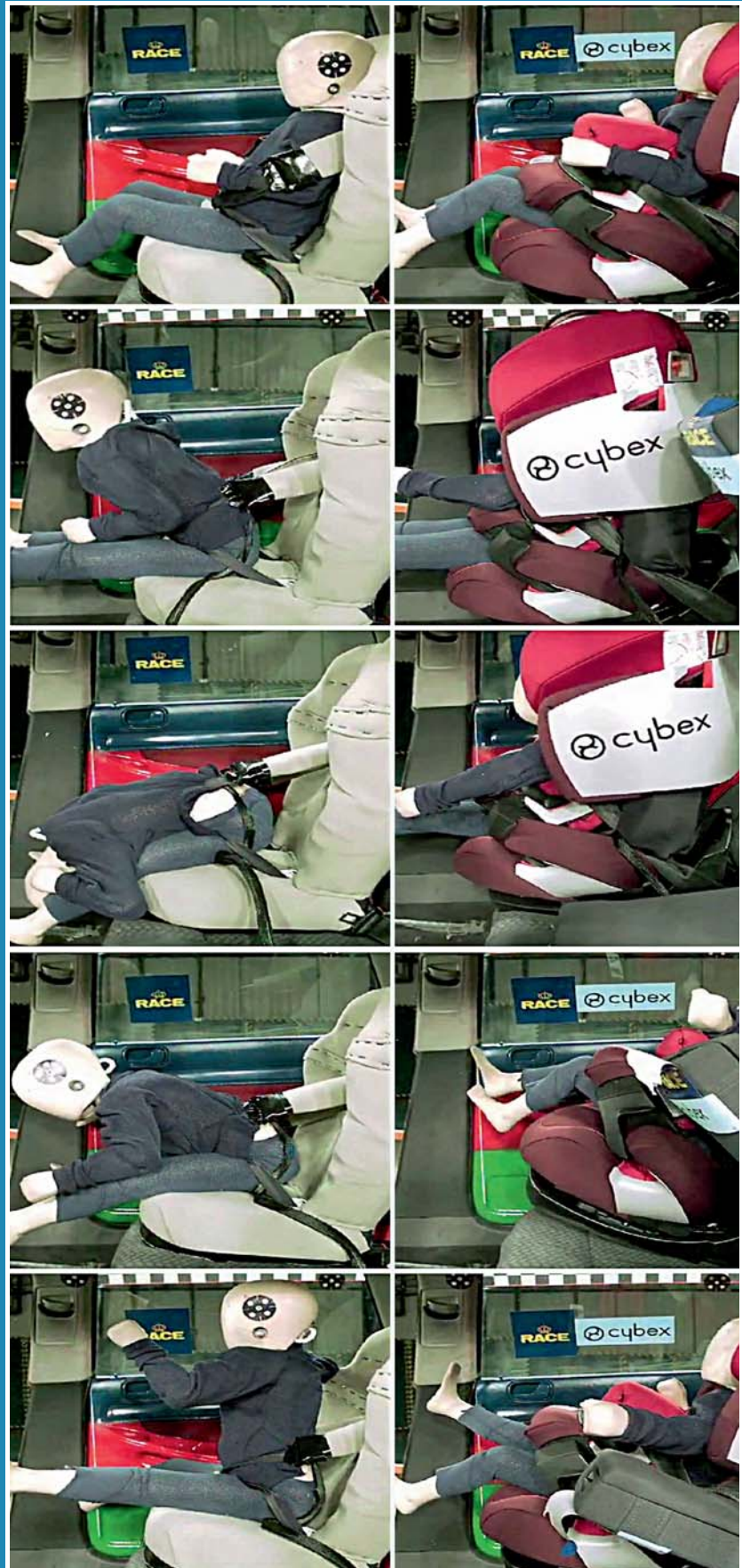
EL 20% DE LOS NIÑOS SE QUITA LOS ARNESES Y EL 5%, SE SIENTA CON LA MOCHILA A LA ESPALDA

seguridad del menor, aumenta las posibilidades de distracción del conductor y, por tanto, las probabilidades de sufrir un accidente.

Para conocer los daños que sufriría un niño en estas circunstancias, el RACE y el fabricante de sillitas Cybex realizaron una prueba de colisión (crash test) en el laboratorio de la Fundación para la Investigación y Desarrollo en Transporte y Energía (CIDAUT). Se realizaron dos ensayos bajo los mismos criterios de impacto (choque frontal a 64 km/h), pero con diferentes sistemas de retención. En el primer ensayo, en modo de uso incorrecto, se colocó un maniquí que representa a un niño de 3 años en la plaza trasera derecha mal posicionado (los brazos fuera del arnés). En el segundo ensayo, el muñeco está correctamente colocado en una silla con cojín protector, un innovador sistema que elimina los arneses de sujeción, evitando el riesgo de sacar los brazos y reduciendo los desplazamientos cervicales. Antonio Lucas afirma que “en las pruebas de impacto realizadas se

MAL SENTADO

BIEN SENTADO



En el primer ensayo (columna izquierda), el maniquí de 3 años lleva los brazos fuera del arnés. Al no tener retenido el tórax, el riesgo de golpearse con otros elementos y sufrir daños severos en la zona abdominal es elevado. En el segundo (columna derecha), el muñeco está correctamente sentado, lo que evita que salga despedido y sufra lesiones graves.



Un cojín de seguridad en la parte delantera de la silla evita el uso de arneses de sujeción.

Algunas consejos

- ✓ A la hora de asegurar el correcto anclaje, la sillita debe quedar firmemente sujeta al asiento del vehículo, de modo que se elimine cualquier movimiento entre ambos, y suprimir también las holguras del cinturón.
- ✓ En los elevadores, preste atención al recorrido del cinturón: nunca debe ir por encima del cuello, siempre ha de ajustarse lo más bajo posible sobre las caderas y sin holguras. El cinturón debe pasar por las guías para que no entre en contacto con el niño.
- ✓ Una silla es un objeto que puede salir proyectado hacia los ocupantes. Por ello, si el niño no viaja en ese momento, sujete siempre el asiento infantil con el cinturón del vehículo, evitando que salga despedido.

demuestra cómo un niño que saca los brazos fuera de los arneses recibe una fuerza tal que las lesiones que se pueden producir, especialmente en la zona lumbar y abdominal, probablemente le originen la muerte”.

LA ENCUESTA. Otra de las herramientas del estudio ha sido una encuesta sobre hábitos de compra y uso de sillitas realizada a 700 conductores que habían transportado a un niño en el último año. El 73% de ellos son padres; el 10%, abuelos; un 17% corresponde a otro tipo de familiares; y el 9% transportaba a amigos de los hijos. Este dato es importante para los autores, porque indica el perfil de los conductores a quienes dirigir las campañas de concienciación. El 37% de los encuestados, por otra parte, reconoce haber llevado a un niño sin el sistema de retención obligatorio, sobre todo en desplazamientos cortos no escolares, como fiestas o cumpleaños (21%) y en algún trayecto al colegio (9%). Un factor a tener en cuenta en la seguridad infantil es la ubicación

En su sillita, en todo momento

El 37% de los encuestados reconoce haber llevado a un niño sin su sistema de retención obligatorio, sobre todo en trayectos cortos no escolares (como fiestas o cumpleaños). Existe un riesgo elevado de que el niño, sin sillita, muera en un accidente a 50 km/h. Además, llevar la correctamente y adecuada previene hasta un 75% las lesiones en caso de colisión o frenazo.

LA ZONA MÁS SEGURA DEL COCHE PARA COLOCAR LA SILLITA ES LA PARTE TRASERA CENTRAL

de la sillita dentro del vehículo. El lugar más seguro es la plaza trasera central y, en su defecto, la derecha, detrás del asiento del copiloto. La mayoría de los encuestados coloca al menor detrás del copiloto, seguido de los que colocan al niño tras el piloto. Un 12% lo hace en el centro y un 6%, en la parte delantera, en el asiento del copiloto. Este último dato coincide con el 6% de conductores que se ven obligados a transportar a tres niños.

Referido a los hábitos de compra, el porcentaje de encuestados que reconoce haber utilizado la silla de otro niño (35%) es preocupante. Tras un largo periodo de uso, una silla puede no ofrecer las mismas condiciones de seguridad que una silla nueva: las propiedades de los materiales pierden su eficacia con el tiempo, en especial los plásticos y los anclajes.

Antonio Lucas concluye que “si llevamos una silla homologada, adaptada a la talla y el peso del niño, anclada correctamente y utilizada también de forma correcta, estaremos garantizando hasta en un 75% la reducción de las lesiones en caso de frenazo o impacto”.

MAL USO DE LAS SILLITAS

¿Ha tenido alguno de estos problemas?	SÍ	NO
El niño ha sacado los brazos de los arneses o del cinturón de seguridad	43%	57%
El niño se ha desabrochado los arneses de la silla o del cinturón de seguridad	20%	80%
Después de lavar la tapicería, ha tenido problemas en su montaje posterior	29%	71%
En alguna ocasión, mi hijo se ha montado en la sillita con la mochila a la espalda	5%	95%
Se me ha roto la sillita infantil (por un golpe, mal uso, un defecto de fábrica...)	8%	92%

(Fuente: Encuesta realizada por RACE y CYBEX 2011).



EN EL PRÓXIMO NÚMERO Informe EuroNCAP 2011 sobre seguridad de las sillitas infantiles.

El primer autobús para bebés

El “pequebús” es un proyecto pionero que permite el transporte escolares menores de 5 años, fomentando la movilidad sostenible. Los niños viajan cómodos en un vehículo adaptado a sus necesidades pero, sobre todo, seguros.



Los más pequeños ya pueden ir al ‘cole’ en autobús de forma cómoda y segura

Anabel GUTIÉRREZ

Se llama “Pequebús” y supone una novedad en nuestro país. Inaugurado en abril por la compañía Alsa, consiste en un servicio de autocares completamente adaptado al transporte escolar de menores de 5 años. Antes de ponerlo en marcha, sin embargo, la empresa de autobuses ha tenido que resolver un vacío normativo y técnico. Paula Bouzada, responsable del proyecto, explica que “desde el Real Decreto de 2006, es obligatorio el uso de sistemas infantiles de retención para mayores de 3 años, pero no establece ningún parámetro para los más pequeños”.

ENSAYOS DE SEGURIDAD. Efectivamente, a partir de este decreto, todo autocar de nueva matriculación dedicado al transporte escolar tiene obligación de instalar cinturones en todas sus plazas, pero no tiene la

imposición de adaptarlo a bebés.

El Instituto de Investigación del Automóvil (INSIA), con la colaboración del fabricante de sillitas Jané, tuvo que realizar ensayos previos de seguridad para elegir los sistemas de retención más adecuados. Luis Martínez, director de la unidad de biomecánica del INSIA, declara que “se realizaron pruebas de impacto frontal y trasero a dos velocidades,

30 y 50 km/h, y además se hizo una valoración geométrica que incluyó salidas de emergencia, accesibilidad, distancia entre butacas, anclajes y suelo del vehículo”. Este ensayo concluyó con la recomendación del uso de tres sistemas de retención para los tres grupos de edad (ver recuadro) y con la necesidad de aumentar la distancia entre butacas, por lo que el autobús tuvo que reducir las 26 plazas iniciales para pasar a 22.

Bebés seguros en el bus

El ensayo de seguridad del Instituto de Investigación del Automóvil (INSIA) recomendó utilizar estos tres tipos de sistemas de retención infantil con las siguientes características:

- **Grupo 0+** (hasta 13 kg de peso o de 0 a 18 meses, aproximadamente), una sillita que permita al bebé ir acostado hasta los 4 meses y en sentido contrario a la marcha a partir del cuarto y que toda la superficie en contacto con el pequeño esté fabricada en un material neumático de absorción de impactos.
- **Grupo I** (entre 9 y 18 kg de peso o de 18 meses a 3 años), una sillita que incorpore un sistema neumático de absorción de impactos y cuente con un sistema de tensión y regulación sincronizada del arnés.
- **Para el Grupo II y siguientes** (más de 15 kg de peso o de 3 años en adelante) butacas que incorporan un cinturón con anclaje en tres puntos y regulable en altura, con lo que se evita el uso de elevadores supletorios.

PROYECTO SOSTENIBLE.

Esta iniciativa ha recibido una subvención que el Ministerio de Fomento otorga a programas de Investigación y Desarrollo (I+D) en movilidad sostenible. Paula Bouzada afirma que “es totalmente respetuoso con el medio ambiente, utiliza biocarburantes y contribuye a descongestionar el tráfico de las ciudades, porque 22 plazas en autobús significan 22 coches menos en circulación”. ♦

Más información
www.pequebus.es



Las parrillas de salida o avanza motos, situadas en la primera línea de los semáforos, aumentan la visibilidad de los motoristas.

LOS MOTORISTAS SON -DESPUÉS DE LOS PEATONES- LAS PRINCIPALES VÍCTIMAS EN LAS CIUDADES

Las motos toman las urbes

La movilidad que proporciona una motocicleta, su facilidad para aparcar y su mayor economía, han multiplicado su presencia en las ciudades, que están adaptándose a ellas. Madrid, Barcelona y Granada son un ejemplo.

Marian GARCÍA RUIZ

La hegemonía del turismo se está acabando en las grandes ciudades. Los problemas de circulación, de aparcamiento, de contaminación y la crisis están cambiando los hábitos de muchos conductores urbanos.

La moto es una de las alternativas que más crece. Pero plantea nuevos retos de seguridad y circulación que las ciudades tratan de resolver. En España tenemos 2.707.484 motocicletas, casi un 9%

PARRILLAS DE SALIDA, APARCAMIENTOS ESPECIALES, EXENCIONES DE TASAS... ASÍ SE ADAPTAN LAS CIUDADES A LAS DOS RUEDAS

del parque total de vehículos. Más de la mitad son motos de menos de 250 cc que se utilizan sobre todo para circular por las ciudades, según datos estadísticos de la DGT.

Madrid es la ciudad donde más se ha incrementado el número de motos en los últimos años. Barcelona, con una larga tradición, es la urbe con más motos de toda Europa después de Roma. Y Granada, donde más motos hay por habitante.

En ellas vamos a centrar nuestra atención, porque son un ejemplo de lo que están haciendo las urbes para adaptarse a la motocicleta: les habilitan espacios propios o compartidos (carriles, parrillas de salida, aparcamientos...), se les da un trato preferencial (no pagan tarifas de aparcamiento, tienen menos impuestos...) y se intenta conciliar sus necesidades con las del resto de conductores para reducir su siniestrali-



Barcelona, junto con Roma, es la ciudad con más motos de Europa: 290.341 motos y ciclomotores (177.000 habitantes) que realizan el 34% de los desplazamientos en días laborables, la mayoría por el centro.

Son la tercera parte del parque, pero participan en el 69% de los accidentes, aunque en más de la mitad los motoristas no son los causantes.

En cuanto al perfil, el 64% son hombres, casi la mitad con más de 10 años de experiencia. El 20% tiene menos de dos años y conduce motos pequeñas.

Los principales comportamientos de riesgo son no usar intermitentes (22%), invadir el carril contrario (23%) y girar a velocidad excesiva (21%).

ACTUACIONES MUNICIPALES

- Hay 52.501 plazas de aparcamiento para motos.
- 42 cámaras de grabación en semáforos y giros.
- 52 zonas avanzadas para motos en semáforos, que este verano llegarán a 60.
- En estudio, el uso del carril-bus y de las vías para vehículos de alta ocupación.
- Más tiempo de semáforo rojo en algunos cruces.
- Moto eléctrica: un Impuesto de Circulación simbólico y 200 puntos de recarga.

ACCIDENTES

- El riesgo de sufrir un accidente es 11 veces mayor que en coche.
- En 2010 hubo 5.706 accidentes con víctimas con 19 muertos.
- El grupo que más accidentes sufre es el de los varones de 25 a 50 años.
- Principales causas: Giro indebido, no respetar los semáforos, distracciones.

Estudio del RACC.

FRANCESC NARVÁEZ

*Concejal de Movilidad
del Ayuntamiento de Barcelona*

“La singularidad de esta ciudad”

Una de las principales características de la movilidad de la ciudad de Barcelona, que la define y diferencia de buena parte del resto de ciudades europeas, es la presencia de la moto.

Las nuevas políticas desarrolladas en los últimos años por este ayuntamiento, basadas en la movilidad sostenible, la pacificación del tráfico y la seguridad vial, han propiciado que se incremente de forma notable la presencia de la moto sobre la red viaria de la ciudad (aproximadamente 300.000 motos y ciclomotores, lo que representa el 30% del parque total de vehículos).

La ciudad se ha dotado de un Plan Estratégico de la Moto (2011-2018) que consta de los siguientes objetivos: impulsar medidas para fomentar la conducción segura de las motocicletas y ciclomotores, participar en la puesta en funcionamiento e implementación de cambios legislativos necesarios para la mejora de la eficacia sancionadora, reordenar el espacio de forma que se ofrezcan más plazas de aparcamiento en la calzada o en subterráneos, reducir en un 30% el número de usuarios muertos, tanto de moto como de ciclomotor en 2 años y dar un mayor protagonismo a la movilidad sostenible a través de una política decidida de promoción del uso de la moto eléctrica.



dad, que, en una década, se ha duplicado. Después de los peatones, son las principales víctimas de los accidentes en ciudad. En 2009, 181 personas (113 a bordo de una moto y 68 en un ciclomotor) murieron en las ciudades españolas y 2.275 resultaron heridas de gravedad.

FENÓMENO URBANO. Solo en Barcelona y Madrid hay casi 400.000 motocicletas, una séptima parte de todo el parque nacional. Y junto con Valencia, suman el 52% de toda la siniestralidad de este transporte. El Real Automóvil Club de

EL ALCOHOL Y LOS SEMÁFOROS ESTÁN MUY RELACIONADOS CON LA ACCIDENTALIDAD URBANA DE LAS MOTOS

Cataluña (RACC) ha estudiado en profundidad su situación en las dos grandes ciudades.

Luis Puerto, responsable de Seguridad Vial de RACC, destaca el vuelco del uso de ocio al uso laboral que se ha dado en ambas ciudades. “En Madrid –asegura– un 40% de las motos se utilizan solo en ciudad. Se registran menos muertos, pero más heridos graves que en Barcelona, y más infracciones, aunque el parque de motos está en mejores condiciones”. Luis Puerto subraya, además, un problema que se deriva del estudio en ambas ciudades, el alcohol: “Más de la



RACC

PEDRO CALVO

Concejal de Movilidad
del Ayuntamiento de Madrid

“Una moto más es un coche menos”

El Ayuntamiento de Madrid ha mostrado siempre su apoyo a la motocicleta y al ciclomotor como una opción óptima de desplazamiento, muy útil como alternativa al uso del automóvil. Una moto más es un coche menos en la ciudad.

En los últimos años ha experimentado un aumento espectacular: en solo 9 años el parque de motos ha crecido más de un 70% y su presencia alcanza ya el 10,8% del total. Para que este incremento no se convirtiese en un aumento de las víctimas y los accidentes, nos marcamos un objetivo: reducir las cifras relativas de siniestralidad.

En este sentido, Madrid ha sido la primera ciudad española en contar con un Plan de Seguridad Vial específico para motos (2009-2013). Los primeros resultados son esperanzadores. En 2010 se registra una disminución del número de accidentes cercana al 7% respecto a 2009 y sus consecuencias han sido menos graves: los heridos graves han descendido un 18%. Entendemos que este modo de transporte cuenta con un amplio margen de crecimiento. En este sentido, seguiremos apostando por medidas que favorezcan su uso seguro.



Madrid es donde más ha aumentado, en poco tiempo, el parque motorizado de dos ruedas hasta alcanzar casi las 200.000 motocicletas y ciclomotores.

La mayoría se utilizan por razones de movilidad obligada, para ir al centro de trabajo, de estudios... Un 40% circula solo en el ámbito urbano.

Los conductores son sobre todo varones (92%) con más de diez años de experiencia (44%), aunque un tercio tiene menos de cinco años y conduce sobre todo scooters.

Las principales prácticas de riesgo son, según el estudio del RACC, no usar los intermitentes (69%), saltarse semáforos en rojo (46%) y no respetar las preferencias de paso (44%).

ACTUACIONES MUNICIPALES

- 450 reservas de estacionamiento para 5.000 motos.
- 31 zonas “avanza motos” (líneas de detención adelantada).
- Una Escuela Municipal Permanente para Motoristas.
- La página www.madridmovilidad.es/motos
- Sustitución del 40% de las marcas viales en pasos de peatones por líneas punteadas.
- 40 kilómetros de carriles segregados (carril bus-taxi-moto y Bus-VAO).
- Exención del pago del estacionamiento regulado (SER).
- Moto eléctrica: Cuatro puntos de recarga que será gratuita durante 2011.

ACCIDENTES

- El riesgo de sufrir un accidente es 17 veces mayor que en coche.
- En 2010 hubo 3.200 accidentes con víctimas con 8 muertos y 336 heridos graves.
- El grupo con más accidentes es el de varones de 25 a 34 años.
- Principales causas: Distracciones, no ceder el paso y giros indebidos.

Estudio del RACC.

mitad de los motoristas accidentados dio positivo. Se debería ser más exigente en dos infracciones, alcohol y semáforos, porque están muy relacionados con la accidentalidad de las motos”. En este sentido, la Guardia Urbana de Barcelona ha propuesto rebajar los límites permitidos de alcohol a los conductores de moto.

EN PRIMERA PERSONA. El perfil de los conductores de motocicleta también ha cambiado. Carles Campsolinas es un experimentado conductor coautor del proyecto Seguro en Moto, premiado por el ayuntamiento de Barcelona, con el que pretende contribuir a la seguridad de este colectivo a través de un libro

Motoristas, víctimas preferentes

- ✓ En 2009 las motos estuvieron implicadas en **12.507** accidentes con víctimas en ciudades.
- ✓ Murieron **113** motoristas y **68** conductores de ciclomotor.
- ✓ En la última década, han pasado de ser el **9,6%** de las víctimas mortales al **19,3%**.
- ✓ **3** de cada **4** víctimas tienen entre **16** y **44** años.
- ✓ **4** de cada **5** son varones.
- ✓ El **52%** de los accidentes ocurre en una intersección.
- ✓ Son colisiones fronto-laterales el **45,7%**.
- ✓ Los fines de semana los accidentes son **menos de la mitad**.
- ✓ El **56%** de los muertos iba en motos de más de 500 cc.
- ✓ En motos de hasta 125 cc viajaba el **37%** de los heridos graves.

*Accidentes de tráfico en zona urbana en 2009. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT.



Lucía RIVAS

JOSÉ MANUEL GARCÍA-NIETO

Concejal de Movilidad
del Ayuntamiento de Granada

“Por qué tantas motocicletas”

Además de las circunstancias climáticas, existen dos razones específicas en Granada para el uso de la moto: el 30 % de la población es universitaria, con bajo poder adquisitivo, pero con las mismas necesidades de movilidad. Y el blindaje del centro para los coches es permeable para las motos, lo que hace que solo la motocicleta pueda garantizar una accesibilidad absoluta. El Ayuntamiento de Granada apoya el uso de este tipo de vehículo, ya que ocupa menos espacio en una ciudad muy congestionada por el peso específico de su área metropolitana y sus calles estrechas. No existe una solución mágica para el transporte en la ciudad... existen muchas soluciones parciales que deben ser correctamente combinadas. La motocicleta es una parte de la respuesta a los problemas actuales, pero debe ser bien gestionada. Hoy, Granada es una ciudad respetuosa con todos los sistemas de transporte utilizados por sus ciudadanos.



Granada es la ciudad con más motos y ciclomotores por población de toda España. (178.000 habitantes).

Tiene 22.082 motocicletas y 20.625 ciclomotores. El 27% de su parque de vehículos.

En 2010 registró 231 accidentes con motos y ciclomotores implicados, sin ninguna víctima mortal y con 8 heridos graves.

Mientras que la matriculación de turismos ha bajado, la de motocicletas sigue subiendo (1,5%).

El ayuntamiento de Granada lleva a cabo desde hace años medidas formativas e informativas dirigidas sobre todo a los jóvenes.

ACTUACIONES MUNICIPALES

- Uso de pintura antideslizante en la calzada.
- Parrillas de salida (Avanza motos).
- Aparcamientos para motos.
- Eliminación de objetos punzantes de la calzada.
- Jornadas moteras, cursos en institutos.
- Cursos prácticos a jóvenes derivados del Juzgado y la Fiscalía de Menores por delitos de tráfico.

ACCIDENTES

- En 2010 hubo 0 muertos y 8 heridos graves (2 en ciclomotor y 6 en motocicleta).
- La edad de los conductores más implicados en accidentes ha subido (30 a 64 años).
- Hay más accidentes los días laborables de enero a junio y en horario laboral.

Centro de Seguridad Vial.

y una web (www.seguroenmoto.com).

Carles considera que el principal problema al que se enfrentan es la falta de respeto: “Hay conductores para los que todo lo que no sea coche no existe. Y circulan ignorándonos. Otro problema es el de los que conducen una moto como si llevaran un coche”. El principal ‘pecado’ del motorista urbano –asegura– es la inconsciencia: “No tenemos en cuenta los riesgos ocultos: el ángulo ciego, las salidas de los semáforos, distancia de seguridad...” Y cree que no se debe generalizar: “Se debe educar en la diferencia y respetar siempre al más débil”. ♦



La más “urbanita”

Son la apuesta de futuro de la movilidad urbana motorizada. Los ayuntamientos, en lucha constante contra la contaminación y los atascos, han comenzado a instalar enchufes en sus calles y les ofrecen beneficios fiscales; la administración nacional las subvenciona y los fabricantes trabajan para superar sus principales inconvenientes: una autonomía un poco escasa y un precio elevado. Por el contrario, sus ventajas como vehículo urbano son incuestionables: no contaminan, consumen muy poco y no hacen ruido. De momento, apenas se ven, pero en ciudades como Barcelona, donde actualmente hay poco más de 200, esperan llegar a las 20.000 en los próximos tres años.



Políticos sobre dos ruedas

Paul Alan PUTNAM

M^a Eugenia Carballero, PP



“ES MI MOMENTO AGRADABLE DEL DÍA”. Se desplaza en bici hasta el Congreso, donde es diputada, o hasta la calle Génova de Madrid, a la sede de su partido. *“Convierto una rutina cotidiana, como es desplazarme por la ciudad, en mi momento agradable del día”.* Las ventajas son claras para M^a Eugenia Carballero: *“Economizas tiempo y dinero y disfrutas de una ciudad como Madrid”.*

Cada vez son más los políticos que se atreven a abordar el transporte en bicicleta desde una perspectiva menos marginal. Algunos, incluso, han renunciado al coche oficial por pedalear para ir al trabajo. Todos coinciden en que es el medio más sano, ecológico y barato que existe.

Antonio Hurtado, PSOE



“EL TRAJE SE ARRUGA MÁS EN COCHE”. Este senador acude todos los días a la Cámara Alta en bicicleta. Lo hace en traje y asegura que este *“se arruga más viajando en transporte público o en coche”.* Además, Antonio Hurtado afirma que *“no se hace más esfuerzo en bici que andando; por tanto, tampoco se suda más”.*

Anabel GUTIÉRREZ

El Senado aprobó en abril, de forma unánime, una iniciativa del senador socialista Antonio Hurtado en defensa del uso de la bicicleta en las ciudades. *“La moción –explica Antonio Hurtado– insta al Gobierno a realizar cambios normativos, especialmente en el Re-*

LA BICICLETA PASARÁ DE SER CONSIDERADA “TRANSPORTE ALTERNATIVO” A DEFINIRSE COMO “TRANSPORTE PREFERENTE”

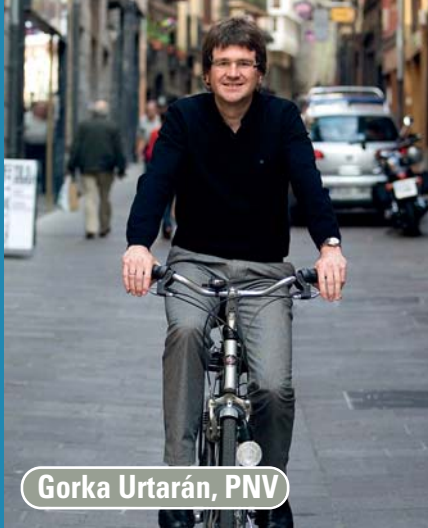
glamento General de Circulación, para que la bicicleta sea considerada un medio de transporte preferente, en lugar de alternativo”. Esto significa adoptar medidas más decisivas para proteger al ciclista, promocionar la inversión en infraestructuras (carriles bici o aparcamientos para bicicletas), campañas de sensibilización y servicios públicos de alquiler.

En opinión de Juan Merallo, experto en movilidad y miembro de la



Raúl Calero, IU

"HACES DEPORTE". Raúl Calero, concejal del ayuntamiento de Alovera (Guadalajara), explica que lo mejor de la bici es "que realizas deporte mientras te desplazas, no molestas a nadie (no emite humos ni ruidos), no pierdes tiempo en estacionar y es un medio de transporte económico".



Gorka Urarán, PNV

"EL TRANSPORTE MÁS RÁPIDO". Candidato a la alcaldía de Vitoria-Gasteiz en las pasadas elecciones, Gorka Urarán asegura que la bici "es el transporte más rápido, además de totalmente sostenible y saludable; faltan carriles bici funcionales, es decir, que sirvan para desplazarte eficazmente por la ciudad, no para pasear".



Francesc Narváez, PSC

"TENEMOS QUE DAR EJEMPLO". Francesc Narváez, hasta ahora concejal de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, acude todos los días a su trabajo en bici para dar ejemplo, porque "si no creemos en este tipo de desplazamiento, difícilmente podremos alcanzar el modelo de movilidad sostenible que queremos".



Jerónimo Blasco, PSOE

"EN BICI ME SIENTO MÁS FELIZ". El concejal de cultura del Ayuntamiento de Zaragoza acude a su trabajo en bicicleta eléctrica. Recorre cada día unos 25 ó 30 kilómetros y lo hace porque se siente literalmente más feliz. El único inconveniente que le ve a esta forma de desplazamiento es que "en bici no tienes posibilidad de solicitar escolta".



Eduard Freixedes, CIU

"HAY QUE PREPARAR LA CIUDAD". Concejal en el Ayuntamiento de Barcelona, Eduard Freixedes alterna bicicleta y transporte público para desplazarse. Considera que actualmente "hay que preparar la ciudad para poder moverse en bici de manera segura y cívica", porque "si circulas por la calzada, los coches te 'comen' y en las aceras son las bicicletas las que se 'comen' a los peatones".



Boris Johnson, alcalde de Londres

EL ALCALDE, EN BICI. No es difícil encontrarse al alcalde de Londres encima de su bicicleta dirigiéndose al trabajo. Esta ciudad dispone de un importante sistema público de alquiler y, además, fomenta el uso de este medio para ir a trabajar con incentivos fiscales y ayudas a la compra, tanto para empresarios como para trabajadores.

asociación madrileña Pedalibre, "lo verdaderamente importante de esta iniciativa es que el nuevo Reglamento de Circulación aborde todo lo relacionado con los ciclistas de una forma lo suficientemente valiente para que, de verdad, la bicicleta se considere vehículo prioritario, no solo nominalmente, sino en la práctica". Manuel Martín, portavoz de la coordinadora estatal Conbici, la considera muy esperanzadora, en espe-

La bicicleta es más
La Dirección General de Tráfico (DGT) pretende reformar el Reglamento de Circulación (previsiblemente a finales de este año) para permitir que las bicicletas circulen por el centro de la calzada (si la velocidad máxima de la vía es de 30 km/h). Cuando el ancho lo permita, también podrán circular por la acera y por calles peatonales adaptando la velocidad a la del peatón.

cial por el hecho de que se haya aprobado de forma unánime, "cuando, hasta hace poco, los políticos evitaban hacer mención de ella".
Según el último barómetro de la bicicleta de 2010, elaborado por GESOP, casi 35 millones de españoles saben montar en bici, 21 millones disponen de una para uso personal, 15,5 millones son usuarios frecuentes y 2,5 millones afirman utilizar habitualmente este medio. ♦



Muchos ciclistas transportan la bicicleta en el maletero porque equivocadamente creen que es la forma más segura.

LAS 'BICIS' SIN SUJETAR EN EL INTERIOR DEL COCHE PUEDEN CAUSAR LESIONES IRREVERSIBLES EN CASO DE ACCIDENTE

Nunca sueltas

Meter la bicicleta en el interior del coche y no sujetarla con seguridad es una práctica muy extendida entre los usuarios de estos vehículos, según un estudio del RACE y la aseguradora Caser. El problema es que, en caso de accidente, los ocupantes del coche pueden resultar gravemente heridos. La razón: alrededor del 90% de los ciclistas desconoce la normativa que regula el transporte de estos vehículos.

Mercedes LÓPEZ

Fotos: **Lucía RIVAS**

Meter la bici en el interior del coche junto con otros bultos o equipajes, la mayoría de las veces abatiendo los asientos traseros y sin ningún tipo de sujeción, para trasladarla al lugar donde queremos emprender una ruta o realizar algo de deporte es una imagen que cada vez resulta más usual. Tanto que, según el informe “El transporte de la bicicleta”, realizado por el RACE (Real Automóvil Club de España) y la compañía aseguradora Caser, es una práctica habitual de casi el 70% de los usuarios de bicicletas.

Además, es un problema que va a ir en aumento. Los datos del Centro



de Investigaciones Sociológicas (CIS) indican que en los hogares españoles hay más bicicletas que balones. Asimismo, hacer deporte o pasear son las principales actividades para las que se utilizan las bicicletas, según el último Barómetro Anual de la Bicicleta realizado por la consultora Gesop, en el que se observa un importante incremento del uso de la bicicleta para los desplazamientos cotidianos y se indica que casi dos millones y medio de españoles utilizan diariamente este vehículo para sus desplazamientos.

CREEN QUE ES SEGURO. “En nuestro trabajo de campo –explica José Antonio Sánchez-Trillo, coordinador de Educación Vial del RA-CE– comprobamos que es muy normal, una vez que acabamos la ruta y volvemos a casa, abrir el maletero, abatir los asientos traseros y, sin

Las obligaciones si utilizas portabicicletas

- **PLACA SUPLETORIA.** Asegúrese que la placa de la matrícula y los pilotos traseros son visibles. Si no lo son, es necesario instalar una placa supletoria con matrícula y luces para el portabicicletas.
- **OJO CON LA ANCHURA.** Las bicicletas no pueden sobresalir lateralmente. Si eso ocurre, deberán transportarse desmontadas.
- **HASTA UN 15%.** El portabicicletas puede sobresalir por la parte posterior hasta un 15% de la longitud del vehículo. Por ejemplo, en un coche de 4 metros podrá sobresalir un máximo de 60 centímetros.
- **SEÑAL V-20.** La carga que sobresale por detrás deberá ser señalizada por medio de la señal V-20. Si la bicicleta ocupa el ancho completo del vehículo, se colocará una señal en cada extremo, configurando una V invertida.
- **EN REMOLQUE.** Si el portabicicletas se apoya sobre un dispositivo de remolque, la carga (bicicleta+portabicicletas) no debe exceder el límite autorizado por el fabricante del remolcador. Recuerde que una bici de adulto pesa entre 12 y 15 kilos; y si es de niño, entre 8 y 10 kg.
- **SEGUNDO RETROVISOR.** Si es un turismo y el conductor no puede ver por el retrovisor interior, deberá llevar un segundo retrovisor exterior en el lado derecho.
- **INSTALACIÓN.** Las bicicletas deberán ir perfectamente instaladas para que no se puedan caer, desplazarse, arrastrar, producir ruidos, polvo u otras molestias.

CASI EL 70% DE LOS CICLISTAS TRANSPORTAN SUS BICICLETAS, SIN SUJETAR, EN EL MALETERO DEL COCHE

más, tirar la bicicleta al interior e iniciar la marcha”. Y lo hacen, además de por comodidad y economía, porque creen que esta es (un 69%, según el informe “El transporte de la bicicleta”) la forma más segura de transportar sus bicicletas.

Una convicción que, en palabras de Sánchez-Trillo, “es muy peligrosa, porque si la carga no va sujeta de forma adecuada y segura, en caso de colisión, las lesiones que pueden pro-



Si las bicis ocultan la matrícula y los pilotos traseros, hay que llevar una plaza supletoria.

Tipos de portabicicletas



DE TECHO

Deja libre el acceso al maletero y permite una visibilidad total. Es la solución idónea para las bicis más ligeras porque se pueden subir con facilidad al techo. Puede influir en la aerodinámica, producir balanceos de la carrocería e incrementar el consumo. Precio: de 15 a 150 €.

DE PORTÓN TRASERO

Son los más económicos y permiten transportar hasta 3 bicicletas. Se fijan sobre el portón trasero mediante cinchas. Una vez colocadas las bicis no permite el acceso al maletero. Las bicis pueden obstaculizar la visibilidad de la matrícula y pilotos traseros. Precio: de 40 a 300 €.



DE ENGANCHE

También llamados de bola. Existen dos tipos: de enganche sencillo y de plataforma. En ambos casos son los más fáciles y rápidos de instalar y de colocar las bicis, además permiten acceder al maletero aunque estén ya cargadas las bicis. Conviene desmontarlos cuando no se utilizan. Precio: de 40 a 450 €.

DE REMOLQUE

Recomendadas para aquellos que necesitan transportar muchas bicicletas (hasta 7). Es necesario instalar en la plataforma portabicicletas de techo para ubicar las bicis. Fácil de cargar y descargar. Precio: de 350 a 700 €.



Se debe colocar la señal V-20 para indicar que se lleva una carga que sobresale por detrás.

Poco y mal informados

- ✓ El **17%** transporta la bicicleta en el interior del coche y el **69%** considera que es el lugar más seguro.
- ✓ Casi el **90%** no sabe cuál es la sanción por llevar mal la bici y un **88%** desconoce la normativa que regula el transporte de bicicletas.
- ✓ La mitad (**50%**) piensa que la información que existe sobre el tema es nula o escasa.
- ✓ El **13%** no se informa y los que lo hacen siguen los consejos de amigos (24%) o lo que se dice en Internet (25%).
- ✓ Un **58%** ha visto a otros usuarios transportar de forma incorrecta la bicicleta.

(Fuente: Encuesta Racer/Caser 2010)



vocar en los ocupantes pueden ser irreversibles". Sánchez-Trillo recuerda que, si se quiere llevar la bici en el interior del coche, se deben "adoptar las medidas necesarias para que las bicicletas no interfieran en los ocupantes y se asegure la libertad de movimientos y el campo visual del

conductor". Para ello, continúa, "es fundamental anclar las bicicletas con 'eslingas' o cualquier otro sistema de amarre a las anillas fijas del chasis del vehículo".

Otro de los errores más comunes al transportar bicis es tapan la matrícula y las luces de señalización

DOS MILLONES DE ESPAÑOLES UTILIZAN LA BICICLETA PARA SUS DESPLAZAMIENTOS DIARIOS

con las mismas o con el portabicicletas, e ignorar que, en este caso, es obligatorio colocar en la parte exterior del portabicicletas una placa supletoria con la matrícula y las luces, así como la placa de señalización (V-20).

FALTA INFORMACIÓN. Y es que los usuarios de bicicletas no conocen la normativa aplicable y las condiciones de transporte. Casi el 90% de los encuestados en el informe así lo manifiesta. En los establecimientos donde se venden portabicicletas también lo confirman. Así, Julio Gómez, jefe de Producto de Norauto, dice que *“apenas llega al 1% el porcentaje de usuarios que están bien informados y que saben perfectamente lo que quieren”*. Porque lo normal es que los clientes se dejen aconsejar y reconoce que *“es cierto que, en estos tiempos, se desvían las ventas hacia los sistemas más baratos, pero también lo es que prima siempre la calidad y seguridad en la decisión final”*.

Por ello, desde el RACE aconsejan que lo importante es utilizar un portabicicletas adecuado al vehículo donde se va a instalar, que esté homologado y que se haga un uso adecuado de él. Gómez añade que *“nosotros desaconsejamos llevar la bici en el techo del vehículo, porque hace ruido, incrementa el consumo y la posibilidad de accidentes cuando se pasa por lugares bajos”*.

Por lo tanto, *“es necesario prestar especial atención al colectivo de los ciclistas, uno de los más vulnerables. Y lo que se debe hacer es mejorar su formación”* señala con contundencia el director de Seguridad Vial de la aseguradora Caser, Germán Bautista. ♦

Contra el parabrisas

Para conocer qué ocurre cuando se produce un accidente y en el interior del maletero se lleva una bicicleta, el RACE y la empresa aseguradora Caser han simulado un choque frontal a 64 km/h de un vehículo en el que, como equipaje, se transportaban dos bolsas de viaje, una caja, dos bicicletas y dos cascos. Esta es la secuencia:



EN EL MALETERO. Se instalan dos maniquíes adultos ocupando las plazas delanteras y en el maletero –con el respaldo de los asientos traseros abatidos– se colocan dos maletas de 22 kg y dos bicicletas que pesan 14 kg cada una, con sus correspondientes cascos.



UNA TONELADA. Comienza el impacto y el equipaje se desplaza hacia los asientos delanteros. En 70 milisegundos, la rueda delantera de una de las bicis sobrepasa el reposacabezas golpeando la cabeza y el cuello de los ocupantes. A los 100 milisegundos, el equipaje golpea contra los respaldos de los asientos delanteros con una fuerza equivalente a una tonelada.



LUNA ROTA. La colisión ha terminado. Tan solo han pasado 125 milisegundos. El impacto del equipaje ha deformado los asientos. Las bicicletas han invadido el compartimento delantero y la luna delantera está rota.



CABEZA Y CUELLO. El conductor ha sido impulsado hacia delante y la cabeza ha impactado contra la estructura del coche. Al mismo tiempo, el sillín de una de las bicicletas ha golpeado fuertemente el cuello del pasajero.



**Si
quieres estar
bien informado...
¿qué lees?**

El País, El Mundo,
ABC...

**¿Y
cuando
necesitas saberlo
todo sobre tu equipo?**

Marca, As,
Sport...

**¿Y
cuando debes
saberlo todo de
economía...?**

Expansión, Cinco Días,
El Economista...

**¿Cómo
te informas de
lo último del
corazón?**

Hola, Diez Minutos,
Lecturas...

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: suscriptorstrafico@tpiedita.es
Por correo: TPI Edita. Avda Manoteras, 26. 3ª plta.
20050. Madrid

(Editada por la DGT)



El teléfono móvil multiplica por cuatro el riesgo de tener un accidente.

LA FALTA DE ATENCIÓN DEL CONDUCTOR CAUSA CUATRO DE CADA DIEZ ACCIDENTES MORTALES

Su peor enemigo, la distracción

Acciones sencillas como cambiar de emisora en la radio, responder al teléfono o encender un cigarrillo pueden ser letales si las realizamos conduciendo. Las campañas de vigilancia siguen confirmando que aún no somos conscientes del riesgo que entraña prestar atención a otros asuntos cuando estamos al volante.

C. N. F.

Infografía: DLirios

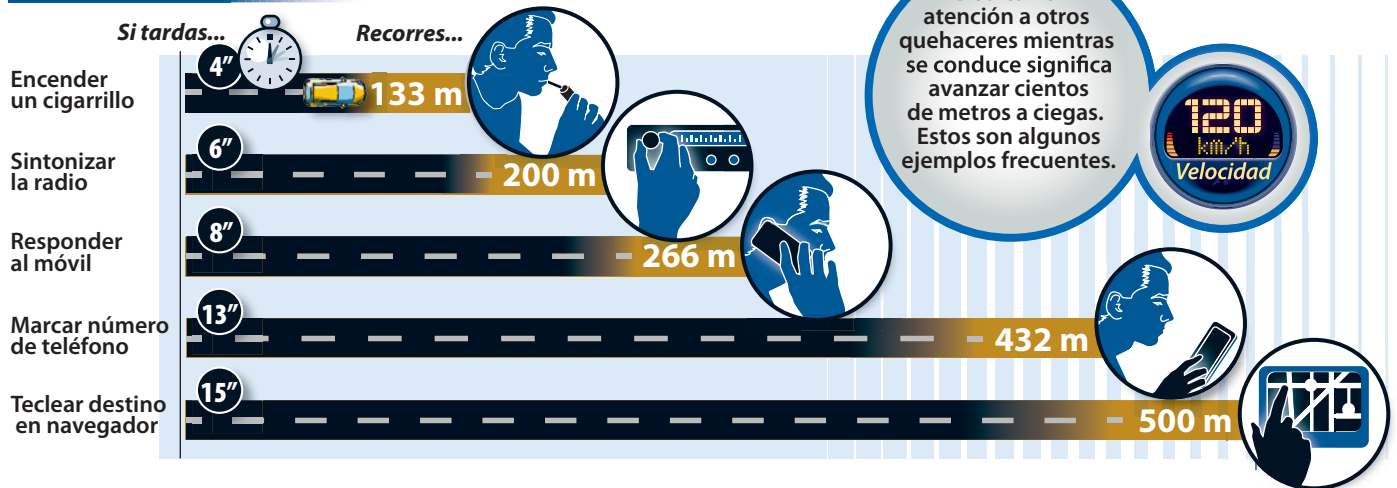
Foto: Paul Alan PUTNAM

Imagine que conduce por una carrera ancha, con arceces. Hay poco tráfico, algún que otro vehículo en sentido contrario. El día está despejado, hay buena visibilidad y el asfalto en buenas condiciones. De repente, suena el móvil. Ring, ring... "Lo cojo", piensa usted. "Será la llamada que estoy esperando". El teléfono está en el bolsillo de la americana, extendida en el asiento de atrás. Echa usted un brazo hacia atrás y encuentra la chaqueta rápidamente. Riiing, riiing... Sobre el asiento del copiloto, busca en el bolsillo interior. Riiiiiiing, riiiiinnng...

Aquí está. La pantalla confirma el nombre que esperaba. "¡Dígame!", contesta justo cuando un claxon atronador le devuelve a la realidad. La carretera ya no aparece despejada. Sin saber de dónde ni cuándo, el enorme frontal de un camión ha aparecido delante y avanza imparable contra usted. Sin tiempo para comprender, solo es capaz de dar un instintivo e inútil volantazo a la derecha para intentar esquivarlo. Han sido unos pocos segundos sin mirar a la carretera. Seis. Pero a 90 km/h ha pasado por encima de 150 metros de carretera –como un campo y medio de fútbol– a ciegas, sin ver por dónde iba ni darse cuenta de que abandonaba lentamente su ca-

**ACCIONES
RUTINARIAS
COMO CAMBIAR
DE EMISORA
ENTRAÑAN UN
RIESGO ENORME**

¡500 metros a ciegas!



rriil para meterse en el contrario.

Desgraciadamente no se trata de ficción. El caso es calcado a uno de los peores accidentes de los últimos tiempos. Fue en julio de 2000 en una carretera cerca de Golmayo (Soria). En aquella ocasión fue el conductor de un camión quien recibió la llamada de teléfono. La distracción le hizo desviarse de su carril y embestir frontalmente a un autocar lleno de estudiantes que iban de campamento. 28 personas, adolescentes la mayoría, fallecieron en aquel siniestro.

NUNCA PASA NADA... Casi todos nos hemos distraído alguna vez conduciendo. Acciones rutinarias, como encender un cigarrillo, cambiar de emisora o contestar al teléfono, entrañan un riesgo enorme y se repiten a diario dentro del coche (ver infografía). Sin que pase nunca nada... hasta que pasa.

Y desafortunadamente pasa demasiado. Distracciones como estas provocan con frecuencia salidas de vía, colisiones por alcance (frontal contra trasera) y atropellos. Y estos accidentes son aún más graves a velocidades demasiado altas ya que el margen para reaccionar se reduce. De hecho, la falta de atención del conductor provoca cuatro de cada diez accidentes mortales: por esta causa hubo 684 fallecidos y 288 heridos graves en 2010, aunque estas cifras aún son provisionales.

Para prevenir las distracciones y con el lema "Al volante, solo el volante", la última campaña de sensibilización y vigilancia de la DGT con-

684 PERSONAS MURIERON EN ACCIDENTES POR DISTRACCIONES EN 2010

troló en abril pasado a 400.000 vehículos: 4.200 conductores fueron sancionados por distracciones como usar auriculares (169 denuncias), programar el navegador (38) y, sobre todas, por usar el móvil (3.387, el

85%). Pese a que hablar por teléfono al volante es equiparable en peligrosidad a conducir bebido y que multiplica por cuatro el riesgo de accidente, hoy por hoy sigue siendo la distracción número uno. Incluso con manos libres, durante una conversación telefónica perdemos parte de la concentración necesaria para conducir, se acorta peligrosamente la distancia de separación con el vehículo que nos precede y tardamos mucho más tiempo en reaccionar ante un imprevisto: entre medio y dos segundos, aproximadamente. ♦



¡Leyendo el periódico!

Nada tiene de extraño ver a un señor leyendo plácidamente el periódico. A no ser que lo haga conduciendo un coche a 80 km/h. Esta es una de una de las muchas disparatadas distracciones, en su momento recogida por las cámaras de la patrulla de helicópteros de la DGT. Afortunadamente son pocos los que cometen barbaridades de es-

te calado. Pero haberlos, los hay: desde las conductoras que se maquillan mirándose en el espejo retrovisor, hasta los que practican sexo, solos o acompañados... Y todo ello al volante de un coche en marcha. Ver para creer.





Las salidas de las autovías suelen plantear problemas a los conductores con deterioro cognitivo previo al alzhéimer.

ALZHÉIMER: FALLOS Y DESPISTES AL VOLANTE, SÍNTOMAS DEL INICIO DE LA ENFERMEDAD

Señales de alarma

En las glorietas y autovías dudan sobre qué salida deben tomar; tienen dificultades para aparcar o para encontrar una dirección; incluso pueden quedarse en blanco en un itinerario que siguen todos los días. ¡Ojo! son síntomas de un posible deterioro cognitivo previo al diagnóstico de alzhéimer. Damos las claves para que los familiares sepan cuándo deben acudir al médico y evitar que conduzcan.

José Ignacio RODRÍGUEZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Unas 800.000 personas padecen demencia en España, el 60% de ellas con alzhéimer, una enfermedad de origen desconocido que comienza a causar estragos en el cerebro mucho antes de que ni siquiera el enfermo pueda sospechar nada; avanza lentamente mientras van apareciendo signos alarmantes, no ya los problemas de memoria (todos tenemos olvidos), sino aquellos que interfieren en la vida diaria, en el trabajo, en el hogar... incluso al volante. La edad es el factor principal de riesgo, aunque no el único: el 12% de los enfermos tiene más de 75 años; el 35%, más de 85; y un 40% supera los 90 años.

Para María Jesús Morala, de la Asociación Nacional del Alzhéimer Afalcontigo, una de las grandes pre-

ocupaciones de los familiares es qué hacer para que dejen el volante. *“Suele ser un conductor varón con más de 60 años, que oculta o justifica sus problemas al volante. No es raro que se despiste, que no encuentre una calle o que se pierda. Que le piten no significa nada porque no recuerda que ayer también le pitaron”.*

ALTERACIONES AL VOLANTE. Algunos estudios han demostrado el incremento del riesgo de accidente de estos pacientes y la correlación entre las dificultades de la conducción y el deterioro cognitivo. El Servicio de Neurología del Hospital Universitario de La Paz (Madrid) ha realizado un estudio para detectar los problemas de estos pacientes al volante y los incidentes que sufren con mayor frecuencia. Se ha contado con la colaboración de personas sanas junto con dos grupos, uno con deterioro cognitivo ligero y otro con alzhéimer diagnosticado.



El tráfico, a terapia

La revista "Tráfico y Seguridad Vial" ha asistido a una sesión de terapia (foto superior), dirigida por Virginia Silva, neuropsicóloga de Afalcontigo, para cuidadores de enfermos con deterioro cognitivo (pacientes, debajo). El asunto a discutir, el alzhéimer y la conducción. Resumimos algunas intervenciones:

- **"Mi mujer llevaba a las nietas a la guardería, andando. Lo corté porque temí que un día las atropellaran en un paso de peatones".**
- **"Antes del diagnóstico, mi mujer me apremiaba a ir deprisa y me agobiaba con sus indicaciones. Se ponía a patallar y a gritar. No sabía que estaba enferma y estuve a punto de separarme. La agresividad ha ido a menos".**
- **"A mi mujer le daba miedo ir en el coche; me decía que iba como un loco, que nos íbamos a matar. Me iba dando continuamente indicaciones: '¡sube!', '¡baja!'. Para ella, equivalía a ir a la derecha o a la izquierda.**
- **"Le notaron algo a mi marido al renovar el carné y le limitaron la velocidad a 100 km/h. Para entonces, notaba que hacía cosas extrañas, en las rotondas dudaba muchísimo, iba muy despacio y le pitaban".**
- **"Cuando íbamos en coche a la casa de un amigo, mi marido solía desorientarse y empezaba a dar vueltas hasta que la encontraba".**
- **"Estaba enferma pero sabía por dónde ir, incluso a sitios que yo no conocía. No conducía, pero creo que mi mujer podría haberlo hecho perfectamente". (La neuropsicóloga lo desmiente: "una cosa es conducir y otra hacer de guía").**



Las diferencias con las personas sin ningún tipo de deterioro se centran en aspectos como dudas en las salidas de carril, distracción con estímulos auditivos externos, toma de decisiones inadecuadas ante situaciones imprevistas, irritabilidad al volante y dificultad para realizar maniobras de giro y aparcar. De todas estas alteraciones, las dudas en las salidas de las autopistas y la desorientación al transitar por lugares conocidos se relacionaron en mayor medida con el posterior desarrollo del alzhéimer. En todo caso, se apreció que los trastornos en la conducción se hacen más graves y frecuentes a medida que avanza el deterioro cognitivo.

SE HA DEMOSTRADO LA CORRELACIÓN ENTRE LAS DIFICULTADES EN LA CONDUCCIÓN, EL DETERIORO COGNITIVO Y EL INCREMENTO DEL RIESGO DE ACCIDENTE

ANA FRANK

Investigadora del Hospital Universitario de La Paz

"Queremos predecir el alzhéimer por la forma de conducir"

La neuróloga Ana Frank forma parte de un equipo de investigadores de 17 hospitales madrileños que participan en un estudio con 300 voluntarios, mayores de 65 años, para predecir el riesgo de padecer alzhéimer. Se trata de conocer, mediante la realización de pruebas clínicas, de laboratorio y de imagen cerebral, qué combinación de parámetros permiten un diagnóstico en estadios incipientes.

Según la investigadora, se trabaja con personas con alzhéimer, pero también con un grupo sano y otras con un deterioro cognitivo ligero que aún no están diagnosticadas de demencia. **"El gran interrogante es saber si este grupo desarrollará o no una demencia, ya que, para cuando se diagnostica la enfermedad, se está produciendo la muerte de neuronas y ya es tarde para todo. Queremos comprobar si es posible detectar con antelación a aquellas personas con un deterioro cognitivo ligero y un comportamiento deficiente al volante (desorientación en las salidas de la autopista, más rozaduras y multas, etc.) que probablemente van a desarrollar la enfermedad"**.

Para la doctora, los datos de comportamiento al volante, obtenidos mediante entrevistas a los familiares, pueden resultar subjetivos y lo ideal sería complementarlos mediante pruebas con un simulador de conducción. Por ello, su equipo busca la forma de hacerse con este tipo de herramienta, porque **"pensamos que la investigación a través de la conducción puede ser un instrumento para predecir una evolución desfavorable y poder iniciar un tratamiento que, al menos, retrase la aparición de la enfermedad. Si conseguimos que una persona con más de 80 años no manifieste síntomas de demencia, a pesar de que una autopsia revelaría lesiones, habremos dado un gran paso"**.



CATALINA HOFFMANN

Directora general de Centros de Día Vitalia

“Pídele al enfermo que te guíe y conduce tú”

Desde su experiencia al frente de una red de centros de día dirigido a la tercera edad, y autora de un método de tratamiento que individualiza cada caso en patologías como el alzhéimer, recomienda que, ante el mínimo signo de desorientación, no se debe conducir.

- ¿Cómo afecta el alzhéimer a la conducción?

- En alguien que no sabe que tiene la enfermedad, lo más impactante es la desorientación, que puede surgir de repente en el mismo trayecto de todos los días. Se quedan en blanco. Algunos no son



conscientes de lo que les pasa, pero otros tratan de encubrir los despistes o errores y crean armas para que todo el mundo crea que es normal.

-¿Cuándo deben dejar de conducir?

- Cuando se observen los primeros síntomas, hay que alertarles de los riesgos de conducir. No les puedes cambiar de repente su vida, pero sí empezar a darles pautas y, sobre todo, que nunca conduzcan solos. Cuando los despistes y errores son importantes, en vez de decirle “tú ya no coges más el coche porque te la vas a pegar”, es mejor plantearle: “prefiero que tú me guíes, que me lleves, y yo conduzco”. Así se consigue una importante estimulación cognitiva y evitamos que arriesguen su vida y la de los demás.

- ¿Asumen que no pueden conducir?

- Envejecer y padecer un deterioro cognitivo es algo que no todo el mundo acepta porque se asocia a tener que dejar de hacer cosas, como conducir. Para que sean conscientes de la gravedad de la situación, lo mejor es apoyarse en profesionales que les expliquen el riesgo de seguir conduciendo. Terminan asumiéndolo. Si se lo dicen sus familiares de golpe y porrazo, podría provocar o acentuar una depresión. He visto familias rotas por una tontería de este tipo.



Aparcar se convierte en un problema para ellos.



“ESCONDER LAS LLAVES DEL COCHE NO ES LA SOLUCIÓN; LLEGAN A PONERSE VIOLENTOS”

(VIRGINIA SILVA, NEUROPSICÓLOGA)

El estudio muestra que muchos abandonan la conducción sin que sea necesaria una valoración médica o se recurra a las autoridades.

APARTARLES DEL VOLANTE. No obstante, según la neuróloga e investigadora, Ana Frank, la ley resulta ambigua para determinar si alguien con trastornos puede conducir: “*Lo mismo que a un paciente epiléptico o borracho, los médicos desaconsejamos la conducción, pero no podemos hacer más. No somos policías y la Ley de Protección de Datos impide desvelar su identidad... salvo que un juez nos pida expresamente un informe*”. Por eso, señala, lo mejor es que sean los propios familiares quienes presionen para que dejen de conducir. “*Es importante que acudan a revisiones periódicas y se les conciencie de que deben dejar el volante*”.

Lo que ocurre, según Virginia Silva, neuropsicóloga de Afalcontigo, es que algunos médicos plantean al paciente que no deben conducir, pero otros no dicen nada. “*Debería*

Test alzhéimer y conducción

El test, dirigido a familiares de potenciales enfermos que conducen, se basa en la observación de los últimos seis meses y, dará pistas sobre la conveniencia de acudir al médico.

1. ¿Ha notado cambios en la conducción?
2. ¿Se distrae si conduce con música, con la radio encendida o le hablan?
3. ¿Reacciona inadecuadamente ante situaciones peligrosas o inesperadas?
4. ¿Se pone más irritable cuando va conduciendo?
5. ¿Duda a la hora de tomar las salidas de las autopistas?
6. ¿Ha confundido en alguna ocasión el freno con el acelerador?
7. ¿Tiene problemas para cambiar de marchas?
8. ¿Se confunde con las señales de tráfico?
9. ¿Tiene dificultades para realizar maniobras de giro, aparcar, etc?
10. ¿Se ha equivocado de carril?
11. ¿Se ha perdido en lugares conocidos?
12. ¿Le ha visto desorientado en lugares conocidos?
13. ¿Lleva una velocidad no apropiada?
14. ¿Ha provocado algún desperfecto o accidente?
15. ¿Han aumentado las multas de tráfico?

(Fuente: Hartford Financial Services Group8).

ASÍ DEJARON DE CONDUCIR

Tres mujeres narran los problemas de sus parejas con el coche y su estrategia para que dejaran de conducir.

Eloína:

"Le convencí para vender el coche"

Eloína se muestra optimista en medio de dificultades, como la de estar casada con un enfermo de alzhéimer, diagnosticado en el año 2000. "Enrique era pintor y decorador y nunca había tenido un percalce, pero soy muy observadora y empecé a notar que muchas veces se desviaba de calle". A través del médico de cabecera fueron al neurólogo. "Ya no quería montar ni que cogiera el coche, pero no lo hice de forma drástica, sino paulatinamente. Fui creando el ambiente adecuado para hacerle ver que el coche nos daba más problemas que soluciones; comenzamos a viajar en tren a nuestra casita de Cullera y comprobamos que resultaba cómodo. Finalmente, aunque le costó, llegamos a un acuerdo y, sin traumas, vendimos el coche a un amigo".

En las sesiones de terapia, donde se comentan las grandes discusiones familiares por el coche, Enrique y Eloína son el ejemplo a seguir. Ella persiste en su actitud positiva y se hace ayudar de Enrique en las cosas de la casa, cuando va al mercado, al banco... "Siempre estamos juntos; nos hicimos novios a los 20 años, pero ya desde los 13 salíamos en la misma pandilla".



En las glorietsas dudan de la salida que deben tomar.

existir una norma para que, automáticamente, si están diagnosticados, avisen de que no pueden conducir". Claro que, añade, los enfermos no entienden que les digan que no pueden conducir si lo han hecho durante muchísimos años. "Por eso, en los grupos de terapia algunos familiares cuentan que les han escondido las llaves del coche para evitar que conduzcan. Pero no es la solución, porque incluso llegan a ponerse violentos".

Detectar un deterioro cognitivo en el reconocimiento médico para renovar el carné, también es posible. Según Elena Valdés, asesora médica de la Dirección General de Tráfico, "los profesionales que trabajan en los centros de reconocimiento tienen herramientas para detectar un deterioro cognitivo ligero. Trabajan con un protocolo que incluye test como el del reloj, o el de Bender, y además tienen la posibilidad de solicitar al conductor que aporte un informe de su médico de familia o su especialista para completar la historia clínica".

Los centros envían a la Jefatura Provincial de Tráfico el informe de aptitud psicofísica, que puede resultar apto, no apto o apto con determinadas restricciones (revisiones más frecuentes del permiso, disminuir el radio de desplazamiento, conducción acompañada, etc.) con la finalidad de adecuar la conducción a las condiciones del conductor. ◆



www.afal.es

Anunciación: "Me culpaba de sentirse un inútil"



Emiliano Martín tiene 71 años y no conduce desde hace tres. Trabajó de chófer y nunca tuvo accidentes, pero Anunciación, su mujer, notaba que hacía cosas raras al volante. "Desde que cambiamos de coche, arrancaba a tirones y tenía que ayudarle para ir a la izquierda o a la derecha, pero lo peor eran las glorietsas: se equivocaba de salida y me daba miedo".

Anunciación se negó a ir con él en el coche, lo que provocó duras peleas. Aún no sabían que Emiliano se encontraba en las primeras fases de alzhéimer. Fue un diagnóstico casual, en un ingreso por neumonía. La neuróloga escribió en un papel: '**No debe conducir. Alto Riesgo**', para que lo llevara en la cartera. "Emiliano me echó la culpa por habérselo contado a la doctora y me acusó de que le hiciera sentirse un inútil". Pero dejó de conducir. El papelito sirvió para que el centro de reconocimiento al que acudió (acompañado de un amigo) no le renovara el carné. Ahora, cuando pasan junto al coche —que se lo ha quedado su hijo—, ni lo mira. Suele pasear solo, cerca de casa. Eso sí, con una placa colgada al cuello con su nombre, su domicilio y un teléfono. Por si acaso.

Julia

"Ha renovado el carné, pero está muy despistado"

Antonio tiene 75 años, pero desde hace tiempo Julia, su mujer, comenzó a notar que le pasaba algo, aunque lo achacaron a una serie de operaciones: cáncer de colon, hernia, una arteria obstruida... "Veíamos que se le olvidaban las cosas, se mostraba distraído..." Le han diagnosticado deficiencia cognitiva y acuden a terapia dos veces a la semana. "La verdad es que está muy despistado y no quiere ir a los cursos. Ha sido apoderado en un banco y esos ejercicios le parecen cosas de niños, una tontería".

En diciembre pasó la ITV y desde entonces no ha cogido el coche. No lo necesitan, pero este verano irán a su casita de Alicante y sus hijos ya están dando la lata para que se olvide del coche y vayan en tren o autobús. "Yo veo que los reflejos ya no son los mismos, aunque hace poco ha renovado el carné. Y está claro que no ha pensado en prescindir totalmente del coche, puesto que quiere reparar unos arañazos en la chapa". Menos mal que no quiere comprarse uno nuevo, como le aconsejan los amigos. Hablando de amigos, tenían uno que llegó a quedarse en blanco cuando conducía con ellos a bordo. Julia tiene pánico de que a su marido le suceda lo mismo.



Los informes criminológicos contribuirán a que fiscales y jueces propongan y dicten penas con fundamento, encaminadas a evitar la reincidencia.

LOS TRIBUNALES PODRÁN DISPONER DE INFORMES CRIMINOLÓGICOS PARA DICTAR SENTENCIAS MÁS AJUSTADAS

Penas a la carta

Una experiencia piloto, que se desarrolla en Elche (Alicante), incorpora dictámenes periciales criminológicos en los procesos de delincuencia vial. Profundizar en las causas de la multireincidencia permitirá aplicar penas más ajustadas para que los conductores no vuelvan a delinquir.

José Ignacio RODRÍGUEZ

Los informes periciales criminológicos se podrían extender a determinados conductores que habitualmente cometen delitos de tráfico o para los casos muy graves. Según el Fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, se trata de humanizar la Justicia y profundizar en las causas de la multireincidencia, para que fiscales y jueces den respuestas más afinadas a la hora de proponer o aplicar penas de trabajos en beneficio de la comunidad, multa, comiso del coche o prisión; o para complementarlas con programas de deshabitación del alcohol o de seguridad vial. "Penas con fundamento", añadió, basándose en los dictámenes realizados por criminó-

logos, que indagan en los hábitos, circunstancias familiares y la probabilidad de reincidencia, que es lo que se pretende evitar.

CASOS REALES. Se trata de un proyecto impulsado la Fiscalía de Seguridad Vial de Alicante, en colaboración con el Centro Crímina, compuesto por investigadores en materia criminológica, psicológica y jurídica y licenciados en Criminología de la Policía Local de Elche. Se trabaja con casos reales, en los que el fiscal ha recibido el visto bueno del juez de instrucción de Elche para la práctica de la prueba. Y, por supuesto, con el preceptivo consentimiento del interesado para la entrevista, en presencia de su abogado.

Para realizar los informes criminológicos se emplean diferentes instrumentos y fuentes de información, como las propias diligencias judiciales y los antecedentes delictivos. En las entrevistas se utiliza el modelo *Triple riesgo delictivo*: personal, apoyo social y familiar y oportunidades delictivas. Así, los dictámenes se basan en los antecedentes (delitos contra la seguridad vial, violencia, etc.), hábitos de riesgo (si bebe, con-

sume drogas), circunstancias familiares (apoyos en su entorno más cercano) y personales (si necesita el coche para trabajar o trasladarse). Y se elabora un informe psicológico.

EL ALCOHOL, A LA CABEZA. Hasta ahora se ve que predominan los delitos por conducir bajo los efectos del alcohol o sin permiso, conducción temeraria y con consciente desprecio a los demás. La mayoría tenía antecedentes por otro tipo de delitos. Surgen, así, tres perfiles diferenciados (ver recuadro): el que tiene problemas de alcoholismo y conduce vehículos; el delincuente ocasional pese a la gravedad del delito; y el de quien traslada su modo de vida antisocial y violento al volante.

En la mayoría de los multirreincidentes, el nivel económico social es medio y en algún caso con dificultades económicas, pero se ha detectado un significativo número de per-

LOS INFORMES CRIMINOLÓGICOS INDAGAN EN LOS HÁBITOS, CIRCUNSTANCIAS FAMILIARES Y LA PROBABILIDAD DE REINCIDIR

sonas con un excelente status económico y conducta aparentemente irreprochable que esconden una personalidad antisocial cuando se ponen al volante. Se han detectado menos casos de consumo de drogas de lo que presumiblemente es la realidad, probablemente por la ausencia de medios para su detección. Y también hay un porcentaje no desdeñable de trastornos psicológicos.

La idea es que esta experiencia piloto se implante a nivel nacional, aunque en opinión Pablo Gómez Escolar, Fiscal de Seguridad Vial de Alicante, será necesario un cambio normatativo, ya que *“nuestra legislación considera delictivo un hecho, pero no entra en las circunstancias”*. ♦

Las 3 caras de los delincuentes

Estos son los tres perfiles más habituales de delincuentes viales, representados en otros tantos casos reales.

EL ALCOHÓLICO



Lucía RIVAS

Tiene problemas de alcoholismo y, además, conduce.

HECHOS. Accidente contra una motocicleta, al ir marcha atrás para estacionar. Alcoholemia positiva.

ENTREVISTA. Acude a la entrevista conduciendo su propio vehículo y oliendo a alcohol que, confiesa, consume a diario, *“como todo el mundo”*, sin que admita su adicción. Niega que sea agresivo, pero tiene dos condenas por violencia doméstica y por

lesiones y tiene antecedentes por cuatro delitos de tráfico. *“Es cuestión de suerte que te paren o no, porque daría positivo cualquiera”*.

CONCLUSIONES. Alto riesgo de reiteración de la conducta antisocial, por lo que cualquier respuesta penal no sería totalmente efectiva si no se acompaña con la obligatoriedad de someterse a un programa de deshabituación en el consumo de alcohol.

EL DELINCUENTE OCASIONAL



Lucía RIVAS

No muestra comportamientos de riesgo, pero en su tiempo libre consume ocasionalmente alcohol.

HECHOS. Accidente con daños materiales al incorporarse a la autovía en sentido contrario; continúa la marcha hasta que es interceptado por la Guardia Civil. Alcoholemia positiva.

ENTREVISTA. Se muestra colaborador y admite la gravedad de su conducta. No muestra agresividad, no consume drogas, pero sí alcohol ocasionalmente, en tiempo de ocio. Está

casado y cuenta con apoyo familiar y en el entorno del trabajo.

CONCLUSIONES. El riesgo de volver a conducir bajo los efectos del alcohol es bajo durante su horario laboral y medio durante su tiempo de ocio. Para reducir el riesgo de reincidencia se considera adecuado que se someta a un programa de seguridad vial.

EL DELINCUENTE HABITUAL



Acostumbra a cometer delitos, entre ellos, contra la seguridad vial.

HECHOS. Conducía un vehículo sin carné, dándose a la fuga, saltándose varios semáforos y poniendo en peligro a los demás usuarios.

ENTREVISTA. Alto nivel de agresividad, impulsividad, rebeldía, tendencia al riesgo y bajo autocontrol. Tiene antecedentes de fugas, atentados contra agentes de autoridad, robo con violencia o intimidación y conducción temeraria. Consume y trafica con dro-

gas, lo mismo que su entorno familiar.

CONCLUSIONES. Presenta factores personales de alto riesgo, deficiente apoyo social y factores de oportunidad delictiva. Aunque no tiene vehículo propio, presenta un alto riesgo de volver a conducir sin permiso y de cometer otros delitos contra la seguridad vial.

La Ley, con el débil

La bici está de moda. Y ahora recibe otro espaldarazo: el de los fiscales de seguridad vial, que han acordado pedir pena de prisión y solicitar el decomiso del vehículo para el conductor que ponga en peligro la vida de los ciclistas.



Lucía RIVAS

La presencia de usuarios vulnerables exige precauciones extra al resto de conductores.

C. N. F.

La bicicleta es ya un símbolo de la nueva movilidad. Unos 15 millones de personas la usan para hacer deporte y, en las ciudades, cada vez más gente la utiliza en sus desplazamientos. Con el fin de contribuir al desarrollo de este modo de transporte y, sobre todo, de proteger al ciclista, los fiscales se proponen aplicar el principio de protección que la Ley contempla para amparar a los más débiles. “La vulnerabilidad del ciclista es patente, está en desigualdad respecto al resto de conductores”, afirma Bartolomé Vargas, Fiscal de Seguridad Vial. Por ello, los fiscales pedirán penas de prisión y privación del derecho a conducir para los conductores que pongan en peligro la vida e integridad física del conductor de la bici.

CONDUCCIÓN TEMERARIA. Así, supuestos concretos como los adelantamientos a altas velocidades, las aproximaciones a ciclistas sin respetar la distancia de seguridad y el acosar al ciclista “originándole una situa-

ACOSAR A UN CICLISTA PUEDE SER CONSIDERADA UNA IMPRUDENCIA GRAVE

¡Precaución, amigo conductor!

La fragilidad del ciclista exige al resto de conductores un plus de prudencia. Respetar las normas básicas de seguridad es, si cabe, aún más necesario cuando nos acercamos a una bici.

1. Acérquese despacio, la primera reacción al percibir la presencia de ciclistas debe ser moderar la velocidad inmediatamente.
2. Sepárese al menos metro y medio al adelantar a un ciclista en carretera, las turbulencias de aire al pasar junto a él pueden desestabilizarlo y hacerle caer.
3. Las bicicletas también son vehículos y tienen prioridad. Respétela en los giros y en las glorietas (ojo, si van en grupo, forman una unidad), en los pasos y carriles para ciclistas.

ción de tensión, temor y humillación”, podrán ser interpretados como imprudencias graves y aplicarse la pena correspondiente por conducción temeraria (de seis meses a dos años de cárcel). Además, el decomiso (privación definitiva) del vehículo de motor también será una posibilidad cuando haya riesgo de nuevos delitos, aunque, en todo caso, “se aplicará con la máxima cautela y proporcionalidad”, apunta Vargas. “Pediremos la aplicación del comiso cuando detectemos actitudes de menosprecio del conductor hacia el ciclista, como si fuera un obstáculo que hubiera que desalojar”.

Por otra parte, la Fiscalía ha destacado la importancia de una educación del ciclista y también de los demás conductores, recordando que también sobre los ciclistas pesan deberes y obligaciones, como respetar a los peatones, hacerse visibles y usar el casco. Según explica Bartolomé Vargas, la vía penal pretende desanimar al conductor de cometer infracciones y proteger a los usuarios más débiles, pero señaló que debe ser “el último recurso” en los delitos de tráfico. Para el fiscal, “es necesario aplicar la Ley cuando la educación no funciona”. ♦



MÁLAGA ES EL ESCENARIO DE UNA EXPERIENCIA PILOTO PARA PROBAR LA VIABILIDAD DEL COCHE ELÉCTRICO

Una ciudad con mucho enchufe

Casi 240 puntos de recarga, 200 coches eléctricos, un Centro de Gestión que lo coordina todo, el apoyo decidido de las administraciones públicas y de empresas privadas, y unos ciudadanos interesados, son las claves del proyecto que durante cuatro años se va a desarrollar en Málaga: comprobar en la práctica la viabilidad del coche eléctrico.

Mercedes LÓPEZ
Ilustración: **DLirios**

Comprobar si el coche eléctrico es viable en entornos urbanos, si los ciudadanos están dispuestos a utilizarlo, los puntos de recarga necesarios, cómo hay que adaptar las infraestructuras ya existentes, las nuevas que son necesarias, qué se hace con las baterías ya gastadas... A estas y otras preguntas quiere dar respuesta el proyecto ZEM2ALL (Movilidad de emisiones cero para todos) que durante cuatro años, entre 2011 y 2015, se desarrollará en Málaga. Su-

pondrá una inversión de más de 60 millones de euros, de los que el gobierno japonés se ha comprometido a aportar 45 millones, y cuenta con la participación de diversas empresas, entre las que destacan la compañía eléctrica Endesa y el fabricante de coches Mitsubishi.

¿Por qué se ha escogido la ciudad de Málaga? Las razones las enumera Jorge Sánchez –responsable del coche eléctrico de Endesa–: “*Su potencial de crecimiento, presencia de universidad, de grandes empresas, infraestructuras eléctricas, AVE y, sobre todo, el apoyo de las administraciones públicas*”. Una afirmación que corrobora



Los usuarios recibirán información para saber cuándo es más barato recargar.

Los últimos con chispa

PAMPLONA. Su Ayuntamiento ha aprobado el Plan de Introducción del Vehículo Eléctrico, por el que se instalarán hasta 10 puntos de recarga (5 antes del 31 de diciembre de este año). Se podrá solicitar, sin coste alguno, un distintivo para que los eléctricos aparken gratis en toda la zona de estacionamiento limitado y restringido de la ciudad.

CENTROS COMERCIALES. Instalar puntos de carga y plazas reservadas en los aparcamientos de sus centros para que los utilicen sus clientes –en principio, gratuitamente– es una práctica cada vez más habitual de los centros comerciales. Los últimos ejemplos: El Corte Inglés en A Coruña, Eroski en Vitoria-Gasteiz o Carrefour en Pamplona.

EXTREMADURA. La Junta de Extremadura se ha propuesto que todas las ciudades de más de 20.000 habitantes de su región dispongan de las infraestructuras de recarga necesarias y planes de movilidad sostenible, para que en 2015 circulen por sus vías 5.000 eléctricos o híbridos enchufables. Para ello, ha firmado un acuerdo con Endesa e Iberdrola.

ELECTROLINERA. En Barceloana acaba de ser inaugurado el primer punto de recarga rápida para vehículos eléctricos situado en una gasolinera, exactamente en la estación de servicio Cepsa de la calle Lope de Vega. Con esta tecnología se podrá recargar hasta el 50% de la batería en 10 minutos.

IFEMA. La Institución Ferial de Madrid (IFEMA) ha instalado un sistema de recarga de vehículos eléctricos (válido para coches, motos y bicicletas) en el parking sur del recinto. Los visitantes y participantes de la recientemente celebrada Feria Internacional de Energía y Medio Ambiente (Genera 2011) han sido los primeros en estrenarlo.

NUEVOS EDIFICIOS. La Consejería de Industria de la Xunta de Galicia, está preparando un decreto que obligará a instalar cargadores de coches eléctricos en los edificios de nueva construcción. También se creará un registro público de electrolineras y se potenciará la compra de vehículos eléctricos con ayudas que pueden alcanzar los 7.000 euros.

el director de la Agencia de la Energía de Málaga, Jaime Briaies, quien considera que “*sumamos muchos puntos porque estamos muy comprometidos con la reducción de emisiones contaminantes y lo estamos demostrando*”. Briaies explica que ya participan en el proyecto SmartCity para implantar un nuevo modelo de gestión energética en las ciudades, capaz de reducir el consumo un 20%, y las emisiones de 6.000 toneladas de CO₂ al año.

EL PROBLEMA DE LA RECARGA.

El objeto final está claro: preparar la introducción y promoción a gran escala de los vehículos eléctricos en España. Para ello, será necesario contar con una infraestructura adecuada entre las que destaca la instalación de puntos de recarga. “*Es el problema más importante*”, en palabras de Jaime Briaies para que el coche eléctrico se incorpore de forma masiva. En este sentido, se instalarán 220 puntos de recarga normal (los coches necesitarán unas 7 horas para cargarse al 100%) y otros 16 lugares para que en 20 minutos sea posible alcanzar el 80% de la carga.

Otro punto fuerte es el Centro de Gestión que “*se ocupará –según Jorge Sánchez– de la gestión de la flota*

LOS CIUDADANOS INTERESADOS RECIBIRÁN EL COCHE EN RÉGIMEN DE RENTING DURANTE 4 AÑOS

El Gobierno tiene un Plan

Con el objetivo de incentivar la compra de vehículos eléctricos, el Gobierno ha aprobado un Real Decreto por el que se subvencionará hasta un 25% del precio del coche antes de impuestos, con un máximo de 6.000 euros, incluidas las baterías, para usuarios particulares y flotas privadas. La solicitud se realizará a través de los agentes de ventas que se adhieran al plan de ayudas y serán atendidas por orden de presentación hasta el 30 de noviembre de 2011. También se ha creado una nueva tarifa ‘supervalle’ para que entre la 1 y las 7 de la madrugada sea más barato recargar el coche.



Esta imagen de un eléctrico recargando se popularizará en Málaga.

de vehículos eléctricos, de los aparcamientos reservados para este tipo de coches, del control de los semáforos de la ciudad...". Y además coordinará toda la información y establecerá un diálogo en tiempo real con los vehículos a través de los sistemas de navegación para informar a sus usuarios.

Y es que, señala Jaime Briales, "los usuarios de estos coches deben recibir una información más cualificada que el usuario convencional de energía eléctrica". Por ello, está previsto que puedan interactuar con ellos e informarles sobre los mejores puntos de recarga y de la tarifa eléctrica. Además, dispondrán de contadores inteligentes, que, como subraya el responsable de Endesa, "posibilitarán conocer con detalle sus consumos, para actuar en consecuencia, aprovechando mejor su contrato para gastar cuando sea más barato, evitando los pi-

cos de consumo y optimizar, por tanto, su factura".

LOS COCHES. Y por último, el protagonista de esta historia: el coche eléctrico. El fabricante japonés Mitsubishi aportará 200 vehículos de su modelo "i-MiEV", que se asignarán entre los ciudadanos interesados, en función de los objetivos que se quieran alcanzar. Sánchez lo explica con unos ejemplos. Si se busca probar el uso urbano, se escogerá entre clientes que hagan unos 15.000 kilómetros en ciudad y, por tanto, "tendremos que contar con taxistas, empresas de reparto...". Si se busca conocer su autonomía real, "los mejores candidatos serán ciudadanos que vivan en la ciudad y deban desplazarse a diario -ida y vuelta- a una empresa ubicada en las afueras de la ciudad". Los coches se recibirán en régimen de renting, cuyas cuotas tendrán que pagar durante 4 años.

Las claves del proyecto



COCHES. Mitsubishi es el fabricante que aportará una flota de 200 vehículos eléctricos de su modelo "i-MiEV".



INVERSIÓN. El montante de la inversión será de 62 millones de euros; de ellos, 45 millones serán aportados por el Gobierno japonés.



DURACIÓN. Está previsto que el proyecto tenga una duración de cuatro años, entre 2011 y 2015. Ya se ha iniciado su primera fase, la realización de un estudio de viabilidad.



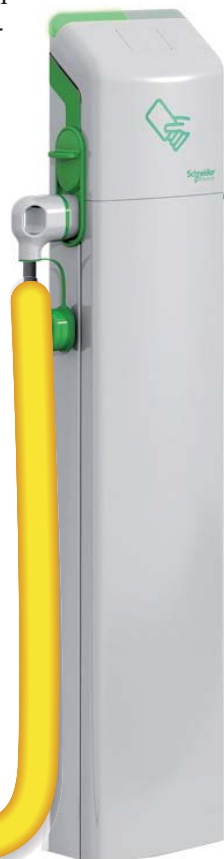
PUNTOS DE RECARGA. En la ciudad se instalarán 220 puntos de recarga normal (6 ó 7 horas para una carga completa) y otros 16 de recarga rápida (20 minutos para cargar el 80%).



CENTRO DE GESTIÓN. Establecerá un diálogo en tiempo real con los vehículos eléctricos a través de los sistemas de navegación para informar sobre plazas de aparcamientos, retenciones, gestión de la flota...

Además, se estudiarán fórmulas para incentivar su uso. Desde posibilitarles la circulación por los carriles bus a rebajar impuestos, o dejarles aparcarse gratis en zonas restringidas, enumera el director de la Agencia de la Energía de Málaga.

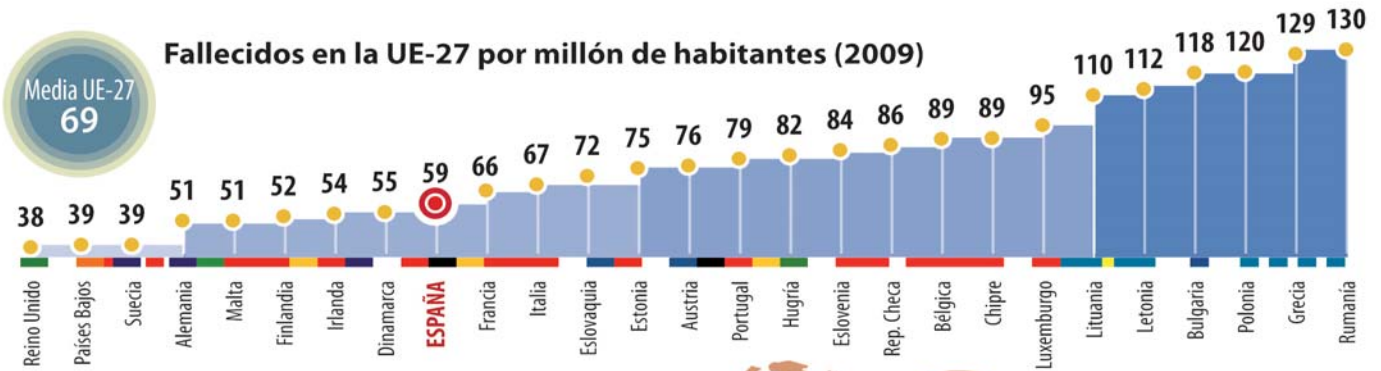
Finalmente, Jorge Sánchez destaca otra de las ventajas que el proyecto tendrá para Málaga: "Toda la infraestructura urbana que se instale o mejore quedará a disposición de la ciudad, desde los puntos de recarga al centro de gestión, los sensores que se ubicarán en puntos estratégicos de la ciudad...". ♦



Siniestralidad: España, entre los mejores

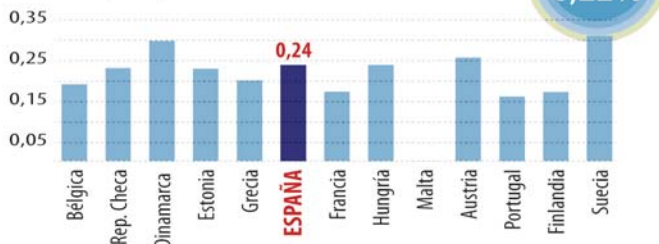
La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, elaborada por la DGT, comparó las principales cifras de la accidentalidad española con los países de la Unión Europea. Y salimos bien parados: no solo somos uno de los pocos que cumplieron el objetivo de reducir la mortalidad al 50%, sino que en grupos como jóvenes, mayores de 64 años, ciclistas o peatones rebajamos la media europea.

J.M.M Infografía: **Dlirios**



Los niños

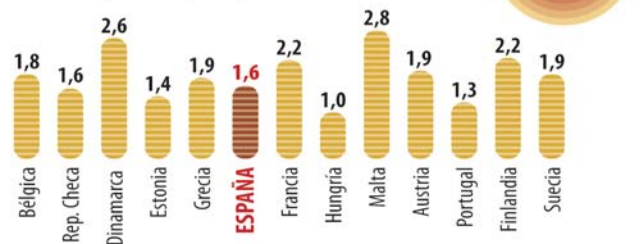
Ratio relativo a la proporción de víctimas mortales en niños (2006)



Aunque España aún está por encima de la media europea, nuestro país ha reducido el número de niños víctimas mortales de accidentes de tráfico. De hecho, esta cifra ha bajado también en Europa y es uno de los colectivos que mejor se comportan.

Los jóvenes

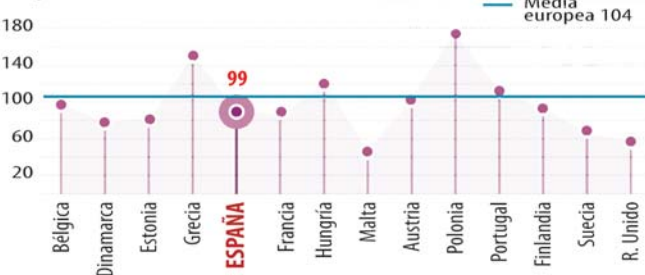
Ratio relativo a la proporción de víctimas mortales en jóvenes (2006)



España se encuentra por debajo de la media europea en la proporción de víctimas mortales jóvenes en accidentes de tráfico y en ambos casos se aprecia una disminución de víctimas en este colectivo, reducción incluso mayor que el total de fallecidos.

Los mayores

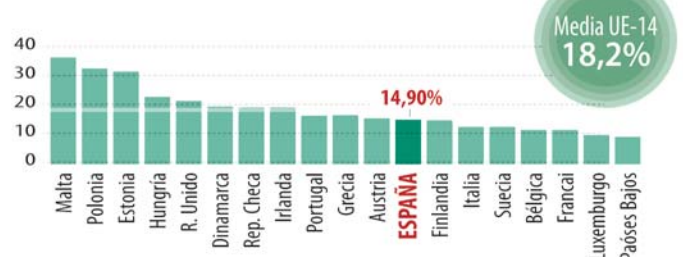
Mayores de 64 años fallecidos en 2005



También en personas mayores de 64 años fallecidas en accidentes de tráfico, España (99) se encuentra por debajo de la media europea (104). En este capítulo, nos encontramos a la altura de países como Francia o Bélgica y por delante de Finlandia o Portugal.

Los peatones

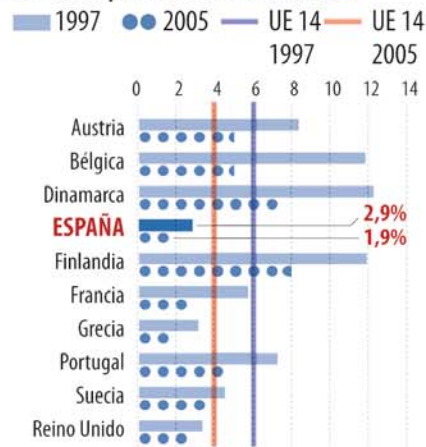
Porcentaje de peatones fallecidos sobre total de fallecidos (2006)



Es un colectivo en el que hay que trabajar, ya que si bien el número de peatones fallecidos y heridos graves ha disminuido, la representatividad del colectivo ha aumentado. No obstante, aún continúa por debajo de la media de los países europeos.

Los ciclistas

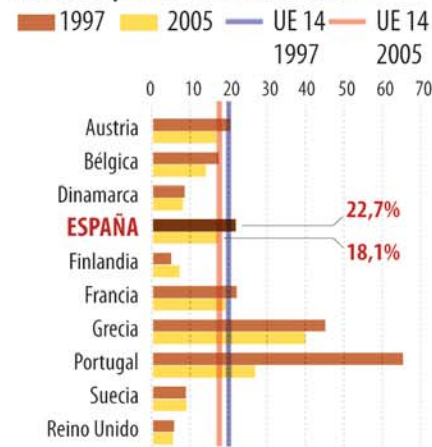
Fallecidos por millón de habitantes



La reducción del número de ciclistas fallecidos por millón de habitantes en España (-34,5%) es muy similar a la europea (-35,5%), pero en nuestro país la tasa de muertes es aún muy inferior a la europea.

Los motoristas

Fallecidos por millón de habitantes



A pesar de que la reducción del número de motoristas muertos por millón de habitantes en España (-20,3%) casi duplica a la europea, este colectivo sigue siendo una asignatura pendiente.

J. M. M.

Infografía: Dlirios

En el I Encuentro de Ciudades (Gijón 2009), Anna Ferrer, directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT (Dirección General de Tráfico), señaló la necesidad de “estudiar los perfiles de accidentalidad para ver dónde podemos mejorar” y apuntó a la zona urbana, los viajes al trabajo, motocicletas, días de diario y vías secundarias como las prioridades que marcaban los datos.

En esta línea, recientemente el Ministerio del Interior, a través de la DGT, publicó el documento Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, que estudiaba determinados colectivos ‘sensibles’ y comparaba su situación con los restantes países de la Unión Europea y con la media de esta. En esta comparativa, que resumen los cuadros de esta infografía, se ve la evolución de la accidentalidad española y su situación frente a Europa.

LA SITUACIÓN ESPAÑOLA. Y ésta no es mala, aunque, como siempre, sea mejorable. España es uno de los pocos países que cumplió el objetivo europeo, planteado por la UE en 2001, de reducir al 50% el número de accidentes en 2010. Así, España de 2001 a 2008 bajó un 43% su accidentalidad, cifra que llega al 51% si se extiende hasta 2009, y se situó por delante de países como Alemania (-36%), Países Bajos (-31%) o Suecia (-28%) tradicionalmente ‘potentes’ en seguridad vial. Por grupos, España está por debajo de la media europea en accidentalidad de jóvenes, mayores de 64 años, peatones, ciclistas e, incluso, por encima en uso del cinturón de seguridad en asientos traseros...

De hecho, España bajó el número de fallecidos por cada millón de habitantes hasta 59 en 2009, situándose muy cerca de Dinamarca (55), Irlanda (54), Finlandia (52) y Alemania (51) y por delante de Francia (66) o Italia (67), países punteros en seguridad vial. También se sitúa así por debajo de la media de los 27 países de la UE, 69 fallecidos por millón de habitantes. ♦

Uso del cinturón en plazas traseras



El uso del cinturón de seguridad en las plazas traseras ya está por encima de la media europea (75%).

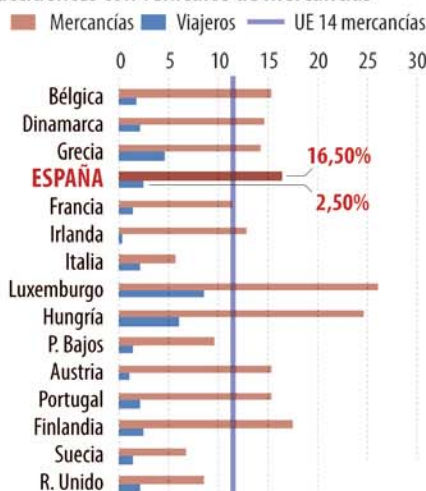
Controles de alcoholemia



El número de controles de alcoholemia por habitante es inferior al de Francia (190) o Suecia (287).

El transporte

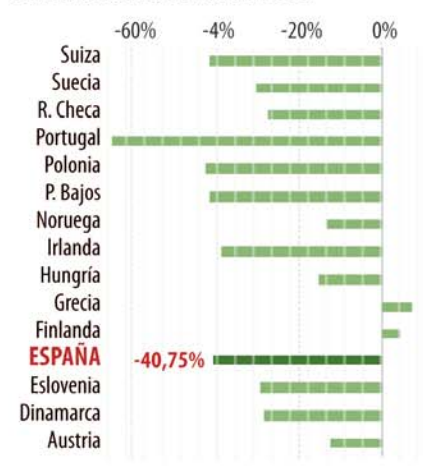
Fallecidos por millón de habitantes en accidentes con vehículos de mercancías



Tanto en mercancías como en transporte de viajeros, la accidentalidad del transporte profesional es superior

Zona urbana

Variación del número de fallecidos en zona urbana de 2000 a 2008



La reducción de fallecidos en zona urbana en España (40,8%) es muy superior a la europea (27,5%). Pese a ello es uno





Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020

Objetivo: salvar 5 millones de vidas



El pasado 11 de mayo dio comienzo oficialmente la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-20, proclamada por la Asamblea de las Naciones

Unidas para combatir la lacra de los accidentes de tráfico que matan cada año a 1.300.000 personas y causan heridas a cerca de 50 millones. Cada seis segundos hay una víctima. Si no se hace nada, en 2020 las víctimas serán un 65% más y se convertirá en la quinta causa de muerte. Ya es la primera para los jóvenes.

www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan



La Década de Acción comenzó con cientos de actos en más de 70 países. El secretario general de la ONU, Ban Ki-Moon, hizo un llamamiento para salvar cinco millones de vidas con las medidas a poner en marcha.

El nuevo símbolo de la Década, la etiqueta amarilla de seguridad vial, se proyectó en lugares tan emblemáticos como Trafalgar Square (Londres), la Universidad Estatal de Moscú, Times Square (Nueva York), el puente de la Bahía de Sydney o el Cristo Redentor, de Río de Janeiro. A continuación, algunos de los actos realizados en los cinco continentes.

★ Los accidentes de tráfico matan más que la malaria y cuestan a los países emergentes lo mismo que reciben por ayuda al desarrollo, 100.000 millones de dólares al año.

IBEROAMÉRICA

Nueva Estrategia en México

El Presidente de México, Felipe Calderón, lanzó la Década en un acto en el que estuvieron presentes los principales responsables de Tráfico de América Latina y el Caribe. Calderón, que firmó la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 para México, reconoció que este país es el 7º con mayor número de víctimas mortales de tráfico del mundo y se enfrenta a un coste económico anual de 1,2% del PNB.

La mitad de víctimas. Coincidiendo con el lanzamiento de la Década,

se celebró la II Reunión de Alto Nivel de Ibero-América y el Caribe (EISEVEI) que concluyó con la Declaración de México: “El camino por recorrer para salvar vidas”, en la que se comprometen a reducir a la mitad el número de muertes en carretera en 2020. España es uno de 29 los países firmantes.



ÁFRICA

Mejorar el transporte público en Kenya

En Nairobi (Kenya), los actos contaron con la presidencia de honor del Príncipe Michael de Kent. Coincidiendo con esta ceremonia se anunciaron nuevas medidas para mejorar la seguridad de los autobuses públicos o *matatus*, muy involucrados en los accidentes. Cada año mueren 3.000 personas y casi 30.000 resultan heridas a consecuencia de los accidentes de tráfico. Más de la mitad son peatones, ciclistas y motoristas.

FRANCIA

Ya no se informa de radares. El Gobierno francés ha decidido suprimir toda la información y las señales de advertencia sobre la presencia de radares en las carreteras y sanciona a quien avise de ellos. E instalará, antes de finalizar 2012, otros mil nuevos



radares para hacer frente al aumento de la siniestralidad. En el primer trimestre de 2011 la cifra de muertes ha crecido un 10%. Además, los excesos de velocidad que superen en 50 km/h el límite permitido se convierten en delito. Hasta ahora sólo se aplicaba a los reincidentes.

UNIÓN EUROPEA

Frenos más seguros. A partir de 2013, todos los camiones y autobuses nuevos de la UE deberán contar con un sistema de frenado de emergencia que se active automáticamente cuando detecta la posibilidad de una colisión. El sistema utiliza sensores que captan



la proximidad de un vehículo, lo relacionan con la velocidad y activan el freno para evitar o reducir la gravedad de una colisión. Su instalación en autobuses y camiones permitirá salvar 1.000 vidas y evitar lesiones graves a otras 4.000 personas. En un futuro se podría utilizar en el otro tipo de vehículos.

EUROPA

Downing Street con la Década

El primer ministro británico, David Cameron, junto con los pilotos de Fórmula 1, Lewis Hamilton y Jenson Button, celebraron un acto en Downing Street, donde Cameron aseguró: “En el Reino Unido, hemos conseguido que nuestras carreteras estén entre las más seguras del mundo. Sin embargo, los accidentes siguen siendo la principal causa de muerte entre jóvenes británicos, y provocan la muerte de seis o siete personas cada día”.

En Rusia, la imagen de la Década se proyectó en la Universidad Estatal de Moscú dentro de una amplia campaña de actos institucionales.



EE.UU.

Más recortes de velocidad

El alcalde de New York, Michael Bloomberg, se unió al secretario general de la ONU, Ban Ki-Moon, para lanzar la Década en un acto que se celebró entre la Quinta Avenida y Broadway, en una calle donde han logrado reducir los accidentes en un 32% con medidas restrictivas de la velocidad. El alcalde aprovechó para anunciar nuevas reducciones en otras calles.



AUSTRALIA

Contribución al Banco Mundial

El famoso Puente de la Bahía de Sydney fue el escenario de un espectacular despliegue visual de compromiso con la seguridad vial en el mundo. En el Parlamento de Canberra, el Gobierno de Australia se comprometió a destinar 6,2 millones de dólares a la financiación global del Fondo para la Seguridad Vial del Banco Mundial. Australia ha hecho importantes avances en las últimas décadas en materia de seguridad vial y pretende compartir este progreso para ayudar a otras naciones.



CHINA

Vehículos más seguros

La actriz y embajadora mundial de Carreteras Seguras, Michelle Yeoh, acudió a Beijing para lanzar el Decenio de Acción en China. “Necesitamos un país importante como China, para continuar reduciendo sus cifras de víctimas si queremos tener éxito en el logro de la meta global de la Década”, aseguró. Michelle Yeoh se centró en el potencial de las medidas de seguridad activas y pasivas de los vehículos. En China, más de la mitad de los automóviles nuevos tienen ABS pero menos del 5% dispone de ESC.



CHINA

Prisión por beber. Conducir bebido es un delito que se paga con la cárcel. China ha reformado su Código Penal para perseguir esta conducta que ha provocado varios casos de atropellos múltiples a viandantes.

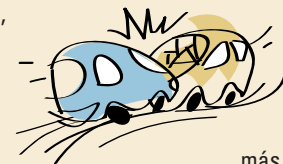


ARABIA SAUDÍ

El derecho a conducir. Una campaña lanzada a través de las redes sociales convoca a todas las mujeres de Arabia Saudí a coger el volante. Un edicto religioso les privó de este derecho y necesitan de un chófer masculino para poder circular.

INDIA

Un triste récord. La India es actualmente el país con un mayor número de muertos en accidente de tráfico, en torno a 125.000 al año, un 10% de todos los fallecidos en el planeta. Y la mayoría son peatones y ciclistas. Al precario



estado de muchas de sus carreteras y de su parque de automóviles hay que añadir otro problema: la numerosa circulación de animales como elefantes, camellos y caballos. Los carromatos y los rickshaws, taxis motorizados de tres ruedas, son los vehículos más populares.

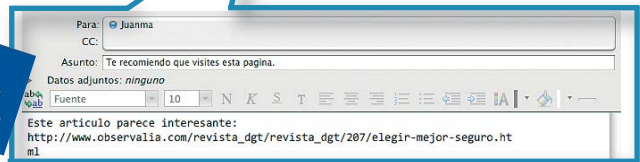
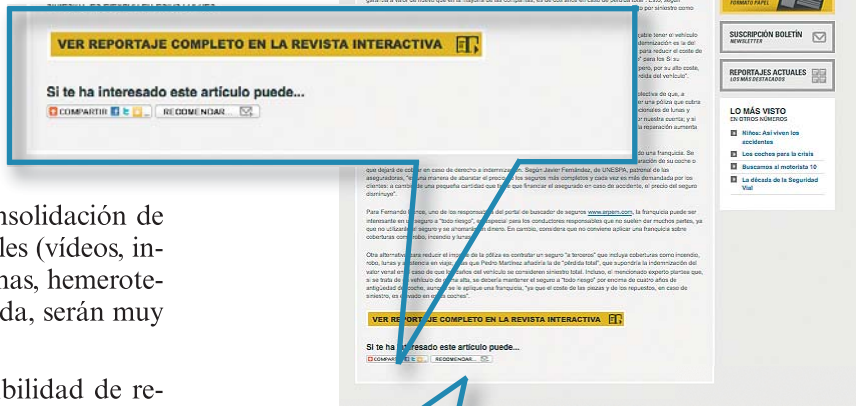
Seguridad Vial en las redes sociales

Además de las nuevas funcionalidades –buscador por palabras, revista interactiva, lo más visto, hemeroteca, buscador temático...–, la página web de la revista “Tráfico y Seguridad Vial” añade dos novedades: la posibilidad de recomendar un artículo a través de redes sociales o de correo electrónico y actualizaciones periódicas de los contenidos que sucedan entre dos números impresos.

J. M. M.

La nueva web de “Tráfico y Seguridad Vial”, además de las funcionalidades desgranadas en el número anterior (ver núm 207 página 7) –como el buscador por palabras en el entorno restringido de la revista, la consolidación de la revista interactiva con contenidos adicionales (vídeos, informes en PDF, sonidos...), buscador por temas, hemeroteca...–, ha incluido dos novedades que, sin duda, serán muy apreciadas por los lectores.

REDES SOCIALES. La primera es la posibilidad de recomendar un contenido a través de las principales redes sociales. Así, al final de todos los artículos y re-

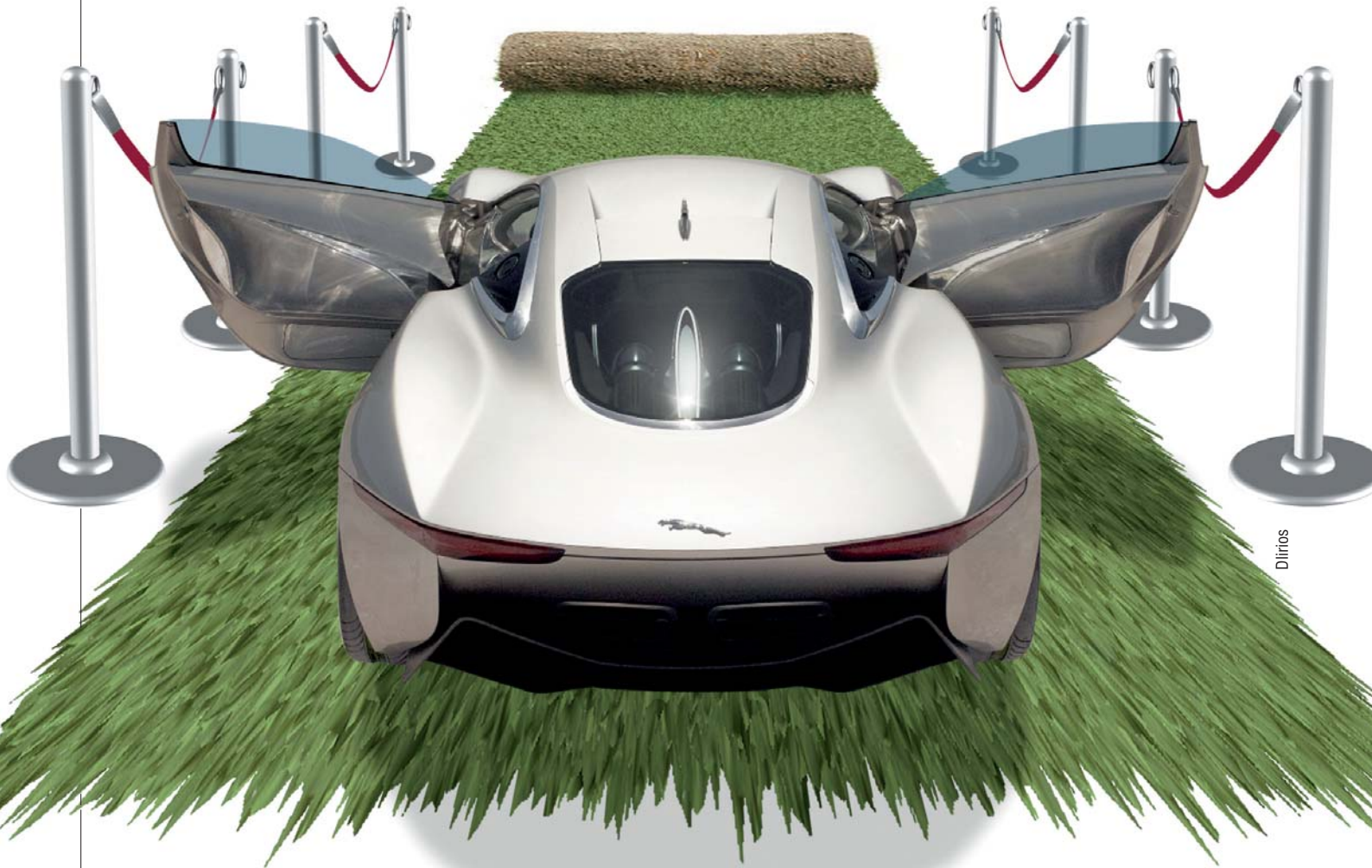


portajes se incluye una barra que despliega los iconos de las principales redes sociales. Así se permite recomendar ese contenido rápidamente a través de Facebook, twenti, twitter, etcétera.

CORREO ELECTRÓNICO. Igualmente, permite la posibilidad de enviar un e-mail –el icono conecta con el programa de correo electrónico– y, tras introducir la dirección deseada, envía un enlace con el contenido recomendado.

ACTUALIZAR LA WEB. La segunda novedad es que pretendemos ir actualizando los contenidos de la página web con noticias e informaciones que vayan surgiendo entre los períodos de publicación de dos revistas impresas. Incluso podemos publicar en la web contenidos que luego podrían no tener reflejo en la versión de papel o en la interactiva o adelantar algunos de los contenidos del número siguiente. En principio, estas actualizaciones irán poco a poco haciéndose más frecuentes, en función de nuestras posibilidades técnicas y de personal. ♦





Difirios

COMPRARSE UN HÍBRIDO Y, MUY PRONTO, UN ELÉCTRICO, SIN PERDER EXCLUSIVIDAD YA ES POSIBLE

El lujo también es verde

Hablar de Lexus, BMW, Mercedes, Porsche... es, sin duda, hablar de los coches más caros, que más consumen y más contaminan. Pero ahora también pueden ser ecológicos, porque estas marcas están haciendo un gran esfuerzo y sus exigentes clientes ya tienen la opción de comprar modelos equipados con tecnologías que reducen el consumo, híbridos e, incluso, eléctricos. Eso sí, sin dejar a un lado su exclusividad.

Andrés MAS

La lucha contra el cambio climático y el abastecimiento energético del Planeta sumados a la presión de los gobiernos para reducir la tasa de emisiones contaminantes está obligando a los fabricantes de vehículos a multiplicar los esfuerzos para adaptarse a los tiempos que corren. Tiempos en los que resulta prácticamente obligado contar con un programa de reducción de consumos y emisiones, que se refleja en una oferta creciente de modelos híbridos e incluso eléctricos en todos los segmentos y clases.

También todoterrenos

Si existe un segmento al que un sistema de propulsión híbrido le viene bien, este es el de los todoterrenos o todoterreno de lujo. Y es que este tipo de vehículos, por su elevado tamaño, peso y mala aerodinámica, tienden a gastar más que el resto, razón por la que toda forma de reducir los consumos siempre es bienvenida. Ya existen todoterrenos híbridos en el mercado, como el Volkswagen "Touareg", el Porsche "Cayenne", el BMW "X6 Hybrid" o el Lexus "RX450h". Otros están trabajando para conseguirlo. Es el caso de Land Rover, que ya ha presentado un concept denominado "Range e". Sobre esta base, la marca británica perteneciente a Tata, lanzará en 2013 una completa gama de vehículos.



Lexus "RX450h".

Las marcas generalistas con gamas más accesibles y modelos utilitarios son las que invierten más recursos en dar a conocer al gran público sus estrategias 'verdes' y sus modelos más ecológicos. Sin embargo, muy pocos conocen el esfuerzo que las marcas de lujo están realizando en ese sentido, para convencer a clientes que están dispuestos a pagar una factura que puede oscilar entre los 30.000 y 120.000 euros.

INVERSIONES MILLONARIAS. Y asustan las cifras que los fabricantes con lujosas y potentes gamas están dispuestas a invertir en tecnologías que reduzcan las emisiones, pero manteniendo la calidad de los materiales, el equipamiento y toda la tecnología y detalles asociados al lujo. Por ejemplo, el grupo Volkswagen –propietario de nada menos que diez marcas entre las que se encuentran Audi, Porsche, Bentley, Lamborghini o Bugatti– invierte 5.000 millones de euros al año en energías verdes para sus marcas y tiene trabajando en ellas a nada menos que 23.000 personas en todo el mundo.

Por su parte, BMW invertirá hasta

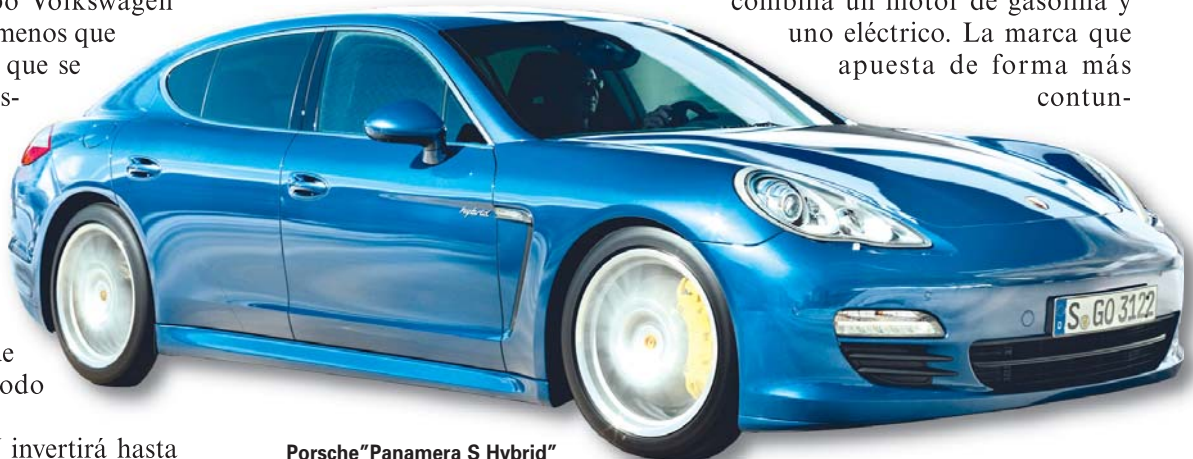
EfficientDynamics y BlueEFFICIENCY

Tras estas denominaciones, tan difíciles pero descriptivas, se esconden dos de los programas de reducción de consumos y emisiones más eficaces del mercado, los utilizados por dos lujosas marcas: BMW y Mercedes, respectivamente. Y los resultados conseguidos son tan espectaculares como los 4,1 l/100 km del BMW "320d" de 163 CV que cuesta 36.200 €; o los 4,9 l/100 km del Mercedes "E 250 CDI" de 204 CV por el que hay que pagar 51.000 €. Se trata de modelos de motor turbodiesel que se aprovechan de sistemas como la frenada regenerativa o el sistema Stop/Start de parada y arranque en las detenciones para reducir los consumos.

2013 un total de 400 millones de euros en la producción de dos vehículos eléctricos: uno utilitario y otro deportivo, cuyos prototipos ya ruedan en pruebas por los lagos helados de Laponia. Mercedes también se ha centrado en el desarrollo y producción de vehículos eléctricos con una inver-

sión estimada de mil millones de euros al año durante 2011 y 2012. Y la india Tata, propietaria de Jaguar y Land Rover, también está invirtiendo mil millones de euros en tecnología de protección del medio ambiente, para reducir, antes del año que viene, un 25% por ciento la cifra de emisiones de CO₂ de su flota.

LUJO HÍBRIDO. Las ventas en España de vehículos híbridos representan actualmente el 1,5 % del total, mientras que las de modelos tradicionales de gasolina se llevan casi el 25% y las de diesel superan el 74 %. Pero la oferta se ha disparado en los últimos meses y, considerando tan solo el segmento "premium" y abarca no menos de 20 modelos, sobre todo, con tecnología híbrida, en la que –recordemos– se combina un motor de gasolina y uno eléctrico. La marca que apuesta de forma más contun-



Porsche "Panamera S Hybrid"

dente por este tipo de tecnología es, sin duda, Lexus, filial de lujo de Toyota, que desde 1997 ha vendido ya más de 3 millones de híbridos en el mundo. Cuenta con una gama de cuatro modelos, con precios que oscilan entre los 28.850 € del compacto "CT 200h" de 136 CV (3,8 l/100 km), y los 120.000 euros de la berlina de lujo "LS 600h" con una potencia de 394 CV y un consumo medio homologado de 9,3 litros. Entre ambos, una berlina media, la "GS450h", disponible desde 64.500 € y el suntuoso todocamino "RX 450h" con 249 CV que gasta 6,3 litros y cuesta 68.430 €.

El siguiente grupo más atareado en lanzar híbridos de lujo es Volkswagen. Por ejemplo, su marca Audi prepara un "Q5", un "A6" y un "A8" híbridos y un "R8" eléctrico. Pero mientras tanto, para ir haciendo boca, tiene ya a la venta un "Touareg 3.0 V6 TSI Hybrid" de 333 CV, que consume algo más de 8 litros y tiene un precio de 83.740 €. Sin olvidar dos Porsche: por un lado, el todocamino "Cayenne S Hybrid" de idéntica potencia y consumo que el "Touareg" (con 193 gr/km de CO₂) pero tres mil euros más caro; y por otro, el "Panamera S Hybrid", con los mismos 333 CV, pero con un consumo y emisiones inferiores (6,8 l/100 km y 159 gr/km de CO₂), por el que hay que pagar más de cien mil euros.

En el caso de BMW, la oferta incluye dos modelos: una berlina de lujo en forma de "Serie 7 ActiveHybrid" con

Los más espectaculares



UN PORSCHE QUE SOLO GASTA 3 LITROS

Porsche prepara un superdeportivo híbrido que llegará al mercado a finales de 2013. Solo construirá 918 unidades, con un coste, para los privilegiados que puedan comprarlo, de 770.000 €. El "918 Spyder" utiliza un sistema de propulsión híbrido en el que se combina un motor V8 de 500 caballos, asistido por dos eléctricos que suman otros 218 y que consiguen que solo gaste de media 3 litros cada 100 kilómetros.



EL ROLLS ELÉCTRICO

La marca de megalujo Rolls Royce presentó en el último Salón de Ginebra un "Phantom" eléctrico que servirá para sondear la opinión al respecto de los clientes de la marca. Con dos motores eléctricos y el equivalente a 390 caballos, el "102 EX" tiene una autonomía de alrededor de 200 kilómetros. Rolls se apunta a la electricidad, pero no sacrifica ni uno solo de los lujos que históricamente han caracterizado a la marca



UN JAGUAR CASI DE F1

Jaguar acaba de presentar un superdeportivo desarrollado en colaboración con el equipo Williams F1 denominado "C-X75", del que solo se venderán 250 unidades por un 'módico' precio que rozará los 800.000 €. Su chasis es de fibra de carbono y equipa un motor de gasolina y dos eléctricos (en este modo, su autonomía será de 50 kilómetros).

BAJOS CONSUMOS Y EMISIONES, HÍBRIDOS, ELÉCTRICOS Y LUJO YA VAN DE LA MANO

408 CV y un consumo medio homologado que supera los 9 litros y cuesta la friolera de 116.800 euros; y el todocamino "X6 ActiveHybrid" que, con la misma potencia, ha homologado un consumo que no llega a los 10 litros, y con un precio final de 98.700 euros. Por su parte, Mercedes, limita su oferta híbrida a un "Clase S 400 Hybrid" con 279 CV que consume 7,9 litros. Esta berlina de lujo dotada de todos los extras cuesta 93.950 €. ♦

Características

MOTOR:
 Tipo: Eléctrico sin escobillas. 12 polos.
 Potencia: 21 kW.
 Cilindrada: (equivalente) 125 cc.
TRANSMISIÓN:
 Directa.
BATERÍA:
 Lítio Fe P04.
RUEDAS:
 Neumáticos:
 Delantero, 120/70x14;
 Trasero, 140/60x13.
DIMENSIONES:
 Longitud, 2,20 m.
 Altura asiento, 0,77 m.
 Peso, 192 kgs.
TIEMPO RECARGA:
 80%, 2,5 horas.
 100 %, 3,5 horas.
AUTONOMÍA:
 65 kilómetros a 97 km/h.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 9.086 €



COMENTARIO. Los motores de combustión poco a poco van cediendo terreno a los eléctricos, y el mundo de los scooter no va a ser una excepción. Desde 2008 Vectrix comercializa unos interesantes maxiscooter que no producen emisiones contaminantes, no hacen ruido y no gastan ni una gota de gasolina... ¿Será cosa de ciencia ficción?

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

MOTOCICLISMO
VECTRIX VX-1 Li

Evidentemente, no. El Vectrix "Li" tiene un aspecto imponente y buenos acabados. El cuadro de instrumentos es muy completo y la capacidad de carga, excelente. El motor, muy silencioso, responde con contundencia al acelerador, alcanzando la velocidad máxima –alrededor de 100 km/h– con rapidez. Si no fuerza mucho el ritmo, la autonomía es aceptable. El confort de marcha es elevado por ergonomía, mullido de asiento y protección aerodinámica. Callejeando está algo limitado por un peso considerable. Por suerte, cuenta con marcha atrás para las maniobras más complejas. Entre sus virtudes está que puede ser conducido con carné de moto de 125 cc o de coche con tres años de experiencia.



www.goinggreen.es

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Cero emisiones contaminantes. ✓ Hueco bajo el asiento. ✓ Marcha atrás. 	Estética:8 Acabado:8 Pos. conductor: 7 Instrumentación: 9 Motor:8 Aceleración: ..7 Consumo:10	Autonomía: ..5 Tiempo recarga: 7 SEGURIDAD: Estabilidad: ..8 Suspensión: ..7 Frenos:7 Luces:7	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Peso elevado. ✓ Autonomía.
NOTA MEDIA: 7,7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,3			

Características

MOTOR:
 Tipo: Eléctrico de 371 V.
 Potencia: 46 CV.
 Baterías: Níquel-sodio
 Transmisión: Tracción delantera. Cambio automático.
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
 De serie: Airbags delanteros. ABS. Aire acondicionado. Entre otros.
DIMENSIONES:
 Longitud, 3,12 m.
 Anchura, 1,60 m.
 Altura, 1,54 m.
MALETERO: 635 litros.
RECARGA:
 Enchufe convencional: 7 horas al 80% ó 9 horas al 100%
AUTONOMÍA:
 160 kilómetros.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 36.285 €



COMENTARIO. Los coches eléctricos son ya una realidad en España, aunque aún compiten con gran desventaja frente a los que utilizan motores de combustión. Sus pegas: el elevado precio, muy cercano al de una equipada y bien motorizada berlina media; los puntos de recarga, muy escasos; el tiempo que se emplea en ella y su auto-

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

COCHE ACTUAL
THINK CITY

mía media real (105 kilómetros en el Think). Aunque también tiene sus pros, como que son silenciosos, no transmiten vibraciones y su aceleración inicial resulta soberbia, con una respuesta instantánea a la par que contundente. No obstante, las prestaciones tampoco son su fuerte y aunque es capaz de alcanzar 120 km/h, en las subidas en autopista con el acelerador a fondo, es usual quedarse por debajo de los 90. Donde realmente se mueve bien es en ciudad, donde su consumo es irrisorio, pero se requieren hasta 9 horas de recarga. Su interior es funcional, aunque de calidad mejorable, configurado para 2 plazas (por 1.180 € se pueden instalar asientos traseros) con un amplio maletero.



www.goinggreen.es

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Autonomía. ✓ Confort acústico. ✓ Facilidades de uso. 	Estética:6 Acabado:4 Habitabilidad: 8 Maletero:9 Confort:7 Potencia:5 Cambio:8	Aceleración: ..6 Consumo:9 SEGURIDAD: Estabilidad: ..6 Suspensión: ..7 Frenos:7 Luces:7	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Calidad de acabados. ✓ Prestaciones justas. ✓ Precio elevado.
NOTA MEDIA: 6,9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,75			

SOLO MOTO

PEUGEOT e-VIVACITY

COMENTARIO. Peugeot acaba de presentar su nuevo ciclomotor eléctrico, que se venderá hacia el mes de junio. El pequeño "e-Vivacity" es el descendiente del antiguo Peugeot "Scoot'Elec", un ciclomotor urbano lanzado por la marca en 1996.

El "e-Vivacity" es una solución ecológica a la movilidad urbana, limpia, silenciosa, y, lo mejor de todo, que gracias a su cargador incorporado y a su enchufe convencional de 220V, puede recargarse en una toma doméstica. Y que ¡por menos de un euro! podemos recorrer 60 kilómetros.

El tiempo de recarga sigue siendo aún un inconveniente, ya que el cargador que viene de serie –se vende excepcionalmente con dos cargadores (3.800 €)– se tarda 5 horas en cargarlo al 80% y 8 horas al 100%. En cuanto a su comportamiento dinámico, el peso del scooter es contenido,



Emissiones de CO2

0 g/km

Imp. matric. 0 %

la frenada algo justa y las suspensiones un poco duras, pero para tratarse de un vehículo eminentemente urbano, las necesidades básicas quedan cubiertas.



www.peugeotcooters.es

Características

MOTOR:

Tipo: Eléctrico sin escobillas.
Potencia: 4 CV .
Cilindrada: (equivalente) 50 cc.

BATERÍA: 2 lón Litio 250 W 5A .

TRANSMISIÓN: Directa sin variador, por correa.

RUEDAS:

Neumáticos: Delantero, 120/70x12; Trasero, 120/70x12.

DIMENSIONES:

Longitud, 1,92 mts.
Altura asiento, 0,78 m.
Peso, 115 kgs.

TIEMPO RECARGA:

Con 1 cargador, 80%, 3 horas.
100 %, 5 horas.

AUTONOMÍA:

60 kilómetros.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

3.600 € (con 1 cargador)

- ✓ Estética y acabados.
- ✓ Capacidad de transporte.
- ✓ Silencio de marcha.

Estética:9
Acabado:9
Pos. conductor: 8
Instrumentación: 8
Motor:10
Aceleración: ..7
Consumo:10

Autonomía: ..7
Tiempo recarga: 6
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..8
Suspensión: ..6
Frenos:7
Luces:8

- ✓ Precio.
- ✓ Puntos de recarga en ciudad.

NOTA MEDIA: 8,2. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,3

MOTOR 16

MITSUBISHI i-MIEV

COMENTARIO. Es uno de los primeros eléctricos comercializados en España. Tiene cuatro buenas plazas, un espacio para equipaje razonable –aunque carece de rueda de repuesto– y una facilidad impresionante para manejarse por las calles más estrechas de una gran ciudad.

El motor eléctrico –equivalente a 63 CV– mueve el conjunto de forma más que correcta en carretera. Ahora bien, en ciudad, con tráfico intenso y una velocidad media de entre 10 y 25 km/h es donde más provecho se saca de un eléctrico, con varias horas al volante disfrutando de una sola carga de la batería y a un precio aproximado de 2 €. El fabricante habla de 160 kilómetros de autonomía en modo Eco y de 120 kilómetros en el programa normal, pero si circulas además por autovías, carrete-



Emissiones de CO2

0 g/km

Imp. matric. 0 %

ras o tramos periféricos será complicado ir más allá de 100 kilómetros. Su precio es muy elevado, pero justificado por la tecnología y el reducido consumo.



www.mitsubishi-motors.es

Características

MOTOR:

Tipo: Eléctrico de 330 V.
Potencia: 67 CV.
Baterías: lón Litio
Transmisión: Delantero. Cambio automático.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

Airbags frontales y laterales delanteros.
De cortina. ABS.
Anclaje Isofix. Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 3,47 m.
Anchura, 1,47 m.
Altura, 1,61 m.

MALETERO: 227 litros.

RECARGA: Enchufe convencional, 7 horas al 100%. Trifásico, 30 minutos al 80%.

AUTONOMÍA:

150 kilómetros.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

Desde 34.000 €

- ✓ Cinco horas circulando por 2 euros.
- ✓ Cuatro plazas reales.
- ✓ Prestaciones muy interesantes.

Estética:6
Acabado:6
Habitabilidad: 7
Maletero:5
Confort:6
Potencia:8
Cambio:6

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

- ✓ Kit reparación de pinchazos.
- ✓ Tiempo de recarga .
- ✓ Autonomía en autovía.

NOTA MEDIA: 6,7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,5

TRAJE DE “EMBARAZADO”

Dos kilos de peso que simulan el peso de un bebé, una bolsa con 2 litros de agua que hace el efecto de vejiga, un cojín en el abdomen que pasa a ser la cabeza del bebé y una faja alrededor de los pulmones que dificulta la respiración. Estas son las características del traje de embarazo con que se ‘visten’ los investigadores del Equipo de Ergonomía de Ford para ‘vivir’ las dificultades de una mujer embarazada cuando se sienta al volante y mejorar sus modelos. Los resultados:

- Elevación de la posición del asiento para hacer más fácil la entrada y salida del coche.
- Acercamiento del dispositivo de apertura de la guantera para facilitar el alcance desde el asiento del conductor.
- Posibilidad de ajustar el volante al volumen del abdomen.



LA INVESTIGACIÓN

LA NOVEDAD



LOS DIÉSEL MÁS ECOLÓGICOS

Peugeot y Volvo han demostrado que los vehículos diésel también pueden ser híbridos, y lo han hecho poniendo en el mercado dos modelos con esta tecnología. El primero, que se comercializará a finales de este año, será el Peugeot “3008HY4”, que se anuncia como el primer coche híbrido diésel del mundo. Por su parte, Volvo lanzará el próximo año el “V60 Plug-in Hybrid”, cuya principal característica es que es enchufable. Promete un consumo de 1,9 l/100 km de media y unas emisiones de 49 gr/km de CO₂.

RESIDUOS RECICLADOS

En España se recicla más del 80% de un coche, según Manuel Kindelán, director general de Sigrauto (asociación para el tratamiento de vehículos fuera de uso) y el objetivo es que, antes de 2015, este porcentaje se eleve al 95%. Las cifras que se manejan son muy prometedoras: Un coche que pese una tonelada tiene 650 kilos de acero, 45 de aluminio, 25 de otros metales (como cobre o plomo), 12 de líquidos y 40 de caucho. Con el reciclaje se evita cada año la emisión de un millón de toneladas de CO₂ a la atmósfera.

“Q3”, EL AUDI ESPAÑOL



Después del verano, Audi iniciará la comercialización del “Q3”, un SUV compacto fabricado en Martorell (Barcelona). Con-

tará con cuatro motorizaciones (dos gasolina y dos diésel), un peso reducido (apenas 1.500 kilos, gracias a que muchos de sus componentes son de aluminio) y un elevado número de sofisticadas tecnologías: sistema adaptativo de luces, asistente de aparcamiento, asistente de ayuda para no salirse del carril, indicador del límite de velocidad... La versión básica, a partir de 29.900 euros. www.audi.es

VENTAS, CONTINÚA SU CAÍDA. Según la patronal de los fabricantes de automóviles (Anfac), las ventas de turismos continúan cayendo. Así, el pasado mes de abril se vendieron un 23% menos y en el primer cuatrimestre de este año, la caída se sitúa en el 26,3%. Estos preocupantes datos se deben, sobre todo, al mal comportamiento del mercado de particulares, que bajó más del 50%.

INVESTIGACIÓN ELÉCTRICOS. El centro de Experimentación y Seguridad Vial de Mapfre, Cevvimap, es el primer centro de investigación español que estudiará el coche eléctrico, tanto su seguridad en caso de impacto, como la reparabilidad y reciclado de sus componentes. El primer modelo que pasará por dicho Centro será el Mitsubishi “i-MIEV”.

PLAN AHORRO DE COMBUSTIBLE

AYUDA A LA COMPRA DE NEUMÁTICOS

Incentivar la compra de neumáticos de alta eficiencia energética que favorezcan el ahorro y reduzcan el consumo es el objetivo del conocido como Plan Renove de Neumáticos, que es una de las medidas contempladas en el Plan de Intensificación del Ahorro y la Eficiencia Energética aprobado por el Gobierno el pasado mes de marzo. La dotación del Plan es de 4,8 millones de euros y cubre la renovación de 240.000 neumáticos.



A 110 KM/H SE GASTA MENOS

Bajar el límite de velocidad a 110 km/h en autopistas y autovías sí ahorra combustible. Así lo han demostrado los datos hechos públicos por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. Según esta información, durante el pasado mes de marzo se compraron 177.000 toneladas menos de combustible que se tradujeron en una bajada de la factura del petróleo de 94 millones de euros. Si estas cifras, correspondientes al mes de marzo, se extrapolaran a un año se estaría hablando de un ahorro, aproximado, de 1.150 millones de euros.

● **TIPO:** Solo los incluidos en el catálogo de neumáticos eficientes del IDAE.

● **PLAZO:** Desde el 10 de junio al 15 de diciembre, o hasta que se agote el presupuesto disponible.

● **IMPORTE:** Será de 20 € por neumático, siendo imprescindible la renovación de los cuatro neumáticos. Total, 80 €.

● **BENEFICIARIOS:** Los propietarios de un vehículo matriculado en España y al corriente de pago del impuesto de circulación.

● **¿DÓNDE?** La compra, instalación y equilibrado de los neumáticos deberá realizarse en los establecimientos adheridos al Programa Renove de Neumáticos.

● **INFORMACIÓN:** Las condiciones, tipo de neumáticos y establecimientos autorizados, se pueden consultar en la web:

www.idae.es

EL DATO

EL 85% DE LOS CONDUCTORES ESPAÑOLES NO SE PLANTEA AÚN LA COMPRA DE UN COCHE ECOLÓGICO

Según un estudio realizado por el portal del motor *Coches.net*

EL "4L" CUMPLE 50 AÑOS

El Renault "4L", conocido popularmente como el "4 Latas", está de aniversario. Fue presentado en 1961 y enseguida se convirtió en el símbolo de la generación de los 60. Su éxito fue internacional (comercializado en más de 100 países), sedujo por su diseño, su bajo coste y su capacidad de adaptación a todas las necesidades. Es el tercer modelo más vendido (8 millones de unidades) de la historia detrás del Volkswagen "Escarabajo" y el Ford "T".

GASOLINERA DE PAPEL. Repsol acaba de inaugurar en Madrid la primera estación de servicio sostenible. Su iluminación es 100% Led (dura 5 veces más y consume un 80% menos). Las paredes interiores son de periódico reciclado; el aislante es lana de oveja y el mobiliario, de virutas de madera.

GOLPES DE CHAPA. Paragolpes, aletas y faros son los componentes de la carrocería del coche que más daños sufren en las colisiones. Solo el 30% se sustituye y el resto se repara, según el estudio Tendencia de Carrocería 2011. El coste medio de las reparaciones en el taller es de 674 €.

LA NOTICIA

SUPERVENTAS ABRIL 2011

1		3.096
2		2.376
3		2.244
4		2.235
5		2.052
6		2.033
7		1.959
8		1.901
9		1.896
10		1.700

LOS FABRICANTES

	VOLKSWAGEN	7.513
	SEAT	7.175
	PEUGEOT	5.537
	OPEL	5.233
	FORD	5.171
	CITROËN	4.710
	RENAULT	4.054
	TOYOTA	3.751
	HYUNDAI	3.495
	NISSAN	3.133

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

▲ ▲ ▲ ▼ Variaciones respecto al mes anterior

Eduarne Pasabán –Medalla de Oro al Mérito Deportivo en 2010–, se convertía en mayo del año pasado en la primera mujer en coronar las catorce cimas más altas del mundo. Antes de volver al Everest para repetir ascenso esta vez sin oxígeno artificial, con

motivo de la publicación de su libro “Catorce veces ocho mil”, que cuenta sus experiencias en la montaña, nos confesó que se corre más peligro en carretera que en la montaña y que, incluso en Nepal, donde nadie lo usa, no concibe subir al coche sin el cinturón de seguridad.

“ He llegado a pedir que pararan el coche para bajarme ”

Emmanuel ZOCO

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

- ¿Dónde vive más situaciones de riesgo: en la carretera o en la montaña?

- En la carretera, sin dudarlo; y fuera de España, más, ni te cuento. En muchos de los países a los que voy, no hay leyes como aquí y es una locura cómo se conduce. Mis padres siempre tienen mucho más miedo cuando salgo a algún sitio en coche y, con 37 años, me llaman a la una de la madrugada cuando no he llegado y, sin embargo, no me llaman todos los días al Himalaya cuando estoy allí... Será por algo. Nunca pensé que me fuera a pasar, pero yo también tuve esa sensación de madre con mi hermano durante un tiempo y hasta que no oía la puerta del garaje, no me quedaba tranquila.

- ¿Qué opina del carné por puntos y del endurecimiento de las sanciones?

- Estoy totalmente de acuerdo, porque se están reduciendo los accidentes de tráfico. A la gente le duele más perder un punto que pagar 400 euros de multa. Todos pecamos en alguna ocasión, tenemos que ser muy humildes a la hora de reconocer que no cumplimos las normas al cien por cien, y hay que hacerlo porque se trata de salvar nuestra vida y la de los demás. En un adelantamiento, en cualquier gesto, puede pasar algo, y algunos locos del volante no se dan cuenta de todo lo

que está en juego.

- ¿Y de los límites de velocidad?

- Me parecen adecuados siempre que los respete todo el mundo. La velocidad me gusta, pero me considero prudente y no soy una loca. De hecho, me cabrean mucho los típicos conductores que van haciendo el tonto. Yo he llegado a ir con algunos de estos y les he tenido que

“ Sin duda, en la carretera hay más situaciones de riesgo que en la montaña ”

“ En Nepal, por ejemplo, nadie se pone el cinturón y tengo la sensación de que me falta algo ”

pedir que pararan para bajarme.

- ¿Por qué seguimos poniéndonos al volante bajo los efectos del alcohol?

- Porque pensamos que no nos va a pasar nada, que solo afecta a los demás. Ocurre lo mismo que en la montaña: mucha gente no es consciente del riesgo que se corre hasta que sucede algo y se cometen mu-

chas imprudencias. No puedes conducir aunque hayas bebido un poco. ¿Quién dice dónde está el límite? Una persona que sale a tomar una copa no sabe cómo va a responder en carretera, hay que tener claro que beber y conducir en ningún caso pueden ir unidos. O haces una cosa o haces la otra, porque solo se necesita un segundo para perder la vida.

- Para evitarlo es vital el cinturón de seguridad...

-Sí, es muy importante. No entiendo subirme en un coche sin él. Me voy a Nepal, por ejemplo, y allí nadie se lo pone y tengo la sensación de que me falta algo. Resulta curioso que, en pocos años, hayamos interiorizado tan rápido y tan bien su utilización después de haber vivido mucho tiempo sin que fuera obligatorio.

- ¿Es partidaria de las campañas como las de los últimos años?

- Sí, a veces hay que colocarnos la realidad enfrente para ser conscientes de los peligros. No cabe duda de que son impactantes y duras, como las que reflejan las consecuencias de hablar por teléfono o de otras distracciones, pero cumplen su función.

- ¿Hasta qué punto calificaría el libro como un ejercicio terapéutico?

- Relatar mis vivencias ha sido muy útil y enriquecedor, me ha servido para mirar atrás y recordar. Recordar que por un lado lo más duro fue el momento en el que decidí apostar por mi pasión, por la



“ La vida hay que vivirla con mucha intensidad y respeto. Aquí estamos sólo una vez, y no siempre es bonita, hay momentos duros y hay que disfrutarla cada segundo ”

montaña y esa decisión me costó muy caro, estar enferma con una depresión e ingresar en un hospital. Y por otro, la pérdida de compañeros, que por desgracia ha sido muy numerosa.

- **¿Qué ha aprendido después de los catorce “ochomiles”?**

- La vida hay que vivirla con mucha intensidad y respeto, y no solo la tuya, sino también a los demás. Aquí estamos sólo una vez, y no siempre es bonita, hay momentos

“Al principio fue un poco duro, porque me tocó demostrar que por el hecho de ser mujer no había ningún problema para conseguir mis metas”

duros y hay que disfrutarla cada segundo. Este pensamiento también tenemos que aplicarlo en la carretera, porque si pasa algo, no te van a dar otra oportunidad.

- **¿Cuál es el secreto para conseguir todo lo que se propone?**

- Para alcanzar un sueño hay que poner muchísimo esfuerzo, sacrificio y compromiso, nada en la vida te viene regalado.

- **¿Qué se siente en lo más alto de la cima?**

- Una gran satisfacción por haber conseguido ese reto y mucha alegría, pero las cumbres se disfrutan mucho más abajo, cuando las puedes saborear con la tranquilidad de estar en casa.

- **¿Por qué el descenso es tan importante como el ascenso?**

- Porque a veces para conseguir el objetivo usamos todas las fuerzas y no nos damos cuenta de que hay que regresar y de que realmente la cumbre está de vuelta en el campo base y después de darlo todo, te relajas y te puedes despistar. Sumado a ello el cansancio y el agotamiento de haber subido un ocho mil hace que no dispongas de todas las energías al cien por cien.

- **Estuvo muy cerca de la muerte, en el K2...**

- Sí, siempre piensas que nunca te



va a pasar a ti y un día toca a tu puerta. Hay que saber valorar la vida y respetar muchas cosas. Al final, te apasiona tanto lo que haces que te compensa y escoges lo que quieres hacer y lo que te hace feliz.

- **¿Cómo ha llevado ser mujer en un mundo de hombres?**

- Al principio fue un poco duro, porque me tocó demostrar que por el hecho de ser mujer no había ningún problema para conseguir mis metas, aunque fueran las mismas que un hombre y que, con esfuerzo y con dedicación, también éramos capaces de lograrlo. El alpinismo es un deporte masculino, y me satisface el haberme convertido en una especie de referente para ellas.

- **En su próxima aventura va a volver al Everest...**

- Sí, en el año 2001 ya lo hice. Fue

mi primer ocho mil y el único en el que he utilizado oxígeno artificial para subir a la cumbre. Entonces lo usé porque no sabía cómo iba a responder yo en una montaña de este tipo y en esto influye mucho la práctica y conocerse. Ahora han pasado los años, y después de los catorce ochomiles ya sé perfectamente cómo funciona ahí arriba.

- **Pasa largas épocas en la montaña, lejos de su hogar, ¿qué hace cuando no está preparándose o en plena expedición?**

- Me gusta estar con mis amigos y con mi familia, practicar otros deportes como montar en bici o esquiar y, en la medida que me es posible, atender la casa rural que tengo en Zizurkil, un pueblecito del interior de Guipúzcoa, cerca de mi Tolosa natal. ♦



DISTANCIA DE SEGURIDAD

Circulando por carretera se ve muy a menudo el incumplimiento de muchos conductores en guardar la distancia de seguridad con el vehículo precedente. ¿Esta conducta se puede denunciar simplemente por el hecho de circular sin guardar dicha distancia o se debe esperar a que haya un resultado; es decir, una colisión por alcance? Y ¿cómo saber qué distancia hay que dejar?

En segundo lugar, el conductor de un quitanieves que circula mientras despeja la calzada de nieve durante un temporal, ¿puede hablar por el móvil mientras conduce o esté exento de cumplir dicha norma?

Aitor Corrales Álvarez.



Paul Alan PUTNAM

- **Respuesta:** Para formular una denuncia basta con que se haya producido el hecho que constituye infracción.

De acuerdo con el Reglamento General de Circulación (art. 54), todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro debe dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta en especial la velocidad y condiciones de adherencia y frenado. La distancia adecuada se podría calcular, en condiciones normales, tomando como referencia algún punto fijo en la vía o su margen y dejando que transcurran tres segundos entre el paso por dicho punto del vehículo que circule delante y el nuestro.

Como prevé el Reglamento General de Circulación (art. 18.2), solo los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas quedan exentos de la prohibición de utilizar durante la conducción dispositivos de telefonía móvil que precisen emplear las manos o usar cascos, auriculares o instrumentos similares. El conductor de un quitanieves no podrá hablar por el móvil mientras conduce.

OTRAS MATRÍCULAS

¿Qué vehículos pueden llevar las matrículas de tamaño inferior a la ordinaria? He visto que se ha modificado algunos casos, como en el caso de las motos de trial o enduro, que sí pueden llevarlas, pero ¿hay algún vehículo que nos permita sustituir las matrículas ordinarias por las pequeñas?

He visto que a algunos vehículos nuevos les colocan en el concesionario las matrículas pequeñas, y lo tienen reflejado en la tarjeta de características técnicas, pero no así en otras marcas.

Mikel Oribe Resines.

Bilbao (Vizcaya).

- **Respuesta:** El Reglamento General de Vehículos (Anexo XVIII, aptdo. IV) prevé que los vehículos de categoría M1 –destinados al transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, 8 plazas como máximo– cuyo emplazamiento para la placa de matrícula, por construcción, no permita colocar la placa ordinaria de 520 x 110 mm., lleven la de menor tamaño, denominada ordinaria larga delantera, de 340 x 110 mm.

También prevé que las motos de dos ruedas de las especialidades de trial y enduro lleven la placa de motos

corta de 132 x 96 mm., en lugar de la placa ordinaria de 220 x 160.

Existen otros casos, más complejos, de utilización por vehículos de placas destinadas en principio a otro tipo de vehículos, pero la explicación de estos se extendería en exceso, por lo que se aconseja la consulta del citado anexo y apartado del Reglamento.



Paul Alan PUTNAM



Acuse de Recibo /

Aparcar solidariamente

Sabido es de tod@s los conductores y conductoras que, cuando obtuvimos el permiso de conducción, no estudiábamos ningún artículo que nos dijera que había que aparcar pensando en los demás; al menos cuando yo lo saqué. Pero la situación en nuestras vías públicas ha cambiado totalmente debido a la saturación de vehículos que padecen, y, por lo tanto, también deberíamos cambiar nuestra actitud a la hora de aparcar. Ya no es suficiente aparcar cerca del bordillo, con el volante recto, ya sea en batería o en cordón.

Ahora, y debido a la cada vez mayor escasez de aparcamientos en cualquier vía pública, hay que pensar en los demás conductores y no se puede ocupar el espacio de varios vehículos porque no queramos pensar en los demás conductores y nos de igual si ell@s van a poder aparcar como nosotr@s.

Así que a la hora de aparcar nuestro vehículo, ya sea coche, moto o lo que

fuere, siempre deberemos pegarnos a la parte de delante o a la trasera para aprovechar el espacio y dejar sitio para otr@s vehículos; y cuando aparcemos en batería, nos pegaremos algo razonable a un lateral, dejando espacio a otros vehículo. Además, esta forma de aparcar debería complementarse con rayas pintadas en el suelo que indiquen el espacio destinado a cada plaza de aparcamiento por parte de los ayuntamientos, sancionando a los que ocupan el espacio de dos o tres vehículos como actualmente viene ocurriendo.

Además, esta nueva forma solidaria de aparcar en la vía pública debería incluirse en las normas del Código de la Circulación para que lo estudien los aspirantes a obtener su permiso de conducción. Y con todas estas normas, el tráfico sería más racional y fluido, con lo que tod@s los ciudadanos saldríamos ganando.

Antonio Martínez García.

Arahal (Sevilla)

REDUCTORES DE VELOCIDAD

Soy el coordinador de un G. T. de Educación Vial de un Instituto de Secundaria formado por profesorado y alumnado de 1º de bachillerato. En primer lugar quisiéramos felicitarle por su estupendo artículo Marcas antivelocidad. Aprovechando que, sobre ese tema, nuestro grupo tiene muchas dudas, deseamos preguntar sobre los reductores de velocidad trapezoidales, que en la legislación actual aparecen con unas dimensiones concretas, pero se refiere a carreteras nacionales. Y los reductores de velocidad trapezoidales que encontramos en carreteras que no son nacionales, ¿qué dimensiones han de tener?

Por otra parte, ¿en una rotonda a qué velocidad se puede circular?

Jesús M^a Fernández Gutiérrez.
Coordinador de G.T. Educación Vial I.E.S.
Candás. Candás (Asturias)

- **Respuesta:** El Ministerio de Fomento, por medio de la Orden FOM/3053/2008, fijó las dimensiones que deben tener los reductores de velocidad trapezoidales que se instalen en la Red de Carreteras del Estado. En el resto de las carreteras habría que acudir a la administración titular (Comunidad Autónoma o Ayuntamiento) para saber si ha dictado alguna norma que fije dichas dimensiones.



Paul Alan PUTNAM

El Reglamento General de Circulación no establece una velocidad máxima de circulación en rotondas. En general, en sus proximidades, se colocan señales de limitación de velocidad que habrá que respetar, y, ante todo, habrá que tener presente lo dispuesto en el citado reglamento (art. 46), que establece que en las intersecciones, y las rotondas lo son, "se circulará a velocidad moderada".

BICIS ¿DERECHA O IZQUIERDA?

Ángel Montes preguntó (nº 204) que si una bicicleta puede cruzar por un paso de peatones –y parece que sí–. En vía interurbana, si desmonto de la bicicleta y voy empujándola, ¿por

Principio de prudencia

Tal y como se puede apreciar en la foto, para nuestro ayuntamiento la seguridad vial es lo que prima. ¿Es esto normal? ¿Existe alguna manera de asignar o conocer el orden de prioridades cuando nos juntamos 4 vehículos simultáneamente en el cruce o lo tendremos que echar a suertes?

Raúl Arroyo Linares.
Llodio (Alava)



- **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación regula (arts. 56 y 57) las prioridades de paso en las intersecciones bien bajo el cumplimiento de las señales de prioridad, bien en aplicación de la norma en ausencia de señalización.

En ambos casos no se determina el orden de paso, sino la obligación de cesión de paso. Es decir, no obligar a modificar bruscamente la trayectoria o velocidad del vehículo que circula por la vía a la que se

aproxime el conductor obligado a ceder el paso.

En el caso expuesto, dado que todos los conductores que llegan a la intersección tienen obligación de cumplir la señal de STOP, deben detenerse todos y la reanudación se realizará bajo la aplicación del principio de prudencia, de forma que cada uno de ellos no implique al resto en maniobras bruscas, no pudiendo establecer un orden predefinido de paso.

dónde debo circular: por la izquierda o por la derecha?

También quiero abundar en el caso de Ángel I. Fernández (nº 205) sobre el exceso de velocidad. No es solo en Murcia. En León, la Ronda Este N-630 está limitada a 70 y nadie respeta el límite. Y digo nadie porque te 'empujan', te pitan, parece que vas estorbando... Muchas veces leo u oigo comentar que no deberían fabricar coches tan potentes si no se puede correr. Y yo digo: ¿Para qué ponen límite de velocidad si no la respetamos?

Joaquín Vizcaíno Alonso.
Manzaneda de Cabrera (León).

- **Respuesta:** La Ley de Seguridad Vial (Anexo I) contiene una serie de definiciones y, entre ellas, la de "peatón", indicando, en su párrafo segundo, que son también peatones "los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas".

Por tanto, una persona que empuja o conduce a pie una bicicleta es, a efectos de la Ley de Seguridad Vial, un peatón, y como tal, en vías interurbanas, debe circular conforme establece el Reglamento General de Circulación (art. 122), si bien, con la peculiaridad prevista en el art. 122.4 que establece que quienes empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas deberán circular fuera de poblado siempre por su derecha y obedecer las señales dirigi-

das a los conductores de vehículos, así como las demás cuando les sean aplicables.

Todos los usuarios de las vías tiene obligación de obedecer las señales de circulación, y en el caso de las que establecen límites de velocidad, su incumplimiento comporta una sanción de multa que oscila entre 100 y 600 €, en función del exceso cometido, así como la detracción de hasta 6 puntos del permiso de conducir.

¿QUE SEÑALICEN LUGO!

En la ciudad de Lugo tenemos un grave problema relacionado con la seguridad vial. Para algunos conductores, ni la limitación de velocidad establecida por las nuevas normas de seguridad vial aplicadas recientemente ni los guardias ni la policía existen. Por favor, como ciudadanos que somos, en esta calle o cualquier otra, pido que se señalice en la calzada o señal vertical o semáforos, resalto o badén, para así reducirles la velocidad a esos conductores, por el bien de todos.

José Álvaro Fernández Núñez.
Lugo.

SUGERENCIA

Me gustaría hacer una sugerencia en relación a los permisos que habilitan a la conducción de motocicletas.

Si con 2 años de antigüedad en el

permiso de la clase B se pueden conducir motos de hasta 125 cc y 11 kw en las mismas condiciones que los poseedores del permiso clase A1, sería más coherente que los pilotos que obtienen el permiso clase A1 (formados específicamente para la conducción de motocicletas) tengan autorización para conducir motos de más prestaciones que los poseedores del permiso B con 2 años de antigüedad (formados para la conducción de turismos de 4 ruedas, según recoge el anexo VII, apartado B.5 del Reglamento General de Conductores). Como este permiso A1 se obtiene a los 16 años, se podrían limitar los 2 primeros años a la conducción de motocicletas de 125 cc y 11 kw.

Julio Otero Abalde.

Vigo (Pontevedra).

BICIS Y MOTOS

Soy conductor habitual de un turismo y hago cada día laborable 120 km en vías interurbanas y travesías.

Escucho y veo en los medios de comunicación el celo que debemos tener los conductores de turismos y camiones con las motos y bicicletas, que son más vulnerables y sus accidentes más peligrosos, ya que no tienen carrocería que los proteja. Pero, ¿por qué no se cuenta las barbaridades que realizan motoristas y ciclistas? Unos te adelantan como sea: por la derecha, por la izquierda, aunque esté prohibido, entre dos coches, por el arcén, por el carril-bus... Por donde sea. La cuestión es no parar, pasar a sabiendas que serás tú el que evitarás el golpe por que tienes las de perder.

En cuanto a los ciclistas, ¡pobrecitos ellos!, van como quieren: no llevan luces para que se les vea en los túneles, por ejemplo. Cuando van en grupo, en fila de uno, de dos, de tres o de los que le da la gana, haciendo cambios de posición como si del Tour se tratara.

Si por desgracia hay un accidente, la culpa siempre es del conductor del turismo o camión. Yo me pregunto, en base a lo que veo cada día en carrete-



Lucía Rivas

Peligro: ovejas

Les envío esta fotografía de una señal que he encontrado en Carrión de los Condes (Palencia). Me resultó graciosa, a la vez que curiosa. ¿Es oficial o es simplemente "orientativa"?

Raúl Muñiz Moreno



ra, ¿siempre somos los culpables? No. A menudo, demasiado a menudo, el accidente lo buscan ellos y a veces lo encuentran.

¿Se puede hacer algo para que no circulen incumpliendo las normas con tanta impunidad?

Manuel Navarro Lopez

CONducir SIN EXPERIENCIA

Soy conductor de coche desde 1988. He tenido cinco coches, he visto muchas imprudencias en carretera y en ciudad. Me saqué todos los carnés, con gran esfuerzo y también –por qué no decirlo– pagando bastante dinero para obtenerlos todos. No entiendo cómo puede haber vehículos con aspecto de coche, y no tener el conductor que los manipula ninguna clase de formación, ni haber pasado por la autoescuela, ni hecho prácticas con el coche para hacer el examen abierto. He observado que estos coches los lleva gente de edad avanzada, incluso jubilados, que no han llevado nunca un vehículo. Esta gente que conduce estos vehículos, tanto si son jóvenes como si ya tienen una edad avanzada, constituyen un peligro para todos que usamos las vías públicas.

Si desde la DGT siempre nos están inculcando que la seguridad lo es todo, ¿cómo tolera que esta gente, sin ninguna clase de formación, lleve estos vehículos?

David Auría Gómez.

LA PERSPECTIVA DEL PESADO

Soy conductor profesional y veo muchas barbaridades, pero últimamente los camiones circulando por el carril de la derecha vamos más rápidos que los del 2º y 3er carril. ¿También merecemos sanción? Jorge Ibáñez explica muy bien la teoría de cómo se debe hacer, pero ¿sabe qué gestos hace el turismo que circula por carril central a 75 o 80 km/h y al que pides paso? ¿Que le

adelante por el 3er carril? ¡Pero si ese carril es intocable para mí! Creo que antes de dar el carnet de turismo deberían dar al alumno unas vueltas con un pesado para que vieran la carretera desde otra perspectiva.

Una vez vi un turismo circulando a no más de 70 km/h por el central. Yo, como veo que se acercan las motos de la Guardia Civil, levanto el pie por no pasar por la derecha –¡como siempre pagamos los mismos!– y pienso ahora le dirán algo. Se pone el motorista detrás, le da 5 o 6 ráfagas ! y el tío se aparta al carril izquierdo! Otra vez el



guardia detrás con las ráfagas, vuelve al central y el guardia se le pone en paralelo y le hace ver que tiene que ir por el derecho; pero pararlo, llamarle la atención o denunciarlo, nada de nada. Aprieten un poco más con ese tema, ya que provoca no pocos accidentes por alcances y algunos graves.

Manuel Soro Ducat.

Alberic (Valencia).

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@dgts.es

La distracción y los niños en el coche

La distracción al volante puede causar una colisión de tráfico. No conducir con fatiga, falta de sueño, bajo los efectos de alcohol y/o tóxicos, no hablar por teléfono, o procurar que los niños no alboroten, etc., puede ayudar a reducir las distracciones.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE

Dirección General de Tráfico

F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ

Universidad de Valladolid

La distracción es una causa frecuente de la accidentalidad en general, y de las colisiones de tráfico en particular.

De las distracciones al volante –de las que existen múltiples causas y factores– ya hablamos en esta sección en relación a los anuncios próximos a las vías de tráfico.

Una causa frecuente de distracción es llevar niños en el coche. Todos tenemos experiencias de viajes ‘complicados’ cuando los niños, pequeños y no tan pequeños, no se portan bien o cuando los padres o adultos conductores no saben o no son capaces de manejar adecuadamente la situación.

En la revista “Accidents Analysis and Prevention” (mayo de 2011), investigadores australianos han analizado si la presencia de niños como viajeros del vehículo podría ser motivo de distracción del conductor. El estudio consideró la distracción en su sentido más amplio, como

cualquier actividad que interfiere en la atención del conductor mientras está al volante. El estudio se realizó con doce familias (19 conductores y 25 niños de 1 a 8 años) monitorizadas en los vehículos durante 3 semanas mediante varias cámaras de video. Se analizaron sus comportamientos en trayectos cortos (media de 16 minutos), diurnos (98%), con-

duciendo la madre (65%) y en áreas urbanas (97%) o sub-urbanas (91%).

Los resultados, aunque previsibles, no dejan de sorprender:

- En el 98% de todos los desplazamientos monitorizados se observó situaciones de distracción por diversas causas. Entre ellas, la ‘atención’ a los niños situados en el asiento trasero se produjo en un 12% de casos.

- El 72% de esas situaciones de distracción se produjo mientras el vehículo estaba circulando. Y en el 14% de todas las situaciones potenciales de distracción el conductor tuvo durante más

de dos segundos fijada su mirada fuera de la carretera.

- La situación más frecuente de distracción del conductor en relación a los niños fue ‘vigilarlos’: girar la cabeza hacia los asientos traseros u observarlos a través del retrovisor (76.4%), si bien solo en el 10% de los casos esto duró más de dos segundos.

El estudio mostró que existen diversas causas de distracción, y que una de ellas es el llevar pasajeros “más pequeños”. Los conductores deben estar atentos a los niños cuando van de ocupantes en el vehículo, pero, sobre todo, deben educarlos adecuadamente para evitar distracciones. Esto es importante también en desplazamientos cortos y en ciudad: no olvide que a solo 50 km/h, en 1 segundo de distracción nuestro coche recorre 13,88 metros. ♦



Para evitar distraerse...

- En primer lugar, es siempre fundamental evitar la fatiga al volante. El conductor debe descansar cada dos horas como máximo, o siempre que haya recorrido 200 km (20 km en situación de atasco). Si el conductor es mayor o existen condiciones meteorológicas adversas, se debe descansar cada menos tiempo.

- La fatiga se relaciona con falta de sueño (no haber dormido lo suficiente o mala calidad del sueño) o en situaciones de mayor somnolencia (ciertas enfermedades o consumo de medicamentos o drogas). Por ello, se debe evitar conducir bajo los efectos del alcohol y otros tóxicos, así como de medicamentos sedantes (hipnóticos, tranquilizantes-ansiolíticos).

- Se debe conducir a una velocidad adecuada a la vía, tráfico y metereología.

En estas circunstancias y con exceso de velocidad, la demanda de atención es mayor. Lo que podría ser una simple distracción se puede convertir en una colisión de tráfico.

- Conducir y hablar por teléfono móvil es una situación clara de riesgo de colisión de tráfico, en el que las distracciones se pueden pagar caras.

- Por lo que respecta a los niños en el coche, se trata de una responsabilidad compartida de padres e hijos. La clave es la educación y el ejemplo. Debemos explicar a nuestros niños los riesgos de la distracción del conductor e inculcarles el hábito de ir correctamente sujetos, haciendo siempre uso de los elementos de retención adecuados a su edad y peso cuando el niño sea menor de 12 años.

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>

Marzo - abril 2011

Matriculaciones

 Turismos **161.360**

 Motocicletas **23.239**

 Furgones y camiones **25.731**

Última matrícula
(17/05/11)



Tasas DGT 2011

TRÁMITE

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

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

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

Permiso por puntos

Información y saldo

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

Pago de multas por Internet

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

Cómo 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 permiso.

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 ayuntamientos. Consulte los ayuntamientos disponibles en:

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

No todos los intermitentes son iguales, pero todos hablan el mismo idioma



Utilízalos para comunicarte

- ✓ Utilice los indicadores de dirección para señalar y advertir toda maniobra que implique un desplazamiento lateral.
- ✓ Hágalo con antelación suficiente y tanto de día como de noche.
- ✓ Compruebe el estado de las luces de su vehículo.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR



www.dgt.es