

SUSCRÍBASE
¡Solo 8,25 €/año!

EL PULSO DE LAS CARRETERAS SECUNDARIAS

Menos tráfico, máximo riesgo

SOPORTAN EL 43% DEL TRÁFICO PERO EL 82% DE LOS MUERTOS



Etiqueta
para los
coches
que más
contaminan



● Lo que le
piden al
nuevo
Gobierno 15
colectivos

Sillitas: los
errores de uso
más peligrosos

Así es la
conducción
subconsciente

La crisis dispara
la antigüedad
del parque



BICIS: ¡3.000.000 las utilizan a diario!

- 3** Editorial: "Las secundarias requieren protagonismo"
- 4** La Locura
- 5** El Maletero
- 8** El Escáner: Peatones
- 9** Mi Carril: Acosadoras

REPORTAJES

- 10** En Portada: Tomamos el pulso a las carreteras secundarias
- 16** Lo que le piden al nuevo Gobierno en materia de seguridad vial
- 18** El envejecimiento del parque, un problema para la seguridad
- 22** Conducción subconsciente: ¿Cómo he llegado hasta aquí?
- 24** Jóvenes pero responsables
- 26** Barómetro de la bicicleta en España
- 30** Sillitas: un peligro mal colocadas
- 33** Piezas de recambio: ¡cuidado con los chollos!
- 34** Etiquetas ecológicas para los coches
- 36** E-sum: Buenas prácticas europeas para las motos
- 40** La importancia de aprender a conducir bien
- 43** Con la crisis, los fraudes al seguro han crecido
- 46** Trafic: lo último en seguridad
- 48** Nuevas fórmulas de transporte
- 51** TEST: ¿Está usted al día?
- 53** Tráfico del Motor: Mitos del automóvil
- 56** Banco de pruebas: BMW 118i, KIA RIO 1.4 CRDi, MERCEDES B 180 CDI BlueEfficiency, y NISSAN LEAF
- 58** Noticias del Motor
- 60** La entrevista: Pablo Alborán: "Mis amigos, si beben, no conducen"
- 63** Cartas
- 66** Salud Vial: Usuarios vulnerables
- 67** Vía de servicio

Iconos informativos

-  Textos
-  Vídeos
-  Audios

Paul Alan PUTNAM



10 La salud de las secundarias

Las carreteras convencionales, las conocidas secundarias, son la única vía de comunicación para muchas poblaciones y conforman el 90% de la red. Aunque el volumen de tráfico es muy inferior al de autovías y autopistas, tienen, sin embargo, una siniestralidad mucho mayor (82% de los muertos) y diferente.

Paul Alan PUTNAM



18 La antigüedad del parque, un problema

La caída de ventas de turismos nuevos está envejeciendo nuestro parque automovilístico, que se acerca a los 10 años de media. Y esto incide preocupantemente tanto en la seguridad vial -duplican el riesgo de accidente-, como en el medio ambiente -consumen y contaminan un 20% más-.

26 Bici: cada vez se usa más

Casi tres millones de españoles circulan a diario en bicicleta para ir al trabajo, a sus centros de estudio o para sus desplazamientos cotidianos. El IV Barómetro de la Bicicleta 'retrata' el uso de la bicicleta como vehículo en España.



30 Sillitas: errores y suspensos

Un amés holgado, una sillita mal anclada al vehículo, o un airbag no desactivado cuando el niño ocupa el asiento del copiloto, son errores muy comunes que cuadruplican el riesgo de que este muera en caso de accidente. Además, tres de las diez sillitas infantiles analizadas en la segunda fase del Informe 2011 sobre la seguridad de los sistemas de retención infantil, suspenden.



Suplemento Invierno 2011-2012

Todo lo necesario para preparar sus viajes invernales: cómo preparar el coche, cómo afectan la nieve, la lluvia, la niebla, el hielo..., cómo poner las cadenas, dónde habrá incidencias en tramos con posible hielo, ectétera. Además, le contamos cómo afrontan el invierno en países como Suecia, más acostumbrados a las dificultades climáticas.

60 Pablo Alborán: "Mis amigos, si beben, no conducen"

La última 'sensación' de la música, salida de Internet, Pablo Alborán se muestra muy prudente al volante. Ni él ni sus amigos beben si van a conducir, le parecen bien los límites de velocidad... Alborán nos relata un par de sustos que le ha dado la conducción.



Portada: D.Lirios

AÑO XXVII
Número 211/2011

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 Béllamo.**Redactores:**

Mercedes López (*mlopez@dgt.es*)
Marian García (*agruiz@dgt.es*)
Carlos Nicolás (*cnicolas@dgt.es*) y
Anabel Gutiérrez (*aigutierrez@dgt.es*)

Fotografía:

Paul Alan Putnam y Lucía Rivas (colaboradores).

Secretaria de Redacción:

Francisca Robles (*frobles@dgt.es*)

Colaboran en este número: Javier Álvarez, Juan C. González Luque, Andrés Más 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, Marta Carrera, A. Mónica Colás, Susana Estévez, Federico C. Fernández, Anna Ferrer, Ramón Ledesma, Juan Jesús Martín, Juan M. Menéndez, Fernando Muñoz, Pere Navarro, Antoni Riu, José Ignacio Rodríguez y Jesús Soria.

Impresión, distribución y fotomecánica:

TPI edita.

Depósito legal: M-25.988-1985.

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

SUSCRIPCIONES

Avda. Manoteras, 26-3ª. 28050 Madrid.

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

Correo e: suscriptorestrafico@grupotpi.es

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

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:

<http://publicacionesoficiales.boe.es>

El próximo número de "Tráfico y Seguridad Vial" comenzará a distribuirse en la primera quincena de febrero

Edita:



Las secundarias requieren protagonismo

Las carreteras secundarias son uno de los objetivos prioritarios de la nueva Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, por mucho que a algunos les pueda sorprender. Pero basta conocer unos datos para ver esta prioridad: solo soportan un 43% del tráfico de coches que cada día circulan por todas las carreteras españolas, pero en 2010, en ellas se produjeron el 88% de los accidentes y el 82% de los muertos. Razones más que suficientes para que en este número analicemos el fenómeno de unas carreteras que vertebran el país, que representan el 90% de la red viaria y que es, en muchos casos, la única vía de comunicación de muchos pueblos españoles. Unas carreteras con unas características muy definidas y que, lamentablemente, están repletas de recuerdos de aquellos familiares de quienes se dejaron la vida en un accidente de tráfico, cuyo Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Tráfico se celebró recientemente y que volvió a mostrar su objetivo: "Ninguna víctima de tráfico". Es verdad que en estas carreteras también se ha reducido la mortalidad en los últimos diez años, un 45%, pero no es menos cierto que mucho menos que la importante reducción que se ha producido en las autopistas, (-75%) y autovías (-59%).

Las distracciones (23%), las infracciones a las normas (17%) y la velocidad inadecuada (11%) son los tres factores que están detrás de esta accidentalidad, lo que vuelve a traer al primer plano el factor humano como causante de no pocas tragedias, también aquí. Quizá nos relajamos, quizá las desconocemos muchas veces, quizá infravaloramos su peligrosidad, quizá falte, como exponen muchos expertos, mucha inversión en mantenimiento, en seguridad, quizá más vigilancia... Está claro que estas carreteras, que poco tienen que ver con la gran red de buenos viales del país, requieren más protagonismo para evitar que desentonen y se acaben comiendo los importantes avances en materia de seguridad vial en el país.

TRÁFICO y Seguridad Vial

1 ACERCÁNDOSE AL STOP.
En la primera fotografía de la secuencia, nos encontramos a una furgoneta blanca acercándose a un cruce. Este se encuentra señalizado con un Stop y una señal de dirección obligatoria, dando prioridad, pues, a los vehículos que circulen por la vía que transcurre a la derecha, como el camión que se observa, y a la cual pretende este vehículo incorporarse.



2 NO ES UN CEDA EL PASO.
El conductor de la furgoneta parece no conocer la diferencia entre un Stop y un Ceda el Paso, y —como se observa perfectamente en el vídeo que 'colgamos' en la web—, en vez de detenerse, continúa su marcha despacio, pero sin llegar a detenerse, suponemos que una vez comprobado que no se acerca ningún vehículo por la vía que tiene preferencia...



3 POR SUERTE, en esta oportunidad, no ha ocurrido ningún percance y el conductor de la furgoneta sigue su camino sin más incidencia. Seguramente, las prisas —malas consejeras— le han instado a 'saltarse' el Stop y ganar algo de tiempo en su recorrido. Pero ¿cuánto tiempo ha ahorrado? Apenas unos segundos. ¿Merece la pena a cambio del riesgo de sufrir un accidente o provocarlo? ¿Merece la pena siquiera tener que pagar una multa?



Multa de 200 € y 4 puntos menos

La Locura que presentamos este mes se califica (art. 65.4.1 de la Ley de Seguridad Vial) como una infracción por no respetar la señal de Stop y se sanciona, de acuerdo con el art. 67.1 de la Ley de Seguridad Vial, con una multa cuyo importe asciende a 200 euros. Además, de la multa de esta cuantía, esta Locura de no respetar la señal de Stop lleva aparejada la pérdida de 4 puntos, según el punto 10 del Anexo II de la Ley de Seguridad Vial.

Debí pedir que midieran la frenada, pero...

Ocurrió en Felanitx (Balears), en el cruce de la calle San Agustín, señalizada con un Ceda el Paso, y el Carrer de Santa Catalina, con dos pasos para peatones. Esta última accede directamente al centro del cruce, ya que entre el paso de peatones y donde realmente se forma la intersección hay toda una acera y la esquina del edificio donde se ubica la oficina de empleo que el Govern tiene en la zona.

Me molesta que me llamen imprudente, porque acababa de desahuyar y por allí pasaba mucha gente, incluso por el cruce. ¡Como para correr! ¡Y me alegro de que, gracias a Dios, no me cogiera las piernas!

Es verdad que es mi coche el destrozado (la parte izquierda golpeada y arracada la defensa por el suyo) y que no había señales de frenada, pero esto los policías no lo midieron. Y como la redacción de los agentes hizo valer el Ceda el Paso, a pesar de la distancia, de que yo circulaba en segunda por el centro del cruce, y de la frenada, sin desplazamiento, para dar la razón al contrario, que incluso desplazó mi vehículo de su trayectoria, mientras él siguió Carrer de Santa Catalina arriba, me he debido tragar los insultos. Y ahora el culpable resulta inocente por hacer valer una señal de tráfico que había sido rebasada con prudencia. ¡Y aún estoy pendiente de no sé qué lesiones, según el contrario! Yo tenía el tirón del cinturón y la contractura en los hombros de sujetar el volante.

Debí pedir que midieran frenada, pero como yo estaba en el centro del cruce, el golpe era lateral, con arrancamiento de defensa y destroz de faros... A veces no se puede evitar los accidentes. Pero el culpable sé bien que no soy yo.

M^a Lourdes Pérez Mula.

CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO

Si quiere contar alguna locura que haya presenciado, envíe una carta a la Revista «Tráfico y Seguridad Vial». (c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid).

El escrito no debe sobrepasar las 12 líneas de extensión.

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

Buenas prácticas en la web



Porque todos somos protagonistas del tráfico, la DGT está recopilando las buenas prácticas de los ciudadanos a través de la web y las redes sociales. Mediante una web especialmente creada al efecto y vinculada a Facebook y Twitter, los internautas pueden dejar comentarios sobre sus experiencias como peatones, ciclistas o motoristas. ¡Elige un tema y participa! Comparte tus prácticas positivas en www.tusbuenaspracticadetrafficogob.es



Nos interesa su opinión

¿Reduciría la siniestralidad unificar el límite de velocidad a 90 km/h en las carreteras convencionales?

Sí 15%

No 85%

En el próximo número...

¿Cree usted que ciclos y peatones pueden convivir en las aceras?

Sí No

Conteste la pregunta al email: cnicolas@dgt.es

Cerveza con cabeza

“Cerveza con cabeza” es el título del spot ganador del concurso creativo “Un dedo de espuma, dos dedos de frente”, promovido por Cerveceros de España, cuya finalidad es concienciar a los jóvenes mayores de edad sobre la moderación en el consumo de cerveza. Más información en www.undedodeespuma.es

la frase



“Por ciudad voy en coche, las motos son muy peligrosas”

Nico Terol, campeón del mundo 2011 de 125 c.c.



¿En tu coche o en el mío?

Directa y convincente es la última campaña de concienciación del Gobierno Vasco contra el consumo de alcohol al volante. En ella, un grupo de amigos que salen de una fiesta se ve, de pronto, frente a un oscuro empleado de la funeraria que les da a elegir: “¿Volvemos a casa en tu coche o en el mío?”.



Prohibido fumar en el coche

La Organización Médica Colegial ha propuesto que se prohíba fumar dentro de los automóviles, al menos, cuando viajen en ellos niños. “Es muy grave que en un coche cerrado, un espacio muy pequeño, un padre intoxique a su hijo por fumar, quizás por irresponsabilidad, por banalización o falta de información”, explicó el doctor Rodríguez Sendín, presidente de la OMC.

Comunicar malas noticias

La Asociación Estatal de Víctimas DIA ha finalizado con éxito un programa piloto en colaboración con la Guardia Civil de Tráfico para comunicar el fallecimiento de una persona en accidente de tráfico a sus familiares y proporcionarles apoyo psicológico en casos necesarios.

Día mundial de las víctimas

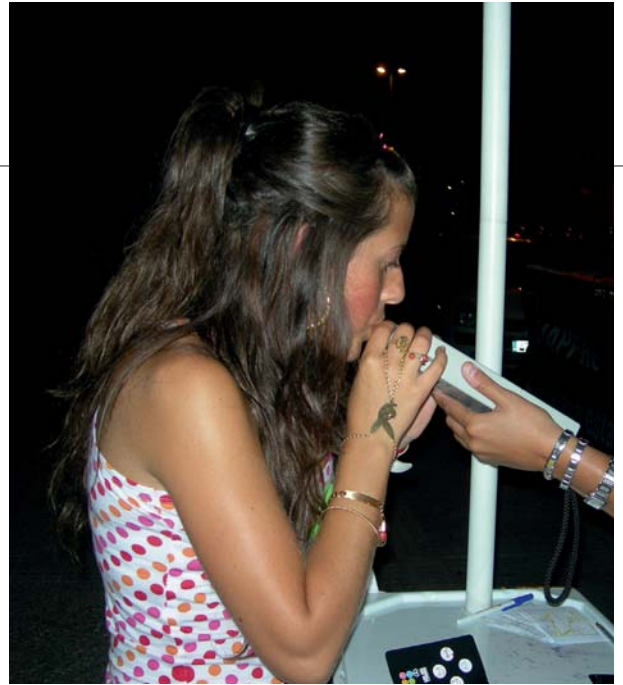
El 27 de noviembre pasado se celebró el Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Tráfico, con diferentes actos programados por toda España para recordar a las víctimas de los accidentes de tráfico y de sus familias.

Al respecto, el reciente VIII Foro contra la Violencia Vial, organizado por Stop Accidentes, ha vuelto a solicitar una subida de las indemnizaciones derivadas de siniestros viales y ha anunciado la creación de la Oficina de Atención a las Víctimas. En el encuentro se destacó que, junto a los incuantificables daños sociales y emocionales que provoca la violencia vial, el coste económico estimado por fallecido es de 1.400.000 euros.

Diez años de Conductor Alternativo

El programa Los Noc-turnos, de la Federación Española de Bebidas Espirituosas (FEBE), cumple una década y ha logrado que cale el mensaje: 9 de cada 10 jóvenes afirman haber practicado el conductor alternativo –uno conduce y no bebe alcohol– alguna vez. La asimilación de esta costumbre es patente: cuando empezó el programa, sólo un 5% de los jóvenes encues-

tados afirmaba poner en práctica el conductor alternativo. Además, el 61% afirma que nunca bebe alcohol si va a conducir (el doble que hace una década) y 7 de cada 10 conoce qué es el conductor alternativo (un 50% más). También aumenta la responsabilidad conjunta: el 80% intenta disuadir al conductor de coger el coche si ha bebido.



Casillas y Bojan, noticia

Multa a Iker Casillas. Y ni de la Guardia Civil ni la policía municipal, sino de su jefe. El capitán de la Roja y del Real Madrid fue víctima de un colapso circulatorio por la lluvia en Madrid y fue sancionado por incumplir el horario de llegada al entrenamiento. Él lo asumió con deportividad: *"La semana empieza mal... con una multa que me ha puesto Mourinho por llegar tarde"*. Otro futbolista famoso, Bojan Krkic, ex Barça, ha tenido peores noticias.

Ha vuelto a quedarse sin permiso de conducir por adelantar en un paso de peatones. Hace tres meses se lo retiraron por ir por un carril de emergencia.



500 euros a un jiente bebido

Circular por la vía pública sobre un animal de montura no exime de ser requerido para una prueba de alcoholemia. Es lo que le ocurrió a un jinete en Ripollés (Gerona), en octubre pasado: los Mossos d'Esquadra, alertados de que hacía 'eses' por la carretera a lomos de un caballo, le dieron el alto y le multaron con 500 € por ir bebido. Naturalmente, la sanción no le supuso pérdida de puntos.

Galileo, el GPS europeo, en el espacio

Europa dio en octubre un importante paso para tener su propio sistema de navegación, similar al americano GPS, poniendo en órbita los dos primeros satélites operativos. Está previsto que el sistema Galileo sea totalmente operativo a partir de 2014.



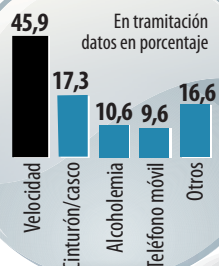
El puente más largo del mundo

El puente sobre el mar más largo del mundo, terminado hace unos meses, se encuentra en el este de China y recorre 42,5 kilómetros sobre la bahía de Jiaozhou. Su construcción ha durado cuatro años, ha empleado a 10.000 personas y se han utilizado 450.000 toneladas de acero y 2,3 millones de metros cúbicos de hormigón. El coste total, 1,5 billones de dólares.

El Permiso por puntos, al día

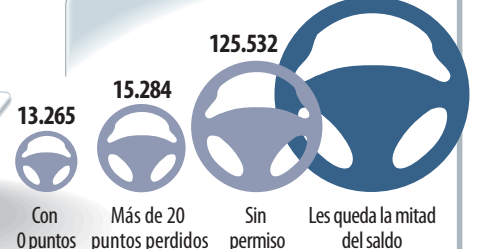
Denuncias

- Firmes**
6.320.680
Nº puntos:
19.355.859
- En fase de tramitación**
4.532.608
Nº puntos:
13.875.513



Conductores

449.476



Conductores agresivos: ignórellos

Todos hemos reprochado a otro conductor por una maniobra que consideramos peligrosa. Y normalmente no suele pasar de ahí. Pero nunca se sabe. ¡Que se lo digan a dos jóvenes brutalmente agredidos en los túneles de la M-30 en Madrid, tan solo por un “¿es que estás ciego?”, que desató la ira de un grupo de energúmenos! Según Juan A. Sánchez-Trillo, psicólogo del RACE, es posible identificar al conductor agresivo por tres comportamientos: conducción temeraria y falta de respeto a la norma; hostilidad manifiesta y comportamientos competitivos, ‘picarse’ con otros conductores. Para evitar la agresividad de otros conductores, Sanchez-Trillo aconseja:

- No reaccionar a estos comportamientos.
- Hacer caso omiso a insultos, gestos obscenos o reacciones violentas.
- Evitar el contacto visual.



¡¡Cazado!!

¡A 226 km/h!

Record de velocidad en esta sección: un conductor italiano fue detenido en octubre cuando circulaba en un Bentley “Continental”, atención, ¡a 249 km/h! por la A-92 en la provincia de Granada. Tras su detención, el conductor fue puesto a disposición judicial por cometer un delito contra la seguridad del tráfico, al exceder la velocidad máxima legal del tramo en más de 80 km/h. En la imagen superior, un radar en la A-1 capta un delito similar en octubre pasado, a un conductor nada menos que a 226 km/h.



Ellas tienen más miedo a conducir

La amoxofobia, o miedo a conducir, afecta al doble de mujeres que de hombres según un estudio del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE, que analiza esta forma de ansiedad al volante. En total, la investigación cifra en 8,5 millones –33% de la población conductora– el número de personas con miedo a ponerse al volante en circunstancias puntuales (mal tiempo, mucha circulación o de noche) y en 1,5 millones, el de personas incapaces de conducir por esta causa.

La mayoría de los afectados son mujeres de más de 40 años que han sufrido algún accidente de tráfico grave y, en menor medida, hombres de más de 60 a causa de sus limitaciones físicas. El miedo a conducir se puede superar en poco tiempo con un tratamiento adecuado.

Mal ejemplo en el cine

La DGT ha multado con 30.000 € a la distribuidora Tripictures, por promocionar conductas temerarias en el cartel de la película “Larry Crowne”, cuyos protagonistas, Tom Hanks y Julia Roberts, aparecen en moto y sin casco en la imagen promocional.



20 horas abrazado a su padre muerto

Pasaron 20 horas hasta que dieron con ellos. Un agricultor de la zona encontró el coche, volcado de lado, dentro de una arqueta junto a la carretera, cerca de Castro del Río (Córdoba). El accidente se había producido el día anterior, por la tarde. En el interior del vehículo, el personal de servicios de emergencias encontró al conductor, un hombre de 41 años, fallecido. A su lado, su hijo de cuatro años, abrazado a él. El pequeño, afortunadamente, solo presentaba una herida en la frente.



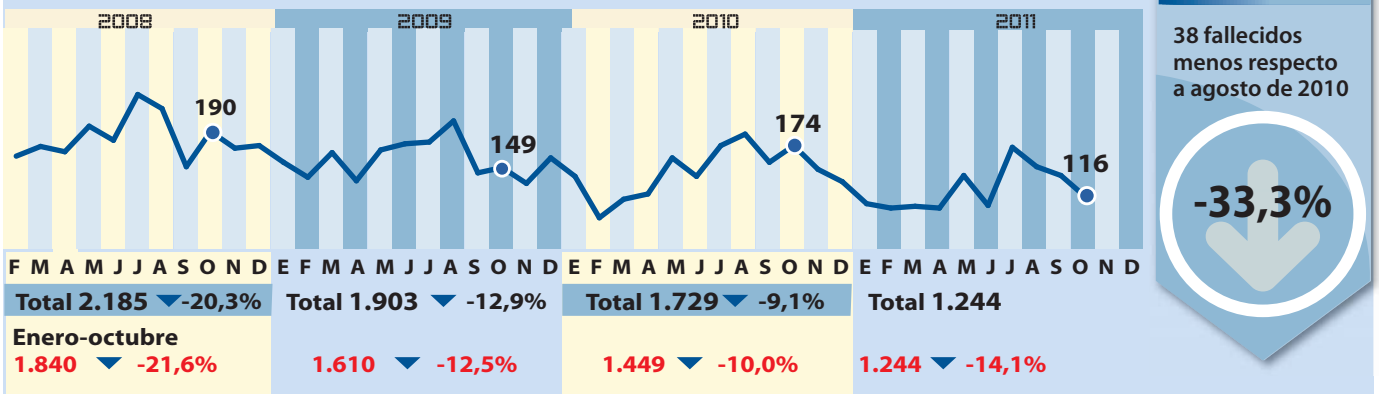
Donación Premio Acex

AUDECA-INDAXA UTE, ganadora de la última edición del Premio Nacional ACEX en la categoría general, ha donado los 4.000 € correspondientes a la dotación a la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME).

FE DE ERRATAS

En el reportaje “Vuelta al cole...segura” (nº 210), en la infografía sobre las normas del transporte escolar, donde dice que el conductor necesita el permiso D y una autorización especial, debe decir que necesita el BTP, el D1 o el D, en función del número de plazas del vehículo que vaya a conducir. El Reglamento General de Conductores, aprobado por RD 818/2009 de 8 mayo, suprime la autorización especial para conducir vehículos que realicen transporte escolar o de menores. El artículo 4.2 en los epígrafes f) l) y n) recoge los diferentes permisos requeridos.

Víctimas mortales en carretera



Peatones: protección para el desplazamiento más eficiente

La comunicación "Hacia un área europea de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020" de la Comisión Europea pretende dar un marco general y objetivos que supongan un reto y sirvan de guía para las estrategias nacionales y locales sobre seguridad vial. En este marco de orientaciones políticas, la Comisión considera que tres acciones deben ser asumidas como una prioridad; una de estas tres es la mejora de la situación de los usuarios vulnerables y uno de los objetivos propuestos es su protección. El número de muertos y heridos graves entre los usuarios vulnerables como los peatones es significativa y en algunos estados europeos todavía sigue en aumento.

En España, en 2010, fallecieron 471 peatones en accidentes de tráfico, el 19% del total de fallecidos. Si aislamos los datos de carretera y de zona urbana, se aprecia la diferencia entre ambos: 10% de los fallecidos totales en carretera y 51% en zona urbana.

En esta zona urbana, el 38% del total de

peatones fallecidos tenía más de 74 años (106 de los 278 peatones fallecidos). En 2010, ha fallecido 20 niños en nuestras ciudades. Con respecto a 2009, todos los grupos de edad presentan incrementos salvo el intervalo de 45 a 64 y el de 35 a 44 que se mantiene estable.

Como recoge la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de la DGT, existen diversos factores que influyen en la accidentalidad y lesividad de los atropellos: la velocidad de impacto (según la OMS los peatones incurrir en un riesgo cercano al 80% de morir atropellados a una velocidad de impacto de 50 km/h, riesgo que se reduce al 10% a 30 km/h); iluminación del entorno y visibilidad, accesibilidad (pasos de cebr, anchura de la acera, pasos elevados, tiempos semafóricos...), anchura y diseño de la carretera y el comportamiento del peatón al cruzar la vía.

El desplazamiento a pie es el más eficiente para la sociedad, ya que supone un ahorro en costes para el ciudadano, contribuye a mejorar la salud y es ecológico. Por ello, la Estrategia 2011-2020 promueve el despla-

zamiento a pie como modo de movilidad eficiente e incide en proporcionar espacios seguros de movilidad para los peatones (mejorar los pasos de cebr, visibilidad en los cruces, tiempo en los semáforos y reducir la velocidad). También plantea mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los peatones y el impacto de los vehículos, lo que permitirá localizar tramos de concentración de atropellos u otros factores no disponibles actualmente. ♦

...Y en la UE en 2009

	Zona urbana	Zona interurbana
Bélgica	65	36
Rep. Checa	127	49
Dinamarca	35	17
Alemania	438	153
Estonia	11	12
Irlanda	21	28
Grecia	148	54
España	269	201
Francia	357	139
Italia	496	153
Chipre	18	0
Letonia	30	52
Luxemb.	5	1
Hungría	115	71
Malta	0	0
Holanda	46	17
Austria	71	30
Polonia	970	497
Portugal	103	52
Rumanía	841	174
Eslovenia	16	8
Eslovaquia	79	34
Finlandia	20	10
Suecia	28	16
R. Unido	399	125

CARE (base de datos de accidentes de carretera de la UE).

Peatones fallecidos en España (2009)

	Carretera		Zona urbana		Total	
	Muertos	% muertos sobre el total	Muertos	% muertos sobre el total	Muertos	% muertos sobre el total
2000	451	10	447	42	898	42
2001	469	10	377	39	846	39
2002	433	10	343	38	776	38
2003	424	9	363	40	787	40
2004	340	9	343	38	683	38
2005	348	10	332	42	680	42
2006	317	9	296	40	613	40
2007	287	9	304	41	591	41
2008	236	10	266	42	502	42
2009	201	9	269	46	470	46
2010	193	10	278	51	471	51

(Fuente: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España 2010).

Acosadores

No se equivoquen por el titular; no pienso dedicar ni una línea a los cobardes, a lo maltratadores y agresores con sus parejas...

Ni a esos comerciales que insisten e insisten hasta que te venden lo que sea...

Ni a esos que porfían en llamarnos a cualquier hora, fines de semanas incluidos, para ofrecernos una tarifa de móvil supuestamente mejor...

Ni a los acosadores de los bancos que quieren que nos carguemos de tarjetas, obligándonos a contratar un contable para que nos gestione las comisiones...

Me quiero parar en otros acosadores, menos visibles, menos conocidos, pero mucho más peligrosos. Esos acosadores de la carretera que no reparan en riesgos a la hora de pegar su coche al culo del que va delante para decir: "Aquí estoy yo, ¿qué pasa?" Soy más rápido, más arriesgado, más irresponsable, más impresentable, con más instinto asesino que tú, más todo... En definitiva, chulos de barrio, macarras. Son los que se creen Fernandos Alonsos, Pedrosas y Lorenzos sin tener en cuenta que ellos sí son profesionales, que corren, por delante y por detrás, con otros profesionales, que llevan todas las medidas de seguridad habidas y por



Jesús SORIA

Director

Los acosadores del volante viven en la imbecilidad y son los mismos que conducen bebidos, los que ocupan las plazas de los minúválidos, los de la doble fila...



haber. Que viven de la velocidad y no de imbecilidad.

Estos que acosan y acaban poniendo de los nervios al más pintado, que regalan papeletas irresponsablemente para que alguien puede sufrir un accidente grave, están perfectamente definidos en los manuales sociológicos de la tontería: son los mismos que aparcan en doble fila, los que no ponen tarjeta de la ORA o similar, los que dejan el coche en las salidas de emergencia, los que se ponen al volante aunque se lo hayan bebido todo, los que no saben lo que son los límites de velocidad, los que corren igual en seco que cuando cae el Diluvio Universal, los que pisan el acelerador aunque lleven niños detrás, los que aparcan en los reservados para minúválidos, los que te hacen una peineta por una mirada, los que necesitan recargar "puntos" cada semana... Ese 2-3%, de conductores, o menos, que suponen un gran riesgo para la seguridad vial; los que piden a gritos todo tipo de medidas coercitivas para frenar sus ímpetus y que no recarguen los índices de siniestralidad en las carreteras... Por eso me parece bien que el Fiscal de Seguridad Vial los tenga en el punto de mira y esté dispuesto a meterlos entre rejas. La próxima vez que me encuentre a uno, prometo pasarle los datos a Bartolomé Vargas. Estos acosadores, tienen muchas papeletas para llevarse el premio gordo por delitos contra la seguridad vial. Y por eso hay que acosarlos como sea.

Por lo demás, feliz 2012 a todos.

Sillitas de riesgo...

Las sillitas vuelven a ser objeto de estudio y otra vez los padres volvemos a estar en primera línea. Demasiadas veces somos nosotros los que, por descuido, falta de información, quizá cierta desidia, no hacemos bien las cosas en prácticas muy sencillas, y sin quererlo, naturalmente, ponemos en riesgo la integridad de nuestros hijos. Incluso ponemos en riesgo su vida en caso de colisión. Quizá tenemos la costumbre de pensar que las tragedias les pasan a los demás. ¡Y no! Cualquier percance incluso a bajas velocidades puede suponer un grave riesgo para un pequeño que vaya mal colocado en una sillita.

Hojas antihumos

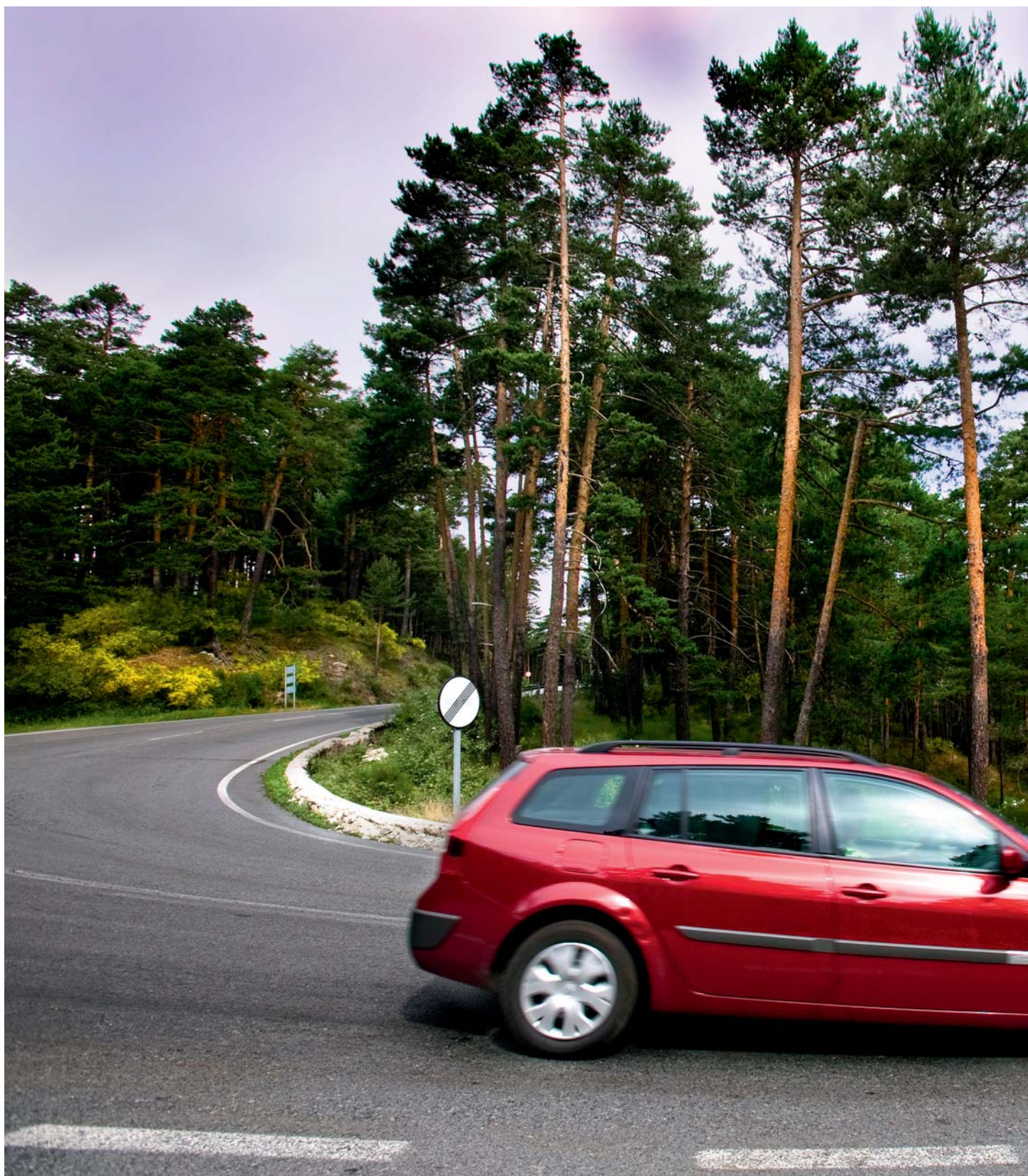
El Plan Nacional de Calidad del Aire es un buen marco para que los municipios puedan aplicar medidas que permitan el que muchas ciudades sean, sencillamente, respirables. Incluso sabemos que se podrán imponer una hojas de colores que determinarán el nivel de contaminación de cada coche. La cosa es saber quién pondrá el cascabel al gato. Quién dirá qué coches son los que, por su etiqueta roja o naranja, no pueden circular determinados días por la ciudad, o por estas y otras calles... Me temo que será necesario un amplio consenso para ponerlo realmente en marcha.

Conductor alternativo

Parece que fue ayer, pero no, lo del "conductor alternativo" es una iniciativa que ya lleva 10 años en marcha. Y la verdad es que esto de que entre los jóvenes y menos jóvenes uno de los que está en la "fiesta" se comprometa a no beber para hacer de taxista de todos, es una gran idea. Y lo mejor, que está calando y que es, en muchos grupos, una práctica habitual. Hasta nuestro famoso de este número, el cantante Pablo Alborán, reconoce que entre sus amigos se hace. El programa Noc-turnos, puesto en marcha por la Federación Española de Bebidas Espirituosas, FEBE, ha conseguido que 9 de cada 10 jóvenes, por ejemplo, reconozcan haberlo practicado. Pues mi enhorabuena.

EN 2010, 8 DE CADA 10 PERSONAS PERDIERON LA VIDA EN CARRETERAS CONVENCIONALES

Secundarias... pero ¡las



primeras en accidentes!



Las carreteras secundarias representan el 90% de la red viaria y, aunque por ellas discurre tan solo el 43% del tráfico, se cobran el 82% de las víctimas mortales. Vamos a tratar de desentrañar las peculiaridades de estas vías de doble sentido, más peligrosas que el resto, sus problemas y sus posibles soluciones.

Anabel GUTIÉRREZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Infografías: **Óscar TREVIÑO**

Una carretera convencional es aquella que no cumple las condiciones para ser autovía o autopista y tiene, en general, una sola calzada para cada sentido de circulación. Esta definición señala de entrada uno de sus mayores peligros: los adelantamientos.

ADELANTAR. Federico Fernández, subdirector general de Gestión de Tráfico y Movilidad de la Dirección General de Tráfico (DGT), lo explica claramente. Si circulamos por una autovía o autopista a su velocidad máxima y te sales de la calzada “*chocarás con un obstáculo parado, es decir a 0 km/h, y eso producirá un impacto total, sumando ambas velocidades, de 120 km/h*”. En cambio si circulas por una vía secundaria, “*supongamos que a 100 km/h y te sales por la izquierda*”, continúa Federico Fernández, “*chocarás con otro vehículo que circula en dirección contraria a 100 km/h; en este*

Medidas anticrisis

Las medidas de bajo coste para mejorar la seguridad vial en estas carreteras se caracterizan por su rápida implantación, relativo bajo coste y alta efectividad. Estos son algunos ejemplos:

- **-50% COLISIONES FRONTALES:** Separar físicamente cada sentido de circulación evita que los vehículos giren en lugares peligrosos y reduce las colisiones frontales hasta un 50%.

- **-40% SALIDAS DE LA VÍA:** Eliminar peligros laterales de la vía –por ejemplo, árboles, afloramientos de rocas, mobiliario vial como señales o postes de luz, barrancos, quebradas y drenajes abiertos– reduce la gravedad en las colisiones por salida de vía hasta un 40%.

- **-70% COLISIONES:** Las rotondas causan pequeñas demoras cuando el tráfico es de bajo volumen, requieren poco mantenimiento y la gravedad de las lesiones suele ser menor que en las intersecciones habituales. De hecho, reduce el número de accidentes un 70%.

- **-30% ACCIDENTES:** Repintado de marcas viales, isletas y mejoras en la señalización, demarcación y un buen diseño y construcción de la carretera. Reduce la accidentalidad hasta un 30%.

- **-30% ATROPELLOS:** Las aceras o veredas disminuyen el riesgo de colisión, ya que separan vehículos de peatones. Reducen los atropellos hasta en un 30%.

(Fuente: Programa Internacional de Valoración de Carreteras iRAP).



Las carreteras costeras tienen mayor accidentalidad que las de interior.



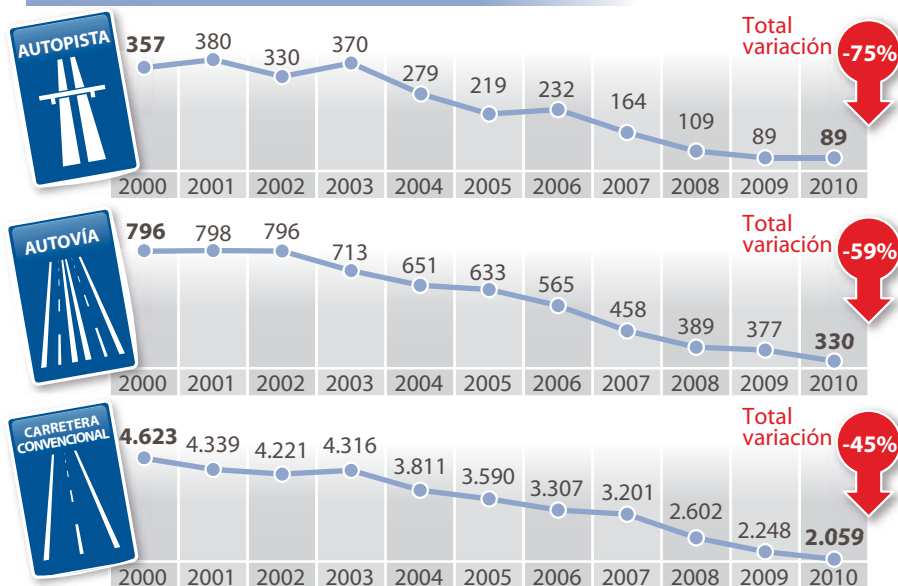
UN 23% DE LOS ACCIDENTES EN SECUNDARIAS SE PRODUCEN POR DISTRACCIÓN

caso se suman ambas velocidades y el impacto se produce a 200 km/h”.

SINIESTRALIDAD. Aunque desde el año 2000 se ha reducido un 45% la mortalidad en carreteras secundarias, en 2010 los accidentes con víctimas (muertos o heridos) alcanzaron el 88% y las víctimas mortales el 82%. Las distracciones (23% de los casos), las infracciones a normas de circulación (17%) y la velocidad inadecuada (11%) fueron las principales causas de la accidentalidad en estas vías. Por tipo de accidente, un 32% fueron salidas de vía, seguido de colisiones frontales (22%) y frontolaterales (19%). Los atropellos también son un grave problema en estas carreteras: el año pasado murieron 114 peatones.

Elena de la Peña, subdirectora general Técnica de la Asociación Española de la Carretera (AEC), resume en cuatro las características que diferencian carreteras convencionales de autopistas o autovías y las convierten en vías muy peligrosas. Destaca, en primer lugar, que para adelantar hay que invadir el sentido contrario; en segundo lugar, que existen carreteras con buenos márgenes “pero no en todos los casos”; el tercer factor hace re-

Menos reducción que en otras carreteras



Fuente: DGT, datos de accidentes mortales a 30 días, año 2010.



En muchas ocasiones la calzada es inferior a 6 metros.

proyectos del departamento de Análisis de Accidentes y Factor Humano de la Fundación CIDAUT, ha realizado un análisis de los tramos más peligrosos de carreteras secundarias de las diputaciones provinciales, detectando resultados curiosos. Por ejemplo, que existe una mayor concentración de accidentes en carreteras de provincias costeras que de interior. Aquilino Molinero explica que *“las carreteras provinciales representan un importante medio de comunicación en zonas costeras, aumentando el flujo de vehículos y, en consecuencia, el riesgo de accidente”*.

ferencia a la variedad de usuarios, ya que además de vehículos motorizados (turismos, motos, autobuses o camiones), podemos encontrar ciclistas, vehículos agrícolas o peatones; y, por último, señala Elena de la Peña, *“en estas carreteras hay menos inversión en mantenimiento que en otras vías”*.

Aquilino Molinero, ingeniero de

LA MÁS PELIGROSA. En este estudio de CIDAUT se describe la carretera con mayor concentración de accidentes: una vía de anchura amplia (6 metros o más), con marcas viales de separación de carriles y bordes, pero sin arcenes o con arcenes impracticables, en la que no existen ni sistemas de contención ni hitos de arista, captafaros



El Periódico de Aragón/ Ángel Castro

Una línea continua en un tramo de la N-232 redujo la mortalidad un 70% el primer año.

Salvar vidas, no es caro

En diciembre de 2008, la Comisión de Seguridad Vial de Aragón resolvió, en uno de los tramos más peligrosos de la N-232, entre las localidades zaragozanas de Figueruelas y Mallén, limitar el máximo de velocidad a 80 km/h e instalar

una línea continua, prohibiendo así adelantar durante 30 kilómetros. Según datos de la Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza, de 129 accidentes producidos en 2007, se pasó a 38 un año después y de 10 muertos, a 3.

JACOBO DÍAZ PINEDA

Director general de la Asociación Española de la Carretera (AEC)

Invertir aun en crisis

- ¿Hasta qué punto es importante el mantenimiento de nuestras carreteras?

- La importancia de la conservación tiene fundamentalmente dos caras: la social y la económica. En términos sociales, la consecuencia inmediata de no invertir en carreteras es una notable disminución de la calidad del servicio que estas infraestructuras ofrecen, aunque, por encima de esta consideración, está el impacto que pueda tener en la seguridad vial.

- En plena época de crisis, ¿es rentable invertir en carreteras?

- En el plano puramente económico se calcula que si se deja de invertir un euro en conserva-

ción ordinaria, habrá que gastar cinco euros en conservación extraordinaria –en refuerzo de firmes– y 25 en la reconstrucción futura. Es decir que, incluso en



tiempos de crisis, hay que invertir, no solo para no hipotecar a todos los ciudadanos en un futuro no muy lejano, sino porque la inversión en carreteras genera riqueza y empleo.

- ¿Qué importancia tienen las carreteras convencionales en el transporte y comunicación de muchas zonas?

- Baste señalar que, por su extensión, las vías convencionales suponen el 90% del total de la red viaria para darnos cuenta de su importancia. No menos significativo es otro dato: sus 150.000 kilómetros de longitud son el único modo capaz de asegurar la accesibilidad a los servicios públicos –sanitarios, educativos, culturales, comerciales, de ocio...– y, en general, la movilidad en los casi 8.000 municipios que componen la geografía española.

Evitar colisiones frontales

Suecia llama a estas vías “caminos libres de colisión frontal” y son consideradas el mayor logro en diseño físico de carreteras de los últimos años. En 1998 se rediseñaron seis rutas tradicionales de 13 metros y dos carriles para cada sentido para convertirlas en calzadas de tres carriles. El carril central, separado físicamente con barreras de cable acerado, se utiliza de forma alter-

na por los usuarios de ambos sentidos para facilitar la maniobra de adelantamiento. El diseño resultó ser un éxito rotundo al lograr reducir un 80% los accidentes mortales en 8 años. Esta medida, que ya está siendo aplicada en otros países como Irlanda y Dinamarca, figura en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 como una solución de futuro para las carreteras españolas.



Joel Torsson

Carretera sueca con carril adicional y separación de sentidos para evitar choques frontales.



Renovar el firme en mal estado, un salva vidas.

u otra señalización reflectante; además están ubicadas en tramos de curvas muy pronunciados. De hecho, tal como se desprende del estudio, existe un 46% más de probabilidades de sufrir un accidente por salida de calzada en una curva que en un tramo recto.

SOLUCIONES. Las carreteras convencionales son uno de los objetivos prioritarios de la nueva Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, dentro de la cual se incluyen una serie de medidas: señalización vial

de distancia de seguridad, separación física de ambos sentidos, instalación de barreras de seguridad, mejora de señalización y mantenimiento, creación de zonas seguras para parada de vehículos, etc.

La Fundación para la Seguridad Vial, FESVIAL, propone estas soluciones: efectuar auditorías para detectar los tramos más peligrosos, señalarlos y eliminarlos; mantener en buen estado las señales, realizar estudios sobre su correcta ubicación y cuidar su estado de conservación; mejorar el alumbrado,

especialmente en travesías próximas a núcleos urbanos para impedir atropellos; renovar el firme y las marcas viales para adecuarlas especialmente a condiciones climatológicas adversas y hacer arcenes practicables.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, la carretera perfecta estaría constituida por una calzada ancha con arcén practicable, con un trazado de rectas y curvas suaves y cortas, no enlazadas, el firme o pavimento en buen estado de conservación, con buen drenaje de agua

Accidentalidad en carreteras secundarias

Tipo de siniestro (% fallecidos a 24 horas)

Colisión frontal	1%	2%	97%
Frontolateral	0%	2%	98%
Colisión lateral	3%	24%	73%
Por alcance	14%	42%	44%
Alcance múltiple	1%	19%	80%
Otras colisiones	12%	40%	48%
Atropello peatón	7%	20%	73%
Vuelco	10%	10%	80%
Salida de vía	7%	23%	70%
Otro	4%	23%	73%

Fuente: DGT, datos 2010.

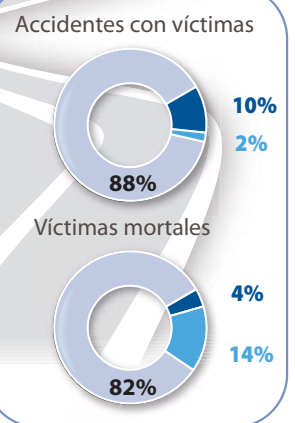
Principales causas

(% accidentes con víctimas a 30 días)



Autopistas Autovías Carreteras convencionales

Por vías



Red de carreteras



Titulares (kilómetros)

Estado	165.787
CC.AA.	71.464
Diputaciones y Cabildos	68.590

Tipos de carreteras (kilómetros)

Autopistas de peaje	2.991
Autovías, autopistas libres y de doble calzada	12.974
Carreteras secundarias >7 metros	63.712
Carreteras secundarias <7 metros	86.062

Porcentaje de uso (millones de vehículos/km)

Autopistas de peaje	9%
Autovías, autopistas libres y doble calzada	48%
Carreteras convencionales	43%

Fuente: Ministerio de Fomento, datos 2010.

y sin baches o pérdidas de adherencia. Así se especifica en el estudio de CIDAUT. Además, debe poseer todos aquellos elementos de señalización que proporcionen seguridad y confort de guiado para el conductor.

Pero, ¿y el factor humano?, ¿sabemos conducir por este tipo de vías? Según Elena de la Peña, no, "especialmente los conductores más jóvenes, que están acostumbrados a conducir por carreteras más rápidas y con menos imprevistos". Como decía una campaña antigua de la DGT, podemos mejorar las carreteras, las señales, el estado de la calzada, la visibilidad... pero "no podemos conducir por ti".

Precisamente, las carreteras convencionales han sido objeto de una de las últimas campañas de vigilancia de la DGT. Durante 7 días del mes de octubre, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil controló más de 40.000 vehículos. Del total de denuncias efectuadas, el exceso de velocidad (40%), la no utilización del cinturón de seguridad (12%) y el uso del teléfono móvil durante la conducción (6%) figuran en el ranking de las principales infracciones. ♦

PABLO SÁEZ

Director Asoc. de Empresas Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX)



Control de velocidad. El primer problema que caracteriza la siniestralidad de las vías secundarias es el exceso de velocidad. Para remediar este problema Pablo Sáez propone "instalar mayor número de radares fijos y establecer más controles por radar móvil". "El riesgo de adelantamiento, en segundo lugar, se evitaría reforzando la señalización horizontal y con el mantenimiento periódico de señales reflectantes", destaca el director de ACEX. Por último, recuerda extremar la precaución en travesías, para evitar atropellos, y en las intersecciones.

AGUSTÍN GALDÓN

Responsable del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE



Factor humano. Las estadísticas muestran que los factores relacionados con el factor humano (distracción, velocidad inadecuada, etc.) son las más frecuentes en la accidentalidad de las carreteras secundarias. Por esa razón, Agustín Galdón recomienda disminuir la velocidad al acercarse a travesías, donde es frecuente encontrar peatones y otros vehículos más lentos, y mantener la distancia de seguridad. Agustín Galdón señala que el conductor debe "mantener la concentración, conducir descansado y sin estar bajo la influencia de drogas o alcohol".

EUGENIO DE DOBRYNINE

Director de la Fundación Comisariado Europeo del Automóvil (CEA)



Auditorías. En opinión del director de la Fundación CEA, una medida importantísima para reducir accidentes en carreteras secundarias es "revisar el estado de los trazados y la señalización", es decir, realizar auditorías. "Existen vías que llevan muchos años con escaso mantenimiento y hay que actuar en consecuencia, analizando, entre otros, los tramos de adelantamientos para evitar colisiones frontales (segunda causa de fallecimiento en estas vías)", explica. Para evitar la primera causa de accidentalidad, las salidas de vía, propone despejar márgenes y ampliar arcenes.

MERCEDES AVIÑO

Presidenta de Empresas Especializadas en Señalización vertical (AFAEMETRA)



Señales. La presidenta de AFAEMETRA considera importante una correcta señalización de las carreteras secundarias para prevenir accidentes. Pero en su diagnóstico, Mercedes Aviño cree que la señalización de la red secundaria no es aceptable. En su opinión, para una correcta gestión de la señalización viaria es necesario "mantener un inventario de la misma actualizado, establecer inspecciones periódicas y cuidar de que, aunque la garantía establecida por el fabricante sea de 10 años, un entorno agresivo puede deteriorarlas en menos tiempo".

TOMÁS SANTA CECILIA

Director de Seguridad Vial del Real Automóvil Club de España (RACE)



Más precaución. Para circular específicamente por vías secundarias, el experto del RACE aconseja extremar las precauciones al entrar en entornos urbanos, respetar la distancia de seguridad, evitar conducir fatigado, no consumir alcohol, no realizar la maniobra de adelantamiento si no se está seguro y "respetar en todo momento las normas de circulación". Tomás Santa Cecilia recomienda, en cualquier circunstancia, hacer una buena revisión y mantenimiento del vehículo y recuerda la importancia de llevar puesto el cinturón de seguridad.

Qué le piden al nuevo Gobierno

Comienza una nueva Legislatura y la revista "Tráfico y Seguridad Vial" ha querido conocer las demandas que los actores involucrados en la seguridad viaria plantean al nuevo Ejecutivo

para los próximos años. El objetivo común es seguir reduciendo la siniestralidad y que cada vez sean menos las personas afectadas por los accidentes de tráfico.

STOP ACCIDENTES/AESLEME/P(A)T

Asociaciones de víctimas



"Prioridad a la seguridad vial"

La proposición conjunta de estas tres asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico incluye multitud de propuestas en materia de justicia, sanidad, educación y formación, investigación, infraestructuras, vehículos, etc. La primera de ellas, consolidar lo conseguido y no bajar la guardia para que los accidentes no vuelvan a subir. La víctimas piden un compromiso para la próxima legislatura y esperan que el nuevo Gobierno confiera el grado de prioridad y haya una máxima implicación institucional y consenso político en temas de seguridad vial.

RACC

Real Automóvil Club de Cataluña

"Alcoholemia cero"

- Formación reglada obligatoria para empleados que utilizan el coche como herramienta de trabajo.
- Alcoholemia cero para conductores noveles, profesionales, de motocicletas y ciclomotores
- Alcolocks para conductores reincidentes con positivos de alcoholemia.
- Conservación de las carreteras.
- Renovación del parque móvil.
- Campañas para reducir la siniestralidad de los peatones mayores.
- Conducción acompañada antes de obtener el permiso.

RACE

Real Automóvil Club de España

"El reto es Cero Muertos"

"Hemos reducido el número de fallecidos un 50%. Ahora viene el trabajo fino, comprometernos y comprometer a las administraciones a asumir nuevos retos. Este nuevo reto debería ser Cero Muertos en accidente de tráfico. No es algo utópico, sino el modelo que aplica la administración sueca con tan buenos resultados, centrado en la formación del conductor y en la conservación de las carreteras. Otro de los objetivos centrales debería ser incentivar las tecnologías móviles, mejorar la movilidad y preservar el Medio Ambiente".



FESVIAL

Fundación para la Seguridad Vial

"No parar la inversión"

"El gran reto del nuevo Gobierno va a estar en incidir en factores muy concretos, como los peatones mayores, los accidentes laborales viales, los vehículos de dos ruedas, la accidentalidad en vías secundarias y en los municipios, la mejora de la atención a las víctimas, la coordinación entre administraciones, la vejez del parque de vehículos, la potenciación de la formación, etc. Para ello es muy importante que, con motivo de la crisis, el nuevo Gobierno no deje de invertir en materia de seguridad vial, porque ello traería consigo dos graves problemas: primero, un incremento de los muertos y heridos con todas sus secuelas y dolor; segundo, un coste económico insostenible derivado de la siniestralidad y que en años anteriores se calculó en España en unos 16.000 millones de euros/año. Los estudios son claros: por cada dólar invertido en seguridad se rentabilizan cinco, aparte del dolor humano incuantificable que se evita".



AEC

Asociación Española de la Carretera

"Más inversión en conservación de firmes"

- Inspecciones y auditorías de seguridad vial en toda la red viaria nacional.
- Márgenes de carretera seguros que minimicen las consecuencias de los accidentes por salida de vía.
- Aumento de la inversión en conservación de firmes.
- Incremento de la señalización vertical, horizontal y elementos de balizamiento.
- Impulso de las nuevas tecnologías de gestión del tráfico.
- Mejora de la coordinación de los servicios de emergencia en accidentes.



MUTUA MOTERA

Asociación de motociclistas

"Protección en las curvas"

- Protección para motoristas en los guardarraíles en todas las tramos curvos.
- Limitación de la barrera de hormigón a tramos donde no sea posible otro tipo de barrera adaptada a motoristas.
- Uso obligatorio de pinturas con coeficiente de rozamiento igual al del asfalto.
- Incentivo público de los cursos de conducción segura.
- Construcción de al menos un circuito de formación por provincia.
- Creación de un organismo de carácter independiente con autoridad y competencias en materia de seguridad vial.



ANFAC

Asoc. de Fabricantes de Automóviles

“Renovación del parque”

- Plan permanente de impulso a la renovación del parque móvil.
- Eliminación o reducción sustancial de impuesto de matriculación.
- Incentivos a la compra eléctricos.
- Adecuación del impuesto de circulación, según las emisiones de gases.
- Endurecimiento de las sanciones por no cumplir con la Inspección Técnica.
- Mayores exigencias en los controles de las estaciones ITV.
- Destacar las ventajas medioambientales y de seguridad de los vehículos nuevos.
- Zonas de estacionamiento regulado ligadas a criterios medioambientales.
- Supresión o reducción del impuesto de transmisiones patrimoniales.
- Revisión de la fiscalidad asociada a la retribución en espacio del vehículo.



ASECEMP

Asoc. de Centros Médicos-Psicotécnicos

“Control de los centros”

“Solicitamos que se intensifique la vigilancia y el control sobre los centros de reconocimiento de conductores para apartar del sector a los indecentes. Que se establezca en conductores mayores de setenta años una vigencia máxima de dos años.

ASECEMP manifiesta su satisfacción por la comunicación telemática de resultados y pide al nuevo Gobierno que no dilate el total desarrollo del sistema que permita eliminar las historias clínicas en papel y que agilice la solución de las deficiencias advertidas”.



CNAE

Confederación Nacional de Autoescuelas

“Apuesta por la formación”

- Verdadera apuesta por la formación de los conductores y que toda esa formación pase por las autoescuelas.
- Un módulo de clase teórica presencial obligatoria sobre seguridad vial y conducción eficiente para todos los aspirantes a conductores.
- Introducción de test de multirespuesta en las pruebas teóricas para la obtención de los permisos, que ya prevé el Reglamento de Conductores, y ampliación de los bancos de preguntas.
- Suficiente servicio de exámenes prácticos para las autoescuelas.

ConBici



CONBICI

Coordinadora en defensa de la bici

Creación de ‘ciudades 30’

- Una Ley de Tráfico y un Reglamento de Conductores que otorgue a la bici un trato preferente.
- Creación de “Ciudades 30” para garantizar la movilidad sostenible, con preferencia a los medios saludables.
- Tolerancia cero con los excesos de velocidad en ciudades.
- Mayores medidas por la seguridad de los ciclistas en las calzadas.
- Lograr mejor comprensión de los procesos que conducen a los accidentes.
- Crear redes para bicicletas integradas por vías exclusivas o itinerarios alternativos cómodos y seguros.



AECA-ITV

Asoc. de Entidades Colaboradoras en la ITV

“Iniciar el Proyecto ITICI”

● Puesta en marcha del Proyecto ITICI, para la transmisión de datos de inspección en tiempo real a la DGT, al objeto de avisar o sancionar a los vehículos que, vencida su fecha de inspección, no la hayan realizado (se estima que entre 1,5 y 2 millones). Esta medida supondrá una mejora de la Seguridad Vial.

● Las ITV deben ser, por normativa, medios y formación, los encargados de verificar el cumplimiento de las novedades que establezca el Plan Nacional de la Calidad del Aire en relación a las emisiones de los vehículos en circulación.



GANVAM

Asociación de Vendedores de Vehículos a Motor

“Un plan de ayudas directas”

“Proponemos implantar un plan de ayudas directas a la compra de vehículos nuevos y usados de hasta cinco años, similar al extinto Plan Prever. Esta medida mejoraría significativamente la seguridad en nuestras carreteras, ya que los nuevos modelos cuentan con una tecnología muy superior a la de hace una década.

Por otro lado, las Administraciones Públicas deberían invertir más en el mantenimiento y conservación de nuestras carreteras, tratando de controlar tramos especialmente peligrosos”.

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN



Asociación ecologista

“El Gobierno debe tener un papel más beligerante”

“El nuevo Gobierno debe cumplir y hacer cumplir la ley, algo que actualmente no ocurre. Efectivamente, las Comunidades Autónomas, que son las competentes en calidad del aire, no están poniendo en marcha los planes adecuados para que se dejen de superar los límites legales para varios contaminantes. Así, el Gobierno central puede y debe tener un papel mucho más beligerante en esta cuestión, exigiendo y auditando estos planes, denunciando a las administraciones locales infractoras, e informando a la población”.

¡Están para jubilarse!

La caída en las ventas de turismos nuevos (alrededor del 20% en los diez primeros meses de este 2011), está elevando la edad de nuestro parque automovilístico, que ya se acerca a los 10 años de media. Un envejecimiento que incide preocupantemente tanto en la seguridad vial —duplican el riesgo de tener un accidente—, como en el medio ambiente —consumen y contaminan un 20% más—.

Mercedes LÓPEZ

Infografía: **Dlirios**

Un coche con más de 10 años tiene el doble de posibilidades de sufrir un accidente de tráfico que un vehículo nuevo; y si la edad supera los 14 años, la probabilidad se triplica. Unos datos que se subrayan desde Anfac (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles) y que se vuelven más preocupantes en el escenario en el que se desarrolla el actual mercado de coches nuevos, con un descenso en sus ventas que, hasta octubre de este año, se acercaba al 20%, con un total de 681.205 unidades vendidas. Un volumen de ventas que, así lo aseguran en Anfac, no se veía desde el año 1993 y

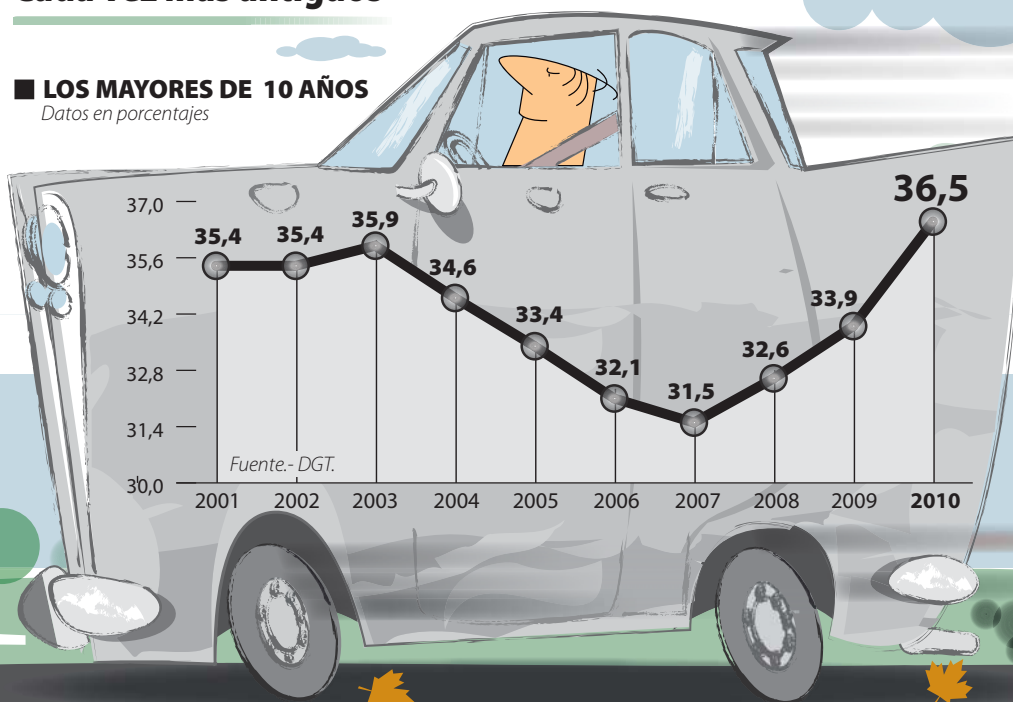
que afecta tanto a las ventas a particulares, cuyos datos se acercan a los conseguidos en los años 80, como a las empresas, “sobre todo a las pymes y autónomos”, indican desde el Observatorio del Vehículo de Empresa, quienes, como medida de ahorro, están aplazando la renovación de sus flotas y alargando la vida de sus vehículos.

CONSECUENCIAS MUY NEGATIVAS. La principal consecuencia será, explica Rafael Prieto, presidente de la Comisión de Asuntos Comerciales de Anfac y director general de Peugeot España, “si no cambia la tendencia del mercado, que, en 2012, tendremos el parque más viejo de la historia de nuestro país y uno de los más viejos de Europa”. Desde la patronal se ha calculado que la edad

Cada vez más antiguos

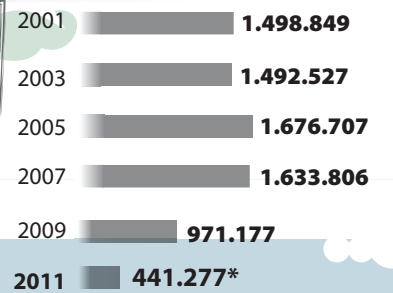
■ LOS MAYORES DE 10 AÑOS

Datos en porcentajes



■ LA CAUSA: CAÍDA DE VENTAS

Unidades matriculadas



(*) hasta el 30 de junio Fuente.- DGT.

media de nuestros turismos se sitúa en 9,7 años, frente a los 7,1 de Reino Unido o los 8,1 años de Alemania, países que disfrutaban de las mejores cifras de la Unión Europea.

Además, los fabricantes manifiestan su preocupación por el rápido envejecimiento e indican que el año que viene el porcentaje de vehículos de más de 10 años podría elevarse por encima del 42%, casi 6 puntos más que en 2010, cuando se situó en el 36,5%. Y es que, indica Prieto, "en los próximos años está previsto que ingresen en el mercado anualmente más de un millón de coches con una antigüedad superior a los 10 años, debido a los altos volúmenes de matriculaciones desde 1998".

MÁS SEGUROS. Igual de pesimistas se manifiestan en la Asociación Nacional de Vendedores de Coches (Ganvam), desde donde su presidente, Juan A. Sánchez Torres, señala que "si no hacemos nada para impedirlo, en poco más de tres años podemos encontrarnos con que la mitad de los coches que circulan por

LAS PREVISIONES ANUNCIAN QUE, EN 2012, MÁS DEL 42% DE NUESTROS TURISMOS SUPERARÁ LOS 10 AÑOS DE ANTIGÜEDAD

nuestras carreteras tengan más de 10 años; con los riesgos –avisa– que eso implicará en materia medioambiental y de seguridad vial".

En este sentido, los fabricantes aseguran que un parque más moderno ayudaría a reducir la siniestralidad y, sobre todo, "reduciría la gravedad de sus consecuencias". Las razones están claras: la incorporación de nueva y numerosa tecnología. Así, según un informe realizado por Anfac, el número de sistemas y elementos de seguridad que los coches equipan de serie se ha multiplicado por siete en los últimos 20 años. Un ejemplo: mientras que en

ASÍ SON LOS COCHES QUE SE VENDEN

Más equipamiento de serie...

- 1990** Tercera luz de freno. Aire acondicionado. Pretensores en cinturones de seguridad delanteros.
- 2005** Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag techo. Reposacabezas trasero. Luces antiniebla delanteras. ABS. Sistema de ayuda frenada emergencia. Anclajes Isofix traseros.
- 2010** Cambio automático. Luces frenada de emergencia. Control de estabilidad. Control de frenada en curva. Control de tracción. Avisa cinturones. Cruise control. Indicador presión neumáticos.

Fuente.- ANFAC

... Menos contaminantes
Emisiones CO2 gr/km

	2007	2008	2009	2010	2011*
<=120	11	18,5	29	33	37
> 120 y <160	54	55,5	52	52,5	50
>=160 y >200	26	20	15	11,5	11
<=200	9	6	4	3	2

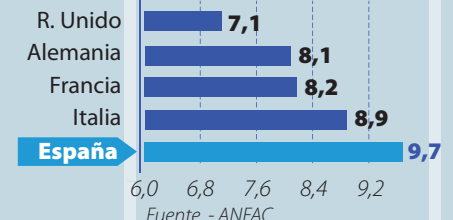
Datos en porcentajes, sobre turismos matriculados.
(*)- Hasta septiembre 2011.
Fuente.- ANFAC



COMPARÁNDONOS CON EUROPA

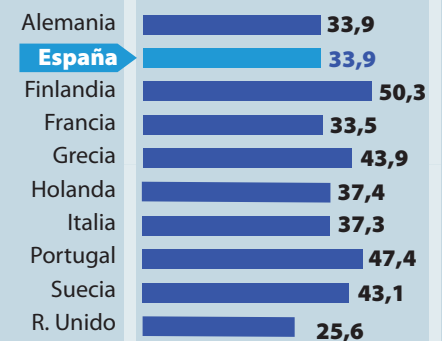
Los españoles son más viejos

Edad media de los turismos (en años)



Turismos con más de 10 años

Datos en porcentaje. Año 2009



EN LOS ÚLTIMOS 20 AÑOS LOS COCHES HAN MULTIPLICADO POR SIETE SU EQUIPAMIENTO DE SERIE

En 1990 el airbag no formaba parte del equipamiento de serie, hoy la mayoría de los turismos salen de fábrica con airbags delanteros, laterales y de techo.

Por lo que respecta al medio ambiente, Rafael Prieto señala que la renovación del parque tendría efectos muy positivos, puesto que los coches de más de 10 años son los que más contribuyen a empeorar la calidad del aire en los grandes núcleos urbanos.

David Barrientos, portavoz de Anfac, pone los datos: un vehículo actual consume de media un 20% menos de combustible que uno de 1995 y emite, por tanto, un 20% menos de CO₂/kilómetro. En este sentido, destaca el esfuerzo tecnológico que el sector ha desarrollado y que les lleva a afirmar que cien



Concesionarios vacíos, una imagen que en la actualidad se repite preocupantemente.



Los coches de ocasión que más se venden son los más baratos y antiguos.

El mercado de ocasión Suben sus ventas y su antigüedad

El porcentaje de coches usados que superan los 10 años de antigüedad suponen ya el 44% del mercado, según los últimos datos facilitados por la Asociación Nacional de Vendedores (Ganvam), mientras que los turismos entre 5 y 10 años suponen el 27%. Todo ello en un escenario –crisis y falta de financiación– que beneficia al mercado de los coches de ocasión, que ha registrado un crecimiento del 3,3% en los diez primeros meses del este año, y cuyas previsiones indican que se venderán algo más de 1.700.000 unidades, el doble de lo esperado en el mercado de vehículos nuevos. Unas ventas –casi el 84% realizadas entre particulares– que tienen una característica preocupante: la antigüedad de los vehículos, ya que los que más se venden son los llamados mileuristas (con precios de hasta 3.000 euros) y con más de 90.000 kilómetros a sus espaldas. Esto ha contribuido, según señalan en Ganvam, a elevar la edad media de los coches de ocasión, que alcanzó en septiembre los 7,2 años.



Tratamiento antiedad

Estas son las diez propuestas que los fabricantes de vehículos plantean para evitar el envejecimiento del parque automovilístico español:

- 1 **RENOVE PERMANENTE.** Plan continuo de ayudas a la compra de coches nuevos si se achatarra otro más antiguo.
- 2 **IMPUESTO DE MATRICULACIÓN.** Eliminarlo o reducirlo.
- 3 **SÍ A LOS ELÉCTRICOS.** Incentivos a la compra de vehículos con sistemas eléctricos de propulsión.
- 4 **IMPUESTO DE CIRCULACIÓN.** Reducido para los vehículos que cumplen con las normativas Euro y con menores emisiones de CO₂.
- 5 **SANCIONES MÁS DURAS.** Incrementar su cuantía a los que no pasen la ITV en el plazo reglamentario.
- 6 **ITV MÁS EXIGENTE.** Inspecciones más rigurosas y ampliar los controles que comprueban las emisiones y la seguridad del vehículo.
- 7 **PUBLICITAR LAS VENTAJAS.** Iniciativas de la Administración para convencer a los usuarios de las ventajas de seguridad, confort y ecología de los coches nuevos.
- 8 **VEHÍCULO DE EMPRESA.** Reducir la fiscalidad relacionada con la retribución en especie del vehículo en el IRPF.
- 9 **APARCAR GRATIS.** Para incentivar a los coches 'más verdes', rebajar la cuantía o eximirlos del pago en las zonas de estacionamiento regulado.
- 10 **TRANSMISIONES PATRIMONIALES.** En las transferencias de vehículos con menos de 5 años de antigüedad, suprimir o reducir el impuesto de transmisiones patrimoniales.

vehículos actuales contaminan menos que un vehículo de los años 70. Al mismo tiempo, estiman que solo el 20% del parque es el causante del 80% de la contaminación generada por los coches.

OTRO RENOVE. Esta situación ha llevado al responsable de Ganvam a recalcar “la necesidad de poner en marcha un plan de ayudas directas a la compra basado en el achatarramiento de los vehículos de más edad”. Es decir, resucitar los exitosos Planes Renove, Plan Prever o 2000E, con los que se obtuvo un importante efecto dinamizador del mercado. Es una de las propuestas que el sector está tratan-

do de impulsar, un plan de achatarramiento mejorado, como dice Rafael Prieto, “un conjunto de medidas que harán mucho más eficaz la retirada de los coches más antiguos de la circulación”.

Medidas que pasan, además, por

la revisión de la fiscalidad del automóvil, desde la supresión del impuesto de matriculación –una de las peticiones más antiguas de los fabricantes–, a la adecuación del impuesto de circulación, según las emisiones de CO₂, así como al endurecimiento de las sanciones por no pasar la ITV.

También, desearían una modificación del actual Plan Movele, que subvenciona la compra de vehículos eléctricos e híbridos, para que sus ayudas se repartan de forma escalonada, con cantidades menores para todos los sistemas eléctricos que reduzcan el consumo y la emisiones, como el Star/stop, hasta llegar a un 100% de la ayuda para el vehículo cien por cien eléctrico. ♦

Los nuevos gastan menos

Los fabricantes aseguran que usar y mantener un coche nuevo sale más barato que hacerlo con uno que supere los diez años. Estos son algunos de sus beneficios:

- Los nuevos consumen de media un 20% menos que los más antiguos.
- Los gastos de mantenimiento se han reducido alrededor de un 50%. Así, mientras los actuales necesitan revisiones cada 30.000 kilómetros, los coches de más edad tienen que pasar por el taller cada 10.000 o 15.000 kilómetros.
- También se reduce la probabilidad de sufrir una avería.



A veces 'despertamos' al volante y no somos capaces de recordar por dónde hemos pasado. Es la conducción subconsciente.

UN 25% DE LOS ESPAÑOLES CONDUCE A MENUDO DE FORMA SUBCONSCIENTE

¿Cómo he llegado hasta aquí?

Si de repente, mientras conduce, 'despierta' y se pregunta ¿cómo he llegado hasta aquí? y es incapaz de recordar cómo lo ha hecho, usted ha estado conduciendo subconscientemente. Se trata de una maniobra que realiza el cerebro para aliviar sus tareas y que, en la práctica, es como conducir con el 'piloto automático'.

J. M. MENÉNEDEZ/Carlos NICOLÁS
Infografías: **Óscar TREVIÑO**

La décima edición de *Attitudes*, la iniciativa social de Audi, trató la conducción subconsciente, situación que el 19% de los conductores sufre alguna vez al volante; y el 6%, muchas veces o casi siempre, según el estudio "La influencia de la conducción subconsciente en la seguridad vial", realizado por la Universidad Autónoma de Barcelona para *Attitudes*. Además, el 50% de los conductores ha conducido subconscientemente alguna vez, y solo un 25% no lo ha hecho nunca.

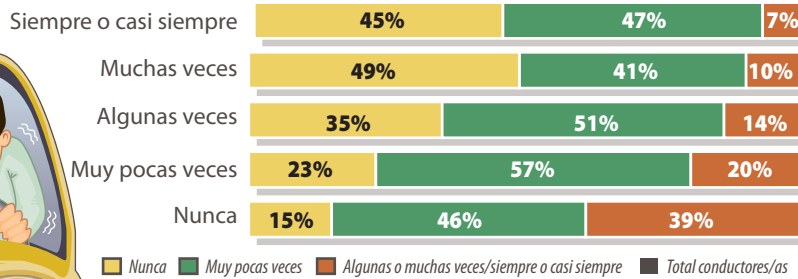
Jordi Fernández, director de investigación de *Attitudes*, la define como "conducir sin estar pendiente de lo que se hace. Es cuando te preguntas cómo he llegado hasta aquí y no eres capaz de recordar por dónde has pasado, es como conducir con el piloto automático". Y el periodista

americano Tom Vanderbilt, en su libro "Tráfico", afirma: "Sin duda habrán tenido un momento en el que estuvieran conduciendo y de repente se hayan 'despertado al volante', incapaces de recordar los últimos minutos. Buena parte del tiempo que pasamos en el tráfico es un borroso duermevela de movimientos musculares automáticos e imágenes recordadas a medias, un tiempo en el que es más probable que pensemos en adónde vamos que en dónde estamos. Captamos, para olvidar casi de inmediato, millares de imágenes e impresiones".

3 AÑOS DE EXPERIENCIA. La conducción subconsciente —que el

LA MITAD DE LOS CONDUCTORES CIRCULA ALGUNA VEZ DE FORMA SUBCONSCIENTE

El estrés, una de las causas



75% de los españoles alguna vez ha realizado— aparece con más frecuencia a partir del tercer año de experiencia al volante, afecta por igual a hombres y mujeres de 35 a 45 años, con estudios medios o altos, que conducen prácticamente a diario, en un entorno urbano, por un trayecto habitual, en especial para ir a trabajar o estudiar. Además, el estrés también induce una mayor conducción subconsciente.

¿Por qué afecta a tantas personas? Según Jordi Fernández y Hildebrand Salvat, autores del estudio, es algo inevitable, un mecanismo del cerebro para descansar, automatizando las tareas ‘rutinarias’.

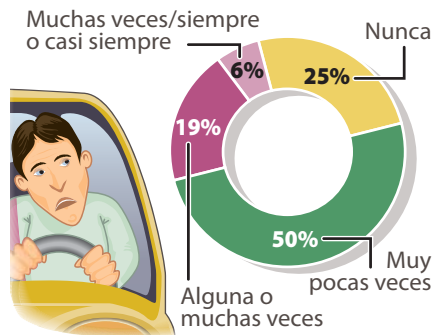
Y si el 77% considera la conducción subconsciente un riesgo, ya que se realizan conductas como superar la velocidad permitida (6%) o semáforos en rojo (12%), no respetar la distancia de seguridad, utilizar el móvil..., ¿por qué no tienen muchos más accidentes? Jordi Fernández explica que “la consciencia depende de la atención y cuanto más atentos estamos, más fácil es que nos acordemos”.

Y aunque la subconsciencia reduce la atención, no rebaja la vigilancia general ante posibles riesgos. De hecho, en las pruebas realizadas en circuito se cambiaron señales o el color de un coche aparcado, que, a veces, encendía luces e intermitentes. “Es probable que exista inatención ante estímulos poco relevantes—lo que para Salvat explica que los conductores no detectaran el cambio

de color del vehículo—, pero se continúan mirando los estímulos de control”, lo que explica que los conductores sí detectarían los intermitentes. En definitiva, los autores del estudio señalaron que “no está comprobada una relación directa entre accidentes graves y conducción subconsciente”. Eso sí, Jordi Fernández afirma que “si se une a velocidad alta y poca distancia de seguridad, la conducción subconsciente es muy peligrosa”. ♦



Demasiados conducen de forma subconsciente



Cómo evitar la conducción subconsciente

Según Alfonso Perona, especialista en Movilidad, “el conductor debe ser consciente de que realiza una actividad peligrosa”. Para Mariano Chóliz, especialista en Psicología de la Emoción, “un simple cambio en la velocidad es suficiente para romper el patrón de conducción subconsciente”. Carlos Esmera, director del Instituto de Investigación de Cerebro, Cognición y Conducta, explica que “ante un estímulo nuevo, bajamos la radio para dedicarle toda nuestra atención” y Roberto Durán, psicólogo especialista en Tráfico, señala que “una señalización variable que advierta de cambios climáticos, en la circulación... puede ser una solución para llamar la atención del conductor” y prevenir la conducción subconsciente.

TOM VANDERBILT

Periodista, autor de “Tráfico”

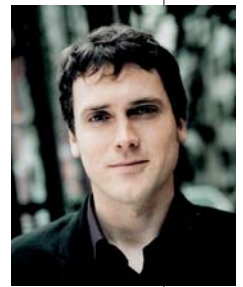
“Conducimos ‘divorciados’ de nuestro entorno”

- ¿Tiene algún truco para evitar la conducción subconsciente?

- Trato de encontrar formas de seguir comprometido con la carretera, observar alrededor, mirar los retrovisores, cambiar de emisora o variar la velocidad de vez en cuando.

- ¿Por qué se transforma la personalidad al meternos en un coche?

- Creo que es porque nos ‘desnudamos’ de las dinámicas que rigen las relaciones personales, porque no podemos establecer contacto visual ni comunicarnos normalmente, no hay chismorreos ni repercusión social de nuestra conducta dentro del coche. Conducimos ‘divorciados’ de nuestro entorno, habitamos un espacio privado en medio de un espacio público.



- “Conducimos como somos”. ¿Está de acuerdo?

- Hasta cierto punto, sí. Está bastante claro que la gente que viola la ley fuera de la carretera también lo hace dentro. Más allá de esto, hay veces que podríamos no conducir como vivimos.

- En su libro “Tráfico” subraya lo complejo de la conducción. La formación de los conductores, ¿debe ser más dura?

- Conducir es una de las formas de transporte menos reguladas. Los conductores profesionales, de tren, los pilotos aéreos se someten a formaciones mucho más rigurosas y son evaluados continuamente. Básicamente, los conductores acuden una sola vez a la autoridad que les da el permiso y después son abandonados a su suerte.

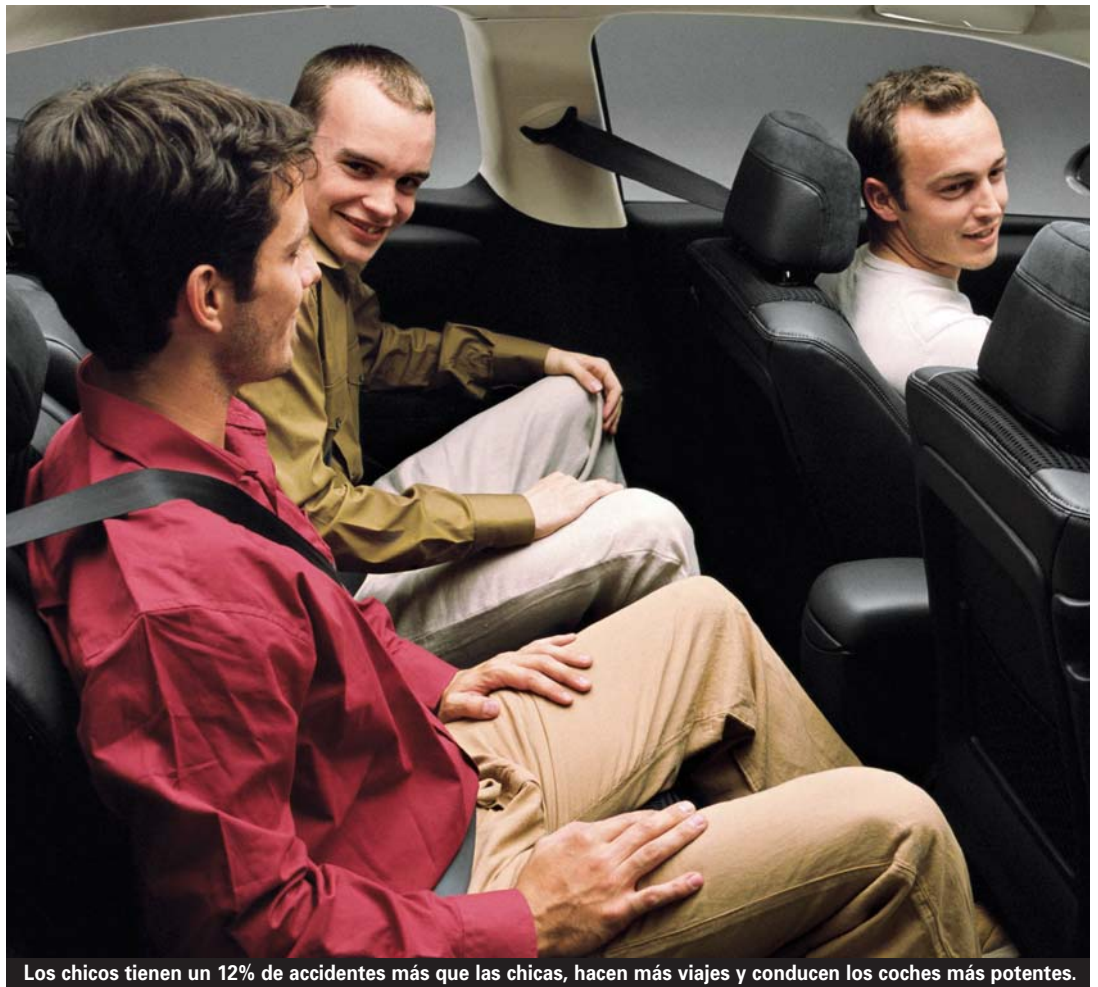
- Usted afirma que la velocidad segura está por debajo de 30 km/h. ¿Hay que reducir los límites?

- En zonas urbanas y residenciales, sin duda. En el Reino Unido, por ejemplo, han bajado los límites a 30 km/h en lugares como Cambridge con buenos resultados, para los que van dentro del coche y también para los de fuera.

- La tecnología va ocupando nuestro lugar. ¿Es el fin del conductor tal y como lo conocimos?

- El próximo año, Mercedes estrenará un coche que circula en modo automático en tráfico a baja velocidad, pero el conductor debe mantener las manos en el volante. Así, podemos llegar a convertirnos en pilotos, más que conductores, que supervisan lo que hace el coche.

A pesar de la creencia generalizada, el 98% de los jóvenes es bastante responsable al volante. En el otro extremo, el conductor de mayor riesgo: varón de 22 años y menos de un año de experiencia, según un estudio basado en el seguimiento de 60.000 jóvenes.



Los chicos tienen un 12% de accidentes más que las chicas, hacen más viajes y conducen los coches más potentes.

Jóvenes sí, pero responsables

Anabel GUTIÉRREZ

La Fundación Mapfre ha elaborado un estudio sobre jóvenes de 18 a 30 años que concluye que no todos son iguales al volante.

Esta información procede de los más de 60.000 voluntarios que han participado en el sistema Ycar, accediendo a instalar en sus vehículos un dispositivo de localización vía satélite, GPRS.

Este sistema ha medido la velocidad, la distancia recorrida, horarios de uso y tipos de vía. A cambio, los jóvenes han podido disfrutar de un descuento mínimo del 5% al contratar la póliza de su seguro, descuento que podría llegar hasta un 40% en el momento de la renovación de-

Perfiles de riesgo

MÁS PELIGROSOS. El perfil más alto de riesgo corresponde a un varón (en 7 de cada 10 casos) de 22 años y 8 meses de experiencia, que realiza al día más de 6 viajes de 11 kilómetros de media. Este conductor pasa 2 horas y media al volante cada día, especialmente los fines de semana. La probabilidad de que sufra un accidente es de un 48%, pudiendo llegar a un 70%.

MENOS RIESGO. Las características del conductor con menor riesgo de sufrir un accidente es un joven (mismo número de hombres que de mujeres) de 26 años, 6 años de experiencia, que realiza 2 viajes diarios en los que invierte una media de 55 minutos. La probabilidad de sufrir un accidente se reduce entre un 26-55%.

pendiendo del uso y de su comportamiento en carretera.

CÓMO CONDUCEN. En contra de lo que comúnmente se cree, el 98% de los jóvenes tiene un perfil bajo de riesgo. El estudio afirma que la experiencia al volante y el número de veces que se utiliza el vehículo a diario son los principales factores que influyen en los siniestros: estos se producen sobre todo en vías urbanas y convencionales.

Sonia de Paz, economista de la Universidad Rey Juan Carlos y una de las profesoras que ha participado en la elaboración del estudio, describe cómo es el conductor de máximo riesgo: "Joven de 22 años, varón, con menos de un año de carné y que utiliza el coche diariamente más de 6 ve-

¿Asegurado o vigilado?

El sistema Ycar de Mapfre tiene defensores y detractores a causa de la protección de la intimidad de sus clientes jóvenes. Puesto que la instalación voluntaria del dispositivo permite aportar datos sobre velocidad, distancia, etc., lo primero que se plantean, especialmente los interesados, es quién puede acceder a esa información.

Francisco Marco, vicepresidente de Mapfre Familiar, aclara que la Agencia Española de Normalización (AENOR) garantiza la privacidad de los datos del asegurado y "a no ser que ocurra un impacto o un robo, no podemos acceder a información concreta del usuario, como el número de matrícula". En estos casos -accidente o robo- Mapfre ofrece un servicio automático de emergencia (e-call).

Alvaro Bravo tiene 24 años y la póliza Ycar de Mapfre desde el 1 de octubre. En su opinión, que la compañía tenga constancia de sus movimientos no es un problema, "mis trayectos son siempre los mismos, no me parecen parte de mi intimidad, más bien de mi vida social y profesional". Además, "el hecho de que al año siguiente puedan rebajarme un 40% el precio de la póliza me motiva a intentar ser más prudente -añade- y que tengan localizado mi vehículo en caso de posible robo, es una garantía".

ces en trayectos cortos (de 10 kilómetros)". Por su parte, el conductor con mínimo riesgo es más mayor, tiene 26 años y cuenta con más experiencia, unos 6 años de media.

CUESTIÓN DE SEXO. Julio Laria, director general del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre, llama la atención sobre un aspecto interesante del estudio: no todos los jóvenes son iguales, existen diferencias, especialmente entre chicas y chicos. Ellos, comenta Julio Laria, "usan coches de mayor potencia, hacen más viajes y más kilómetros y tienen más accidentes que las chicas", en concreto un 12% más. Por el contrario, "las mujeres, en general, y también



El accidente de un joven se produce la noche del viernes al sábado por carretera urbana.



La inexperiencia dispara el riesgo de accidente.

LAS JÓVENES CEDEN EL VOLANTE A SUS PAREJAS CUANDO LLEGA EL FIN DE SEMANA

las mujeres jóvenes, conducen mejor que los hombres", asegura Laria.

Un comportamiento curioso es el que se da en algunas mujeres al ceder el volante a sus parejas cuando se trata de conducir durante el fin de semana. Los autores del informe Mapfre lo han denominado "efecto novio", un comportamiento que también ha registrado el sociólogo de la Universidad Complutense de Madrid, Angel Gordo, al analizar en un estudio titulado "Qué te mueve", las razones de uso del automóvil de los jóvenes.

La investigadora Sonia de Paz asegura que "la mayor densidad de accidentes se produce los lunes; diciembre es el peor mes del año; viernes y sábados son los días con mayor cantidad de frenazos; la franja horaria entre las 18:00 y las 20:00 horas es la de mayor riesgo y las vías urbanas son las más peligrosas". ♦



IV BARÓMETRO DE LA BICICLETA:
3 MILLONES DE ESPAÑOLES
LA UTILIZAN A DIARIO

Cada vez más, un transporte

Unos tres millones de españoles utilizan casi a diario la bicicleta para alguno de sus desplazamientos y un 40% 'monta' con frecuencia, según datos del IV Barómetro Anual de la Bicicleta en España, encargado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico (DGT). Por cuarto año, nos muestra la 'fotografía' del uso de la bicicleta en España.

J. M. MENÉNDEZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Infografías: **Dlirios**

Tres millones de españoles utilizan a diario la bicicleta, según el IV Barómetro de la Bicicleta, un instrumento que la DGT elabora para seguir la evolución de este vehículo —que figura en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020— y, también, como señaló Pere Navarro, director general de Tráfico, como muestra “del apoyo de la DGT a la bicicleta por lo que representa como medio de transporte ecológico, sano, razonable, limpio y muy adecuado a estos tiempos”.

Y es que la bicicleta ya no solo sirve para hacer deporte (un 74%), sino que cada vez se utiliza más como un vehículo para desplazamientos cotidianos (un 15% la usa a diario y otro 15%, cada semana), para ir a trabajar (8,8% a diario) o a estudiar (6,8% a diario). De hecho, comparando estos datos con el barómetro de 2008, pasa de una utilización del 6,8% (2008) al 11,9% (2011) para ir al trabajo, o del 17,4% (2008) al 30,3% (2011) en los desplazamientos cotidianos.

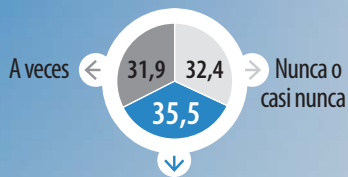


¿Por qué no la utiliza?

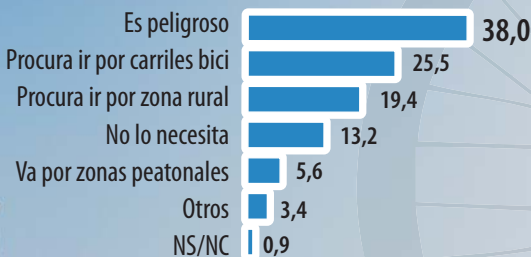
	2009	2010	2011
No tiene bicicleta	17,3	19,1	23,7
Falta de tiempo	14,5	19,9	14,4
Prefiere coche	11,4	7,4	11,9
Problemas de salud	7,3	10,3	7,5
Falta de costumbre	4,4	4,6	7,4
Prefiere caminar	5,7	3,0	5,3
Faltan infraestructuras	6,1	8,4	4,4
La orografía no lo permite	2,0	5,1	4,1
Es peligrosa por el tráfico	5,1	5,3	2,5
Meteorología	1,7	0,6	1,8
Tiene miedo	1,7	2,3	1,7
Tuvo un accidente	0,3	-	1,4
No hay bicis públicas	0,2	0,1	-
Otros	29,9	34,4	34,9

Así se usa la bicicleta en España

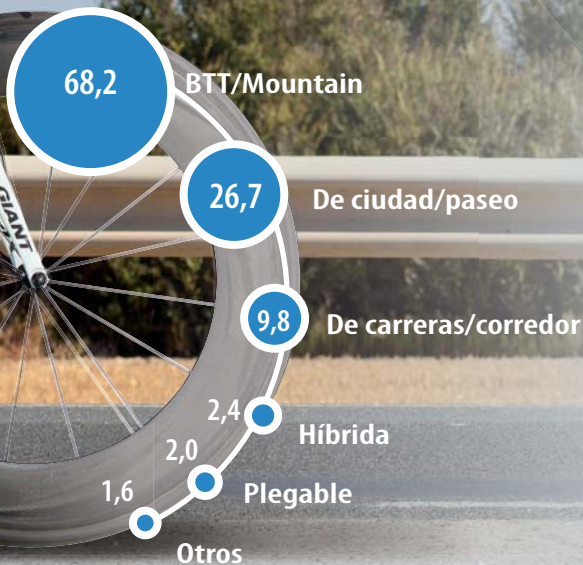
¿Circula por la calzada junto a los vehículos a motor?



¿Por qué no circula por la calzada?



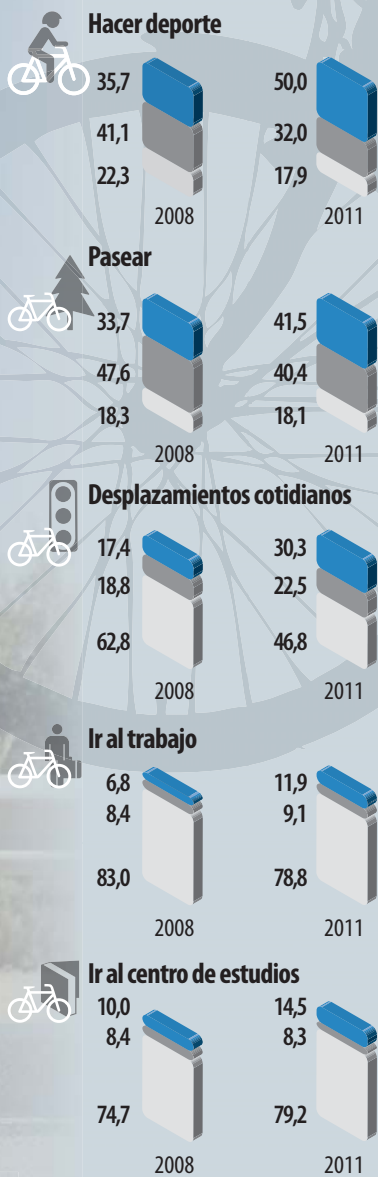
¿Qué tipo de bicicleta tiene?



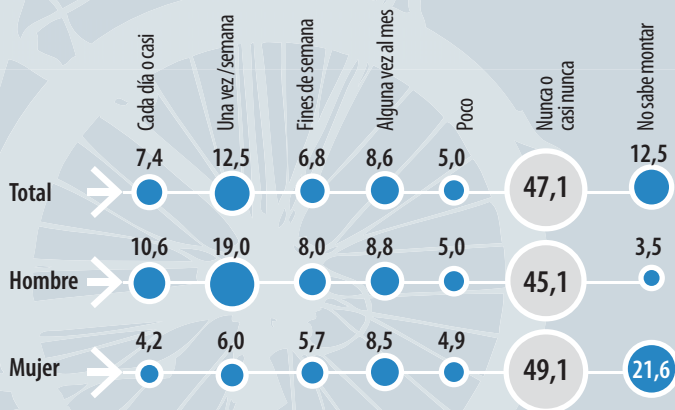
(Datos en porcentaje)

Motivos para 'montar'

■ Diariamente ■ A veces ■ Nunca o casi nunca



¿Con qué frecuencia utiliza la bicicleta?



Frecuencia de uso por comunidades

Frecuencia	Andalucía	Cataluña	Madrid	C. Valenciana	Ambas castillas	Galicia	País Vasco	Canarias	Resto
Cada día o casi	10,4	7,2	1,8	9,9	9,3	1,4	7,1	7,3	8,6
Una vez/semana	12,2	13,5	11,5	12,2	10,2	13,8	17,6	10,9	13,0
Fines de semana	5,2	7,0	7,9	7,6	10,2	2,8	5,3	3,6	8,0
Alguna vez	12,2	17,9	13,9	13,0	15,3	13,9	14,0	5,4	12,1
Nunca/casi nunca	46,0	44,7	50,3	47,3	46,6	51,4	49,1	47,3	45,7

Ecológico, económico y saludable

Para los españoles, las principales ventajas de ir en bicicleta son movilidad (48,5%) y salud (42,2%). Y opinan que es ecológica (18%), económica (11%), e, incluso, un 7,5%, que es rápida en trayectos cortos (para el 3% evita atascos o mejora el aparcamiento). En cuanto a los inconvenientes, un 17,3% opina que es peligrosa y un 19,7%, que faltan facilidades para los ciclistas; que tiene limitaciones (14,8%) frente a otros medios; que es cansada (6,8%), lenta (5%) o incómoda (2%). De hecho, un 56% opina que no hay espacios para los ciclistas o son insuficientes.

20 MILLONES CON BICI. Según el IV Barómetro, el 73% de los españoles (20,5 millones) tiene bicicleta y un tercio, de tres o más. Los de más edad (61% de 70 a 79 años y 38,6%, de 55 a 69 años) y en grandes ciudades suelen ser quienes no disponen de bici, mientras en jóvenes y ciudades de menos de 10.000 habitantes se dan las cifras más altas de quienes disponen de una o varias bicis, la mayoría (68%) BTT (Mountain Bike) o de ciudad/paseo (27%).

Ladrón de bicicletas

Al 17,4% de los ciclistas les han robado alguna vez su bicicleta –al 4%, más de una–. Esto obliga a dos tercios de ellos a tomar medidas para evitarlo. El 76,5% opta por un candado, en especial en grandes urbes (83,9%). Por ello, existe un amplio consenso (76,2%) en la necesidad de crear aparcamientos específicos (cubiertos y vigilados) para bicis. E incluso un 55% de los ciclistas pagaría de 30 a 50 € por asegurar sus 'monturas' contra robo y accidente. Igualmente, casi el 60% piensa que crear un registro nacional de bicicletas reduciría los robos, y casi el 85% se apuntaría.

Según Xavier Corominas, autor del estudio, "el uso de la bicicleta ha crecido bastante" y casi 3 millones de españoles (7,4%) montan a diario y un 40%, con frecuencia. Eso sí, un 12% no sabe montar y un 47% no la usa nunca. Varones y jóvenes la usan con mayor frecuencia, en ciudades de menos de 10.000 habitantes, mientras el porcentaje más alto de quienes no saben montar o nunca la usan son mujeres y con

CADA VEZ SE USA MÁS PARA IR A TRABAJAR O A ESTUDIAR, EN ESPECIAL EN LAS CIUDADES GRANDES

edades más avanzadas.

No tener bici o tenerla estropeada (23,7%) y falta de tiempo (14,4%) son los motivos de quienes usan poco la bici, aunque crecen (4,4% en 2009 y 7,4% en 2011) la falta de costumbre y la pereza. Solo el 1,7% (y más en mujeres, mayores de 70 años y en ciudades de más de 500.000 habitantes) alegan miedo.

El 60% de los encuestados conocen sistemas públicos de préstamo de bicicletas en sus municipios y un 95% los considera positivos. No obstante, la crisis económica está poniendo estos sistemas al borde de la desaparición.

MIEDO. En la presentación del Barómetro, Pere Navarro dijo que "es una forma de desplazamiento más segura de lo que la gente cree". Según el estudio, solo el 20% de los ciclistas ha sufrido un accidente –98%, leve y el 77,5% se cayó solo–, mientras la DGT señala que los ciclistas fallecidos en carretera han descendido de 79 (2001) a 49 (2010), y en ciudad, de 22 (2001) a 18 (2010), pero con un millón más de usuarios a diario –según

el Barómetro, el 42,4% fue en zona urbana–. Para Pere Navarro "el reto es incrementar el número de usuarios sin que aumenten los fallecidos".

El 35,5% de quienes usan bicicleta circula siempre por la calzada junto a vehículos a motor; y un 32,4% nunca va por la calzada, alegando que "es peligroso o le da miedo" (38%), mientras un 25,5% va por carriles-bici. El miedo 'aumenta' con el tamaño de la ciudad: en las de



El 74% usa la bicicleta, para hacer deporte.

más de 500.000 habitantes, llega al 41,7%, mientras en las de menos de 10.000, es el 31,2%.

El tamaño de la ciudad influye en el tipo de desplazamiento: la bicicleta se usa para ir a estudiar, a diario y a la semana, con más frecuencia en ciudades de más de 500.000 habitantes que en las pequeñas. Paradójicamente, en poblaciones de menos de 10.000 habitantes, con menos tráfico, el 93,5% nunca usa la bici para ir a estudiar, mientras en ciudades de más de 500.000 habitantes, y mayor tráfico, esta cifra baja al 59% y un 23% utiliza la bici a diario o cada semana para ir a estudiar. Y eso que el exceso de tráfico motorizado –la principal

Ciclistas y normas

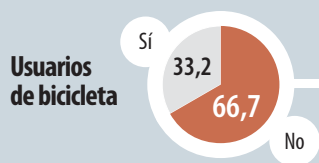
Desde 2008 el número de ciclistas que siempre cumple las normas se ha reducido de 90,1 a 87,3%. También ha bajado el de quienes nunca las cumple (del 2,7 al 1,5%), pero son más quienes cumplen a veces (de 6,6 al 10,8%). Las excusas mayoritarias son "para ir rápido" (28,7%), "comodidad" (16,8%), que "en algunos casos no tiene sentido" (10,4%) o "despistes o no conocer la normativa" (8,1%).



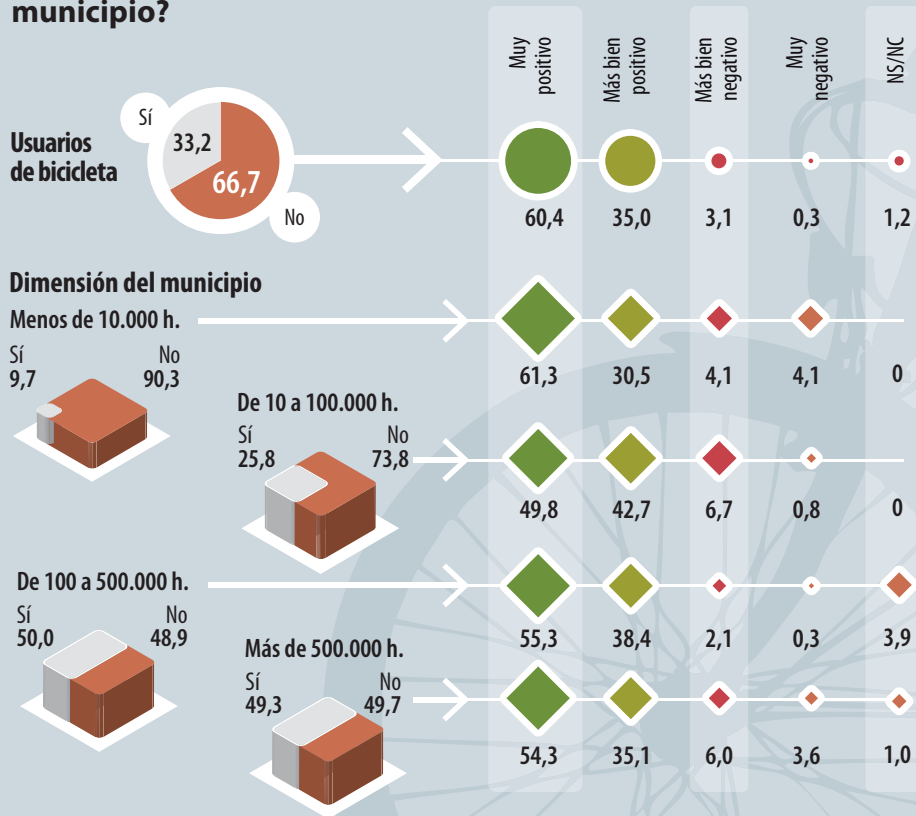
...y así en la ciudad

Datos en porcentaje

¿Conoce algún sistema público de bicicletas en su municipio?

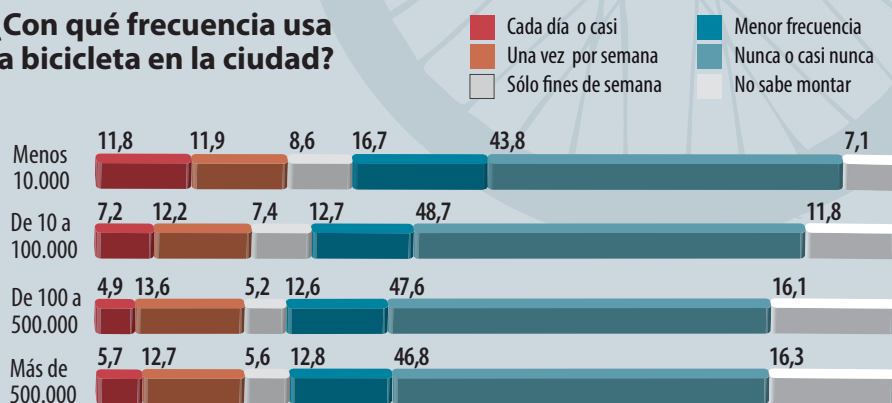


¿Es positivo este sistema?



dificultad para desplazarse en bici por la ciudad (57,6%)– crece como inconveniente 5 puntos en las ciudades de más de 100.000 habitantes. El viaje al trabajo, en las ciudades grandes alcanza un 12,5% a diario y un 10,6% a la semana, datos que bajan hasta un 6% en las más pequeñas. Algo similar ocurre con los desplazamientos cotidianos: en las ciudades más pequeñas llegan al 16% y al 12% en las grandes a diario, pero son mayores en viajes semanales (22,6% en grandes y 16% en pequeñas).

¿Con qué frecuencia usa la bicicleta en la ciudad?



PEATÓN VERSUS CICLISTA. Casi un 9% de los encuestados fue atropellado como peatón por un ciclista, y un 33% cree que estos no son respetuosos con el peatón. Las razones son que el ciclista cree que tiene prioridad (18,7%), porque no para en los semáforos (16%), va demasiado rápido (14%) o porque circula por la acera/zona peatonal (12,5%).

De hecho, solo el 24,5% piensa que las bicis deban ir por la acera –cinco puntos más en grandes ciudades–, mientras el 67,7% piensa que deben ir por la calzada y no por las aceras. ◆



¿Y para qué desplazamientos?

	Total	Menos de 10.000 h	De 10 a 100.000 h	100 a 500.000 h	Más de 500.000 h	
Para desplazamientos cotidianos	Diariamente	14,7	16,0	16,0	12,6	12,2
	Semanalmente	15,6	16,0	14,1	13,0	22,6
	Nunca/casi nunca	46,8	46,4	46,4	21,3	25,4
Para hacer deporte	Diariamente	15,7	22,4	16,8	9,7	9,7
	Semanalmente	34,3	31,5	34,4	38,7	32,5
	Nunca/casi nunca	17,9	15,9	16,0	17,3	27,1
Para ir al trabajo	Diariamente	8,8	6,1	7,2	11,6	12,5
	Semanalmente	3,1	0,6	2,6	1,4	10,6
	Nunca/casi nunca	78,8	81,3	80,7	80,6	67,4
Para ir a pasear	Diariamente	12,3	16,8	13,3	6,3	10,3
	Semanalmente	29,2	26,3	29,1	33,3	29,0
	Nunca/casi nunca	18,1	14,4	18,8	23,1	15,7
Para ir al centro de estudios	Diariamente	6,8	1,6	8,3	7,8	10,3
	Semanalmente	7,7	1,6	8,5	11,3	12,8
	Nunca/casi nunca	79,2	93,5	78,0	80,9	58,9

Un mal uso de las sillitas infantiles cuadruplica el riesgo de muerte del menor en caso de accidente de tráfico. Esta es una de las contundentes y preocupantes conclusiones del estudio “Buenos y malos usos de las sillitas infantiles”, elaborado por la aseguradora Línea Directa, tras comprobar, mediante ensayos reales de impacto, qué ocurre cuando un niño va mal colocado en su sillita y el vehículo se ve implicado en un accidente de tráfico. Estas pruebas de choque, realizadas por el INSIA (Instituto de Investigación del Automóvil) de la Universidad Politécnica de Madrid, han demostrado, además, que también es la causa de que en cuatro de cada cinco casos en los que el niño sobrevive, este puede sufrir lesiones y secuelas muy graves.

Y un agravante: el 70% de los niños que viajan en coche no utilizan correctamente la sillita, según se calcula en el proyecto europeo Child. Los errores más comunes son dejar holgado el arnés de la sillita, anclarla mal con el cinturón de seguridad del coche, fijarla mal al sistema de anclaje Isofix o no desactivar el airbag frontal a pesar de haber colocado la sillita en el asiento del copiloto.

¿Las razones para cometer estos errores? En palabras de Francisco Valenciano, director de Gobierno Corporativo de la mencionada aseguradora: “desde las prisas que nos llevan a no invertir el tiempo necesario para hacerlo bien, porque el niño llora si lo atamos, hasta que las instrucciones no son muy claras...”

SECUELAS PERMANENTES. Además de las pruebas de choque, explica Valenciano, se han analizado más de 2,5 millones de accidentes registrados por la compañía en los últimos cinco años, y –subraya– que “tras la colisión, más del 27% de los



El año pasado, 52 niños que viajaban en un vehículo fallecieron en accidente de tráfico.

UNA SILLITA MAL COLOCADA MULTIPLICA POR CUATRO EL RIESGO DE MUERTE INFANTIL EN CASO DE ACCIDENTE DE TRÁFICO

Errores fatales

Que el niño lleve el arnés holgado, que la sillita no esté bien anclada al vehículo o no desactivar el airbag cuando el pequeño ocupa el asiento del copiloto son errores muy comunes que multiplican por cuatro el riesgo de que el menor muera en caso de accidente de tráfico. Así lo han demostrado el Instituto de Investigación INSIA y la aseguradora Línea Directa.

menores accidentados precisan de tratamiento médico que suele alcanzar una duración media de 25 días”; y lo que es peor, “cerca de un 3% de los niños de 0 a 6 años que sufrieron un accidente tienen secuelas de por vida, como diferentes grados de discapacidad por lesiones de médula espinal y problemas de visión”.

¡Así, nunca!

Para comprobar las consecuencias del mal uso de las sillas, el INSIA (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil) ha realizado pruebas de choque frontales a 50 km/h con sillas de los tres grupos más comunes y cometiendo los errores más frecuentes. Estos son los resultados:

SILLITA GRUPO 0+

- Anclaje incorrecto al cinturón de seguridad del coche.

Consecuencias. La silla termina boca abajo sobre el asiento. El bebé se puede golpear con elementos del coche, como la palanca de cambios o el propio conductor.

- Airbag del asiento delantero sin desconectar.

Consecuencias. La cabeza del bebé puede llegar a soportar un peso que equivaldría a 120 kilos. Aumenta entre un 20 y 50% la posibilidad de sufrir graves lesiones en cuello y cabeza.

SILLITA GRUPO I

- Mala colocación de la correa superior y anclajes inferiores.

Consecuencias. El niño se golpea contra el asiento delantero y sufre

fracturas de cráneo, vértebras cervicales y costillas.

- No se sujeta a los anclajes Isofix.

Consecuencias. Movimiento descontrolado de la silla y del menor, que puede sufrir lesiones en la cabeza (se incrementa un 50% el riesgo).

SILLITA GRUPO II/III

- La banda inferior del cinturón de seguridad se coloca directamente sobre el abdomen del menor.

Consecuencias. Lesiones en la cabeza, cuello y pecho, así como daños abdominales severos.

- El cinturón de seguridad se coloca por debajo del brazo del niño.

Consecuencias. Lesiones en la cabeza, cuello y pecho, y lesiones muy severas en el bazo y el hígado, además de hemorragias internas.



Compruebe que el arnés queda bien ajustado.

Últimos resultados del Informe 2011 sobre la Seguridad de los SRI

El 30 por ciento, “muy malas”

Tres de las diez sillas infantiles analizadas en la segunda fase del Informe 2011, realizado por los clubes automovilísticos europeos, han suspendido con un rotundo “muy malas”. Dos, porque se detectó la presencia de ftalatos (plastificantes) en una cantidad que supera el límite tolerado; y la otra, por sus malos resultados en las pruebas de choque frontal.



Código de colores

BUENA
ACEPTABLE
MUY MALA

GRUPO 0

Recién nacidos y hasta 10 kilos (1 año aprox.)



JANÉ Transporter

Capazo solo indicado cuando es preciso transportar al recién nacido acostado por razones médicas y se lo aconseja su pediatra. Buen comportamiento en las pruebas de choque. No se sujeta firmemente al vehículo. Complicada de instalar y ocupa mucho.

GRUPO 0 +

Niños recién nacidos y hasta 13 kilos (aprox. 18 meses)



CHICCO Autofix Fast+ base Isofix

Silla tipo capazo. Riesgo medio en choque lateral y recorrido incorrecto del cinturón. Las instrucciones y las advertencias no son muy claras. Poco práctica porque para montarla en el vehículo es preciso abatir el asa portadora.



CHICCO Autofix Fast con base

Silla tipo capazo con riesgo medio en choque lateral y recorrido incorrecto del cinturón. Complicada de instalar y de sujetar al niño con el cinturón. Para su montaje es necesario abatir el asa portadora. Una vez montada, la estructura básica que acompaña a la silla, puede quedarse en el vehículo.



BESAFE iZi Go

Silla tipo capazo en la que es complicado sujetar al niño con el cinturón. Buen comportamiento en choque frontal y lateral. Será necesario cambiar a una categoría superior cuando la parte superior de la cabeza del niño sobresalga del capazo. Elevada presencia de sustancias peligrosas.

GRUPO 0 + / I

Para niños hasta 18 kilos de peso (aprox. hasta 4 años)



SAFETY 1 st Primeofix

Sillita que solo se puede sujetar con Isofix y Top-Tether, no con el cinturón de seguridad del coche. Resultados malos en choque lateral. Complicada de instalar y de sujetar al niño porque las finas tiras del cinturón de arnés se retuercen fácilmente. Alta presencia de sustancias peligrosas.

La realidad recogida a través de las duras estadísticas corroboran este escenario y desde la Asociación Española de Pediatría se asegura que las lesiones por accidente de tráfico siguen siendo la primera causa de muerte en los niños mayores de 4 años. Y eso que el número de niños fallecidos en el asfalto se ha reducido a la mitad en la última década. Según la DGT se ha pasado de las 159 víctimas mortales, en el grupo de edad comprendido entre los 0 y 14 años, del 2001, a los 79 fallecidos del pasado 2010. De ellos, más del 60% (52 niños) viajaban como pasajeros de un vehículo.

EL 70% DE LOS NIÑOS QUE VIAJAN EN COCHE NO UTILIZA BIEN LA SILLITA

CONCIENCIAR A LOS PADRES. Las cifras son tan importantes que la DGT ha establecido como uno de los objetivos prioritarios de la Estrategia de Seguridad Vial 2010-2020 lograr que ningún niño pierda la vida por no ir correctamente sentado en una silla adecuada a su peso, talla y edad.

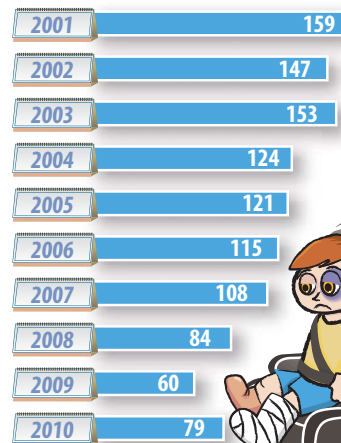
En la misma línea, Valenciano indica que con el estudio han intentado

“concienciar a los padres no solo de la importancia de utilizar estos dispositivos, sino también de hacerlo bien, y de que nosotros seamos capaces de darles una serie de consejos que no dejen lugar a dudas”. Así, indican que al comprar la sillita se debe tener en cuenta el peso y la altura del niño, no solo su edad; y al colocarla, se la debe situar en la plaza trasera central, anclándola correctamente con el cinturón de seguridad del coche o con el sistema Isofix y desactivar el airbag frontal cuando se coloque en el asiento del copiloto.

Y al sentar al niño, se debe comprobar que el arnés no queda holgado y ajustar las correas a su altura. Y, desde luego, usar siempre el dispositivo de retención adecuado hasta que el niño supere los 135 centímetros de estatura.

La legislación establece que no llevar a un niño con un sistema de retención adecuado o sin que vaya correctamente abrochado, en cualquier trayecto, tanto en ciudad como en carretera, es una infracción grave y se sanciona con multa de 200 € y pérdida de 3 puntos. ♦

Demasiados niños muertos en accidente



Más peligro en carretera y como peatones



Fuente.- DGT. Datos año 2010. (*) Bicicleta/ciclomotor.

GRUPO I / II / III

Niños de 9 a 36 kilos (aprox. de 1 a 12 años)



CIBEX Pallas Fix

Cojín elevador con respaldo y elemento de retención (mejor probar antes de comprar porque no todos los niños lo aceptan). En algunos casos se mantiene más estable si se retira el reposacabezas del coche. Es muy estrecha. La evaluación se ha hecho utilizando el anclaje Isofix.



PRÉNATAL Orion Fix

Cojín elevador con respaldo con un comportamiento muy insatisfactorio en choque lateral y frontal. No se puede sujetar firmemente al coche. Es complicada de instalar y de sujetar al niño con el cinturón. Instrucciones y advertencias poco claras. Alto riesgo de manejo erróneo. Ocupa mucho espacio.



BEBE CONFORT/MAXI COSI FeroFix

Cojín elevador con respaldo que ha obtenido esta calificación por la alta presencia de sustancias peligrosas. Buenos resultados en las pruebas de choque. El anclaje Isofix aumenta la estabilidad lateral e impide que la silla vuelque. Es muy estrecha



CYBEX Solution X-Fix

Cojín elevador con respaldo. En algunos casos se mantiene mejor si se retira el reposacabezas del vehículo. Buenos resultados tanto en choque frontal como lateral. Es muy estrecha. La evaluación ha sido realizada para sillita que utiliza anclaje Isofix.



BEBE CONFORT/MAXI COSI Fero

Cojín elevador con respaldo muy estrecho, que presenta alta presencia de sustancias peligrosas. Se sujeta más firmemente si se retira el reposacabezas del vehículo. Riesgo medio en choque frontal, y ligeramente elevado en choque lateral.

Piezas de
recambio

¡Cuidado con las gangas!

Alertar al consumidor sobre los riesgos que se pueden derivar de la instalación de recambios de dudosa calidad en sus vehículos es el objetivo de una campaña promovida por renombrados fabricantes del sector. Pedir consejo a su taller de confianza y a los profesionales, aseguran que es la mejor solución.

Mercedes LÓPEZ.

Sensibilizar a los conductores sobre los riesgos de utilizar recambios de baja calidad en sus coches es el objetivo de la campaña “Recambio Letal. Elige Calidad. Elige-Confianza” que han puesto en marcha un grupo de marcas del sector. Un eslogan durísimo, para el que no aportan datos ni nombres que lo sustenten, pero sí aseguran que “*las piezas de dudosa calidad afectan de manera especial a la seguridad y al bolsillo de los ciudadanos*”.

“*Por ética profesional no acusamos a marcas concretas –explica Benito Tesier, director general de Bembro Iberia (fabricación de sistemas de freno)–. Hemos querido ensalzar nuestras virtudes –continúa– y, en un momento tan difícil económicamente, en el que todos queremos los mejores precios, alertar al consumidor y explicarle que las piezas más caras lo son porque tienen una calidad que no se ve cuando se instalan*”. Por eso, el mensaje que transmiten: “*¡Ojo!, los problemas se descubren con el tiempo*”.

Desde el sector se subraya que la globalización del mercado está posibilitando la entrada de productos importados con un gran atractivo: su bajo precio, pero su escasa calidad. Porque en ocasiones no son necesarios controles de calidad, cuenta Tesier, “*basta con pagar los impuestos y licencias*



Difirios

oportunos para traer estos productos legalmente a España”. Se pueden encontrar recambios procedentes de países asiáticos o africanos “*que se venden a 60 ó 70 euros,*

En este punto, Juan A. Baixauli aclara la diferencia que existe con lo que conocemos como ‘marcas blancas’ (más del 50% de sus ventas): “*Norauto pide a los fabricantes de los recambios que llevan nuestro nombre un certificado de que sea original o de una calidad equivalente*”, y señala que la diferencia de precios –entre un 10 y un 20% menos– se debe al volumen de compras, al ajuste de márgenes...

Tenga en cuenta...

- Desconfíe de los recambios muy baratos. En ocasiones se llegan a imitar las cajas y el tipo de letra utilizados por renombrados fabricantes.
- Puede pedir al taller el certificado de que el recambio que le van a instalar es original o de calidad equivalente.
- Acuda a talleres de confianza, donde encontrará profesionales acreditados que responden de su mano de obra y del recambio que instalan. Cuidado con los mecánicos ambulantes y los talleres pirata.

cuando la misma pieza de un fabricante de renombre puede llegar a los 150”, indica Juan A. Baixauli, jefe de Mercado de Norauto.

ACUDIR AL ESPECIALISTA.

Para evitar dudas y confusiones, la campaña aconseja al consumidor que se asesore por especialistas al adquirir recambios para sus vehículos. Y resaltan el papel fundamental de los talleres, al tratar directamente con sus clientes. Armando Higuera, secretario general de la asociación de talleres Cetraa, dice que se “*detecta una mayor preocupación del cliente por el precio de las reparaciones*”, pero también asegura que el cliente se preocupa de la fiabilidad de la reparación y que los profesionales responsables informan. ♦

GRAN PARTE DE LAS MEDIDAS DEL PLAN NACIONAL DE CALIDAD DEL AIRE SE DESTINAN AL TRÁFICO

Luz roja a la contaminación



En las Zonas de Atmósfera Protegida se podrá limitar la circulación y el aparcamiento.

El Plan Nacional de Calidad del Aire, aprobado recientemente, propone medidas como el etiquetado de los coches y la creación de Zonas Urbanas de Atmósfera Protegida para frenar las emisiones contaminantes del tráfico. Pero, ¿cómo se aplicarán estas medidas? Se lo contamos.

Marian GARCÍA RUIZ

Ilustración: **Oscar TREVIÑO**

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

El pasado 5 de noviembre, el Consejo de Ministros aprobó el Plan Nacional de Calidad del Aire cuyo objetivo es reducir la emisión a la atmósfera de partículas, óxidos de nitrógeno y otras sustancias precursoras del ozono que ponen en peligro nuestra salud. Especialmente en las ciudades, donde el tráfico rodado es el principal causante de la contaminación del aire.

El plan incluye 90 medidas de las cuales una cuarta parte están dirigidas al tráfico. Pero, ¿son vinculantes?

El director general de Calidad y Evaluación Ambiental y director del citado plan, Jesús Huertas, responde.

¿EL PLAN OBLIGA? El plan no es una norma imperativa porque están en juego competencias de otras administraciones, pero, asegura Jesús Huertas, pone en marcha medidas que contribuirán a aumentar la concienciación: *“El plan es un marco de referencia general, una guía para homogeneizar y facilitar la labor de ayuntamientos y comunidades autónomas pero no les obliga. No podemos regular el tráfico pero sí tenemos la responsabilidad de decir cuáles son las medidas que pueden adoptar”*.

Una de las medidas más llamativas del plan es la creación de Zonas Urbanas de Atmósfera Protegida que

EL PLAN OPTA POR INFORMAR MÁS PARA CONCIENCIAR A LA POBLACIÓN

Etiquetas para los vehículos.

Se clasificarán en cinco categorías, del rojo al verde, en función del poder contaminante de cada vehículo.

MEDIDAS PARA "LIMPIAR EL TRÁFICO"

- Creación de Zonas Urbanas de Atmósfera Protegida
- Mejora del Transporte Público y carriles BUS-VAO en vías interurbanas
- Limitación de la velocidad máxima y velocidad variable
- Medidas excepcionales durante episodios de contaminación
- Mayor exigencia de la ITV para reducir las emisiones contaminantes
- Renovación del parque y los transportes con vehículos más limpios
- Selección del vehículo eco-eficiente en calidad del aire
- Fomento de la bicicleta y los transportes no motorizados en ciudad
- Limpieza del asfalto para eliminar las partículas contaminantes
- Criterios medioambientales en la contratación y en las flotas públicas
- Planes de movilidad

podrán implantar los ayuntamientos después de que el ministerio de Industria ponga en marcha un siste-

taminantes) hasta el verde +, donde solo caben los eléctricos, de gas e híbridos.

"Adecuado, pero tarde"

El portavoz de Ecologistas en Acción, Francisco Segura, califica el plan de razonable; las medidas son adecuadas aunque, asegura, llega un poco tarde. Además, su aplicación dependerá sobre todo de las Comunidades Autónomas: "Lo que está claro, asegura Francisco Segura, es que luchar contra la contaminación es poner restricciones al tráfico, que provoca el 70-80% de las emisiones. Hay que contrarrestar con información la presión de algunos grupos para tomar conciencia de la gravedad del problema".

ma de etiquetas, que clasificará a los vehículos por colores en función de su poder contaminante. Las etiquetas, en forma de hoja, establecerán cinco categorías con sus respectivos colores, del rojo (para los anteriores a 1992 y los diésel más con-

¿NO HAY MEDIDAS FISCALES? Durante la tramitación del plan han quedado fuera las medidas fiscales previstas en el borrador, como el peaje o un gravamen en el Impuesto de Circulación de los ayuntamientos para los más contami-

Aunque el plan establece las bases, según Huertas, es necesaria una reglamentación: "El ministerio de Industria debe aprobar una reglamentación que recoja los términos de estas etiquetas y concrete qué vehículos deben llevarlas. Luego, los ayuntamientos establecerán en sus ordenanzas las zonas a proteger y cómo regular el tránsito, acceso, vigilancia y sanción".



Barcelona y Madrid, bajo una capa de contaminación.

nantes. Según el director del plan, "no han salido adelante porque se ha optado por la información y la sensibilización. El peaje, por ejemplo, es una medida que debe de ser consensuada con las fuerzas políticas y la sociedad. Hay que reflexionarla".

¿CONTROL DE ESTACIONES?

Otras medidas novedosas son la creación de un protocolo de ubicación de las estaciones medidoras de la contaminación para evitar "cambios oportunistas" y un nuevo sistema de predicción de la Agencia Nacional de Meteorología que informará a diario de las emisiones en las ciudades de más de 100.000 habitantes. "Vamos a implantar la predicción y un protocolo de ubicación para que el diagnóstico sea real y se tenga que justificar cualquier cambio", asegura el director del plan. Con esta medida, que se pondrá en marcha en 2012, se ofrecerá información diaria a través de una web oficial y el sistema estará conectado con el ministerio de Sanidad.

Según Jesús Huertas, el plan nace con vocación de permanencia y pretende crear una mayor conciencia a través de la información: "Este es un camino de no retorno. Es intolerable que los ciudadanos tengan que soportar los niveles de contaminación de algunas ciudades. Los ayuntamientos y CC. AA. deben ser valientes y arriesgar". ♦



El tráfico emite el 63% del dióxido de nitrógeno y el 36% de las partículas PM10.





Las ciudades han comenzado a implantar medidas, como las parrillas de salida en semáforos, para favorecer la seguridad de las motos.



EL PROYECTO EUROPEO **e-SUM** ELABORA UNA GUÍA PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE LOS MOTORISTAS EN CIUDAD

Buenas prácticas para motos

Salvar vidas de motoristas.
Evitar accidentes de los vehículos con más riesgo de sufrir un desenlace mortal.
Este es el objetivo del proyecto e-SUM, que ha analizado la accidentalidad de las motos en zonas urbanas en la UE y ha publicado una Guía de Buenas Prácticas.

LA GUÍA ES UN REFERENTE PARA AYUNTAMIENTOS Y RESPONSABLES DE SEGURIDAD VIAL

Marian GARCÍA RUIZ
Ilustración: **Dlirios**

Cursos de formación para motoristas, campañas de uso del casco, diseños viales que piensan en los vehículos de dos ruedas, eliminación de elementos peligrosos, tecnología segura... son muchas las iniciativas que se pueden poner en marcha para rebajar la accidentalidad de las motos en las ciudades. De las 34.128

víctimas mortales de accidentes de tráfico durante 2009 en la UE, un 15% (5.128) viajaban en motocicleta. Y según consta en el informe "Traffic Safety Basic Facts 2010", del Observatorio Europeo de Seguridad Vial, el 42% de las muertes de motoristas en accidente de tráfico ocurren en áreas urbanas.

UN PROYECTO COMPARTIDO. En el Proyecto Europeo de Seguridad Motociclista Urbana (e-SUM), cofinanciado por la Comisión Europea, han trabajado autoridades na-



La Policía Local de Londres ofrece cursos para motoristas con conducción asesorada.



La siniestralidad de las motos es un problema creciente en toda la Unión Europea.

cionales (DGT), los ayuntamientos de Barcelona, París, Londres y Roma, investigadores (ALTRAN y las Universidades de Atenas y Florencia) y fabricantes (Piaggio, BMW y ACEM). Fruto de este trabajo ha nacido la Guía de Buenas Prácticas Urbanas de Motos, un conjunto de medidas llevadas a cabo en diferentes países que sirve como referencia a todos los que trabajan la seguridad vial de las motos.

Según la responsable de ALTRAN en el proyecto, Susana Serrano, *“la siniestralidad de la moto es una problemática creciente. Pero las medidas dependen de cada ciudad. En algunas es aún una prioridad potenciar el uso del casco”*.

Para la elaboración de la Guía se han analizado casi 200 medidas relacionadas con la formación, las infraestructuras, la normativa, los vehículos y la tecnología.

Actualmente, en la UE hay 33 millones de vehículos motorizados de

dos ruedas. En 2020 se espera que sean 4 millones más. Roma y Barcelona son las ‘más moteras’.

En Barcelona, donde se presentaron los resultados del proyecto, se comprobó, por ejemplo, que con las zonas 30 se pueden reducir hasta en un 40% los motoristas heridos en accidente; con los radares, un 30%; con

un buen diseño urbano, hasta un 40%; y con formación, un 15%.

Para Félix Arnal, coordinador del Ayuntamiento de Barcelona, *“la problemática de las ciudades tiene su primer origen en el comportamiento. Por eso, la formación es una de las principales medidas”*. Según Fernando Ruiz, coordinador de la DGT en e-SUM,

“lo mejor de esta Guía es la cantidad de buenas prácticas evaluadas que ofrece. Son medidas cuya eficacia ya se ha comprobado y en las que están representadas una gran variedad de ciudades diferentes”.

La Guía se puede consultar en www.dgt.es o en www.esum.eu/ ♦

Un riesgo multiplicado x 20

La mortalidad de los motoristas no decrece al mismo ritmo que la del resto de vehículos y el grado de riesgo es mucho mayor. A nivel europeo, los conductores de motos tienen el doble de probabilidades de morir que los peatones y veinte veces más que los automovilistas. El 15% de las víctimas mortales de accidente de tráfico en la Unión Europea viajan en motocicleta. Y el 42% de estos accidentes ocurren en ciudad.



Roma es la ciudad con más motos de la UE: tiene más de 700.000 motos y ciclomotores.

Las más consultadas

Cinco de las medidas más consultadas de la Guía de Buenas Prácticas

BIKESAFE (LONDRES)



- La Policía Local ofrece cursos voluntarios para aumentar la habilidad de los motoristas. Los propios agentes dan el curso con una sesión de conducción asesorada. 20.000 conductores lo han realizado.

- Las víctimas en motocicleta se han reducido un 39%.

www.bikesafe-london.co.uk/

PLAN PARA MOTORISTAS (ESPAÑA)



- Fue lanzado por la DGT en 2007 para reducir la creciente siniestralidad de las motos. Incluye 16 medidas prioritarias en formación, infraestructuras, prácticas de riesgo y reducción de la lesividad.

- Los muertos y heridos graves se redujeron un 39% de 2007 a 2010.

www.dgt.es

PUNTOS NEGROS (AUSTRALIA)



- El Estado de Victoria (Australia) puso en marcha el Programa de Puntos Negros para motos, financiado con la Tasa de Seguridad que aplica a estos vehículos. Localizó los lugares donde sufrían más accidentes, los analizó y solucionó.

- Redujo un 38% las colisiones de motos y ciclomotores en 51 puntos.

www.vicroads.vic.gov.au

TAPAS ANTIDESLIZANTES (GRIPTOP)



- La pérdida de control debido a las condiciones de la calzada se relaciona con el 43% de los accidentes en solitario de motos.

- GRIPTOP fabrica tapas de alcantari-lla o de registro con superficies de alto rozamiento para evitar este tipo de deslizamientos.

www.griptop.co.uk

SISTEMA ANTIBLOQUEO DE FRENOS



- Según el informe MAIDS, el ABS mejora significativamente la frenada de emergencia y el control de las motocicletas y reduce el riesgo de impacto en las colisiones urbanas más frecuentes.

- Según algunas investigaciones, podría reducir un 10% las colisiones y minimizar en un 54% la gravedad.

www.monash.edu

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

(Editada por la DGT)



CURSOS DE CONDUCCIÓN: CONOCER LOS PROPIOS LIMITES PARA ESQUIVAR RIESGOS

Una cura de humildad

¿Ha escuchado alguna vez a alguien confesar sus carencias al volante? Muy al contrario, los conductores tendemos a pensar “no me pasará a mí, yo sé conducir”. Unas pocas horas de formación en conducción preventiva pueden ‘abrirnos los ojos’ y desmontar una ilusión: en realidad, no conduzco como el mejor. “Tráfico y Seguridad Vial” lo ha comprobado.

Carlos NICOLÁS FRAILE
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Ocurre que a los conductores nos cuesta ver lo que hacemos mal. En ocasiones, simplemente porque no nos damos cuenta. No sabemos que no sabemos. Piénselo un momento, póngase a prueba: si fuera necesario, ¿sabría ejecutar una frenada de emergencia sobre mojado? ¿Sabe cómo reaccionaría su coche? Es más, ¿sería capaz de anticiparse y evitar el frenazo a fondo? Si le surgen dudas es porque seguramente nunca se ha visto en un apuro así.

Pues es precisamente este el objetivo de los cursos de conducción en situaciones adversas que cualquiera de los automóbil club y las escuelas de conducción ofertan actualmente: poner un espejo delante al conductor para que sea consciente de sus propios límites y de sus carencias al volante. “*Todo este*

“ESTE APRENDIZAJE SE INTERIORIZA Y SALE EN EL MOMENTO NECESARIO”. PACO COSTAS, ESCUELA DE CONDUCCIÓN CEA

aprendizaje se interioriza y sale en el momento que puede ser necesario. Los conductores tenemos que reciclarnos, cambian las vías, los coches, nosotros mismos cambiamos”, afirma Paco Costas, director de la Escuela de Conducción del Comisariado Europeo del Automóvil (CEA), a uno de cuyos cursos ha asistido esta revista.

SENTARSE BIEN, LO PRIMERO. El primer paso para conducir seguro es conocer la posición óptima al volante: la espalda completamente apoyada en el respaldo, los brazos paralelos, sin cansarlos, y las manos en posición de tres menos diez. “*Es la base para reaccionar mucho más rápido*”, nos explica Mario Moscatel, instructor de la escuela de conducción de CEA. La distancia del cuerpo al volante también debe ser adecuada, para no perder capacidad de maniobra. Y lo es cuando, estirando completamente los brazos, llegamos a posar las muñecas sobre el volante.

También es fundamental la forma de girar el volante. Hay varias técnicas para hacerlo, según necesitemos moverlo más o menos rápido, siempre con las dos manos sujetando el volante y evitando cruzar los brazos. ‘Vicios’ como apoyar la mano sobre el cambio o el brazo en la ventanilla son comunes y restan capacidad de maniobra al conductor.



Las ruedas delanteras deslizan en una frenada de emergencia.



Trompo. Aplicar las técnicas si se supera el límite, no es fácil. 1. El vehículo inicia el trazado de una curva a 30 km/h sobre un pavimento muy deslizante. 2. El coche está a punto de perder la adherencia. 3. Comienza a derrapar de la parte trasera. 4. El conductor

trata de aplicar la técnica adecuada para corregirlo: girar el volante hacia el lado que derrapa. 5. Aunque en la imagen se aprecia que las ruedas delanteras están giradas hacia la derecha, lo ha hecho demasiado tarde. 6. El coche termina haciendo un trompo.

EN MARCHA. Encendemos motores y entramos en materia. Para empezar, un ‘eslalon’ entre una línea de conos naranja. Llevamos el cuerpo pegado al asiento, bien sujeto por el cinturón. Los brazos se mueven rápido, pasando uno sobre el otro. Intentamos serpentear a derecha e izquierda entre los conos, sin tocarlos. Un ejercicio de coordinación perfecto para desentumecer músculos y poner en práctica la introducción teórica.

A continuación, el programa propone la clásica prueba de esquiva, la conocida ‘prueba del alce’. A unos 60 km/h, un obstáculo irrumpe súbitamente en la calzada. Los dos giros rápidos de volante necesarios para sortearlo son suficientes para hacer que el vehículo pierda estabilidad. *“Una esquiva implica una desestabilización que puede terminar con el vehículo fuera de la calzada”,* asegura Costas. *“Aquí intervienen la pericia del conductor y el control electrónico de estabilidad”.* Efectivamente,

LOS ESPECIALISTAS OPINAN SOBRE LOS CURSOS

ERNESTO NAVA

Director de la Escuela de Conducción del RACE

“Corregimos muchos vicios”

“La forma más inteligente de conducir es evitando situaciones de riesgo. Por eso damos un enfoque preventivo. Es fundamental que el conductor sienta estas sensaciones físicas, avanzar dentro de un coche de costado por ejemplo, y sepa por qué ocurre para intentar evitarlas. Corregimos muchos ‘vicios’ y proporcionamos recursos técnicos para poder resolver las situaciones apuradas, los gestos correctos para manejar el volante o para frenar bien. Pero solo serán útiles si el conductor se esfuerza en cambiar sus malos hábitos”.

JOSÉ MIGUEL BÁEZ

Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas

“Son útiles si son preventivos”

“Estos cursos solo son útiles si su enfoque es preventivo, si se enseña a evitar situaciones de riesgo. Por desgracia, en la mayoría de los casos se pone al alumno en condiciones límite y se le indica que con un poco de contravolante, un poco de aceleración y un poco de trazada (ilegal) en una curva puede salir del apuro. Esto es contraproducente, da al conductor la sensación engañosa de que está preparado para afrontar cualquier peligro y de que no importa el riesgo si se sabe actuar convenientemente. Pero las carreteras no son circuitos”.

la experiencia es aún más inquietante sin control de estabilidad (ESP) y dando dos ‘volantazos’ bruscos: el trompo es inevitable, la escasa sensación de control que teníamos se esfuma en una décima de segundo.

Pasado el mal trago, no podemos dejar de pensar: ¿cómo reaccionaríamos en carretera? ¿Y si viene otro conductor de frente en ese preciso momento? Está bien claro que la maniobra es efectiva, siempre que

**1****2****3****4**

Prueba del alce. La secuencia muestra una prueba de esquivar o 'del alce', donde un obstáculo en medio de la vía -conos tumbados- obliga al conductor a eludir una colisión con dos movimientos rápidos de volante, a izquierda y derecha. El vehículo llega

al obstáculo a unos 60 km/h, velocidad suficiente para que dos 'volantazos' comprometan la estabilidad del coche (en la imagen 2 se observa que todo el peso está sobre las ruedas izquierdas) y la maniobra termine con un trompo de 360 grados.

“Los usuarios de moto del ‘B’ tienen más carencias”

También los conductores de motocicletas pueden acudir a formaciones específicas. “Anticipación y prevención son las claves. El objetivo de un curso es aprender a detectar el riesgo y evitarlo”, afirma Albert Alumá, director de la Escuela de Conducción RACC. “Enseñamos cómo no hacer caballitos, para que después no ocurra en carretera. No queremos formar a malabaristas”. Asegura que “los usuarios de moto con permiso de la clase B son los que más carencias tienen. No saben dónde está su límite”. Entre las faltas más comunes, pasar sobre líneas continuas, no saber cómo funciona el ABS, ni que deslizar solo un palmo es suficiente para irse al suelo. Sobre la necesidad de ‘ponerse al día’ de los conductores, Alumá no alberga dudas: “Las vías, los vehículos, todo evoluciona menos el conductor. Con los conocimientos de hace 40 años, aún estaría buscando el ‘starter’.”

no suponga males mayores. Se impone el sentido común y uno de los principios de la conducción defensiva: siempre mirar bien lejos; ayuda a tomar decisiones acertadas.

¡FRENO A FONDO!

Imagine un obstáculo delante, en medio de la calzada. De pronto, necesita de toda la capacidad de freno de su vehículo. ¿Cómo hacerlo? Este ejercicio, la frenada de emergencia, se practica en pista a unos 50 km/h. Puede parecer poca velocidad pero dentro del coche, cuando se pisan el embrague y el freno a fondo a la vez (así no se cala el motor), el coche comienza a deslizar y la sensación es de que vas ‘lanzado’. El ABS entra en acción (lo sentimos temblar en el pedal de freno), el coche patina y realmente no sabemos qué hacer. En esta situación, los especialistas nos aconsejan no mirar el obstáculo, sino a lo lejos, hacia la salida del embrollo, para poder guiar el coche. En la misma maniobra, con el ABS desconectado, la diferencia es brutal: el coche

Las empresas, los mayores clientes

La mayor parte de los cursos de conducción en condiciones adversas que imparten las escuelas, van dirigidos a trabajadores enviados por sus propias empresas, cada vez más concienciadas en materia de seguridad laboral de los empleados. Predicando con el ejemplo, la DGT lleva dos años ofreciendo cursos de conducción segura en coche -este año también de moto- al personal de la Administración, prioritariamente al que ejerce labores relacionadas con la seguridad vial (policía, Guardia Civil, conductores oficiales...), impartidos este año por CEA, RACE, RACC, Real Motor Club, Poolbox, TAC Y Mutua Motera.

se desliza todo recto y otra vez nos invade esa desagradable sensación: el control sobre el vehículo está en todos sitios menos en nuestras manos.

VIENEN CURVAS. Increíble pero cierto: un giro ¡a 30 km/h! con muy poca adherencia (hielo, agua, nieve) es más que suficiente para patinar y terminar en la cuneta. Un buen ejemplo de velocidad inadecuada, que no excesiva (legal). El coche se va de morro (subviraje) o de trasera (sobreviraje). En cualquier caso, lo primero al sentir el ‘patinazo’ es levantar el pie del acelerador. En el primero, se deshace suavemente el giro del volante dejando que enderece solo. En el segundo, cuando se va, giramos el volante rápidamente hacia el mismo lado para mantenernos dentro de la vía. Y quede claro: más vale circular muy despacio en esas condiciones porque salir intacto de un trance así no es en absoluto fácil, ni está al alcance de todos. Comprobado. ♦



Manos en posición correcta. A la derecha, dos errores frecuentes.





Ocultar la verdad, tener voluntad de engañar y beneficiarse económicamente son los tres factores que constituyen delito de estafa.

LAS COMPAÑÍAS INVESTIGAN EL FRAUDE AL SEGURO DEL AUTOMÓVIL, QUE SE HA DISPARADO UN 30%

Timar al seguro

Un hombre alega una lesión tras un accidente de tráfico que le impide caminar, pero un detective le sorprende jugando al fútbol. Otro asegurado denuncia el robo de su coche, que aparece poco después incendiado, aunque un testigo le ha visto a altas horas de la madrugada prendiéndole fuego. Son algunos de los casos resueltos por las compañías en su lucha contra el fraude.

Anabel GUTIÉRREZ

Fotos: Lucía RIVAS

Las tretas de algunos conductores para engañar al seguro no siempre 'cuelan'. Precisamente hace unos días los Mossos d'Esquadra detenían a dos mecánicos de Santa Coloma de Gramenet (Barcelona) por estafar a varias aseguradoras de coches. Cuando el taller cerraba, destrozaban vehículos que estaban 'a todo riesgo' para facturar los costes de la reparación a las compañías simulando que se trataba de un accidente.

La labor de investigación que realizan las aseguradoras evitó, en 2010, el pago de 348.000 millones de euros, según un informe de ICEA (Investigación Cooperativa entre Entidades Aseguradoras). Es decir, que por cada euro invertido en prevención, la com-

pañía se ahorró 52. Y del total de fraudes que sufre el sector asegurador, el ramo del automóvil se lleva la palma, con un 65% de casos detectados.

Otro estudio, que analiza 23.000 irregularidades en el seguro de autos de Línea Directa, estima que las tentativas de fraude se han incrementado un 30% en el último año a causa de la crisis económica. Dicho con otras palabras: dos de cada 100 reclamaciones al seguro en España son fraudulentas.

ANTIRROBOS. Muchas aseguradoras disponen de profesionales dedicados exclusivamente a detectar timos. El 'olfato' del investigador es decisivo para atrapar al defraudador, pero existen alarmas que se disparan automáticamente cuando se detectan ciertas contradicciones. Eso ocurre, por ejemplo, con los antecedentes del asegurado: que tenga problemas eco-

DOS DE CADA CIENTO RECLAMACIONES AL SEGURO SON FRAUDULENTAS



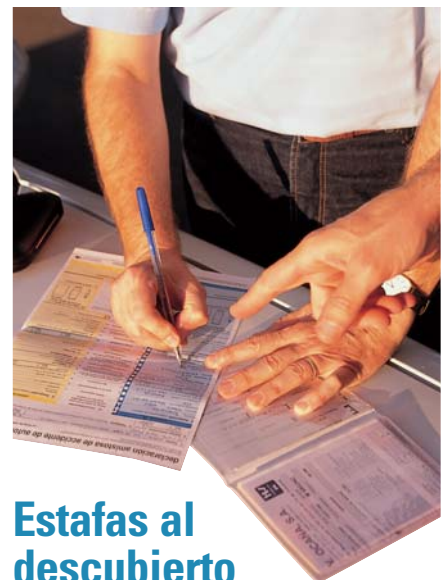
El estafador se situaba en un paso de peatones y se lanzaba al coche provocando un atropello.

El sospechoso caso del aumento de atropellos leves en Lugo "Tirarse" al coche, ya no es rentable

Un sospechoso aumento de atropellos en los dos últimos años, con consecuencias leves, puso sobre la pista a los mediadores de seguros de Lugo. Encarna Calaza, presidenta del Colegio de Mediadores de esta ciudad gallega, explica que en estos casos se da una serie de circunstancias similares: "Un pequeña lesión, como un esguince cervical, difícil de detectar, ausencia de informe de la policía municipal o Guardia Civil y no acudir a urgencias de ningún hospital, sino al día siguiente al médico de cabecera". El gasto en médicos, pruebas, indemnizaciones y bajas laborales puede suponer entre 3.000 y 4.000 euros. Según Encarna Calaza, estas

personas lo tienen todo estudiado: "Se sitúan en los pasos de peatones o sus proximidades, especialmente en las cercanías de centros escolares, esperando a madres conductoras que dejen o recojan a sus hijos del colegio y se lanzan al coche cuando este circula a una velocidad moderada".

La presidenta del Colegio de Mediadores de Lugo asegura que, desde que denunciaron esta práctica a principios de verano y recomendaron a los conductores que "esperen a la autoridad competente para que levante atestado del atropello", se ha reducido considerablemente esta práctica abusiva.



Estafas al descubierto

- **Multiplicación de seguros.** Un asegurado contrata la póliza en varias compañías para reclamar a todas o a varias el mismo siniestro.
- **Ocultar o falsear datos.** El asegurado declara tener un coche en perfecto estado al contratar la póliza, cuando en realidad no es así, para luego reclamar daños en un siniestro simulado.
- **Simulación de robo.** El propietario finge el robo de un vehículo. Para hacerlo desaparecer, suele venderlo a mafias de tráfico ilícito de vehículos, desguaces, talleres clandestinos...
- **Agravamiento del siniestro.** Se simulan daños o lesiones de mayor gravedad.
- **Simulación de accidentes.** Sustituyen distintas partes de un vehículo por otras dañadas para simular una colisión (normalmente con la colaboración de un taller).
- **Cobertura con póliza ajena.** El asegurado no tiene cobertura para los daños ocasionados y recurre a otro que se declara culpable, con el seguro a todo riesgo, para que emita el parte de accidente.
- **Modificación de las condiciones de un siniestro.** El asegurado puede no tener cobertura para todo riesgo, pero sí contra robo, por lo que simula que le han sustraído el vehículo haciéndolo aparecer después.

Más información: www.arpem.es

nómicos, que haya contratado una ampliación de la cobertura o que haya tenido siniestros anteriores.

Juan José Sánchez, director de Siniestros del Grupo Pelayo, relata que un asegurado pretendió cobrar una indemnización de 17.000 euros por el robo de su vehículo. Al revisar el historial, saltó la alarma: el vehículo había sufrido un siniestro previo, que no cubrió el seguro, con daños irreparables, según el atestado; pero "14 días después del accidente, el asegurado declara un parte de lunas y el taller aporta fotografías del vehículo reparado", explica Juan José Sánchez, algo inverosímil en tan breve periodo de tiempo. Ante la sospecha de fraude, el perito consigue establecer una relación entre el propietario y unos talleres que disponen de una explanada con co-

A CAUSA DE LOS FRAUDES, EL ASEGURADO PAGA UN 10% MÁS AL AÑO POR SU PÓLIZA

Paul Alan PUTNAM



El asegurado sin cobertura para los daños ocasionados, busca un amigo con el seguro a todo riesgo.



La contratación reciente de la ampliación de la cobertura del seguro puede ser indicativo de fraude.

ches siniestrados o semidesguazados. Allí localiza el automóvil bajo una lona. “La reparación de la luna correspondía a otro vehículo”, concluye el experto del Grupo Pelayo, y habían intercambiado las matrículas y fingido el robo.

Arturo Pérez-Linares, responsable de gestión de seguros de Axa, relata cómo resolvieron uno de los fraudes más complicados: “El conductor, que iba bebido, muere en un accidente de coche; el copiloto, que no sufrió lesiones de gravedad, intercambia su posición con la del conductor para así cobrar la indemnización que cubre al acompañante”. La prueba de ADN de la sangre encontrada en el airbag del conductor demostró la falsedad.

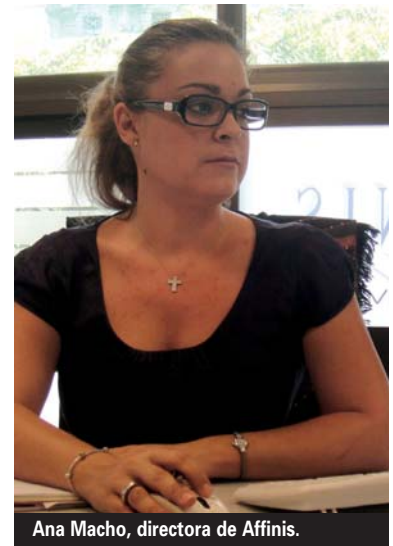
EL ESTAFADOR. Eva Montero, experta en seguros del portal web Rastreator.com, identifica dos tipos de defraudadores: los ocasionales y los profesionales. Los primeros “intentan cometer un fraude cuando tienen un siniestro que no está cubierto, para conseguir una mayor indemnización o simulando un accidente que no

Mentiras arriesgadas

Ocultar información a la compañía, facilitar información incorrecta o falsa, simular la existencia de un siniestro que realmente no ha ocurrido o exagerar las consecuencias de un accidente, son fraudes que pueden ocasionar consecuencias importantes: desde la rescisión de la póliza del seguro o la pérdida del derecho a indemnización, a sufrir de 6 meses a 4 años de cárcel por un delito de estafa.

se ha producido”. El profesional, en cambio, es un defraudador habitual “que tiene una buena formación académica, conoce bien los entresijos del seguro y evita dejar cabos sueltos, de manera que resulte difícil detectarle”, asegura.

Francisco Valencia, director de Línea Directa, explica que un fraude puede constituir delito de estafa si supera una cuantía de 400 euros y concurren tres factores: “Ocultación de la verdad, voluntad deliberada de engaño y beneficio económico”. Para el responsable de Línea Directa, “en España aún existe complacencia social con el fraude a las compañías de seguros a pesar de que los principales perjudicados suelen ser los conductores que no defraudan y que pagan alrededor de un 10% más en sus pólizas a causa de los que sí engañan”. ♦



Ana Macho, directora de Affinis.

Detectives tras la pista

Ana Macho, directora de la agencia de detectives Affinis, desvela algunos de los casos resueltos más curiosos:

● **TESTIGO OCULAR.** El conductor de un vehículo de gama alta se da un golpe mientras conduce ebrio. El seguro no cubre este tipo de accidentes, así que el conductor decide esconder el coche siniestrado bajo una lona en su vivienda. Al cabo de unos meses denuncia el robo del vehículo y este aparece poco después quemado. Pero los investigadores localizan a un testigo, clave para resolver el caso, que asegura haber visto al propietario remolcar el vehículo a altas horas de la madrugada hasta el lugar donde apareció incendiado.

● **EL CASO DEL COJO QUE ANDABA BIEN.** A consecuencia de un accidente de tráfico un asegurado sufre una lesión que le impide andar. A este conductor, propietario de una tienda de muebles, los detectives le sorprenden cargando y descargando muebles y jugando al fútbol el fin de semana. Al juicio acudió en silla de ruedas. Había exagerado la gravedad de su lesión.

● **SIMULARON UN ACCIDENTE.** Un grupo de amigos, haciendo motocross por un camino de montaña, declaran haber sufrido un accidente con un coche. Los detectives se ponen a trabajar inmediatamente al ser imposible que un turismo pudiera transitar por esa zona. Tras las pesquisas se descubre que el coche había sufrido un accidente, pero ¡días antes y no en esas circunstancias!. Los amigos intentaban crear el escenario ideal para que el seguro se hiciera cargo de los gastos de reparación del vehículo.



La estafa se condena con cárcel (de 6 meses a 4 años).

Innovación en la vía

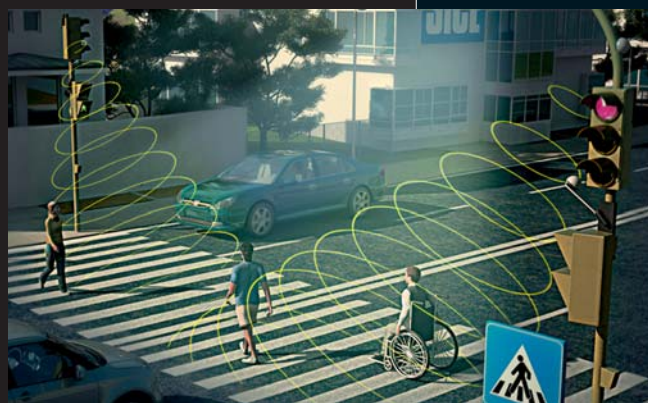
Los últimos avances en tecnología y equipamientos para la seguridad en las vías pudieron verse en el evento de referencia en la materia: el Salón Internacional de la Seguridad Vial y el Equipamiento para las Carreteras TRAFIC. "Tráfico y Seguridad Vial" ha estado allí para contárselo.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

La duodécima edición de TRAFIC, el Salón Internacional de la Seguridad Vial y el Equipamiento para Carreteras, promovido por la Dirección General de Tráfico, reunió este pasado otoño en Madrid los últimos avances tecnológicos para mejorar la seguridad vial, las infraestructuras, la gestión de la movilidad urbana y de aparca-

mientos, los vehículos eléctricos, los sistemas de alumbrado y los sistemas inteligentes de transporte. Una edición que ha contado, por primera vez, con la Galería de la Innovación, una selección de productos para reconocer y difundir los avances más vanguardistas de la industria. Estas son algunas de las novedades destacadas. ♦



Paso inteligente

El Safecross, presentado por SICE, es un paso de peatones diseñado especialmente para personas con movilidad reducida. Incorpora una cámara que detecta la trayectoria del peatón y alarga el tiempo de verde hasta que este ha cruzado. De forma opcional, durante la noche puede dotar al cruce de una iluminación de bajo consumo alargando o acortando el tiempo de paso según las necesidades.

Por carriles

El MultaRadar (TRADESEGUR) es un cinemómetro capaz de medir velocidades con extrema precisión en el intervalo de 20 a 200 km/h en cada uno de los carriles y fotografiar solo a los que sobrepasan el límite de la vía.

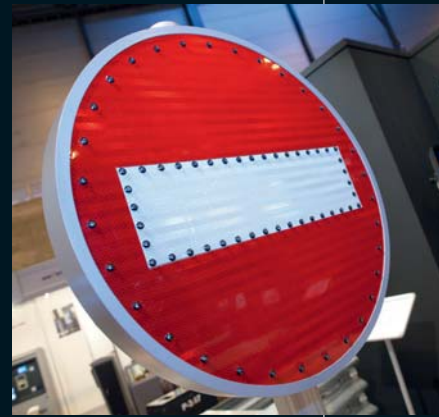
Carreteras heladas

La tecnología aplicada a la vialidad invernal proporciona información meteorológica al personal de mantenimiento y de operaciones que permite vigilar a distancia las condiciones de las carreteras, en tiempo real y con altos niveles de precisión. Este sistema no requiere instalación de sensores dentro del asfalto, ya que un láser apuntando al pavimento mide diversos parámetros como la humedad, la temperatura del ambiente o el punto de rocío.



Aparcamiento 'por la cara'

Se llama Face In y es uno de los productos que llamaron la atención en la última edición de TRAFIC y, de hecho, ha sido seleccionado entre los más vanguardistas para formar parte de la 'Galería de la Innovación'. El objetivo de este sistema de aparcamiento de alta seguridad es controlar accesos, restringirlo al personal autorizado y disuadir de posibles robos. En el momento de apretar el botón para obtener el tique, una cámara registra la cara del conductor y vincula la imagen con la matrícula del vehículo, de forma que, cuando este abandona el aparcamiento, solo sube la barrera si el conductor es el mismo que entró. Y no vale volver la cabeza a la cámara, ya que, si no detecta un rostro humano, no imprime tique e impide el acceso.



¡Alerta! ¡Sentido contrario!

El dispositivo denominado Antikamikaze (Proyectos Integrales de Balizamiento) detecta a los vehículos que se meten en sentido contrario (por ejemplo, en un ramal de acceso a una autovía) a una distancia de 200 metros. Inmediatamente, el sistema ilumina las señales de prohibido el paso para advertir al conductor de la situación de peligro. Además, tiene la opción de enviar mensajes de texto de advertencia a las autoridades o al centro de control de tráfico.

Plazas reservadas

El sistema automático Parkcontrol (SICE) vigila las zonas reservadas (discapacitados, para carga y descarga...) y evita ocupaciones indebidas. En cada plaza de aparcamiento, un sensor solicita el código de autorización al coche estacionado e informa a un centro de control. Cuando la plaza vuelve a quedar vacía se reinicia el proceso.

Equipo multiusos

Scout (SAIMA) es un pequeño ordenador multifunción diseñado para cuerpos de policía y flotas de vehículos que, instalado a bordo, es capaz de leer matrículas, localizar por GPS a todos los Scouts en la zona, grabar videos, enviarlos y recibirlos a un centro de control, reconocer huellas dactilares y sancionar diferentes infracciones de tráfico.



Quitamiedos 'amables'

Trafic ha mostrado varios modelos de barreras de contención para las vías, que, además, protegen al motorista en caso de caída, evitando que rebote hacia la calzada. Algunas, de llamativo diseño con tubos paralelos deformables (BPC); otras, con elementos móviles de caucho reciclado de neumáticos (VIALMARCO).



La bicicleta es un medio de transporte de mercancías ligeras económico y ecológico.

CONTAMINACIÓN, CRISIS, ATASCOS... SE NECESITA UNA MOVILIDAD ALTERNATIVA

El transporte se reinventa

Bicicletas de reparto, autobuses a la carta, coches de alquiler entre particulares, eléctricos que se cogen y se entregan en diferentes puntos... Los medios de transporte están cambiando, sobre todo en ciudad.

Marian GARCÍA RUIZ

En algunas ciudades ha comenzado a funcionar el alquiler de vehículos entre particulares. Hay bicicletas de reparto que llevan a casa la compra del supermercado o el pequeño electrodoméstico que se acaba de adquirir. Se puede alquilar un coche eléctrico en una punta de la ciudad y devolverlo en la otra. Existe la posibilidad de

LA MITAD DE LOS VIAJES EN CIUDAD SON POR TRANSPORTE DE MERCANCÍAS, UN TERCIO DE ELLAS, LIGERAS

que el autobús se adapte a las necesidades personales y se está volviendo al autostop.

La nueva movilidad en las ciudades es fruto de la imaginación y la necesidad, y busca alternativas al uso y abuso del vehículo privado y del transporte de mercancías. Su uso contribuye a mejorar el aire que respiramos, a ahorrar y a evitar las congestiones de tráfico.

BICIS DE REPARTO. José Antonio Escudero creó hace tres años su empresa de mensajería urgente ecológica. Solo utiliza bicicletas y ofrece sus servicios en la ciudad de Valencia y alrededores.

La empresa "Mensajería ecológica y Publicidad" presta servicio a particulares y empresas. Emplean



En Ámsterdam el servicio *car2go* alquila 300 coches eléctricos.



El alquiler de vehículos entre particulares ya se practica en España.

Paul Alan PUTNAM

remolques homologados que les permiten llevar una carga de hasta 40 kilogramos. “La mayoría de los clientes –asegura José Antonio– recurren a este servicio por su precio y por su rapidez. Hay veces que llevamos una compra a casa antes de que llegue el propio cliente”. www.emet.es

En España, hay unas cuantas empresas que utilizan la bici como vehículo de transporte de mercancías: Telepizza, Eroski, Caprabo, o la empresa de Correos, que ha incorporado 89 bicicletas, 100 motos y 20 coches, todos eléctricos, para el reparto de cartas y paquetes en las principales capitales de provincia.

El propio sector del automóvil ha tomado conciencia y, por ejemplo, Peugeot ofrece bicicletas de alquiler en algunos de sus concesionarios. Y Toyota va a promover en Japón, a partir de 2012, un programa de coche compartido en comunidades de propietarios con vehículos híbridos y eléctricos.

“ELECTRING”. Se está poniendo en marcha en ciudades como París o Ámsterdam y es muy similar al “Bicing”, el servicio de alquiler de bicicletas que ha popularizado Barcelona pero con coches eléctricos.

Permite alquilar un coche en un punto de la ciudad y

dejarlo en otro diferente.

Es necesario abonarse y, después, pagar unas tarifas en función del tiempo de uso.

En París, el servicio se encuentra en fase de pruebas y se llama Autolib. www.autolib.fr

La filosofía de *car2go*, que Daimler ha puesto en marcha en varias ciudades del mundo, es similar. Es un servicio de alquiler de Smart

eléctricos que se pueden reservar también por Internet. www.car2go.com

AUTOBÚS A LA CARTA. Skybus es una plataforma informática que pretende propiciar un servicio de autobuses a la carta, más flexible, cómodo y adaptado a la demanda.

Según el consejero delegado de Skybus, Juan Luis Sampedro, “esta plataforma ofrece la posibilidad de reducir costes en líneas públicas deficitarias y de adaptar su servicio a la demanda. También se ofrece para optimizar las rutas de empresa para empleados, aumentando cobertura, horarios y uso”.

El planteamiento es que el usuario tenga la posibilidad de solicitar un transporte con origen y destino a través de Internet o por teléfono, por un precio un poco mayor que el transporte público pero bastante menor que el taxi.

Los promotores de Skybus quieren empezar a funcionar a finales de este año y dirigen sus servicios sobre todo a la conexión de zonas periféricas con las ciudades, a las salidas de ocio nocturno, al traslado de personas mayores y con discapacidad y a la movilidad empresarial.

www.skybus.es



Hiriko (ciudadano) es un eléctrico ideal para el carsharing.

La movilidad del futuro

En 2012 está previsto que se homologuen los primeros vehículos del proyecto “Hiriko”, un coche eléctrico diseñado en Vitoria y concebido especialmente para el uso compartido o carsharing. Conectado permanentemente por GPS, adecuará su precio al uso concreto que se haga de él, como si fuera un teléfono móvil. Su ordenador de a bordo recomendará el mejor trayecto o el parking más cercano. Además puede plegarse para ocupar menos espacio. El último encuentro de ciudades sostenibles de Europa lo calificó como “ejemplo de movilidad inteligente”.



Uno de los 20 coches eléctricos de reparto adquiridos por Correos.



El "slugging", autostop en ciudad, se practica en ciudades americanas.

Para los que, día tras día, dejan su coche en el garaje mientras pagan impuestos, seguros, revisiones... hay también una alternativa rentable y ecológica. El alquiler de "tú a tú".

ENTRE PARTICULARES. La empresa Social Car ha puesto a disposición de los ciudadanos una plataforma en Internet que permite conectar la oferta y la demanda de vehículos de alquiler entre particulares. Esta empresa garantiza unas

VARIAS PLATAFORMAS DE INTERNET PROMUEVEN EN ESPAÑA EL ALQUILER ENTRE PARTICULARES

condiciones mínimas de calidad y seguridad tanto del vehículo que se ofrece como del conductor que demanda el servicio. Los precios oscilan entre 30 y 60 euros al día.

Para Mar Alarcón, promotora de Social Car, se trata de un nuevo modelo de movilidad que ha llegado a España en un momento oportuno, por la crisis y la conciencia ambiental: "Nuestro sistema ofrece una opción de ingresos extras, optimiza los recursos y crea un sentimiento de comunidad entre los usuarios que, una vez que se conocen, suelen repetir".

En unos meses, esta empresa ha captado 350 vehículos y 1.000 conductores. "Tenemos personas de todas las edades y situaciones; los hay incluso que sacan rendimiento a su coche en las horas que solían tenerlo aparcado en la empresa durante su jornada laboral", asegura Mar Alarcón. La información, en su web:

www.socialcar.com

VUELVE EL DEDO. Hasta ahora hemos visto en funcionamiento el *carsharing* (alquiler de coches por horas), el *carpooling* (compartir trayectos y gastos entre particulares), y ahora asistimos al nacimiento del *slugging*, el autostop en ciudad.

En este caso, los que 'extienden su dedo' son trabajadores o estudiantes que acuden cada día a un punto concreto donde los automovilistas interesados los cogen para poder transitar por una vía de alta ocupación. Aún no ha llegado aquí, pero se puede ver en ciudades de EE. UU. como San Francisco o Washington DC. <http://slug-lines.com> ♦



Un carpintero traslada sus materiales, en la ciudad de Copenhague (Dinamarca).

La última milla, en bici

La Federación Europea de Ciclistas (ECF) ha puesto en marcha este año en doce países el proyecto "Cycle Logistics", cuyo objetivo es promocionar la bicicleta como transporte urbano de mercancías en distancias cortas, "en la última milla", y en pequeñas empresas (fontanería, limpiacristales, vendedores...). Según ECF,

la mitad de los desplazamientos en ciudad están relacionados con el transporte de mercancías y una tercera parte son de cargas ligeras. 2.000 bicicletas en 10.000 entregas en zonas urbanas pueden ahorrar 1.300 toneladas de combustible y evitar la emisión de 3.500 toneladas de CO₂. www.ecf.com

¿Está usted al día?

La formación de los futuros conductores es fundamental para la seguridad vial. Y el ansia de conocimientos y de pruebas fiables para evaluar su nivel por parte de los jóvenes conductores es un hecho. Por ello, uno de los sitios más visitados de la web de la DGT ha sido la sección de test. La revista "Tráfico y Seguridad Vial" no ha sido una excepción y durante el tiempo que publicamos test, ésta fue una de las secciones con más éxito. Pero es que también es fundamental el reciclaje de los conocimientos de los conductores que pasaron por la autoescuela y obtuvieron sus permisos hace veinte, treinta o más años... ¡Y qué mejor que hacerlo de forma lúdica y fácil! ¡Anímese! Haga el test, corrija sus respuestas y vea si sus conocimientos están al día.

Más test autocorregibles en www.dgt.es/ en el epígrafe de Formación y educación vial

NUEVOS

TEST

TEST

TEST

Prueba de Control de Conocimientos **COMÚN A TODOS LOS PERMISOS**



1

Ante la señal del agente, ¿deben detenerse los peatones?

- a. Sí, cuando se acerquen a él desde cualquier dirección.
- b. Sólo si se acercan a él de frente.
- c. No, solamente deben detener su marcha los conductores de vehículos.



2

Un semáforo cuadrado o de carril afecta...

- a. Sólo a los turismos que circulan por el carril sobre el que está situado.
- b. A los vehículos que circulan por el carril sobre el que está situado.
- c. A los vehículos que circulan por la calzada sobre la que está situado.



3

¿Qué indica esta señal?

- a. Calzada con prioridad de paso en las intersecciones sobre los vehículos que circulen por otra calzada.
- b. Calzada en la que se debe ceder el paso a los vehículos que se aproximen por la derecha.
- c. Vía pública calificada de atención preferente.



4

Esta señal indica la obligación de circular utilizando el alumbrado de...

- a. Corto alcance, al menos, con independencia de las condiciones de visibilidad e iluminación de la vía.
- b. Largo alcance con independencia de las condiciones de visibilidad e iluminación de la vía.
- c. Corto o largo alcance, dependiendo de las condiciones de visibilidad e iluminación de la vía.



5

En una intersección, con esta señal horizontal...

- a. Puede continuar la marcha, ya que tiene prioridad de paso.
- b. Está obligado a detenerse.
- c. Debe ceder el paso a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxima.

6



Durante el día, ¿cuándo se produce el mayor número de accidentes?

- a. A primera hora de la mañana.
- b. A las horas de entrada o salida del trabajo.
- c. A la hora de entrada en los trabajos, solamente.

7



La velocidad a la que circula un vehículo, ¿influye en la distancia de reacción del conductor?

- a. No.
- b. Sí porque durante el tiempo de reacción el vehículo recorrerá más distancia.
- c. No, sólo afecta a la distancia de detención.



8

La tasa de alcoholemia realmente segura para conducir es...

- a. 0,10 gramos de alcohol por litro de sangre.
- b. 0,15 gramos de alcohol por litro de sangre.
- c. 0,0 gramos de alcohol por litro de sangre.



9

Cuando una persona tiene una enfermedad...

- a. No debe conducir en ningún caso.
- b. Puede consumir alcohol antes de conducir si no toma medicamentos.
- c. Antes de ponerse al volante debe conocer los efectos secundarios de los medicamentos.



10

Bajo los efectos del sueño...

- a. Se tarda más tiempo en tomar decisiones y se cometen más errores.
- b. Es más difícil sufrir una distracción.
- c. Los movimientos son más rápidos.



11

Los sistemas de navegación o GPS...

- a. Son imprescindibles para conducir con seguridad.
- b. Provocan pocas distracciones, y son muy beneficiosos.
- c. Pueden suponer una importante causa de distracción.



12

¿Qué personas incurren en el delito de omisión de socorro?

- a. Las que piden auxilio cuando no pueden prestarlo.
- b. Las que no se detienen ante un accidente en el que la ayuda no está organizada.
- c. Las que no ayudan a las víctimas por correr riesgo propio.

1: a.; 2: b.; 3: a.; 4: a.; 5: c.; 6: b.; 7: b.; 8: c.; 9: c.; 10: a.; 11: c.; 12: b.

SOLUCIONES

MANTIENEN SU NOMBRE, EQUIPAN LO ÚLTIMO EN TECNOLOGÍA Y SON PARTE DE LA HISTORIA DEL AUTOMÓVIL

Coches eternos



MINI (Desde 1959)

Entre 1959 y 2000 muchos fueron los orgullosos propietarios del Mini original, un icono que, en los 60, revolucionó el mundo del automóvil gracias a sus características y a su original diseño. En los 90, el Grupo Rover patentó sus líneas para que nadie las imitase. En 2001, BMW, que había comprado Rover, dejó de producir el Mini original para desarrollar el actual Mini, inspirado en aquél, pero con un tamaño mucho más grande.



Pocos son los elegidos para pasar a formar parte de la historia del automóvil. Mantienen el nombre, a veces la estética, han evolucionado tecnológicamente, y a pesar de su 'edad', siguen siendo jóvenes y pelean en la lista de modelos más vendidos. Desde el "Mini" al "Ibiza", o al mítico "Golf".

Andrés MÁS

No hace falta entender mucho de coches para reconocer inmediatamente algunos nombres que han hecho historia en el mundo del automóvil. Modelos que han traspasado la frontera y han dejado de ser un vehículo más, para convertirse en extraordinarios. Pero esto ocurre en contadas ocasiones. No es fácil que un modelo cumpla con los requisitos para estar en el grupo de los elegidos, y que la marca decida mantener, con el paso de los

años, el nombre de un coche e incluso sus líneas maestras.

Pero los hay. Desde los míticos modelos de los años 40 y 50 que, manteniendo el nombre, han tenido una segunda juventud en la época actual y no la han desaprovechado. Hablamos de vehículos como el "Mini", el Volkswagen "Beetle" o el Fiat "500" que, para no deshacer la magia y mantener la imagen 'vintage' de entonces, han recuperado, tecnológicamente adaptada, una silueta inolvidable que ha enamorado de nuevo a muchos conductores de entonces y, sobre todo, a sus hijos.

Otros modelos se han mantenido en la brecha sin interrupción, pero evolucionando de forma sorprenden-

te en diseño, adaptándose a las diferentes tendencias, pero también a los progresos experimentados en cuanto a aerodinámica. Paralelamente, todos se han ido modernizando con extraordinarios avances en seguridad, eficiencia, calidad o tecnología.

EN TODOS LOS SEGMENTOS.

Un claro ejemplo y, sin duda, el buque insignia de este segundo grupo de privilegiados ha sido el Volkswagen "Golf", un mito rodante que ha forjado su éxito de la mano de seis generaciones y más de 27 millones de unidades vendidas desde 1974. Pero no ha sido el único. Siempre con la condición de no haber cambiado de

LOS GENERALISTAS



HONDA CIVIC
(Desde 1972)

Han pasado 9 generaciones y 17 millones de unidades vendidas desde que en 1972 se lanzara el "Civic". Este siempre original modelo nació como coupé de dos puertas y acaba de recibir su novena puesta al día. Durante sus tres primeros años de vida recibió el premio al Coche del Año en Japón.



VOLKSWAGEN PASSAT
(Desde 1973)

La berlina alemana comenzó su andadura en 1973 en versiones de 3 y 5 puertas basado en el Audi "80". Desde entonces ya han sido siete las generaciones que se han lanzado al mercado. Como dato curioso, la segunda generación de 1981 se produce y se vende todavía en China.



VOLKSWAGEN GOLF
(Desde 1974)

Nació en 1974 lleva vendidas más de 27 millones de unidades. La sexta generación actual mide 4,2 metros frente a los 3,7 del primero. En 1976 se lanzó el "Golf GTI", el primer compacto deportivo, convirtiendo esas siglas en un icono. En 2012 llegará la séptima generación.



BMW SERIE 3
(Desde 1975)

El modelo más vendido de BMW nació en 1975 para reemplazar al denominado "2002" y lleva ya 6 generaciones. La primera estrenó un salpicadero de plásticos blandos orientado al conductor. El último, se venderá en febrero de 2012, tendrá motor diésel (163 CV) con un consumo de 4,1 l/100 km.



FORD FIESTA
(Desde 1976)

Inicia sus ventas en 1976 como respuesta a los Fiat "127" y Renault "5" y es el único modelo de la gama europea de Ford que mantiene el nombre. De sus seis generaciones se han vendido más de 12 millones de unidades y se fabrica en 9 países.



SEAT IBIZA
(Desde 1984)

El "Ibiza" de 1984 es el primer Seat desarrollado como marca independiente. Para ello colabora con firmas prestigiosas como Giugiaro o Porsche. Esta última, ayuda a desarrollar motores de gasolina de hasta 90 CV. La 4ª generación actual cuenta con motores de hasta 180 CV.



LOS MITOS DE LOS 50



VOLKSWAGEN BEETLE

(Desde 1938)

En 1934, Alemania encarga a Ferdinand Porsche un coche del pueblo. Así nació el popular "Escarabajo", un vehículo de bajo coste que termina siendo modelo de culto y que se siguió fabricando (aunque ya solo en Brasil) con su aspecto original hasta 2003. Paralelamente, en 1998 resurge bajo el nombre de "New Beetle", que, salvo la silueta, nada tiene que ver con la primera generación.



FIAT 500 (Desde 1957)

Nació como respuesta al elevado nivel de congestión de las ciudades italianas. Se requería un vehículo pequeño, económico, fiable y práctico, y el denominado cariñosamente "Topolino" fue la solución. Con el tiempo se convirtió en un fenómeno social que cautiva a ricos y pobres. Se construye hasta 1975. Y tuvieron que pasar 32 años para que decidieran recuperar la silueta del "500" con la llegada en 2007 del "500" del Siglo XXI.



LOS SUPERDEPORTIVOS



MERCEDES SL

(Desde 1955)

Mercedes comenzó a vender en 1955 su deportivo descapotable "SL", siglas que provienen de Sport Leicht (Deportivo Ligero). El primer "SL" se movía gracias a un motor de 4 cilindros, pero ahora —su sexta generación— no tienen menos de 6. En 2012, llegará la séptima.



PORSCHE 911

(Desde 1963)

Se presentó en 1963 y desde entonces conserva algunas de sus características más singulares, como su línea o el motor de cilindros horizontales opuestos colocado por detrás del eje trasero. El primer "911" tiene 130 caballos, y el más potente de la actualidad, 620 caballos



nombre hasta el día de hoy, hemos recopilado una interesantísima lista de modelos que han saboreado el éxito generación tras generación.

Figuran nombres ilustres con sabor deportivo, como el Porsche "911" (con la misma silueta del primero, pero vendiéndose ininterrumpidamente desde 1963 hasta hoy), y modelos que revolucionaron sus respectivos segmentos en los años 70, como el Ford "Fiesta" (desde 1976), el Volkswagen "Passat" (desde 1973), el Honda "Civic" (desde 1972), el Volkswagen "Polo" (desde 1975), el Mercedes "G" (desde 1979) o el BMW "Serie 3" (desde 1975).

También, encontramos en esa lista

EL "CIVIC", EL "PASSAT" Y EL "GOLF" PRONTO SERÁN 'CUARENTONES'

vehículos menos sofisticados de uso generalmente rural que no han tenido problemas para salir adelante y venderse hasta ahora con pocas evoluciones, como el Land Rover "Defender" (1948) o el ruso Lada "Niva"

(desde 1976).

En esta lista mágica de coches que tendrían que tener su propio museo, también se encuentran coches que nacieron 'con estrella', como el Mercedes "SL Roadster" (desde 1955) o utilitarios que dejaron huella y que, casi 30 años después, la siguen dejando, como el Seat "Ibiza" (desde 1984) o el Nissan "Micra" (desde 1983).

Entre todos suman muchos millones de coches vendidos, cientos de versiones, billones de kilómetros recorridos por sus propietarios e imaginamos que el mismo número de anécdotas que contar de generación a generación. ♦

La opinión de...

MOTOR 16

BMW 118i

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.598 c.c.
Potencia máxima:
170 CV a 4.800 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cabeza. ABS. Control dinámico estabilidad. Sistema Start/Stop. Modo EcoPro. Sistema Isofix. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,32 mts.
Anchura, 1,76 mts.
Altura, 1,42 mts.

MALETERO:
360 litros.

CONSUMO:
Urbano, 7,5 l/100 km.
Carretera, 4,8 l/100 km.



COMENTARIO. Lo que más sorprende del nuevo "Serie 1" es, sin duda, su motor de gasolina, que, con 170 CV y sobrealimentación por turbo, es suave cuando se necesita y contundente cuando debe serlo. Además, sus consumos son mínimos –con una media real en nuestras pruebas de 6,2 l/100 km–, lo que le convierte en una clara alternativa

Emissiones de CO2
134 g/km
Imp. matric. 4,75 %

va a los diésel. Esta cifra de gasto no ha sido cuestión de magia, ya que el coche ofrece de serie el sistema de regeneración de energía en las frenadas, sistema de parada y arranque automáticos, y la alternativa de seleccionar el programa 'EcoPro' para reducir potencia, fuerza de la climatización..., con el fin de reducir el consumo. También sorprende por su estabilidad y comportamiento dinámico, haciendo gala de una mezcla sorprendente entre confort y deportividad, pero hay que adquirir determinadas opciones (dirección activa, programa Sport+, llantas de 17 pulgadas) no precisamente baratas. Aunque interiormente es más grande, detrás se siguen echando en falta centímetros para las piernas y sobre todo anchura.



RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★★
PRECIO:
A partir de 27.950 €

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dinámica excelente. ✓ Motor prestacional y ahorrador. ✓ Modo 'EcoPro' efectivo. Calidad. 	Estética:7 Acabado:9 Habitabilidad: 6 Maletero:7 Confort:8 Potencia:9 Cambio:6	Aceleración: ..8 Consumo:9 SEGURIDAD: Estabilidad: ..9 Suspensión: ..9 Frenos:8 Luces:9	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Espacio plazas traseras. ✓ Equipamiento de serie y precio de opciones. ✓ Cambio muy duro.
	NOTA MEDIA: 7,7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,5		

La opinión de...

AUTOPISTA

KIA RIO 1.4 CRDi

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.369 c.c.
Potencia máxima:
90 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales delanteros. Airbags laterales y de cortina. ABS+EBD. ESP. Sistema de arranque en cuesta. Anclaje Isofix. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,04 mts.
Anchura, 1,72 mts.
Altura, 1,45 mts.

MALETERO
224 litros.

CONSUMO:
Urbano, 4,3 l/100 km.
Carretera, 5 l/100 km.



COMENTARIO. Nunca el modelo "Rio" de Kia había sido tan competitivo en el segmento de los exitosos Seat "Ibiza", Renault "Clio" o Ford "Fiesta", entre otros. El nuevo "Rio", con un diseño muy actual y atractivo, como su equipamiento, donde no faltan unas vanguardistas luces diurnas de leds, faros de curvas o un dispositivo stop-star, impone elementos no comunes entre los utilitarios polivalentes. El "Rio" resulta, ante todo, un coche cómodo, por la suavidad de su suspensión y la de sus mandos. Tiene unas cotas de habitabilidad correctas para su tamaño, que con más de 4 metros se atreve a dar servicio a una familia pequeña. En todo caso, su maletero puede resultar pequeño para estos menesteres. El motor 1.4 CRDi de 90 CV de esta versión asegura una buena capacidad rutera y unos consumos muy contenidos, pero su débil bajo régimen obliga a acertar con la caja de cambios. Por cierto, dispone de 6 velocidades, lo que le permite afrontar largos viajes con buen confort acústico y economía de consumo.

Emissiones de CO2
113 g/km
Imp. matric. 0 %

nas de leds, faros de curvas o un dispositivo stop-star, impone elementos no comunes entre los utilitarios polivalentes. El "Rio" resulta, ante todo, un coche cómodo, por la suavidad de su suspensión y la de sus mandos. Tiene unas cotas de habitabilidad correctas para su tamaño, que con más de 4 metros se atreve a dar servicio a una familia pequeña. En todo caso, su maletero puede resultar pequeño para estos menesteres. El motor 1.4 CRDi de 90 CV de esta versión asegura una buena capacidad rutera y unos consumos muy contenidos, pero su débil bajo régimen obliga a acertar con la caja de cambios. Por cierto, dispone de 6 velocidades, lo que le permite afrontar largos viajes con buen confort acústico y economía de consumo.



RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★★
PRECIO:
A partir de 17.690 €

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Diseño y presentación. ✓ Equipamiento Emotion. ✓ Siete años de garantía. 	Estética:8 Acabado:7 Habitabilidad: 7,5 Maletero:6,5 Confort:7 Potencia:8 Cambio:8	Aceleración: ..7 Consumo:8 SEGURIDAD: Estabilidad: ..7 Suspensión: ..7 Frenos:7 Luces:8	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Respuesta del motor a bajo régimen. ✓ Mecánica algo ruidosa. ✓ Maletero pequeño.
	NOTA MEDIA: 7,4. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,25		

COCHE ACTUAL

MERCEDES B 180 CDI BlueEfficiency

COMENTARIO. En noviembre se puso a la venta la segunda generación del "Clase B", un coche que emplea una plataforma inédita, ya sin la estructura de doble suelo de la anterior, y que incluye hasta nuevas suspensiones: la trasera multibrazo, al estilo de la del Ford "Focus". Sigue siendo, con el "Clase A", el único Mercedes de tracción delantera y también el único para el que no se emplean motores de más de cuatro cilindros. De estos –dos diésel y dos de gasolina–, el más atractivo, a priori, es el de la versión B180 CDI. Un diésel que, si bien no resulta muy potente, promete consumos considerablemente bajos y un precio relativamente asequible respecto a otros "Clase B".



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

volumen compacto, pues respecto a la inmensa mayoría de ellos es ligeramente más bajo, al estilo de los Seat "Alhambra" o Nissan "Note". Uno de sus puntos fuertes es su accesibilidad y funcionalidad, por la altura y

Sus proporciones y dimensiones son casi de mono-

movilidad de sus asientos.



www.mercedes-benz.es

Características

- MOTOR:**
Cilindrada: 1.796 c.c.
Potencia máxima: 136 CV a 4.400 r.p.m.
- CARBURANTE:**
Gasoil.
- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**
De serie: Airbags frontales y de cadera delanteros. Airbags laterales y de cabeza delanteros y traseros. Sistema de alerta por cansancio conductor. Sistema Isofix sillitas infantiles. Entre otros.
- DIMENSIONES:**
Longitud, 4,36 mts.
Anchura, 1,78 mts.
Altura, 1,55 mts.
- MALETERO:**
486 litros.
- CONSUMO:**
Urbano, 7,2 l/100 km.
Carretera, 5,2 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★★
PRECIO:
Desde 26.100 €



- ✓ Equipamiento de serie.
- ✓ Consumo muy bajo.
- ✓ Accesibilidad y funcionalidad.

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

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

- ✓ Precio sobre la media.
- ✓ Desarrollos largos de cambio.
- ✓ Siempre con neumáticos 'Runflat'.



NOTA MEDIA: 7,6. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8

AUTOFÁCIL

NISSAN LEAF

COMENTARIO. Nissan ha iniciado la venta del "Leaf", un compacto eléctrico, con un diseño exterior atractivo y un interior futurista. Cuenta con 5 plazas –aunque es adecuado para 4 adultos–. Lo más novedoso es su motor eléctrico de 109 CV que se alimenta de una batería de ión-litio de 345 V que, según Nissan, tienen una vida media de 10 años –la garantía del "Leaf" es de 5 años–. Ofrece una autonomía de 160 kilómetros. Para recargarla, se necesitan entre 7 y 8 horas en un enchufe normal –y a un coste de 1,5 a 3,3 euros–, si bien se puede realizar una recarga rápida (30 minutos) en un enchufe trifásico. La caja de cambios es automática y solo tiene 4 posiciones. En marcha transmite



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

sensación de aplomo –pesa 1.600 kg– y seguridad. Cuenta con una suspensión firme pero no demasiado incómoda. Es cómodo y está muy bien insonorizado. Equipa un sistema desconectable que emite un pequeño sonido

al exterior para alertar de su presencia a los peatones.



www.nissan.es

Características

- MOTOR:**
Tipo: Eléctrico de 345 V.
Potencia: 109 CV.
Baterías: Ión-litio
Transmisión: Cambio automático.
- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**
Airbags frontales delanteros, laterales y de cortina. ABS. ESP. Dos anclajes Isofix. Botón Star/Stop. Entre otros.
- DIMENSIONES:**
Longitud, 4,45 mts.
Anchura, 1,77 mts.
Altura, 1,55 mts.
- MALETERO:** 330 litros.
- RECARGA:**
Enchufe convencional, 7-8 horas al 100%. Trifásico, 30 minutos.
- AUTONOMÍA:**
160 kms.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★★
PRECIO:
Desde 35.950 €



- ✓ Comodidad.
- ✓ Tecnología.
- ✓ Emisiones nulas y ahorro en carburante.

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

Aceleración: ..5
Consumo:9
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..7
Suspensión: ..7
Frenos:7
Luces:8

- ✓ Precio frente a un compacto diésel.
- ✓ Autonomía y recarga.
- ✓ Plásticos mejorables.



NOTA MEDIA: 6,1. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,25

Los neumáticos son protagonistas

LLEVARÁN ETIQUETA ECOLÓGICA

Los neumáticos fabricados después de junio de 2012 y comercializados a partir del 1 de noviembre de 2012 tendrán que llevar un adhesivo o una etiqueta -similar a la que ya utilizan los electrodomésticos- en la que se indique mediante colores (del verde al rojo) y con letras (de la



A a la G) su mayor o menor eficiencia en tres características esenciales para los neumáticos:

- Resistencia a la rodadura, que incide directamente en el ahorro de combustible y, por tanto, en la emisiones, incluidas las de CO₂.
- Agarre sobre mojado, un indicador clave en la seguridad, que ofrece información sobre la

distancia de frenado en carreteras mojadas.

- Nivel de ruido exterior. Dividido en tres categorías (visualizadas en ondas), según los decibelios, en comparación con los niveles establecidos por la UE a partir de 2016.

Su objetivo es informar al consumidor y ayudarle en la toma de decisiones a la hora de comprar.

LA NOTICIA

LA PRIMERA FOTOLINERA

Se acaba de inaugurar la primera 'fotolinera' de España, instalada en el Real Jardín Botánico Juan Carlos I, de la Universidad de Alcalá de Henares (Madrid). Esta estación está alimentada por una pérgola fotovoltaica de energía solar y cuenta con dos puestos de recarga inteligente, lo que permite que, a través del móvil, el usuario conozca su tiempo de recarga y la hora en la que puede retirar su coche.



IGLESIA RODANTE

Un sacerdote de Shelbyville, en Illinois (Estados Unidos) es de los que piensa que si el feligrés no va a la iglesia, la iglesia debe ir al feligrés. Por eso convirtió un viejo camión de bomberos de los años 40 en una capilla ambulante, en la que puede casar a las felices parejas mientras circula a 62 km/h. Es uno de los nuevos retos que han aparecido en el último Libro Guinness de los Récords.



SUSPENSO EN MANTENIMIENTO



Los resultados de la última campaña de revisión de neumáticos realizada por Michelin han sido muy preocupantes. Así, en los turismos se detectó que un 14% circula con una presión inadecuada, el 15% con al menos un neumático por debajo del límite legalmente (1,6 milímetros de profundidad) y un 19% con algún

neumático con daños. En el caso de los vehículos comerciales, la situación empeora, puesto que sus neumáticos, en un 31%, llevan mal la presión, un 17% circula con algún neumático muy desgastado y un 23% con daños en sus neumáticos. Datos que conllevan grave riesgo para su seguridad: el vehículo pierde estabilidad y adherencia, aumenta el riesgo de reventones y se incrementa la distancia de frenado.



COMPRAR CON EL MÓVIL. Utilizar el móvil, el smartphone o la tableta, para comprar un coche de ocasión es cada vez más habitual. Según AutoScout24, este año se han realizado más de 75.000 operaciones a través de ellos. Se puede buscar coche en cualquier lugar, recibir alertas con nuevas ofertas, guardar favoritos...

EURONCAP, MÁS DURO. Tener 5 estrellas en las pruebas de EuroNCAP será más difícil a partir de 2012, porque será necesario alcanzar el 60% de los puntos en el apartado de protección de peatones para obtenerlas. Es el área en la que se logran peores resultados.

DESGUACES, NUEVA WEB. Los Centros Autorizados de Tratamiento (CTAs) -antes desguaces- han mejorado el sistema de búsqueda en su web, incluyendo nuevos mapas que permiten conocer la ubicación exacta de cada instalación. www.sigrauto.com

EL DATO

EL USO DE LUCES DIURNAS EN ESTAS FECHAS INVERNALES DE BAJA LUMINOSIDAD, PUEDE REDUCIR LA ACCIDENTALIDAD EN UN 5% EN CARRETERAS Y HASTA UN 8% EN EL ENTORNO URBANO

HELLA (fabricante de componentes luminicos)



CARGADOR UNIVERSAL

Audi, BMW, Daimler, Ford, General Motors, Porsche y Volkswagen han acordado un sistema común de carga rápida de coches eléctricos, válido para Europa y Estados Unidos. Este cargador reúne en un solo enchufe todas las posibilidades de entrada/conector existentes en el mercado.

COCHES DE ALTURA

Ford ha rediseñado el "Focus" y su reto ha sido conseguir que un coche de tamaño reducido sea cómodo en un mundo en el que las personas son cada vez más altas y pesan más. Según estudios científicos, en los últimos 150 años, la altura media en áreas industrializadas ha aumentado 10 centímetros. Los datos se han obtenido por escaneo en 3D de individuos de todas las edades y razas. Aseguran que más del 97% de los adultos del mundo puede sentarse de manera cómoda en su renovado modelo.



JAGUAR CINCUENTÓN. El Jaguar "Type-E", el superdeportivo de lujo, ha cumplido 50 años. Fue presentado en 1961 y pronto se convirtió en el modelo de culto de los años 60, del que se vendieron más de 70.000 unidades. Por su perfección estética ha conseguido un espacio permanente en el Museo de Arte Moderno de Nueva York. Un maduro muy interesante.

ESP OBLIGATORIO

Desde el pasado 1 de noviembre, en la UE es obligatorio que todos los turismos y vehículos industriales ligeros nuevos equipen de serie el sistema de control de estabilidad, más conocido como ESP. No obstante, la obligatoriedad no afecta a los modelos homologados antes de esa fecha. A partir del 31 de octubre de 2014, el ESP será obligatorio en todos los vehículos nuevos sin ninguna excepción. Bosch fue el fabricante que primero lo comercializó en 1995. Hoy se estima que el 68% de los vehículos europeos nuevos lo equipan. El ESP evita hasta el 80% de los accidentes por derrape y, junto con el cinturón de seguridad, se ha convertido en el sistema de seguridad más importante.

LA NOVEDAD

EL MII FRENA SOLO

Este es el último Seat, el pequeño "Mii". Inicia su comercialización con motores de gasolina de 1 litro de 60 y 75 CV. Destaca en su equipamiento el 'Asistente de Frenada en Ciudad', que avisa al conductor en caso de colisión inminente si se circula a menos de 30 km/h y frena si no se reacciona. La versión Ecomotive incorpora sistema Start/Stop, que permite un consumo de 4,2 litros. Desde 8.690 euros.

www.seat.es



SUPERVENTAS OCTUBRE 2011

1		2.810	↔
2		2.648	↑
3		2.307	↔
4		1.746	↑
5		1.713	↑
6		1.665	↑
7		1.521	↓
8		1.325	↑
9		1.206	↑
10		1.178	↓

LOS FABRICANTES

	VOLKSWAGEN	5.826
	SEAT	5.469
	RENAULT	5.102
	CITROËN	4.521
	FORD	4.444
	PEUGEOT	4.027
	OPEL	3.592
	TOYOTA	2.801
	AUDI	2.671
	NISSAN	2.477

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

↑ ↓ ↔ Variaciones respecto al mes anterior

Pablo Alborán se ha convertido en uno de los fenómenos musicales de 2011. Su voz, una guitarra y la canción "Solamente tú" le sirvieron para darse a conocer en la Red. La industria discográfica le fichó y, a principios de año, lanzó su primer disco, todo un éxito de ventas. En la carretera también camina firme: le parece bien el límite de 120; que si se bebe, no se conduzca; pregona el conductor alternativo, el uso del cinturón... y hasta cree que, si fuéramos maduros, no necesitaríamos el permiso por puntos.

“Mis amigos, si beben, no conducen”

Emmanuel ZOCO

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Doce meses después de darse a conocer en Internet, Pablo Alborán, el cantautor malagueño de 22 años, ha recorrido toda España con sus conciertos, tiene tras de sí una legión de fans, ha logrado tres nominaciones a los premios Grammy latinos y publica nuevo álbum, "Pablo Alborán en acústico". Una carrera que acaba de arrancar y que afronta con la misma prudencia que muestra al volante.

- ¿Qué opinas de los límites de velocidad?

- Los 120 km/h me parecen adecuados. Toda precaución es poca para evitar un accidente. No soy especialmente un apasionado de la velocidad. Tuve un sustillo en una rotonda: estaba lloviendo, iba yo un poco rápido, se me fue el coche... Al final no pasó nada, pero el miedo se me quedó dentro. Son avisos que la vida y la carretera te dan para que no hagas el gamberro.

- Cuando sales de fiesta con tus amigos, ¿suelen turnarse como conductores alternativos?

- Sí. Mis amigos, si beben, no conducen; se lo toman muy en serio. Lo veo también con nuestro conductor en los conciertos. Cada vez, la gente se va concienciando más. Creemos que podemos, que con una copa controlas y no es así. Hay sentidos que se nos escapan

muchas veces cuando estamos conduciendo sin estar borrachos; imagínate si has bebido o si has tomado algún medicamento que te da sueño o altera los nervios. Hasta que no tienes un susto, no te das cuenta del peligro.

- Entonces, ¿qué importancia tiene respetar las medidas de seguridad como el cinturón?

- Toda. Recuerdo que, de peque-

“Cualquier distracción influye mucho. Yo uso el manos libres, pero el GPS, no, aunque creo que es igual de peligroso”

“Con 16 años sufrí un accidente de lo más tonto y ridículo. Cualquier desliz puede acabar en tragedia. No me hacen falta más avisos para tomar nota”

ño, muy poca gente usaba el cinturón, pero desde que es obligatorio hemos interiorizado su necesidad. Yo lo he hecho de una manera casi obsesiva, sobre todo, ahora que

tengo sobrinitas pequeñas y estoy acostumbrado a estar pendiente de ellas y ver que van bien.

- ¿Y la de no hablar por teléfono?

- Cualquier distracción influye mucho. Yo uso el manos libres, pero el GPS, no; aunque esté incluido en el coche y tenga incorporado el sistema de voz, creo que es igual de peligroso, lo he vivido con algún familiar que quería poner alguna dirección y ha terminado pegando algún volantazo.

- El permiso por puntos ha logrado reducir la siniestralidad, ¿qué te parece?

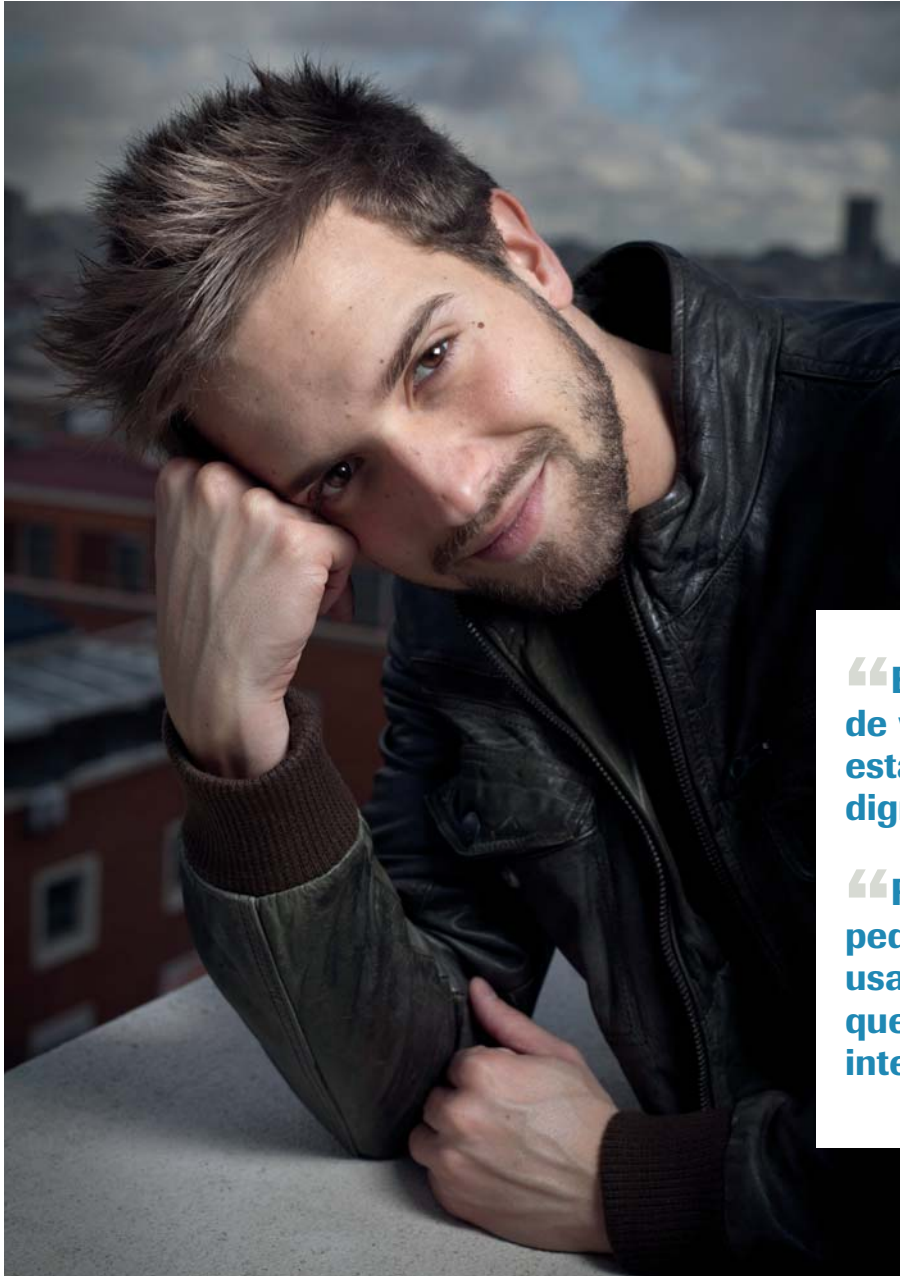
- Me recuerda al colegio por lo que tiene de castigo. Si fuéramos tan maduros como parecemos, no nos haría falta un sistema como este. Cuando conducimos se nos olvidan muchas cosas, no te das cuenta de que están en juego tu vida y la de los demás, de que puedes matar a alguien y sin querer convertirte en asesino.

- ¿Te gustan las motos?

- No, nunca me han 'tirado' y, como a mis padres tampoco les gustan, no tuve moto. Además, con 16 años sufrí un accidente de lo más tonto y ridículo con la moto de un amigo: iba de paquete con una amiga que quería aprender y nos caímos en una cuestecilla a dos por hora. Me rompí el tobillo, me hice una fisura en la rótula, me dieron puntos en la pierna, y me dio tanta vergüenza que se lo oculté a mis padres durante tres meses y les dije que me había atropellado un coche. Si llegamos a ir más rápido, me habría



“Mi nuevo trabajo es una manera de volver a los vídeos de youtube en los que la gente me conoció con una guitarra a solas”



hacemos en la vida está hecho con amor o relacionado con él... Actuamos por amor al arte, a nuestro trabajo, con cariño... Este disco tiene mucha ilusión.

- **¿Qué van a encontrar sus seguidores en el nuevo trabajo?**

- Mi nuevo trabajo es una manera de volver a los vídeos de youtube en los que la gente me conoció con una guitarra a solas. Hemos incluido tres temas inéditos, y colaboraciones con Diana Navarro y la cantante portuguesa Carminho, y hemos llevado las canciones a un lado más intimista, con una banda acústica, con instrumentos más americanos como la guitarra de country, el che-

“El éxito real es que dentro de veinte años pueda seguir estando aquí, viviendo dignamente de la música”

“Recuerdo que, de pequeño, muy poca gente usaba el cinturón, pero desde que es obligatorio hemos interiorizado su necesidad”

podido quedar sin pierna... Con el coche pasa lo mismo: cualquier desliz puede acabar en tragedia. No me hacen falta más avisos para tomar nota.

- **¿Desde cuándo conduces?**

- Desde hace tres años. Tenía muchas ganas de conducir desde pequeño; mi padre me dejaba al volante con el coche apagado. Me gusta mucho la Fórmula 1 y, por supuesto, conducir: ir solo en el coche con la música alta y hacer kilómetros y kilómetros; viajar viendo un paisaje... Lo he hecho con mi familia desde siempre, y le he cogido el gusto... pero soy muy precavido. No me gusta correr.

- **¿Qué música recomendarías para**

conducir?

- Lo que tengo en mi coche ahora mismo: Zoe, Bunbury, Jorge Drexler, Macaco, Amaral... ¡No voy a recomendar la mía! (ríe).

- **¿Cómo afrontas convertirte en superventas con tu primer trabajo?**

- El éxito real es que dentro de veinte años pueda seguir estando aquí, viviendo dignamente de la música. Lo que me está pasando es fruto de mucha suerte, y del trabajo, y lo estoy viviendo con mucha ilusión y muy feliz.

- **¿Por qué casi todas las canciones que escribes son de amor?**

- Porque me inspira mucho. Salvo dos temas, el resto tiene que ver con el amor. Al fin y al cabo todo lo que

lo... Es más personal.

- **Has vivido las dos caras de Internet: lanzarte al mercado gracias a él y has sufrido el pirateo de su último trabajo pocos días antes de salir...**

- Sí, son las ventajas e inconvenientes. Es un medio de promoción bestial, una manera de estar en contacto con la gente que ha creído en mí, un modo de aprender con la cantidad de información que hay disponible... Pero eso convive con la descarga ilegal, la piratería. Es una cuestión de desconocimiento. La gente no sabe que detrás hay mucho trabajo, esfuerzo, un equipo, mucho tiempo, mucho dinero invertido. No tengo la solución. Supongo que hay que encontrar la manera de conseguir el compromiso entre la industria y el público que es, al final, el que te hace estar donde estas. ♦



ROPA PARA LA MOTO

Después de buscar y buscar, tras mucho rato intentando averiguar una información sobre la normativa vigente relacionada con la ropa para circular en moto, desisto. La DGT no ofrece (o no encuentro) ninguna página de contacto, ningún correo, ningún buscador de documentación legal, etc. Y me permito escribirle porque nadie me ha sabido sacar de la duda, muy sencilla. ¿Se puede circular en moto en manga corta? ¿Dónde puedo encontrar lo legislado sobre ello?

P.D.: Transmita una sugerencia a la DGT: una base de datos con toda la normativa de circulación para que cualquier usuario pueda consultar estas cosas. O una dirección de correo en la que plantear dudas.

José L. Nieto.

● **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación no contem-



pla ningún tipo de prohibición o restricción en relación con la posibilidad de conducir una motocicleta en manga corta, por lo que dicha conducta no constituye un hecho denunciante. No obstante, por su eficacia, se considera muy aconsejable utilizar ropa adecuada específicamente diseñada y confeccionada para la protección corporal del motorista en caso de accidente.

Por otra parte, la DGT dispone de una página web (www.dgt.es) en la que se ha dispuesto un enlace ("normas y legislación") que permite consultar la normativa vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y ofrece respuestas a las preguntas que con más frecuencia se formulan en esta materia.

Nota de la Redacción: Le aconsejamos que visite en nuestra web (www.dgt.es/revista/archivos/pdf/num202-2010-equipamientosmotos.pdf) el reportaje que realizamos sobre qué vestimentas deberían llevar los motoristas para ir más seguros y qué lesiones evitan.

FAMOSOS Y EJEMPLO

Paul Alan PUTNAM



Hace unos meses tuve que dejar al señor Coronado cruzar la calzada en la calle José Abascal, en Madrid. Cruzó por el medio de la calzada. El semáforo estaba a pocos metros. ¿lo hace habitualmente? No lo sé. No lo digo por este caso, pero a mí

no me dan clases de urbanidad los famosos. Repito, no lo digo por este caso.

Fernando González.

CARRILES Y MANIOBRAS

En una autovía, cuesta arriba, con dos carriles y uno de arrastre (carril reservado para el tráfico en función de su velocidad) señalizado con línea longitudinal más gruesa que las normales e interrupciones más cortas, ¿es obligatorio para un turismo, marchando a la velocidad máxima autorizada, circular por el carril de arrastre o por lo contrario puede ir por el carril del centro, dejando el de la izquierda libre para los posibles adelantamientos?

Joaquín Ramírez Amado.

● **Respuesta:** La utilización de los carriles en función de la velocidad y de los reservados a determinados vehículos y a ciertas maniobras se ajustará a lo que indiquen las señales correspondientes reguladas en el RD 1428/2003, de 21 de noviembre, que aprueba el Reglamento General de Circulación, como establece su artículo 35.1. En ausencia de señales, habrá que cumplir la norma general prevista en el artículo 31 del citado reglamento, según la cual, fuera de poblado, en las calzadas con más de un carril reservado para su sentido de marcha, circulará normalmente por el situado más a su derecha, si bien podrá utilizar el resto de los de dicho sentido cuando las circunstan-

cias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga.

FOTOS Y RENOVACIÓN

Mi madre ha ido a renovar el carné al colegio oficial de médicos de Burgos, donde residimos. Llevaba unas fotos que le había hecho la semana anterior un fotógrafo y que cumplían con las normas de tamaño, color de fondo, etc. La sorpresa ha sido cuando le han dicho que no le servían, que se las tenían que hacer ellos con el ordenador porque así era la norma, y que si quería usar las otras, debía ir ella a Tráfico.

¿Qué normativa es esa? No consigo encontrarla y en la web de la DGT nada

Acuse de Recibo /

Limpia-retrovisores

Quisiera dar un 'toque' a los fabricantes de vehículos. ¿Sería posible que alguien inventara, si es que no lo está, un retrovisor que permita una correcta visibilidad en tiempo de lluvia? Si se han inventado limpiafaros, ¿por qué no limpia-retrovisores? Ya sé que el cristal de la ventanilla también estará lleno de gotas de

agua, pero si sumamos las de la ventanilla y las del retrovisor... Esto ayudaría mucho a la hora de estacionar, ya que, aunque bajes el cristal de la ventana, siempre quedan las dichas gotas de los retrovisores que impiden una buena visibilidad.

Josefa Soler Sarrá

pone sobre la obligación de hacer las fotos en los Centros de Reconocimiento.

Mabel Rosales.
Burgos.

● **Respuesta:** El Reglamento de Centros de Reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores (RD 170/2010, de 19 de febrero) establece (art. 2) que "cuando lo solicite el interesado, el centro podrá gestionar en su nombre, ante la jefatura provincial de Tráfico, la prórroga de vigencia de los permisos o licencias de conducción, para lo que deberán aportar los documentos que a tales efectos se requieran".

Cuando esta gestión se realice por medios electrónicos, se ajustará al protocolo informático establecido a tal efecto. Asimismo, el centro está obligado (art. 15.2) a comunicar al Registro de Conductores e Infractores, por medios electrónicos y de forma inmediata, el resultado del informe. La comunicación electrónica deberá contener, en todo caso, los datos del solicitante y una fotografía.

Por todo ello, si el interesado quiere usar sus propias fotos debe acudir a la jefatura provincial de Tráfico, y solicitar la prórroga de su permiso, pudiendo aportar en su momento las fotos.



Paul Alan PUTNAM

da mano y tenerlo instalado, por usarlo una vez al año, etc.) y nunca arrastrarán un remolque, mientras el resto nos exponemos a los daños que estos producen y a ser, además, sancionados por el deterioro de la matrícula. Espero que tomen conciencia del problema y se busque una solución.

Fernando Guerrero Barrio.
Cornellá (Barcelona).

NO SEÑALIZAR LOS RADARES

Soy firme defensor de los radares de tráfico y considero que han contribuido a mejorar la seguridad vial. Pero ya va siendo hora de eliminar su señalización, pues perjudica a quienes usamos el control de velocidad y encontramos con que vehículos que acaban de adelantarnos a altas velocidades frenan de golpe al ver la señal. En mi opinión, se debería conducir como si el 100% del trayecto estuviese controlado por radar.

Félix Blanco Francisco.
Ourense.

SANCIÓN EN EL EXTRANJERO

Un ciudadano español, estando de vacaciones en Portugal, dió positivo en un control de alcoholemia, por lo que le sancionaron con tres meses de retirada de carné. ¿Esa retirada se aplica también en España? Y, si es así, ¿empezaría en el mismo momento que en Portugal o cuando se lo comunicaran las autoridades de España?

Julio Granados Alcántara.
Córdoba.

● **Respuesta:** No existe en estos momentos normativa en vigor, tratado o convenio internacional que permita a la DGT ejecutar sanciones pecuniarias o de privación del derecho a conducir vehículos a motor que hayan sido impuestas por las autoridades portuguesas.

● **Nota de la Redacción:** La Unión Europea dio recientemente luz verde a una Directiva que permitirá cobrar las multas a los ciudadanos europeos que cometan infracciones de tráfico en países distintos al suyo (ver "Tráfico y Seguridad Vial" nº 210). Es-

ta Directiva podría entrar en vigor en 2013 y habría dos años para adaptarla a las legislaciones nacionales.

QUITAR LA SEÑAL S-24

Como en la web de la DGT no hay un apartado ni dirección de correo electrónico para sugerencias, me permito enviársela por si considera conveniente trasladarla a quien corresponda.

Propongo eliminar la señal S-24, "Fin de obligación de alumbrado de corto alcance (cruce)". Está demostrado que llevar el alumbrado de corto alcance encendido, incluso de día, mejora la seguridad vial, al hacer más visibles a los vehículos. Por ello, la inexistencia de esta señal a la salida de los túneles—donde suele instalarse—no tiene ningún efecto negativo y sí positivos, como la mejora de la seguridad vial y el ahorro económico al no deber colocarlas.

Nicolás Martín Sánchez.
Alcobendas (Madrid).



VALIDEZ DEL AM

Desde 2005 tengo la licencia de ciclomotor (LCC), hoy llamado permiso AM; en 2008 obtuve el permiso A y este año he sacado el C y CE. Cuando me llegó el nuevo carné, en el que ya figura el permiso AM, veo que está sin marcar; es decir, como si no lo tuviera.

Paul Alan PUTNAM



En la jefatura provincial me dicen "¡Qué más te da! Tranquilo, que puedes conducir ciclomotores". Era ya lo que me faltaba, que no pudiera conducir un ciclomotor... Gastas dinero en sacar los permisos y ni los marcan en la tarjeta... ¿Qué hago para que aparezca marcado? ¿Lo vuelvo a sacar?

Manuel Rojo Prieto.
Canales de Cabrales. Asturias.

● **Respuesta:** La normativa vigente en 2005 y 2008 (RD 772/1997) cuando obtuvo su permiso de conducción de la clase A establecía (art. 13) que la licencia de conducción, cualquiera que fuera su clase, perdería la validez cuando su titular obtuviera per-



BOLA DE REMOLQUE

Tras muchos años como suscriptor de la revista, quiero agradecerles el buen trabajo que realizan cada día con sus estudios y consejos para los conductores.

Desde hace mucho me preocupan los soportes de arrastre de remolques instalados en los vehículos. Estos, cuando no llevan el remolque, deterioran las matrículas o parachoques de los coches cuando aparcan en línea. Según el Código, está prohibido que se sobrepasen las medidas exteriores del vehículo. ¿Por qué no se prohíbe circular con este soporte si no se lleva remolque? Hay vehículos que lo llevan por diferentes motivos (quien lo pone por 'fardar' o asegurarse que nadie se acerque demasiado, por ser de segun-



¿Derecha, izquierda o centro?



Comparto con nuestras instituciones el ánimo de promover el uso de la bici para el desplazamiento diario al trabajo, y los trayectos a pie siempre que sea posible.

La estación de Metro de La Fortuna es la más próxima a la entrada del Aeropuerto Civil de Cuatro Vientos (Madrid); solo hay que caminar diez o quince minutos. Pero al peatón le surge la duda de si será mejor caminar por la orilla izquierda o la derecha. A la vista de la foto, la opción menos

arriesgada parece ser ¡por el centro de la calzada!

Sugiero dotar a esta carretera, entre Madrid y La Fortuna-Leganés, de aceras y/o carril-bici o, al menos, habilitar los exiguos arcones, limpiando la vegetación que invade la calzada. El tránsito de peatones y ciclistas por esta vía resulta extremadamente peligroso.

Manuel Parra Benito.
Madrid.

miso de la clase B, y la que autoriza a conducir ciclomotores o coches de minusválidos, cuando su titular obtuviera el de la clase A1 o A. La licencia debe ser entregada por el titular en la jefatura provincial de Tráfico que expida el permiso en el momento de la entrega de éste.

Por ello, desde que obtuvo el permiso B (2005) y, en 2008, el A1 y A, la licencia perdió su validez, por lo cual no figura en su permiso.

PARAR SOBRE MARCA EN ZIG-ZAG

Me gustaría puntualizar que la marca amarilla longitudinal discontinua y la marca en zig-zag no son iguales, como parece darse a entender en el recuadro “¿Conoces las señales de tráfico?” (nº 210, pag. 51). En ambas, el estacionamiento está prohibido, pero en la marca en zig-zag la parada está reservada a un determinado tipo de usuario (autobuses, prioritarios, de mercancías...), no pudiendo sobre esta parar un turismo o una moto, mientras la línea longitudinal discontinua permite la parada a todos los usuarios.

Baldomero Jurado Barrientos.

- **Respuesta:** Según el Reglamento General de Circulación (art. 171), una marca vial amarilla en forma de zig-zag prohíbe el estacionamiento a todo tipo de vehículos “por estar reservado para algún uso especial que no implique larga permanencia”. El texto establece que este tipo de marca “generalmente se utilizará en zo-



nas de parada de autobuses o destinadas a la carga y descarga de vehículos”, de forma que permite la parada a todos los vehículos, con prioridad para autobuses y transportes de mercancías. ♦

OTRO CONTROL DE ALCOHOL

Sugiero implantar por ley el control de alcoholemia en los aparcamientos públicos de España. Así, cuando alguien vaya a retirar su vehículo y diera positivo en la prueba, no se le entregaría la llave del vehículo.

Así evitaríamos su circulación en estado de embriaguez por calles y carreteras. Esto funciona en varios países ya y se ha logrado reducir bastante los accidentes por ese motivo.

L. Noé Talkowski
Madrid.



Paul Alan PUTNAM

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

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

Carta del médico /

Retinosis y capacidad para conducir

Tengo un hijo que tiene retinosis pigmentaria y le afecta a la visión periférica. ¿Puede acceder a sacarse el carné de conducir?

Vicente Bravo Montero.

- **Respuesta:** La Retinosis Pigmentaria es una enfermedad de componente hereditario en la que, básicamente, se alteran los fotorreceptores de la retina y se deteriora progresivamente la visión. Muchos pacientes se ven abocados a la ceguera en edades tempranas de la vida. Inicialmente, se alteran los fotorreceptores responsables de la visión periférica (campo de visión) y de la visión nocturna, aunque más tarde suelen afectarse también los fotorreceptores responsables de la agudeza visual.

Por este motivo, la enfermedad afecta de modo severo a la capacidad de conducción, haciendo normalmente imposible la misma en el transcurso del tiempo.

No obstante, como la enfermedad tiene generalmente una larga evolución, en etapas muy incipientes y durante un tiempo concreto, podría ser posible mantener la capacidad para conducir el vehículo particular. Será el oftalmólogo del centro de reconocimiento de conductores el que dictamine cuál es el campo visual y la agudeza visual, tanto en condiciones de luminosidad normal, como de menor luminosidad (visión mesópica). En función de estas capacidades, y a tenor de los criterios existentes en el Anexo IV del Reglamento General de Conductores, se establecerá si es posible la conducción o no. En todo caso, si fuera posible en estadios iniciales la conducción, habría que incluir una revisión del período de vigencia (por ejemplo, revisión a los seis meses o al año), y la prohibición de conducción después de la puesta del sol y antes del amanecer, incluyendo en el permiso de conducción los códigos europeos correspondientes a estas restricciones.

Usuarios vulnerables: peatones, ciclistas y motoristas

Cerca del 46% de los muertos en colisiones de tráfico son usuarios vulnerables de las vías públicas: peatones, ciclistas y motociclistas. Un monográfico de la revista "Accident Analysis and Prevention" analiza con detalle un colectivo de usuarios y los cambios que el tráfico y el urbanismo y hasta el diseño de los vehículos deben experimentar.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE
Dirección General de Tráfico

F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ
Universidad de Valladolid

Anivel mundial, las lesiones y muertes por colisiones de tráfico (accidentes) están disminuyendo, aunque las cifras sean aún inaceptablemente altas, en especial en los países en vías de desarrollo. El monográfico de la revista "Accident Analysis and Prevention" (2011; vol. 44, nº 1, enero de 2012 –anticipado dos meses–), analiza con detalle un colectivo de usuarios de las vías públicas muy importante y especialmente vulnerable: peatones, ciclistas y motociclistas. Y lo son ya que su implicación en una colisión de tráfico suele tener una alta lesividad y mortalidad. De hecho, a nivel mundial, se estima que cerca del 46% de los muertos en colisiones de tráfico son usuarios vulnerables (VRU en inglés, vulnerable road users).

Esta sección se ha centrado a menudo en el conductor y su coche, como si fuesen los 'reyes' de calles y carreteras, y ha olvidado que todos somos peatones, y que también son nuestras calles y carreteras. Las bicicletas comienzan

"EN EL MEDIO URBANO, CERCA DEL 90% DE LAS MUERTES IMPLICAN A USUARIOS VULNERABLES"

a 'inundar' las vías y demandan su sitio. ¡Y qué decir de las motos y sus conductores, que proliferan cada vez más, en especial en los países del norte de Europa, debido al buen tiempo! Así, a nivel internacional, se ha llamado la atención del incremento de mortalidad en motos en los países del norte y sur debido a su mayor uso.

En los últimos años, el descenso, aún insuficiente, de la accidentalidad por tráfico se debe en gran medida al progreso en tres áreas: 1) mejora de la seguridad de los ocupantes del vehículo, 2) mejora en las infraestructuras y construcción de vías más seguras, y 3) desarrollo de políticas de seguridad y salud vial y el cambio de actitud de la población general y de los conductores.

El monográfico de "Accident Analysis and Prevention" evidencia un perfil diferente de las lesiones por tráfico en los países desarrollados y de bajo desarrollo. Y la tendencia en los países más desarrollados y organismos internacionales de mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables (en especial, peatones) y favorecer su movilidad (en especial, los peatones mayores).

La mayor lesividad y mortalidad de las colisiones de tráfico en los usuarios de las vías se produce en especial en el medio urbano (cerca del 90% de las muertes implican a usuarios vulnerables y sólo 10% a conductores). Esto implica cambios drásticos en el diseño y planificación de las ciudades y en cómo se circulará por ellas, predominando la movilidad y seguridad de personas-peatones frente a coches-conductores. Y un cambio más drástico en los conductores, que deben darse cuenta de que las vías no son suyas y que viajan en máquinas que, mal utilizadas, pueden herir y matar. Además, el diseño de los coches deberá tener en cuenta a los otros usuarios y no solo a los ocupantes. Ya se ha alertado de lo agresivo de cierto tipo de vehículos con los usuarios vulnerables.

Además, políticos y gestores, antes de 'inventar' soluciones, deben utilizar el conocimiento y evidencias científicas existentes en el diseño de las actuaciones para mejorar la movilidad de personas y usuarios de las vías, y reducir la lesividad y mortalidad por colisiones de tráfico. En todo caso, es una tarea todos. Todos somos peatones. ♦





Teléfonos

EMERGENCIAS

112 Toda España **011** 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/sigrau.htm>

Septiembre y octubre 2011

Matriculaciones

	Turismos	114.692
	Motocicletas	21.731
	Furgones y camiones	20.107

Última matrícula
(15/11/11)



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 suscribirse a “Tráfico y Seguridad Vial”

Existen varias posibilidades para suscribirse a la revista “Tráfico y Seguridad Vial”.

Quiero la revista en papel:

● Entre usted en la página web de la revista (www.dgt.es/revista) y en el apartado “Suscripciones” debe elegir la posibilidad de suscribirse en papel. Tras pulsar aparece un formulario que puede enviar on-line o los teléfonos a los que puede llamar para hacerlo vía telefónica (91 339 62 75) o por fax (91 339 63 69). El coste en 2011 es de 8,25 euros/año (seis números).

Quiero la revista en Internet:

- La versión electrónica está disponible en la página web tanto en formato interactivo, con contenidos adicionales, como en pdf, para descargarla y leerla en su ordenador.
- Si lo desea, existe la posibilidad de suscribirse al aviso digital (Newsletter) de que la revista ha salido. Basta con rellenar el formulario y, en cuanto salga la revista, recibirá un e-mail con los principales contenidos y enlaces a la versión web de “Tráfico y Seguridad Vial”.

www.dgt.es/revista

Uno de cada tres muertos por accidente laboral sucede en un accidente de tráfico



Si en el trabajo te proteges, hazlo también cada día en los trayectos de ida y vuelta:

- Porque cada día las circunstancias del tráfico cambian, evita los trayectos rutinarios, evitarás distracciones.
- Usa el “manos libres” sólo para dar y recibir mensajes breves, nunca para conversaciones largas.
- Concéntrate en la conducción, evita distracciones.
- Ir con prisas no ayuda, sal con tiempo.

La seguridad en el trabajo comienza al salir de casa.

Lo que queremos es que llegues



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DEL INTERIOR



Dirección General de Tráfico