

LA "SINIESTRALIDAD VIAL" NO SIEMPRE ES ACCIDENTAL PARA VÍCTIMAS Y EXPERTOS

## ¿Por qué los llamamos accidentes?

5 casos analizados por jurídicos, un filósofo, un psicólogo y un sociólogo

Accidentalidad 2012

1.304 fallecidos,  
¡como en 1960!



- CONDUCCIÓN NOCTURNA, ¡DOBLE PELIGRO!
- TODO LO QUE DEBE SABER DE LAS LUCES
- LOS ACCIDENTES MÁS ABSURDOS



Encuesta Sartre:  
Así opinamos los  
conductores

¿Tiene futuro  
el coche  
eléctrico?

Sillitas: los niños,  
mejor mirando  
hacia atrás



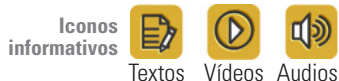
**Problemas de salud con los que no debería conducir**

## SUMARIO

- 3** Editorial: Balance 2012
- 4** La Locura
- 5** El Maletero
- 8** La Foto
- 9** Mi Carril: Conductores, ¡qué importantes!

### REPORTAJES

- 10** Los expertos reflexionan sobre la 'accidentalidad' de los accidentes
- 17** Algunas situaciones o intervenciones médicas en las que no conviene conducir
- 20** Balance de la accidentalidad 2012: como hace medio siglo
- 22** Sillitas infantiles: mejor mirando hacia atrás
- 25** De noche, menos accidentes, pero más graves
- 28** Utilizar las luces más adecuadas, fundamental en la conducción
- 30** Los eléctricos no son prioritarios para los fabricantes
- 32** Resultados de la macroencuesta europea SARTRE
- 38** ¿Por qué se producen algunos accidentes absurdos?
- 41** EURORAP: la peligrosidad de las carreteras españolas bajó a la mitad
- 44** Cómo actuar cuando una ambulancia pide paso
- 46** Los papeles que hay que llevar en el coche
- 48** SV Internacional
- 50** TEST: ¿Está usted al día?
- 51** TRÁFICO DEL MOTOR: Así se homologa el consumo de los coches
- 54** Los coches más caros del mundo
- 56** BANCO DE PRUEBAS: Ford B-Max 1.6 TDCi, Citroën C-Elysée HDI 92, Mercedes Clase A 180 CDI y Opel Mokka 1.4 Turbo 4x4
- 58** NOTICIAS DEL MOTOR
- 60** LA ENTREVISTA: Màxim Huerta
- 63** CARTAS
- 66** SALUD VIAL: Conducir con parkinson
- 67** VÍA DE SERVICIO



P. A. PUTNAM

## 10 ¿Son accidentales los accidentes?

Las víctimas reclaman que se destierre el término accidente y la OMS advirtió hace años de que no tiene nada de imprevisible. Pero cambiar el término "accidente de tráfico" por otro más correcto no es tarea sencilla. Expertos definen la responsabilidad jurídica y ética de cinco casos basados en accidentes reales.

## 22 Sillitas mirando hacia atrás

La DGT propone cambiar el Reglamento General de Circulación y que los menores que viajen en sillitas de los grupos 0, 0+ y I lo hagan en sentido contrario. Y es que todos los estudios demuestran que sentar al niño en sentido contrario a la marcha reduce el riesgo de lesiones en caso de accidente.



P. A. PUTNAM



P. A. PUTNAM

## 25 La noche, más peligrosa

De noche se producen el 29% del total de accidentes pero el 41% de los fallecidos. Y la peligrosidad es aún mayor en carretera: 6 muertos por cada 100 accidentes, frente a 3,8 durante el día, a pesar de que la circulación nocturna es significativamente menor. Le explicamos los peligros de la conducción nocturna y las precauciones necesarias. Además, le contamos cuáles son las luces adecuadas para cada situación.

## 38 El porqué de los accidentes más absurdos

Con frecuencia, descuidos, imprudencias y faltas de atención suelen estar detrás de accidentes aparentemente absurdos como el autoatropello del jugador de fútbol Ever Banega, lesiones por llevar los brazos fuera de la ventanilla o, incluso, morir aplastados por nuestro propio vehículo.



Lucía RIVAS

## 44 ¿Y si pide paso una ambulancia?

¿Tiene claro qué es lo que debe de hacer si va circulando y escucha una sirena o ve el destello de unas luces de emergencia por detrás? ¿Y si se encuentra en una retención? Le explicamos cómo comportarse en cada situación y cada vía.

## 60 Màxim Huerta: "Ponerme el cinturón es algo litúrgico"

Màxim Huerta ha publicado su tercera novela, "Una tienda en París", mientras continúa en El Programa de Ana Rosa. Le encanta conducir, considera que reducir la velocidad puede bajar los índices de contaminación, cree que la culpabilidad de los accidentes urbanos es "compartida" entre conductores y peatones, y confiesa que el grave accidente que sufrió su padre le marcó como conductor.





Portada: Diririos

AÑO XXIX  
Número 218/2013

**Director:**JESÚS SORIA ([jsoria@dgts.es](mailto:jsoria@dgts.es))**Redactores-jefe:**

Juan M. Menéndez –edición– ([jmmenendez@dgts.es](mailto:jmmenendez@dgts.es))  
y José Ignacio Rodríguez –información–  
([jirodriguez@dgts.es](mailto:jirodriguez@dgts.es))

**Confección:** José Bélamo.**Redactores:**

Mercedes López ([mlopez@dgts.es](mailto:mlopez@dgts.es))  
Marian García ([agruiz@dgts.es](mailto:agruiz@dgts.es))  
Carlos Nicolás ([cnicolas@dgts.es](mailto:cnicolas@dgts.es)) y  
Anabel Gutiérrez ([aigutierrez@dgts.es](mailto:aigutierrez@dgts.es))

**Fotografía:**

Paul Alan Putnam y Lucía Rivas (colaboradores).

**Secretaría de Redacción:**Francisca Robles ([frubles@dgts.es](mailto:frubles@dgts.es))

**Colaboran en este número:** Javier Álvarez, Juan C.  
González Luque y Emmanuel Zoco.

**Infografía:** Diririos y Oscar Treviño.**Redacción:** c/ Josefa Valcárcel, 44. 28027 Madrid.

Tfno. directo: 91 301 84 25.

Fax: 91 320 41 38.

[www.dgt.es/revista](http://www.dgt.es/revista)**Impresión, distribución y fotomecánica:**

TPI edita.

**Depósito legal:** M-25.988-1985.**N.I.P.O.:** 128-13-001-6. **ISSN:** 1886-3558.**SUSCRIPCIONES**

Avda. Manoteras, 26-3ª. 28050 Madrid.

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

Correo e: [suscriptorestrafico@grupotpi.es](mailto:suscriptorestrafico@grupotpi.es)

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

**Catálogo de publicaciones de la Administración  
General del Estado:**

<http://publicacionesoficiales.boe.es>

El próximo número de "Tráfico y Seguridad Vial"  
comenzará a distribuirse la segunda quincena de marzo

## Balance 2012: buenas cifras, pero hay que seguir avanzando

Las cifras de mortalidad en nuestras carreteras durante 2012 se pueden antojar sorprendentes para muchos: son las mismas de 1960, después de una larga "travesía del desierto" por la siniestralidad vial en nuestro país, en la que hemos llegado a contabilizar hasta 5.736 muertos en el año 1990, 4.241 en 2000 y 3.268 ahí mismo, en 2005. En 2012 fueron 1.304, un 12% menos que el año anterior, y sí, exactamente, los mismos que en 1960, cuando se contabilizaron 1.300.

Claro, hay que tener en cuenta algunos datos claves: en 1960 había un millón de vehículos en España frente a los 31,4 millones de ahora; en 1960 había 2,2 millones de conductores frente a los 26,2 de ahora. Todos hemos conseguido hacer realidad estas cifras que no hace mucho eran casi una utopía con la perspectiva de un país que daba grandes pasos, es decir, más coches, más viajes, coches más potentes, mayor accesibilidad al vehículo desde todas las capas sociales, incluso nuestros propios hábitos de ocio...

Pese a todo, como dijo Jorge Fernández Díaz, ministro del Interior, el descenso del 12% en la mortalidad en nuestro país es fruto de la normativa, de la educación vial, de la cultura de cumplimiento de las normas, fruto del esfuerzo de todos... Pero apostilló: "No estamos satisfechos: hay 1.304 muertos".

Por eso parece que, como ha venido anunciando en los últimos meses la directora general de Tráfico, María Seguí, está claro que hay que seguir con políticas para corregir los "puntos negros" de la seguridad vial con las herramientas que tenemos disponibles, como la reducción de la velocidad en las carreteras secundarias, donde se producen el 78% de los muertos; con campañas de control de drogas en los conductores, que ofrecen cifras preocupantes; con campañas para alcanzar cifras óptimas de utilización del cinturón, el casco... Profundizando con investigaciones rigurosas en las causas de los accidentes, cambiando hasta la situación de las sillitas de los niños para mejorar su seguridad (la siniestralidad de los más pequeños ha subido) y, en definitiva, vamos a tomar todas las medidas necesarias para seguir avanzando. Es decir, tolerancia cero con todo lo que suponga inseguridad vial.



**LA REVISTA, DESDE EL MÓVIL.** Habrán visto en nuestra portada un código BIDI que permite al usuario de teléfonos inteligentes acceder directamente a la nuestra web. Simplemente debe fotografiarlo con su lector de códigos BIDI –si no dispone de esta aplicación, hay muchas gratuitas en la red–. Automáticamente esta arrancará su navegador y le llevará a la web de la revista ([www.dgt.es/revista](http://www.dgt.es/revista)). Allí podrán disfrutar de los contenidos de la revista en papel, más los contenidos adicionales de la versión electrónica (vídeos, documentos, campañas, enlaces webs...).

Edita:





# 1

## LEYENDO AL VOLANTE.

La patrulla de helicópteros encuentra a menudo a conductores que, como el de la presente secuencia, tratan de hacer otras tareas mientras conducen, y hasta sueltan las manos del volante. Cuando esta comienza, vemos a un conductor que ya circula por una carretera de doble sentido con 'papeles' apoyados en el volante y a los que presta atención. Durante más de 10 segundos circula sin mirar a la carretera...



# 2

**DISTRAÍDO.** Mientras mira sus papeles, retira la atención de la conducción. Y existen muchos peligros: se puede desviar de su trayectoria y chocar contra un vehículo que circule en el sentido contrario, salirse de la calzada o alcanzar a otro que circule delante, con el peligro de accidente y para su integridad.

## MUCHOS METROS SIN MIRAR

Como se puede comprobar en Internet, la secuencia dura más de diez segundos (¡y al comienzo ya está leyendo y luego continúa!). En la tabla inferior reproducimos los metros que se recorren en 10 segundos a diferentes velocidades. ¡Y son muchos metros sin prestar atención! Por ejemplo, a 60 km/h se recorren más de 150 metros, mayor distancia que la longitud del Nou Camp de Barcelona.

Velocidad (km/h)	Metros recorridos en 10 segundos
60	166,7 m.
80	222,2 m.
90	250,0 m.
100	277,8 m.
120	333,3 m.
140	388,9 m.



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

## ASÍ LO VÍ

### 1.200 km con 2 tornillos

Tras pasar por un taller oficial de la Peugeot en Madrid, en el que desmontaron las ruedas traseras de mi 407, realicé un viaje. A 120 km/h noté vibraciones extrañas y me detuve en una gasolinera para confirmar que llevaba la presión correcta. Era de noche, había poca luminosidad y no detecté nada hasta que varios días después, por azar, descubrí que la rueda trasera izquierda solo tenía dos tornillos. Lo que me dijeron en otro taller de la Peugeot aún me alarmó más: solo uno de los tornillos estaba fuertemente apretado; el otro, oculto bajo el embellecedor, solo tenía un par de vueltas. En el taller donde me habían desmontan-

do las ruedas negaron que se les hubiera olvidado apretar los tornillos. Sugirieron un posible intento de robo de la rueda, algo poco probable ya que en ese tiempo lo aparqué en garaje y, curiosamente, es imposible el acceso a la rueda trasera izquierda por la existencia de una columna. Puse una reclamación. La OMIC de Madrid la resolvió indicando que era imposible demostrar la responsabilidad del taller. Calculé que había recorrido unos 1.200 km con mi vida y la de mi familia sujeta, apenas, con dos tornillos. ¿Coletazos de la crisis o irresponsabilidad temeraria?

**J. I. Rodríguez**

#### CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO

Si quiere contar alguna locura que haya presenciado, envíe una carta a la Revista «Tráfico y Seguridad Vial». (c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid). El escrito no debe sobrepasar las 12 líneas de extensión.



## ITV: conexión total con la DGT

El proyecto ITICI, que posibilita la conexión telemática de todas las estaciones ITV con el registro de vehículos de la DGT, ya está plenamente operativo. Desde ahora, la DGT, policía, Guardia Civil e interesados en adquirir un vehículo tendrán conocimiento en tiempo real de la vigencia de las inspecciones y reformas de importancia operadas en cualquier vehículo. De esta forma, no solo mejorará la gestión de las sanciones a los conductores que eludan las inspecciones obligatorias –según estimaciones de AECA-ITV hay alrededor de 1,5 millones de vehículos sin pasar la ITV–, también se reducirán tanto el fraude como los errores de transcripción de datos. Actualmente ya se transmiten por vía telemática 21.000 inspecciones periódicas diarias. El proyecto ITICI está integrado en la estrategia de modernización de la DGT para eliminar trabas administrativas al ciudadano.



## ECall en 2015

Responsables de tráfico, emergencias y protección civil de diferentes países europeos se reunieron a mediados de enero en Madrid para avanzar en el proyecto eCall, que supondrá la incorporación en los vehículos a partir de 2015 de un sistema de llamada automática al 112 en caso de accidente. España lidera el proyecto piloto HeERO que prepara el despliegue del sistema en la UE.

## Luz 'inteligente' para ahorrar

Una empresa pacense, Teknicam, ha creado un prototipo de iluminación inteligente para ahorrar luz en las carreteras, que solo se activa según el tránsito nocturno de vehículos. El sistema, denominado "Road Intelligent Lighting", opera con una iluminación aproximada al 30% cuando la carretera está desierta e ilumina al 100% cuando detecta la llegada de un vehículo.

## Empujón a los combustibles alternativos

La Unión Europea va a financiar con dos millones de euros un programa denominado TEN-T, para impulsar el abastecimiento del gas natural licuado (GNL) como combustible alternativo para el transporte pesado en España. El proyecto instalará siete estaciones de reabastecimiento de GNL para ensayar distintos tipos de infraestructuras y está previsto que concluya a finales de 2014

## Triángulos: no los deje 'tirados'

¿Alguna vez ha utilizado los triángulos de preseñalización de peligro y se los ha dejado olvidados en la carretera? Está sucediendo y no solo será un problema para usted cuando tenga que volver a recurrir a ellos por una avería o emergencia, sino que también pueden convertirse en un obstáculo peligroso para otros usuarios, en especial para los conductores de vehículos de dos ruedas. Este dispositivo es parte de la equipación obligatoria en los turismos y, en un caso de emergencia, deben colocarse por delante y por detrás del vehículo en vías de doble sentido y solo por detrás en autopistas y autovías. Deben estar situados al menos a 50 metros del vehículo detenido –unos cincuenta pasos largos– y deben ser visibles al menos a 100 metros de distancia. Y recuerde: si los utiliza, no los deje 'tirados'.



**SU OPINIÓN**

¿Estaría de acuerdo con el aumento de los límites de velocidad en las autopistas?

70% **SÍ** 30% **NO**

En el próximo número...

En caso de pinchazo, ¿sabría sustituir la rueda usted mismo?

**SÍ** **NO**

Conteste en:  
[www.dgt.es/revista](http://www.dgt.es/revista)

## Increíble: ¡los perros conducen!

Son perros conduciendo, puede verlo usted mismo en la captura del video y seguir sin dar crédito. Se trata de una campaña de la protectora de animales SPCA, de Nueva Zelanda, que ha logrado amaestrar a tres perros rescatados para conducir un Mini. Por supuesto, la experiencia se realizó en un circuito y bajo la supervisión de los entrenadores.

[www.youtube.com/watch?v=BWAK0J8Uhzk&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=BWAK0J8Uhzk&feature=player_embedded)



# Drogas: habrá más controles en 2013



La Dirección General de Tráfico mantendrá su política de 'tolerancia cero' con las drogas al volante, aumentará el número de controles anti-droga durante 2013. Los test seguirán realizándose, en su mayoría durante los controles de alcoholemia, aunque también se harán desligados de estos, en controles específicos para detectar sustancias estupefacientes. Durante 2012 se efectuaron en total más de 5.000 pruebas de consumo de drogas a conductores, con un 20% de positivos entre las realizadas en controles al azar.



## Los caminos del GPS son inescrutables

Una mujer belga de 67 años solo tenía que conducir 150 kilómetros, desde su casa hasta la estación ferroviaria, en Bruselas, para recoger a un amigo. Un fallo del GPS y una increíble falta de atención la condujo 1.450 kilómetros más lejos, hasta Zagreb, en Croacia. La mujer declaró que "estaba distraída, así que continué pisando el acelerador".

## Se amplía la justicia gratuita

El Gobierno ha incluido como beneficiarios absolutos en el anteproyecto de Ley de Justicia Gratuita a las víctimas de accidentes de tráfico con secuelas permanentes que les impidan desarrollar su actividad habitual, o que requieran la ayuda de otras personas para realizar las actividades más elementales. A todos ellos se les reconoce el derecho de justicia gratuita con independencia de su nivel de renta.

Esta nueva normativa, que no entrará en vigor hasta dentro de varios meses, ya que antes debe pasar el trámite parlamentario, también beneficiará a otros colectivos especialmente vulnerables, como las víctimas de violencia doméstica, del terrorismo, de la trata de seres humanos y a los discapacitados psíquicos, que tampoco necesitarán acreditar insuficiencia de medios.



## Un árbol 'traga-bicis'

Casi seis décadas después, Helen Puz reconoció la bicicleta de su hijo en una fotografía del periódico local. La bici, perdida desde 1954, apareció a metro y medio del suelo, engullida por el tronco de un árbol en un bosque en el estado de Washington (EE.UU.)

## Un Ferrari de dos horas

Un empresario de vehículos de alquiler estrenaba un precioso Ferrari 458 rojo desca-potable, a mediados de diciembre. Lo estaba probando, en una recta de una carretera mallorquina, con el piso mojado. El hipersensible acelerador del superdeportivo —de casi 600 caballos de potencia— le jugó una



mala pasada y terminó estrellado en la cuneta. Los ocupantes salieron ilesos, afortunadamente; no así el coche, que terminó con el frontal y la trasera completamente destrozados. El

Ferrari, por el que había pagado 150.000 €, apenas le duró dos horas.

## Ebria al volante, con tres niños detrás

La conductora en cuestión, de 42 años, fue interceptada por la policía en Zaragoza en enero por pasar un semáforo en rojo. Tras practicarle la pruebas de medición de consumo de alcohol, la tasa resultante quintuplicaba la máxima permitida de alcoholemia. Y para colmo de imprudencia, al detener el vehículo los agentes pudieron comprobar que en el asiento trasero había tres menores de uno, tres y cuatro años sentados en sus correspondientes sillitas.



**¡¡Cazado!!**

**¡A 166 km/h!**



La Guardia Civil detuvo en Madrid a este motorista que 'saluda' a cámara cuando conducía temerariamente sin placas de matrícula. El susodicho se dio a la fuga a gran velocidad, poniendo en riesgo a conductores y peatones. Aún tuvo tiempo de soltar el manillar y dedicar este obsceno gesto cuando pasó ante un radar en la M-30 a 166 km/h, en un tramo limitado a 90 km/h. Tras el incidente, la Guardia Civil del Sector de Tráfico de Madrid inició las investigaciones para localizar al motorista, un joven de 22 años, al que se le ha imputado un delito contra la seguridad vial por conducir una motocicleta con temeridad manifiesta, excediendo la velocidad permitida y poniendo en peligro la vida y la integridad de las personas

## Desde enero, nuevos exámenes

El pasado mes de enero comenzaron los nuevos exámenes para la obtención del permiso de conducción, que elevan la calidad en las pruebas para dar una formación mejor a los nuevos conductores. Entre las novedades, el examen teórico es ahora individualizado para cada aspirante, con una nueva base de datos de 15.500 preguntas de redacción más sencilla y que se actualizan diariamente. El examen práctico incorpora aún más novedades: por un lado, la duración del examen será de 25 minutos -turismos y motocicletas- y 45 minutos (camiones y autobuses); el examinador solicitará al aspirante que realice comprobaciones previas (señalar el depósito de líquido de frenos, el del limpiaparabrisas, las luces largas, cortas...); habrá diez minutos



dedicados a la conducción autónoma; y el examinador valorará de forma global si el aspirante ha realizado una conducción eficiente o económica. Además, concluida la prueba, el examinador -en presencia del profesor- comunicará al aspirante el resultado del examen y le explicará las faltas cometidas.

## Detenidos por carreras ilegales

La Guardia Civil de Abegondo (A Coruña) ha detenido a varios jóvenes por organizar carreras ilegales de madrugada y causar daños a las instalaciones del campo donde entrena el Deportivo. Además, hay otros nueve imputados en Elche (Alicante) acusados de hacer carreras a plena luz del día con coches tuneados de gran cilindrada. Para colmo, las colgaban en Internet.

## ¡Fuera tacones!

¿Eres de las que al entrar en el coche te quitas los tacones y los sustituyes por un calzado más cómodo? La empresa alicantina Nubhes ha diseñado unas zapatillas exclusivamente para conducir, flexibles, sin cordones para que sean

fáciles de colocar, con suela antideslizante, fabricada en tejido higiénico-transpirable y con elementos reflectantes. Cuestan 69 euros.



## Esther Arroyo, declarada inválida

Esther Arroyo, Miss España, ha obtenido la declaración de invalidez permanente a causa de las graves secuelas que padece como consecuencia de un accidente de coche que sufrió en octubre de 2008, junto a su marido y a la cantante Ana Torroja. La actriz y modelo, que en los últimos años ha pasado por serios apuros económicos, ha declarado en varias ocasiones que dichas secuelas le impiden trabajar en televisión ya que no puede mantenerse en pie durante más de cuatro horas al día.

## Iñaki Lejarreta, atropellado mortalmente

El pasado diciembre fallecía atropellado mientras entrenaba con su bicicleta el ciclista Iñaki Lejarreta, sobrino del exciclista Marino Lejarreta, tras ser atropellado por un turismo en Irún (Vizcaya). Iñaki, de 29 años, era una de las grandes figuras de la bicicleta de montaña, había sido campeón de España y olímpico en Pekín.





## ¡Qué no me roben la bici!

El 74% de los españoles tiene alguna bicicleta en casa y un 5,6% la utiliza a diario, lo que supone unos 2 millones de ciclistas habituales. La cifra llega a los 8 millones si se cuentan quienes la han utilizado la última semana. Y, según datos del Observatorio de la Bicicleta (el último corresponde a 2009), a cerca del 21% de los usuarios de bicis les han robado su vehículo en alguna ocasión... Un dato que, además, en tiempos de crisis está creciendo. Y aunque más del 81% utiliza cadenas para proteger su bici como elemento de seguridad, el dueño de esta bici, captada por José Ignacio Rodríguez, ha llevado la protección a un límite poco práctico.



# Conductores, ¡qué importantes!

**P**ienso que, en general, somos bastante dados a minusvalorar nuestra capacidad para cambiar las cosas. Nos metemos en la boca del lobo de los sellos fraudulentos, las preferentes, los billetes low cost con trampa y no utilizamos los muchos o pocos recursos que nos permiten las leyes, la lógica, la prudencia para evitar descalabros. Y una actitud mucho más activa puede cambiar el rumbo de las cosas.

Ocurre en el mundo del tráfico. Ahora, se han conocido los datos de siniestralidad en las carreteras españolas de 2012 y vemos que han descendido a cifras de 1960. Pese al crecimiento espectacular del parque de vehículos, de conductores, de viajes... Y en eso tienen mucho que ver conductas responsables de la mayoría de los conductores. Inducidas o no por leyes, normas, concienciación, pero ahí están los resultados. ¡Podemos con la siniestralidad vial!

Son muchos los conductores que han levantado el pie del acelerador. Los que se han abonado a pasar las llaves al amigo que no ha bebido si han salido a cenar o de copas. Los que se ponen el casco, el cinturón...

Y es obvio que siempre, pero más ahora, en tiempos de crisis, los conductores podemos seguir aportando mucho. Y falta que los que todavía no se han apuntado, se apunten al carro del cambio al volante que ha evitado que la mortalidad, en contra de lo que ha pasado, se disparara en nuestro país y atendiera de alguna manera a la "lógica" numérica: más coches, más viajes, más... pues más siniestralidad. ¡Pues no!



**Jesús SORIA**

Director

Los conductores hemos aportado mucho y podemos aportar mucho más. Sobre todo los que no se han apuntado al cambio de ciertas conductas al volante. Pocos, pero muy dañinos..

Sí, falta la apuesta sobre el asfalto de quienes, por desconocimiento, falta de información, falsas creencias, intrasigencia o simple falta de respeto a las normas, no piensan en los demás. Pocos, pero muy dañinos. Pisan el acelerador, se saltan semáforos, no hacen ascos a mezclar alcohol o drogas con el volante...

Pero al margen de estos, para todos, en esta revista damos ejemplos de cómo mejorar la situación. Podemos más. Me refiero a que podemos evitar siniestros si somos conscientes de que con ciertas medicaciones o lesiones quizá es mejor no conducir...

Que el riesgo en la conducción nocturna se pueda incluso duplicar...

Que no es lo mismo colocar a los niños en sus sillitas mirando hacia detrás que hacia delante...

Ser conscientes que con lluvia, nieve, niebla, no se puede conducir a la misma velocidad que en seco...

Que hay accidentes absurdos que sí, que pasan: salir de un garaje y atropellar a alguien, cruzar un paso de peatones con el carrito por delante...

Hasta dejar de pensar que todo lo que ocurre en las carreteras son "accidentes", cuando muchos son previsible o evitables si se "aparcen" ciertas barbaridades. ♦



## ¡5 veces más alcohol!

Siempre hay alguien que saca los pies del tiesto. Que se salta a la torera todo y, por ejemplo, es capaz de beberse todo lo que pilla y, lo que es peor, es capaz de ponerse al volante pese a quintuplicar la tasa de alcoholemia. Pasó de madrugada, en Badajoz, conducía un coche alemán, llevaba las luces apagadas, cambiaba continuamente de carril... La policía local le pasó por la "prueba del algodón", el alcoholímetro, y el personaje dió 1,11 cuando el máximo es 0,25. Se le ha imputado delito contra la seguridad vial y pasó a disposición judicial. Uno que necesita reciclarse. O, quizá, que le dejen sin coche una larga temporada...

## Gordos, más riesgo..

Un estudio publicado por Emergency Medicine Journal dice que, cuanto más obeso es un conductor, más riesgo tiene de morir en caso de accidente de tráfico. Y no es un riesgo añadido menor: sube ¡hasta un 80%! Un 21% de mayor riesgo para los menos obesos, un 51 para los de grado II y suma y sigue. Ya sabemos los problemas de salud que conlleva el sobrepeso, un mal demasiado asentado en todas las sociedades desarrolladas y, naturalmente, en la nuestra. Si ahora se conocen estos riesgos añadidos, ya sabemos, ¡al médico! Una nueva buena razón para ponerse a dieta...

## Reparar los coches

La crisis se está cebando también con el sector del automóvil. A la bajada en las ventas de coches se une ahora la caída de las reparaciones, lo que supone un nuevo escollo para los concesionarios. Es un departamento refugio que pierde peso poco a poco y que ha pasado de aportar un 69% de la rentabilidad en 2011 a un 59% durante 2012. El sector dice que detrás está un cambio de hábitos de los conductores, que han bajado sus visitas a los talleres entre un 20 y 25%, lo que es especialmente grave teniendo en cuenta que el parque envejece también por la crisis. Es un problema grave, sí, pero, ¿se han planteado los concesionarios que quizá en estos tiempos hace falta revisar las tarifas?

¿SON LOS ACCIDENTES IMPREVISIBLES? ¿SON ALGUNOS MÁS INVOLUNTARIOS QUE OTROS? 5 EXPERTOS ANALIZAN HASTA QUÉ PUNTO SOMOS RESPONSABLES

# ¿Por qué lo llaman accidente?





DELITO  
ACCIDENTE  
DENUNCIA

Montaje: DLIRIOS

Las víctimas llevan años reclamándolo y la OMS lo convirtió en el lema de una campaña: hay que cambiar el término “accidente de tráfico” por otro más correcto, puesto que no es un suceso imprevisible. Cinco expertos definen la responsabilidad jurídica y ética de cinco casos basados en accidentes reales.

Anabel GUTIÉRREZ

Fotos: Paul Alan PUTNAM

**Y**a lo dijo el periodista Juan José Millás en el año 2005 en un artículo publicado en “El País” al denunciar que nos afectan más las noticias sobre atascos que sobre muertos. Y es que la sociedad no reacciona igual ante una víctima de la carretera que ante una víctima de terrorismo. Al filósofo Manuel Reyes Mate esto le llama mucho la atención. Según él, la sociedad “*invisibiliza a las víctimas, no culpabiliza, no hay un juicio moral crítico de la sociedad*”. Esto es así porque para el filósofo “*esas muertes se ven como el precio del progreso y la velocidad*”.

**NO ES ACCIDENTAL.** La asociación de víctimas Stop Accidentes lleva desde sus inicios reivindicando el uso del término “violencia vial”. En esta lucha por concienciar a la sociedad, Ana Novella, presidenta de esta organización, explica que no podemos olvidar que son “*conductas que provocan un daño a otra persona*”. En el último Foro Internacional organizado por Stop Accidentes en septiembre del año pasado, la directora general de Tráfico, María Seguí, se sumó a la iniciativa sugiriendo la palabra “incidente” en lugar de “accidente”. El vicepresidente del Consejo General del Poder Judi-

# 5 CASOS: LA RESPONSABILIDAD, VISTA POR LOS EXPERTOS

## Imprudencia de un día

1

Un hombre sale del restaurante donde ha comido con unos amigos y se dirige a casa en su coche. Como no está a más de 5 minutos de su domicilio, piensa que no le va a ocurrir nada si conduce a pesar de haber bebido. Circulando por una calle se incorpora a una glorieta, pero en lugar de hacer la rotonda la atraviesa en línea recta, colisionando con otro vehículo. En él viaja un matrimonio, sus dos hijos de 12 y 13 años y un primo de los menores, de 7 años. Los cinco resultan heridos. El conductor da positivo en la prueba de alcoholemia (0,97 miligramos de alcohol por litro de aire respirado).



### CARLOS GIL,

fiscal de seguridad vial de Galicia.

**“Insensato”:** Ha cometido un delito de conducción alcohólica y cinco delitos de lesiones (si son graves). En mi opinión es un conductor insensato por beber sabiendo que tenía que conducir y prepotente porque se cree diferente al resto.



### JOSÉ PÉREZ TIRADO,

abogado.

**“Violencia vial”:** Es evidente la gravedad de los hechos, sin duda calificables como delito contra la seguridad vial. Nos encontramos ante un caso de violencia vial, pues a la imprudencia grave se añade alcohol y graves daños a inocentes.



### JAVIER URRA,

psicólogo.

**“Asumir consecuencias”:** Es evidente la gravedad de los hechos, sin duda calificables como delito en el ámbito judicial, así que nos encontramos ante un caso claro de imprudencia grave.



### JAVIER ELZO,

sociólogo.

**“No se puede justificar”:** No se puede justificar. Es una acción irresponsable que puede explicarse, no justificarse, dada la escasa distancia entre restaurante y domicilio.



### LILIAN BERMEJO,

experta en filosofía moral.

**“Optimismo imprudente”:** Las campañas de la DGT tratan de compensar el estado de “optimismo imprudente” de quien decide conducir a pesar de estar ebrio. Este conocimiento lo hace moralmente reprochable.

## LA SOCIEDAD CONSIDERA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO VÍCTIMAS DEL PROGRESO

cial, Fernando de Rosa, fue mucho más contundente al proponer el término “delito”. En su opinión, “no se deberían llamar accidentes de tráfico, sino infracciones que pueden derivar en faltas o delitos según la gravedad de los hechos”. En determinados casos, continúa diciendo, “las faltas por imprudencia con resultado de lesiones deberían agravarse y considerarse también delitos”. El término “accidente” también ha generado problemas lingüísticos y conceptuales entre los profesionales de la salud pública. Montserrat Ruiz, investigadora de la Universidad de Nava-

### “Violencia vial”

Jeanne Picard, delegada y portavoz de la asociación Stop Accidentes, explica que tal como “se habla de violencia del terror, de violencia de género, así mismo consideramos “violento” al conductor que utiliza su coche como un arma y asume riesgos de tan trágicas consecuencias”. Por eso Jeanne Picard considera que debemos usar “violencia vial” porque “denuncia un hecho cruel, brutal, inesperado, violento que acaba con la vida o deja malherido para siempre a seres inocentes, que sí cumplen las normas”.



## Sin sillitas infantiles

Un padre recoge del colegio a sus hijos, un niño de 7 años y una niña de 5 años, y los lleva a casa en coche sin utilizar las sillitas homologadas reglamentarias. Circulando por una vía, el padre frena fuertemente al cruzarse un perro en la calzada. Los niños, al no llevar retención, son proyectados hacia delante sufriendo traumatismos craneoencefálicos. La pequeña de 5 años estuvo en coma durante varios días.



rra, propone llamarlo “suceso lesivo” para evitar destacar el carácter predecible de los accidentes. *“El término accidente no cubre adecuadamente la complejidad del fenómeno, por lo que considero acertada la posición del mundo de la salud pública que evita su uso”*, asegura la investigadora.

### EN EL DICCIONARIO.

Desde un punto de vista lingüístico, el secretario de la Real Academia de la Lengua Española (RAE), Darío Villanueva, asegura que *“la terminología correcta en español para referirse a accidente es llamarlo accidente”*. Para el académico, los accidentes *“claro que son accidentales”*. De la misma opinión es el psicólogo Javier Urrea, que pone como ejemplo de “accidente” el de *“un conductor que saliendo de su garaje a 10 km/h se le cruza sin aviso una señora mayor que está sorda y no escucha el claxon”*. Para Javier Urrea, *“siempre hay una causa detrás del accidente, pero no siempre hay culpa o responsabilidad”*.

Según el diccionario de la RAE,

## Hispanoamérica: “Accidentalidad vial”

Según los datos del archivo CORPES (Corpus del Español del siglo XXI), de la Real Academia de la Lengua, predomina el término “accidentalidad vial” en Argentina, Uruguay, Chile, Paraguay, Bolivia, Perú, Colombia, Nicaragua, El Salvador, México y Cuba. En estos países se emplea también, con menor frecuencia, el anglicismo “siniestralidad”. En Puerto Rico, en cambio, se hace un uso exclusivo de “siniestralidad vial”.



### CARLOS GIL

**“Padre irresponsable”**: Dos delitos de lesiones imprudentes siempre que se demostrara que el uso de las sillitas obligatorias habrían paliado el resultado lesivo. El padre es un irresponsable pues tiene un especial deber de cuidado.



### JOSÉ PÉREZ TIRADO

**“Nunca, accidente”**: Esto no puede calificarse en ningún caso de accidente de tráfico. Nos encontramos ante una imprudencia grave, pues no tiene en cuenta el riesgo que representa para unos menores de edad el circular sin sillitas homologadas.



### JAVIER URRA

**“Alto grado de culpa”**: El padre es un irresponsable y a partir de aquí cargará con un alto grado de culpabilidad. Probablemente la relación con su mujer se deteriore.



### JAVIER ELZO

**“Imprudencia injustificada”**: Sin duda alguna, una imprudencia sin justificación de ninguna clase. Se explica por la premura del padre y un incidente: el frenazo por el perro que atraviesa la calzada.



### LILIAN BERMEJO

**“Sancionable y culpable moralmente”**: El padre es totalmente consciente, no solo de que su conducta es sancionable, sino también de que con ella pone vidas en peligro, incluyendo, en este caso, la de seres humanos que están bajo su cuidado.

## Persiguiendo al ladrón

A una mujer, parada en su coche en un semáforo, le roban el bolso del asiento del copiloto. Se trata de dos jóvenes que se habían detenido a su lado en una 'scooter'. Se dan a la fuga y la mujer decide perseguirlos. Al llegar a una curva muy pronunciada, los ladrones sufren un accidente cuando deciden subir a la acera pretendiendo huir atravesando un parque. La mujer no controló su vehículo y también saltó el bordillo atropellando a uno de ellos, que quedó atrapado debajo del turismo y falleció en el acto.



Lucía RIVAS



### CARLOS GIL

**"Desafortunado accidente":** Muy difícil de valorar sin saber cómo fue la conducción de la mujer. Pudo existir conducción temeraria con resultado de muerte, solo un delito de muerte imprudente o nada penalmente reprochable. En mi opinión, infortunado accidente por acumulación de mala suerte.



### JOSÉ PÉREZ TIRADO

**"Imprudencia":** Debemos diferenciar el robo y la posterior persecución. En el caso de la conductora, su estado de 'shock' serviría de atenuante, pero la conducción descontrolada durante la persecución es una imprudencia grave con un terrible resultado. El caso de los ladrones es auténtica violencia vial.



### JAVIER URRA

**"No es responsable":** La mujer se equivoca al iniciar la persecución por los riesgos inherentes a la misma, pero considero que no es responsable de lo que al final acontece.



### JAVIER ELZO

**"Reprochable":** De entrada es una agresión por robo a una persona que responde decidiendo tomarse la justicia por su cuenta. Este comportamiento es rechazable. Cuando decide perseguir a los delincuentes es donde se produce un accidente de consecuencias funestas.



### LILIAN BERMEJO

**"Conducción temeraria":** Incluso si el resultado de la persecución no hubiera sido la muerte de uno de los ladrones, lo cierto es que la mujer no era policía, no estaba facultada para conducir así y su conducción, presumiblemente temeraria, debe ser sancionada como tal.

## EL TÉRMINO "VIOLENCIA VIAL" DEBERÍA USARSE PARA CONDENAR CONDUCTAS AGRESIVAS QUE PONGAN EN RIESGO AL RESTO DE USUARIOS

explica Darío Villanueva, accidente, en su segunda acepción, es un "suceso eventual que altera el orden regular de las cosas" y en su tercera acepción, más específicamente, "suceso eventual o acción de la que involuntariamente resulta daño para las personas o cosas".

**¿ACCIDENTE O DELITO?** Darío Villanueva no considera apropiado el uso de "incidente" para referirse a los accidentes de tráfico, porque

### "Accidente de tráfico"

Explica el periodista norteamericano Tom Vanderbilt en su libro "Traffic" que "la mayor parte de los choques conllevan una infracción de las normas de circulación, sea intencionada o no", pero no es así en la práctica y cita como ejemplo el caso de un conductor de Chicago que en 2006 fue a coger su móvil mientras conducía, perdió el control de su todoterreno y mató al pasajero de otro coche. La familia de la víctima declaró: "Si no bebió ni tomó drogas, es un accidente". "Accidente -según Vanderbilt, es una buena palabra para describir sucesos como el que ocurre cuando un conductor es incapaz de evitar un árbol que cae de repente en mitad de la carretera".



## Operarios trabajando en una vía

Dos trabajadores de mantenimiento de la Autovía de los Pirineos A-21 y el conductor que les ha atropellado han muerto en el accidente ocurrido cuando los operarios realizaban ensayos de impermeabilidad del firme en el carril derecho, con la correspondiente señalización. La investigación policial baraja la velocidad del turismo y las condiciones meteorológicas (niebla y suelo deslizante) como las causas del accidente.



se identifica con “*algo menos grave que un accidente*”. “*Así, no sería lo mismo decir –explica el académico– ayer tuve un incidente con mi bici que decir ayer tuve un accidente con mi bici*”. Jeanne Picard, delegada de Stop Accidentes, explica que incidente “*tiene una connotación menor que define riesgos sin graves consecuencias y lamentablemente su uso transmitiría a la sociedad una imagen falsa*”.

El secretario de la RAE, Darío Villanueva, tampoco recomienda el uso del eufemismo “*violencia vial*”, porque “*estaríamos confundiendo la causa con el efecto, un error lingüístico y lógicamente imperdonable*”. El secretario de la RAE explica que, por ejemplo, “*si a un conductor solitario y abstemio le patina el coche por culpa de una placa de hielo y vuelca, ¿de quién es la violencia vial?, ¿de la vía?, ¿del*

### “La seguridad vial no es accidental”

Bajo este lema, “La seguridad vial no es accidental”, la Organización Mundial de la Salud (OMS) dedicó en 2004 el Día Mundial de la Salud a la seguridad vial, por primera vez en su historia. Denunciaba la falta de atención que recibía como problema de salud y abogaba por aplicar políticas de seguridad vial que tuvieran en consideración tanto al usuario de la vía, como al vehículo y a la infraestructura.



#### CARLOS GIL

**“Responsabilidad civil”:** Una auténtica desgracia en la que intervienen muchos factores, unos previsibles y evitables (exceso de velocidad) y otros inevitables (niebla, calzada deslizante). Si fallecieron todos no habría responsabilidad pena, únicamente civil.



#### JOSÉ PÉREZ TIRADO

**“Imprudencia grave”:** Entrar a calificar la actuación del conductor fallecido no tiene ninguna relevancia penal, pues la muerte extingue la responsabilidad penal, pero es evidente que si dicho conductor no hubiera fallecido, los hechos deben calificarse de imprudencia grave. En ningún caso debería calificarse como accidente.



#### JAVIER URRA

**“¿Cumplían las normas?”:** Considero que lo esencial es saber si el conductor cumplía todas las normas de seguridad, entre ellas la velocidad adecuada a la climatología. No debiera descartarse la imprudencia de los operarios al trabajar en la calzada en un día de niebla.



#### JAVIER ELZO

**“Incidente”:** A priori califico este caso de incidente. Queda la duda de si el conductor circulaba con una velocidad excesiva, en cuyo caso hay irresponsabilidad y si los trabajadores estaban suficientemente protegidos, en cuyo caso los responsables serían quienes les ordenan trabajar en estas condiciones.



#### LILIAN BERMEJO

**“No es un acto involuntario”:** Quienes provocan siniestros por no respetar las normas de tráfico no son del todo ajenos a lo que su conducta imprudente puede ocasionar. Para poder determinar algún grado de responsabilidad moral en este caso habría que establecer, en primer lugar, si hubo infracción o no.

5

## Atropello de un niño

Un niño de apenas 12 años de edad murió a causa de las heridas causadas al ser atropellado por una motocicleta junto a una urbanización. Al parecer, el menor estaba cruzando por un lugar indebido cuando la moto lo arrolló. La avenida consta de tres carriles, tiene limitación de 50 km/h y en el lugar donde se produjo el accidente no hay paso de cebra, sino que los próximos se encuentran a unos 75-100 metros de distancia.



### CARLOS GIL

**“Falta educación vial”:** Si el motorista tuvo una conducción negligente estaríamos en presencia de un homicidio imprudente. En cualquier caso, los padres y la escuela deben educar a los niños, nunca debe permitirse a los hijos ser malos peatones.



### JOSÉ PÉREZ TIRADO

**“Es un accidente”:** Este podría calificarse de “accidente”, donde el grave resultado es producto del riesgo de la circulación de vehículos a motor, pero no existe una infracción por parte del conductor de la moto que circulaba a velocidad adecuada.



### JAVIER URRA

**“Niño irresponsable”:** Un niño con 12 años es ya responsable, en este caso, no es lo mismo si hubiese ocurrido a un niño de 7 años, por ejemplo.



### JAVIER ELZO

**“Comportamiento indebido”:** Es otro caso de irresponsabilidad, pero podría tener el atenuante de que fuera una práctica que el niño viera hacer a personas mayores que atraviesan indebidamente la calzada.



### LILIAN BERMEJO

**“Motorista responsable”:** Se supone que el motorista circula más rápido de lo permitido, por lo que no pudo frenar a tiempo. En ese caso, sería responsable. Además, el niño cruzaba de manera indebida, aunque su actuación sería más disculpable.

*carácter del conductor?, ¿de su impericia?, ¿del hielo?, ¿del frío?”.*

El abogado José Pérez Tirado plantea utilizar los mismos términos que se usan en el Código Penal español. “Sería imprudencia de tráfico –propone– aquella

*conducta del conductor que ha vulnerado normas del Código de Circulación produciendo daños corporales a terceras personas”. Dentro de estas imprudencias, el abogado distinguiría: “leves y graves, dependiendo de la intensidad de la vulneración y reservaría el calificativo de ‘violencia vial’ a aquellas conductas agresivas que ponen en riesgo al resto de usuarios de la vía”. En el extremo opuesto, Pérez Tirado solo se referiría a accidentes de tráfico en “aquellos hechos donde el conductor no ha cometido infracción a la normativa y, si existen daños corporales, son imputables al riesgo de la circulación”.*

En cualquier caso, como afirma el vicepresidente del CGPJ, Fernando de Rosa, “*todos debemos rechazar la violencia vial y exigir tolerancia cero hacia esta lacra del siglo XXI*”. ♦

## Cuando lo llaman “siniestro”

Las compañías de seguros suelen referirse al accidente de tráfico como siniestro. El diccionario Mapfre se refiere a siniestro como “*la manifestación concreta del riesgo asegurado, que produce unos daños garantizados en la póliza hasta determinada cuantía*”. Siniestro es el accidente de circulación del que resultan lesiones personales o daños materiales, daños concretos previstos en la póliza y que motiva la aparición del principio indemnizatorio.





Instalar en esta posición las sillitas de los Grupos 0, 0+ y I, reduce el riesgo de que el niño sufra lesiones en caso de impacto frontal.

LA DGT VA A PROPONER QUE LOS MENORES VIAJEN EN SENTIDO CONTRARIO A LA MARCHA

# Mejor, mirando hacia atrás

Todos los estudios demuestran que sentar al niño en sentido contrario a la marcha reduce el riesgo de lesiones en caso de accidente. Por eso, la DGT va a proponer un cambio en el Reglamento General de Circulación para que los menores que viajen en sillitas de los grupos 0, 0+ y I lo hagan en sentido contrario, siempre que el dispositivo lo permita y el niño tenga menos de cuatro años.

**Mercedes LÓPEZ**

Fotos: Paul ALAN PUTNAM

**S**egún todos los expertos, que los menores viajen el mayor tiempo posible, hasta los 4 años aproximadamente, en sentido contrario a la marcha, reduce el riesgo de sufrir lesiones en caso de impacto frontal. Las razones las explica Juan Carlos González Luque, jefe de la Unidad de Coordinación de la Investigación de la Dirección General de Tráfico: “si el niño va sentado en sentido inverso a la marcha, las fuerzas que se registran en caso de impacto se distribuyen por todo el cuerpo y no se concentran en la zona del cuello, como ocurre cuando viajan en sentido de

la marcha”. Y añade que “las características de la cabeza, del cuello y de la columna vertebral de los niños les hace más vulnerables a sufrir lesiones graves o mortales en caso de impacto por accidente de tráfico”. No debemos olvidar que mientras la cabeza de un adulto representa el 6% del peso de su cuerpo, en los primeros años de un niño, la cabeza supone el 25% de su peso pero los ligamentos y los músculos de su cuello todavía no están bien formados.

**¿Se producen más lesiones en las piernas**

Debido al escaso espacio existente entre la sillita y el respaldo del asiento, a veces el niño debe encoger las piernas. Pues bien, esta postura no incrementa el riesgo de sufrir lesiones en piernas y tobillos, siempre menos peligrosas que las que se producen en el cuello.

**CAMBIAR LA LEY.** Además, puntualiza González, “esto, que ya se sabía para los menores de 2 años –por eso las sillitas del Grupo 0+ solo deben instalarse mirando hacia atrás–, ahora también se sabe para los niños hasta

## Todos a favor



**"Los bebés siempre deben ir en sus asientos de seguridad en la parte trasera y orientados hacia atrás hasta que pesen por lo menos 9 kg y tengan al menos un año de edad. Hasta que cumplen 2 años, viajan 5 veces más seguros en asientos mirando hacia atrás"**

Sociedad Americana de Pediatría de EE.UU



**"Los bebés deberían viajar en asientos infantiles orientados hacia atrás, hasta que pesen al menos 9 kg y puedan sentarse erguidos ellos solos, pero es conveniente mantenerlos mirando hacia atrás todo el tiempo que sea posible"**

Ministerio de Transportes del Reino Unido.



**"Llevar a los bebés mirando hacia atrás, normalmente hasta que el niño pese 13 kg (alrededor de 15 meses). En los asientos en los que el niño mira hacia atrás, su cabeza está más protegida"**

Consejo Alemán de Seguridad Vial.



**"Los niños que viajan en asientos infantiles orientados hacia atrás hasta los 3 años se benefician de 5 veces**

Pasa a pág. siguiente

4 años". Por ello, la Dirección General de Tráfico va a proponer un cambio en el Reglamento General de Circulación para que los menores que viajen en sillitas de los grupos 0, 0+ y I (aproximadamente hasta los 18 kilos), lo hagan en sentido contrario a la marcha con dos condicionantes: que el dispositivo lo permita y que el niño tenga menos de 4 años. Y otro cambio, la DGT también apuesta por prohibir que los niños con una altura inferior a 1,35 m ocupen el asiento delantero derecho. Son cambios que, según el citado experto, "situarán a España en la vanguardia de la normativa protectora de la seguridad de los niños".

Muchos son los estudios que destacan los beneficios de viajar en sentido contrario a la marcha. Especial relevancia tiene la experiencia en Suecia, donde los niños ya viajan en las sillitas mirando hacia atrás hasta que cumplen 3/4 años. Por su parte, Julio Laria, director general del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre, subraya los resultados de una investigación realizada por las Universidades de Virginia e Indiana y el Hospital Infantil de Filadelfia (EE.UU.), en la que, después de analizar los datos de todos los accidentes registrados entre 1988 y 2003 en Estados Unidos, se asegura que "mientras que la efectividad de los asientos orientados hacia delante es del 78%, los asientos que miran hacia atrás tienen una efectividad del 93%".

**CHOQUES DIDÁCTICOS.** En España, el club automovilístico RACE ha realizado unas pruebas de choque para demostrar la eficiencia de las sillitas infantiles según estuvieran orientadas hacia delante o hacia atrás. Sus resultados se resumen en dos secuencias. En la primera, un maniquí que representa a un niño de 18 meses va en una sillita instalada en el sentido de la marcha y se simula una colisión frontal. La escena es durísima: el cuerpo del 'niño' es retenido por los



Antes de comprar, compruebe si puede colocarse en sentido contrario.

arneses, pero la cabeza se desplaza violentamente hacia delante. La inercia hace que la cabeza siga moviéndose y realice un movimiento primero hacia abajo hasta dar con la barbilla en el pecho, después rebota hacia arriba y hacia atrás, produciéndose el temido latigazo cervical, con consecuencias fatales.

La segunda secuencia la resume Antonio Lucas, su coordinador de Seguridad Vial: "En esta ocasión la sillita se instala

## INSTALADAS EN SENTIDO CONTRARIO REDUCEN EL RIESGO DE LESIONES UN 75%

en sentido contrario a la marcha. Se repite el impacto. El cuerpo del niño es retenido por los arneses y el respaldo de la sillita. Las cargas se reparten de manera más homogénea entre la cabeza, el cuello y la columna vertebral del menor y no se produce el violento movimiento de cuello". Lucas también asegura que "viajar en sentido contrario a la marcha reduce un 75% los riesgos de sufrir lesiones".

Jesús Monclús, doctor ingeniero industrial experto en seguridad vial, insiste y afirma "que viajar mirando hacia atrás es más seguro que hacerlo hacia delante y está demostrado tanto para adultos como para niños, y tanto en choques

### ¿Lloran más los niños, se ponen nerviosos los padres

Algunos de sus juguetes favoritos pueden entretenerle. Además, en sentido de la marcha, debido a su tamaño, tampoco verá más que el respaldo del asiento delantero. Puede existir un riesgo potencial de que los padres se distraigan si el niño llora o está inquieto, pero no está demostrado que este riesgo supere los beneficios.



## ¿Se marean más?

Es difícil contestar porque cada niño responde de una manera. Ventile el coche, evite que vaya muy abrigado, que coma justo antes de subir al coche... Y recuerde que si durante los primeros meses no se mareaba cuando viajaba siempre en sentido contrario a la marcha (en sillitas grupo 0+), no tiene por qué hacerlo ahora.

frontales como laterales". Por ello, aconseja que "los niños deben viajar mirando hacia atrás todo el tiempo que sea posible".



El latigazo cervical produce lesiones muy graves.

**POCOS MODELOS.** Al mismo tiempo, Monclús pone de manifiesto un problema importante: en el mercado español solo un 10% de las sillitas del grupo I (hasta los 18 kilos) pueden instalarse en sentido contrario a la marcha. Y pide a los establecimientos españoles "que amplíen su oferta, porque estos asientos se venden habitualmente en otros mercados"; y a los fabricantes, "que centren sus esfuerzos en mejorar la capacidad de absorción de energía de sus sillitas en la zona de la cabeza de los niños".

Julio Laria, corrobora el planteamiento y añade que "además de oferta, falta cultura de divulgación. Los vendedores no tienen ni formación ni conocimientos sobre la materia para aconsejar a sus clientes". En este mismo sentido se manifiesta Lucas: "Todavía queda un trecho por mejorar: los fabricantes deben conseguir sillitas más seguras, los vendedores formarse, los pediatras prescribir sillitas, los centros escolares hacer campañas, los padres usarlas y extremar la protección y la Administración legislar, para que sirva de apoyo e incentivo".

Y si la Dirección General de Tráfico legisla en este sentido "de forma consensuada, contará con el apoyo de todos, incentivará la concienciación de los fabricantes y la sociedad, y nadie desde el punto de vista técnico pondrá pegas", pronostica Laria.

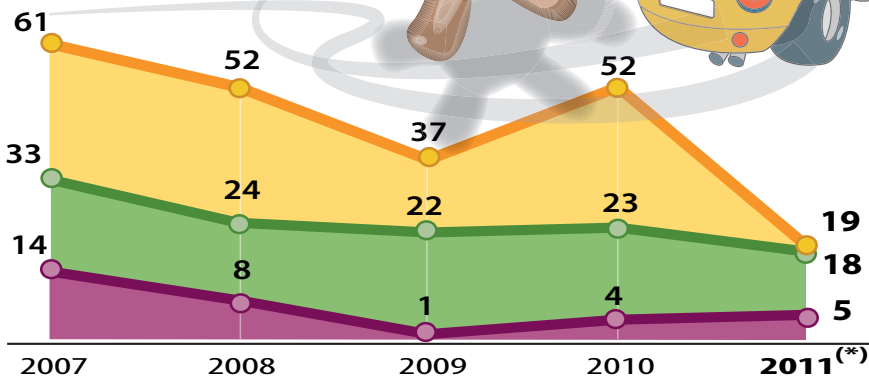
En 2012 fallecieron en España, en vías interurbanas, 39 menores de hasta 14 años, según los datos provisionales a 24 horas facilitados por la DGT. Además, de los 27 menores de 12 años que murieron en accidente de tráfico cuando viajaban en turismo o furgoneta, 7 no utilizaban cinturón o sillita infantil. ♦



## Niños fallecidos

(en accidente de tráfico)

- Pasajeros
- Peatones
- Conductores de bici



(\*) En 2011 se ha utilizado la nueva metodología para el cálculo de fallecidos a 30 días. Fuente: DGT

## más de protección que los que utilizan sillitas mirando hacia delante"

Asociación Europea para la Prevención de Lesiones y Promoción de la Seguridad.



"Dejar de usar en toda Europa, y lo antes posible, los asientos infantiles que miran hacia delante y sustituirlos por los que miran hacia atrás. Hacer estos últimos obligatorios hasta los 4 años de edad"

Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte.



"En caso de colisión frontal (el accidente más grave y frecuente), en los SRI colocados en sentido contrario, tanto el cuerpo del niño como su cabeza son sujetos por el respaldo del asiento infantil, con lo que su cuello, en el peor de los casos, únicamente sufre esfuerzos menores"

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)



"Una sillita mirando hacia atrás absorbe las fuerzas violentas y protege la cabeza y el cuello del niño. Mirando hacia adelante corren un riesgo 5 veces mayor de morir o sufrir lesiones graves"

Administración Nacional Sueca de Carreteras.

**-12%**

**BALANCE 2012:** LA CIFRA DE VÍCTIMAS MORTALES EN CARRETERA, 1.304 FALLECIDOS, SE SITÚA AL NIVEL DE 1960

# ¡Como hace medio siglo!

En 2012, la cifra de muertos en carretera bajó un 12%. Fallecieron 1.304 personas y 6.160 resultaron heridas de gravedad en los accidentes de tráfico registrados en las vías interurbanas. Unas cifras equiparables a las de 1960, cuando solo circulaba un millón de vehículos y había dos millones de conductores.

*esfuerzo de todos. Pero no estamos satisfechos, hay 1.304 razones para seguir trabajando”.*

Esos 1.304 fallecidos en las vías interurbanas suponen un descenso respecto al año anterior de 180 víctimas mortales. Respecto a los heridos graves, se registraron 6.160 en lugar de los 7.069 de 2011, un 13% menos. También es cierto, según reconoció el ministro, que *“la movilidad en las carreteras bajó un 4,5% respecto al año anterior; pero la crisis también ha provocado una reducción en el mantenimiento de vehículos e infraestructuras”.*

Según los datos provisionales a 24 horas de la Dirección General de Tráfico, el 78% de los fallecimientos se produjeron en las carreteras convencionales, el 17% en autovías y el 5% en autopistas. Basándose en estos datos, el ministro anunció que *“la próxima primavera se aprobará la reforma del Reglamento de Circulación con los nuevos límites de velo-*

**Marian GARCÍA RUIZ**

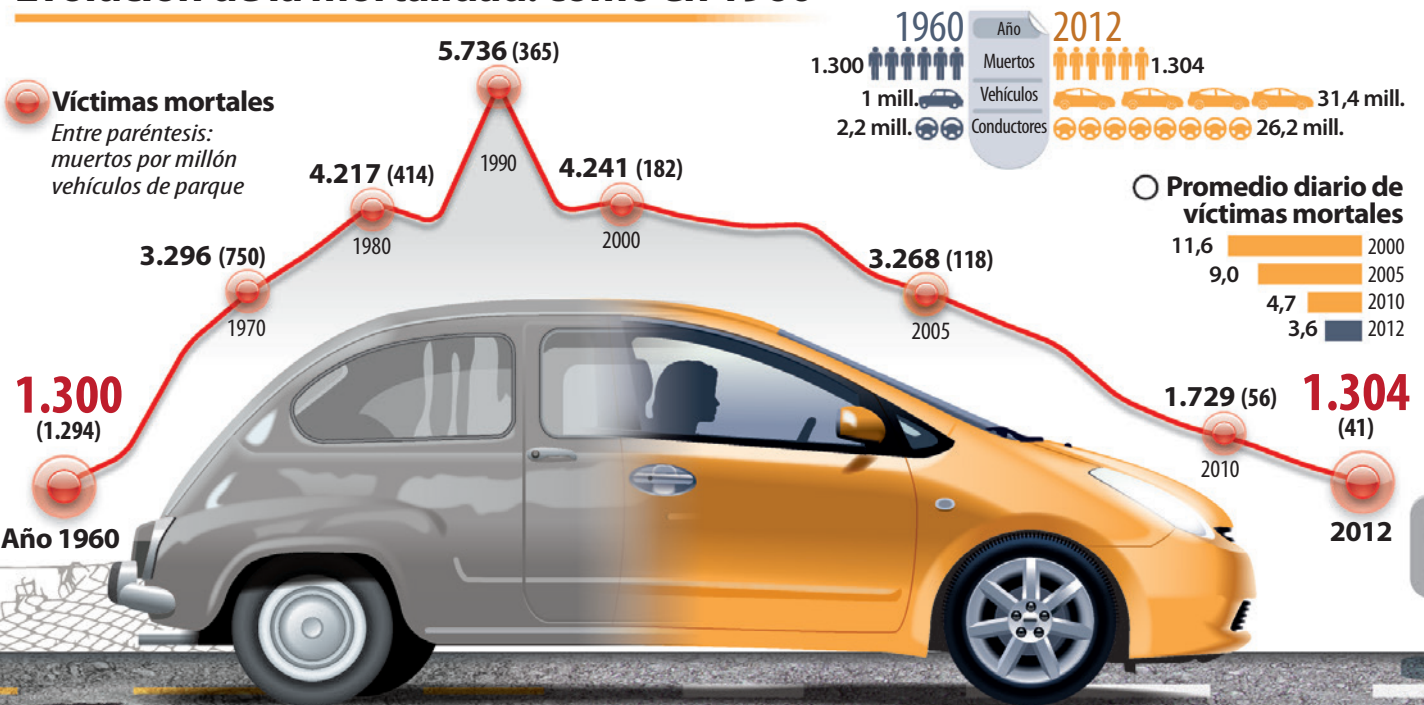
Infografía: D'Irrios

**A**unque los datos son positivos, el ministro del Interior, Jorge Fernández Díaz, en la presentación del Balance de Seguridad Vial de 2012, no quiso lanzar las campanas al vuelo: *“El descenso del 12% de fallecidos nos sitúa a niveles de 1960; es fruto de la normativa vigente, de la educación vial y de la cultura de cumplimiento de las normas que va calando. Fruto del*

## Los fallecidos en 2012

- ✓ El **77%** eran hombres.
- ✓ En turismos, no llevaba puesto el cinturón de seguridad el **22%** y el **32%** en furgoneta.
- ✓ El **31%** de los conductores de ciclomotor iba sin casco y el **4%** de los motoristas.
- ✓ En vías de doble sentido murieron **1.022** (el 78%)
- ✓ El **26%** de los niños no llevaba sistema de retención.

## Evolución de la mortalidad: como en 1960





ciudad que van a bajar en las carreteras convencionales. Ya está decidido. Lo que no está decidido es subir los límites en autopistas y autopistas”.

Por Comunidades Autónomas, cabe destacar que Andalucía y Castilla y León consiguen los mejores resultados con un descenso de un 33 y un 30% de las víctimas mortales; sin embargo, Islas Baleares, Navarra, País Vasco y Asturias no consiguen mejorar sus cifras anteriores.

### NIÑOS, BICIS Y CICLOMOTORES.

Por edades, los grupos de 15 a 24 años, y 25 a 34, son los que siguen registrando mejores resultados con descensos de la mortalidad del 25 y 20% respectivamente. Sin embargo, los más pequeños, de 0 a 14 años, sufren un considerable retroceso. Así, la cifra de víctimas mortales de esta edad pasa de 26 a 39 fallecidos, 13 más que el año pasado.

Por vehículos, todos los tipos de usuario de la vía registran menos fallecimientos excepto los ciclistas.

Respecto al uso de sistemas de seguridad, el Balance de 2012 pone de manifiesto dos conductas preocupantes: un 22% de las víctimas mortales de los turismos viajaba sin cinturón de seguridad; y el 31% de los conductores de ciclomotor fallecidos no llevaban casco. En estos dos colectivos y el de los niños se va a hacer un esfuerzo suplementario, anunció el ministro. Se va a realizar

## 180 muertes menos

Por noveno año consecutivo, en 2012 bajó la cifra de víctimas mortales en carretera. Respecto a 2011, se registraron 180 fallecidos menos. Los heridos graves bajaron también un 13%. El grupo de víctimas mortales de 15 a 24 años se redujo un 25%. Otro colectivo sensible, el de los motoristas, también mejoró, con 188 víctimas mortales, un 20% menos; y el de los peatones, con 134 fallecidos (-8%). Aumentó el número de niños fallecidos (de 26 se pasó a 39); y también el de ciclistas, con 47 víctimas mortales, 14 más que en 2011.

## LA VELOCIDAD SE REBAJARÁ EN LAS CARRETERAS SECUNDARIAS, DONDE SE PRODUJERON EL 78% DE LAS MUERTES

una intensa campaña en colaboración con la Federación de Municipios y Provincias, para evitar esa “cultura de la permisividad mal entendida que practican algunos pequeños municipios”.

**ALCOHOL Y DROGAS.** Un 2% de los controles de alcoholemia dieron positivo (91.708 personas). Los controles de drogas arrojaron una cifra de 2.528 positivos, un 60% de las pruebas, realizadas a conductores que presentaban síntomas previos. Y este año, anunció la directora de la DGT, María Seguí, “ vamos a realizar estos controles de drogas con carácter universal y aleatorio, como se hacen los controles de alcoholemia”. En términos generales, el uso del casco, cinturón, sillitas, así como peatones y ciclistas, son objetivos primordiales en las políticas de prevención de la DGT de este año. ♦

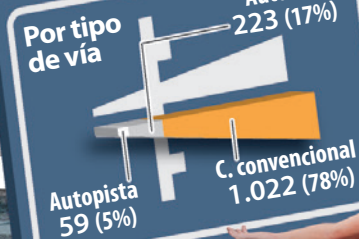
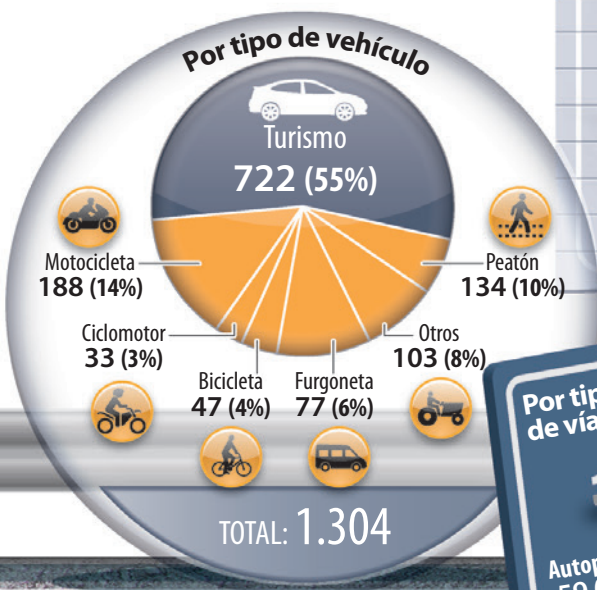


### Accidentes más frecuentes

	Colisión frontal	225 (17%)
	Colisión fronto-lateral	183 (14%)
	Salidas de la vía	541 (41%)
	Atropello peatón	128 (10%)
	Otros tipos de accidente	227 (18%)

### Por edad

Hasta 14 años		39 (3%)
De 15 a 24 años		145 (11%)
De 25 a 34 años		210 (16%)
De 35 a 44 años		262 (20%)
De 45 a 54 años		215 (16%)
De 55 a 64 años		153 (12%)
De 65 a 74 años		115 (9%)
De más de 75 años		155 (12%)
Desconocido		10 (1%)







Algunas pruebas médicas utilizan fármacos que reducen la capacidad de atención o los reflejos del conductor.

CON INTERVENCIONES MÉDICAS LEVES, PERÍODOS DE ESTRÉS O PRESIÓN PSICOLÓGICA, NO CONVIENE PONERSE AL VOLANTE

# 6 momentos para no conducir

¿Sabe usted que tras una gastroscopia no debe conducir? ¿Y que si el oftalmólogo le aplica un colirio para dilatar la pupila puede tener problemas al volante? Le contamos algunos casos en los que conducir está contraindicado y que por ser actuaciones leves, no suelen tenerse en cuenta.

J. M. M.

**E**l Reglamento General de Conductores define en su anexo IV una serie de criterios para establecer si, con determinadas enfermedades, se puede conducir con seguridad. Pero, al margen de estas dolencias, donde está tasado cuándo se puede conducir y cuándo no, existen otros ‘momentos’ en los que resulta conveniente buscar otro medio de transporte o, al menos, va-

lorar si está uno en condiciones de ponerse al volante.

Tampoco es aconsejable ir ‘conduciendo’ cuando nos vamos a someter a una serie de pruebas médicas, porque, debido a las medicaciones que se utilizan –aunque sean leves–, las aptitudes para conducir con seguridad quedan muy comprometidas.

Esto, que debe ser avisado por el personal sanitario, a veces, por la cotidianidad de las pruebas o su carácter leve, se olvida o se omite a causa de las prisas, las rutinas del trabajo y el intento de restar importancia y tranquilizar al paciente.

Así, por ejemplo, un conductor se puede encontrar con la sorpresa de que ante una dilatación de pupila, en un examen oftalmológico rutinario, deba volver a casa “en autobús”, o que después de hacerse una endoscopia gástrica o una colonoscopia, le informen de que no debe conducir. Estos son solo algunos de los ‘momentos’ en que debe plantearse no conducir y en los que quizás no haya pensado. ♦



## 1 Estrés postraumático: fatigado y ansioso

**C**oncha está muy preocupada. Un ERE temporal en su empresa le supuso una reducción de sueldo. Está pendiente de otro ERE o, incluso, del cierre definitivo. Ha dejado de pagar la hipoteca y el banco le ha comunicado que le embarga la casa... Y por más números que hace, no llega a fin de mes...

**CENTRADO EN SU PROBLEMA.** El estrés postraumático surge cuando se atraviesan dificultades que no se saben resolver por un trauma, pérdida importante, por enfrentarse a una situación muy exigente que no controla, o porque le desborden las circunstancias. Ese primer estado de sobreactivación que llamamos estrés 'ayuda' a buscar salidas –las funciones psíquicas funcionan de forma más eficiente–. Sin embargo,



explica Fermina Sánchez –psicóloga de la DGT–, “las capacidades para atender a la situación del tráfico están mermaidas, porque están, en su mayor parte, al servicio de resolver el problema”.

El estrés mantenido provoca un estado de fatiga “que merma mucho la capacidad para conducir”: se ralentizan los tiempos de reacción, no se observan algunos estímulos (señales, movimientos...). La fase inicial de estrés agudo “genera mucha ansiedad, pensamientos negativos, se pierde la sensación de control de la seguridad propia... También aparece ira, rabia, agresividad y sentimientos depresivos... Todos ellos con alta incidencia negativa en la conducción”.



## 2 Gastroscofia: o sedados o sin volante

**A**Jesús le van realizar una gastroscofia para descartar cualquier dolencia ante sus molestias estomacales. Por ser una prueba un poco molesta, se la harán con una sedación ligera. La dicen que es una prueba ambulatoria y que esa misma tarde volverá a su casa. Pero nadie le avisa de que no puede conducir.

**LENTO Y DESORIENTADO.** Determinadas pruebas diagnósticas (gastroscofia, colonoscopia, broncoscopia...) o de radiodiagnóstico, en ocasiones se realizan bajo sedación para evitar molestias o dolor al paciente. Además, requieren una preparación que suele mantener molesto al paciente y que no se encuentre en el mejor estado físico para conducir. Pero los fármacos que se emplean en la sedación son incompatibles con la posterior conducción.

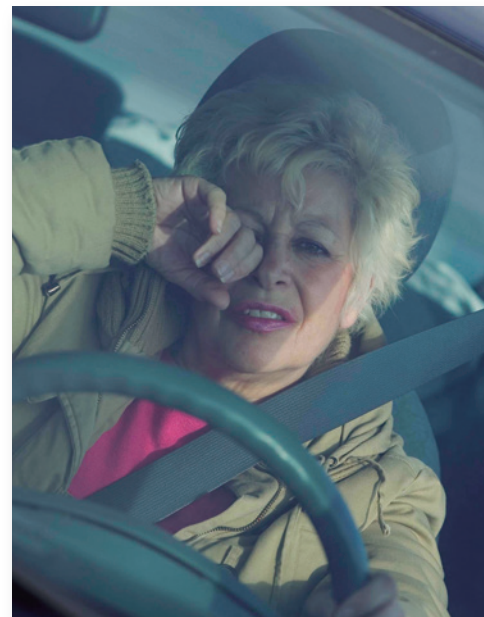
Los servicios sanitarios que realizan las pruebas en general advierten al paciente de que debe acudir acompañado y que tras la realización de la misma –debido a los efectos de la medicación empleada– no pueden conducir. Y es que, según Elena Valdés –asesora médica de la DGT– “aunque la medicación y las dosis que se utilizan permiten en muchas ocasiones al paciente salir en 1-2 horas del hospital por su propio pie, sus efectos secundarios persisten y el paciente puede estar desorientado, con lentitud de pensamiento, reacciones lentas, etc. que impiden que pueda conducir un vehículo”.

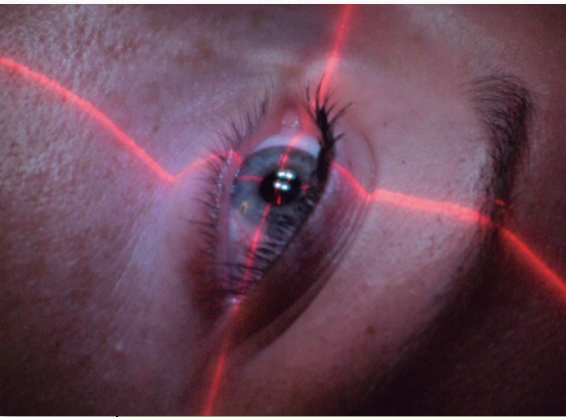
## 3 Depresión: con la cabeza lejos del volante

**C**armen no levanta cabeza. Hace unas semanas murió su madre, una mujer de mucho carácter a la que estaba muy unida, y no logra superar el trance. Sigue deprimida, sin ganas de nada y sin ánimo para volver a la rutina diaria...

**NO SE PERCIEN DATOS.** En todos los casos de trastornos del estado de ánimo –y en especial en la depresiones graves–, la persona pasa por un período de desinterés por todo aquello que no sea su estado. “En esa situación, al volante no perciben muchas de las informaciones que definen las escenas del tráfico y, por ello, pueden conducir de forma poco adaptativa”, explica Fermina Sánchez, psicóloga de la DGT. Además, los expertos alertan de la posibilidad de conductas de riesgo para la propia vida del conductor deprimido e, incluso, para la de los demás.

Por ello, ante los momentos de depresión, sobre todo si está diagnosticada y medicada, consulte al especialista antes de ponerse al volante y siga sus consejos. O, en caso de duda, mejor utilice otra forma de transporte.





## 4 Cirugía ocular: un mes sin conducir

**M**arisa se ha operado para eliminar su miopía. En un par de horas sale por su propio pie y vuelve a casa pensando que Tráfico le quite la foto 'horrorosa' con gafas del carné...

**EFFECTOS COLATERALES.** A pesar de los efectos positivos de la cirugía refractiva, en los primeros momentos pueden producirse efectos colaterales (visión borrosa, halos, deslumbramientos...) que reducen la capacidad visual y que desaparecen en un tiempo variable. Por ello, el Reglamento de Conductores (Anexo IV) establece que hasta 1 mes después de la intervención (conductor de turismo) o 3 meses (conductor profesional) no se puede conducir y el oftalmólogo debe advertírselo.

Pasado ese tiempo, con un informe de la intervención, puede solicitarse en un Centro de Reconocimiento (CRC) la revisión de sus condiciones psicofísicas para eliminar del permiso la obligatoriedad de uso de corrección óptica; esta se comprueba al año, de nuevo en el CRC, donde, a criterio del oftalmólogo se fija el nuevo período de vigencia en el permiso.

**CATARATAS Y DILATACIONES.** Tampoco debe conducir tras la intervención de cataratas (1 mes, conductor de turismo y 2, permisos profesionales). Y si un oftalmólogo le aplica colirios para dilatar la pupila, pregúntele: la duración del efecto es variable, pero mientras persiste, el paciente presenta molestias con la luz, deslumbramiento y visión borrosa y debe evitar conducir.

## 5 Alergias: el peligro del sueño

**P**edro comenzó ayer con una urticaria por todo el cuerpo que no le deja descansar. Su médico le recetó un antihistamínico (un fármaco para la alergia) y tras comenzar a tomar las pastillas, ha descansado mejor aunque aún se nota bastante somnoliento. Hoy, mientras conduce para hacer una serie de visitas, irá con la ventanilla abierta para ir más despierto...

**CUIDADO AL COMIENZO.** Algunos medicamentos alteran la capacidad de conducir por los efectos secundarios que producen. En este caso, para controlar los síntomas de la urticaria el médico probablemente le ha recetado un antihistamínico, muy eficaz para el picor, pero con mayores efectos sobre el sistema nervioso central, por eso nota tanta somnolencia. El paciente no debería conducir mientras toma el medicamento, el médico se lo debe advertir, la vigilancia y el rendimiento psicomotor pueden estar alterados.

Con cierta frecuencia, los efectos secundarios de los medicamentos son mayores en los primeros días del tratamiento, y en esos días se debe evitar la conducción.

Si un paciente es conductor debe hacérselo saber a su médico para que lo tenga en cuenta a la hora de prescribirle el tratamiento de la forma más adecuada y con menor repercusión para su seguridad.



## 6 Desmayos: busque una alternativa

**J**osé tuvo el otro día, cuando jugaba al fútbol, una pérdida de conciencia muy leve y que duró poco tiempo. Luego se fue a casa conduciendo su motocicleta. Y con ella se plantea hoy ir al médico a consultarle. Y va porque su madre se ha puesto muy pesada, porque él está seguro de que no es nada...



### HASTA SABER MÁS...

Existen muchas causas que pueden dar lugar a una pérdida de conciencia —una caída o un golpe puede ser una—, y no deben ser tomadas a la ligera.

Es recomendable acudir al médico para que le realice una historia clínica y las pruebas que considere necesarias para conocer el motivo que ha dado lugar a ese desmayo. En tanto se identifica el problema, es recomendable que reduzca el riesgo de un posible problema al volante y que utilice un transporte alternativo.





Solo 8 de cada 100 vehículos circulan por la noche y en tres de cada diez casos se trata de vehículos pesados.

**CONDUCCIÓN NOCTURNA:** EL 29% DE LOS ACCIDENTES Y EL 41% DE LOS FALLECIDOS SE REGISTRAN POR LA NOCHE

Durante la noche se produjeron en 2011 más de 24.000 accidentes (el 29% del total), con 838 muertos (el 41% de los fallecidos).

Y la peligrosidad es aún mayor en carretera: 6 muertos por cada 100 accidentes, frente a 3,8 durante el día, a pesar de que la circulación nocturna es significativamente menor. Le explicamos los peligros de la conducción nocturna y las precauciones necesarias.

# Menos accidentes, más graves

José Ignacio RODRÍGUEZ  
Infografía: Dlírios  
Fotos: Paul Alan PUTNAM

**D**urante el crepúsculo y la noche se producen menos accidentes de tráfico, pero las consecuencias son mucho más graves. En 2011, algo más del 29% de los accidentes se registraron durante la noche y el crepúsculo, pero se cobraron casi el 41% de las muertes. En el conjunto de las vías urbanas e interurbanas, el índice de gravedad fue de 3,4 muertos por cada 100 accidentes con víctimas, frente a 2,1 durante el día. Pero la mayor peligrosidad se localiza por la noche en carretera, donde se registran 6 muertos por

cada 100 accidentes, casi el doble que durante el día (3,8).

En vías urbanas, los accidentes nocturnos más habituales son las colisiones (37,4%), salidas de la calzada (36,7%) y atropellos a peatones (16,7%). En cambio, en carretera la tipología cambia: la primera causa de muerte son los atropellos (38,1%), seguido de colisiones (25,2%) y salidas de la calzada (21,6%).

Resulta evidente que conducir de noche es más peligroso a pesar de que la circulación disminuye significativamente. Según las mediciones que efectúa la DGT, el tráfico nocturno entre las 22 y las 6 horas, de lunes a viernes, representa el 8,4% en vías interurbanas (tres de cada diez son vehículos pesados) y el 8% en las metropolitanas; porcentajes que, durante los fines de semana, suben al



Momento del adelantamiento en el que ambos vehículos deben cambiar de luces.

9,9% y 14,9%, respectivamente.

“De noche, todos los gatos son pardos”. Esta cita del refranero español describe muy bien algunas de las variaciones y limitaciones fisiológicas que se producen durante la noche: dilatación de las pupilas o disminución de la agudeza y del campo visual, con lo que, entre otras cosas, no se aprecian con niti-

## EN CARRETERA, LA GRAVEDAD DE LOS ACCIDENTES NOCTURNOS ES CASI EL DOBLE

## La visión del conductor

- ✓ El **56%** de los conductores ha sido diagnosticado de algún problema en la visión, y el **10%** admite que fue la causa de situaciones de riesgo por la noche.
- ✓ El **71%** de los conductores diagnosticados con problemas de visión usa gafas correctoras o lentes de contacto para conducir.
- ✓ Los problemas de visión afectan al **32%** para conducir de noche.
- ✓ El **65%** es muy sensible al deslumbramiento, el **32%** tiene problemas de visión borrosa y el **17%** no distingue bien las formas.
- ✓ Tienen dificultades para calcular las distancias y para leer la información de las señales el **14%** de los conductores.
- ✓ Al **73%** no le resulta seguro conducir por la noche; el **27%** se siente seguro pero la mayoría porque hay menos circulación

Fuente: Datos del informe *Conducción y Visión Nocturna* realizado por RACE y la Fundación Alain Afflelou.

## Adelantar seguro en 5 pasos

Cuando se circula detrás de otro vehículo deben utilizarse las cortas para no deslumbrar a su conductor. Y si va a adelantar, siga los siguientes pasos.

1. Compruebe que no se acercan otros vehículos, por delante o por detrás.
2. Si observa un vehículo en la lejanía, tenga en cuenta que por la noche se aprecian peor las distancias y las velocidades; ante la duda, espere.
3. Si está seguro, anuncie la maniobra

con el intermitente y una ráfaga, ponga una relación de marcha adecuada e inicie el adelantamiento.

4. El conductor adelantado facilitará la maniobra y en una primera fase mantendrá las largas; el que adelanta lo hará con las cortas.

5. Cuando estén a la misma altura, cambiarán el alumbrado al unísono: el que adelanta pondrá las de carretera y el adelantado las de cruce.

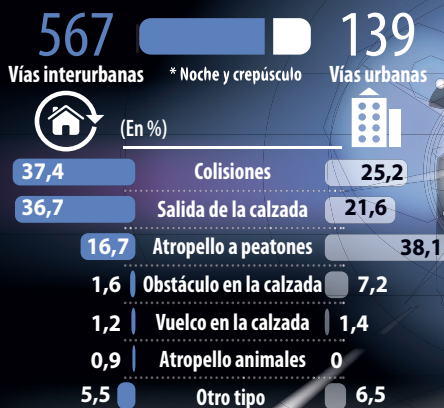
dez los colores, los contornos, el relieve o la percepción del movimiento. Y sobre todo, disminuye nuestra capacidad para calcular la distancia a la que se encuentran otros vehículos y su velocidad.

Según el informe *Conducción y Visión Nocturna*, realizado por RACE y la Fundación Alain Afflelou, el conductor puede encontrar por la noche una enorme variación de intensidades de iluminación en la carretera, como es el caso de la luz de

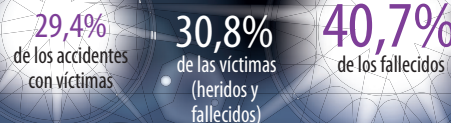
## Radiografía de la accidentalidad nocturna

Durante el crepúsculo y la noche se produjeron en 2011 un total de **24.375** accidentes con **838** muertos. Son menos accidentes que durante el día, pero más graves.

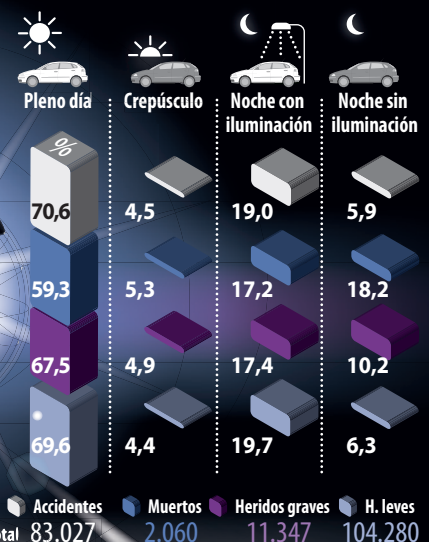
### Tipo de accidentes mortales \*



### Lo que se registra durante el crepúsculo y la noche



### Las condiciones de la luminosidad







El atropello es la tercera causa de muerte en vías urbanas por la noche; en carretera, la primera.

los faros en contraste con el borde de la calzada. Y precisamente, el ojo humano se adapta mal a los cambios bruscos. El estudio pone de relieve una serie de situaciones de riesgo en la conducción nocturna manifestadas por los conductores: el atropello a un peatón o a un animal invadiendo la calzada, la colisión por alcance a un vehículo parado por avería, y la dificultad para percibir la información de las señales.

**MÁS PRECAUCIÓN.** Conducir por la noche requiere adoptar precauciones especiales. En primer lugar, cobra especial importancia la máxima “ver y ser vistos”, para lo que el conductor deberá realizar un correcto mantenimiento de los sistemas de alumbrado del vehículo y encenderlos antes de la puesta del sol y mantenerlos hasta después del amanecer (ver más información sobre los sistemas de alumbrado en el siguiente reportaje). También es muy recomendable mantener limpias lunas, parabrisas y espejos, y utilizar en todo momento chalecos reflectantes y los triángulos de peligro por si tiene que detenerse en el arcén a causa de una avería.

## DE NOCHE DISMINUYE LA CAPACIDAD PARA CALCULAR LA DISTANCIA Y LA VELOCIDAD

Los deslumbramientos pueden producirse cuando no se sustituyen las luces de carretera por las cortas al cruzarse con otros vehículos o al circular cerca del que nos precede. En ese caso, señala Abert Alumá, responsable de la Escuela de Conducción del RACC, donde se imparten clases de conducción nocturna a conductores profesionales, “lo mejor

### Prueba nocturna: muchos fallos

El RACE ha realizado recientemente una experiencia de conducción nocturna en el Circuito del Jarama, con varios conductores y tres vehículos: uno en perfectas condiciones, otro con un faro fundido y el tercero con problemas de suciedad por grasa en el parabrisas y los faros. En los tres tramos de recorrido se encontraron dificultades provocadas, como coches averiados, obras, un bulto sospechoso, un coche de frente con luces largas... Según Ernesto Nava, director de la Escuela de Conducción del RACE, “la mayoría de los conductores -algunos con mucha experiencia- confundieron suciedad con empañamiento del parabrisas, pero a ninguno se le ocurrió utilizar el aire acondicionado para eliminarlo”. Todos ellos confesaron haber sentido inseguridad, estrés y sensación de peligro, que mejoraron ligeramente cuando utilizaron el coche ‘tuerto’. Cuiosamente, señala Nava, “ninguno se enteró de que llevaban un faro fundido”. Por ello, asegura, al margen de las cuestiones relacionadas con la visión, “el estado del coche es fundamental durante la noche”.

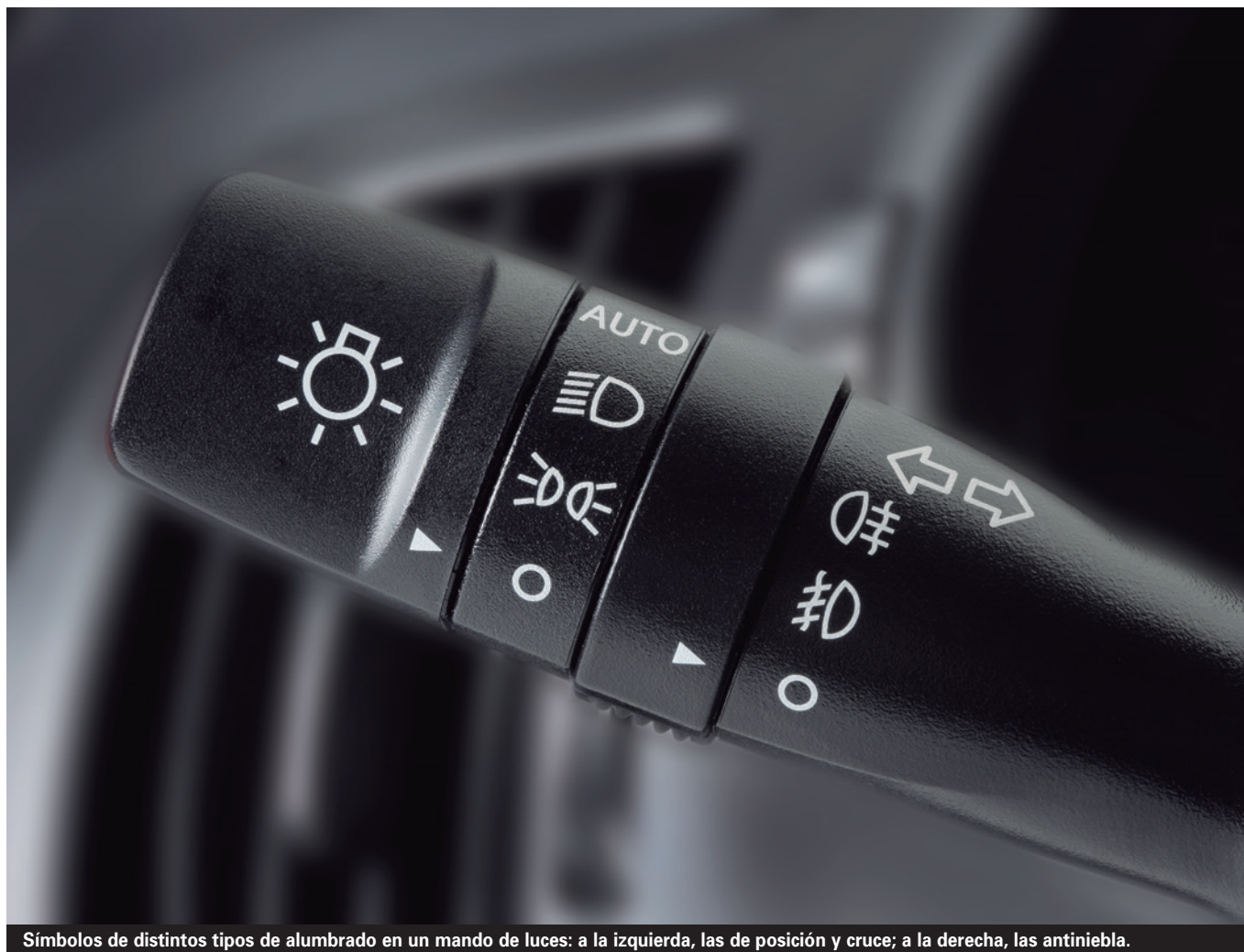
## Guía para el conductor nocturno

- 1 Aumente la distancia de seguridad y adapte la velocidad al área iluminada.
- 2 Regule los faros para mejorar la visibilidad y evitar deslumbramientos.
- 3 Ponga las cortas al cruzarse o si va detrás de otro. Si le deslumbran, dé una ráfaga, pero no mantenga las largas.
- 4 Regule los espejos para minimizar los reflejos molestos de las luces de otros vehículos.
- 5 Si nota lagrimeo y picor de ojos, deténgase para descansar.
- 6 No lleve las luces interiores encendidas, se reduciría la visión exterior.
- 7 Mantenga en buen estado las escobillas y el nivel de líquido para evitar reflejos molestos en el parabrisas.
- 8 Mantenga limpias las gafas para evitar reflejos. La mejor opción son los cristales antirreflejantes).

es mirar hacia la zona de la carretera menos iluminada, nunca hacia el foco de luz, y guiarse por las líneas que delimitan el carril”. Si el deslumbramiento se produce a través del espejo retrovisor interior, este suele tener una posición antideslumbramiento, pero también podemos desviar ligeramente la posición de la cabeza.

**OJO A LA FATIGA.** Después de una jornada de trabajo, al conducir de noche puede aparecer de forma temprana la fatiga, incluso el sueño. Procure no quedarse con la vista fija y perdida en un punto (‘hipnosis de la carretera’) y hacer paradas con mayor frecuencia. Recuerde que el amanecer y el anochecer son dos momentos delicados al existir menos contraste; incluso, el plano del solen el horizonte, puede deslumbrar.

Por último, considerando que el alcance de las cortas oscila entre 60 y 80 m, a una velocidad de 120 km/h no podrá frenar y detenerse en el área iluminada si surge un obstáculo: recorrerá unos 98 m. ♦



Símbolos de distintos tipos de alumbrado en un mando de luces: a la izquierda, las de posición y cruce; a la derecha, las antiniebla.

EL USO ADECUADO DEL ALUMBRADO SEGÚN LAS CIRCUNSTANCIAS, ESENCIAL PARA LA SEGURIDAD

## Luces: sin sombra de duda

Hacer un mal uso del alumbrado del vehículo puede poner en riesgo la propia seguridad y la de los demás. En cambio, si sabemos escoger la luz más adecuada a las condiciones ambientales, podremos ver cualquier obstáculo 'oculto' delante de nosotros y, además, seremos visibles a todos los que nos rodean.

**Carlos NICOLÁS FRAILE**

**U**n clásico eslogan de la DGT resume a la perfección la función del alumbrado en el coche: "Ver y ser vistos". Porque las luces no solo nos despejan el camino, también avisan a los demás de qué lugar ocupamos en él.

**LAS CONDICIONES  
METEOROLÓGICAS  
EXIGEN AL  
CONDUCTOR  
LUCES  
ADECUADAS  
A ESE MOMENTO**

Pero poner las luces es más que girar el mando del alumbrado a posición de cruce cuando se hace de noche: a cada circunstancia corresponde un tipo de alumbrado. Y en invierno más que nunca, cuando hay menos horas de luz y más adversidades meteorológicas, el conductor debe saber cómo interpretar las circunstancias, adecuar la velocidad y escoger el alumbrado 'a la medida' del momento.

En cualquier caso, un alumbrado adecuado y en perfectas condiciones es necesario durante todo el año, no solo con mal tiempo. Las luces del coche juegan un papel decisivo en muchas otras situaciones como emergencias, inmovilizaciones en vías mal iluminadas, circulando por carreteras reviradas, o



## Antiniebla: en el momento adecuado

En algunas circunstancias, la iluminación principal -cruce y carretera- es insuficiente y es necesario 'añadir' otras luces. Las antiniebla son 'refuerzos' luminosos cuando la visibilidad disminuye a causa de la lluvia intensa, nevada o niebla espesa o nubes densas de humo o polvo.

### ● ANTINIEBLA DELANTERA

- ✓ Es una luz potente, baja y ancha, útil para seguir las líneas del borde de la calzada.
- ✓ Puede utilizarse aislada o junto con las de corto y largo alcance.
- ✓ No se debe encender en cuanto caen 'cuatro gotas' porque puede molestar.
- ✓ No es obligatoria y no la equipan todos los vehículos.
- ✓ En vías estrechas con curvas sucesivas señalizadas, por su mayor alcance lateral.

### ● ANTINIEBLA TRASERA

- ✓ Obligatorias para todos los automóviles (excepto motocicletas) para señalar su situación cuando hay niebla espesa, lluvia o nevada intensa, o nubes de humo o polvo densas.
- ✓ Mal empleada, es molesta y deslumbra a los conductores que van detrás.

## Y recuerde...

- ✓ Nunca circule solo con las luces de posición, no iluminan.
- ✓ Si inmoviliza su vehículo en la calzada o en el arcén de una carretera, debe encender las luces de posición para hacerlo visible.
- ✓ Las luces de conducción diurna que equipan algunos vehículos no sustituyen al alumbrado de corto alcance.
- ✓ No es obligatorio, pero sí aconsejable, circular con las luces de cruce encendidas durante el día ya que los vehículos se distinguen mejor.
- ✓ Regule la altura de las luces para no deslumbrar al que viene de frente, especialmente si lleva más carga y más pasajeros.
- ✓ Si de pronto se ve deslumbrado, disminuya la velocidad de forma progresiva hasta incluso detenerse si fuera necesario.
- ✓ En autovías y autopistas cambie las luces largas por las cortas siempre que venga otro vehículo de frente, incluso aunque haya una barrera en la mediana.

## ¿Cuándo encenderlas?

El alumbrado de su vehículo equipa, entre otras, estos seis tipos de luces que sirven tanto para ver como para ser visto. ¿Sabe cuándo se utilizan cada una de ellas?

### ● LUCES PARA VER

#### ● CRUCE (corta)



- ✓ De noche, siempre, en todas las vías.
- ✓ De día, en todas las vías con niebla, mucha lluvia, nevada o nubes de polvo o humo.
- ✓ En todo momento en túneles, carriles reversibles, adicionales y habilitados para circular en sentido contrario.

#### ● CARRETERA (larga)



- ✓ De noche, en carreteras insuficientemente iluminadas (cuando no se lea una matrícula a 10 m o un vehículo oscuro a 50 m) circulando a más de 40 km/h.
- ✓ Debe cambiarla a la de cruce si deslumbra a peatones y a otros conductores de frente o por los retrovisores.

- ✓ No debe utilizarse en poblado.

#### ● ANTINIEBLA DELANTERA



- ✓ De día o de noche, con niebla, lluvia abundante, nevada o nubes de polvo.
- ✓ En vías estrechas (menos de 6,5 metros de ancho) con curvas señalizadas.

### ● LUCES PARA SER VISTOS

#### ● MARCHA ATRÁS



- ✓ Advierte a los conductores y los peatones de que circulamos hacia atrás; también ilumina la parte trasera del vehículo.
- ✓ Una o dos luces blancas
- ✓ Se enciende automáticamente al engranar la marcha.

#### ● POSICIÓN



- ✓ Acompañan siempre a las luces cortas, largas y antiniebla e indican la posición y anchura del vehículo.

#### ● ANTINIEBLA TRASERA



- ✓ Solamente se debe encender en condiciones especialmente desfavorables con niebla densa, lluvia o nevada intensa.
- ✓ Una o dos luces rojas, más intensas que las de posición, situadas detrás para evitar alcances.



La luz antiniebla trasera es obligatoria con niebla densa.

dentro de un túnel. Según el fabricante de dispositivos de iluminación para automóviles Hella, nueve de cada diez siniestros se deben a un fallo humano relacionado con la falta de visibilidad. Por ello, es crucial contar con un

correcto alumbrado en cada momento, revisar todos los componentes de iluminación del vehículo –sin olvidar luces traseras, de freno, marcha atrás y antiniebla– y comprobar el reglaje de los faros. ◆

P. A. PUTNAM

EN 2012 SUS VENTAS NO LLEGARON A LAS 1.400 UNIDADES

# ¿Han fracasado los coches eléctricos?

Optimizar los motores de combustión convencionales y la tecnología de los vehículos híbridos son, según la Consultora KPMG, las previsiones prioritarias de los fabricantes. Los coches eléctricos tendrán que esperar al menos una década para hacerse con un hueco en el mercado. Las estadísticas les dan la razón: sus ventas en 2012 han sido testimoniales.

Mercedes LÓPEZ

**P**arece que los vehículos exclusivamente eléctricos no van a dominar el mercado “al menos en la próxima década”, según el último Informe Global sobre Automoción que acaba de presentar la consultora KPMG. Francisco Roger, responsable del sector de automoción de la citada consultora, explica “que a corto

plazo, es probable que los particulares prefieran un híbrido (equipados con un motor eléctrico y otro convencional)”.

En las encuestas realizadas se constató que la demanda de vehículos híbridos enchufables repuntará en los próximos 5 años, seguidos por los híbridos no enchufables que ocupaban el primer puesto de las preferencias en 2012

Los datos les dan la razón. El pasado año se vendieron en España



Los eléctricos, una alternativa a largo plazo.

437 vehículos eléctricos, según la patronal de los fabricantes Anfac. A ellos debemos unir las 930 unidades vendidas del Renault “Twizy”, no incluidas en sus estadísticas por estar encuadrados dentro del segmento de los cuadríciclos. Es decir, cerca de 1.400 unidades. Mientras tanto, las cifras de venta de híbridos superaron ligeramente las 10.000 unida-

## MIGUEL AGUILAR

### “Apuesta ganadora”

**A** la vista de las cifras de ventas, se puede pensar en un fracaso, pero no es así. No hay que pensar en un péndulo y pasar de la euforia al fracaso. Es una apuesta ganadora, porque lo que se ha conseguido es poner ya en el mercado un importante número de modelos y se ha incentivado la investigación y la competencia por la eficiencia. También se ha llegado a la sociedad, y la gente ya sabe que no es un producto de ciencia ficción sino una posibilidad que en un plazo medio puede tener en su casa. Además, España está muy bien situada en cuanto a la fabricación de modelos eléctricos.



Director de ANFAC Research

## ALFREDO VILA

### “Ya es una opción”

**E**l coche eléctrico es ya una opción más de movilidad que contribuye a reducir el impacto medioambiental, pero es, hoy, una alternativa complementaria: ofrece movilidad en áreas limitadas, como entornos urbanos y cubre las necesidades de muchas empresas. Sin embargo, a gran escala, su desarrollo se producirá a largo plazo. Se estima que en 2025 supondrán un 10% del mercado. El sector del automóvil ha apostado por el eléctrico y puesto la tecnología a disposición de los clientes, pero la colaboración de todos, desde los fabricantes a las empresas del sector energético, la Administración y los propios usuarios es fundamental para su generalización.



Director General de Automóviles Citroën España

## JESÚS PRESA

### “Solución viable y segura”

**E**l desarrollo e implantación del vehículo 100% eléctrico, cero emisiones, constituye una realidad inexorable en los próximos años, por una razón de peso: es la única solución viable y segura que asegura la movilidad sostenible. Los fabricantes, han dado un paso adelante para que este nuevo paradigma se haga realidad. Ahora hace falta que, para acelerar su ritmo de introducción, las administraciones públicas aseguren la implantación de una red homogénea y extensa de estaciones de recarga, así como una política estable de incentivos fiscales y económica y una comunicación institucional que informe al usuario de las ventajas de este tipo de tecnología.



Director de Comunicación de Renault España





## A CORTO PLAZO, LOS HÍBRIDOS SON LA OPCIÓN PREFERIDA POR LOS PARTICULARES

des, aunque ha habido un descenso superior al 2,5%, respecto a 2011. Muy lejos de las previsiones del Ministerio de Industria que en 2010 hablaba de un millón de eléctricos e híbridos para 2014.

¿Cabe entonces preguntarnos si el coche eléctrico ha fracasado? Los fabricantes aseguran que no, que el vehículo eléctrico es una realidad, y

que a corto y medio plazo es una alternativa complementaria, sobre todo para los desplazamientos urbanos y las flotas de empresa, y una de las mejores vías para conseguir la eficiencia energética.

Pero la crisis, no hay duda, ha ralentizado el proceso. Y en el panorama actual lo que vemos son modelos aún caros, con escasa autonomía, largo tiempo de recarga, escasos puntos de recarga, experiencias puntuales -no siempre exitosas- para incentivar su uso en algunas ciudades...

**POCA INVERSIÓN.** En el Informe de KPMG se indica que “los fabricantes prevén seguir invirtiendo en mejoras para optimizar el motor de combustión interna hasta 2018 y, en segundo lugar, en híbridos enchufables”. Solo un 8% declara su intención de hacerlo en tecnología eléctrica. Porque, como apunta Roger, “cada vez es mayor el convencimiento de que el motor tradicional tiene un mayor margen de optimización”; y afirma que “es un cambio notable de rumbo y un indicio de que las tecnologías más recientes están tardando en despegar más de lo esperado”.♦

### MIGUEL TINEO

#### “Hoy no es recomendable”

A día de hoy, el coche totalmente eléctrico no es una alternativa recomendable –al menos, no para particulares– por los siguientes motivos: su autonomía es escasa –no más de unos 160 km–, tiempos de recarga elevados –de media, 8 horas–, las instalaciones eléctricas de las casas no están preparadas –adaptarlas supone un coste medio de 1.200 euros por toma de corriente–, además no todos los puntos de recarga funcionan correctamente. Si nos parecen alternativas interesantes algunos modelos que combinan un propulsor eléctrico con otro de gasolina, ya que ofrecen buenas prestaciones y no tienen el problema de la autonomía.



Redactor jefe de Pruebas de Autofácil

### ANDRÉS MÁS

#### “Ahora, híbridos enchufables”

El coche eléctrico es cada vez más una realidad en nuestras ciudades como segundo o tercer coche y sin duda el tipo de vehículo con más futuro en zonas urbanas y alrededores. Sin embargo, todavía le queda un largo recorrido para ser el único vehículo en casa, tanto por su escasa autonomía a la hora de emprender un viaje como por la limitada red de puntos de recarga. En el corto y medio plazo los coches híbridos enchufables son, hoy por hoy, la solución “verde” más lógica. Pero no cabe duda de que, cuando las baterías tengan un coste menor, se puedan recargar en menos tiempo y duren más, los coches eléctricos tendrán un gran futuro por delante. Los cimientos ya están puestos.



Subdirector de Motor 16

### RAÚL RONCERO

#### “No hay infraestructura”

A cabo de leer un informe en el que argumentan el colapso de la “electricidad” en el automóvil porque no hay clientes. Es de cajón, no hubiera hecho falta tanto I+D en esta última década para llegar a esta conclusión. Tampoco hay infraestructuras para poder utilizarlo, el automóvil convencional es imbatible en la relación coste/amortización y no nos olvidemos que las petroleras también pueden tener la llave del eléctrico abaratando combustibles según aumente su demanda. Así que creo que, hoy día, por sus límites y precio, el eléctrico que depende de un enchufe seguirá siendo un coche de nicho otros 10 o 15 años.



Jefe de Pruebas de Autopista



Los conductores europeos reflexionan sobre la influencia de la velocidad, el alcohol, la fatiga o el medio ambiente en la conducción.

# Más conciencia con el alcohol, tolerantes con la velocidad

Tolerantes con los excesos de velocidad, más concienciados con el alcohol y menos con el medio ambiente. Así se muestran los conductores europeos en la macroencuesta SARTRE 4

[www.attitudes-roadsafety.eu/](http://www.attitudes-roadsafety.eu/)

Marian GARCÍA RUIZ

Infografías: D'Irrios

**L**a mayoría de los conductores europeos cree que conducir por encima de los límites de velocidad es menos habitual ahora que hace ocho años, pero aún consideran que es normal y está socialmente aceptado. De hecho, el 25% de los conductores de turismo y el 10% de los motoristas reconocen haber sido multados por este motivo en los últimos 3 años. Además, el 15%

de los conductores de turismo admite haber conducido en el último mes creyendo superar la tasa de alcohol permitida. El 7% en España.

Son datos y cifras que se han extraído del último informe SARTRE, la encuesta sociológica sobre actitudes, comportamientos y conductas de riesgo que se realiza periódicamente desde 1991; en esta edición han participado 19 países de la UE, entre ellos, España.

El pasado mes de noviembre se dieron a conocer los resultados del SARTRE 4 basado en 21.280 entrevistas realizadas en 2011 y en el que,



## La percepción de la velocidad

El 83% de los conductores españoles de turismos cree que no se respetan los límites de velocidad en autopista. En áreas residenciales, el 64% de los españoles cree que se superan. Uno de cada cuatro conductores de turismos en la UE ha sido multado por exceso de velocidad; en España, uno de cada cinco (21%). Respecto a los motoristas, el 16% ha sido sancionado por rebasar los límites. El perfil de los más multados corresponde a hombres, jóvenes de 25 a 34 años y con vehículos "potentes".

por primera vez, se incluye la opinión de los conductores de motocicleta y otros usuarios de la vía como peatones, ciclistas y pasajeros de transporte público.

En líneas generales, asegura Fermina Sánchez, psicóloga de la DGT responsable del estudio en España, se comprueba que los tres grupos encuestados comparten actitudes similares, aunque *"los más preocupados por la seguridad vial y los que más apoyan las medidas de prevención y control de las conductas de riesgo son los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público"*.

Además de sus necesidades específicas, una mayor presencia de personas mayores y, sobre todo, de mujeres en este grupo podría explicar esas diferencias, asegura.

**CONDUCTAS DE RIESGO.** Aunque la seguridad vial ha mejorado en los últimos años, en este informe se observa que algunas conductas de riesgo como hablar por el móvil, acosar al vehículo que nos precede

**LOS PEATONES, CICLISTAS Y USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO, LOS MÁS CONCIENCIADOS CON LA SEGURIDAD VIAL**

## ¿Qué opinamos los españoles?

Hábitos, actitudes y comportamientos viales

### El conductor de turismo

Mujeres, edades medias y poblaciones grandes, más preocupados por accidentes y contaminación



88% no ha tenido ningún accidente con víctimas en 3 años

93% pone siempre el SRI a los niños en ciudad



#### Velocidad



88% reconoce que aumenta el riesgo de accidente

83% cree que no se respetan los límites en autopista

#### Alcohol



8% aumentaría la tasa máxima y un 46% la reduciría

50% no ha pasado ningún control de alcoholemia en 3 años

78% nunca conduce después de haber bebido

91% nunca ha conducido superando la tasa de alcohol



#### Medicamentos

85%

considera peligroso conducir bajo los efectos de algunos medicamentos



#### Fatiga

63%

cree que puede ser causa de accidente. El 39% para el coche si está cansado



#### Medio Ambiente

36%

está dispuesto a dejar el coche en casa para reducir la contaminación

#### Conductas de riesgo



4% "acosa" al que va delante

29% pasa los semáforos en ámbar

88% respeta los pasos de peatones



#### Tecnología

83%

es partidario del alcoholock para infractores

83% dispone de ABS y el 59% de avisador de cinturón

22% utiliza el móvil de forma manual

Fuente: Informe SARTRE 4

# El motorista

La mitad conduce entre 5.000 y 10.000 km al año

10% involucrado en 1 accidente con víctimas en los últimos 3 años



80%

también conduce turismos

58%

usa la moto para desplazarse al trabajo

42%

tiene moto de menos de 125 cc

## Velocidad



72%

cree que se superan los límites en autopista y el 59% en zonas urbanas

51%

le motiva la velocidad y la aceleración

## Alcohol



56%

no bebe nunca antes de conducir

## Casco



96%

siempre lleva casco

54%

usa chaqueta de motorista

## Medicamentos Tecnología



87%

considera peligroso conducir bajo los efectos de medicamentos

10%

ha hecho cursos de conducción avanzada



## Factores de riesgo

89%

respeto los pasos de peatones

32%

pasa los semáforos en ámbar

5%

"acosa" al que va delante

## Medio Ambiente



80%

no está dispuesto a reducir el uso de su vehículo por el Medio Ambiente

## Menos ecológicos

Desciende la preocupación medioambiental y la predisposición a adoptar medidas de restricción del vehículo privado, e incluso de uso del transporte público para reducir la contaminación. Solo un 36% de los conductores se muestran dispuestos a dejar el coche en casa frente al 60% de 2003; únicamente se mantiene la predisposición para compartir coche. Respecto a la percepción que se tiene acerca de la seguridad de las vías, solo un 60% de los europeos las considera seguras. En España, aunque el 80% cree que han mejorado en los últimos diez años, para uno de cada tres, no son seguras desde el punto de vista de los accidentes.

## EL PERFIL DE LOS MÁS MULTADOS POR VELOCIDAD CORRESPONDE A HOMBRES, DE 25 A 34 AÑOS Y CON VEHÍCULOS "POTENTES"

que se tenga demasiado en cuenta. Una cuarta parte de los conductores reconoce haber conducido alguna vez demasiado cansado en el último año. No obstante, hay grandes diferencias entre países.

**ESPAÑA MEJORA.** En nuestro país han sido entrevistadas 2.170 personas. El

o pasar los semáforos en ámbar, no han mejorado.

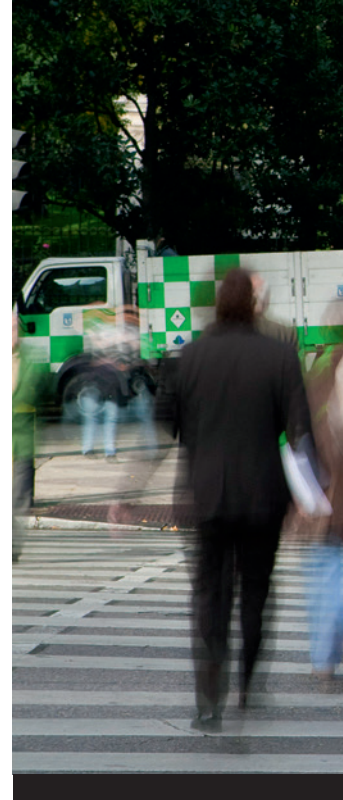
Si hay avances en otras como, por ejemplo, ceder más el paso a los peatones.

Y beber y conducir se percibe cada vez más como una conducta peligrosa. Respecto a los medicamentos, no se considera todavía un problema para la mayoría, aunque solo un 10% reconoce que conduce bajo los efectos de algunos fármacos a pesar de estar desaconsejado. Tampoco la fatiga o el cansancio es un factor

65% conductores de turismos, el 18% motoristas y el 16% otros usuarios. Según los resultados, los accidentes de tráfico siguen preocupando al 89% pero han sido desplazados por el desempleo y la calidad de la sanidad, que ocupan el primer lugar en la lista de preocupaciones.

Respecto al estudio anterior, realizado en 2003, en España se ha duplicado el uso de los Sistemas de Retención Infantil, se ha triplicado casi el respeto a los pasos de peatones y se ha reducido a la mitad la conducción con alcohol.

En cuanto a la velocidad, se aprecia un incremento del número de personas sancionadas por exceder los límites. Uno de cada cinco dice haber sido multado por ello, cuando en el anterior estudio fue un 16%. Por otra parte, el 50% de los conductores españoles, frente al 59% de





## Cómo hemos cambiado (Desde el anterior SARTRE en 2003)

- ✓ La utilización de Sistemas de Retención Infantil en turismos pasa del **41%** al **93%**
- ✓ La conducción de turismos después de beber desciende del **42%** a **22%**.
- ✓ Disminuye el número de personas que no han pasado ningún control de alcoholemia del **67%** al **50%**
- ✓ Aumenta el apoyo al alcolock del **65%** al **83%**
- ✓ Casi se triplica el respeto a los pasos de peatones: pasa del **31%** al **88%**
- ✓ El número de conductores que rebasan los semáforos en ámbar aumenta del **22%** al **29%**
- ✓ Los conductores dispuestos a dejar el coche en casa por la contaminación pasan del **60%** al **36%**.



Aumenta el respeto hacia los pasos de peatones.

los europeos, dicen no haber pasado ningún control de alcoholemia en los últimos tres años. En el anterior estudio era el 67%.

También ha descendido la preocupación medioambiental de los conductores españoles y la predisposición a adoptar medidas de restricción del vehículo privado.

“Solo un 36% de los conductores se muestran dispuestos a dejar el coche en casa para mejorar el medio ambiente frente al 60% de 2003”, señala el estudio; únicamente se mantiene la predisposición para compartir coche.

### MOTO, BICI Y OTROS USUARIOS.

Los conductores de moto son uno de los grupos que más preocupan, especialmente en el sur de Europa. La motocicleta es el vehículo que se percibe como más peligroso. Y este colectivo, el más reactivo a endurecer las medidas sancionadoras, especialmente por velocidad.

Aunque el uso del casco está gene-

ralizado, el 4,5% de los motoristas europeos reconoce haber sido multado alguna vez por no llevarlo y el 10% de los españoles dice haber su-

frido un accidente con lesiones en los últimos tres años.

Entre los ciclistas europeos, solo un 20% lleva regularmente casco, un 7% dice haber sufrido algún accidente con lesiones y una cuarta parte cree que puede beber y conducir si lo hace con cuidado.

Los peatones y usuarios del transporte público son los más proclives a usar medidas de control para garantizar la seguridad vial.

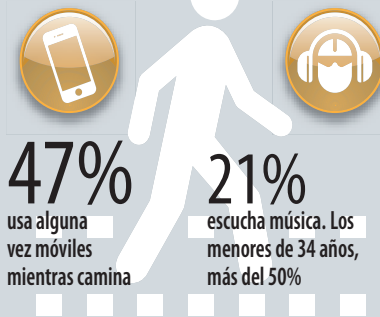
En términos generales, según la psicóloga de la DGT, Fermina Sánchez, “ahora los conductores son partidarios de un mayor control de las infracciones aunque la mayoría considera escasa la posibilidad de que les controlen en sus desplazamientos”.

Para el responsable de la Unidad de Coordinación de la Investigación de la DGT, Juan Carlos González Luque, de este estudio se deduce que “siguen existiendo claras diferencias entre la percepción que se tiene de los riesgos y el comportamiento final. Tenemos suficiente información pero aún no lo hemos interiorizado. Hay que trabajar más a nivel educativo”. Respecto a las conclusiones del estudio, la DGT está en sintonía con reducir la velocidad en los tramos más sensibles y no descarta a medio plazo la revisión de la tasa de alcohol a 0,2, aunque la visión 0 es el horizonte a conseguir, asegura Juan Carlos González Luque. ♦

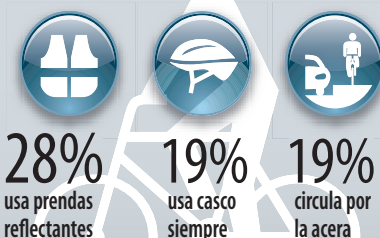
### Otros usuarios

El ejercicio, la salud y el ahorro son las principales causas por las que caminan, pedalean o usan el transporte público.

#### Peatones



#### Ciclistas



**LA MOTO SE PERCIBE COMO EL VEHÍCULO MÁS PELIGROSO, Y ESTE COLECTIVO ES EL MÁS REACTIVO A LAS SANCIONES**





# ¿QUÉ LEES?

**Si quieres estar bien informado...**

El País, El Mundo, ABC...

**¿Y cuando necesitas estar al día en economía...?**

Expansión, Cinco Días, El Economista...

**¿Y para seguir a tu equipo?**

Marca, As, Sport...

**¿Y lo último del corazón?**

Hola, Diez Minutos, Lecturas...



...Para saberlo todo sobre tráfico y seguridad vial...

# SÍGUENOS...

# ...¡TE VAS A ENTERAR!

www.dgt.es/revista

**TRÁFICO y Seguridad Vial**

AÑO XXVIII ● Nº 217 / 2012

Solo **8,25 €**/año

Suscríbete

- MEJORAN LOS EXÁMENES DE CONDUCIR
- LOS SANITARIOS "RECETAN" SEGURIDAD VIAL
- TÉCNICAS PARA SUBIR Y BAJAR PUERTOS
- ACCIDENTES POR NO RESPETAR LOS SEMÁFOROS

LA DGT CAMBIA EL MÉTODO PARA CONTAR LOS FALLECIDOS

## Víctimas con nombres y apellidos

Mayor rigor y mucha más información para diseñar intervenciones, investigar las causas...

Guía para conducir en invierno

Famosos también "cazados" a toda velocidad

2013 será el de los coches "anticrisis"

Neumáticos de segunda mano. ¿Seguros?

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

## SUSCRÍBETE

SOLO **8,25 €** AL AÑO

(Seis números)

**Editada  
por la DGT**

Por teléfono: 91 339 62 75. Por fax: 91 339 63 39

Por e-mail: [suscriptorestrafico@tpiedita.es](mailto:suscriptorestrafico@tpiedita.es)

Por correo: TPI Edita. Avda. Manoteras, 26. 3ª plta. 28050. Madrid





Los atropellos causados por vehículos mal inmovilizados cuentan entre los accidentes absurdos más frecuentes.

SIMPLES DESPISTES Y DESCUIDOS PUEDEN CAUSAR ACCIDENTES INSÓLITOS CON DESGRACIADAS CONSECUENCIAS

## Los accidentes absurdos

Cierto tipo de accidentes ocurren raras veces, hasta pueden parecer de película por lo insólito. Pero en ocasiones, las circunstancias se encadenan desembocando en trágicos sucesos, muchos de ellos provocados por descuidos fatales.

**Carlos NICOLÁS FRAILE**

Fotos: **Lucía RIVAS**

**A**lgunos accidentes son tan altamente improbables que parecen imposibles. Y aun así, suceden. En un instante, el azar, la suerte o la conjunción planetaria se conjuran para convertir un incidente evitable en un siniestro, a veces mortal. Y no siempre todo es achacable a la casualidad. Con frecuencia, los descuidos, las imprudencias y las faltas de atención suelen estar detrás. No en vano, alrededor del 80% de los

accidentes de tráfico tienen su origen en un error humano.

Un tipo de accidente absurdo habitual ocurre con vehículos supuestamente inmovilizados, que echan a andar sin control cuando el freno falla. Este año se han producido varios de este tipo mortales: hasta cinco conductores murieron atropellados por sus propios vehículos al olvidar poner el freno.

E incluso ha habido algún incidente similar con personajes públicos implicados. En verano, la 'celebridad' televisiva, Carmen Lomana, fue herida por su coche, que rodó sin control por una playa asturiana llena de bañistas: "Estaba de espaldas, me tiró al suelo y me pasó por encima de la pierna izquierda", declaró Lomana, asegurando que falló el freno de mano. Y sonado fue el incidente del futbolista del Valencia Ever Banega, atropellado de forma absurda por su deportivo en una ga-

**CON FRECUENCIA, LOS DESCUIDOS, LAS IMPRUDENCIAS Y LAS FALTAS DE ATENCIÓN SUELEN ESTAR DETRÁS DE ACCIDENTES NO EXPLICABLES**



solinera. Mucha peor fortuna tuvo el ciclista tarraconense Xavi Tondo, golpeado mortalmente por su vehículo en mayo de 2011 en un accidente doméstico (ver recuadros).

### INVISIBLES AL CONDUCTOR.

También los niños también son víctimas de atropellos completamente evitables. En enero pasado sin ir más lejos, un bebe de un año falleció y una mujer embarazada quedó herida grave en Pájara (Fuerteventura), después de que ambos fueran arrollados por un vehículo en un paso de peatones señalizado. Una mínima falta de atención, puede hacer a un niño 'invisible' al conductor. Así ocurrió este pasado verano en un centro hípico en Madrid, donde un conductor atropelló mortalmente a su propio hijo dando marcha atrás. En las mismas fechas, otro niño que paseaba por una acera en Oviedo resultó arrollado por un coche que salía de un garaje.

Entre los accidentes absurdos que más ocurren están los atropellos por salidas de vía, como explica Raquel Jara, médico-perito especialista en el estudio de accidentes de tráfico: "Los veo con mucha frecuencia, causados por despistes, excesos de velocidad y conductores bebidos". Y en ocasiones, con grandes dosis de mala suerte, como le ocurrió a un pe-



Ever Banega



Recreación del accidente.

## Ever Banega: auto-atropello

Insólito y absurdo fue el incidente vivido a comienzos del pasado año por el centrocampista argentino del Valencia, Ever Banega, atropellado por su propio coche en una gasolinera. El futbolista repostaba cuando su deportivo echó a andar; trató entonces de detenerlo por sus propios medios —el Audi "R-8" pesa alrededor de 1.600 kilos— y su pierna quedó atrapada entre el bordillo de la acera y la rueda. El medio-centro argentino del Valencia sufrió fractura de tibia y peroné y no pudo volver a jugar al fútbol hasta octubre, ocho meses después del auto-atropello.

## Roberto Hernán, ciclista: "La puerta de un coche se abrió delante de mi bici"

Roberto Hernán, ciclista habitual, montaba muy cerca del parque del Retiro en Madrid. "Circulaba correctamente con mi bici por el carril derecho. De repente, la puerta de un coche aparcado en línea se abrió justo delante de mí", explica.

El impacto dejó a Roberto serias heridas —incluida una fractura de clavícula—, semanas de baja laboral y rehabi-

litación. Y el malestar de no poder hacer casi nada para evitarlo. "Me sentí mal, pero no solo físicamente sino por la impotencia. Solo puedo recomendar a los ciclistas que no circulen cerca de los coches aparcados, es preferible mantener la distancia de la medida de la puerta. Y a los que bajen de un vehículo, por favor, miren antes de hacerlo".



La falta de atención en un paso de peatones, antesala de la tragedia.

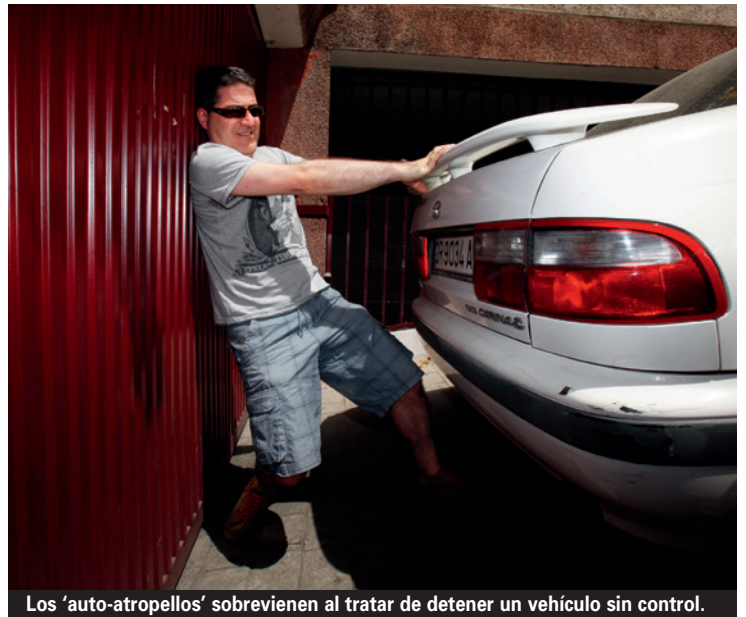


Un pasajero mal sentado puede sufrir graves lesiones.





Los niños son víctimas de atropellos en ciertas maniobras.



Los 'auto-atropellos' sobrevienen al tratar de detener un vehículo sin control.

## Mirar antes de abrir

En ocasiones se producen conflictos cuando un pasajero abre una puerta para apearse de un coche. Y algunas personas han vivido estas malas experiencias desde ambos lados: como conductores y como peatones. Luis Ros, motorista habitual, es una de ellas: *"iba en moto por Barcelona, alguien bajó de un taxi y abrió la puerta justo delante de mi. Yo no iba rápido y aun así sufrí daños importantes"*. Tiempo después le volvió a ocurrir, esta vez bajando de un taxi: *"Pregunté al taxista '¿puedo bajar?', me dijo 'sí', abrí la puerta y una moto pasó rozando a toda velocidad"*. Para Ros el problema reside en que *"todos vamos con prisa y no pensamos en las consecuencias"*. Por eso ha aportado su granito de arena con un dispositi-



Luis Ros con su retrovisor 'anti-atropellos'

vo de su invención: un espejo retrovisor colocado en las puertas traseras del coche para observar quién se acerca antes de salir. [www.trsi.es](http://www.trsi.es)

## Xavi Tondo: trágicas coincidencias

El ciclista Xavier Tondo falleció a los 32 años en un desgraciadísimo accidente doméstico ocurrido en Sierra Nevada (Granada), en mayo de 2011. El periodista deportivo y amigo del ciclista, Alejandro Molina, recuerda para "Tráfico y Seguridad Vial" las circunstancias de aquel trágico suceso: *"Xavi iba a entrenar. Al salir del garaje, vio que la puerta automática no se había cerrado y bajó del coche, un monovolumen de cambio automático, para hacerlo a mano"*. Al parecer, Tondo dejó el con-



Xavi Tondo

tacto encendido, no puso el freno de mano y el vehículo fue hacia atrás en un movimiento letal que le golpeó en la cabeza. A causa de la fuerte hemorragia, Tondo falleció allí mismo en cuestión de segundos. *"Se alinearon los planetas para que todo coincidiera. Este terrible accidente nos recuerda que cuando uno abandona un vehículo, aunque sea uno momento, debe hacerlo con todas las garantías. No puedes despistarte un momento"*, añade Molina.

tón que esperaba en un semáforo: un turismo fuera de control golpeó una farola y esta le cayó encima causándole la muerte.

Otro de los lugares propicios para atropellos absurdos son las paradas de autobús, cuando los vehículos mal estacionados obligan a los pasajeros a exponerse al tráfico. Y muchas veces, los propios ocupantes del vehículo se exponen inconscientemente al peligro sacando los brazos por las ventanillas o sentándose incorrectamente: un pasajero con los pies sobre el salpicadero, por ejemplo, puede sufrir lesiones mortales en un choque a baja velocidad.

**EMERGENCIAS PELIGROSAS.** En carretera, un imprevisto mal gestionado puede convertirse en pesadilla: fue el caso de una familia que detuvo su coche -sin señalizarlo- por una emergencia. En ese momento un camión pasó tan cerca del vehículo que lo enganchó arrastrándolo varios metros.

La falta de atención del propio conductor también provoca daños completamente evitables. Es el caso de una señora que sacaba la bolsa del supermercado por el lado de la calzada: un coche golpeó la puerta abierta y le atrapó las piernas provocándole lesiones graves. o el de ciclistas y motoristas, a menudo víctimas de las puertas abiertas por pasajeros que se bajan sin miramientos. Un tipo de accidente que incluso ha inspirado un espejo retrovisor para pasajeros (ver recuadro). ♦





El riesgo de tener un accidente grave se multiplica por tres en vías secundarias.

EN 10 AÑOS ESPAÑA HA PASADO DE 144 A 54 MUERTOS POR MILLÓN DE HABITANTES

# Mejores carreteras, mayor seguridad

Las carreteras españolas son cada vez más seguras gracias a la inversión en infraestructuras. Solo 33 tramos de la red estatal están calificados como de riesgo elevado, según el último informe del EuroRAP. Además, en 10 años, la siniestralidad se ha reducido un 63% pasando de 144 a 54 muertos por millón de habitantes.

**Anabel GUTIÉRREZ**  
Fotos: Paul ALAN PUTNAM  
Infografía: Dlírios

**S**egún un informe elaborado por el programa europeo de evaluación del riesgo en la carretera, EuroRAP, en el que participan los clubes españoles RACE y RACC, existen 3 tramos de riesgo muy elevado y 30 de riesgo elevado. En total son 386 kilómetros de carreteras de la red estatal, donde se producen cada año una media de 15 accidentes mortales y 58 graves, que suponen 16 muertos y 80 heridos graves.

Respecto al informe anterior, se ha pasado de un 4,7% de tramos con riesgo alto o medio-alto a un

1,8%; es decir, se han erradicado 4 de cada 5 tramos. 9 de los 10 tramos más peligrosos corresponden a carreteras convencionales, de calzada única, con intersecciones al mismo nivel y por debajo de los 10.000 vehículos al día.

**TRAMOS PELIGROSOS.** Las comunidades autónomas más peligrosas son Galicia, con un 2,9% de tramos negros, y Asturias, que cuenta con un 2,8%. Entre las provincias con más kilómetros de tramos negros figuran León (10,1%), Sevilla (5,4%), Huelva (4,8%) y Orense (4,6%). Los tramos a destacar con mayor riesgo son casi 22 kilómetros de la N-640, en Lugo, que registró un accidente mortal y 9 graves y casi 12 kilómetros de la

**GALICIA Y ASTURIAS,  
LAS COMUNIDADES  
CON MAYOR NÚMERO  
DE TRAMOS DE  
RIESGO ELEVADO**



La N-325, desde Alicante hasta el cruce con la N-340, una de las más peligrosas para las motos.

## Cómo circular por vías peligrosas

Francisco Paz, presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Profesores de Formación Vial, enumera los siguientes consejos:

**1º Respete las señales:** No se ponga en peligro ni lo cree.

**2º Velocidad contenida:** Tiene que ser capaz de detener su vehículo dentro de su campo de visión.

**3º Anticípese:** Espere lo inesperado, su atención será garantía de seguridad.

**4º Desconfíe:** No basta con circular bien, los demás también pueden cometer errores, tiene que estar preparado para actuar.

**5º Distancia entre vehículos:** De nada le servirá lo anterior si no deja espacio para frenar o realizar una posible esquivas sin colisionar.

**6º Ver y que le vean:** Utilice su alumbrado incluso de día, y señalice las maniobras con mucha antelación.

**7º Maniobras:** Antes de adelantar piense si realmente merece la pena. Colabore en las incorporaciones de otros vehículos, no sorprenda a los demás con maniobras

**EN CUATRO AÑOS SE HAN ERRADICADO 4 DE CADA 5 TRAMOS DE RIESGO ELEVADO**

N-632 en Asturias, que registró 5 accidentes graves.

**EN UNA DÉCADA.** Jorge Castellanos, coordinador de movilidad del RACE, explica que el tramo de la SC-21 que lleva al aeropuerto de Santiago de Compostela, durante el periodo de estudio tuvo una accidentalidad alta, pero *“en los dos últimos años ha mejorado mucho, por lo que en el próximo informe no aparecerá entre los tramos más peligrosos”*.

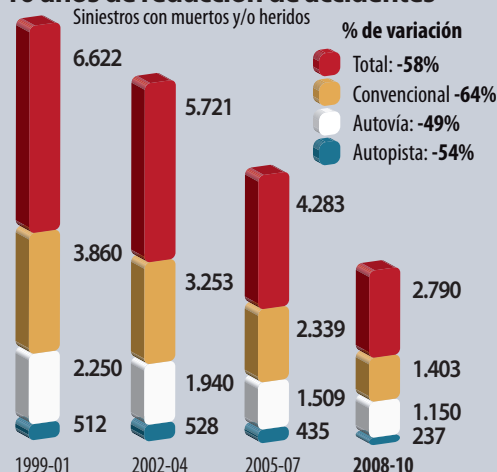
En la última década, España ha reducido el número de accidentes mortales un 63% (los muertos un 65% y los heridos graves un 63%). Esto coloca a nuestro país entre los que han alcanzado mejores registros

## Peor para motoristas

Aunque ha descendido el número total de accidentes, el número de motoristas implicados en siniestros ha pasado de un 7,8% en 2003 a un 17,5% en 2011. En apenas 20 tramos, que representan el 1,8% de las carreteras analizadas, se producen el 17,3% de los accidentes mortales y graves (casi 1 de cada cinco). La N-325, desde Alicante hasta el cruce con la N-340 (Crevillente), y la N-322, en Albacete, desde la localidad de El Ballesterero hasta San Pedro, son los dos tramos más peligrosos de España para las motos.

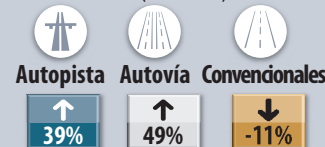
## Las carreteras, cada vez más seguras

### 10 años de reducción de accidentes

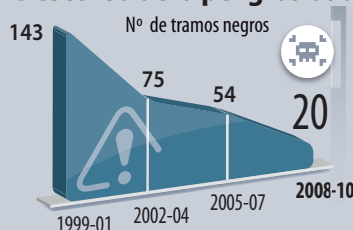


### Más kilómetros

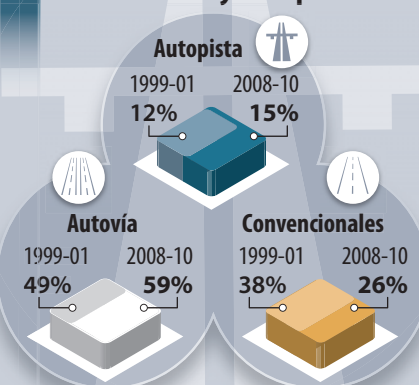
% variación nº km (2000-2010)



### Descenso de la peligrosidad



### Crece el uso de las autovías y autopistas





## Eliminar un tramo negro

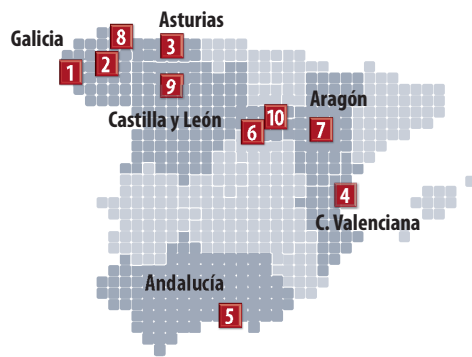
Tanto Lluís Puerto, responsable técnico de la Fundación RACC, como Elena de la Peña, subdirectora de la Asociación Española de la Carretera (AEC), coinciden en que para eliminar tramos de concentración de

accidentes hay que hacer un análisis en profundidad. Jorge Castellanos, coordinador de movilidad del RACE, cita la efectividad de algunas medidas para reducir la siniestralidad. Por ejemplo: un firme antideslizante reduce los accidentes por salida de vía entre un 30-65%; las marcas viales disminuyen la probabilidad de un choque frontal en intersecciones entre el 30 y 65% y entre un 30 y 40% el atropello de peatones o ciclistas; y la instalación de una mediana, un 70% la colisión frontal.



Mejorar la señalización horizontal reduce el riesgo un 30-40%

de Europa, pasando de 144 a 54 muertos por millón de habitantes, aunque todavía estamos lejos de conseguir los 28 muertos por millón de países como Suecia, Holanda o Reino Unido. Desde 2000-2010, también la movilidad se ha transformado. El número de kilómetros construidos en autopistas y auto-vías se ha incrementado un 40% y un 50% respectivamente, mientras que los de carreteras convencionales se redujeron a un 11%. Lógicamente, el uso de estas vías también ha aumentado un 50%, mientras que las convencionales tuvieron un 20% menos de tráfico.



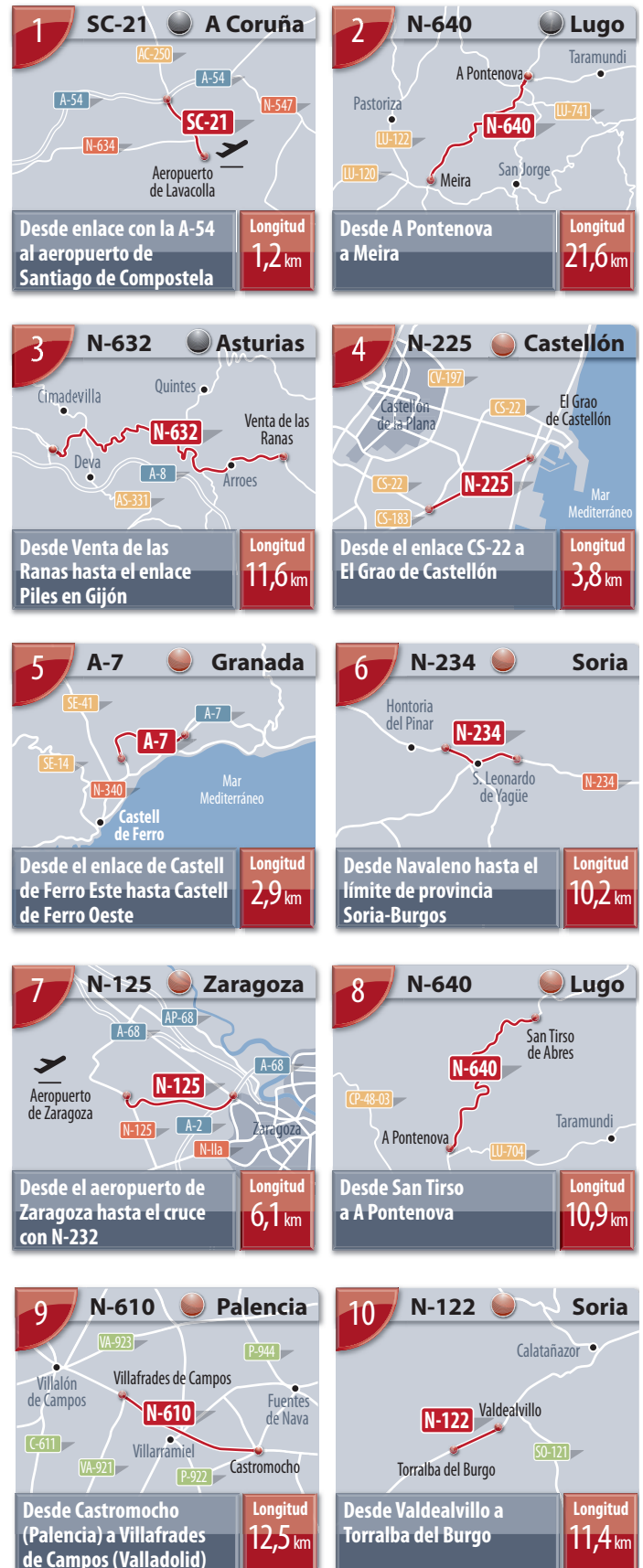
El riesgo medio en la red estatal de carreteras ha caído casi un 67% en diez años. Si en 2000 la probabilidad de tener un accidente en una carretera convencional era el doble que el de una vía de alta capacidad, en 2010 esa probabilidad es el triple. Para Miquel Nadal, director de la Fundación RACC, es evidente la relación entre inversión en mantenimiento de carreteras y reducción de accidentes, y por eso *“es fundamental asegurar un buen mantenimiento de las carreteras incluso en épocas de crisis”*. ♦



## Los 10 tramos más peligrosos de España

El índice de riesgo relaciona el número de accidentes graves y mortales de un tramo y la cantidad de vehículos que circulan por el mismo. El estudio no comprende las carreteras de Canarias, Baleares, País Vasco y Navarra.

Tipo de tramo: ● Extremadamente peligroso ● Muy peligroso



Fuente: Informe RACE 2012 sobre Evolución de la Red de Carreteras del Estado



Es obligatorio facilitar el paso a los vehículos de emergencias, no hacerlo es una infracción grave.

AMBULANCIAS, COCHES DE BOMBEROS, SERVICIOS DE POLICÍA...  
¿SABE CÓMO ACTUAR CUANDO LE PIDEN PASO?

# ¡Abran paso!

¿Tiene claro qué es lo que debe de hacer si va circulando y escucha una sirena o ve el destello de unas luces de emergencia por detrás? ¿Y si se encuentra en una retención? Su respuesta es importante.

El vehículo prioritario que viene pidiendo paso tiene los minutos contados para cumplir su misión.

**Marian GARCÍA RUIZ**

Infografía: Dlírios

**D**ecenas de vehículos de emergencias transitan cada día por las vías urbanas e interurbanas. Algunos acuden a prestar auxilio a las víctimas de un accidente de tráfico. Otros trasladan a personas enfermas, acuden a sofocar un fuego, persiguen a un delincuente... En cualquier caso, para ellos el tiempo es oro. Y en el caso concreto de los heridos graves en accidentes de tráfico, la primera hora puede ser vital.

El Reglamento General de Circulación, en su artículo 67 y 68, reconoce la prioridad de paso de estos

vehículos que están exentos de cumplir determinadas normas de circulación en el desempeño de su labor, siempre y cuando no pongan en peligro a ningún usuario de la vía.

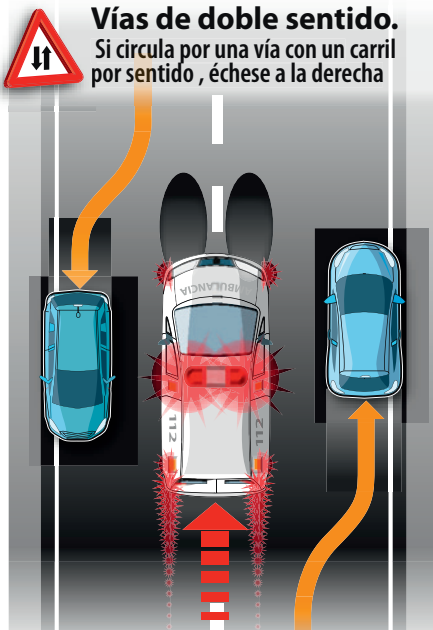
El artículo 69 de este Reglamento recoge la obligación de los conductores de facilitarles el paso “apartándose normalmente a la derecha o deteniéndose si fuera necesario”.

**SE BLOQUEAN.** La realidad, según Rafael Saavedra Cervantes, Jefe de División del Parque de Vehículos de Samur- Madrid, es que *“la gente se asusta, los vehículos de emergencia a veces resultan muy estresantes y, en lugar de reaccionar, se quedan clavados y eso dificulta nuestra labor. Nosotros tenemos que luchar contra el tiempo y,*

**MUCHOS  
CONDUCTORES  
SE QUEDAN  
BLOQUEADOS  
CUANDO OYEN  
LAS SIRENAS**



## Qué hacer según la vía



### Vías de doble sentido.

Si circula por una vía con un carril por sentido, échese a la derecha



### Dos carriles por sentido.

El del carril de la derecha, péguase a la derecha; el de la izquierda a la izquierda.



### Tres carriles por sentido.

El de la izquierda debe pegarse a la mediana, los del carril central y derecho, a la derecha.

## Ceder el paso, obligatorio

Según recoge el Reglamento General de Circulación, los conductores deben adoptar las medidas adecuadas para facilitar el paso a los vehículos prioritarios en servicio urgente en cuanto perciban las señales especiales (luces y sirena) que anuncian su proximidad, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso. No hacerlo se considera una infracción grave sancionada con 200 euros.

además, velar por la seguridad”.

Francisco Pérez, conductor del Cuerpo de Bomberos de Palma de Mallorca, ratifica esta versión: “La gente entiende bien los rotativos de luces y sirenas, lo que pasa es que se quedan bloqueados, a veces frenan y tenemos que sortearlos”.

En general, los servicios de emergencia tienen una serie de protocolos de actuación. El SAMUR de Madrid, por ejemplo, recomienda a sus conductores utilizar el carril izquierdo siempre que sea posible y en caso de colapso, utilizar las líneas divisorias entre carriles para crear así un carril adicional.

En la ciudad de Nueva York, tienen lo que llaman “líneas de fuego”

(Fire Line), un carril preferente pintado en el suelo, entre carriles. Cuando es necesario, los coches se retiran a los lados dejando este carril central libre. En Madrid, el Plan de Seguridad Vial recoge un proyecto similar de creación de líneas amarillas.

### CORREDORES DE EMERGENCIA.

En concordancia con esta idea, se están impulsando en Europa los Corredores de Emergencias, obligatorios en autopistas de países como Austria, Alemania, República Checa, Suiza y Eslovenia.

En España, los promueve el Real Automóvil Club Español, RA-CE, que los considera especialmente útiles en los atascos: “Los conductores no dejan una mínima distancia de maniobrabilidad, les resulta difícil moverse, y en vías de tres carriles, los que circulan por el del centro, no saben qué hacer”, asegura Jorge Castellanos, coordinador de Seguridad Vial de RA-CE. Su propuesta consiste en crear un corredor sobre la línea que sepa-

## LA ESCASA DISTANCIA ENTRE VEHÍCULOS DIFICULTA EL PASO DE LAS EMERGENCIAS

ra el carril de la izquierda y el central. “Los que van por la derecha y el centro deben ir hacia la derecha, los de la izquierda a la izquierda; así se

deja un espacio entre carriles para las emergencias”. En sintonía con esta propuesta, el subdirector de gestión de la movilidad de la DGT, Federico Fernández, recomienda, además, que si se circula en vías de doble senti-

do, los vehículos deben ir hacia su derecha (ver gráfico arriba) pero sin utilizar en lo posible el arcén. ♦

### La hora de oro

Durante los 60 minutos siguientes a un accidente de tráfico se producen el 75% de los fallecimientos. La rapidez de la asistencia sanitaria, tanto la llegada al lugar como el traslado de los heridos, es fundamental para la supervivencia de las víctimas. El traslado de los heridos a un centro adecuado puede reducir la mortalidad un 15%.



Tres son los documentos que todo conductor debe llevar en su vehículo: el permiso de conducción, el de circulación y la tarjeta de características técnicas con el informe de la última ITV si fuera necesario. El recibo del seguro no es obligatorio, pero sí recomendable.

# Todos los papeles que hay que llevar

## Recibo del seguro: mejor llévelo

Actualmente no hay sanción prevista por no llevar el recibo del seguro. No obstante, es recomendable ir provisto de él para demostrar que nuestro vehículo está asegurado en el supuesto de que los agentes no pudieran comprobarlo directamente en el Fichero Informativo de Vehículos Asegurados.

C.N.F./J.M.M.

Fotos: Paul Alan PUTNAM

**L**a Ley exige que conductor y vehículo obtengan autorizaciones administrativas para poder conducir y circular, que se lleven si se circula y que se muestren a los agentes de la autoridad que lo soliciten. Estos 'papeles' son la garantía de que el titular está capacitado para conducir un tipo de vehículo (Permiso de Conducción) y que este cumple las características y homologaciones (Permiso de Circulación y Tarjeta de Características Técnicas) y de que no presenta defectos mecánicos peligrosos para la seguridad vial, en función de la antigüedad, clase y destino de los vehículos, (pegatina y certificado de la última ITV).

Al final, todos estos documentos no son sino una protección para todos. Por ello, no llevarlos se sanciona con multas, cuya cuantía se gradúa en función de la gravedad del hecho. Así, por ejemplo, es más grave conducir sin haber obtenido el Permiso -un delito tipificado en el Código Penal- que hacerlo habiéndolo olvidado en casa (ver recuadro "¿Qué pasa si no los llevo?"). ♦





## Las fotocopias, compulsadas

En España y solo para acreditar su existencia ante los agentes encargados de la vigilancia del tráfico, tienen validez las fotocopias de los documentos del coche y el conductor, siempre que estén identificados el organismo y la persona que haga la compulsa del permiso de conducción y de circulación, la tarjeta de Inspección Técnica y las autorizaciones especiales de conducción.

Pueden hacer la compulsa, y están obligados a ello tras pagar la tasa correspondiente- los fedatarios públicos (notarios, etc.) y unidades dependientes de la Jefatura Central de Tráfico; pueden hacer, aunque no están obligados, los ayuntamientos, fuerzas de vigilancia, administración autonómica y resto de órganos de la Administración Pública.

## Si viaja al extranjero...

Si piensa conducir dentro de la Unión Europea, el permiso de conducir junto con su DNI -ambos en vigor- serán suficientes. Pero si va a ponerse al volante más allá de las fronteras de la Unión, deberá solicitar un Permiso de Conducir Internacional en la jefatura de tráfico de su provincia. Es válido para conducir durante un año por todo el mundo, excepto en el país que lo expide.

El vehículo también debe ir documentado y debe llevar los originales (no valen fotocopias) del permiso de circulación y la ficha con las características técnicas (e ITV actualizada si fuera necesario). Fuera de la UE es necesaria la Carta Verde.

Además, para circular por el extranjero, el vehículo debe llevar un adhesivo con el país de origen en la parte posterior (una pegatina en forma de óvalo, de color blanco, en una E de color negro). Si viaja por la UE, puede utilizarse como equivalente las matrículas que incorporan la banda azul, con estrellas, y la letra E, pero fuera de la Unión, independientemente de la matrícula, es obligatoria la pegatina tipo óvalo.

## ITV: nuevo formato de tarjeta

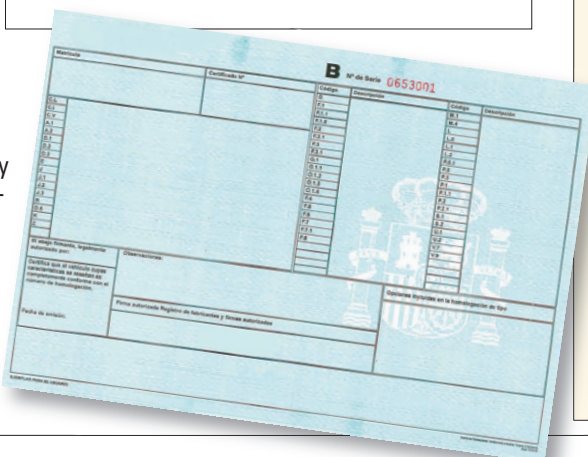
La tarjeta de ITV ha cambiado de apariencia y contenido. Desde julio de 2012, el nuevo modelo -de color azul- convive con la tradicional cartulina verde. Este nuevo formato incluye más datos técnicos del vehículo, desde emisiones de CO<sub>2</sub> hasta la categoría de la carrocería, los tipos de neumáticos que puede montar o el valor de ruidos. Además, esta nueva tarjeta es más difícil de falsificar.



La Ley exige autorizaciones para vehículo y conductor.

## Caducados: ya no hay que examinarse

Llevar el Permiso de Conducir caducado conlleva una multa de 200 €. y se puede prorrogar sin límite de tiempo una vez pasada la fecha de caducidad, sin tener que volver a examinarse, ni perdiendo la antigüedad. Simplemente se añade una anotación que señala que la prórroga se realizó habiendo caducado el permiso.



## ¿Qué pasa si no los llevo?

Las infracciones relativas a la documentación del vehículo suponen una sanción administrativa. Para las infracciones 'menores', como no llevar el permiso encima o tener los datos sin actualizar, las multas estipuladas parten de los 10 euros. Otras más graves, como conducir un vehículo no asegurado o sin autorización administrativa para circular, están penadas con multas de miles de euros y pueden ser motivo de inmovilización del vehículo.

A continuación, reproducimos una lista con algunas de las infracciones más frecuentes y sus correspondientes sanciones, que en algunos casos pueden incrementarse en función de la gravedad del hecho, los antecedentes o la condición de reincidente del infractor:

### Permiso de conducir

- No llevarlo, 10 €
- Datos no actualizados, 80 €
- Permiso caducado, 200 €
- Conducir con una autorización que no habilita, 500 € + 4 puntos

### Permiso de circulación

- No llevarlo, 10 €
- Vehículo sin autorización administrativa para circular, 500 €

### Seguro obligatorio

- Circular con un vehículo sin asegurar, de 601 a 3.005 €

### Tarjeta ITV y certificado de la última inspección

- No llevarla, 10 €
- ITV caducada, 200 €

LOS ACCIDENTES EN EL MUNDO

# La octava causa de muerte

**L**os accidentes de tráfico se cobran al año 1,3 millones de vidas. Es el mismo número de personas que fallecen a causa de la diabetes y superior al de fallecidos por malaria o tuberculosis (1,2 millones), según el estudio monográfico publicado recientemente por la revista médica *The Lancet*, en el que se analizan las principales causas de mortalidad en el mundo. En 2010 se produjeron un total de 52,8 millones de muertes. Una de cada cuatro fue por enfermedad cardíaca o accidente cerebrovascular. El cáncer provocó 8 millones de muertes.

## Peatones, protagonistas.

La II Semana Mundial de las Naciones Unidas para la seguridad vial que se celebrará del 6 al 12 de mayo se va a dedicar a los peatones, que son una cuarta parte de las víctimas mortales del tráfico en el mundo. En algunos países llegan a ser más de la mitad. La OMS ha hecho un llamamiento a participar en esta semana a través de su página web organizando eventos, proponiendo lemas o simplemente difundiéndola. <http://bit.ly/XclWii>

En general, de 1990 a 2010 la esperanza de vida aumentó, disminuyeron las muertes por VIH o malaria, las enfermedades infecciosas se controlaron y disminuyó la mortalidad infantil, pero las muertes por accidentes de tráfico aumentaron un 46% y se convirtieron en la 8ª causa de mortalidad, un puesto por encima del 9ª lugar que ocupaba en el último informe mundial de la OMS. María Seguí es una de las coautoras del estudio publicado en *The Lancet*, que realizó como profesora universitaria, cuando aún no dirigía la DGT.

En la Europa occidental, los accidentes de tráfico son la décimo primera causa de muerte, mientras en el este asiático son la cuarta.



**Pronto, un 2º informe mundial.** La Organización Mundial de la Salud está elaborando un segundo informe sobre la situación mundial de la seguridad vial que podría ver la luz en las próximas semanas. Del primero, publicado en 2009, destacamos algunos datos:

- El 90% de las muertes por accidentes, en países de ingresos medios y bajos.
- Los accidentes, principal causa de muerte de 15 a 29 años.
- Casi la mitad de las víctimas son peatones, ciclistas y motoristas.
- Si no se adoptan medidas, en 2020 causarán casi dos millones de muertos.
- Solo el 15% de los países tiene legislación sobre alcohol, velocidad, SRI, cinturón y casco.



## UNIÓN EUROPEA

★ **Permiso único europeo.** La Directiva 2006/126/CE, en vigor desde el pasado 19 de enero, ha unificado el formato y los periodos de vigencia del permiso de conducir en toda la UE. El nuevo formato de tarjeta de crédito reemplaza a los 110 modelos previos. En España, apenas hay diferencias. Únicamente incorporamos una nueva categoría, la B1, sin aplicación en nuestro país.



★ **Tacógrafos inteligentes.** Los ministros de Transporte de la UE han dado un nuevo impulso a la implantación del tacógrafo inteligente en el transporte por carretera para garantizar el cumplimiento de los tiempos de trabajo y descansos. Este tacógrafo, con localización por satélite, podría ser obligatorio en 2017.

## ★ ITV sin cambios.

El consejo europeo de Transportes ha rechazado la iniciativa de la Comisión Europea para endurecer las normas mínimas de Inspección Técnica de Vehículos. La Comisión proponía hacerla más exhaustiva, extenderla a ciclomotores y motos y hacerla anualmente en los coches con más de seis años.







# El cannabis, la droga más frecuente al volante



El cannabis es la droga ilegal detectada con más frecuencia en los conductores europeos, seguida de la cocaína, las anfetaminas y los medicamentos

contra el insomnio y la ansiedad. Todos ellos son más frecuentes en las regiones del sur de Europa y las occidentales. Esta es una de las conclusiones del informe realizado por el Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías, basándose en los resultados del proyecto europeo DRUID que evalúa la influencia del alcohol, drogas y medicamentos en la conducción. Dentro de este proyecto se realizaron 50.000 controles en los que el alcohol se detectó en el 3,5% de los conductores, las drogas ilegales en un 1,9% y los medicamentos en un 1,4%.



★ **Bélgica es el país con el mayor número de positivos en alcohol y cannabis, entre los heridos graves en accidente de tráfico.**

★ **Portugal cuenta con el mayor número de positivos en alcohol y Noruega en cannabis, entre los fallecidos.**



## ITALIA

### Socorrer a los animales

Desde el pasado mes de diciembre los conductores y vian-dantes italianos tienen la obligación de socorrer a cualquier animal que resulte atropellado en la carretera. Según ha publicado el Boletín Oficial del Estado, el conductor deberá transportar al animal herido en su vehículo hasta una clínica veterinaria y podrá actuar como se hace en cualquier emergencia. Se trata de una medida pionera en las políticas de protección de los animales.



## ESTADOS UNIDOS

### Más conductoras

Por primera vez en la historia, el número de mujeres conductoras superó al de hombres en los EEUU. Según un estudio de la Universidad de Michigan, en 2010 105,7 millones de mujeres tenían permiso de conducir frente a 104,3 de hombres. Según los investigadores, este cambio puede provocar transformaciones en la industria del automóvil y mejorar también la seguridad vial. Las mujeres tienen menos accidentes y compran coches más pequeños y ecológicos.

## AUSTRALIA



### Dos campañas directas al corazón

Una mesa de 65 metros de largo con 257 sillas vacías representando a cada uno de los fallecidos en accidente de circulación el pasado año. Y sobre la mesa, una frase: *“Todas estas personas no pudieron asistir a la comida de Navidad”*. Así fue la campaña realizada por la Comisión de Accidentes de Transporte (TAC Road Safety) de Australia en la región de Victoria. La instalación se llamó “Un lugar para recordar”; su objetivo era convertir las cifras en sentimientos y emociones.



★ **#Homesafely.** TAC Road Safety ha donado 233.000 espacios publicitarios para que lo utilicen este año aquellos que quieran mandar un mensaje personalizado de conducción segura a alguien de su entorno. Se puede crear un mensaje para insertarlo en una valla publicitaria cerca del domicilio del destinatario o en su recorrido habitual. O bien grabarlo para difundirlo en una emisora de radio escuchada por él.

# ¿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 evaluarlos 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 forma lúdica y fácil! ¡Anímes! Haga el test, corrija sus respuestas y vea lo al día que están sus conocimientos...

Más test autocorregibles en [www.dgt.es/](http://www.dgt.es/) en el epígrafe de Formación y educación vial

SOLUCIONES:  
1 = c, 2 = b, 3 = a, 4 = c, 5 = b, 6 = c, 7 = b, 8 = b.

# TEST

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



**1**

El reposacabezas, ¿cómo debe colocarse?

- a. A la altura de cuello.
- b. Lo más alto posible para que no moleste.
- c. A la altura de la cabeza.



**2**

¿Está permitido estacionar en la parte transitable del arcén de una vía interurbana

- a. Sí, para cargar o descargar mercancías.
- b. No.
- c. Sí, pero solamente cuando la línea del borde de la calzada es discontinua.



**3**

¿Qué alumbrado llevará encendida una motocicleta durante el día?

- a. El de corto alcance o cruce.
- b. El de posición o el de corto alcance.
- c. Ninguno.



**4**

Circular en motocicleta con el llamado "escape libre", ¿está permitido?

- a. Sí, pero sólo en vías interurbanas.
- b. Sí, tanto en vías urbanas como interurbanas.
- c. No.



**5**

Esta señal, ¿qué indica?

- a. Entrada prohibida sólo a vehículos de motor.
- b. Entrada prohibida a toda clase de vehículos.
- c. Circulación prohibida en ambos sentidos para toda clase de vehículos.



**6**

En una intersección sin señalización expresa, la norma general de preferencia de paso es...

- a. Ceder el paso a los vehículos que circulen por la izquierda.
- b. Ceder el paso a los vehículos más rápidos, ciclistas y peatones.
- c. Ceder el paso a los vehículos que se aproximen por la derecha



**7**

¿Debe encender la luz de corto alcance en un túnel suficientemente iluminado?

- a. No, porque está iluminado.
- b. Sí, es obligatorio.
- c. No, debe encender la luz largo alcance.



**8**

¿El estrés puede alterar las capacidades para conducir con seguridad?

- a. No, en ningún caso.
- b. Sí.
- c. No, porque no afecta a la conducción.



LAS PRUEBAS SE HACEN EN UN LABORATORIO, CON EL VEHÍCULO OCUPADO SOLO POR EL CONDUCTOR

# Coches: así se homologa su consumo



Los datos de consumo de un modelo son determinantes para el comprador.

La normativa europea establece las pruebas que debe pasar un modelo nuevo para calcular sus cifras oficiales de consumo. En estas pruebas, que se realizan en un laboratorio cerrado, se intenta reproducir las condiciones de circulación tanto en ciudad como en carretera. Conozca cómo se llevan a cabo y por qué el consumo homologado es siempre inferior al consumo real.

**Mercedes LÓPEZ**

Fotos: Paul ALAN PUTNAM

**L**as cifras de consumo de un coche son el factor determinante para los compradores a la hora decidirse por un modelo u otro, según el último Informe Global sobre Automoción, realizado por la consultora KPMG. Y es que conocer cuánto 'gasta' el coche que vamos a comprar, es una de las primeras preguntas que se realizan al llegar al concesionario, y más en estos momen-

## Mejor los lunes

Si quiere pagar menos por la gasolina, llene el depósito los lunes, no visite la gasolinera los festivos ni antes de entrar a una autopista, y mejor reposte los días previos a las operaciones salida. Estas son alguna de las recomendaciones del club automovilista RACC para ahorrar al repostar, después de realizar un estudio en el que se analizó el precio de los combustibles en nuestro país.

En este mismo sentido, la Comisión Nacional de la Energía (CNE), afirma, en su último informe de supervisión del sector, que los lunes se produce un brusco abaratamiento de la gasolina y el diésel, que rondan los 2 céntimos por litro, coste que se recupera entre el martes y el jueves. Una coincidencia: los lunes es el día en que las estaciones de servicio tienen que informar de sus precios a Bruselas.



Una normativa europea regula el cálculo de las cifras oficiales de consumo.

tos de crisis económica. Según KPMG, mientras que en 2011, para el 67% de los compradores el menor consumo era el factor principal de decisión, el porcentaje se elevó al 92% el pasado año.

¿Pero cómo se obtienen las cifras de consumo que publicitan los fabricantes? En Europa, las marcas deben someter a sus modelos a unas pruebas desarrolladas por la FIA (Federación Internacional de Automovilismo) que se denominan NEDC (New European Driving Cycle) y que en España se llevan a cabo en dos centros de homologación: el INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial) y Applus IDIADA.

Estas pruebas, que comenzaron a realizarse a finales de los años 90, se hacen en un laboratorio (hasta enton-

## Las pruebas se efectúan en laboratorio

La homologación del consumo de un coche según la normativa europea NEDC se realiza sobre un banco de rodillos en un laboratorio cerrado. El coche debe haber rodado antes entre 3.000 y 15.000 kilómetros y reposar, después, entre 6 y 30 horas en un espacio cerrado a unos 25°C de temperatura. Durante la prueba la temperatura se mantiene entre 25 y 30°C, con una persona al volante y con todos los sistemas eléctricos y electrónicos apagados (luces, audio, climatización, luneta térmica...) Se realizan dos ciclos de conducción para establecer el consumo urbano, el extraurbano y el combinado:

comienza arrancando el coche, para ir acelerando, cambiando de marcha, manteniendo velocidad y parando, en varias ocasiones. Se intenta reproducir las condiciones de circulación urbana con tráfico denso, intersecciones, paradas en semáforos...

**1 Urbano.** Su duración es de unos 15 minutos, durante los que el coche recorre algo más de 4 kilómetros teóricos a una velocidad media de 19 km/h. El ciclo

**2 Carretera.** Sin parar el coche, se va elevando la velocidad desde los 70 km/h, en cuarta, hasta llegar a los 120 km/h. Se recorre una distancia de casi 7 kilómetros, en unos 7 minutos, a una media de 63 km/h. Su objetivo es imitar las condiciones de circulación en una carretera.

**3 Combinado.** Se realiza una ponderación entre los resultados obtenidos en los dos test anteriores.



Imagen del laboratorio de homologación del Centro Applus IDIADA.





ces se llevaban a cabo en un circuito cerrado, nunca en circulación abierta), e intentan representar las condiciones reales de circulación tanto urbana como en carretera. En ellas se mide tanto el consumo como los gases de escape (se analizan las emisiones de dióxido y monóxido de carbono, hidrocarburos no quemados, óxidos de nitrógeno, entre otros).

**SOLO UN REFERENTE.** Los vehículos se instalan en un banco de rodillos, y se sigue un ciclo de conducción según unos patrones de velocidad y tiempo ya protocolizados (ver recuadro 'Las pruebas'). La normativa establece que se deben realizar estos ensayos a todas las motorizaciones y versiones de un mismo modelo que impliquen una variación en la masa o en la aerodinámica del coche.

Ramón Santafé, jefe de homologación de turismos de Appplus IDIADA, explica que "con estos test se pretende ser lo más realista posible, y sobre todo se posibilita su repetibilidad". Pero puntualiza: "Deben ser considerados como un referente, nunca como un dato exacto y considerar que nuestro coche está mal porque consume más que lo que indican las cifras oficiales". Y es que las cifras de consumo son siempre mayores en la realidad. En el sector, aunque oficialmente na-

## ESTUDIOS NO OFICIALES INDICAN QUE EL CONSUMO REAL ES HASTA UN 8% SUPERIOR AL HOMOLOGADO

die lo quiere reconocer, se han hecho estudios estadísticos en los que se ha comprobado que el consumo real de un coche es entre un 5 y 8% mayor que los datos homologados.

La razón de esta diferencia la explica José Carlos Sáenz, jefe de Actuaciones de Motor y Vehículo del INTA: "El consumo real de un coche depende mucho del conductor, de su forma de conducir, de la ruta que se recorre, de la climatología, de si se lleva el aire acondicionado puesto, si el coche va sobrecargado, del desgaste de los neumáticos, del uso de la caja de cambios..."

Entonces, la pregunta parece clara: ¿Para que sirven los datos de consumo homologado? Y la respuesta también: "Para poder comparar los datos de consumo entre vehículos de la misma gama", indica Santafé. Al mismo tiempo, señala, "está en estudio otro modelo de homologación que pretende ser más realista, en el que las velocidades no estén tan estandarizadas y en el que también se incluirán algunas novedades, como realizar un ensayo con el

aire acondicionado en marcha". Aunque también subraya que "puede acercarse más al patrón de la vida real, pero nunca será igual". Esta nueva normativa se pretende que esté operativa entre los años 2017 y 2020. ♦



## Conducir ahorrando

Seguir unas sencillas técnicas y consejos pueden ayudarle a ahorrar hasta un 20% en su consumo.

### LO QUE DEBE HACER



✓ No es necesario que caliente el coche antes de empezar a conducir.

✓ Cambie de forma rápida a la marcha más larga posible.



✓ Mantenga una velocidad constante, evitando frenazos, aceleraciones y cambios de marcha innecesarios.

✓ En las paradas (más de 1 minuto) es recomendable apagar el motor.



✓ Circule a una velocidad moderada. Pasar de 90 a 120 km/h aumenta un 40% el consumo.

### LOS ERRORES



✓ Llevar baja la presión de los neumáticos.

✓ Sobrecargar el coche o llevar en el maletero objetos innecesarios (las cadenas en verano).



✓ No realizar un adecuado mantenimiento del vehículo (filtros, aceites y bujías...).

✓ Llevar la ventanilla abierta cuando se circula por carretera, o poner el aire acondicionado muy alto.



✓ Coger el coche para realizar trayectos muy cortos. Hay muy buenas alternativas al coche: el transporte público, la bici o caminar.

# iPrecios de escándalo!



## 1.- BUGATTI "VEYRON SUPER SPORT"

**2 MILLONES DE EUROS**

Este impresionante deportivo francés, con 1.200 CV de potencia gracias a su motor de 16 cilindros, encabeza la lista de los más caros de 2012 y también de los más rápidos: tiene el record mundial de velocidad con 431 km/h y es capaz de pasar de 0 a 100 km/h en 2,5 segundos. Su consumo medio es de 23,1 litros cada cien kilómetros. Está fabricado íntegramente en fibra de carbono y solo existen 30 unidades de este modelo.

Para algunos no hay crisis. Hasta dos millones de euros pagaron los privilegiados que quisieron convertirse en propietarios de un Bugatti "Veyron Super Sport". Luego los Ferrari, Aston Martin o Porsche... Para comprar algunos hay que ser "invitado".

**M. LÓPEZ**

**E**n los tiempos que vivimos, algunos permanecen al margen. Por ejemplo, quienes pueden comprar vehículos exclusivos ajenos a la crisis, la lucha contra las emisiones, los límites de velocidad... Coches que cuestan uno, dos millones de euros, que ya quisieran muchos ayuntamientos... Coches que pueden consumir de media 23 litros a los 100 kilómetros, más de 40 litros en ciudad, cuatro y cinco veces más que muchos ve-



## 2. FERRARI "599XX"

**1,53 MILLONES DE EUROS**

Diseñado y homologado para rodar solo en circuitos, es la joya de Ferrari, en el que instala toda la tecnología que prueba en F1. Se dice que su precio real es mucho mayor. Su motor V12 de 6 litros, alcanza los 700 CV de potencia. En el salón de Ginebra del pasado año ya se presentó su sustituto, el "599XX Evo", que llega a los 750 CV.



## 3. ZENVO "ST1"

**1,38 MILLONES DE EUROS**

Este deportivo danés está fabricado artesanalmente por el pequeño constructor Zenvo Automotive. Tiene un motor V8 que llega a 1.250 CV de potencia. Solo pesa 1.376 kilogramos (poco más que el nuevo Seat "Toledo" que llega a 1.254 kilos).



## 4. KOENIGSEGG "AGERA R"

**1,3 MILLONES DE EUROS**

Fabricado en Suecia, lleva un motor V8 de 5 litros, que llega a los 1.115 CV. Su versión básica es 'más económica', 1,5 millones de euros. Si lo quiere en fibra de carbono, tendrá que desembolsar otros 270.000 euros más.



## 5.- ASTON MARTIN "One-77"

**1,07 MILLONES DE EUROS**

Su diseño mantiene la elegancia británica. Con motor atmosférico V12 de 7,3 litros, logra 750 CV. Solo se han fabricado 77 unidades.



## 6. MAYBACH "LANDAULET"

**1,07 MILLONES DE EUROS**

Es la única limusina que ha conseguido hacerse un hueco en esta lista de superdeportivos. Incorpora un motor de 12 cilindros y 620 CV de potencia. Espectacular su techo corredizo para sus plazas traseras.



## 7. PAGANI "HUAYRA"

**1 MILLÓN DE EUROS**

Este deportivo italiano incorpora un motor V12 de 700 CV, fabricado por Mercedes Benz. Realizado con fibra de carbono, titanio... solo pesa 1.350 kilogramos. Impresionantes sus puertas 'alas de gaviota'.



## 8. HENNESSEY "VEMON GT"

**769.000 EUROS**

Uno de los pocos americanos de la lista, lleva motor V8 de General Motors, aunque el coche se monta sobre un Lotus "Exige" en Silverstone (Inglaterra). Su versión básica llega a 725 CV, pero puede alcanzar los 1.200 CV



## 9. SSC "TUATARA"

**746.000 EUROS**

El otro americano del 'top 10' ha tomado su nombre de un reptil en peligro de extinción descendiente de los dinosaurios que vive cerca de Nueva Zelanda. Su objetivo es ser el coche más rápido del mundo, desbancando a Bugatti. Su potencia es de 1.350 CV.



## 10. PORSCHE "918 SPYDER"

**650.000 EUROS**

A pesar de que se aceptaron pedidos de este modelo el pasado año, sus propietarios tendrán que esperar a finales de este 2013 para disfrutar de este superdeportivo híbrido enchufable, que solo consume 3 l/100 km.

hículos "normales"; coches capaces de alcanzar los 100 km/h en 2,9 segundos! Es decir, que puede alcanzar la velocidad máxima autorizada en la mayoría de los países en primera, en poco más de 3 segundos! ¿Para qué tanta potencia? Sin olvidar los niveles de emisiones...

El caso es que están ahí... El más caro cuesta dos millones de euros, un Bugatti "Veyron", y el más 'barato', 650.000 euros, el Porsche "918 Spyder"; entre medias, otros ocho modelos, todos superdeportivos, menos una limusina de Maybach. Es la lista de los diez coches más caros del mundo vendidos en 2012, elaborada por la Revista Forbes.

¿Pero, por qué son tan caros? Sus constructores aseguran que se debe a la tecnología, a la combinación de materiales raros y de alta calidad que se utilizan en su fabricación, desde la fibra de carbono, al titanio, los frenos cerámicos, maderas exóticas, y por una política de producción limitada y muy exclusiva. Por ejemplo, el Ferrari "599 XX" solo puede ser adquirido por invitación de la propia marca.

Incluso sus recambios también tienen precios desorbitados. En el caso de los neumáticos, pueden ser necesarios varios miles de dólares para cambiarlos. Sin olvidar los accesorios: algunos solo pueden albergar maletas exclusivas que cuestan 30.000 dólares. ¿Y si se averían? En el caso del Zenvo "ST1", solo te lo arreglará su fabricante en Dinamarca.

¿Quién compra estos coches? Fuentes del sector aseguran que para sus clientes el precio no es un problema y apuntan a los millonarios rusos o a 'estrellas' norteamericanas, como Madonna o el rapero Jay-Z. Estos últimos son famosos admiradores del Maybach, marca que, por cierto, ha desaparecido este 2013 porque nunca consiguió una identidad de lujo que compitiera con Rolls-Royce o Bentley. Pero la mayoría de las veces –indican– los clientes prefieren permanecer en el anonimato. ♦

La opinión de...

**AUTOPISTA**

**FORD B-MAX 1.6 TDCi**



**Características**

**MOTOR:**  
Cilindrada: 1.560 c.c.  
Potencia máxima:  
95 CV a 3.800 r.p.m.

**COMBUSTIBLE:**  
Diésel.

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**  
De serie: Airbags frontales, laterales (de tórax) y de cortina delanteros. Airbag rodilla conductor. ABS. ESP. Anclaje Isofix. Sensor presión neumáticos. Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
Longitud, 4,08 m.  
Anchura, 1,75 m.  
Altura, 1,60 m.

**MALETERO:**  
Desde 318 litros.

**CONSUMO:**  
Urbano, 4,7 l/100 km.  
Carretera, 3,6 l/100 km.

**COMENTARIO.** El primero de la familia B, C y S, con su coetilla Max, forman una de las familias de monovolúmenes más completas del mercado, combinando con el "Galaxy", más acomodado y de impronta más formal. Porque además de espacio y flexibilidad de uso, estos monovolúmenes tienen otra cualidad común: dinamismo, o dicho de

Emissiones de CO2  
**104 g/km**  
Imp. matric. 0 %

otro modo, chasis muy 'de conductor', aunque siempre con la seguridad y el confort como abanderados. El "B-Max", con su tamaño de utilitario encierra tanto espacio interior como un buen compacto. Además, demuestra el potencial de la marca: no verás ningún otro coche sin pilar B, el que separa puertas delanteras y traseras, aquí, de tipo corredera para aportar facilidad de uso, aunque son un poco pesadas. Bastidor y motor ponen la guinda, con amortiguación de excelente calidad para ser, también, muy cómodo dentro o fuera de la ciudad. Y de otro lado, el 1.6 TDCi de 95 CV es todo un prodigio de elasticidad y frugalidad y suficientemente capaz para viajar des-

ahogado a tope de carga. Otra nueva genialidad de Ford.



<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Comportamiento dinámico.</li> <li>✓ Acceso plazas traseras.</li> <li>✓ Motor elástico y económico.</li> </ul>	Estética: ....8 Acabado: ....8 Habitabilidad: 8,5 Maletero: ....7 Confort: ....8,5 Potencia: ....7,5 Cambio: .....8	Aceleración: ..7 Consumo: ....8 <b>SEGURIDAD:</b> Estabilidad: ..8,8 Suspensión: ..8,5 Frenos: .....8,5 Luces: .....8	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Cierre de puertas traseras desde el interior.</li> <li>✓ Sonoridad del motor.</li> <li>✓ Precio superior a la media.</li> </ul>
	<b>NOTA MEDIA: 7,8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,4</b>		

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★★

PRECIO:  
A partir de 20.000 €

**Características**

**MOTOR:**  
Cilindrada: 1.560 c.c.  
Potencia máxima:  
92 CV a 4.000 r.p.m.

**COMBUSTIBLE:**  
Diésel

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**  
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. ABS. ESP. Dos anclajes Isofix sillitas infantiles. Limitador y regulador de velocidad. Sensor aparcamiento. Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
Longitud, 4,47 m.  
Anchura, 1,95 m.  
Altura, 1,46 m.

**MALETERO:**  
500 litros.

**CONSUMO:**  
Urbano, 4,8 l/100 km.  
Carretera, 3,7 l/100 km



**COMENTARIO.** Fabricado en Vigo para todo el mundo, el "C-Elysée" es una berlina compacta de bajo precio ideada para afrontar la crisis y que salgan las cuentas. La versión turbodiesel de 92 CV en acabado Seduction sale por 16.950 euros, sin promociones ni PIVE. Pero esa filosofía 'low cost' no se traslada a su completo equipamiento de serie. Mide 4,43 me-

Emissiones de CO2  
**108 g/km**  
Imp. matric. 0 %

tros pero tiene un maletero de más de 500 litros, lo que supone un respiro para esas familias que viajan con mucho equipaje. Además, sus tres volúmenes con el maletero separado y tapa independiente siempre han gustado en España y la berlina francesa tiene un diseño agradable que puede seducir a un buen número de clientes. También destaca por la fuerza de su motor, lo bien elegido de los desarrollos del cambio y un consumo que ha pasado por muy poco de los 6 l/100 km en una utilización mixta. Que nadie espere unos acabados de lujo, se abusa de los plásticos de calidad mejorable, la lista de opciones es más bien reducida y las luces cortas son algo pobretonas, pero cumple si se busca un coche

robusto, de bajo consumo, amplio y de precio razonable.



<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Motor enérgico y con buena respuesta.</li> <li>✓ Prestaciones.</li> <li>✓ Maletero, equipamiento, precio.</li> </ul>	Estética: ....7 Acabado: ....5 Habitabilidad: 8 Maletero: ....9 Confort: ....8 Potencia: ....8 Cambio: .....7	Aceleración: ..8 Consumo: ....8 <b>SEGURIDAD:</b> Estabilidad: ..8 Suspensión: ..9 Frenos: .....7 Luces: .....7	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Plaza central trasera sin reposacabezas.</li> <li>✓ Ubicación mandos.</li> <li>✓ Ausencia de opciones y luces de cruce.</li> </ul>
	<b>NOTA MEDIA: 7,5. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,7</b>		

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★★

PRECIO:  
A partir de 16.950 €



La opinión de...

## AUTOFÁCIL

### MERCEDES CLASE A 180 CDI

**COMENTARIO.** Mercedes acaba de renovar por completo su "Clase A", que deja de ser un pequeño monovolumen urbano para convertirse en un compacto 'clásico' que, ahora sí, será un rival directo de los Audi "A3" y BMW "Serie 1". Cuenta con carrocería de 5 puertas, y se espera la llegada de una berlina-coupé de 4 puertas y de un todo camino. Ofrece una excelente calidad de acabados, una postura de conducción muy buena y un diseño que guarda ciertos rasgos deportivos. Lo menos positivo de su habitáculo es el espacio disponible -plazas traseras para dos adultos- y su escaso maletero. La versión 180 CDi diésel lleva un motor que no es de origen Mercedes, sino que se trata del 1.5 dCi de Renault,



Emissiones de CO2  
**105 g/km**  
Imp. matric. 0 %

que destaca por su suavidad, progresividad y bajos consumos. Va asociado a un cambio manual de 6 velocidades suave y preciso, lo mismo que la dirección. En conjunto responde con nobleza, es sencillo de conducir y sus

reacciones son seguras y predecibles.



[www.mercedes-benz.es](http://www.mercedes-benz.es)

## Características

**MOTOR:**  
Cilindrada: 1.461 c.c.  
Potencia máxima: 109 CV a 4.000 rpm.

**COMBUSTIBLE:**  
Diésel.

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**  
De serie: Airbags frontales y laterales (cadera/tórax) delanteros. ABS.ESP. Sistema alerta cansancio conductor. Avisador pérdida presión neumáticos. Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
Longitud, 4,29 m.  
Anchura, 1,78 m.  
Altura, 1,43 m.

**MALETERO:**  
341 litros.

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

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 26.150 €



- ✓ Comportamiento.
- ✓ Suavidad mecánica y consumo.
- ✓ Está 'menos visto' que sus rivales.

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

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

- ✓ Precio elevado.
- ✓ Maletero de 341 litros.
- ✓ Plazas traseras.



NOTA MEDIA: 7,8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,4

La opinión de...

## COCHE ACTUAL

### OPEL MOKKA 1.4 Turbo 4x4

**COMENTARIO.** El Opel "Mokka" está plagado de argumentos, entre ellos el precio, que le convierten en un interesante mini SUV. Tiene dimensiones de compacto, una postura de conducción elevada, con buena perspectiva sobre el tráfico y puede ampliar su radio de acción más allá de caminos asfaltados. Su refinamiento y calidad general se percibe ya desde su versión básica, con motor de gasolina 1.6, 115 CV y tracción delantera. Queda otro motor de gasolina (1.4 turbo de 140 CV) siempre con tracción integral, y un turbodiésel, 1.7, disponible en 4x2 y 4x4. Su personalidad va más allá de su estética. Cuenta con un afinado bastidor, ágil y preciso, con movimientos de carrocería contenidos y ayudas a la conducción que facilitan el tra-



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

bajo del conductor incluso al circular por caminos, especialmente en la versión 4x4. Aunque es el en el campo donde surgen las limitaciones del "Mokka". Su habitáculo será la carretera y el disfrute diario

de un buen equipamiento.



[www.opel.es](http://www.opel.es)

## Características

**MOTOR:**  
Cilindrada: 1.364 c.c.  
Potencia máxima: 140 CV a 6.000 r.p.m.

**COMBUSTIBLE:**  
Gasolina.

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**  
Ocho airbags. Control de estabilidad ESP. Sensor de lluvia y luces. Sensor de aparcamiento. Iluminación adaptativa. Sistema Isofix sillitas infantiles. Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
Longitud, 4,28 m.  
Anchura, 1,76 m.  
Altura, 1,66 m.

**MALETERO:**  
545 litros.

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

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

Desde 22.853 €



- ✓ Motricidad.
- ✓ Sensación de calidad.
- ✓ Interior práctico.

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

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

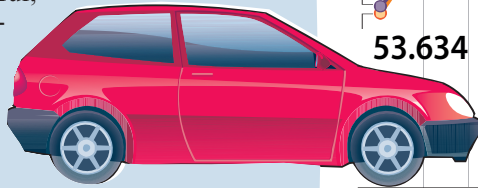
- ✓ Habitabilidad trasera.
- ✓ Motor diésel poco refinado.
- ✓ Capacidad campera.



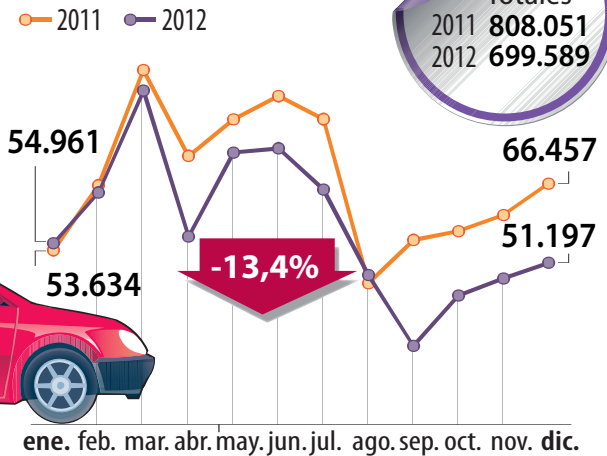
NOTA MEDIA: 7,6. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,75

## 2012: EL MERCADO SIGUIÓ EN MÍNIMOS

Otro año más de descenso en las ventas de turismos, que cerraron 2012 con una caída del 13,4%, alcanzando casi las 700.000 unidades. Salvo un pequeño repunte en enero y en agosto, el resto de los meses registraron importantes descensos, destacando septiembre, con una bajada de casi un 40%. En el sector se vivió con optimismo la llegada del Plan PIVE de ayudas a la compra, pero Aránzazu Mur, responsable del Área Económica de ANFAC, augura "un ejercicio 2013, nuevamente complicado". Desde la patronal de los concesionarios, su presidente, Jaume Roura, indica que "seguiremos trabajando para que los clientes se beneficien de las mejores condiciones, con promociones que rondan los 4.000 euros".



### Ventas de coches



Fuente.- ANFAC (Asoc. Nacional de Fabricantes de Automóviles)

● **EL PIVE, AGOTADO.** A mediados de enero, las peticiones de ayuda enviadas por los concesionarios agotaron los 75 millones de euros del Plan PIVE. Según el IDAE, las marcas más solicitadas han sido Seat, Opel y Renault. Por CC.AA., fueron Andalucía, Cataluña y Madrid; y por provincias, los primeros puestos los ocuparon, Madrid, Barcelona y Valencia.

● **LOS USADOS TAMBIÉN CAEN.** El mercado de coches usados también ha caído en 2012. Se vendieron 1.576.304 unidades, un 7,4% menos. Unas cifras inferiores a las previsiones, "por un mes de diciembre especialmente negativo", apuntan desde GANVAM (asociación de vendedores). También se indica que el mercado de ocasión comienza a mostrar signos de agotamiento y contagiarse de la trayectoria bajista del mercado de nuevos.

● **MOTOS: COMO EN LOS 60.** Más de un 18% cayeron las ventas de motos el pasado año, en el que se matricularon 97.922 unidades. José M<sup>a</sup> Riaño, secretario general de ANESDOR (la patronal del sector), subraya "que ha sido un año trágico para el mercado de la moto, que ha registrado los niveles más bajos conocidos desde 1960". Las de hasta 125 cc concentraron el mayor volumen de ventas.

## UN COLGANTE EN EL RETROVISOR



Un 36% de los conductores cuelga en el espejo retrovisor ambientadores, patas de conejo, la medalla de la Virgen del Pilar...; un 32%, prefiere las pegatinas del pueblo, la comunidad...; casi un 13% viaja acompañado por algún peluche; y cerca del 3% reconoce que

lleva merchandising deportivo o de marcas. Lo afirma un estudio del portal Coches.com

## ¿COCHE U HOTEL DE 7 ESTRELLAS?

EL MÁS LUJOSO

Lexus acaba de presentar el "LS600h L" con un equipamiento de confort de lujo: los asientos traseros llevan unas bolsas de aire móviles, que realizan masajes 'shiatsu' y de digitopuntura en los hombros y espalda. Además, el climatizador controla automáticamente

la calefacción de los asientos y la temperatura del volante; y el sistema 'Nanoe', que purifica e hidrata el aire del habitáculo y reduce cualquier olor no agradable.



**ESQUIVAR OBSTÁCULOS.** Bosch lanzará en 2014 un nuevo sistema de asistencia al conductor que permite al coche esquivar obstáculos, incluidos los de las obras. Llevará un videosensor estéreo, capaz de medir objetos en 3D y calcular la distancia de los vehículos que circular delante, con velocidades de hasta 100 km/h.

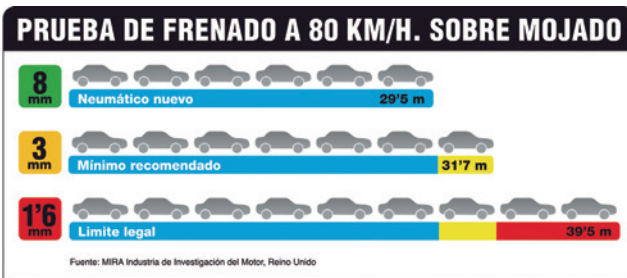
**ABANDONADOS EN EL TALLER.** Los talleres han enviado al desguace casi 1.300 turismos que sus dueños habían abandonado en sus instalaciones en 2012. Son un 8% más que el año anterior, según un informe de Ganvam (Asociación de Vendedores, Reparación y Recambios). En las comunidades de Castilla-La Mancha y Andalucía es donde más coches se 'olvidaron'.

**ALFOMBRAS.** La empresa Carglass USA envía los parabrisas que cambia en sus instalaciones para que una compañía danesa los recicle y los convierta en alfombras. Una vez que el vidrio se tritura y se le extraen los elementos tóxicos, el material que queda está listo para reposar a nuestros pies.



# NEUMÁTICOS POR DEBAJO DEL LÍMITE

El 54% de los neumáticos circulan con un desgaste por debajo del límite legal (1,6 mm), según un estudio realizado por los Talleres Conforauto, tras analizar unos 3.000 neumáticos que habían pasado por sus instalaciones. Además, se comprobó que la media general de profundidad era de 1,8 mm. Al mismo tiempo, recuerda que un estudio realizado en Gran Bretaña por Mira (Industria de Investigación del motor) ha comprobado que un neumático cuya profundidad esté en el límite legal, necesita 10 metros más –en total 39,5 m.– para frenar a 80 km/h en suelo mojado, que un neumático nuevo –29,5 m.–, cuya profundidad es de 8 mm.



## La Cifra

10%

**“UN 10% DE LAS VENTAS QUE SE REALIZAN ENTRE PARTICULARES SON ILEGALES. EN TOTAL, SE VENDEN EN ‘LA CALLE’ 95.000 COCHES AL AÑO.”**  
GANVAM (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor)

## EL INFORME

### COCHES: CADA VEZ MÁS SEGUROS

El equipamiento de seguridad de los coches españoles se ha incrementado notablemente en los últimos 5 años, según un estudio de la Fundación Mapfre, en el que también se indica que todavía hay diferencias en el equipamiento entre los coches de menor y de mayor tamaño (es decir, entre los más baratos y los más caros), a pesar de que los más vendidos son los del segmento más pequeño. El mayor grado de implantación se registra en airbag, ABS y ESP -que son ya obligatorios- y en la distribución electrónica de frenada, de serie en casi todos los segmentos. Otros, han experimentado un claro descenso, como el airbag de rodilla. También se destaca que no existe una cultura de seguridad entre los consumidores, que no tienen ni demandan información precisa sobre los elementos de seguridad.



**HARLEY-DAVIDSON CUMPLE 110 AÑOS.** Este año, la más mítica de las motocicletas, la Harley-Davidson, cumple 110 años. Por ello la marca realizará eventos en ciudades de todo el mundo. Destaca la concentración en Roma entre el 13 y el 16 de junio, que será bendecida por el Papa Benedicto XVI en la Plaza de San Pedro del Vaticano y la fiesta que se celebrará en Milwaukee (EE.UU.) sede y ciudad que la vio nacer. En España se vendieron el año pasado 1.800 unidades.

### SUPERVENTAS DICIEMBRE 2012

1		2.124	▲
2		2.113	▲
3		1.808	↔
4		1.675	▲
5		1.665	▼
6		1.604	▲
7		1.567	▼
8		1.364	▼
9		1.335	▲
10		1.179	▲

### LOS FABRICANTES

	PEUGEOT	4.485
	RENAULT	4.432
	SEAT	4.331
	FORD	4.027
	VOLKSWAGEN	3.906
	CITROËN	3.256
	OPEL	3.249
	HYUNDAI	2.796
	NISSAN	2.705
	DACIA	2.362

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

▲ ↑ ↓ ↔ Variaciones respecto al mes anterior

# “Ponerme el cinturón es algo litúrgico”

Màxim Huerta prosigue su carrera literaria y ahora ha publicado su tercera novela, “Una tienda en París” –una historia de amor ambientada en la capital francesa–, mientras continúa en El programa de Ana Rosa. Asegura que le encanta conducir, considera que reducir la velocidad puede bajar los índices de contaminación y cree que la culpabilidad de los accidentes urbanos es “compartida” entre conductores y peatones. Confiesa que el grave accidente que sufrió su padre le marcó como conductor.

**Emmanuel ZOCO**

Fotos: David VEGAL

- ¿Eres conductor habitual?

- Me encanta conducir, disfruto. Todos los días a las siete de la mañana cojo el coche para ir a trabajar y en fin de semana me gusta mucho salir con el coche.

- Muchos accidentes son atropellos. ¿Quiénes tienen más responsabilidad, los conductores o los peatones?

- Creo que es una culpa compartida y en ambos casos el despiste es el motivo. Los viandantes se confían por un exceso de seguridad a la hora de cruzar, y los conductores se distraen más fácilmente porque ahora muchos van mirando el móvil y pegando frenazos. Yo soy respetuoso al volante porque mi padre tuvo un accidente de tráfico muy grave y me ha servido para ser prudente siempre. Nada de alcohol si tengo que ponerme al volante, ni de usar el móvil; el cinturón me lo pongo sin pensarlo, es algo ya litúrgico...

- El examen de conducir va a ser más difícil. ¿Está de acuerdo con esta medida?

- Tengo el carné desde los 18 años; al acabar COU mi padre me dijo que antes de ir a la universidad me lo tenía que sacar. Y lo conseguí a la primera, teórico y práctico, y eso que pensaba que al aparcar la iba a fasti-

“ Hay muchas personas conduciendo sin la vista ni el oído en buenas condiciones. Yo a mi padre le prohibí conducir y le quité el coche ”

“ La mejor manera de concienciar no son los anuncios ñoños, sino los bestias ”

diar, pero lo hice bien. Todo lo que se endurezca en torno a la conducción es poco y necesario porque, al volante, la seguridad es fundamental, empezando por los exámenes.

- ¿Qué le parecería que hubiera cursos de reciclaje en la formación de los conductores?

- No tendría sentido para los que cada día cogen el coche, así ya estás reciclándote. Sí habría que hacerlo a partir de una edad, hay muchas personas conduciendo sin la vista ni el oído en buenas condiciones y eso es una imprudencia. Se sienten seguros y capaces, pero pueden causar accidentes. Yo a mi padre le prohibí conducir y le quité el coche.

- ¿Y de los límites de velocidad?

- En algunas zonas no pasaría nada si se permitiera correr más, a 130 km/h por ejemplo, no digo a 160. En algunos lugares nos obligan a ir a 100 km/h y me parece un aburrimiento; los excesos de prudencia pueden causar también accidentes. En la ciudad, lo principal es el ciudadano, no el coche, y entiendo que se reduzca la velocidad. Pero en general convendría revisar los límites.

- En algunas ciudades, como Barcelona, se apuesta por una reducción de la velocidad para luchar contra la contaminación. ¿Le parece útil?

- Sí, en otras ciudades europeas se ha demostrado que funciona. Aquí hay muy pocas zonas peatonales y la única forma de utilizar transporte público pasa por restringir el uso de los vehículos particulares.

- ¿Cómo pueden contribuir los medios de comunicación a lograr una mayor concienciación de los peligros de la carretera?

- Informando de los accidentes. No hay nada que más asuste cuando vas coger el coche que haber visto uno. La mejor manera de concienciar no son los anuncios ñoños, sino los bestias; cuanto más crudas son las campañas, más efectivas resultan. Somos más prudentes cuando vemos la realidad tal cual es.

- Usted se estrenó como escritor con “Que sea la última vez” y continuó con “El susurro de la caracola”. Su actual novela, “Una tienda en París”, ¿es una novela dirigida al







**público femenino?**

- No, la protagonista de "Una tienda en París", Teresa, podría ser cualquier lector, hombre o mujer, porque todo el mundo ha sentido en algún momento de su vida la necesidad de cambiar y de volar, dar carpetazo y empezar de cero. Todos hemos tenido ese impulso.

- **En su caso lo hizo cuando dio el salto de los informativos a El programa de Ana Rosa...**

- Ese ha sido solo uno de los muchos cambios que ha habido en mi vida. El hecho de moverte siempre es positivo, nunca sabes si es para bien o para mal, pero el cuerpo se relaja. Es una mudanza vital.

- **En la novela se muestra también el papel de las casualidades...**

- Creo en ellas, en el azar y en el destino, la mezcla de todo más la voluntad propia hacen la vida mucho más divertida y más interesante. Los miedos nos paralizan, pero el riesgo supone un paso adelante.

- **¿Por qué París como escenario?**

- Como dice la protagonista, no es solo un lugar, es un estado de ánimo. En el momento en el que ambiente la novela, los años 20, es el París que está cambiando, que se convierte en el centro del mundo y que se transforma social, cultural y sexualmente... Todo rompe a partir de entonces: la pintura, los fotógrafos, el cine, la moda; me parece la época más moderna que ha habido, más incluso que ahora.

- **Comparte con la protagonista la edad, ambos han cumplido ya los cuarenta. ¿Los viven igual el hombre y la mujer?**

- Sí, las barreras de la edad no tienen que ver con el sexo, los números redondos siempre te hacen replantear la vida en ambos casos. A los cuarenta, yo me paré a pensar si había hecho todo lo que quería, como a los treinta. Pero no he pasado nin-

**“ La literatura es infinitamente más discreta que la televisión; en la tele el espectador se puede cansar de verte y las modas varían ”**

guna crisis y si la he pasado no me he dado cuenta.

- **¿Se siente todavía víctima de los prejuicios de quienes piensan que se trata de otro presentador de televisión metido a escritor?**

- No, con tres novelas y preparando la cuarta sería insultar a los lectores. Me considero periodista y escritor. Soy un autor que trabaja en la tele y además, circunstancialmente: la tele sé que no es para siempre. La literatura es infinitamente más discreta que la televisión, donde el espectador se puede cansar de verte y las modas varían. En cambio, en los libros, las apariciones se espacian cada cierto tiempo, la lectura es de tú a tú, de lector a escritor. No abandonaría ninguna faceta...

- **¿Cómo es la relación con sus lec-**

**“ Hay pocos programas culturales. En las televisiones comerciales obviamente, prima la audiencia ”**

**tores? ¿En qué cambia con respecto a los espectadores?**

- A las firmas viene gente que se ha leído mis novelas y que les gusta la anterior y por eso han repetido y el 'feedback' que recibo ya sea en redes o en estos encuentros es gente que ha disfrutado leyéndolas. El momento lector-autor me parece de los más emocionantes; para cada lector la novela es diferente. Lector y espectador son mundos muy alejados e incluso no suelen coincidir.

- **A la televisión en nuestro país se le reprocha la escasez de programas culturales, ¿los echa de menos?**

- Hay pocos, es cierto. Tenemos espacios para hablar, por ejemplo, de literatura, en La 2, pero en las televisiones comerciales obviamente prima la audiencia y los lectores son un público, por desgracia, minoritario.

- **¿Cómo se organiza para escribir? ¿Cuándo lo hace?**

- Paso toda la tarde escribiendo de cuatro a ocho de una manera germánica, relajado, con copa de vino, el móvil en silencio y unas cuantas velas. Para desconectar salgo a tomar una copa, a cenar o al cine, la parte social de la vida es lo que más me gusta. ♦





## IMPRUDENCIAS EN PASOS PARA PEATONES

Gracias por la revista: nos abre los ojos y con cifras, que es lo que más nos impacta a todos. He leído en el editorial (nº 216) que en 2010 hubo 1.177 atropellos por saltarse a la torera pasos 'de cebra'. ¿Y son todos culpa de los conductores? No. Estoy harto de ver peatones que se acercan al paso y ni siquiera miran. Deben pensar: ¡ya parará, que tengo preferencia!

Me parece increíble que o no piensen o no se quieran dar cuenta de que el conductor puede estar cegado por el sol, ir poniendo un CD o incluso que algo le impida ver al peatón o que al vehículo que viene en sentido contrario no le da tiempo a frenar sin arrollarlo... Es verdad: tiene razón. El peatón tiene prioridad, pero me parece que no piensan que, en caso de atropello, el conductor tendrá multa, retirada de puntos o lo que sea, pero quien impacta contra el turismo y rebota contra el suelo va, con suerte y en el mejor de los casos, directo al hospital. Por no hablar de lo peor.



Paul Alan PUTNAM

A mis hijos lo primero que les enseño es a mirar a los dos lados y cruzar cuando los coches estén detenidos; y si no paran, a esperar. Ya lo decía el eslogan: más vale perder un minuto en la vida (o los que hagan falta), que la vida en un minuto. Alguna vez la culpa será del peatón.

**Manuel Soro.**  
Alberic (Valencia).

### SOLO MOTOS A-1

Tengo el permiso de conducción B desde hace muchos años. Como con este carnet se puede conducir una motocicleta de 125 c.c., hace cuatro años compré una moto y estoy encantado. El problema es que a veces voy con mi mujer y en las innumerables cuestas que tiene nuestra orografía, a veces la moto hace puff. He visto otras motos con mayor cilindrada cuyo velocímetro indica una velocidad máxima de 120 km/h. ¿No es posible, pidiendo donde sea el correspondiente permiso, conducir alguna moto de este

estilo con nuestro carnet B?

**Alberto Santos Eizaguirre.**  
Lezo (Guipúzcoa).

- **Respuesta:** El permiso de la categoría B, con una antigüedad superior a tres años, autoriza dentro del territorio nacional a conducir motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1. El artículo 4.2 determina: "El permiso de conducción de la clase A1 autoriza para con-

ducir motocicletas con una cilindrada máxima de 125 centímetros cúbicos, una potencia máxima de 11 Kw y una relación potencia/peso máxima de 0.1 kw/kg. y triciclos a motor cuya potencia máxima no exceda de 15 Kw."

### CONDUCTORES MÁS SEGUROS

Muchos conductores con años de experiencia no tienen ni idea de conducir. Algunos no saben ni colocarse



## Acuse de Recibo /

Adiós a los intensivos

Adiós a los teóricos intensivos de cinco días (incluso de fin de semana). Por fin la DGT va implantar un sistema que confiamos en que sirva para comprender el Reglamento de Circulación y no simplemente memorizar las preguntas del examen. Estos cursos ultrarrápidos no solo han perjudicado a las autoescuelas y a su imagen frente a la sociedad, sino que también han sido muy perjudiciales para los alumnos a la hora de las clases prácticas. Para preparar a un alumno había que impartir clases teóricas y prácticas a la vez, ya que su desconocimiento de las normas de circulación y de las señales, y de su interpretación es tan grande que

ante cualquier situación del tráfico no saben absolutamente nada.

El único objetivo de la mayoría de los alumnos cuando se apuntan a una autoescuela es aprobar y no se preocupan de aprender a conducir, que es de lo que realmente se trata; no se dan cuenta de que se maneja una máquina potencialmente muy peligrosa para ellos mismos y para los demás. Y todo lo que aquí expongo lo saben perfectamente tanto los profesores como los examinadores, que lo sufrimos a diario.

**Fernando Ortiz Lara.**  
Profesor de Autoescuela.  
Villahermosa (Ciudad Real).

en el carril que deben tomar cuando no están delimitados para seguir de frente o girar a la derecha. Y es vergonzoso. Son conocimientos que deberíamos seguir sabiendo.

Para prorrogar el carné se deberían pasar otra vez las pruebas –e incluso más duras–, ya que la experiencia tienen que haber servido para algo.

Para prorrogarlo, solo se exige el psicotécnico y es importante que, tras 10 años –que es cuando se prorroga por primera vez el permiso–, el conductor tenga un dominio no solo del



Pauli Alan PUTNAM

vehículo si no de las normas y señales de circulación. mucho mas completo que cuando lo hizo por primera vez.

Los conocimientos se van perdiendo y hay que renovarlos para ser conductores mas seguros.-

Verónica Zamora

## DESMONTAR LAS BOLAS

Entiendo, al igual que muchos otros conductores, que las famosas “bolas” para enganchar un remolque deben desmontarse si, en ese momento, no hay remolque enganchado. Hay modelos fácilmente desmontables y otros que son retráctiles. Seguro que casi todos hemos sufrido en nuestro vehículo las consecuencias de algún “bolazo” propiciado por algún desaprensivo. Entiendo, por tanto, que debe modificarse la normativa vigente que permite que el enganche esté ubicado de manera permanente.

Juan Luis Sastre Miguel

## BICICLETAS Y LUCES

¿Cómo se debe circular con una bicicleta en cualquier vía pública o carretera cuando es de noche, y que tipo de iluminación debe llevar la bicicleta para que sea visible a los demás usuarios de las vías públicas o carreteras?

¿Para saber el sentido de circulación de una calle, es necesario que haya algún tipo de marca vial o de señal de sentido obligatorio al principio de la calle para que esta se considere de un solo sentido, o basta con que al final de la calle esté colocada una señal de dirección prohibida?

Manuel Horcas.

● **Respuesta:** El Reglamento General de Vehículos (art. 22.4) establece que para circular de noche, por túneles o cuando existan condiciones que disminuyan la visibilidad, deberán disponer de los siguientes dispositivos: luz de posición delantera y trasera, catadióptrico trasero y podrán disponer de catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales.

Las señales de circulación tienen por objeto advertir o informar a los usuarios de la vía u ordenar o reglamentar su comportamiento. Por lo que respecta a la señalización del sentido de circulación de una calle, el Anexo I del Reglamento General de Circulación recoge dentro de las señales de obligación la señal R-400 (sentido obligatorio) que contiene una flecha que señala la dirección y sentido que los vehículos tienen que seguir.

La regulación del sentido de las vías urbanas compete a los ayuntamientos titulares de las mismas, a los que corresponde su señalización de ma-



nera que se proporcione a los usuarios información y, en su caso, órdenes claras que no puedan dar lugar a confusión, por lo que dependiendo del trazado de las vías o del acceso a las mismas y sin que pueda generalizarse, se podrá utilizar la señal R-400 u otras, como la R-101 (entrada

prohibida), de las que resulte un mensaje indubitado sobre el sentido de circulación de la vía en la que estén colocadas.

## URGENCIAS Y CINTURÓN

Tengo noticias de integrantes de algunos servicios de urgencias y emergencias que han sufrido daños como consecuencia de accidentes de los vehículos en los que viajaban al no ir haciendo uso del cinturón de seguridad.



¿Me podría confirmar si estos integrantes también deben hacer uso obligatoriamente de los cinturones de seguridad de los vehículos de urgencias y emergencias?

En el caso particular de las cabinas de los vehículos de bomberos ¿están obligados a disponer de cinturones de seguridad para el n° de ocupantes para el que se haya homologado/autorizado la cabina?.

Cristóbal Sánchez.

● **Respuesta:** El Reglamento de Circulación (art. 119.2.c) establece que la exención del uso de los cinturones de seguridad alcanzará, cuando circulen en poblado, a los conductores y pasajeros de los vehículos en servicios de urgencia.

El Reglamento General de Circulación permite a los conductores y ocupantes de estos vehículos, cuando circulen en servicio de urgencia, y solo dentro de poblado, no hacer uso del cinturón de seguridad si así lo deciden libremente, pero en ningún caso les obliga a no usar este dispositivo tan importante para la seguridad vial.

Por lo que respecta a la obligación de que las cabinas de los vehículos de bomberos estén equipadas con cinturones de seguridad en todas sus plazas, ello dependerá fundamentalmente de la fecha de matriculación de cada vehículo. A este respecto, la disposición transitoria primera del Reglamento General de Vehículos, aprobado por RD 2822/1998, de 23 de diciembre, establece que los vehículos matriculados o puestos en circulación con anterioridad a la entrada en vigor del presente reglamento podrán seguir cir-





## El peligro sigue estando



¿Hay que esperar a que suceda una desgracia para que esto se corrija?

En la nueva plaza de Ruiz Picasso, así como en la de Pintor Sorolla, hay colocados unos pivotes a nivel de suelo extremadamente peligrosos para el peatón, ya que están fuera de su ángulo de visión y pueden provocar tropiezos, con el consiguiente riesgo de herirse y/o caer sobre la calzada.

Durante las pasadas semanas varios peatones tropezamos con estos pivotes. Si en verano cuando habitualmente se calzan zapatillas, estos tropiezos resultan cuanto menos dolorosos, en aquellas ocasiones en que puedan generar caídas, pueden resultar mucho más graves, sobre todo si se cae sobre la calzada en el momento en que transita un vehículo.

Ruego corrijan esta situación colocando, en ambas plazas, jardineras del tamaño de los pivotes, de forma que el conjunto quede suficientemente visible como para evitar estos graves riesgos antes de que este tipo de imágenes lleguen a revistas de tirada nacional –como, por ejemplo, “Tráfico y Seguridad Vial” de la DGT–, y mencionen a Moncofa (Castellón) en los “disparates del mes”. Ya hice una reclamación el 8 de agosto de 2006 para la Plaza del Pintor Sorolla, y en su respuesta (14 de agosto de 2006) confirmaban que el Ayuntamiento realizarían las modificaciones que considerasen oportunas.

José Molina Sánchez.

*culando bajo las mismas condiciones técnicas con que fueron admitidos para su matriculación o puesta en circulación. En última instancia se trataría de una cuestión técnica objeto de control por las estaciones ITV, con ocasión de las inspecciones periódicas a las que deban someterse los vehículos.*

### “L” Y ANTIGÜEDAD DEL CARNÉ

Tras varias consultas negativas en Internet, no consigo saber si es infracción el uso de la “L” en el vehículo por parte de un conductor con más de un año de antigüedad en su carnet de conducir. Sé que no es necesario el uso de la “L” para este tipo de conductores, pero no sé si es sancionable el que la utilice. Le agradecería que me pudiese indicar a quién puedo dirigirme para aclarar este asunto.

Juan Carlos Carballo

● **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 173.2) define la señal V-13 “Conductor novel”. Indica que el vehículo está conducido por una persona cuyo permiso de conducir tiene menos de un año de antigüedad”. En caso de no cumplirse

*este último requisito, sería sancionable conforme a lo dispuesto (art. 18) por instalar dispositivos de señales sin autorización de la Jefatura provincial correspondiente, siendo el hecho denunciado constitutivo de infracción grave conforme el contenido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (art. 65.4 o), sancionable con multa de 200 euros, conforme al artículo 67.1 de la mencionada Ley.*

### LUZ DE DÍA

No he encontrado o no sé buscar, si verdaderamente para 1 de enero de 2013 todos los vehículos estarán obligados a encender la luz de cruce du-

Paul Alan PUTNAM



rante el día, siempre y cuando no contemos con luces de día de serie. Y, sobre todo, ¿podemos optar por instalárselas previamente?

Jerónimo Maderal Jiménez

● **Respuesta:** La Directiva 2008/89/CE, de la Comisión, de 24 de septiembre de 2008, prevé, con el fin de reforzar la seguridad vial mejorando la visibilidad de los vehículos a motor, introducir la obligación, dirigida a los fabricantes de vehículos, de equipar a todos estos con luces de circulación diurnas.

Por lo que respecta a los turismos, esta obligación es efectiva para todos aquellos que se homologuen a partir del 7 de febrero de 2011, pero no afecta a los vehículos homologados con anterioridad, cuyos titulares no tienen obligación de instalar en sus vehículos estos dispositivos de luz diurna. Ello no obstante, si los titulares de los vehículos no homologados con luces de circulación diurna desean voluntariamente instalarla, pueden hacerlo legalizando dicha instalación como una reforma.

Los conductores de los vehículos que en la actualidad no están equipados con luces de circulación diurnas, tampoco tienen obligación legal de hacer uso del alumbrado de cruce durante el día, sin perjuicio de que esta práctica se estima beneficiosa para la seguridad vial.

### AVISAR DE UNA LIMITACIÓN

Conozco una situación en la que una persona de cierta edad, al haber renovado su carné de conducir, y debido a una incapacidad auditiva, se le prohíbe circular a más de 100 km/h. Esta especificación aparece en su permiso de circulación, pero no es visible para el resto de conductores. La cuestión es sencilla, ¿Por qué un novel debe identificarse con la letra “L” y una persona a la que no se le permite circular a más de cierta velocidad (y posee una minusvalía) no debe llevar una identificación que advierta a los demás usuarios de la vía?

José Luis Benavides González.

Rentería (Guipúzcoa)

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

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

# Conducir entre temblores

El Parkinson es una enfermedad neurodegenerativa cuyos síntomas –temblores, rigidez, alteraciones cognitivas...–, y a veces la medicación usada, deterioran la capacidad de conducir. La decisión de dejar el volante debe tomarse en cada caso concreto, en base a los síntomas y la opinión médica.

**Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE**  
Dirección General de Tráfico

**F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ**  
Universidad de Valladolid

**E**l parkinson es un trastorno neurodegenerativo frecuente, crónico y progresivo. Suele comenzar a partir de la sexta década de vida, como consecuencia de la destrucción de determinadas neuronas del cerebro. Se manifiesta con síntomas como temblor y rigidez en manos, brazos, tronco y piernas; lentitud de movimientos; alteraciones en el equilibrio y coordinación, y en la función cognitiva/demenia, en la expresión de las emociones (apatía), visuales... No existe cura o tratamiento definitivo para esta enfermedad, aunque se dispone de medicamentos que permiten un tratamiento sintomático satisfactorio en muchos casos.

Diversos estudios demuestran que los conductores con parkinson presentan peor capacidad de conducción que los sanos, incluso en las fases iniciales de su enfermedad, debido a los déficits motores, de coordinación, etc., que padecen.

Todos los medicamentos para tratar el parkinson incluyen el pictograma de alerta, ya que aunque permiten controlar la sintomatología y mejorar la capacidad del paciente para conducir, sus efectos sobre el sistema nervioso central pueden interferir con la capacidad para hacerlo con seguridad. Un efecto adverso potencialmente grave, son los ataques o episodios repentinos de sueño que ocurren con algunos medicamentos, en especial con los dopaminérgicos.

**LA MERA PRESENCIA DE LA ENFERMEDAD NO HACE QUE LA PERSONA, POR PADECER PARKINSON, U OTRA PATOLOGÍA, NO SEA APTA PARA CONDUCIR**



A finales de 2011, Neurology publicó un estudio que comparó un grupo de conductores con parkinson y otro de conductores sanos, con hábitos de conducción y edades similares. Los siguieron entre 3 y 7 años. Los pacientes con parkinson dejaron de conducir con más frecuencia que los sanos (40,6% frente a 16,9%) y los factores que influyeron fueron: una mayor edad, baja valoración individual de la calidad de conducción, sugerencias de terceros respecto a la conveniencia de dejarla, y bajo número de kilómetros conducidos.

La decisión de dejar la conducción es compleja, ya que esta es importante para muchas personas –por diferentes motivos– y permite mayor autonomía.

Dada la progresividad del parkinson, es importante saber cuándo hay que dejar de conducir. Muchas personas, para minimizar el riesgo, reducen progresivamente el número de kilómetros y de días que conducen.

Los familiares y amigos ejercen en ocasiones influencia positiva sobre el paciente de parkinson para que tome la decisión correcta y abandone la conducción al observar que se deteriora su capacidad de conducir y pierde seguridad. Algunos estudios señalan que 8 de cada 10 pacientes con parkinson tienen permiso en vigor y al menos la mitad de ellos conduce.

El segundo estudio de Neurology plantea: ¿Cómo establecer cuándo el paciente debe dejar de conducir? La mera presencia de parkinson no hace que la persona no sea apta para conducir. El objetivo final es saber si un paciente concreto está en condiciones de conducir con seguridad. Aunque se conoce mejor el parkinson, no existen criterios estrictos e inequívocos en relación a la conducción: la decisión debe ser individual, teniendo en cuenta la situación clínica del paciente (motora, cognitiva, visual...), su respuesta a la medicación y los efectos adversos.

Pero además el artículo señala dos cuestiones adicionales relevantes:

1) El paciente debe decir toda la verdad al médico. No reconocer los pequeños déficits puede llevar a una falsa valoración por parte del médico. Y en la carretera estamos todos.

2) Los médicos/neurólogos con frecuencia sobreestiman la capacidad de los pacientes con parkinson para conducir.

En España, la evaluación de la aptitud para conducir se realiza por los facultativos de los Centros de Reconocimiento de Conductores. El informe del neurólogo que controla al enfermo es imprescindible para ayudarles en la toma de decisión. ♦





**Teléfonos y direcciones**

**INFORMACIÓN TRÁFICO**

**011**

Internet: <http://www.dgt.es>

**INFORMACIÓN ADMINISTRATIVA**

**060**

**Jefaturas de Tráfico**

[www.dgt.es/portal/es/oficina\\_virtual/dir\\_telefonos/jefaturas](http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/dir_telefonos/jefaturas)

**Información de Carreteras**

[www.dgt.es/portal/es/informacion\\_carreteras/](http://www.dgt.es/portal/es/informacion_carreteras/)

**Páginas Teletexto:** TVE (600), Tele 5 (470), A3 (410), Cuatro (470), La Sexta (490)

**Estaciones ITV**

[www.dgt.es/portal/es/oficina\\_virtual/vehiculos/itv](http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/vehiculos/itv)

**Centros de Reconocimiento de Conductores**

[http://www.dgt.es/portal/es/oficina\\_virtual/dir\\_telefonos](http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/dir_telefonos)

**Centro de Recogida de Vehículos fuera de uso**

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



**Permiso por puntos**

Información y saldo [http://www.dgt.es/portal/es/oficina\\_virtual/permiso\\_por\\_puntos](http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/permiso_por_puntos)



**Pago de multas por Internet**

[https://www.sede.dgt.gob.es/sede/faces/paginas/multas/pago\\_multas/pago\\_multas.xhtml](https://www.sede.dgt.gob.es/sede/faces/paginas/multas/pago_multas/pago_multas.xhtml)



**Tasas**

**TRÁMITES**

Matriculación vehículos, excep. ciclomotores ( <i>Permiso Circulación</i> )	93,80
Matriculación y transferencias ciclomotor ( <i>Licencia Circulación</i> )	26,10
Permisos temporales y autorizaciones especiales	19,40
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación ( <i>Transferencia</i> )	52,20
Examen conducción ( <i>Permisos</i> )	88,50
Examen conducción ( <i>Licencias</i> )	41,70
Obtención de permisos por pérdida de puntos	27,10
Licencias especiales ( <i>canjes militares, extranjeros...</i> )	27,10
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos ( <i>Certificación, cotejo y desglose de documentos</i> )	8,10
Prórroga permisos y licencias conducción	22,90
Revisiones hasta 1 año ( <i>80% descuento</i> )	4,60
Revisiones hasta 2 años ( <i>60% descuento</i> )	9,20
Revisiones hasta 3 años ( <i>40% descuento</i> )	13,80
Revisiones hasta 4 años ( <i>20% descuento</i> )	18,40
Duplicado permisos y licencias conducción y circulación	19,60
Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico	3,70
Otras autorizaciones otorgadas por el organismo ( <i>Permiso internacional</i> )	9,90

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).

**MATRICULACIONES**

(Nov. y dic. 2012)

	Turismos	101.201
	Motocicletas	10.469
	Furgonetas y camiones	14.841

Última matrícula (22/01/13)



**Cómo renovar su permiso de conducir**

La renovación del permiso de conducir puede solicitarse durante los tres meses anteriores a la fecha del fin de vigencia, en las Jefaturas de Tráfico y en los Centros de Reconocimiento de Conductores.

Adelantar la solicitud no supone en ningún caso la pérdida de días de validez, ya que la prórroga empieza a contar desde la fecha en que la autorización pierde vigencia.

Los titulares de permisos caducados podrán renovarlo sin tener que realizar exámenes teóricos ni prácticos.

**Documentación necesaria:**

- Solicitud en impreso oficial y pago de la tasa.
- Informe de aptitud psicofísica expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores autorizado.
- DNI, Pasaporte o Tarjeta de Residencia en vigor.
- Dos fotografías de 32 x 26 mm. en color.
- Talón-foto, al que se hallará adherida una fotografía.

[www.dgt.es/portal/es/oficina\\_virtual/conductores/renovaciones/](http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/conductores/renovaciones/)



# SIÉNTETE DIFERENTE POR MENOS DE LO QUE PIENSAS

Las drogas y el alcohol añaden estas prestaciones a cualquier vehículo.  
Porque afectan a su parte más importante: tu cerebro.  
No conduzcas bajo sus efectos.

Nadie quiere un coche así.

COMPORTAMIENTO IMPULSIVO\*

ILUSIONES ÓPTICAS\*

PERCEPCIÓN ALTERADA\*

AGRESIVIDAD\*

REACCIONES LENTAS\*

EUFORIA\*

SUEÑO REPENTINO\*

EXCITACIÓN\*

DISTRACCIÓN\*



(\*) Equipamiento de serie



MINISTERIO  
DEL INTERIOR



A tu lado vamos todos.