



EL 11% DE LOS CONDUCTORES
DIERON POSITIVO

Las drogas, bajo control

YA SE HACEN PRUEBAS PARA
DETECTOR SU CONSUMO

● VÍCTIMAS: EL
DOLOR PSICOLÓGICO,
MÁS DURADERO
QUE EL FÍSICO

● LA CRISIS
CAMBIA LOS
HÁBITOS DE LOS
CONDUCTORES



Hacemos cuentas
de los "otros"
gastos del tráfico

10 años de conductor
alternativo: lo practica
el 70% de los jóvenes

¿Hay que prohibir
fumar en los coches
donde van niños?

Balance 2011: por primera vez, menos de 1.500 muertos

ASÍ LO VÍ



1 UN PRIMER ADELANTAMIENTO. En la primera foto, un turismo está finalizando un adelantamiento a un camión en una zona permitida.



2 LLEGANDO AL PROHIBIDO. Un segundo turismo trata de adelantar al camión cuando está llegando a una señal de prohibido adelantar en una curva.



3 IGNORA LA SEÑAL. A pesar de que está en su campo de visión, el conductor ignora la señal y en plena curva se mantiene en la izquierda.



4 EN PLENA CURVA. A pesar de la curva y de la falta de visibilidad, el conductor del turismo se empecina en el adelantamiento.



5 LA RAZÓN DEL PROHIBIDO. La falta de visibilidad –el propio camión tapa la visión– es la razón por la que está prohibido adelantar...



6 PELIGRO DE CHOQUE. En esta ocasión, un vehículo que circula en dirección contraria casi choca frontalmente con el turismo que adelanta...



7 CASI, CASI. Volviendo precipitadamente a la derecha, logra salvar la situación y evitar una tragedia para los tres vehículos.



8 POR SUERTE. Se ha salvado del peligro, pero esta ‘locura’ deja bien claro que detrás de toda prohibición, aunque no sea evidente, hay una razón.

"La seguridad comienza al salir de casa"

Es el eslogan de la campaña informativa de la DGT el pasado enero, para trasladar a los conductores un mensaje de prudencia ante el riesgo de sufrir un accidente laboral al ir o volver del trabajo. Una de cada tres muertes por accidente laboral, sucede en un siniestro de tráfico, "*de casa al trabajo y del trabajo a casa*", como repiten los mensajes. Por ello, la DGT aconseja no utilizar los trayectos rutinarios, para evitar la monotonía; usar el manos libres solo para conversaciones cortas, evitar las distracciones y no ir con prisa.



Paul Alan PUTNAM

Lorenzo va a la autoescuela

"Aunque suene a broma, acabo de aprobar la teórica del examen de moto". Con esta frase, el campeón del mundo 2010 de Moto GP, Jorge Lorenzo, sorprendió a sus seguidores en Twitter. *"No ha sido tan duro como pensaba".* Asegura que le gustaría ir en moto de forma diferente a como lo hace en competición: *"Pasear más tranquilo, sin tener que correr, y pienso comprarme una moto para ir despacio; para ir deprisa ya tengo los circuitos".*



2.534 positivos en alcohol

En la última campaña de la DGT durante la semana previa a Navidad, se realizaron 215.515 pruebas de alcoholemia, en las que 2.534 conductores (1,2%) dieron positivo y fueron sancionados. De forma paralela, se detectaron 63 casos positivos al consumo de drogas. Para el apoyo de la campaña en televisión se recobró el "Si bebes, no conduzcas", de Stevie Wonder en 1985, y participaron voluntarios de ASPAYM, para mostrar con su presencia las consecuencias y las secuelas de los actos imprudentes.



Paul Alan PUTNAM

María Seguí, nueva directora general de Tráfico

María Seguí es, desde el pasado día 3 de febrero, la nueva directora general de Tráfico, en sustitución de Pere Navarro. Es la segunda mujer que se pone al frente de la DGT, tras Rosa de Lima Manzano. Tiene un extenso currículum en el campo de la medicina y la investigación, muy especialmente en temas relacionados con la seguridad vial y la prevención. María Seguí es licenciada en Medicina, máster en Salud Pública por la Universidad de Barcelona y doctora en Prevención de Accidentes por la Universidad de Harvard. Su tesis doctoral trató sobre las implicaciones derivadas de la decisión del Congreso norteamericano de implantar airbags en la flota de vehículos de pasajeros. Ha sido subdirectora del Centro de Prevención de Lesiones de la Universidad de Harvard e investigadora en la Universidad John Hopkins, representante de Sanidad en los foros de la Dirección General de Salud Pública de la UE sobre prevención de lesiones. También ha ejercido como profesora de Medicina Preventiva y Salud Pública en la Universidad de Navarra y, desde el pasado junio, era la directora general de Salud Pública de Castilla-La Mancha.

Paul Alan PUTNAM



"La prevención es un reto"

En su toma de posesión, el Ministro del Interior, Jorge Fernández, resaltó la labor del anterior responsable de Tráfico y recalcó la preparación de la nueva directora, asegurando que, en la nueva etapa de la DGT, *"la prevención es un reto"*. Dijo que la prioridad es seguir rebajando la cifra de muertos y heridos, mejorar la movilidad, seguir los pasos de países líderes en baja siniestralidad, como Australia o Suecia, y *"tender la mano"* a los países latinoamericanos. María Seguí recalcó la importancia de los medios para que la sociedad sea consciente del *"gravísimo problema"* de la siniestralidad y señaló que pondrá el acento *"en la prevención y la atención a las personas heridas de gravedad"*.

Constituida la Comisión de Seguridad Vial

El pasado 18 de enero se constituyó la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados. Como nuevo presidente se eligió a Pere Macias, de CiU, quien se ha marcado dos retos: continuar la labor iniciada por sus predecesores y ampliar los cometidos de la Comisión a la temática de la movilidad sostenible.

Crisis: las dos formas de ver las cosas...

Ia crisis está cambiando muchas cosas en nuestra vida. Vamos menos a los restaurantes, los dobles de cerveza son ahora cañas, el vino es por copas, comemos menos cuando salimos, han renacido las medias raciones, buscamos desesperadamente las marcas blancas cuando antes se despreciaban... Está bien para nuestra economía doméstica, incluso para la dieta, y lógicamente para una conducción más responsable, sin alcohol, y lo mismo ocurre con muchas cosas relacionadas con el mundo del automóvil...

Además de lo consabido, no compramos coches, un reciente estudio que publicamos en este número dice que la situación actual ha cambiado muchos hábitos: usamos más el transporte público, nos esmeramos en conducir de forma más eficiente, pisamos menos el acelerador para ahorrar combustible, cambiamos de compañía de seguro para abaratar la factura, incluso somos más prudentes para evitar sanciones....

Perfecto. Pero también podemos mirar al otro lado de la calle. Por ejemplo, algún empresario, pensará: si dejan de usar los coches, no compraran nuevos. Los fabricantes y las autoridades se preocuparán por el envejecimiento del parque de automóviles, lo que no es bueno para la



Jesús SORIA

Director

Usamos menos los coches, pero los fabricantes se quejan de no vender nuevos... Cambiamos de seguro para ahorrar y las compañías dicen que esto dispara las guerras de precios...



10 años de "alternativos"

Se acaban de cumplir 10 años del llamado "conductor alternativo", alguien no bebe cuando va en grupo para ser el encargado de hacer de "taxista" en el regreso, y todos nos debemos felicitar por ello. Instituciones e importantes iniciativas particulares han conseguido hacer calar esta idea en una sociedad acostumbrada a las salidas nocturnas, a las comidas y cenas de amigos, a pasarlo bien en torno a unas copas... Y ha calado en mayores, menos mayores y en los jóvenes. Una magnífica iniciativa que, sin duda, ha evitado más de una tragedia.

Comprar coches

Alguien que no esté en el paro, que no tenga miedo de perder el trabajo, que no haya visto reducido su sueldo considerablemente, que no esté con miedo por si sube el euríbor, por tener una hipoteca muy elevada, que pueda afrontar una mensualidad de no mucho dinero, ¿se ha planteado que es el mejor momento en mucho tiempo para comprar coche? Precios de hace años, con más equipamiento que nunca y sin esperas, porque, como no había pasado nunca, los coches están ahí, esperando un cliente. Y ojo: las financieras ofrecen muy buenas ofertas, mejor que los bancos ahora mismo. Por dar una pista...

Señalización de obras

La señalización de las obras es una asignatura pendiente en este país. Lo he dicho más veces. Por un lado, no es extraño ver algunas en las que la señalización no es precisamente la más correcta; otras, en las que se olvidan señales cuando ya no hay riesgo, o han terminado, con el "descrédito" que eso supone para las que vienen detrás... Tampoco hemos dados con la "tecla" de inventos para mitigar los riesgos, incluso para los trabajadores. Pero no es menos cierto que muchos usuarios respetan muy poco los límites de velocidad que marcan esas obras, con el peligro que implica para conductores y obreros.

UNA UVI PARA ATENDER ACCIDENTES DE TRÁFICO CUESTA 3.000 EUROS DIARIOS, EL MANTENIMIENTO DE 1 KILÓMETRO DE AUTOVIA ENTRE 19.000 Y 42.000 EUROS

La ‘factura informativa’ del tráfico





Calles y carreteras, autobuses, semáforos, señales de tráfico visibles y limpias, centros de control de tráfico, ambulancias listas para atender un accidente...

Son servicios que no siempre son valorados. Algunas administraciones han comenzado a entregar al ciudadano facturas informativas del coste del tratamiento o de la operación a la que se le ha sometido. Si se hiciera lo mismo con la seguridad vial, ¿sabe cuánto costaría reponer una señal pintada por un gambero o una farola derribada? Por ejemplo, cada hora de vuelo de helicóptero para regular el tráfico cuesta 1.300 €.

LA POSIBILIDAD DE SUFRIR SECUELAS PSICOLÓGICAS SE MULTIPLICA POR 10 EN LOS FAMILIARES Y AFECTADOS POR ACCIDENTES DE TRÁFICO

El alma también duele

Depresión, angustia, tentativas suicidas... Son algunas de las secuelas psicológicas que sufren la mitad de los afectados (familiares y víctimas) por accidentes de tráfico. Tanto desde las administraciones, como de asociaciones y entidades privadas, se trabaja para evitarlo.

Mercedes López

Fotos: Paul Alan Putnam

Ydespués del accidente ¿qué pasa? ¿Qué ha ocurrido con las más de 200.000 personas que durante la última década sufrieron heridas graves o las más de 250.000 familias que recibieron la trágica noticia de que algún hijo, esposo, hermano... había fallecido o resultado gravemente herido en un siniestro de tráfico? Todos pensamos inmediatamente en las secuelas físicas de las víctimas (paraplejias, tetraplejias, lesiones cerebrales...) Pero, ¿y el otro sufrimiento, el silencioso, el que no se ve



Nadie está preparado para asumir las consecuencias de un accidente grave.

LAS SECUELAS PSICOLÓGICAS SON MÁS IMPORTANTES Y DURAN MÁS QUE LAS FÍSICAS

y cuyas señales no se pueden tocar, el de los traumas psicológicos? En el 'Estudio piloto sobre el impacto de los siniestros de tráfico en las víctimas y afectados', presentado por la asociación Prevenció d'Accidents de Trànsit (PAT), se estima que alrededor del 50% de los afectados ha tenido que seguir un tratamiento psicológico: más del 30% por depresión aguda, el 33% por angustia, el 44% por trastornos de la conducta alimentaria... Son cifras que multiplican por 10 la tendencia a sufrir es-

"Siempre piensas que tu hija va a volver"



Empezaba a salir con sus amigas. Una noche de hace 7 meses se subieron al coche de un chico que habían conocido. Un accidente y Bárbara –19 años– perdía la vida. Sus padres, Miguel y M^a Ángeles, recibieron la llamada del hospital. "Me dieron la noticia de una manera pausada, con silencios, sin decir que había fallecido, pero intuí lo peor",

que busquen información y ayuda. Su última reflexión es para el chico que conducía. "Nunca se ha puesto en contacto con nosotros. Hace su vida como si no hubiera pasado nada". Aclara que los padres sí se han ofrecido a hablar con ellos y darles un abrazo... "Es destacable, aunque no lo hayamos hecho".

cuenta el padre. Empezó otra vida. El mundo se les vino encima. Miguel intenta trasmistar sus sensaciones. Dice no saber hacerlo, al mismo tiempo que, a borbotones, las va descubriendo: "Eres el protagonista de algo que no quieres. Oyes, pero no entiendes. Tienes sentimientos de culpa e incluso mágicos –ha ocurrido esto porque hicimos aquello otro...–. Piensas que es algo pasajero, que tu hija va a volver. Te pasas el día llorando, viendo su foto, sus cosas.... Pero lo que necesitas es un profesional que te tranquilice, que te diga que eso que te ocurre es normal, dentro de la terrible anormalidad que vives". Recurrieron al psicólogo y al psiquiatra. Miguel piensa mucho en la gente que pasa por su dura experiencia y no tiene recursos o no sabe dónde recurrir, y les aconseja que se muevan,

Lo importante, seguir adelante

Mercé CASTRO, periodista*

Cuando muere un hijo, todo pierde sentido. De repente, nuestra cotidianidad se rompe y el futuro que nos habíamos imaginado se desvanece y no sabemos qué hacer con tanta añoranza, con tanta tristeza, con tanto dolor y ¡con toda una vida por delante! Eso es así al principio y ese principio puede ser más o menos largo, porque para cada uno el viaje del duelo es distinto. Lo esperanzador es que ese tramo del camino tan difícil es posible dejarlo atrás, aunque nos cueste años recorrerlo. Lo importante es la voluntad de seguir adelante, sin regatear esfuerzos. A mí me ha ayudado descubrir que Ignasi, aunque no esté aquí, sigue formando parte de mi proyecto de vida, de mis ilusiones, de mis deseos, de mis logros... Cuando nacieron mis hijos nació en mí un anhelo grande de ser mejor persona para poder ser una buena madre. Ese fue el pan que trajeron mis hijos bajo el brazo y eso ha quedado grabado en mi ADN, ahora que sé que la maternidad perdura aunque nuestros hijos mueran. El amor que damos a la vida ellos lo reciben. Lo veo en los ojos de mi hijo Jaume y lo noto en la energía que me transmite Ignasi.



(*) Su hijo, Ignasi, tenía 15 años cuando murió en 1998 por accidente de circulación. Es autora del libro "Volver a Vivir. Diario del primer año después de la muerte de un hijo" y del blog: www.comoafrontarlamuertedeunhijo.com

lógicos que el delito haya podido ocasionar a los afectados.

También destaca la recientemente creada Unidad del Trauma de Barcelona (UTCCB), que cuenta con el apoyo de la Universidad Autónoma de Barcelona y del Colegio de Psicólogos de Cataluña. Su directora Ingeborg Porcar, subraya que no hay que darles una lista con los que les puede pasar, sino decirles donde pueden preguntar todo aquello que duden y darles una respuesta inmediata. Por eso es esencial "ofrecer a los afectados un sitio o un teléfono

UNA DE CADA CUATRO PERSONAS HA VIVIDO EN SU ENTORNO UN ACCIDENTE GRAVE

donde puedan acudir a cualquier hora, porque los casos no resueltos generan mucho malestar y resolverlos en el momento es fácil".

Y es que "un accidente de tráfico es una situación que nadie piensa que le puede pasar a él. Lo oímos en las noticias, escuchamos campañas... pero nadie está preparado para asumir sus consecuencias", explica Marilina Ferrer, psicóloga de la asociación Stop Accidentes ♦

Teléfono UTCCB 900 10 15 80
Gratis. Disponible las 24 horas.



Los dispositivos utilizados en los controles de drogas han demostrado su fiabilidad y total garantía.

LAS PRUEBAS PARA DETECTAR EL CONSUMO DE SUSTANCIAS ILEGALES ENTRE LOS CONDUCTORES, CADA VEZ MÁS HABITUALES

Las drogas, bajo control

El 11% de los conductores controlados durante la realización de un estudio promovido por la Unión Europea, había consumido sustancias ilegales. Por ello, los controles de drogas –obligatorios por ley– son cada vez más frecuentes en nuestras vías.

En ellos, se realiza un test de saliva y los agentes observan al conductor para determinar si conduce o no bajo la influencia de sustancias psicoactivas.

Mercedes LÓPEZ

Infografía: DLirios.

Ia imagen de un conductor pasando un control de drogas es cada vez más frecuente en nuestras vías. Desde el último trimestre del pasado 2011 se ha incrementado la realización de estas pruebas de detección de sustancias ilegales en los conductores. Según fuentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC), “junto a los habituales pruebas de alcoholémia, se ha implementado la realización de este tipo de controles que han pasado a formar parte de nuestra actividad normal”. Conviene destacar que son unos controles obligatorios de acuerdo con el Reglamento General de Circulación y que la negativa a someterse a ellos supone un delito recogido en el Código Penal.

Y es que, según el estudio “Pre-

sencia de alcohol, drogas y medicamentos en los conductores españoles”, el 11% de los conductores a los que se les realizó la prueba durante esta investigación habían consumido sustancias ilegales. El estudio ha sido realizado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la



Saliva y signos externos, bases del control.

Fallecidos con drogas

- ✓ En el **30%** de los conductores fallecidos en 2010 se detectó la presencia de drogas de abuso solas o asociadas con alcohol y/o fármacos.
- ✓ Un **75%** de estos conductores tenía entre **21** y **50** años.
- ✓ Más del **93%** eran hombres.
- ✓ La cocaína estaba presente en casi el **50%** de las víctimas.
- ✓ El cannabis, con más de un **40%**, había sido la segunda sustancia más consumida.
- ✓ Además, se encontraron opiáceos derivados de la morfina en el **17%** de los fallecidos, y anfetaminas en el **7%**.

(Fuente: Memoria 2010. Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. Ministerio de Justicia).

rrer-, información sobre el consumo de drogas y se daba el patrón para la realización de los controles para detectar el consumo de sustancias psicoactivas”.

En este mismo sentido, fuentes de la ATGC indican que “este estudio ha reunido la información necesaria para acometer los controles de drogas de forma adecuada, porque ha demostrado la eficacia de los dispositivos utilizados y ha señalado las sustancias en las que hay que intervenir con más fuerza”.

TOTAL GARANTÍA.

La importancia de los controles está fuera de duda, ya que “la influencia negativa de estas sustancias en la capacidad de control, concentración y reacción del conductor está ampliamente estudiada”, explica Juan Carlos González Luque, asesor médico del citado Observatorio y uno de los coordinadores del estudio Druid en España. Además, destaca “la preocupación existente por el consumo combinado, sobre todo con alcohol, porque el riesgo no se suma, sino que se multiplica”.

LOS CONTROLES SON OBLIGATORIOS, Y NEGARSE ES UN DELITO RECOGIDO EN EL CÓDIGO PENAL



El cannabis y la cocaína son las dos sustancias más consumidas.

Controles paso a paso

1.- SALIVA. Primero se realiza una prueba de alcoholemia. A continuación, se toma una muestra de fluido oral mediante el ‘test de saliva’. A esta toma se la llama ‘indicia’ y su objetivo es detectar la presencia o no de sustancias ilegales.



2.- POSITIVO. Además, el agente observa al conductor siguiendo el protocolo de síntomas establecido (temblores, inquietud...) para comprobar si las drogas están influyendo en su capacidad de conducción. Si el ‘test de saliva’ da positivo en algún tipo de sustancia ilegal, se toma una segunda muestra de saliva.



3.- LABORATORIO. Esta segunda muestra se envía al laboratorio toxicológico, con cadena de custodia, para garantizar que durante el transporte no sufra ninguna manipulación. Allí se realiza la ‘prueba evidencial’; es decir, se confirman la sustancia o sustancias ingeridas y su cantidad.



4.- ANÁLISIS. Los resultados del laboratorio toxicológico se unen al informe del agente de la Guardia Civil, y se inicia el expediente sancionador correspondiente, bien en vía administrativa, bien en vía judicial.



5.- SANGRE. El conductor puede solicitar que se le haga un análisis de sangre como prueba de contraste. Este será realizado por personal sanitario. La muestra se analiza en el Instituto Nacional de Toxicología. Si el resultado es positivo, es el solicitante el que deberá pagar los gastos.





Lucía RIVAS

Risas, taquicardias, alucinaciones...

A veces son estimulantes, otras producen descoordinación o visiones imaginarias, alteran los reflejos... pero siempre, e independientemente de la sustancia ingerida, todas las personas drogadas asumen más riesgos. Estos son los principales efectos de las sustancias más consumidas.

CANNABIS. Alteraciones visuales y de comportamiento. Primero actúa como un estimulante y luego, como depresor. Reduce la capacidad de reacción, de concentración y los reflejos.

COCAÍNA. Estimulante y euforizante. Reduce la sensación de fatiga y sueño. Aumenta la sensación de bienestar. Dilatación de pupilas. Taquicardia. Reduce los reflejos, la coordinación y provoca problemas auditivos y visuales.

MORFINA Y DERIVADOS. Depresores. Fatiga. Sueño. Reducen la capacidad de reacción. Alargan los tiempos de reacción.

COMBINACIONES. Mezclar drogas de abuso con alcohol, multiplica el riesgo. En el caso de la cocaína, puede producir incluso la muerte súbita.

CONSUMO CRÓNICO. A partir de los 3 meses, se producen alteraciones cognitivas y de comportamiento, que hace que se resuelvan mal las situaciones imprevistas al volante.

Durante los controles conjuntos de alcohol y drogas, primero se realiza la prueba de alcoholemia por aire espirado de todos conocida; y a continuación se realiza el test de saliva. Para ello, los conductores reciben un dispositivo, parecido a un pequeño 'chupa chups', que tienen que impregnar con saliva. "Dispositivo cuyos resultados son indiciarios, -es decir, indican si hay presencia o

no de drogas— y tienen una total fiabilidad y garantía", subrayan fuentes consultadas de la ATGC.

Además, los agentes realizan –de acuerdo con un cuestionario previamente establecido– una observación de los signos externos que presenta el conductor (nerviosismo, sudores, euforia, habla dificultosa....) para comprobar si existe o no posible influencia del consumo de sustancias

en su capacidad para conducir.

Para la correcta realización de esta observación los agentes recibieron un curso que, además, ha pasado a formar parte de los planes de formación de los futuros agentes. Es más, estos dispositivos son "un apoyo, pero la visión del agente es esencial y así queda establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal de 2010". ◆



Paul Alan PUTNAM

Sanciones y penas

CONTROL POSITIVO

- Si el consumo de drogas se manifiesta en una conducción bajo su influencia, el conductor se enfrenta a un delito tipificado en el artículo 379 del Código Penal, castigado con penas de prisión de 3 a 6 meses y trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días; y, en cualquier caso, con la privación del derecho a conducir por tiempo superior a un año y hasta 4 años.

- Si el consumo de drogas no se manifiesta en una conducción bajo su influencia, se considera una infracción administrativa, con sanción de 500 euros y pérdida de 6 puntos.

SI SE NIEGA A REALIZARLO...

- Si el conductor se niega a someterse a las pruebas, estaría cometiendo un delito establecido en el Código Penal, que se castiga con pena de prisión de 6 meses a un año, y privación del derecho a conducir entre 1 y 4 años.

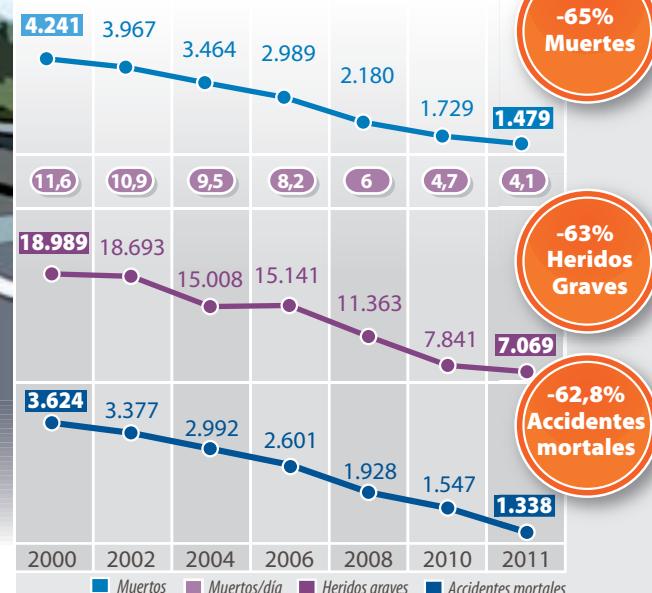
El laboratorio toxicológico es el que confirma la sustancia y cantidad consumida.

Balance siniestralidad 2011



Datos provisionales de accidentes en carretera tomados hasta las 24 horas. Fuente: DGT

Evolución 2000-2011



LA MORTALIDAD SE REDUCE POR OCTAVO AÑO CONSECUTIVO, CON UN DESCENSO DEL 14,5%

Por primera vez, menos de 1.500 fallecidos

Es la primera vez, desde 1961, que el número de víctimas mortales no supera la cifra de 1.500. El año pasado fallecieron 1.479 personas, 250 menos que el anterior. Es un 14,5% menos que en 2010 y un 65% menos que en 2000. Ya son ocho años consecutivos reduciendo la mortalidad en las carreteras, según el balance anual del Ministerio del Interior.

Anabel GUTIÉRREZ

Infografía: Óscar TREVINO

En 2011 se produjeron 1.338 accidentes mortales en carretera, en los que fallecieron 1.479 personas, un 14,5% menos que el año pasado y un 65% menos que en el 2000. En el promedio de víctimas mortales, se ha pasado de lamentar 11,6 muertos diarios en 2000 a 4,1 en 2011, según los resultados del último balance de seguridad vial del Ministerio del Interior, elaborado con datos provisionales

HEMOS PASADO DE CASI 12 MUERTOS AL DÍA EN 2000 A 4 DIARIOS EN 2011

de accidentes mortales en carretera a 24 horas. También se confirma el descenso en el número de heridos graves: en 2011 fueron 7.069, un 9,8% menos que el año anterior y un 63% menos que hace once años.

Dicho de otra manera, de 52 heridos graves diarios en 2000, pasamos a 19 en 2011.

MINISTRO: "MAGNÍFICOS". La cifra de mortalidad nos sitúa en niveles similares a los de 1961. Teniendo en cuenta que en ese primer año de la década de los 60 había un millón y medio de vehículos y que el año pasado se contabilizaron 31 millones, el éxito es considerable. En la presentación del balance de siniestralidad para 2011, el nuevo ministro del Interior, Jorge Fernández Díaz, calificó los datos presentados de "magníficos y extraordinariamente positivos", aunque advierte que "no hay que bajar la guardia y seguir trabajando". Ana Novella, presidenta de Stop Accidentes, valoró estas cifras: "Es una noticia de alivio, pero no de alegría, puesto que sigue habiendo víctimas y lo peor es que son víctimas evitables".

Por edades, el grupo entre 35 y 44 años es el que registra mayor núme-



Un joven muestra su 'carné' de conductor alternativo con el resultado de las pruebas de alcoholemia.

TRAS UNA DÉCADA DE CAMPAÑAS, EL 70% DE LOS JÓVENES PRACTICA EL 'CONDUCTOR ALTERNATIVO'

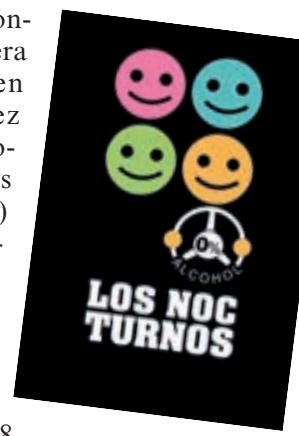
Hoy no bebo, yo conduzco

Muy pocos sabían del 'conductor alternativo' cuando la fundación Alcohol y Sociedad lo 'importó' para sus campañas por un consumo responsable de alcohol. Diez años después se ha convertido en una práctica habitual para muchos: uno no bebe y conduce, todos vuelven a salvo.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Sábado por la noche. Un grupo de amigos sale de marcha en coche. El que conduce solo beberá refrescos y zumos, nada de alcohol. Esta noche él trae al grupo de vuelta, sano y salvo.

La práctica del 'conductor alternativo' era casi desconocida en España hace diez años, cuando los productores de bebidas alcohólicas (FEBE) la 'importaron' y comenzaron a hacer campaña contra el consumo de alcohol al volante, especialmente a conductores de entre 18 y 25 años, con el programa 'Noc-Turnos'.



Desde entonces, este programa ha organizado más de 80 acciones por todo el territorio nacional y ha llegado a más de 300.000 jóvenes, con una inversión de 13 millones de euros. "Es un éxito absoluto", dice Bosco Torremocha, director de la fundación Alcohol y Sociedad, financiada por FEBE. "Hace diez años apenas se conocía esta práctica. Hoy los jóvenes la han asimilado".

Los análisis de impacto de la campañas así lo confirman. El 70% de los jóvenes afirma conocerlo y haber practicado en sus desplazamientos el conductor alternativo, un porcentaje que, en los inicios de la campaña, no llegaba al 5%. Para Torremocha, la clave del éxito ha estado en dirigirse no solo al conductor, sino también al grupo. "Esto ha sido fundamental.

EN UNA DÉCADA, 300.000 JÓVENES HAN PARTICIPADO EN EL PROGRAMA NOC-TURNOS

Nuestros resultados son mejores que los de otros países donde no lo han hecho. Los jóvenes son ahora más conscientes y su percepción del riesgo de beber alcohol y conducir es mucho más alta, individualmente y a nivel colectivo”.

A LARGO PLAZO. La implantación de la figura del conductor alternativo supone, como argumentan en Alcohol y Sociedad, ofrecer una alternativa de movilidad segura para los jóvenes por las noches. “Nos fijamos en este colectivo porque es el de mayor riesgo y ellos son los conductores del futuro. Queremos inculcarles responsabilidad, formar para prevenir. Y la formación siempre necesita plazos largos”, razona Torremocha. Y lo corrobora Teresa Escalante, la responsable de Noc-Turnos: “En estas edades las personas somos más permeables. A los mayores les cuesta más cambiar sus conductas”. Efectivamente, uno de los mayores logros en la reducción de la siniestralidad durante la última década se ha producido entre los conductores más jóvenes, con una caída del 69% en

“Sin beber también lo puedes pasar bien”

ANTONIO MARTÍNEZ, estudiante de Ingeniería, 25 años, Madrid.

“Conocí la campaña del conductor alternativo en las redes sociales. Me pareció bien, regalaban 20 euros para gasolina y refrescos por no beber alcohol en toda una noche. El dinero es un buen aliciente pero no el único. Sin alcohol vas más tranquilo y también lo puedes pasar bien. Creo que la gente tiene miedo de no pasarlo bien si no bebe.

Suelo coger el coche cuando salimos, no me importa mucho ser el que conduce. Es cuestión de acostumbrarse. En mi grupo habitual de amigos suelo conducir yo, cuentan conmigo y lo agradecen. En cambio, con los amigos de la facultad suele haber varios conductores y sí nos organizamos para no beber cuando salimos. Cada vez le toca a uno sacrificarse”.

“Alguna vez he quitado las llaves del coche”

LAURA BAZTARRICA, veterinaria, 35 años, Sevilla.

“He participado varias veces en la campaña del conductor alternativo, estoy concienciada. Y además me llevo un premio: dinero para gasolina, camisetas, refrescos...

Conozco las consecuencias de los accidentes, he conocido a gente que se ha matado en coche o en moto. Ya hay accidentes sin haber bebido; bebiendo, las probabilidades aumentan. Alguna vez he quitado las llaves del coche a algún amigo que no iba para conducir. Quizás cuando tienes 20 años no lo piensas tanto. Antes me daba igual con quien con tal de que me llevaran a casa, solo pensábamos en la multa.

Solemos coger el coche para salir, siempre rotamos para conducir. Y si cambiamos de idea dejamos el coche aparcado y volvemos a casa en taxi. También está esa alternativa. Me gusta disfrutar de una copa, del ambiente y las amigas cuando salgo, no emborracharme. Da igual volver de acompañante, en taxi o como sea. Siempre que sea seguro”.

el número de fallecidos.

Otra de las constantes del programa ha sido presentar sus acciones en los puntos de consumo –zonas de bares y discotecas– en las ‘horas punta’, para lo que ha sido necesario colaborar con ayunta-

mientos y hosteleros, y dar formación específica a los monitores que captan e informan a los participantes ‘in situ’. “Encontramos todo tipo de gente. Pero los que participan suelen llegar al final y superar todos los controles que les hacemos”, dice Nuria Miró, voluntaria de Noc-Turnos en Lleida.

USO RESPONSABLE. Los responsables de la campaña reconocen “la incomprendición de muchos” al principio, cuando el mensaje podía tener “poca credibilidad” vieniendo de los propios fabricantes de alcohol. “Queremos vender nuestros productos, pero de forma responsable. Somos conscientes del riesgo del mal uso del alcohol”, apunta Bosco Torremocha. En diez años, la campaña ha sumado respaldos y reconocimientos, como los premios ‘Reina Sofía’, ‘Ondas’ y ‘Línea Directa’, y hasta el apoyo unánime del Congreso en 2005. “Con más apoyo podríamos llegar a más sitios, los resultados serían aún mejores”, dice Torremocha. “Es responsabilidad de todos”. ♦



Los jóvenes de 18 a 25 años son el público objetivo de las acciones del conductor alternativo.

LA CRISIS INCREMENTA LAS CONDUCTAS DE AHORRO AL VOLANTE

A consecuencia de la crisis ha aumentado el uso del transporte público y se ha reducido la velocidad, según un reciente estudio de Fesvial. A cambio, uno de cada tres conductores retrasan la revisión mecánica de su coche. Una de cal y otra de arena para la seguridad vial.



Los jóvenes son los que más utilizan el transporte público.

Más transporte público, menos velocidad

Marian GARCÍA RUIZ

Fotos: Paul Alan PUTNAM

La preocupación por la situación económica se ha colado en nuestras casas, en nuestros automóviles y hace que modifiquemos nuestros comportamientos.

Así, usamos más el transporte público y conducimos a menor velocidad para gastar menos combustible o evitar esa multa que nos da más miedo que nunca; retrasamos las revisiones mecánicas y el cambio de neumáticos; modificamos el seguro, limpiamos menos el coche o damos más vueltas para evitar pagar el parking.

La Fundación para la Seguridad Vial (Fesvial) y la aseguradora Pelayo han rea-

lizado un estudio con 1.228 entrevistas a conductores de toda España que se compara con otro sondeo realizado en 2009, y el resultado refleja un cambio de conductas. Algunas son buenas para la seguridad vial y otras no.

Según Cristina Catalá, coordinadora de este estudio en Fesvial, “la crisis afecta más a la seguridad vial que hace dos años. Con aspectos negativos, como el retraso en el mantenimiento, y otros positivos, como el

cambio de hábitos en la movilidad y la conducción”. Por comunidades autónomas, no existen diferencias significativas: “Sí se aprecia que las mujeres practican más las conductas de ahorro y que los jóvenes son más partidarios de usar el transporte público y andar”, asegura.

LO MÁS NEGATIVO. La peor consecuencia de la crisis en el ámbito de la seguridad vial está relacionada con el mantenimiento del vehículo.

De hecho, una tercera parte de los conductores reconoce que retrasa las revisiones mecánicas y la renovación de los neumáticos. Y ocho de cada diez dejan de reparar los golpes de chapa o araños que no afectan a la conducción. La limpieza del vehículo, que puede perjudicar a la

La mitad aplazó la compra

2011 se cerró con la cifra de ventas más baja de los últimos 18 años. De hecho, la encuesta refleja que el 52% de los conductores había aplazado la compra de un vehículo y apenas una quinta parte (15%) se planteaba la posibilidad de comprar un vehículo eléctrico o híbrido para ahorrar. No obstante, solo el 7% decidió prescindir de su vehículo por la crisis.

Cómo nos afecta la crisis

- ✓ El **69%** practica una conducción más económica
- ✓ Han reducido la velocidad el **70%**
- ✓ El **33%** pospone las revisiones y cambio de neumáticos
- ✓ Han cambiado su seguro por otro más barato el **37%**
- ✓ El **35%** utiliza menos el coche para ir a trabajar
- ✓ El miedo a ser multado afecta al **73%**
- ✓ El **19%** cree que los demás conducen nerviosos o distraídos
- ✓ El uso del transporte público aumentó el **20%**



Un tercio de los conductores compara precios.

visibilidad, también se ha relajado y el 61% reconoce que lava menos su coche para evitar gastos.

Y si hablamos del comportamiento al volante, aunque la mayoría no cree que la crisis le haya cambiado la forma de conducir (solo un 7% dice ir más nervioso, distraído o agresivo), el 19% considera que sí ha afectado a los demás.

LO MÁS POSITIVO. Tres de cada cuatro conductores realiza una conducción más económica. La mayoría (un 86%) utiliza más las marchas largas y conduce a bajas revoluciones; el 70% dice haber reducido la

velocidad, usa menos el aire acondicionado y la calefacción y revisa la presión de los neumáticos. Además, se usan menos las vías de peaje, los parking y zonas de estacionamiento de pago. A cambio, se viaja más en

transporte público (desde 2009 su uso ha aumentado un 20% y uno de cada tres conductores lo utiliza ahora habitualmente) y han aumentado los desplazamientos a pie (el 57% de los conductores hace recorridos a pie que antes hacía en coche).

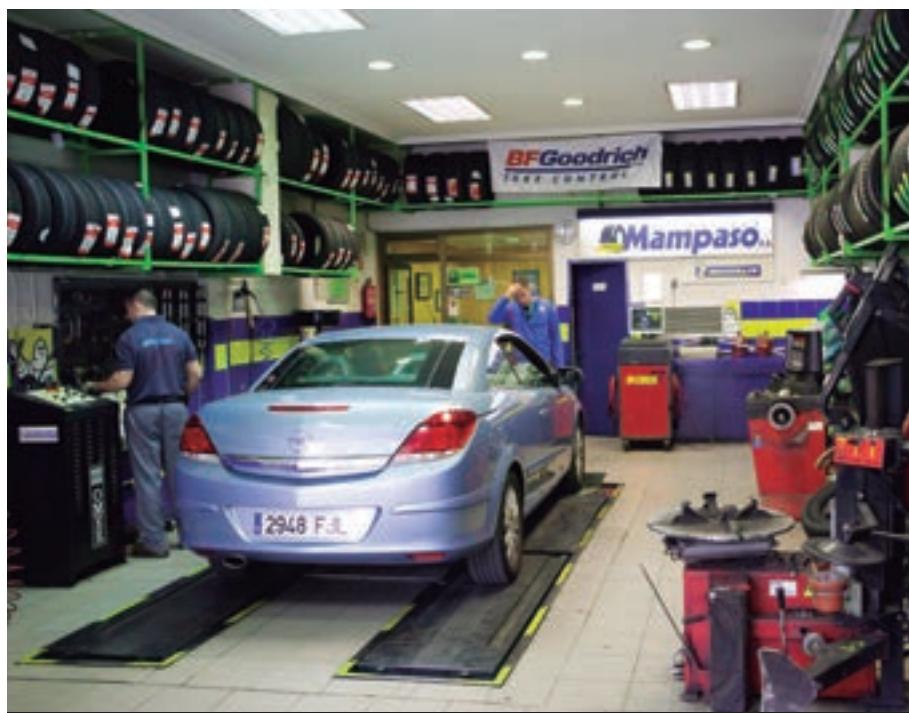
Y aunque el vehículo privado sigue siendo el medio de transporte favorito, la mitad de los conductores lo utiliza menos por ocio el fin de semana; en el ámbito laboral, un 35% ha restringido su uso. Y un 18% opta por el coche compartido para desplazamientos habituales.

Además, el 73% de los conductores reconoce que tiene más miedo a la multa que antes, lo que se traduce, supuestamente, en un mayor cumplimiento de la norma.

COMPARAR PRECIOS. El cambio de la póliza del seguro por otra más barata también se ha incrementado. El 37% de los encuestados la modificó durante 2011. La mitad (55%) cambió de compañía por un precio más competitivo. Otros abandonaron su seguro a todo riesgo por uno a terceros (14%), redujeron su cobertura (11%) o introdujeron una franquicia (8%).

En cuanto a las gasolinas, según el estudio, el 21% pone menos combustible en su depósito y un tercio compara precios y reposta en las estaciones de servicio más baratas.

No obstante, casi la mitad de los conductores es fiel a su cadena habitual de gasolineras por sus puntos y descuentos. ♦



Uno de cada tres conductores retrasa la revisión mecánica y el cambio de neumáticos.

PROPUESTAS PARA EL
APROVECHAMIENTO ENERGÉTICO Y LA
MOVILIDAD SOSTENIBLE

8 Inventos que ahorran

Anabel GUTIÉRREZ

Calles que informan, semáforos que se iluminan al paso de peatones o vehículos, zapatillas que recargan el móvil, ruedas que producen energía, carreteras solares o amortiguadores que encienden el limpiaparabrisas. Propuestas que demuestran que innovación y ahorro no son incompatibles.



Esta bicicleta se mueve sola con la energía cinética sobrante de su rueda.

¿Qué hacer con los baches?

- 1 El departamento de Ingeniería y Ciencias del Instituto Tecnológico de Massachusetts (EEUU) ha diseñado unos amortiguadores capaces de generar energía eléctrica. Cada vez que el amortiguador hace un movimiento de extensión, ya sea por un bache, o cuando en una curva se comprimen los amortiguadores externos y se expanden los internos, en una frenada o en una aceleración, se genera electricidad dentro del automóvil (por ejemplo, para activar el limpia-parabrisas). Estiman sus inventores que, si una gran flota de camiones lo utilizará, ahorraría hasta 13 millones de dólares en combustible.



Este amortiguador transforma un bache en energía.

Semáforos que se activan solos

- 2 Cilab es una empresa granadina especializada en gestión inteligente de infraestructuras urbanas que ha obtenido el premio Vivero 2011 de la feria SIMO a nuevas compañías tecnológicas con proyectos innovadores. El suyo permite, con un sistema revolucionario de control informático del tráfico, encender semáforos y farolas solo al paso de vehículos o peatones. Este sistema se está utilizando en 27 municipios, entre ellos Benalmádena (Málaga) o Motril (Granada).

Baldosas que reconocen al peatón

- 3 TAU Cerámica, con la colaboración del Instituto de Biomecánica de Valencia (IBV), ha desarrollado un semáforo inteligente que cambia de rojo a verde para peatones cuando estos se aproximan. Al acercarse para cruzar, el peatón pisa una de las baldosas sensorizadas. Esta envía una señal a un dispositivo de control que, a su vez, transmite al se-

máforo inteligente la orden de cambiar de estado. Cuando el tráfico lo permite, el semáforo cambia de rojo a verde para los peatones. Uno de los problemas más importantes en las ciudades es el alto índice de accidentes de tráfico urbano en los que se ven involucrados vehículos y peatones. De hecho, en España un tercio de las víctimas de tráfico son peatones.



Al pisar la baldosa el semáforo cambia de rojo a verde para peatones.

4 Más que una bicicleta eléctrica

Investigadores del Senseable City Lab del Instituto Tecnológico de Massachusetts (EEUU) han inventado esta bicicleta capaz de moverse utilizando la energía cinética sobrante de la propia rueda. Usa una tecnología inspirada en la Fórmula Uno: cuando se frena, su energía cinética es recuperada por un motor eléctrico que se almacena en baterías dentro de la rueda. Además, mediante el uso de una serie de sensores y una conexión a Bluetooth para el iPhone, la rueda puede controlar la velocidad de la bicicleta, la dirección y la distancia recorrida, así como también recopilar datos sobre contaminación del aire e incluso proximidad de amigos cercanos que utilicen el mismo sistema. Por si esto no fuera poco, el volante tiene un sistema de bloqueo inteligente para evitar robos.



Max Tomasinelli. www.maxtomasinelli.com

El "zapatófono"

5 Profesores de ingeniería mecánica de la Universidad de Wisconsin-Madison (EEUU) han inventado un calzado que recarga el móvil. ¿Cómo funciona? Debajo de la suela de las zapatillas se sitúan dos sensores capaces de captar la energía generada con los pasos de los usuarios y transformarla en corriente de hasta 20 vatios. Las zapatillas contarán con un conector USB para cargar la batería de, por ejemplo, un teléfono móvil.



Caminar con estas zapatillas puede producir hasta 20 W.

La calle inteligente

6 ¿Se puede ahorrar invirtiendo en nuevas tecnologías? El Ayuntamiento de Sant Cugat cree que sí. La calle César Martínez es, desde el pasado mes de noviembre, la más sostenible, eficiente e inteligente de Cataluña. Estas son algunas de sus peculiaridades: aparcamiento guiado (a través de sensores y paneles que informan de las plazas disponibles); gestión inteligente del alumbrado público que al detectar el paso de un peatón o vehículo se ilumina con mayor intensidad; sistema de gestión del tráfico a través de bluetooth y wifi que permite prevenir atascos y escoger rutas para el transporte público o un sistema de control ambiental que detecta la sequedad del suelo y activa el riego de los jardines.



Sensor situado en la calle César Martínez para detectar plazas de aparcamiento libres.



Cada baldosa cuesta 1.000 euros.

Iluminar la calle con los pies

8 Unas 20 baldosas colocadas en una de las principales calles de Toulouse (Francia) producen energía al ser pisadas. Cada baldosa está montada sobre un bastidor y un resorte que permite que descienda unos milímetros cuando se pisa sobre ella. El movimiento hacia abajo y luego hacia arriba (para recuperar la posición inicial) produce energía cinética que puede transformarse en energía eléctrica. Pero se necesitan 10.000 pisadas para generar una media de 6 vatios durante 3 horas, por esa razón se acompaña de otra fuente de energía: la solar. Toda esta energía «se almacena en unas baterías de ión de litio para poder encender las luminarias durante toda la noche», dice Alexandre Marciel, teniente alcalde de Toulouse. Cada baldosa cuesta 1.000 euros, pero los promotores esperan que a mayor demanda el precio se reduzca hasta los 100 euros por baldosa.

Carretera solar

7 Solar Roadways empezó a trabajar en este proyecto en 2009 y ahora acaba de finalizar la construcción del primer prototípico. En vez de asfalto, esta carretera tendrá paneles solares y estará construida en tres secciones, como un sandwich. La primera sección, la superficie en contacto con los coches, estará elaborada con un material transparente y rugoso para resistir el peso de los vehículos que ofrece adherencia, además de ser autolimpiable y estar climatizada (adiós a la nieve y al hielo). En la segunda sección se ubicarán los paneles fotovoltaicos y los diodos de



Cada milla de una carretera solar produciría energía para 428 hogares.

LED. La tercera capa transportaría la electricidad y las comunicaciones (teléfono, Internet, televisión...). Scott Brusaw, su promotor, explica que «cada milla (1,64 kilómetros) de una autopista solar de cuatro carriles crearía electricidad para 428 hogares».



Todos los sectores implicados: el conductor, los fabricantes de vehículos, los políticos, son responsables de evitar muertes.

LA **VISIÓN CERO** TRATA DE COMPENSAR EL ERROR HUMANO MEJORANDO LOS VEHÍCULOS Y LAS CARRETERAS

Suecia: Una filosofía eficaz

No hacen campañas de divulgación ni estudian educación vial en los colegios. Señalizan los radares en las carreteras y las multas no superan los 500 euros. Tienen una visión de la seguridad vial diferente. La Visión Cero, que pone el acento en las infraestructuras y la tecnología. A ellos les funciona.

Marian GARCÍA RUIZ

Montaje apertura: **Dlirios**

Hace 15 años, nació en Suecia una filosofía aplicada a la seguridad vial llamada Visión Cero, que es un referente en toda Europa.

Se basa en tres puentes: considera inaceptable toda pérdida de vidas humanas en accidentes de tráfico y por ello su objetivo es cero muertos; acepta el error humano como algo inevitable; y, en tercer lugar, hace especial hincapié en la mejora de las in-

fraestructuras y los vehículos para evitar esas muertes y minimizar las consecuencias de los accidentes.

En un reciente encuentro hispano-sueco sobre seguridad vial, organizado por RACE y Goodyear, un grupo de periodistas, entre ellos, la revista Tráfico y Seguridad Vial, tuvimos la oportunidad de ver y escuchar "in situ" en qué consiste esta filosofía. Según Roger Johansson, responsable de seguridad vial en

La tasa más baja de la UE

En 2010 tuvieron 266 fallecidos en accidente de tráfico, un 26% menos que el año anterior. Con 28 muertos/millón de habitantes tienen la tasa más baja de la UE. Desde que en 1997 pusieron en marcha la Visión Cero, han reducido a la mitad la cifra de muertes por accidente de tráfico. No obstante, España ha conseguido una reducción de un 65% de 2000 a 2011.

Suecia en cifras

9,4

millones de habitantes

4,8

millones de vehículos

5,9

millones de conductores

266

muertos en accidente (2010)

Trafikverket, el organismo equivalente a nuestra DGT, “la Visión Cero se basa en la aceptación del error humano. En 1997 la aprobó el Parlamento poniendo el énfasis en el diseño del vehículo, de las carreteras y de las calles junto con las velocidades adecuadas”.

El conductor es responsable de cumplir las normas pero el resto de los sectores implicados deben trabajar para que, en caso de accidente, los daños sean los mínimos.

Su política sancionadora es más suave que la de otros países de la UE, la multa máxima ronda los 500 euros, aunque la posibilidad de perder el permiso de conducir es mayor. No realizan campañas divulgativas; hacen estudios y los dan a conocer a través de la prensa.

Tampoco imparten una asignatura sobre seguridad vial en los centros educativos aunque realizan una labor constante de formación y concienciación: “*Lo que se hace con los niños es llevarlos siempre con el sistema de retención infantil adecuado y en sentido contrario a la marcha mientras son pequeños; y protegerlos con zonas sin tráfico en lugares frecuentados por ellos*”.

La tasa de alcohol establecida es igual para todos los conductores e inferior a la española (0,2 gr/l en sangre). Sus límites de velocidad son similares a los nuestros y tie-



Los radares son visibles y están señalizados.

SUS LÍMITES DE VELOCIDAD SON SIMILARES A LOS NUESTROS PERO LA TASA DE ALCOHOL ES MENOR

nen una red de 1.100 radares que anuncian mediante señales, para que el conductor levante el pie del acelerador en determinados tramos.

Y no tienen una norma concreta que prohíba hablar por el móvil

Perder el permiso, lo peor

El permiso de conducir se pierde temporalmente por superar en 30 kilómetros el límite de 120 km/h o en 20 si el límite es de 30 km/h. Los novatos también pierden el permiso y tienen que volver a realizar todas las pruebas si en los dos primeros años conducen superando los límites de alcohol.

PATRICK MAGNUSSON

Experto de Trafikverket

La tecnología es el futuro

- ¿Cuáles son los retos de futuro?

- Nosotros pensamos que la vía correcta es el desarrollo y la aplicación de la tecnología en el vehículo y en las carreteras. Coches que hablan entre ellos, sistemas de aviso de salida de carril... se debe desarrollar la tecnología de las infraestructuras para que funcione.

- ¿La crisis puede frenar la seguridad vial?

- Desde luego, tanto en Suecia como en el resto del mundo. En Suecia se está apostando ahora por la infraestructura y seguridad ferroviaria. Esto es bueno porque en este periodo podemos pensar en las próximas estrategias.

- ¿La Visión Cero es exportable?

- Sí, porque el enfoque es la ética. Hace 10 años viajamos a España, lo explicamos pero se vio imposible. Ahora Trafikverket ha colaborado en el desarrollo de la nueva estrategia de la DGT hasta 2020. Europa está más madura para aplicar la Visión Cero.



mientras conducen; sobreentiendan que se debe evitar cualquier conducta que ponga en riesgo la seguridad vial. “*La política en Suecia es informar a la gente. Aquí endurecer las reglas no funciona. La sanción más fuerte es que te quiten el permiso*”, asegura Patrick Magnusson, experto de Trafikverket.

FORMADOS Y CONCIENCIADOS.

En este país nórdico donde la mayoría de los jóvenes se independiza a los 18 años, se puede aprender a conducir en autoescuelas o mediante conducción acompañada a partir de los 16 años, aunque hasta los 18 no obtienen el permiso.

Antes de hacer el examen práctico, deben realizar un curso de cuatro horas en uno de los centros de formación habilitados para ello. Visitamos uno de ellos, el centro de Gillinge, a 30 kilómetros de Estocolmo, por el que pasan 18.000 alumnos al año. Este centro dispone de va-



Para entrar con vehículo privado en Estocolmo hay que pagar un peaje de entre 2 y 3 euros.

rios simuladores en los que se experimenta en primera persona: un vuelco en el interior de un vehículo; el golpe seco que se sufre en un choque a tan solo 7 km/h; el retroceso de la cabeza en un frenazo y las consecuencias si el reposacabezas no está bien colocado; o el peso mortal que puede alcanzar un simple teléfono móvil a 50 Km/h, que se convierte en "un peligroso ladrillo de 18 kilos".

En estos centros también se realizan prácticas en pistas deslizantes para aprender a conducir en condiciones invernales.

INFRAESTRUCTURAS. Suecia tiene una red de carreteras de 98.450 km de los cuales 2.220 son de autopistas. Es decir, tienen una amplia extensión de lo que aquí llamamos carreteras secundarias. En 1998 se empezaron a implantar las carreteras 2+1 de las que hay ya 2.300 km. Según Roger Johanson, "es un método muy barato, cuesta en torno a 300\$ por metro y reduce los muertos en un 90%".

En estas vías, se intenta evitar el peligro de choque frontal separando los dos sentidos físicamente, con una barrera divisoria, y se despliega un segundo carril adicional en algunos tramos

Pedalear con casco

La bicicleta está perfectamente integrada en la circulación de las ciudades que suelen contar con carriles bici en las aceras. Desde 2005, todos los menores de 15 años deben llevar obligatoriamente casco. De esta forma, se espera que mantengan el hábito cuando sean adultos. Un 7% de las víctimas mortales en 2010 fueron ciclistas.



Las carreteras 2+1 han reducido la mortalidad un 90%.

2020: Cero muertos en Volvo

Cero muertos y cero heridos graves a bordo de un Volvo. Es el objetivo que quiere conseguir esta empresa de origen sueco a la vuelta de las dos próximas generaciones de vehículos, en 2020. Para ello plantean, sobre todo, aumentar la investigación en seguridad e incentivar su incorporación a los vehículos. Y ponen el acento en los sistemas de gestión de la velocidad, de incremento del uso del cinturón y de prevención de la conducción con alcohol.

LA MITAD DE SUS VEHÍCULOS TIENEN ESC Y EL 60% DE LAS MOTOS SE VENDIERON EN 2010 CON ABS

para permitir adelantamientos. Otras opciones que utilizan es el uso de rotondas en las intersecciones y la colocación de radares, que "se anuncian con una señal y un 75% de la población está a favor".

VEHÍCULOS INTELIGENTES. Actualmente, asegura Johansen, están en la cuarta fase de la Visión Cero, "nos estamos centrando en la seguridad en el vehículo. Con sistemas, por ejemplo, de reducción automática de la velocidad, de forma que, en un choque frontal a 80 km/h, pueden reducir automáticamente en 20 km la velocidad; o en un atropello a un peatón a 40, se puede reducir en 30 km".

Hoy en día, más de la mitad de los vehículos que circulan por las carreteras de Suecia tienen ESC (Sistema de Control de Estabilidad). Y un 60% de las motos vendidas en 2010 disponían de ABS.

Son pioneros en el uso del alcolock, que impide arrancar el vehículo si el conductor supera los límites de alcohol; este elemento está presente en la mayoría de los autobuses y es una alternativa a la pérdida del permiso para infractores reincidentes por el alcohol.

Y para predicar con el ejemplo, han incorporado a los vehículos oficiales de Trafikverket el sistema ISA que alerta al conductor cuando supera los límites de velocidad. Este sistema, dicen, podría reducir hasta un 30% los accidentes con víctimas.

También investigan en profundidad cada uno de los accidentes mortales y aplican las conclusiones a la seguridad vial.♦



MÁS DE 3.300 PERSONAS FALLECIERON EN LOS ÚLTIMOS SEIS AÑOS EN 68.000 ATROPELLOS

La culpa no es solo del peatón

Las causas más frecuentes de los atropellos son las infracciones, distracciones y velocidad inadecuada del conductor (60%), pero también las imprudencias de los peatones (40%). Así se desprende de un estudio realizado por la Fundación Mapfre.



Las vías de las zonas urbanas son las zonas en las que más atropellos se producen.

Mercedes LÓPEZ

Foto: Paul Alan PUTNAM

Más de 3.300 personas fallecieron atropelladas en España entre 2005 y 2010, y otras 13.500 resultaron heridas, según el estudio "Prioridades en España en la seguridad de los peatones: niños, adultos y mayores", realizado por la Fundación Mapfre. Un informe en el que se destaca que, en esos seis años, unos 68.000 peatones sufrieron un accidente de tráfico, cifra comparable a suponer que todos los habitantes de una ciudad del tamaño de Zamora hubieran sido víctimas de un atropello.

Los niños (menores de 14 años) y los mayores de 65 años son los colectivos más afectados, porque sufrieron más de la mitad del total de los atropellos, que suceden principalmente en ciudad, a plena luz del día, en horario escolar y en los meses de abril y junio.

Los conductores fueron cul-

pables en el 60% de los atropellos, siendo las infracciones y las distracciones, tanto en ciudad como en carretera, las dos causas más frecuentes. Además, se subraya que la velocidad inadecuada o excesiva por parte de los conductores, estuvo presente en el 10% de los casos. Por su parte, dos de cada tres peatones atropellados estaban cometiendo una infracción, como cruzar por lugares indebidos y poco visibles (40%).

CLAVES PARA MEJORAR. Por todo ello, Julio Laria, director general del Instituto de Seguridad Vial de Fundación Mapfre, explicó que "el

objetivo final del estudio es que su información pueda ser utilizada en el futuro para diseñar y priorizar medidas que mejoren la seguridad de los peatones". Y destaca las direcciones en las que considera necesario actuar: "Convertir los entornos escolares en zonas seguras para los niños, retirar los objetos de la calzada que impidan la visibilidad y mejorar la iluminación de las vías".

Asimismo, se declara partidario de "seguir insistiendo en la necesidad de moderar la velocidad". En este sentido, los expertos indican que mientras la probabilidad de morir atropellado a una velocidad de impacto de 50 km/h es del 80%, el riesgo se reduce a un 10% a una velocidad de 30 km/h.

Desde la Dirección General de Tráfico se recuerda que la "Estrategia de Seguridad Vial 2011-2010" tiene entre sus objetivos prioritarios reducir en un 30% los fallecidos por atropello. Las claves: mejorar los pasos de cebra, semáforos y la reducción de la velocidad en las zonas de mayor tránsito de peatones. ♦

Niños, los más expuestos

En 2010, casi uno de cada tres niños de hasta 14 años que fallecieron en un accidente de tráfico eran peatones. Además, por cada niño peatón fallecido, otros 55 resultaron heridos. Y es que, según el estudio de la Fundación Mapfre, los menores son el segmento de edad que menos ha reducido las cifras de víctimas mortales, un 18,5%, frente al 34% en peatones adultos (de 15 a 64 años) y un 27% en los mayores de 65 años. Los días laborables, en las horas de entrada y salida del 'cole' de las grandes ciudades (más de 100.000 habitantes) son los momentos más peligrosos.

Sus multas, en el ordenador

Cada año se ponen en España en torno a un millón de sanciones por infracciones de tráfico y el 40% de ellas no llega a través del correo postal. Para evitar que, por no enterarse de que ha sido denunciado, la multa pase a ser firme sin haber recurrido o que se multiplique el importe por no identificar al conductor responsable o al pasar a la vía ejecutiva, conviene saber consultar el TESTRA.



J. M. M.

En cinco años de funcionamiento del permiso por puntos (2006-2011), se han impuesto 5 millones de sanciones a 4 millones de conductores. Es decir, en torno a 1 millón de multas cada año. Y estas son las sanciones que llegan a ser firmes. En el camino quedan las que, recurridas por los ciudadanos, se estiman sus alegaciones –es decir, que se quitan–. De hecho, hace dos años se calculaba que la Dirección General de Tráfico (DGT) generaba anualmente unos 4,9 millones de expedientes sancionadores...

Con el sistema de notificación de sanciones por correo postal, en torno al 40% no llegaba al ciudadano, por fallos en el aviso o no hallarse este en el domicilio. Esto daba lugar a notificaciones a través de boletines oficiales de las provincias –no al alcance de todos– y, ante el impago



La Guardia Civil pone las multas con PDAs

de la multa, que esta llegara a la vía ejecutiva, con recargo, o se duplicara por no identificar al conductor... Así, una multa de 100 € –que, con descuento, podría quedar incluso en 50– a veces terminaba en 1.500 €.

Por esto, la DGT puso en marcha el 25 de noviembre de 2010 el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA). En él, cualquiera puede consultar a través de Internet, gratis, 24 horas al día y sin DNI digital ni certificado digital, sus multas (del conductor o del vehículo) que no se le hayan podido notificar en su domicilio.

De momento, el TESTRA publica las notificaciones no entregadas en domicilios procedentes de la DGT, departamento de Tráfico del Gobierno Vasco, Servicio Catalán de Tráfico y Ayuntamiento de Madrid, aunque, antes del próximo 25 de mayo, deben incorporarse las de las policías municipales. Los edictos se publican en castellano y, en su caso, en la lengua cooficial.

Dirección Electrónica Vial: Otra vía de recibir las multas

Otra alternativa para estar al tanto de las denuncias por infracciones de tráfico es darse de alta en la Dirección Electrónica Vial (DEV) rellenando el formulario electrónico. En este puede indicar que se le avise de las notificaciones y comunicaciones a través de su correo electrónico y de su móvil (mediante SMS) y, también, suscribirse a los tipos de comunicaciones y avisos que desee, dentro de los disponibles. Pero para darse de alta necesita disponer de DNI electrónico –se pedirá que lo inserte en el lector de tarjetas del ordenador– o de certificado digital instalado previamente en su navegador.

La DEV es voluntaria para personas físicas –pueden darse de alta o baja cuando lo deseen, salvo que exista alguna notificación pendiente de entrega–. Los datos de la suscripción a la DEV estarán accesibles a las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas transferidas (País Vasco y Cataluña) y ayuntamientos incorporados al sistema.

Además de las notificaciones por sanciones de tráfico, la DEV le permite recibir otras comunicaciones de su interés: cuando caduca el permiso de conducir, la ITV de su vehículo, o el seguro.



Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico - II

Nombre del Titular:

T3m

Si accede del modo de invitado (TESTRA), la Administración de Tráfico para su identificación, ha de introducir su número de identificación, contraseña o número de identificación de tarjeta de identidad o certificado digital que posea dentro de su dispositivo móvil.

Introduzca el número de expediente:

Número de expediente:

Nombre del Titular:

T3m

Si accede con licencia de conducir (TESTRA), la Administración de Tráfico para su identificación, ha de introducir su número de identificación, contraseña o número de identificación de tarjeta de identidad o certificado digital que posea dentro de su dispositivo móvil.

Introduzca el número de expediente:

Número de expediente:

Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico - II

Nombre del Titular:

T3m

Si accede con licencia de conducir (TESTRA), la Administración de Tráfico para su identificación, ha de introducir su número de identificación, contraseña o número de identificación de tarjeta de identidad o certificado digital que posea dentro de su dispositivo móvil.

Introduzca el número de expediente:

Número de expediente:



A través de la Dirección Electrónica Vial estaremos siempre informados de las multas.

DOCUMENTOS SEGUROS. Los edictos publicados en el TESTRA se someten a la reglas de seguridad que establece la Ley de Acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos. De hecho, muestran un código seguro de verificación para garantizar al ciudadano la integridad del edicto. La DGT garantiza la autenticidad e integridad del TESTRA, aunque son las Administraciones Públicas que remiten los edictos las responsables de sus contenidos.

SOLO PARA TUS OJOS. También puede darse de alta –y de baja en el momento que lo deseé– en una “lista de excluidos”. Así, los datos personales contenidos en los edictos publicados en Testra solo podrán ser visualizados por el interesado y las personas autorizadas por este.

...Y pagar por Internet

La DGT permite pagar sus multas de tráfico con tarjeta de crédito a través de la página web (www.dgt.es). En “Trámites y multas” y en “Pago de Multas”, rellene los datos personales y el número de expediente de la sanción (figura en el boletín de denuncia o en la notificación que llega a casa) y el importe; se abre una ventana en la que, tras introducir los números de la tarjeta –y otros datos para mayor seguridad–, se calcula el importe, incluido el descuento, y le permite guardar e imprimir un justificante del pago.

Para usar este servicio es necesario disponer de certificado digital reconocido por la Administración o de DNI electrónico. ♦

Sepa si tiene multas en cinco pasos

1 Para consultar el TESTRA, entre en Internet y teclee www.dgt.es. Allí haga click sobre el ícono del tablón (TESTRA) y verá las instrucciones de consulta.

2 Entre en el apartado “¿Cómo se consulta el Testra?”

3 Pulse sobre “Consultar tablón edictal” y aparecerá un formulario.

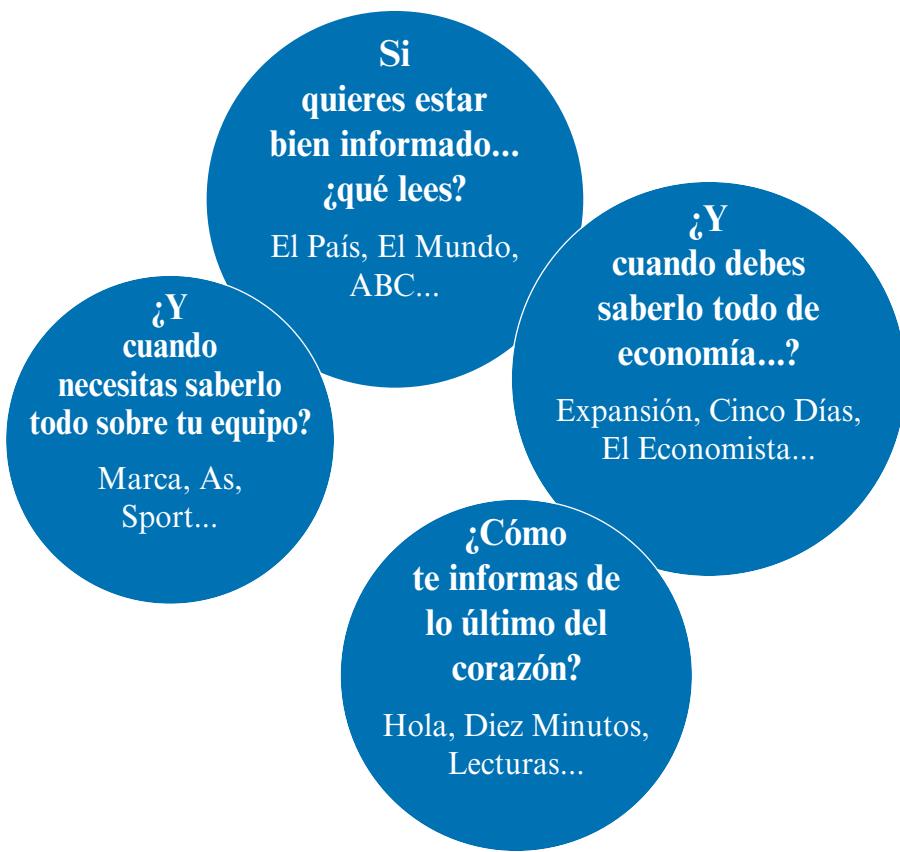
4 Elija en el formulario si hará la búsqueda de posibles sanciones por el DNI, NIE o CIF del conductor, por la matrícula del vehículo o por el número de expediente (si le ha sido notificada) y rellene ese campo.

5 En pocos segundos, un mensaje que le confirmará que no existe ninguna denuncia o le mostrará si tiene edictos publicados, y toda la información relativa a cada uno de ellos: qué Administración ordena la publicación, por qué infracción, qué plazos tiene para defenderse...

Las multas que aparecen en el TESTRA puede encontrarse en dos estados:

VIGENTE: significa que se encuentra dentro del plazo de exposición o período de vigencia de 20 días naturales, en el que se puede recurrir.

NO VIGENTE: ya ha finalizado el plazo de exposición, por lo que la notificación se tendrá por practicada y se continúa el procedimiento sancionador; pero el ciudadano puede seguir teniendo conocimiento de un procedimiento sancionador.



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)

Congelamos
el precio

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. 3^a planta.
20050. Madrid

(Editada por la DGT)



La concentración de partículas en un coche con un fumador alcanza una media de 1.842 microgramos por metro cúbico. Con 250 ya es peligroso.

LOS MÉDICOS APUESTAN POR ESTE MEDIDA SI EN EL COCHE VIAJAN NIÑOS

¿Hay que prohibir fumar en el coche?

Además de una fuente de distracciones al volante, el tabaco es aún más nocivo dentro del habitáculo. Por ello, la Organización Médica Colegial ha pedido que se prohíba fumar en el coche, muy en especial cuando dentro viajan niños.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Fotos: Paul Alan PUTNAM

La prohibición de fumar al volante vuelve a la actualidad. Esta vez de mano de los médicos, que recientemente han propuesto que se prohíba fumar dentro de los coches; al menos, cuando viajen niños dentro. Alegan que el humo dentro de un coche cerrado afecta a un buen número de procesos relacionados con el cáncer y problemas respiratorios. “Y en el caso de los niños es extremadamente grave, porque sus órganos se están desarrollando y el daño se multiplica.

“Está demostrado, hay evidencias científicas”, afirma Juan José Rodríguez, presidente de la Organización Médica Colegial (OMC).

¿Realmente es tan nocivo un cigarrillo dentro del coche? Los especialistas consultados están de acuerdo: aún hay mucha ignorancia a este respecto. “Es un problema de muer-tes, no de opiniones. Hay que proteger a los niños, evitar los consumos precozess de alcohol y tabaco”, refle-xiona el doctor Rodríguez. “El per-juicio es enorme, la gente no es capaz de imaginarlo. Conozco muchos niños asmáticos que lo son por el humo de sus padres”, asegura Rodrigo Cór-doba, especialista en Medicina Fa-miliar, miembro del Comité Na-cional para la Prevención del Tab-aquismo (CNPT) y coautor de un es-tudio sobre contaminación por hu-mo ambiental de tabaco. “Una con-centración de partículas [PM 2,5] en suspensión por encima de 250 microgramos por metro cúbico de aire es considerada peligrosa, incluso en ex-

Sabía que...

- ✓ Tardamos una media de cuatro segundos en encender un cigarrillo. A 120 km/h, son **130** metros recorridos pensando en 'otra cosa'.
- ✓ El **53%** cree que fumar es una distracción peligrosa y estaría de acuerdo con prohibirlo
- ✓ Desde que entró en vigor la prohibición de fumar en espacios públicos, **600.000** personas han dejado el tabaco...
- ✓ ...los infartos de miocardio han disminuido un **10%** y los casos de asma infantil, un **15%**

posición puntual. El nivel saludable recomendado por la OMS es de 10. Pues bien, en una discoteca [cuando se permitía fumar] hemos medido niveles de 400. Dentro de un coche, en un experimento con un solo fumador, he registrado una media de 1.842 microgramos", explica el doctor Córdoba.

LEYES ANTITABACO. Desde que la ley del tabaco entrara en vigor, hace poco más de un año, 600.000 personas han dejado el tabaco, los infartos de miocardio se han reducido un 10% y los casos de asma infantil en un 15%. Pero de momento no se avecinan cambios legislativos; así lo ha confirmado el ministerio de Sanidad. En otros países, como Australia o Estados Unidos, sí está prohibido fumar en los coches desde hace unos años. La ciudad de Nueva York, por ejemplo, dictó en 2007 una ley que prohibía el tabaco en el coche con menores de 18 años dentro, con multas de más de 2.000 dólares. Y en el Reino Unido ya hay una iniciativa para aprobar una ley de este tipo.

¿Y qué opinan fumadores y no fumadores sobre una hipotética ampliación del "No fumar" al interior de sus coches? "Soy padre y ja-



Fumar también es un fuente de distracciones para el conductor.

DENTRO DE UN COCHE DONDE SE FUMA, EL NIVEL DE CONCENTRACIÓN DE PARTÍCULAS ES 100 VECES MAYOR AL RECOMENDADO

Peligrosa distracción

Fumar conduciendo está considerada una de las más peligrosas distracciones para un conductor. De hecho, según una reciente encuesta, el 53% de los conductores españoles así lo cree y se muestra de acuerdo en que se prohibiera. El simple hecho de encender un cigarrillo 'secuestra' la atención del conductor durante unos cuatro segundos. En autopista, a 120 km/h, significa recorrer más de 130 metros sin tener ni idea de lo que está pasando fuera del coche. Y no es solo encenderlo, hay que buscar el cenicero, sacudir la ceniza, apagar el cigarrillo, el humo que entra en los ojos...

más fumo ni dejo fumar en el coche cuando llevo a los niños. Pero estamos en contra de prohibir. Sanidad debe hacer campañas. Creo que educar y concienciar funciona mejor que prohibir. Hay que dejar a la gente que sea dueña de sus actos", dice Javier Blanco, portavoz de la asociación Fumadores por la Tolerancia.

Por el contrario, Raquel Fernández, presidenta de Nofumadores.org opina que las campañas de concienciación son necesarias, pero tienen que ir acompañadas de medidas legislativas. "Por sí solas, las campañas no sirven, no somos capaces de autorregularnos. Es difícil legislarlo porque entra en el ámbito de lo privado. Habría que hacer como con el móvil", dice. Y añade: "Creo que la prohibición de fumar en espacios públicos aumenta la concienciación de la gente y produce un efecto contagio, de forma que también se reduce el consumo en los espacios privados". ♦

UNIÓN EUROPEA

Motoristas más equipados

Incrementar la seguridad pasiva y activa del motorista es una de las medidas incluidas en el Programa de Acción de Seguridad Vial diseñado por la UE para rebajar la mortalidad un 50% hasta 2020. Y en este sentido, varios países están adoptando medidas.

★ En Francia, a partir del 1 de enero de 2013, será obligatorio llevar un dispositivo reflectante en el equipamiento del conductor y pasajero de todas las motos de más de 125 c.c. El dispositivo, de al menos 150 centímetros cuadrados, debe estar situado entre los hombros y la cintura y puede estar integrado en la cazadora o ser un accesorio, como un chaleco. Lo deben de llevar todos los motoristas a su paso por Francia. No hacerlo puede suponer una multa de 68 € y la pérdida de dos puntos del carnet.

★ Y en Bélgica, desde el pasado mes de septiembre, los motoristas, además del casco, deben utilizar obligatoriamente un equipamiento de protección, compuesto por cazadora, pantalones, botas y guantes.

Los fallecidos bajaron un 11%

Durante 2010, según las últimas cifras publicadas por la Comisión Europea, 30.800 personas perdieron la vida en accidentes de tráfico en la UE, lo que supone un 11% menos que el año anterior.

Si lo comparamos con 2001, el descenso del número de víctimas mortales se sitúa en el 48%. España con una reducción del 55%, fue el cuarto país con mejores resultados después de Letonia, Estonia y Lituania.

En cuanto a la tasa de fallecidos por millón de habitantes, Suecia ostenta la mejor cifra (28), y la peor, Grecia, con 112 muertos/millón. La media de la UE es de 61 y la de España, 54.

Con las medidas adoptadas en la UE, de 2001 a 2010 se han salvado 100.000 vidas y ahorrado 176 billones de euros, según European Transport Safety Council (ETSC).



Paul Alan PUTNAM

Más vulnerables

Según los últimos datos de CARE, en 2009 fallecieron cerca de 6.500 usuarios de moto y ciclomotor, el 19% del total de las víctimas mortales en accidente de tráfico. La siniestralidad sobre dos ruedas ha bajado, pero no al mismo ritmo que el resto de vehículos. De hecho, en países como Francia, creció en 2011 un 10%. En España bajó un 4%.

(Datos: CARE. UE-24).

Medidas aconsejadas

La adopción de normas sobre equipos de protección personal y el fomento de los avances técnicos para aumentar la seguridad de los vehículos de dos ruedas son algunas de las orientaciones que ha dado la UE a sus países miembros para reducir la siniestralidad de los motoristas. Además, propone hacer extensiva a estos vehículos la legislación sobre inspecciones técnicas y adaptar las infraestructuras viarias.



Paul Alan PUTNAM

“Carreteras blancas” de la UE

En contraposición al término “puntos negros”, los “tramos blancos” son un concepto para referirse a los tramos de carretera sin accidentes que han surgido del proyecto Whiteroads encargado por la Comisión Europea a la Federación Europea de Carreteras. Según este estudio, existen al menos 21.519 km de carretera en los que no se ha producido ningún accidente mortal en los últimos cinco años. El proyecto se ha llevado a cabo en 22 países de la UE en los que han analizado 55.000 km de la red transeuropea. En un 38% – 669 tramos de al menos 15 kilómetros– no se habían registrado accidentes mortales. www.whiteroads.eu



Campañas personalizadas

En algunos países las campañas divulgativas de tráfico se han comenzado a personalizar poniendo nombre y apellidos a sus destinatarios. Lo han hecho así en Bélgica y Dinamarca.

★ La nueva campaña del Instituto por la Seguridad Vial de Bélgica hace un llamamiento para que, aquellos que conozcan a alguna persona que conduzca de forma peligrosa puedan, a través de una aplicación en Facebook, crear un artículo periodístico en el que el conductor temerario aparecerá, con nombre y apellidos, como víctima de un accidente. El artículo se le envía por correo electrónico para in-

ducirle a reflexionar: www.bivv.be

★ En Dinamarca, con la campaña "Familien", se puede enviar un video 'amenazante' por correo electrónico a algún amigo que conduce demasiado deprisa. En clave de humor, tres mafiosos le recuerdan en el vídeo por qué no debe correr. <http://www.sik-kertrafik.dk/Aktuelt/Kampagner>



PORTUGAL

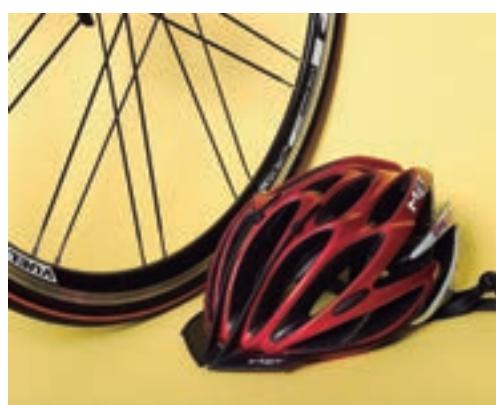
Más vías de peaje

Desde el pasado 8 de diciembre es obligatorio pagar peaje en otras cuatro autovías: A-22 (que atraviesa la región del Algarve y conecta con Andalucía), A-23 (en el Alentejo), A-24 (colindante con Galicia) y A-25 (próxima a la provincia de Salamanca). Los nuevos peajes cuestan entre 11 y 19 euros por trayecto y es necesario adquirir una tarjeta prepago porque el sistema no admite ni dinero ni tarjetas bancarias. En 2010, el gobierno luso ya convirtió en autopistas de peaje las tres autovías del norte del país que conectan con Galicia. Esta medida ha provocado numerosas protestas.

UNIÓN EUROPEA

La seguridad de la bici, a estudio

El proyecto BIKEPAL financiado por la Comisión Europea y coordinado por European Transport Safety Council (ETSC) ha comenzado a estudiar la seguridad de la bicicleta. Este proyecto contará con la colaboración de universitarios y publicará un manual con prácticas seguras. En 2009 murieron 2.274 ciclistas en la UE, un 6,6% del total de fallecidos. (Fuente: CARE. EU-24).



Paul Alan PUTNAM

FRANCIA

Sanciones más duras

El Gobierno francés ha endurecido las sanciones contra algunas infracciones de tráfico. Según el decreto que se firmó el 4 de enero, hablar por el móvil se sanciona con 135 € (35 hasta ahora) y la retirada de tres puntos en lugar de dos, aunque sigue permitido el manos libres. Los dispositivos para localizar radares se sancionan con 1.500 € y la retirada de seis puntos. Y tener en el campo de visión del conductor una pantalla activa que no sea un GPS (televisión, consola, ordenador, teléfono inteligente...) puede ser multado con 1.500 € y tres puntos menos. Francia rebajó su cifra de muertos en accidente de tráfico en 2011 un 0,5%. De los 3.992 de 2010 pasó a 3.970.

FINLANDIA

Transporte escolar con alcolock

El alcolock es obligatorio en todos los autobuses de transporte escolar y guarderías desde el pasado mes de agosto. Finlandia prevé extender el uso obligatorio de este dispositivo a todo el transporte público para el año 2014.

REINO UNIDO

La eficacia de los radares

Autoridades y Policía Local británicas ofrecerán información sobre la efectividad de los radares en la sinestralidad, con cifras y datos sobre el número de colisiones y sus resultados antes y después de la instalación de un radar. También publicarán el número de infracciones que surgen de cada cámara, así como toda las sanciones que generan.



De nuevo el tramo más peligroso se encuentra en la N-322 en la provincia de Albacete.

LOS TRAMOS DE RIESGO ALTO Y MEDIO ALTO ANALIZADOS POR EURORAP SE HAN REDUCIDO UN 2%

Se mantiene el peligro

En los últimos diez años el riesgo elevado de sufrir un accidente grave o mortal en España ha disminuido un 29%. Sin embargo, aún quedan 58 tramos con un índice de peligrosidad alta, un total de 723 kilómetros de carretera estatal, según el último informe de EuroRAP.

Anabel GUTIÉRREZ

Infografía: Dlirios

De los 1.372 tramos estudiados en el período 2008-2010, todavía quedan 58 tramos (un 4% del total analizado) con un índice de peligrosidad elevada, según el último informe del consorcio europeo EuroRAP (en el que participan RACE y RACC). Sin embargo, respecto al informe anterior, los tramos de riesgo alto y medio-alto se han reducido un 2%. Por tanto, en solo 723 kilómetros de la red estatal de carreteras se ha concentrado el mayor número de accidentes: 103 fallecidos y 535 heridos graves.

El informe EuroRAP

valora la probabilidad de sufrir un accidente con muertos o heridos graves en función de la longitud y la intensidad del tráfico. En base a estos parámetros se pueden conocer las características de las vías que tienen una mayor concentración de accidentes con intención de prevenirlos.

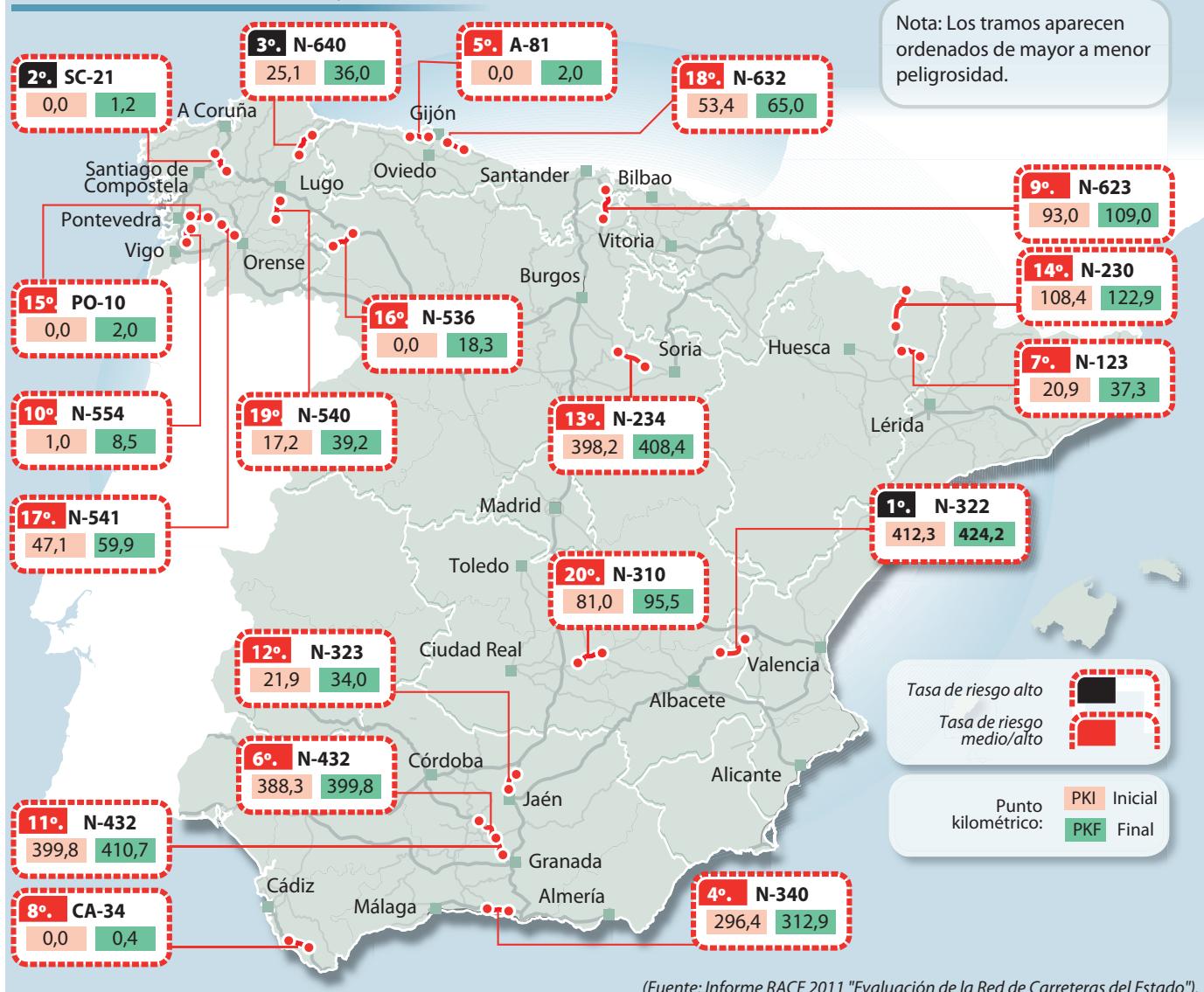
CARRETERAS CONVENCIONALES.

El 52% de los tramos peligrosos pertenecen a carreteras convencionales de calzada única con intersecciones al mismo nivel (en nueve de cada diez casos). En el 83% de estas vías la intensidad media diaria de vehículos estaba por debajo de los 10.000 vehículos al día y dos de cada cinco accidentes fueron por salidas de vía.

Por comunidades autónomas, Galicia pre-

**GALICIA ES
LA REGIÓN
CON MAYOR
PROPORCIÓN
DE TRAMOS
NEGROS**

Los 20 tramos de mayor riesgo



(Fuente: Informe RACE 2011 "Evaluación de la Red de Carreteras del Estado").

senta la mayor proporción de tramos peligrosos, tres puntos por encima de la media, con Extremadura y Cantabria compartiendo la segunda posición. En el otro extremo Asturias, la comunidad donde se produjo la mayor reducción de tramos negros en el último trienio.

Por provincias, León supera en siete puntos la media española, mientras que Huelva repite por segundo año consecutivo como la que más ha disminuido sus tramos negros. Cáceres, A Coruña y Lugo son, por el contrario, las provincias que más han aumentado la peligrosidad de sus tramos.

LAS MÁS PELIGROSAS. En España quedan solo tres tramos calificados de riesgo "muy elevado". El más peligroso se encuentra en la N-322 en Albacete, entre los kilómetros 412,3 y 424,2. Du-

Ir en moto, más arriesgado

La probabilidad de morir en carretera es 18 veces mayor para un motorista que para un conductor de turismo. De hecho, el índice de riesgo de este colectivo ha aumentado un 8% en los últimos 7 años. Este tipo de accidentalidad está concentrada en solo 20 tramos del total de la red nacional de carreteras. El más peligroso se encuentra en Granada en la A-44 entre los puntos kilométricos 119 y 142 (23 accidentes de 65 fueron de motos). En el caso de la N-325, en el tramo que va desde Alicante al cruce con la N-340 a la altura de Crevillente, los 14 accidentes producidos fueron exclusivos de este colectivo.

rante los tres años de estudio (2008-2010), registró un total de siete accidentes con un resultado de ocho heridos graves. La principal causa de los accidentes fueron las salidas de vía y las colisiones frontales. En este tramo, la accidentalidad de motoristas tiene un peso importante, con cuatro siniestros graves de los siete registrados.

El segundo tramo se encuentra en la SC-21 en A Coruña. En el último trienio y en apenas un kilómetro, registró un accidente grave y otro mortal (con el resultado de un fallecido y seis heridos graves), todos por salida de vía. El tercer tramo se encuentra en la N-640, en Lugo, con un accidente mortal y cuatro graves, con resultado de un fallecido y seis heridos graves. En cinco casos la causa del accidente fue una colisión frontal ♦





En los tramos en obras, la distracción y el exceso de velocidad aparecen como causa de los accidentes en mayor proporción que en el resto.

SE TRABAJA EN EL 0,5% DE LAS CARRETERAS, PERO EN ELLAS SE PRODUCE EL 3% DE LOS FALLECIDOS

Conducir entre obras, un peligro

Durante 2010, en los tramos en obras se registraron poco más del 1,3% del total de accidentes con víctimas y el 3% de los fallecidos. En la actualidad se trabaja en 254 tramos, a lo largo de 1.220 km. Hacer creíble la señalización y respetarla, claves para reducir la accidentalidad.

José Ignacio RODRÍGUEZ

Infografía: DLirios. Fotos: JIR

Durante los últimos tres años, en los tramos en obras se ha producido una media de 1.229 accidentes con víctimas, con 67 muertos y 302 heridos graves. En porcentajes, supone algo más del 1,3% del total de accidentes con víctimas en carretera, pero en torno al 3% de las víctimas mortales y algo más del 2% de los heridos graves. Si

tenemos en cuenta que los tramos en obras apenas suponen el 0,5% de la extensión total de la red de carreteras, se tiene una primera idea de su especial peligrosidad.

Durante 2010, en el 51% de los casos, la causa principal de los accidentes fue la distracción, seis puntos más que en el conjunto de la red de carreteras. Otras de las principales causas de accidente, la velocidad, es también superior en los tramos en obras (23%) que en el conjunto (20%). Aunque la salida de la vía (29%) es el principal tipo de accidente, es diez puntos inferior. En cambio, la colisión por alcance en tramos en obras (19%) es claramen-

EL 31% DE LOS ACCIDENTES SON NOCTURNOS, PERO SU ÍNDICE DE GRAVEDAD ES UN 50% SUPERIOR

Más de 1.100 accidentes al año

Principales datos de la accidentalidad en carretera en tramos en obras



Ideas seguras

La asociación de empresas de conservación y explotación de infraestructuras (ACEX) ha galardonado algunas ideas sobre buenas prácticas. Es el caso del doble "badén centinela", que emite un sonido de trompeta cuando un vehículo invade la zona de obras reservada a los operarios y les permite reaccionar y evitar atropellos; o un "sistema de sujeción de señales" a los postes de barrera metálica, con el que se consigue mayor estabilidad, visibilidad y seguridad. Y por último, los "detectores de velocidad", que alertan al conductor de su velocidad real.



Uno de los efectos más significativos de las obras son los atascos y el riesgo de alcances.

te superior al conjunto de accidentes (15,9%).

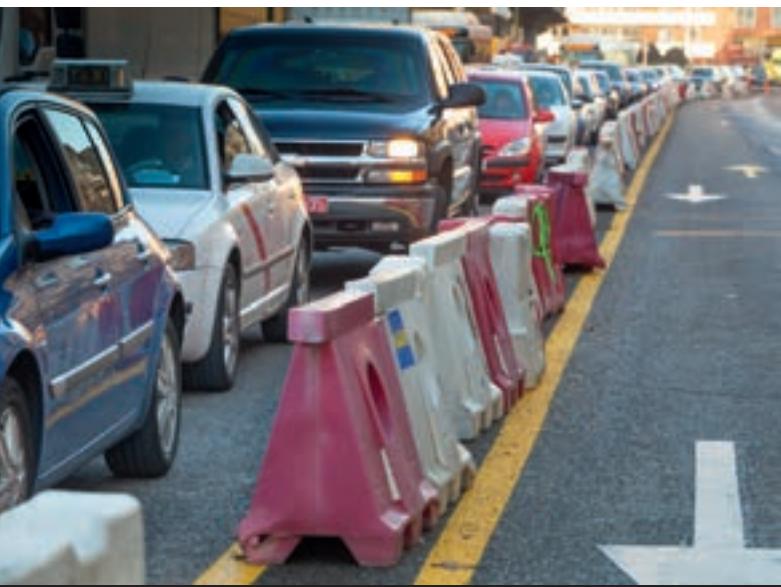
Un grupo de trabajo de la Asociación Técnica de la Carretera (ATC) ha analizado la accidentalidad en zona de obras en España, entre 2000 y 2007. En ese período, el 2,5% de los accidentes con víctimas y el 2,6% de los muertos se produjo en tramos en obras. Por días de la semana se da un alto grado de homogeneidad, aunque los fines de semana se registran menos accidentes, pero más graves. Además, el 31% de los accidentes son nocturnos (de las 20 a las 8 horas) pero su índice de gravedad es un 50% superior.

MAYOR GRAVEDAD. Por lo que se refiere la evolución del índice de gravedad (víctimas mortales por cada 100 accidentes) en el total de la red, se ha pasado de 10,5 en el año 2000, a 6,2 en el año 2007. En cambio, señala Pablo Sáez Villar, director de la asociación de empresas de conservación y explotación (ACEX), que ha participado en el citado estudio, en los tramos en obra la evolución ha tenido algunas particularidades: "Se partía de un valor inferior (9,9 muertos por cada 100 accidentes), y fue disminuyendo hasta 2004; pero, a partir de ahí, cambió de

Atentos a la señal

- Respete la señalización provisional de obras (fondo amarillo y marcas viales del mismo color), los límites de velocidad y las prohibiciones.
- Aumente la distancia de seguridad.
- Atención ante la aparición de situaciones imprevistas, no se distraiga.
- Tenga especial cuidado en curvas, estrechamientos y cambios de calzada, sobre todo si circula en paralelo con vehículos voluminosos.
- Al reducirse el número de carriles, facilite la incorporación alternativa ("sistema cremallera") de los vehículos al mismo carril.
- No rebase nunca la línea longitudinal continua de separación de carriles y tenga en cuenta que la anchura de estos suele ser menor de la habitual.
- En caso de avería, ponga los intermitentes, procure retirar el coche fuera de la circulación y avise al 112 o al 011.





Balizamiento en una obra para conducir la corriente circulatoria.



Problemas de visibilidad originados por la actividad de la obra.

tendencia hasta al alcanzar 9,4 muertos por cada 100 accidentes en el año 2007".

Según el estudio, presentado recientemente en el Congreso Mundial de Carreteras de México, el 18% de los accidentes con víctimas en zona de obra son alcances de vehículos, y el 12,5% choques frontolaterales. No obstante, el tipo de accidente que mayor número de muertos genera, de acuerdo con el período estudiado, son las colisiones frontales (21%), los choques frontolaterales (17%), y el atropello a peatones (8%), en gran medida operarios que se encontraban trabajando en la obra.

LOS PELIGROS. Inevitablemente, las obras implican la reducción de la velocidad, el estrechamiento de la calzada, la reducción de carriles, cambios a la calzada contraria donde encontraremos coches que circulan en sentido contrario; e incluso, la presencia de vehículos y de trabajadores de la obra.

Según el tipo de actuación, las obras pueden consistir en simples tareas de mantenimiento y limpieza, en la sustitu-

DURANTE LOS FINES DE SEMANA HAY MENOS ACCIDENTES, PERO MÁS GRAVES



El inicio de las obras deberá estar indicado por la señal de la imagen.

1.221 kilómetros, en obras

El número de actuaciones ha venido disminuyendo debido a la crisis. De las 320 obras que el 1 de diciembre de 2011 afectaban a casi 1.500 kilómetros de 190 carreteras, se ha pasado (12 de enero de 2012) a 254 actuaciones que afectaban a 1.221 kilómetros de 159 carreteras, según datos que la DGT ofrece en su web. Según la misma fuente, en 42 tramos (nivel negro) la circulación estaba interrumpida; en 32 (rojo), era difícil; y en 61 (amarillo) se registraba circulación lenta. Los tramos de mayor longitud se encuentran en las carreteras: C-25, en Sant Sadurní D'Osormort/Barcelona (115 km); A-4, en Villarta San Juan/Ciudad Real (96 km); A-3, en Tarancón/Cuenca (88 km); y N-420, en Caseres/Tarragona (88 km).

ción de una señal o de un tramo de barrera de seguridad, desbroce de márgenes, tareas de vialidad invernal, todas ellas de escasa duración; o bien en obras de acondicionamiento (rectificación de curvas, ensanche de arcenes, tercer carril...) y reposición del firme, que llevan un proceso más dilatado en el tiempo.

La señalización de obras es siempre la misma, pero "en las tareas de conservación y refuerzo, la probabilidad de encontrarse con gente trabajando es prácticamente del 100%, y es una situación más crítica, de mayor riesgo", advierte Pablo Sáez. En cualquier caso, añade, al conductor hay que pedirle que esté atento a la señalización y la respete; y a los que colocan las señales, que lo hagan correctamente, que permita encauzar correctamente la trayectoria de los vehículos, fuerce a disminuir la velocidad y sea percibida por el conductor con suficiente antelación. "Ha de ser una señalización creíble y con una adecuada reflectancia, para que sean perfectamente visibles, tanto durante la noche como en condiciones climatológicas adversas. ♦

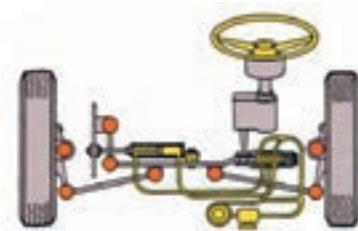
¿Está usted al día?

La formación de los futuros conductores es fundamental para la seguridad vial. Y el ansia de conocimientos y de pruebas fiables para evaluar sus conocimientos por parte de los jóvenes conductores es una realidad. De hecho, uno de los sitios más visitados, desde siempre, de la página 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, esta fue una de las secciones más exitosas. Pero es que también es fundamental el reciclaje de los conocimientos de aquellos conductores que pasaron por la autoescuela y obtuvieron sus permisos hace veinte, treinta o más años... ¡Y qué mejor que hacerlo de una manera lúdica y fácil! ¡Anímate! Haga el test, corrija sus respuestas y vea lo al día que están sus conocimientos...

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



Prueba de Control de Conocimientos
COMÚN A TODOS LOS PERMISOS



1

Es recomendable revisar la dirección del vehículo cuando...



2

Uno de los problemas que afectan a la capacidad para conducir de las personas mayores es la disminución...



3

En condiciones climatológicas adversas, ¿debe aumentarse la distancia de seguridad?



4

Cuando el titular de un permiso de conducir pierda parte de su asignación total de puntos, ¿puede recuperarlos?

- a. No, una vez perdidos no es posible recuperarlos.
- b. Sí, realizando un curso de sensibilización y reeducación vial.
- c. Sí, obteniendo de nuevo el permiso de conducción.



5

Al circular durante el día, por el carril contiguo a uno habilitado en sentido contrario al habitual, ¿debe llevar encendida alguna luz?

- a. Sí, la de corto alcance, al menos.
- b. No.
- c. Sí, la de posición.

6



En una carretera convencional con arcén pavimentado de 1,50 m de ancho, la velocidad máxima a la que puede circular un automóvil derivado de turismo es de...

- a. 90 km/h.
- b. 100 km/h.
- c. 80 km/h.

7



La intención de efectuar una maniobra debe indicarse...

- a. siempre con el brazo.
- b. con las señales luminosas y, en su defecto, con el brazo.
- c. siempre con las señales luminosas.

8



¿Puede circular marcha atrás como maniobra complementaria de otras maniobras?

- a. Sí, siempre que se trate de parada, estacionamiento o incorporación a la circulación.
- b. Sí, de cualquier maniobra.
- c. No, está prohibido.

9



A la vista del gráfico, ¿es obligatorio adelantar al tranvía por la derecha?

- a. No, se le puede adelantar por la derecha o por la izquierda.
- b. Sí, en todo caso.
- c. No, se le debe adelantar por la izquierda.

NUEVOS
SÍMBOLOS



En un carril reservado para uso exclusivo del transporte público urbano fuera del horario de servicio, ¿se puede estacionar?

- a. No.
- b. Sí, parar y estacionar.
- c. Sí, si conocemos perfectamente el horario de la línea de autobuses.

10



Ante un paso a nivel cuyas barreras están en movimiento, ¿es obligatorio detenerse?

- a. No, puesto que no se encuentran en posición horizontal.
- b. Sí.
- c. Sí, pero solamente cuando el vehículo no pueda pasar por debajo.

11



12

En esta intersección sin señales de prioridad, el turismo rojo,

¿está obligado a ceder el paso?

- a. Sí, a los vehículos que se aproximen por su derecha.
- b. Sí, a todos los vehículos que circulen por la vía transversal.
- c. No, porque tiene prioridad.

13



Al circular durante el día con nubes de polvo o humo, ¿qué luces deben utilizarse?

- a. Ninguna, por ser de día.
- b. Las de posición.
- c. Las antiniebla delanteras o las de corto o largo alcance.

SOLUCIONES: 1: a; 11: b; 12: a; 13: c
10: a; 11: b; 12: a; 13: c
1: a; 2: a; 3: a; 4: b; 5: a; 6: a; 7: b; 8: a; 9: b;



La brillante directora de orquesta, Inma Shara, durante la presentación del Audi A8".

ESTE SEGMENTO DE COCHES AUMENTÓ SUS VENTAS ALGO MÁS DE UN 83%

El lujo no está en crisis

Con una caída en las ventas del 18% en 2011, el sector del automóvil afronta una difícil situación, salvo que nos centremos en las cifras del segmento de lujo que, en vez de caer, han aumentado nada menos que un 83%! Analizamos el porqué de este fenómeno, hasta cierto punto lógico. Y hay sorpresas.

Andrés MÁS

Si pensaban que la crisis era la misma para todo el mundo, vayan olvidándose. De todos es sabido que, en general, el que tiene mucho dinero no deja de tenerlo por atravesar una época de vacas flacas. Y eso se refleja en su capacidad de consumo. Un ejemplo lo tenemos en los coches de lujo, un segmento que no solo no vende menos, sino que ha aumentado en 2011 sus cifras de venta nada menos que un 83,1 %. En total se

vendieron 2.456 unidades, con subidas espectaculares para algunos fabricantes como Lexus (más de un 53%) o Porsche (cerca del 28%).

DINERO LLAMA A DINERO. En España es rico el que tiene un patrimonio superior a 750.000 euros (excluyendo la vivienda) y una renta anual de 600.000 euros. Lo dice GESTHA (Sindicato de Técnicos del Ministerio de Hacienda),

y, según esta misma fuente, en 2009 había en nuestro país un total de 6.829 contribuyentes que reunían esas condiciones.

FABRICANTES COMO LEXUS VENDIERON UN 53% MÁS, Y PORCHE CERCA DE UN 28%



Este tipo de coches son la imagen de un estilo de vida con glamour para clientes ambiciosos.

Un estudio “Luxury Goods Worldwide Market Study”, de la consultora Bain & Company, tras analizar el mercado y los resultados financieros de más de 230 marcas y compañías de artículos de lujo del mundo, indican que sus ventas han registrado un aumento del 10 % el pasado año 2011, con una facturación de 191.000 millones de euros.

NO NECESITAN CRÉDITOS.

Son clientes, aseguran desde la patronal de los fabricantes (ANFAC), que “tienen el dinero necesario, no suelen necesitar créditos y saben sacar al vendedor las mejores condiciones, sabedores de que atravesamos unos momentos difíciles”. Algunos, además, tienen formas de hacer que podríamos denominar ‘peculiares’. Nos lo cuentan en el departamento comercial de una exclusiva marca: “La gente con dinero sigue teniendo capacidad económica y sigue comprando, aunque hemos detectado estrategias dirigidas a invertir en un coche con la mayor discreción posible. Por ejemplo, cambian su coche por otro mejor pero del mismo color para que no se note mucho el gasto”. Algunos compradores de Ferrari recurren



Rolls Royce ha sido uno de los fabricantes con peores datos: -66,7%.



El Lexus “CT 200h”, un híbrido que arrasa en España.

a truquillos para que nadie sepa lo que se han gastado en su nuevo capricho. Para ello, dejan su nuevo deportivo en las dependencias de la marca y el día que quieren darse una vuelta avisan, se lo preparan y, al terminar el día, lo devuelven al garaje lejos de su domicilio. Otros se inclinan por invertir en modelos de

Todoterreno con glamour

La venta de los todoterrenos de lujo supone un magnífico termómetro para determinar el comportamiento del comprador en momentos de crisis. Si bien el segmento ha caído en 2011, hay que decir que son de los que menos (poco más del 1%). Pero llama la atención la trayectoria de dos modelos de moda entre los compradores adinerados: el Porsche “Cayenne” y el Volkswagen “Touareg”. Las ventas del primero se han disparado más del 41%, coincidiendo con la llegada de una nueva generación que, como la anterior, también incluye motor diésel. El segundo se ha vendido nada menos que un 68% más respecto a 2010, también en parte por la llegada de un nuevo modelo. Todo ello mientras que sus rivales se venían abajo, como el BMW “X5” (-28,1%), el Land Rover “Discovery” (-36,7%) o el Lexus “RX” (-36,7%).

marcas poco conocidas, o conocidas pero con una silueta tan discreta que pasa absolutamente desapercibida. Un buen ejemplo es el Audi “A8”, una berlina de lujo con un interior espectacular pero que por fuera podría pasar por un “A6”. Basta



Comprar lujo, es comprar sueños.

Piel de rebaños del norte de Europa

Bentley y su programa de personalización 'Mulliner' puede servir de referencia para conocer cómo se las gastan los ricos a la hora de elegir las opciones de su exclusivo modelo. Por ejemplo, para el "Continental GT" se puede escoger entre 100

colores para la carrocería, 17 colores del cuero interior, 16 colores de los cinturones de seguridad. Las inserciones de madera cuentan con estabilización de rayos UVA para que duren más y los asientos pueden llevar función masaje, calefacción y aireación fría. También es posible equipar el volante con calefacción, seleccionar unas alfombrillas de lana de oveja o elegir el tipo de árbol para la madera de los remates interiores. La piel está seleccionada entre rebaños criados en el norte de Europa con un clima frío para evitar insectos. Y así una lista interminable que al cliente le lleva semanas analizar y seleccionar.

Impresionante interior de un Bentley.

con eliminar el logo trasero y elegir un color oscuro. Además, el segmento de coches de lujo ya no se corresponde únicamente con modelos de alta cilindrada, gran tamaño y precio elevado. Precisamente, en España ese tipo de coches sí que ha notado la recepción: por ejemplo Rolls Royce ha bajado casi un 67%, Cadillac ha caído casi un 26%, Jaguar se acerca al 30% y Maserati supera ligeramente ese porcentaje. Sin embargo, Lexus ha acertado con su nuevo compacto, el "CT 200h", un híbrido de 29.000 euros. En este sentido la marca japonesa tiene claro que "no se trata de tener volumen, aunque ahora lo tengamos, es también la experiencia del cliente cuando visita un concesionario Lexus, porque intentamos siempre superar sus expectativas y que conozca la forma en que se cuida al cliente en una lujo". Para Volvo y su presi-

ALGUNOS BUSCAN DISCRECCIÓN: REPITEN COLOR PARA QUE NO SE NOTE QUE TIENEN COCHE NUEVO

dente, Germán López, en el éxito del segmento de lujo en estos tiempos tienen una gran influencia las compañías de rénting, canal que solo ha caído un 7 % durante 2011, frente al 35% de las ventas a particulares.

ESTRATEGIAS A LA MEDIDA. También, hay que destacar que las marcas han sabido ir adaptándose a la circunstancias y a las necesidades del mercado. Y si no, que se lo digan a Porsche o a Infiniti, que gracias a los motores diésel han multiplicado las ventas de unos modelos que con motores de gasolina tenían un éxito mucho menor debido sobre todo a un consumo desmedido por peso y aerodinámica. Y es que el rico también mira por la economía; a ver si no cómo han logrado reunir tanto dinero que, desde luego, se seguirán gastando. Según un informe de la Escuela

LOS MÁS VENDIDOS

Turismos

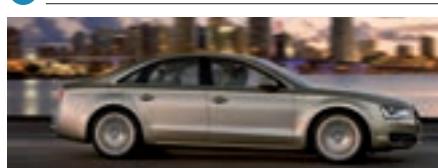
Modelo A partir de



1 AUDI A7 56.940 €



2 MERCEDES CLS 350 66.400 €



3 AUDI A8 78.700 €

Todoterreno



1 VOLKSWAGEN TOUAREG 54.940 €



2 BMW X5 61.300 €



3 PORSCHE CAYENNE 63.582 €

(Fuente: ANFAC.- Período enero/noviembre 2011).

de Negocios de la Universidad de Pensilvania, sea cual sea el desenlace de la crisis para la economía global, las firmas de lujo tienen claro que su misión continúa siendo la misma: vender un estilo de vida con más glamour para el consumidor ambicioso. Porque el cliente de artículos de lujo, compra sueños. ♦

TOYOTA YARIS 1.33

Características

MOTOR:

Cilindrada: 1.329 c.c.

Potencia máxima:

99 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cortina. Airbag rodilla conductor. ABS. Control de estabilidad. Sistema Start/Stop.

Anclaje Isofix sillitas infantiles. Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 3,88 mts.

Anchura, 1,69 mts.

Altura, 1,51 mts.

MALETERO:

286 litros.

CONSUMO:

Urbano, 6,5 l/100 km.

Carretera, 4,5 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 15.000 €



COMENTARIO. Siempre ha tenido tecnología y categoría para enmarcarse entre los utilitarios, pero, sobre todo, el "Yaris" siempre ha sido una joya urbana: pequeño, sin llegar a la miniaturización del coche ciudadano, con comportamiento de coche serio, motores de altísimo rendimiento. Rizando el rizo, además, su interior se adapta como un

Emisiones de CO₂

120 g/km

Imp. matric. 4,75 %

guante a todas las necesidades gracias a su fila posterior con recorrido longitudinal. Aunque esa característica la acaba de perder en esta nueva generación, pero en todo lo demás experimenta un salto de gigante. Lo hacen las proporciones, ahora más ancho y largo; la calidad interior; el comportamiento; y sobre todo, la ecología y eficiencia. Es pura seda, con una suavidad de mandos poco habitual aunque abunden plásticos rígidos en su interior. Su motor ofrece un comportamiento exquisito, porque con distribución variable no han hecho falta muchas modificaciones para seguir siendo muy agradable. No busca grandes sensaciones, sino alta seguridad y buen confort de viaje. es un magnífico producto.



www.toyota.es



- ✓ Motor muy suave.
- ✓ Suspensiones de calidad.
- ✓ Relación tamaño/espacio interior.

Estética:8	Aceleración: ..7
Acabado:6,5	Consumo: ...8
Habitabilidad: 7,5	SEGURIDAD:
Maletero:7,5	Estabilidad: ..7,5
Confort:7,5	Suspensión: ..8
Potencia:7	Frenos:7,5
Cambio:8,5	Luces:6,5

NOTA MEDIA: 7,5. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,4



- ✓ Pierde fila trasera con desplazamiento.
- ✓ Faros de poca intensidad.
- ✓ Mucho plástico rígido.

Características

MOTOR:

Cilindrada: 1.984 c.c.

Potencia máxima:

200 CV a 5.100 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales, laterales, de cabeza y torax delanteros.

ESP+ABS+ASR+EDL y EDTC. Anclaje Isofix sillitas infantiles.

Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 4,28 mts.

Anchura, 1,81 mts.

Altura, 1,48 mts.

MALETERO

310 litros.

CONSUMO:

Urbano, 10,3 l/100 km.

Carretera, 6,1 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 28.460 €



COMENTARIO. Aunque no estaba claro que el "Beetle" fuera a tener continuidad, la segunda generación ya está en el mercado, aunque ha perdido el 'new' del nombre. Está trabajado a fondo para lograr pulir los puntos débiles. Su diseño estético sigue siendo su valor diferenciador, con

rasgos basados en el modelo original, pero más atractivos. Ahora el espacio interior sí se aprovecha al máximo, para que las plazas traseras sean realmente utilizables, con unas cotas prácticas en todas sus mediciones menos en altura, para que dos adultos puedan ir con un confort apreciable. También ha crecido el volumen del maletero, con más de 300 litros y unas formas regulares que permiten un mejor aprovechamiento. El diseño, con sabor añejo y detalles 'vintage' sigue marcando el estilo en el interior. Mucho ha mejorado su comportamiento, con laterales firmes e inclinaciones laterales mínimas. Cuenta con un diferencial delantero 'XSDS' que ayuda mucho en zonas muy viradas. Su motor es excelente.



www.kia.es



- ✓ Prestaciones.
- ✓ Comportamiento.
- ✓ Imagen.

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

NOTA MEDIA: 7,9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,25



- ✓ Consumos.
- ✓ Intermitentes traseros pequeños.
- ✓ Visibilidad trasera.

La opinión de...

AUTOFACIL

SEAT Mii 1.0, 75 CV

COMENTARIO. Seat acaba de iniciar la comercialización del "Mii", un microurbano que mide 3,56 m y que, de momento, solo se ofrece en carrocería de tres puertas. Es un desarrollo conjunto de Skoda y Volkswagen, que va a vender dos modelos idénticos por plataforma y motores, y que se denominan "Citigo" y "Up!". En cuanto al "Mii", dispone de un interior homologado para cuatro pasajeros –destaca por anchura y altura, aunque el espacio para piernas es solo correcto– y el maletero más grande de su segmento. La calidad de acabados está por encima de lo habitual, destacando sobre todo la solidez de sus ajustes. El "Mii" está disponible con dos motores, 1.0 gasolina, uno de 60 CV y otro de 75CV. Es silencioso en auto-



Emissions de CO₂

108 g/km

Imp. matric. 0 %

pista y vibra menos de lo esperado. Su consumo es bastante contenido. La caja de cambios es manual de 5 velocidades, tiene un tacto agradable y resulta bastante precisa. Cuenta con una suspensión firme, elevada estabili-

dad y agilidad en las curvas.



www.seat.es

- ✓ Comportamiento.
- ✓ Acabados.
- ✓ Maletero.

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

Aceleración: ..6
Consumo:7
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..8
Suspensión: ..7,5
Frenos:7
Luces:6

- ✓ Más caro que sus rivales.
- ✓ Respuesta en marchas largas.
- ✓ Solo cuatro plazas.

NOTA MEDIA: 6,2. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,1

La opinión de...

MOTOR 16

OPEL AMPERA

COMENTARIO. El Opel "Ampera", al igual que su primo el Chevrolet "Volt", parece que ha dado con la combinación para gastar poco y hacer muchos kilómetros sin parar en la gasolinera. El truco es el siguiente: el "Ampera" recurre a una unidad de tracción eléctrica y a un propulsor de gasolina que puede funcionar o no, pero que nunca mueve las ruedas. En teoría esta combinación se correspondería a la de un híbrido, sin embargo, como el motor de gasolina no mueve las ruedas, Opel prefiere llamar a su coche "eléctrico de autonomía extendida". ¿Cómo funciona? Cuando se queda sin carga en sus baterías (que tardan 3 horas y media en recargarse), un motor de gasolina 1.4 Ecotec de 86 CV, arranca y alimenta un generador que



Emissions de CO₂

40 g/km

Imp. matric. 0 %

impulsa al eléctrico. De este modo, la autonomía, se amplía a más de 500 kilómetros con consumos de risa. Entre los peores, las baterías restan capacidad al maletero y el precio, que aún con ayudas, si-



www.opel.es

- ✓ Autonomía extendida.
- ✓ Suavidad y confort de marcha en eléctrico.
- ✓ Prestaciones y comportamiento.

Estética:8
Acabado:9
Habitabilidad: 5
Maletero:5
Confort:6
Potencia:8
Cambio:6

Aceleración: ..8
Consumo:10
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..8
Suspensión: ..8
Frenos:8
Luces:8

- ✓ Cuatro plazas y capacidad maletero.
- ✓ Precio elevado.
- ✓ Peso y tacto del pedal de freno.

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

Características

MOTOR:

Cilindrada: 999 c.c.
Potencia máxima:
75 CV a 6.200 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

Airbags frontales delanteros. Airbag de cabeza-tórax. ABS. ESC. Anclaje Isofix con Top Tether para sillitas infantiles en dos plazas traseras. Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 3,56 mts.
Anchura, 1,64 mts.
Altura, 1,48 mts.

MALETERO:
251 litros.

CONSUMO:

Urbano, 5,9 l/100 km.
Carretera, 4,0 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
Desde 8.690 €

Características

MOTOR:

Eléctrico: Dos sincrónicos de 151 y 73 CV.
Térmico: 1.4 de gasolina con 86 CV
Potencia: 151 CV.
Baterías: Ión Litio
Transmisión: Cambio automático.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

Airbags frontales delanteros, laterales, de rodilla y de cortina. Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 4,49 mts.
Anchura, 1,79 mts.
Altura, 1,44 mts.

MALETERO:

310 litros.

RECARGA: Menos de 4 horas.

AUTONOMÍA: 589 kms.

CONSUMO: Menos de 1,6 l/100 km

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
Desde 44.500 €

ANTINIEBLA LÁSER

Lo último en iluminación: la tecnología láser. Es la propuesta que los ingenieros de Audi están desarrollando. Acaban de presentar, entre otros sistemas, la luz antiniebla trasera láser, que emite un haz en forma de abanico dirigido hacia abajo, formando una línea roja sobre la calzada.



Cuando hay niebla o salpicaduras por lluvia, la línea se transforma en un triángulo. Aseguran que, de esta forma, además de mejorar la visibilidad, tiene el mismo efecto que un triángulo de advertencia.

150 ANIVERSARIO OPEL

Para Opel, todo comenzó en 1862, cuando Adam Opel comenzó a fabricar máquinas de coser. Siguiieron las bicicletas, las motocicletas, y en 1889, el primer automóvil. En 1962, llega el

"Kadett" y los modelos se suceden: el "Omega", el "Astra", el "Corsa", el "Insignia"... En 1982 inaugura su fábrica española de Figueruelas (Zaragoza). En 1971, un Opel "GT" batió el record de velocidad para coches eléctricos de batería (188 km/h). Hoy, el "Ampera" es su apuesta eléctrica.



COCHE CON MOTO

Este eléctrico (solo 1 hora para recargar) se llama "Micro Commuter" y es la propuesta urbanita de Honda. Mide 2,5

metros y caben 3 adultos, con el conductor situado en el centro. Puede llevar una moto eléctrica, -colocada a la izquierda del conductor y le sirve de reposabrazos- como transporte alternativo para utilizar, por ejemplo, en zonas de difícil aparcamiento.



NOS GUSTAN LOS ALEMANES. BMW, Mercedes y Audi son las marcas más demandadas en el mercado de los vehículos usados, según el último informe de la plataforma online AutoScout24. En cuanto a modelos, encabezan la lista de los más deseados el Volkswagen "Golf", el BMW "320" y el Audi "A4", y si son en negro, rojo y amarillo, mejor.



EL MONOVOLUMEN 'LOW COST'. El "Lodgy" es el primer monovolumen de la marca 'low cost' Dacia. Estará disponible en 5 y 7 plazas con 4,5 metros de longitud. En marzo, se conocerán precios y motores

VEHÍCULOS A REVISIÓN

Varios son los vehículos que han sido incluidos este 2012 en la red de alertas del Instituto Nacional de Consumo. Estos son los modelos afectados:

- **PORSCHE 911 CARRERA, BOXSTER y CAYMAN**, por posibles fallos en los elementos de anclaje de los cinturones de seguridad. El fabricante está informando a los propietarios de los vehículos afectados, los fabricados entre el 31 de mayo y el 10 de junio de 2011.

- **OPEL ANTARA 2011**, por posibles fugas en el depósito de combustible que implica riesgo de incendio. Opel avisará a los propietarios afectados para que pasen por la red de talleres.

Información de todas las alertas emitidas, en la web del Instituto Nacional de Consumo.

- **VESPA LX 50 4T 4V y SCARABEO 50 4T 4V**, por posible fallo en la bujía al poner en marcha el motor, que puede originar una combustión interna en el sistema de admisión del motor. Piaggio está llamando a revisión para sustituir la centralita de encendido o colocar un diodo zener de 2,4 voltios en el cable del pick up.

www.consumo-inc.gob.es/

SUELAS DE NEUMÁTICO

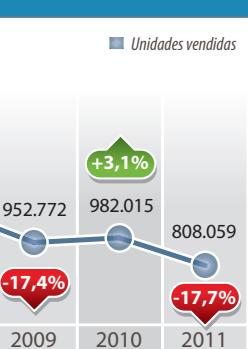
Calzado deportivo, cuyas suelas llevan la misma goma que utilizan en sus neumáticos renombrados fabricantes, como Michelin y Continental, es una práctica cada vez más habitual. El objetivo: más flexibilidad, resistencia a la abrasión, y agarre, que mejoran el confort y la duración de las zapatillas deportivas.



VENTAS 2011: UN AÑO PARA OLVIDAR

Con unas ventas ligeramente superiores a las 800.000 unidades, que suponen una caída cercana al 18% respecto al año anterior, el sector de la automoción ha despedido el 2011, en palabras de Juan A. Sánchez Torres, presidente de Ganvam (la asociación de los vendedores), “como el año que marcará un triste hito para la automoción”, con un volumen de ventas que no se daba en nuestro país desde 1993.

¿El futuro? Desde la patronal de los fabricantes (Anfac) “se prevé una difícil situación, teniendo en cuenta que en 2012 se espera que apenas se alcancen las 800.000 unidades”. Pessimismo que se mantiene a pesar del ligero incremento (2,5%) registrado en enero de 2012, porque “se trata de un espejismo”, subrayan, ya que “los pedidos de enero presentan un descenso del 40%, lo que anticipa un ‘pobre’ mes de febrero”.



Oscar TREVINO
mo”, subrayan, ya que “los pedidos de enero presentan un descenso del 40%, lo que anticipa un ‘pobre’ mes de febrero”.

Por su parte, en el sector de las dos ruedas también se mueven en mínimos históricos: las ventas de motocicletas han bajado casi un 11%; y en ciclomotores,

el descenso supera el 32%, según los datos facilitados por A n e s d o r (Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Rueda).

... Y LOS USADOS SUBEN

También se están marcando hitos históricos en el mercado de vehículos de ocasión, pero esta vez en positivo. En 2011, sus ventas subieron un 3,4%, lo que supuso que se vendieran 2 coches usados por cada vehículo nuevo, según Ganvam.

EL DATO

40%

DE LOS COCHES VENDIDOS EN 2011 EMITÍAN MENOS DE 120 GRS/KM DE CO₂, Y NO PAGARON IMPUESTO DE MATRICULACIÓN.
FACONAUTO. Federación de Concesionarios



FINALISTAS A COCHE DEL AÑO. Siete son los finalistas a conseguir el galardón ‘Coche del Año 2012’: Citroën “DS5”, Fiat “Panda”, Ford “Focus”, Opel “Ampera”/Chevrolet “Volt”, Range Rover “Evoque”, Toyota “Yaris” y Volkswagen “Up!”. El galardonado se conocerá en el Salón del Automóvil de Ginebra, en la primera semana del mes de marzo. El eléctrico Nissan “Leaf”, fue el coche que lo ganó en la última edición.



SUPERVENTAS ENERO 2012

Ranking	Imagen	Modelo	Ventas (U)
1		Citroën C4	2.539 ↑
2		Nissan Qashqai	2.232 ↑
3		Peugeot 207	1.818 ↑
4		Renault Megane	1.639 ↓
5		Peugeot 308	1.585 ↑
6		Seat Ibiza	1.551 ↓
7		Volkswagen Golf	1.379 ↑
8		Ford Fiesta	1.179 ↑
9		Ford Focus	1.133 ↓
10		Opel Astra	1.060 ↑

LOS FABRICANTES

	PEUGEOT	5.197
	VOLKSWAGEN	4.683
	CITROËN	4.129
	FORD	4.098
	SEAT	3.568
	OPEL	3.379
	AUDI	3.216
	NISSAN	3.193
	TOYOTA	3.147
	RENAULT	2.882

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

↑ ↓ Variaciones respecto al mes anterior

Elena Arzak tuvo clara su vocación desde muy pronto y se preparó a conciencia en Suiza y practicando en algunos de los mejores restaurantes de Europa. Es la cuarta generación de una familia dedicada a la gastronomía. Trabaja con su padre, Juan Mari, y ha sido galardonada con el último Premio Nacional de Gastronomía al mejor chef. Le relaja la moto, se muestra muy prudente al volante, defiende el permiso por puntos y los conserva todos... Un valor seguro en la mesa ¡y en la carretera!

Emmanuel ZOCO

- **¿Qué le parece el permiso por puntos?**

- Ha quedado demostrado que es un sistema muy eficaz. Las víctimas y los accidentes han disminuido y la gente tiene más cuidado. Los conductores podemos no entender ciertas restricciones o medidas, pero hay que dar por sentado que todas están muy estudiadas y no son arbitrarias: no se ponen las señales por poner o se reduce la velocidad en un tramo sin razón.

- **¿De acuerdo entonces con los límites actuales?**

- Sí, son muy acertados. Me gusta conducir, pero no pisar demasiado, no soy gran amante de la velocidad, aunque entiendo a los que les apasiona. Soy muy prudente porque en el coche no me gusta correr riesgos.

- **Está demostrado que hablar por el móvil provoca distracción y causa accidentes...**

- Sí, pero para evitarlo han inventado el manos libres. Yo lo uso mucho, es una solución incluso mejor que buscar un lugar para parar un momento y hablar, porque tú puedes pensar que es posible detenerte donde no lo es. Dejando a un lado las prohibiciones, cada uno tiene que medir qué le estresa y qué no y qué le impide concentrarse. A mí me relaja mucho ir escuchando música o la radio.

- **¿Cómo ha cambiado su manera de conducir desde que lleva en el coche a sus hijos?**

- No ha variado mucho. Siempre he estado muy mentalizada de la precaución que se debe tener en carretera porque me han insistido mucho en casa: no estás solo y aunque tú no te saltes el semáforo, se lo pueden saltar los demás... Por supuesto, con mis hijos, de 6 y 5 años, cumplo todas las normas de seguridad

“
Se ha interiorizado
el peligro de
conducir después
de beber ”





“La mayoría de nuestros clientes llega en taxi y los que lo hacen en coche es porque algún miembro de la mesa no va a beber”

“Subo al coche y automáticamente me lo ato y vigilo que los demás lo hagan. A estas alturas, si no lo llevamos puesto, nos falta algo”

con las sillas y además aprenden, me van diciendo se ha puesto en verde, se ha puesto en rojo...

- **Porque conducir está relacionado con la educación...**

- Desde luego. Conducir tiene mucho que ver con compartir y respetar. Nos afecta a todos, tanto porque no estás tú solo en la carretera como por la cantidad de gente que usa el coche para viajar o para trabajar. Pero a menudo se olvida la importancia de educar al peatón, que también posee su parte de responsabilidad.

- **¿Ha observado en su restaurante un cambio de actitud de los conductores ante el consumo de alcohol?**

- Sí, percibo mucha concienciación. Se ha interiorizado el peligro de conducir tras tomar unas copas. La mayoría de los clientes viene en taxi y los que lo hacen en coche es porque algún miembro de la mesa no va a beber. Yo hago lo mismo cuando salgo a cenar. Y estoy a favor de todo tipo de controles, tanto de alcohol y drogas como de velocidad.

- **¿Qué importancia da al cinturón?**

- Mucha, porque está demostrado que salva vidas en muchos casos, desde un frenazo inesperado, una parada brusca o un derrape hasta un choque... Para mí es un acto reflejo. Me subo al coche y automáticamente me lo ato y vigilo que los demás lo hagan. A estas alturas, si no lo llevamos puesto, nos falta algo.

- **¿Qué recomendaría comer antes de un viaje largo en coche?**

- El menú debe estar hecho a base de cosas ligeras: algo de verdura de primero y un pescado o incluso carne de segundo plato; eso sí, lo importante es que sea en poca cantidad para no dormirse al volante. Y, por supuesto, parar cada cierto tiempo, estirar las piernas...

- **¿Cómo lleva la responsabilidad de mantener las tres estrellas Michelín y haber logrado el Premio Nacional de Gastronomía al mejor jefe de cocina?**

- Lo he vivido de una forma muy natural gracias a la educación que he recibido: en todas las profesiones tener un nivel alto exige un esfuerzo muy grande; si te relajas, vas a bajar... Las tres estrellas Michelín son todo un orgullo para nosotros.

- **¿Cómo funciona el tandem forma-**



“Las tres estrellas Michelin son todo un orgullo para nosotros. Mi padre es muy exigente y perfeccionista, pero a la vez muy abierto”

do por padre e hija?

- Mi padre es muy exigente y perfeccionista, pero, a la vez, muy abierto. Ya desde joven me dejó incorporar muchas ideas y me enseñó a respetar. Yo respeto mucho su forma de cocinar, y coincidimos en muchas cosas. Trabajar con él resulta muy interesante por su generosidad y su imaginación.

- **¿Sus padres vieron clara su vocación desde el primer momento?**

- Al principio pensaron que podía ser un capricho. Pero insistí y comencé a formarme dentro y fuera de España.

- **¿Recuerda su primer plato?**

- Sí, lo hice con 20 años. Era una ensalada llamada “ttonttor” o cumbre de bonito, le puse una salsa que a mi padre no le gustó porque me quedó muy pesada (ríe) y la cambiamos

por una vinagreta. Perseguía a las camareras preguntando si había gustado, si se lo habían comido...

- **¿Cómo define su cocina?**

- De autor; de espíritu vasco, porque hay un gusto de aquí en el subconsciente y al cocinar lo tenemos, nos sale; y de investigación, evolución y vanguardia.

- **¿Qué quieren transmitir a la gente que va a su restaurante?**

- Todos los clientes son muy importantes porque todos han depositado una ilusión al venir a nuestra casa. No les puedes decepcionar ni fallar, muchos te cuentan que llevan ahorrando tiempo... Queremos que disfruten con la comida y con sus emociones, con el ambiente, la presentación de los platos y que interactúen con nosotros. Estamos abiertos a sugerencias y eso nos ayuda.

¿Qué hace cuando no se encuentra trabajando en la cocina?

- Me gusta viajar, pasear, leer y comer en todo tipo de sitios, de pintxos me vuelvo loca. Y cuando quiero airearme un poco, una vuelta con la moto por el Paseo Nuevo de Donosti me da mucha libertad. ♦



BICIS CON RESPETO



Desde que han empezado las campañas para fomentar el uso de bicicletas parece que muchos usuarios de las mismas interpretan que pueden circular en las ciudades por donde y como quieran. Se circula por las calzadas sin respetar las señales de tráfico –giros, direcciones prohibidas, pasos de peatones...–, y tampoco se respetan las aceras, creando situaciones de riesgo permanente para los peatones. Sería necesario, y urgente, informar de que las bicicletas son vehículos que deben respetar las señales de circulación, que no pueden invadir las aceras y, por tanto, sancionar las conductas imprudentes de quienes lo hacen sin respeto alguno. Derechos, sí, pero también respeto a los demás.

Francisco Andrés Rio.
León.

VIGILAR AL INFRACTOR

Por motivos familiares utilizo mucho el tramo de la AP-6 de San Rafael a Villacastín, en el que se realizan obras desde hace meses, con limitaciones de velocidad de 80 y, en algún caso, de 60 km/h. Muchos conductores respetamos esta limitación –además, bastante lógica

además del riesgo que sufrimos, se nos va a quedar “cara de tontos”.

Miguel Ángel Díaz Quiñones.
Madrid.

RENOVACIÓN Y EDAD

El 08/11/2011, renové mi permiso de conducir de las clases A1, A2, A y B. Desde ese día conduje con el temporal hasta el día 25, que llegó el renovado. Tengo 63 años, 14 puntos por suerte para mí desde octubre de 1986 –según Base de Datos de la DGT–, y no he tenido ninguna sanción. Me han dado el Permiso renovado hasta el 23/06/2018. Tenía entendido que, según disposición legal, al tener menos de 65 años –los cumplí el 23/06/2013–, lo renovaban por 10 años.

Francisco J. Serrano Bonelo.
Campamento (San Roque-Cádiz).

● **Respuesta:** El Reglamento General de Conductores (art. 12.2) fija los períodos de renovación de los permisos de conducir. La regla general es que hasta los 65 años se prorroga por 10 años y a partir de los 65 años se prorroga la vigencia por cinco. En su caso puesto que faltan dos años hasta cumplir los 65 años de edad se prorroga la vigencia por ese período de tiempo más los cinco años que corresponden a partir de esa edad. Por ello, en su caso corresponde una prórroga de vigencia por siete años (dos más cinco).

CIRCULAR POR LA DERECHA

En una primera lectura, sobre la campaña de usar correctamente los carriles izquierdo y derecho, no hay más que felicitar su intención.



Paul Alan PUTNAM

por la reducción de ancho de la calzada, muros, zigzags...– impuesta por la obra, además de la seguridad a la que tienen derecho quienes trabajan en ella. Sin embargo, multitud de conductores circulan a velocidades muy superiores, adelantan en tramos estrechos, etc. Dejando aparte el riesgo que supone para todos, una norma que no se hace cumplir cae en el descrédito. Sin embargo, en ningún viaje de los que he realizado (incluyendo nocturnos, con lluvia, etc.) he visto vigilancia de la Guardia Civil de Tráfico, ni sanción a ninguno de los muchos infractores. Sería deseable que esta situación cambiara, ya que a los que sí respetamos las normas,

Acuse de Recibo /

Sin auriculares

En el artículo “Bicis y coches: diez reglas para convivir” (nº 209) publicaron la imagen de una ciclista rodando sobre un carril-bici. Si no recuerdo mal, la utilización de cascos mientras se conduce está prohibida, incluso para ciclistas. Por ello, la publicación de esa foto hace un flaco favor al cumplimiento de las normas.

Pío M. Peroy. Reus.

Nota de la Redacción: Efectivamente, los ciclistas no deben circular con cas-



cos, ya que podrían impedirles detectar sonidos y provocar un riesgo en la seguridad. Por tanto, se trata de un error que trataremos de no volver a cometer.

Pero cuando uno la oye varias veces echa en falta ciertas precisiones. Primera, que el uso del carril izquierdo para adelantar está limitado a la velocidad máxima permitida. En autovías y autopistas esta velocidad no puede ser superada en ninguna circunstancia.

Segunda, que la vuelta al carril de recho se hará respetando la correspondiente distancia de seguridad con quien circula por dicho carril.

Creo que la campaña va dirigida a quien circula por debajo de la velocidad máxima permitida por el carril de la izquierda, por lo que efectivamente puede resultar un obstáculo para quien quiera (en su derecho) circular más velozmente dentro de los límites permitidos. Pero tal y como está redactada, sin mencionar la cuestión de la velocidad, deja entender que hay que apartarse para dejar pasar a quien circule más velozmente.

No se a qué circunstancias se refiere la campaña, pero en el caso de la circulación en los alrededores de Barcelona creo que es más peligroso quienes creen que el carril izquierdo es para quien más corre.

¿Tan difícil es especificar que "si circula por debajo de la velocidad máxima, debe hacerlo por la derecha" y "Use el carril izquierdo para adelantar sin superar nunca la velocidad máxima de la vía"?

Eduardo Figueras Costa.
Castelldefels (Barcelona).



Paul Alan PUTNAM

UNA SUGERENCIA....

Hasta hace un año y una larga temporada, la DGT ha estado haciendo publicidad y pidiendo a los españoles (conductores en concreto) que, mediante un teléfono, den su opinión sobre cómo mejorar la seguridad, y qué se puede hacer para disponer de una conducción más segura.

No es que yo sea muy mayor, pero recuerdo cuando era un niño, que mi padre y mi tío se ponían cara al televisor (en blanco y negro) los domingos después del telediario, para ver un programa —que duraba alrededor de 30 o 45 minutos— que si no recuerdo mal se llamaba “Educación Vial” y cuyo eslo-



Realmente había peligro

Leyendo el nº 210 de “Tráfico y Seguridad Vial” me encontré con un texto firmado por Jorge López Carames que se titulaba “¡Cómo es posible!” Pues tenía toda la razón, ya que la segunda parte de la historia es que un camión se llevó por delante un vehículo similar, si no el mismo, en la N-120, en Redecilla del Camino (Burgos), con el resultado de una mujer muerta y un varón herido. Este lector vió el peligro realmente donde existía.



<http://www.diariodeburgos.es/noticia.cfm/Local/20110927/muere/alemana/embestir/camion/tractor/n120/8952BCF6-AD1C-64B5-8733A91A8F5BE1B8>

Roberto Urdiales Ferreras.
Briviesca (Burgos).

gan “El hombre es el único animal que tropieza dos veces en la misma piedra”, y aparecían dos cortes donde había una gran piedra en una carretera, y en la primera chocaba contra ella y luego, se veía cómo esquivarla.

En él, se explicaba cómo reaccionar cuando conducimos cuando un perro, vaca, ciervo... se nos cruza en carretera, cómo conducir y qué precauciones tener frente al acuaplanin, o la circulación con agua, cuándo un vehículo pierde el control y cómo llevarlo al sitio haciendo el contravolante, la sobrecarga en los vehículos... cómo la Guardia Civil eran unos agentes que te informaban y ayudaban en la carretera, y no como un medio de recaudación... En definitiva, temas que han pasado a ser solo pequeños anuncios de marcas de ruedas o de vehículos, o siempre previo pago de algunas revisiones automovilísticas.

Y es que la DGT, en estos últimos años, se está limitando a mostrar restos de vehículos accidentados, cifras del número de muertos en las carreteras o, aunque no está demás, consecuencias de accidentes. Y todo ello en muchos casos dentro de los informativos o telediarios.

En su día, yo, siendo un chaval sin carné, lo veía muy constructivo, ya que veía que era de interés para mi padre y mi tío. Lo recuerdo muy gratamente y, en más de una ocasión, lo he tenido que aplicar en la conducción de mi vehículo a lo largo de mi vida. Cierto es que los vehículos de hoy en día no son los que eran en aquella época, pero las medidas de precaución frente a animales que cruzan en la vía, circulación con calzada mojada, acuaplanin y demás siguen siendo los mismos. También es cierto que hoy en las autoescuelas (depende de su calidad) explican alguno de estos conceptos, pero ¿qué hacemos con los que ya tienen el permiso de conducir desde hace

20, 25, 30 años, que incluso desconocen algunas de las señales viarias o la circulación correcta por las rotundas (glorietas) que entonces no existían en la medida que las hay hoy, y que tantos accidentes ocasionan?

Yo soy reacio a las llamadas multitudinarias donde la gente expresa sus opiniones, ya que al final es un montón de opiniones absurdas de las que no se hace ningún caso. Por ello, no hice en su día esta sugerencia por teléfono. Prefiero un medio más formal y directo donde expresarlo y he estado buscándolo hasta hoy.

La sugerencia es que la DGT vuelva a rodar y emitir en horarios de máxima audiencia, este tipo de programas, y los repita varias veces para que lleguen al mayor número de conductores.

Jaume Mora.

VIGILAR LA ITV

Soy un lector reciente de la revista y encuentro muy útil esta sección. Soy un poco maníaco y me gusta observar con detalle rasgos de todos los coches, como la publicidad del portamatrículas, la marca de los neumáticos y su estado, el sello de la ITV...

En agosto pasado, estando de vacaciones en Cheles (Badajoz), observé que alrededor de un 70% de los vehículos que debían llevar la ITV en vigor no llevaban el sello o lo tenían caducado. ¿Por qué? ¿No hay ningún tipo de control? Esos vehículos son un peligro para sí mismos y para el resto de usuarios que coincidan en la misma vía.



Severino Rodríguez Ferreiro.
Olesa de Bonesvalls (Barcelona).

FRANCIA QUITA LOS GALONES

En la revista he observado que comienzan a haber carreteras con los llamados "galones". He visto que en Francia ya los han quitado (por algo será) y lo que han hecho ha sido señalizar por medio de las bandas laterales que hay pintadas en los arcenes. Y de esta manera se produce un considerable ahorro de dinero, pues en vez de pintar solo se debe "despintar un trozo de la línea con que señaliza el arcén, además del posible peligro por deslizamiento.

Jesús López Martínez.
Manresa (Barcelona)



"TRÁFICO" DESDE UN IPHONE

¿Qué programa debo usar para ver la revista en el iphone?

Jesús López Martínez.
Manresa (Barcelona)

Nota de la Redacción: Si usted entra en la versión interactiva de la revista "Tráfico y Seguridad Vial" (www.dgt.es/revisa) navegando a través de iPhone, automáticamente el terminal lo detecta y le redirige a la versión optimizada para estos dispositivos.

ITV: DEFECTO LEVE

Creo recordar que hace meses, "Tráfico y Seguridad Vial" publicó un artículo sobre la estadística de vehículos que pasaban las inspecciones "limpias", con defectos leves, graves...

El día 29/8/11 acudi a la ITV de Las Rozas (Madrid) y me dieron un informe con un defecto LEVE (bombilla de matrícula defectuosa) y otro GRAVE (emisión de humos).

Al día siguiente volví con la emisión de humos corregida y las bombillas nuevas. Tras esperar para pasar la ITV, en el nuevo informe seguía figurando el mismo defecto LEVE (bombilla defectuosa). Al comentar al empleado de la ITV que las bombillas eran nuevas, pero que no lo habían comprobado, me respondió que solo

verifican la corrección de los defectos graves y que si quería que me quitaran el leve, que volviera a esperar la fila y pasara nuevamente la ITV.

Si tenemos la obligación de mantener los vehículos dentro de la legalidad, la Administración, o las empresas delegadas por ella, deben efectuar su trabajo correctamente y no por ahorrar tiempo realizarlo parcialmente.

Esta actuación no tiene consecuencias en cuanto a seguridad, pero estadísticamente mi coche circula con un defecto leve, cuando no es cierto.

Francisco José Fernández del Castillo.

PAGA QUIEN DETERIORA

Ya está aquí la Euroviñeta. Parece ser que para el año 2012 nos "europeizaremos" un poco más, ya que se equipará el cobro de los peajes a vehículos pesados a valores europeos, argumentando, para tal hecho, que el que más deteriora más paga (¡¡¡Ojo!!! que no es moco de pavo, es hasta un 30% más en vehículos de mas de 3,5 T). Entonces quiero recordar que, bajo esas mismas palabras, las motos, que deterioran menos y consumen mucho menos, siguen pagando como un vehículo de cuatro ruedas, hecho que, en este caso, no nos equipara con el resto de Europa, donde, en la mayor parte



de los países y vías, las motos tienen tasas reducidas. ¿En qué quedamos? ¿Europa sí, pero solo cuando es para pagar?

Es obvio señalar que esto repercutirá en la economía de todos, España es uno de los países con mayor transporte terrestre y sobre todo por carretera.

Santiago Barros Groba.

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: jmmenendez@dgt.es

Carta del médico /

Marcapasos

¿Dónde puedo ver la normativa acerca de las limitaciones y tiempos de renovación o exclusiones del permiso de conducir cuando se lleva implantando un marcapasos? Se supone que dicho aparato da una seguridad que antes no se tenía. En los centros médicos autorizados me han dicho que queda a criterio del médico y de los informes presentados. ¿Es cierto? Porque según eso, cuanto menos tiempo de renovación te den, más veces pasas por el centro, con el consiguiente trastorno, gasto, etcétera.

Julián Fernández Sánchez.
Cerceda (Madrid).

● Respuesta: La normativa respecto a las aptitudes requeridas para la obtención o prórroga del permiso y licencia de conducción están reguladas en el Anexo IV del Reglamento General de Conductores (RD 818/2009, de 8 de mayo y modificaciones de la orden PRE/2356/2010, de 3 de septiembre).

Para un permiso no profesional, es decir, para un turismo de uso particular por ejemplo, la implantación de un marcapasos no es causa, por sí misma, de pérdida de las aptitudes requeridas para la conducción. Se precisa, eso sí, que haya pasado al menos un mes desde que se implantó y que se aporte informe reciente del cardiólogo, para conocer si existen otros problemas relacionados con la enfermedad de origen que puedan condicionar la aptitud para conducir. En base a este informe, y a la evaluación de los profesionales del centro de reconocimiento de conductores correspondiente, se propone un período de vigencia para el permiso o licencia. Si la enfermedad está totalmente controlada, y no hay otros problemas, este período puede ser el ordinario (el que correspondería por la edad); si, por el contrario, se considera necesario hacer un seguimiento de la situación médica del conductor porque existan aún riesgos para conducir, el período de vigencia será menor que el ordinario, a criterio facultativo.

En todo caso, es precisamente la colocación del marcapasos, junto con el adecuado tratamiento y control médico, el que permitirá, en su caso, al conductor mantener sus aptitudes que, de lo contrario, no hubiera podido mantener.

LAS ENFERMEDADES DE LOS PACIENTES ESTÁN DETRÁS DEL 12% DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

Condición médica y accidentalidad

La condición médica del conductor, las enfermedades que pudiera padecer, o un evento o proceso médico agudo –por ejemplo, una pérdida del conocimiento o una crisis epiléptica– podría estar relacionado con dos de cada diez accidentes de tráfico.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE

Dirección General de Tráfico

F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ

Universidad de Valladolid

Según un estudio que acababa de hacerse público en Australia (Austroads Research Report, APR389-11), la condición médica del paciente (enfermedades que pudieran padecer) o un evento o proceso médico agudo (por ejemplo, pérdida del conocimiento, crisis epiléptica) estaría relacionado con los accidentes de tráfico en el 12,7% de los mismos. Este estudio –que incluyó a conductores de vehículos, motos, motocicletas, ciclistas y peatones, es decir, a todos los posibles usuarios de las vías– analiza, en 1.490 accidentes de tráfico, la implicación que pudiera tener la patología médica o algún evento médico agudo en la génesis del accidente y es quizás el más relevante realizado en este campo hasta la actualidad. Cada caso se estudió en profundidad, considerando no solo las circunstancias del accidente, sino todos los antecedentes clínicos de cada persona implicada en estos.

La principal causa médica que origina accidentes es la “pérdida del conocimiento”: casi uno de cada cuatro accidentes de tráfico atribuibles a causas médicas se debe a que el usuario de la vía pierde el conocimiento. En muchos casos no se conoce con exactitud el motivo de la pérdida de conocimiento, pero en el 25% de los casos se debe a problemas cardíacos.

Como segunda causa identificada aparecen las crisis epilépticas y

convulsivas, que explicarían el 17% de los accidentes por causas médicas. Este aspecto es muy importante, ya que la legislación europea y española es muy estricta en las circunstancias que permiten conducir a personas con antecedentes de crisis epilépticas. Es notable que solo en cuatro de cada diez casos de conductores implicados en accidentes de tráfico con crisis epilépticas se conocía que estos eran epilépticos y que en el 60% de los casos fue la primera vez en que se tuvo conocimiento certero de que esa persona era epiléptica, si bien en muchas ocasiones existían antecedentes de conductas inexplicables o circunstancias de pérdida de conocimiento.

La tercera causa médica más frecuente fue la presencia de patología mental (trastornos psiquiátricos) y la



“LOS MAYORES DE 70 AÑOS –11,4% EN EL ESTUDIO– SON EL 30% DE TODOS LOS IMPLICADOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO, CIFRA QUE LLEGA AL 40,8% EN MAYORES DE 80 AÑOS”

cuarta, el intento de suicidio. Con menos frecuencia se hallaron como causas médicas responsables de accidentes de tráfico un mal “estado de salud”, demencia (deterioro cognitivo), hipoglucemia, apnea del sueño, etc.

La mayoría de estos accidentes por causa médica fueron con un solo vehículo implicado –el del conductor– y colisiones contra objetos fijos.

Se observa que los accidentes de tráfico debidos a la condición médica o a un problema médico agudo se producen en todas las edades, pero en especial en mayores de 70 años. Este grupo –11,4% de los participantes del estudio– son el 30% de todos los implicados en accidente de tráfico, cifra que llega al 40,8% en mayores de 80 años. Sin embargo, cuando el accidente de tráfico se asoció a una patología psiquiátrica o intento de suicidio son más frecuentes en personas de 20 a 50 años.

Un aspecto a señalar es el hecho de que más de la mitad de los conducto-

res con problemas médicos por consumo crónico de alcohol presentaron tasas positivas de alcoholemia. Es importante que las personas con problemas de alcoholismo supongan un porcentaje muy significativo de los casos positivos en los controles de alcohol, de ahí la necesidad de realizar programas de rehabilitación en este prupo de conductores.

En resumen, el estudio evidencia que la patología médica y los procesos o eventos médicos agudos podrían explicar 2 de cada 10 accidentes de tráfico de los usuarios de las vías y que estos son particularmente frecuentes en las personas de edad.

Aunque no es objetivo del estudio realizar propuestas para reducir estos accidentes, sí señalan que la evaluación de la aptitud para conducir es fundamental para reducir la accidentalidad de tráfico en personas con patología médica, en especial en ciertas personas mayores. ♦



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

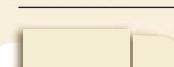
Centros de Reconocimiento de Conductores

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

Centros de Recogida de Vehículos fuera de uso

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

Noviembre y diciembre 2012 **Matriculaciones**

	Turismos	119.622
	Motocicletas	12.462
	Furgones y camiones	20.130

Última matrícula (25/01/12)  **HHZ**



Tasas DGT 2011

(Prorrogadas hasta aprobación Presupuestos Grls. Estado)

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

(*) 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 llenar 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

Nº 212 / 2012

67

TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

www.tusbuenaspracticasdetrafico.gob.es

Susana

14/11/2011 - 13:47

Aunque en el coche utilices el manos libres para hablar por teléfono trata de que las llamadas no duren más de un minuto. Si mantienes una conversación larga pierdes la concentración en la conducción.



Pedro

21/11/2011 - 21:12

Si ha pasado poco tiempo y has tomado muchas copas puedes dar positivo perfectamente... El cuerpo tarda una hora en eliminar el alcohol contenido en una unidad de bebida (una copa). Echa cuentas. Lo digo por las cenas de empresa que duran toda la noche...



Luis

22/11/2011 - 08:36

Cuando vayas en carretera, con circulación densa, y vayas cambiando de carril continuamente, haz una prueba. Ve por tu carril derecho. Toma la referencia de un vehículo que vaya por el carril izquierdo, y comprueba quien avanza más. ¡te sorprenderás de los resultados!



Andrea

24/11/2011 - 10:53

Para mí la palabra clave para circular más segura es MANTENER LA DISTANCIA DE SEGURIDAD, porque sabes que siempre vas a tener espacio de frenar... otra cosa son los que se pegan...



José L.

25/11/2011 - 18:05

Llega el fin de semana, vamos a coger la moto y a disfrutar con ella, pero yo siempre tengo claro que sobre dos ruedas la estabilidad no es la misma que sobre cuatro. Prudencia que de "yo con la moto controlo" están llenos los cementerios.

Juan

27/11/2011 - 16:27

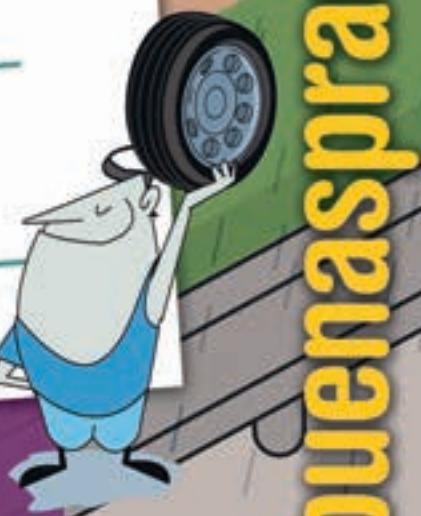
Los pasos de peatones existen y están para que crucen los peatones... lo digo porque algunos conductores creen que están para adornar las calles.



Marina

28/11/2011 - 09:38

Los nuevos carriles bici son muy cómodos, pero donde no haya, y circules por la acera, recuerda llevar la velocidad que llevarías si fueras peatón.



Como conductor, peatón, ciclista, motorista, incluso como pasajero formas parte del tráfico y puedes contribuir a que sea más seguro compartiendo tus mejores consejos en:
www.tusbuenaspracticasdetrafico.gob.es

Síguenos en:



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR



Lo que queremos es que llegues