



# 20

ALCOHOL, VELOCIDAD, CANSANCIO,  
MÓVILES, VEHÍCULO REVISADO...

## claves para viajar seguro



- AL TRABAJO EN BICI
- CÓMO CIRCULAR POR "CARRILES ESPECIALES"



Así nos  
distraemos  
al volante

Maria de Villota:  
"Necesito el cinturón, por  
seguridad y para sentir el coche"

Crash-test sillitas:  
aprobadas por  
los pelos

## SUMARIO

- 3** Editorial: Vacaciones para no distraerse
- 4** La Locura
- 5** El Maletero
- 8** La FOTO
- 9** Mi Carril: Las conductas que no tienen gracia

### REPORTAJES

- 10** En Portada: 20 claves para circular más seguro
- 17** Cómo ir al trabajo en bicicleta
- 20** Cómo circular por los carriles especiales
- 22** Análisis de las sillitas infantiles
- 26** Llega la nueva Tarjeta ITV electrónica
- 27** Jóvenes: Drogas y conducción, un cóctel letal
- 30** Con qué nos distraemos al volante
- 32** Fiestas: el peligro es la carretera
- 36** Las otras facetas de la Guardia Civil de Tráfico
- 40** Hasta dónde rigen las señales
- 42** Los noveles valoran peor el riesgo
- 46** Las mejores fotos del caminante digital
- 47** Ya se detecta a quienes circulan sin la ITV

- 50** SV Internacional
- 51** Test
- 53** Tráfico del Motor: Los mejores maleteros
- 56** Banco de Pruebas: TOYOTA RAV4 120D 4x2 ADVANCE, BMW R 1200 GS, KIA CARENS 1.7 CRDi 115 Drive y HONDA SCOOBY 125 ABS
- 58** Noticias del Motor
- 60** La Entrevista: María de Villota
- 66** Salud Vial: Conducir con calor
- 67** Vía de Servicio

Iconos informativos  Textos  Vídeos  Audios 



## 10 Veinte consejos para viajar más seguro

Olvidarse del móvil en cuanto se sube al coche, acordarse de revisar los neumáticos y la amortiguación, preparar el recorrido y los puntos conflictivos mediante webs o apps para evitar perdernos o dudar... Estas simples acciones le permitirán tener unos desplazamientos más seguros.

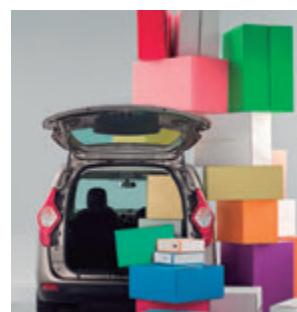


## 20 Cómo circular por los carriles especiales

En los fines de semana y los grandes desplazamientos veraniegos, para dar fluidez al mayor tráfico, 'se colocan' en las carreteras carriles especiales habilitados en sentido contrario al habitual. Le explicamos cómo debe circular, qué puntos hay que vigilar, qué normas especiales debe cumplir...

## 51 Los mejores maleteros del mercado

Cada vez se viaja con más equipaje, por lo que los maleteros de los vehículos han adquirido una importancia decisiva. Le contamos las claves para elegir el que mejor se adapte a sus necesidades y todas las posibilidades del mercado



## María de Villota: "El casco me salvó"

Hace un año, María de Villota sufrió un terrible accidente, en el que perdió un ojo, al chocar el Marussia que probaba en Inglaterra. Relata convencida que el casco le salvó la vida y cree que la prevención de accidentes es algo en lo que más gente debería volcarse.

## 60



## ESPECIAL VERANO ¡Refresque su conducción!

Además del habitual mapa con todas las incidencias, obras y posibles puntos conflictivos, le contamos cuáles serán las peores horas y días para viajar y le damos los mejores consejos para preparar el viaje de vacaciones y refrescar sus conocimientos sobre conducción segura



Foto portada: Samsonite.  
Montaje: Dílirios

AÑO XXIX  
Número 221/2013

**Director:**  
JESÚS SORIA ([jsoria@dgt.es](mailto:jsoria@dgt.es))

**Redactores-jefe:**  
Juan M. Menéndez –edición– ([jmmenendez@dgt.es](mailto:jmmenendez@dgt.es))  
y José Ignacio Rodríguez –información– ([jrodriguez@dgt.es](mailto:jrodriguez@dgt.es))

**Confección:** José Bélamo.

**Redactores:**  
Mercedes López ([mlopez@dgt.es](mailto:mlopez@dgt.es))  
Marian García ([agruiiz@dgt.es](mailto:agruiiz@dgt.es))  
Carlos Nicolás ([cnicolas@dgt.es](mailto:cnicolas@dgt.es)) y  
Anabel Gutiérrez ([aigutierrez@dgt.es](mailto:aigutierrez@dgt.es))

**Fotografía:**

Paul Alan Putnam, Lucía Rivas y Alberto Espada  
(colaboradores).

**Secretaría de Redacción:**

Francisca Robles ([frobles@dgt.es](mailto:frobles@dgt.es))

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

**Infografía:** Dílirios y Óscar Treviño.

**Redacción:** c/ Josefa Valcárcel, 44. 28027 Madrid.  
Tfn. 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.

#### SUSCRIPCIONES

Avda. Manoteras, 26-3º, 28050 Madrid.  
Tel.: 91 339 62 75. Fax: 91 339 63 69.  
Correo e: [suscriptorestrafico@grupotpi.es](mailto:suscriptorestrafico@grupotpi.es)

**N.I.P.O.:** 128-13-001-6. **ISSN:** 1886-3558.

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

**Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:**  
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

El próximo número de "Tráfico y Seguridad Vial"  
comenzará a distribuirse en la primera quinena de octubre

Edita:



## EDITORIAL

# Vacaciones para no distraerse

R onto se inicia el éxodo de muchos españoles buscando un lugar de descanso en la playa, el pueblo o la montaña, y ya sabemos que el coche es nuestro medio preferido para movernos. Es decir, máxima movilidad, pero no exenta de riesgos. Movilidad con desplazamientos a veces muy largos, para muchos los más largos del año, incluso por carreteras desconocidas, coches cargados, condiciones no idóneas por el calor...

Está claro que los conductores, y su comportamiento cívico al volante, están aportando un plus fundamental en la reducción de accidentalidad veraniega en los últimos años: estamos en cifras de hace más de 60 años. Es evidente que en el factor humano está una gran parte de la victoria frente a las tragedias de las carreteras.

Ser conscientes de la importancia de que ciertas buenas prácticas pueden contribuir de forma definitiva a un viaje seguro, es vital. Por ejemplo, que el uso del móvil continúa siendo la distracción más cometida entre los conductores españoles, según la última campaña de vigilancia y control que hemos llevado a cabo: de las 4.312 denuncias, el 75,7% fueron por hablar por el móvil mientras conducían. Pero también saber que nos distraemos con los cascos y auriculares conectados, manipulando los navegadores, las pantallas de acceso a Internet, los DVDs... Y que es importante una buena elección, siempre que se pueda, de las carreteras más seguras, como autopistas y autovías y, naturalmente, viajar con un coche en perfecto estado para evitar sustos.

Como resumen, en este número hemos realizado el ejercicio de recopilar 20 claves que nos pueden permitir que estos grandes desplazamientos veraniegos puedan ser realizados con muchas más garantías. Olvidarse, por supuesto, del móvil o incluso las tabletas mientras vamos al volante, respetar escrupulosamente la distancia de seguridad y la velocidad indicada en cada tramo, cuidar el descanso y la fatiga, vigilar los neumáticos, mantener alejados ciertos medicamentos, drogas y alcohol, permanecer muy atentos a ciclistas y peatones en determinadas zonas y seguir los pasos de seguridad en los adelantamientos son algunas de "llaves" que nos abrirán un viaje más placentero y, sobre todo, seguro.

Felices vacaciones para todos.  
¡Nos vemos a la vuelta!

**TRÁFICO y  
Seguridad  
Vial**

### 1 VÍA DE SERVICIO.

Un turismo circula por la vía de servicio próximo a la incorporación a una autopista. Y se acerca a la incorporación de otro ramal de que también lleva tráfico de vehículos hacia esa vía principal. La intersección entre ambas vías está regulada mediante una señal de Stop, que se ve claramente marcada en el suelo de la vía, y con una señal vertical.



### 2 DOS AL ENCUENTRO.

El turismo sigue acercándose a la intersección y, en ese momento, vemos cómo un furgón se acerca por la otra vía. Como todo conductor debe saber, la señal de Stop obliga a detenerse ante la marca de detención, observar y en caso de permitirlo la situación del tráfico, volver a arrancar e incorporarse a la vía correspondiente.



### 3 SALTARSE EL STOP Y RIESGO DE CHOQUE.

La secuencia nos muestra que el turismo no respeta la señal de Stop y pasa la misma sin detenerse provocando un peligro real de colisión con el otro vehículo, que, de no ralentizar la marcha y 'ceder' su prioridad de paso en la intersección, podría haberse visto envuelto en un choque al no esperar 'semejante' maniobra por parte del turismo.



● 200 euros y pérdida de 4 puntos



Y también en YouTube

También pueden ver las locuras de la revista en nuestro canal  
<http://www.youtube.com/user/RevistaTraficoDGT>

### En Facebook han comentado

A través del perfil [tusbuenas-practicadetrafico](#) en Facebook, en el que periódicamente se cuelgan las Locuras publicada por "Tráfico y Seguridad Vial", se nos pueden hacer llegar comentarios sobre las mismas.



**José Antonio F. T.** El "lumbrera" se luce. Estacionar en la calzada y sin señalizar (triángulo), se apea del vehículo sin chaleco reflectante, modifica y sustituye la señalización de balizamiento. Es que no es para denunciarlo, sino para meterle el permiso de conducir directamente a la trituradora.

**Isaías S.J.** Si le hace falta, que se lo lleve que bastante paga en impuestos, perogilipollas no te dejes grabar.

**C.V. M.** Perdona, pero si le hace falta, que se lo compre que impuestos pagamos todos.

**Rojas C. M.** Yo también pago mis impuestos y quiero buenas señalizaciones. Por esta regla de tres, ¿le quito las bombillas a las farolas para llevármelas a mi casa?

**Maikel V.** Ja ja. Anda que no le van a salir caros los conos... Para eso te llevas un radar, que vale más.

**Manel H. A.** Sí, pues ya verás la multa. Le van a salir los conos un poco caros, ja ja.

**Domingo Abelardo P. M.** Amo demasiado a España, pero en ocasiones la vergüenza es infinita.

**Ana D.** !Qué vergüenza, por favor!

**Alexandra L.** Jolín. Hay gente pa todo :)))

**Daniel M. S.** Vaya rata el colega.

**Lucía M-PS.** Bueno, dice el dicho DE TODO TIENE QUE HABER EN LA VIÑA DEL SEÑOR ja ja qué crack.

**Samu M.** La infracción de tráfico es lo de menos. Menudo alicate.

# La DGT ya tiene su aplicación

La nueva aplicación de la DGT para teléfonos inteligentes ha sido presentada por el ministro del Interior, Jorge Fernández, y ya está operativa. Contiene utilidades para consultar el estado del tráfico en tiempo real (retenciones, obras, meteorología...), imágenes en directo de las cámaras de tráfico de la propia DGT y la situación de los radares. El programa también permite trazar rutas, alerta de las incidencias y tiene un acceso directo al número de emergencias 112. La aplicación está disponible para teléfonos Iphone y Android y puede descargarse gratuitamente desde el mismo terminal.



## Montar en bici carga las pilas

La bici es también una nueva fuente de energía. Dos empresarios americanos han ideado un pequeño generador basado en la dinamo que, instalado en el eje trasero de la bici, transforma el pedaleo del ciclista en energía para cargar cualquier aparato electrónico a través de un puerto USB. El dispositivo, de nombre 'Atom', pesa 300 gramos y cuesta 99 dólares. Mas información en [sivacycle.com](http://sivacycle.com)



## Seguros: aumenta el fraude

El número de reclamaciones fraudulentas a las compañías de seguros ha aumentado una media del 10% en los últimos tres años y suponen unas pérdidas de entre 8.000 y 12.000 millones de euros anuales, según una encuesta de Accenture entre directivos de cuarenta aseguradoras europeas. Para mejorar la gestión de los siniestros, las aseguradoras europeas tienen previsto invertir 16 millones de euros.

## Simulacro de accidente para ayudar a las víctimas

La Escuela Nacional de Protección Civil (ENPC) y la Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes (DIA) han simulado un acci-



dente de tráfico en el que mostraron el procedimiento PAS (Proteger, Avisar y Socorrer) de actuación a seguir en un siniestro. El ejercicio práctico se enmarca en la tercera edición del "Curso integral para la prevención de accidentes de tráfico y la atención multidisciplinar a las víctimas, familiares y entorno". Cualquier conductor está obligado a ayudar en caso de accidente. Si llega el primero, actúe con rapidez, siempre de forma que evite peligros mayores: no se ponga en riesgo y pida ayuda sanitaria inmediatamente.

## Condenada por cruzar mal con un bebé

El exceso de alcohol de un motorista y la imprudencia de una tía-abuela que empujaba el carrito con un bebé se aliaron fatalmente en una travesía en Almoradí. La niña, de 15 meses, murió en el atropello. Ahora, un juez ha condenado a ambos por delitos de homicidio imprudente y contra la seguridad del tráfico: dos años y medio de prisión al motorista –que dio una alcoholemia de 0,44 mg/l– y dos años a la mujer, además de a una indemnización conjunta a los padres de la pequeña de 100.000 euros.

## Barcelona: la jefatura ya tiene cita previa

Desde principios de julio, Barcelona es la segunda jefatura de Tráfico en adoptar el sistema de cita previa para realizar trámites. El servicio, cuyo objetivo es ofrecer una atención más personalizada y de mayor calidad al ciudadano, se inició a principios de mayo en la jefatura local de Sabadell donde, en solo dos meses, los tiempos de espera se han reducido de 25 a 10 minutos. Está previsto que el sistema se vaya instaurando progresivamente en el resto de las jefaturas hasta finales de año. La cita puede solicitarse en [www.dgt.es](http://www.dgt.es).

# ¿Vende su coche? ¡Cuidado!

¿Se ha encontrado en el parabrisas de su viejo coche un papel preguntándole si quiere venderlo? Es el nuevo sistema que compraventas no autorizados utilizan para burlar las ordenanzas municipales que prohíben anunciar la venta de coches en la calle. ¿Cuál es el problema? El intermediario le pagará pero le hará firmar en blanco los papeles de venta; es decir, no existe contrato de compraventa y usted seguirá figurando como titular y



Paul Alan PUTNAM

estará obligado a pagar el impuesto municipal. Y si usted compra u vehículo a uno de estos intermediarios, sepa que no tendrá ninguna garantía ni podrá hacer ningún tipo de reclamación.



Paul Alan PUTNAM

## Campaña de distracciones 3.200 denuncias por usar el móvil

Conducir y hablar por teléfono es la infracción más frecuente. En la última campaña de control de la DGT, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil controlaron a más de 357.000 vehículos y emitieron más de 4.300 denuncias, el 75% a conductores que utilizaban manualmente el teléfono móvil. Además, 241 conductores fueron sancionados por utilizar auriculares conectados a reproductores de sonido y 768 por otras infracciones que provocan distracción durante la conducción (fumar, animales sueltos en el habitáculo, oficina móvil...), tal y como muestran los videos grabados por la patrulla de helicópteros de la DGT.



## Tecnologías peligrosas

El uso de la tecnología 'manos libres' dentro del coche "aumenta el volumen de trabajo mental" y puede producir "ceguera por falta de atención" que impida al conductor ver el peligro, según afirma la Asociación de Automovilistas de EE.UU (AAA). Según la AAA, la actividad que más distrae es escuchar y responder a dispositivos electrónicos con mensajes de voz. Hablar por teléfono móvil -con manos libres o no- se califica con un grado intermedio de peligrosidad.



## Ebrio ¡y con doce en el coche!

La policía local de Guadalajara detuvo en mayo a un conductor ebrio que transportaba a doce personas en un turismo -ocho de ellos niños- y sin que ninguno usara sistema de retención alguno. Fue acusado de un delito contra la seguridad del tráfico, tras dar positivo (0,72 mg/l) en la prueba de alcoholémia. En otro caso similar, la Guardia Civil denunció en Almadén (Ciudad Real) al conductor de un autobús escolar (llevaba a 45 niños) por cuadriplicar la tasa de alcoholémia máxima permitida.



## Controles de alcoholémia

La DGT ha iniciado estos días una nueva campaña especial de vigilancia y control del consumo de alcohol al volante que se prolongará durante siete días, entre el 9 y el 15 de julio. El alcohol desencadena casi un tercio de los accidentes mortales y su consumo, aun dentro de los límites legales permitidos, aumenta las posibilidades de sufrir un accidente. Recuerde: para conducir, la única tasa segura es 0,0.

## Tesis sobre seguridad vial

La Escuela Politécnica Superior de la Universidad de Málaga ha presentado la tesis doctoral "Conducción Eficiente, Sostenibilidad y Seguridad Vial", defendida por Miguel Aldana Muñoz, que expone en su trabajo propuestas en favor de la Seguridad Vial, del Medio Ambiente y de la reducción de la siniestralidad.

# ¡¡Cazado!!



## ¡A 202 km/h!

El conductor de la foto, captado a más de 200 km/h por un radar en la AP-7 en Alicante, es uno de las decenas de delitos por exceso de velocidad 'perpetrados' en carretera en el último mes y medio y que pueden suponer hasta 6 meses de prisión y 4 años sin permiso de conducir. Un ejemplo: una reciente resolución judicial sanciona a un conductor con multa de 2.160 € y 15 meses sin carné por conducir a 216 km/h en la A-231 (Burgos-León).

## 60.000 bajas por accidentes de tráfico

Cerca de 60.000 bajas laborales, un 10% del total, se producen por accidente de tráfico y uno de cada tres fallecimientos por accidente laboral sucedieron por accidentes de tráfico, según el 'Barómetro de movilidad laboral' elaborado por el RACE tras encuestar a más de 5.000 trabajadores sobre sus pautas de movilidad laboral. El estudio señala que el 55% de los trabajadores van y regresan del trabajo en coche privado.



## Formación para jóvenes

Ford va a poner en marcha un programa de formación para jóvenes entre 17 y 24 años en cinco países europeos, con una inversión de 1,5 millones de euros durante tres años. En España, en colaboración con el RACE, se impartirán cursos de formación, concienciación y desarrollo de habilidades a 300 jóvenes cada año, como complemento a la enseñanza que reciben en la autoescuela.

# Conductor, mire por sus ojos

La vista es un sentido básico en la conducción. Según el Colegio de Ópticos de Andalucía, más de la mitad de los accidentes de tráfico podrían evitarse con una revisión visual previa. Aseguran que las distracciones y las fatigas provocadas por una mala visión son las causantes de casi el sesenta por ciento de los siniestros viales. Y no solo eso: el hábito de fumar también puede tener graves consecuencias para la visión ya que multiplica por cinco el riesgo de sufrir una degeneración de la



retina, una enfermedad que lesiona progresivamente la visión de detalle, es decir, la que permite realizar tareas de precisión, como conducir.



## La Educación Vial, en corto

RACE y Goodyear han entregado los galardones a los tres finalistas de la primera edición de los Premios Nacionales de Cortometrajes de Educación Vial, cuyo objetivo es fomentar la concienciación sobre la seguridad infantil en el tráfico. El video ganador ha sido "Rap, rap, rap, seguridad vial"; el segundo para "¡Ten Cuidadito!", del colegio San José de Plasencia (Cáceres) y el tercero para "La triste realidad de un sueño", del colegio Tierra de Pinares de Mojados (Valladolid).



## La carretera te pide 'sin alcohol'

La XIII edición de la campaña 'La Carretera te pide Sin' de Cerveceros de España, que cuenta con el apoyo de la DGT, arrancó a finales de mayo. Durante dos meses, un autobús itinerante recorrerá varias capitales españolas para concienciar a la población sobre la incompatibilidad del alcohol en la conducción.

## Premios de Seguridad Vial Línea Directa

La aseguradora Línea Directa ha entregado los Premios Periodísticos de Seguridad, que en esta décima edición fueron para los trabajos de Patricia Rodríguez Blanco ('El País') en la categoría de prensa, -en la que 'Tráfico y Seguridad Vial' resultó finalista-; Ángela Alcover (TVE), en la categoría de televisión; y Rafael Cerro (Onda Madrid) en la de radio. La Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL) y la Asociación Española de la Carretera (AEC) también fueron reconocidas con los premios Solidario y Honorífico, respectivamente.

## Para una mejor movilidad urbana

FESVIAL y la Fundación ONCE han presentado una guía para mejorar la seguridad vial y la movilidad en las ciudades. La guía expone varios principios basados en el derecho a movernos, la necesidad de priorizar la atención a los más vulnerables y la coexistencia de peatones y vehículos.



## 2.000 kilómetros y 20 años de vías verdes

Hace veinte años nació el programa español de Vías Verdes. El entonces Ministerio de Obras Públicas (MOPTMA), Renfe y FEVE encargaron a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles realizar un inventario de líneas ferroviarias en desuso. De ahí, y en base de las experiencias británicas y norteamericana sobre "greenways", nacieron las Vías Verdes. Desde entonces, se han invertido más de 140 millones de

euros para conseguir más de cien itinerarios con más de 2.000 kilómetros transitables por todo el territorio español, por zonas de indudable interés paisajístico y libres de la circulación de vehículos a motor.

Las Vías Verdes son itinerarios accesibles para todos, que facilitan la movilidad sostenible y el ocio saludable, que se pueden utilizar caminando, en bicicleta, sillas de ruedas y cochecitos de bebé...

# Las conductas que no tienen gracia

**L**o escribió Manuel Alcantara: "La carretera es el único pecado nuevo que hemos inventado durante este siglo". Quizá sea exagerado, pero lo cierto es que el automóvil es poliédrico. Me explico: nos facilita una maravillosa movilidad, asequible casi para todos, riqueza, investigación, trabajo, I+D... pero también es desazón, desasosiego y hasta un quebradero de cabeza para quienes luchan en todo el mundo contra la siniestralidad. Un auténtico caramelo envenenado de los países desarrollados cuyos males inherentes hay que cauterizar, por mucho que se estén taponando, como evidencian las rebajas sustanciales en los últimos años en la accidentalidad, por ejemplo, en nuestro país. Por eso, en estas semanas en las que se han dado a conocer algunos estudios, cifras, investigaciones en las que se reflejan cifras que radiografían nuestra realidad sobre el asfalto, cabe plantearse algunos cambios. Hemos dejado de hacer ciertos chistes machistas sobre las mujeres, abrumados por la ola de maltratos, pero quizás en otros terrenos falta dar un paso adelante. Por ejemplo, en la carretera. Dejar de tomarnos a broma otras cosas que también tiene detrás mucho dolor y mucha tragedia humana. Podríamos citar a quienes se "olvidan" del volante (54%) para manipular elementos



**Jesús SORIA**

Director



**Debemos dejarnos de bromas con los que conducen y twitean, los que se saltan a la torera las ITV, los talleres que cambian los neumáticos por horas, los que conducen bebidos, drogados...**

del vehículo como el GPS. O a los conductores (46%) que reconocen hablar por teléfono o twitear mientras conducen, cuando el año pasado la salida de la vía, muy relacionada con las distracciones, fue la causa de 541 accidentes mortales... O aquellos que se saltan a la torera la inspección de la ITV: el último año, el 16% tenían problemas de freno, el 5% en la dirección, el 21% en las ruedas... Es decir, coches peligrosos. O los talleres que te cambian por horas los neumáticos para que el conductor pase la prueba del algodón y luego calce gomas tan inservibles como suicidas. O los que todavía no se ponen el cinturón; o

ante los resultados de los últimos crash-test de sillitas infantiles, que suspende a la mitad; o los padres que irresponsablemente llevan a sus hijos sin sujetación; o a quienes siguen despreciando los riesgos del alcohol al volante, pese a estar presente en un tercio de los accidentes mortales; o las drogas, que aumenta entre 2 y 7 veces el riesgo de sufrir un accidente. Está claro que ciertas conductas al volante no tienen ninguna gracia. Por el riesgo para los descuidados/infractores y por el peligro para los demás usuarios de las vías.

Menos mal que son pocos, una minoría, los "graciosos" y los que se ríen de estas cosas... Como dijo Jean Paul Sartre, "*nadie debe cometer la misma tontería dos veces, la elección es suficientemente amplia*". El problema es que algunos repiten...♦

## Comprar con cabeza

No me canso de escribir y comentar que para quien tenga la suerte de poder comprarse un coche, pocas veces va a encontrar una situación tan favorable como esta. Pero en estos tiempos de gran movimiento de modelos y cambios, siempre interesa saber, por ejemplo, si el coche que se va a comprar tiene marcada una fecha de caducidad —que abaratará el precio en su recta final—, si se le va a realizar un 'lifting' próximamente, si incluso va a desaparecer en pocos años, con lo que su valor de venta cuando quiera cambiarlo será bastante menor... Naturalmente, la financiación, que puede variar mucho dependiendo dónde lo haga...

## Drogas al volante

Me ha gustado la última campaña de FAD, Fundación de Ayuda contra la Drogadicción, en la que tres DJ's de los más populares de nuestro país se han implicado para concienciar a los jóvenes del peligro de esa mezcla también trágica de drogas y volante: el 25% de los conductores jóvenes da positivo en cannabis y un 8% en cocaína. Esa música creada especialmente por ellos y que quizás nunca algunos no podrán bailar llega mucho y nos tiene que hacer recapacitar. Eso sí, ojo que estamos ante un problemas que no es sólo de los jóvenes. Las drogas están cada vez más presentes en quienes no son jóvenes...

## Bicicletas para siempre

Cada día es más habitual encontrarte en las calles de cualquier ciudad ciclistas que van camino del trabajo o vuelven del mismo, o de ver a unos amigos, o de hacer gestiones en el banco. Ya se vive en otros países y la convivencia con los coches está totalmente normalizada. Aquí falta mucho por hacer, mucho que facilitar al ciclista, aunque ya hay bastante avanzado para "calmar" el tráfico y que se vea más protegido... Nosotros explicamos aquí pautas seguras para ir al trabajo, pero no olvidemos que el ciclista también tiene deberes y debe tomar precauciones, que no son precisamente —como hacen algunos— los que se meten por cualquier resquicio entre los coches. Lo que no deja de ser alimentar los riesgos...



ALCOHOL,  
VELOCIDAD,  
DROGAS,  
ADELANTA-  
MIENTOS,  
ANTICIPACIÓN,  
DISTANCIA DE  
SEGURIDAD...



20

# “llaves” para

En estos meses veraniegos se producen mayor número de desplazamientos en coche que nunca y en la mayoría de los casos, los más largos de todo el año. Buena parte de la accidentalidad anual se concentra también en estos meses y por eso hemos recopilado 20 actuaciones –muchas de ellas, como alcohol, velocidad, distracciones, entre las de mayor incidencia en la siniestralidad– sobre las que el conductor evitaría accidentes.

**Redacción. Ilustración: Dlirios**



# un viaje seguro

Hay muchos comportamientos que permiten circular por las carreteras con un nivel de seguridad mucho más alto. Tengamos en cuenta que, según la directora general de tráfico, María Seguí, la mayoría de los siniestros viales, alrededor del 70%, ocurren por fallos humanos y muchos son evitables, predecibles.

Por ejemplo, las distracciones –como usar el móvil– causan el 40% de

los accidentes con víctimas y están relacionadas con cerca de 900 muertes anuales por accidentes de tráfico. Usar el móvil, una de las causas de distracción más frecuente y peligrosa, multiplica por cuatro la posibilidad de sufrir un accidente.

El cansancio y la fatiga se relacionan con el 30% de los accidentes. El 79% de las víctimas mortales fallecieron en carreteras secundarias, el mal es-

tado de los neumáticos está presente en 3 de cada 4 accidentes por fallos mecánicos y hasta un 54% de los coches rueda con neumáticos desgastados.

Y más: ¿se imaginaba que el consumo de drogas aumenta entre 2 y 7 veces el riesgo de sufrir un accidente y que se podrían evitar 480 muertes al año? ¿Sabe que en el 74% de los conductores muertos en accidentes (60% peatones) estaba detrás el alcohol?



Imprescindible la puesta a punto del coche. El 54% de los neumáticos están desgastados.

## 1 EL COCHE, SIEMPRE A PUNTO

Es importante tener el coche siempre a punto. Para conseguirlo es imprescindible hacer las revisiones establecidas por los fabricantes y evitar los talleres

ilegales. La falta de mantenimiento produce un 26% más de averías y un 30% más de gastos, además de implicar más riesgo para la seguridad. Y hay que poner especial hincapié en los elementos de seguridad, como luces, frenos, amortiguadores, dirección o neumáticos. Especialmente ahora que con la crisis muchos conductores están retrasando su visita al taller. Especialmente preocupantes son los datos de neumáticos:

según Conforauto, el 54% de los coches ruedan con neumáticos desgastados. Un informe de RACE y Goodyear dice que “3 de cada 4 accidentes en los que se habían detectado fallos mecánicos, se localizaban en los neumáticos”.

Los expertos dicen que unos neumáticos desgastados causan daños prematuros en dirección, amortiguación o frenos. Además, según Jorge Castellanos, del RACE, del estado de las ruedas “depende hasta un 10% del consumo de combustible”.

Por supuesto y por su seguridad, la ITV deben tenerla en regla todos los vehículos.



## 2 SECUNDARIAS... Y PELIGROSAS

Las carreteras secundarias soportan el 19% del tráfico, pero el 79% de víctimas mortales (datos de 2011). ¿Por qué son las más peligrosas? Elena de la Peña, subdirectora general Técnica de la Asociación Española de la Carretera (AEC) explica que “*las carreteras convencionales entrañan más riesgo que las vías de gran capacidad: el hecho de poder invadir el carril de sentido contrario, la coexistencia entre usuarios de muy distinta vulnerabilidad y velocidad de circulación en la misma plataforma... generan situaciones peligrosas. Además, la falta de inversiones en conservación afectan a la seguridad*”.

El principal tipo de accidente en estas carreteras es la salida de vía. En 2011, según la DGT, se produjeron 10.413 accidentes con víctima, y en autopistas y autovías, 3.526.



La salida de la vía, el accidente típico en vías secundarias.

## 3 ADELANTAR: OBSERVAR, SEÑALIZAR, EJECUTAR

Si va a conducir este verano, antes o después tendrá que realizar algún adelantamiento. Sepa que mal ejecutado, este se convierte en la más peligrosa de las maniobras, especialmente si debe hacerse en carreteras convencionales con calzada única y doble sentido, donde los errores de cálculo y las imprudencias se penalizan con fatales consecuencias: en 2011, 56 personas murieron y 320 resultaron heridas graves en adelantamientos. Recuerde la regla de seguridad ‘RSM’: retrovisor, señalizar y maniobrar.

## 4 LA VELOCIDAD PUEDE MATAR

Las investigaciones han demostrado claramente la relación entre velocidad y accidentalidad y los datos estadísti-



La velocidad contribuye a agravar el accidente.

cos de la DGT lo corroboran: la velocidad inadecuada estuvo presente en el 12% de los accidentes con víctimas mortales registrados en 2011, y este porcentaje se eleva al 19% cuando el accidente se produce en vías interurbanas. Además, hay que destacar que en un 24% de los accidentes mortales se apreció que la velocidad fue un factor concurrente.

Un principio físico básico es que, a medida que aumenta la velocidad, disminuye la capacidad de reacción y, en caso de accidente, las consecuencias se agravan. En algunas situaciones, la velocidad excesiva o inadecuada a las condiciones de la vía incrementa el riesgo: circular demasiado rápido por una curva triplica la probabilidad de sufrir un accidente, o en condiciones climatológicas adversas, como una tormenta de verano, la adherencia de los neumáticos se reduce

## Claves de la conducción defensiva

- **MIRE LEJOS:** más allá de lo que hay justo delante de usted. A mayor velocidad, observe más lejos.
- **RETROVISORES:** sepa siempre qué ocurre a su alrededor con los espejos retrovisores. Vigile los ángulos muertos.
- **DESPACIO:** disminuya la velocidad cuando prevea cualquier peligro: a menos velocidad, tendrá más tiempo y espacio para maniobrar.

y a mayor velocidad, menos adherencia. Con lluvia, la velocidad se debería reducir entre un 30 y un 60% sobre la señalizada.

## 5 ANTICIPARSE

La mayoría de los siniestros viales (alrededor del 70%) ocurren por fallos humanos y gran parte son evitables y predecibles. Por ello, durante este verano ponga en práctica la llamada conducción ‘preventiva’ para adelantarse a cualquier posible mala ‘jugada’. Los especialistas señalan que la observación es una de las claves: mire regularmente los espejos exteriores e interior para saber continuamente qué es lo que ocurre a su alrededor. “*La conducción preventiva es la forma más inteligente de conducir*”, explica Ernesto Nava, director de la Escuela de Conducción del RACC.

## 6 MANTENER LA DISTANCIA DE SEGURIDAD

Todos los años se producen en las carreteras miles de accidentes entre vehículos que no mantenían la separación necesaria. La norma dice que todo vehículo deberá dejar con el de delante un espacio libre que le permi-

## Cómo calcular la distancia

A falta de marcas viales sobre el asfalto que establezcan la distancia de seguridad, nosotros mismos podemos calcularla: tomando como referencia un elemento fijo de la vía (poste, señal, árbol...), la separación será adecuada si podemos contar hasta tres pausadamente desde que pasa el vehículo que nos precede hasta que llega el nuestro.



Una medida preventiva eficaz es guardar la separación adecuada.

ta detenerse sin colisionar en caso de que se produjera un frenado brusco. Como apunta Albert Alumá, responsable de la Escuela de Conducción del RACC, “*circular demasiado cerca de otro vehículo acrecienta las posibilidades de colisión, limita la visión, impide acelerar para realizar un adelantamiento y aumenta el riesgo de que nos salte una piedra al cristal*”. De hecho, a 50 kilómetros por hora en condiciones normales, el espacio necesario pa-

Además, el 70% de los conductores y el 83% de los peatones muertos en accidentes presentaban alcoholemias superiores a 1,2 gr/l –el límite es 0,3–Y, por si fuera poco, un 25% había combinado varias sustancias, siendo la de alcohol y drogas la más frecuente entre conductores, mientras que en peatones era alcohol y psicofármacos.

Los efectos del alcohol dependen de la cantidad bebida, de si se ha comido, de la hora del día, del peso, sexo y edad. Pero con dos ‘tercios’ de cerveza, un varón de 70 a 90 kilos alcanza una alcoholemia de 0,55 gr/l y tarda entre 3 y 4 horas en eliminar sus efectos y una mujer (50-70 kilos), 0,95 gr/l y 6-7 horas hasta eliminarlo.



Cualquier cantidad de alcohol afecta a la conducción.

## Efectos sobre la conducción

- Hasta 0,5 gr/l: Aumento del tiempo de reacción; se subestima la velocidad, problemas de coordinación.
- De 0,5 a 0,85: Peor percepción de la distancia; problemas de visión.
- De 0,85 a 1,5: Graves problemas de percepción; incremento de la somnolencia; y grandes alteraciones de atención y coordinación.
- De 1,5 a 2,5: Graves problemas de percepción, atención, control y coordinación.

## 8 LUCES: VER, QUE NOS VEAN

Aunque estos sean los días más luminosos del año, ver y ser vistos cuando conducimos también es fundamental. Inspeccione las luces antes de salir y regule el haz de luz para no deslumbrar, pero que le permita ver cuanto más lejos, mejor. “*En autopista, de noche, a 120 km/h (33 metros por segundo), con una haz de luz que alcance 50 metros, colisionaríamos con cualquier obstáculo que se nos presente por sorpresa en nuestro campo de visión antes de poder reaccionar*”, expli-

## 7 ALCOHOL: SOLO UN 0,0 ES SEGURO

Entre el 30 y 50% de los accidentes de tráfico mortales tienen detrás la ingesta de alcohol. En 2012, el 74% de los conductores muertos en accidentes –y el 60% de los peatones– daban una alcoholemia positiva.



Cuando hay más de un carril, debe utilizarse el de la derecha.

ca Roberto Ramos, especialista en Seguridad Vial de CNAE. Y utilice los intermitentes en cada maniobra.

## 9 CARRILES: NO SEA UN OBSTÁCULO

El principio general de la circulación en carretera establece que, cuando hay más de un carril para cada sentido, se debe utilizar siempre el de la derecha; y si se circula por los otros, no se debe obstaculizar a los vehículos más rápidos. Sin embargo, un gran porcentaje de conductores (en momentos puntuales en fines de semana más del 50%), hace caso omiso de esta regla básica y tiende a ocupar los carriles de la izquierda. “*Muchos conductores buscan un carril en el que no les estorben las incorporaciones, donde no se van a encontrar camiones... Incluso algunos creen erróneamente que tienen más posibilidades de ‘escape’ ante cualquier problema si van por el centro o por la izquierda*”, afirma Federico Fernández, subdirector general de Gestión de la Movilidad de la DGT.

## 10 MEDICAMENTOS, ¡OJO CON LOS EFECTOS!

Cifras internacionales fijan en torno al 13% el número de accidentes de tráfico que tiene detrás una enfermedad o un problema de salud. Con los

### Consejos del médico

- ✓ No se automedique.
- ✓ Tome las dosis prescritas y durante el tiempo señalado.
- ✓ Si conduce de forma habitual, dígaselo al médico.
- ✓ Nunca mezcle alcohol y medicamentos: puede potenciar los efectos adversos.
- ✓ Tenga especial cuidado en los primeros días de tratamiento.
- ✓ Si está tomando fármacos y nota sueño, pérdida de reflejos o falta de concentración, no conduzca y consulte a su médico.

datos de consumo de ‘medicamentos peligrosos’ en España, no debemos estar en cifras muy diferentes...

Con la crisis económica, ha aumentado el consumo de fármacos hipnosedantes, tranquilizantes y somníferos. Según el Instituto Nacional de Toxicología, en 2012, el 29% de los conductores muertos en accidente de tráfico había consumido psicofármacos.

## 11 TECNOLOGÍAS: ¡NO NOS SUSTITUYEN!

Las nuevas tecnologías incrementan la seguridad de los vehículos y ayudan al conductor en situaciones de riesgo. A la incuestionable aportación del cinturón y el airbag, que reducen a la mitad la posibilidad de morir en un accidente, se han sumado en los últimos tiempos una gran cantidad de nuevos sistemas tecnológicos: el avisador de cambio de carril que podría evitar una sexta parte de las muertes



Las tecnologías pueden evitar muchos accidentes.

si su instalación estuviera generalizada; los sistemas que frenan si detectan una colisión inminente pueden reducir hasta un 25% las lesiones graves; los que alertan al conductor para que no se duerma que podrían evitar un tercio de los accidentes graves que provoca el cansancio, entre otros muchos. Según

Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial, “el desarrollo de nuevas tecnologías posiblemente no tiene límites, pero no olvidemos que el sistema siempre necesitará de una manera u otra la intervención del conductor. En las manos del conductor siempre estará la última decisión que podrá provocar o evitar el riesgo en el tráfico”.

## 12 “BORRACHOS” DE CALOR

Cuando la temperatura del interior del coche supera los 24 grados, se incrementan los errores en la conducción; y con 35° el conductor puede llegar a sufrir síntomas similares a los que tendría con una alcoholemia con 0,5 ml en sangre, según algunos estudios. Con 30° de temperatura los fallos se incrementan un 20%, y el tiempo de reacción crece un 22% al pasar de 21° a 27°. Según otras investigaciones, a 28° C no se ven el 6% de las señales y aumenta hasta el 10% con 32°.

Y es que el calor no solo origina fatiga, ya que el cerebro ralentiza sus funciones, sino que potencia cualquier alteración. De ahí la importancia de regular la temperatura –en caso de disponer de aire acondicionado o climatizador– o ajustar los horarios de viaje a las horas de menos calor, sin olvidar beber agua cada cierto tiempo y no realizar comidas pesadas.

Recuerde que la temperatura interior del coche no debe pasar de 24° C, ni bajar de 19°C.

## 13 INCORPORARSE SIN CORTAR EL RITMO

Los carriles de aceleración permiten coger el 'ritmo' de circulación adecuado en las entradas a las vías principales. Al entrar en el carril, o antes si es posible, observe la circulación -posición, trayectoria y velocidad de los demás vehículos- y decida: ¿acelerar o esperar? Si considera que puede realizar la maniobra, señalece, acelere cambiando de marchas con rapidez, e intercálese sin brusquedad entre los vehículos que circulan por ella. Tenga en cuenta que los conductores que circulan por la vía principal tienen prioridad, pero también tienen obligación de facilitar la maniobra, por ejemplo, levantando un poco el pie de acelerador. Si prevé que no podrá hacerse 'hueco', espere siempre al principio del carril, y resérvese unos metros por delante para adquirir velocidad e incorporarse sin molestar a nadie.



Con malos amortiguadores cuesta más frenar.

## 14 AMORTIGUAR EL RIESGO

Los amortiguadores suavizan la oscilación del coche y garantizan el contacto con el suelo, ofreciendo confort y seguridad. Su deterioro es progresivo y su duración depende de muchas variables, la cuestión es saber cuándo debemos cambiarlos. Según una estimación de AECA-ITV, 175.000 vehículos tuvieron que acudir el año pasado al taller a cambiarlos. Víctor Piccione, responsable de Comunicación de Ford, asegura que "en todas las re-



Las drogas alteran la capacidad de conducción y son causa de casi 500 muertes al año.

## Qué produce el desgaste del amortiguador

- Mayor fatiga del conductor y aumento de su tiempo de reacción.
- Aumento de la distancia de frenado y menor agarre en curvas.
- El ABS no actúa correctamente.
- El acuaplanin se produce a una velocidad un 10% menor.
- Deslumbramiento a otros.

visiones se realiza una inspección visual de los amortiguadores en el elevador, que permite detectar la mayor parte de los fallos por rezumes y restos de aceite". Aun así, añade, "la prueba determinante es la dinámica, sometiendo al vehículo a balanceo y a una prueba de frenado intenso para verificar si se hinca de morro".

## 15 EL PELIGRO DEL CANSANCIO

El cansancio está relacionado con un 30% de los accidentes. Conducir con sueño o con fatiga aumenta las distracciones al volante, altera la capacidad de tomar decisiones, la movilidad, la capacidad para prestar atención, disminuye el campo visual y aumenta el tiempo de reacción. El parpadeo constante, la visión borrosa, calambres, somnolencia, sequedad de boca o dificultad para recordar los últimos kilómetros son síntomas inequívocos de que está cansado y debe parar.

Una de las dolencias más relacionadas con el cansancio es la apnea del sueño, que afecta entre un 5 y un 15% de la población adulta y provoca una somnolencia diurna incontrolable. Se-

gún el coordinador del Área de Sueño de la Sociedad Española de Neumología, Nicolás González, "multiplica por 4 el riesgo de sufrir un accidente; si además el conductor bebe, el riesgo se multiplica por 11".

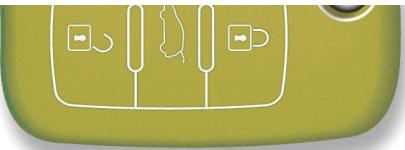
## 16 LAS DROGAS MATAN AL VOLANTE

Problemas de visión, pérdida de reflejos, falsa sensación de seguridad, disminución de la capacidad para valorar los riesgos, somnolencia, distorsión de la realidad... Son solo algunas de las alteraciones que produce el consumo de drogas ilegales que afectan a la capacidad del conductor. Según la Memoria 2012 del Instituto Nacional de Toxicología, el 27% de los conductores fallecidos en accidente de tráfico había consumido algún tipo de sustancia ilegal, sola o mezclada con alcohol o medi-

## Paso a paso de un control

1. Toma de una muestra de saliva.
2. Si es positivo, el agente toma una segunda muestra que se envía a un laboratorio toxicológico para confirmar la sustancia y la cantidad.
3. Con los resultados y el informe de los agentes, se inicia el expediente sancionador.
4. El conductor puede pedir un análisis de sangre como prueba de contraste.

camientos. Si ningún conductor circulara después de haberse drogado, se podría evitar la muerte de al menos 480 personas cada año. Para conseguirlo, desde la DGT se han intensificado los controles de droga a pie de carretera.



## 17 NO "NAVEGUE" AL VOLANTE

Usar el teléfono móvil mientras se conduce multiplica por cuatro el riesgo de sufrir un accidente: solo en responder una llamada empleamos 8 segundos y en ese tiempo, a 50 km/h, recorremos 112 m, el largo de un campo de fútbol. Los mensajes de texto y la navegación por Internet comprometen aún más la conducción porque afectan a la atención visual, cognitiva y manual: leer un mensaje de texto nos desvía la vista de la carretera unos 23 segundos, alrededor de 300 mts a ciegas si circulamos a 50 km/h. Si quitamos las manos del volante para marcar o teclear buscando algo, el riesgo de accidente es mayor.

Simplemente hablar resulta peligroso: se reduce la velocidad un 12% con el consiguiente peligro de alcances; a partir de un minuto y medio de conversación dejamos de ver el 40% de las señales. El problema de falta de atención afecta también al manos libres.

## 18 ATENTOS A CICLISTAS

En verano abundan los aficionados a la bicicleta que se 'echan' a la carretera a hacer kilómetros, en especial por vías secundarias con 'encanto'. Pueden ir en grupo o en solitario, su velocidad puede ser muy reducida –en especial en los puertos– y podríamos encontrarlos improvisadamente a la salida de una curva. Además, el aire que provoca un vehículo al pasar cerca les



En verano es más probable encontrar ciclistas en la carretera.



Si ve niños jugando cerca de la calzada, prevea que estos podrían invadirla siguiendo la pelota.

puede 'tumbar' y conviene extremar el cuidado con los ciclistas que nos encontramos en sentido contrario y que pueden pasar inadvertidos a la hora de adelantar.

En verano podemos encontrar niños, jóvenes y personas que usan la bicicleta para desplazarse al pueblo de al lado, al río... Conviene tener en cuenta que quizás estos no sean tan hábiles ni tengan costumbre y pueden realizar maniobras imprevistas.

## 19 RIESGO EN LAS GLORIETAS

Las rotundas no son obstáculos sino intersecciones y que, por tanto, deben ser abordadas con precaución y moderando la velocidad. Recuerde que los conductores dentro tienen prioridad y los de fuera deben cederles el paso. Al entrar, mire a su izquierda para evitar posibles entradas de 'kamikazes' a grandes velocidades. Una vez dentro, observe con frecuencia el retrovisor izquierdo y cuídese de

colisiones por los temidos 'hachazos' de algunos que salen desde el interior cortando trayectorias. Alerta para intuir cambios de carril sin previo aviso.

Circular seguro en glorietas es fácil si aplicamos solo dos principios básicos: para salir de una glorieta colóquese con antelación en el carril derecho, y si no ha podido situarse correctamente, dé otra vuelta; y en segundo lugar, indique sus intenciones al resto de conductores con los intermitentes, tanto para abandonar la rotonda como para cambiar de carril.

## 20 SEÑALES DE PELIGRO

Permanecer atentos a una serie de indicios y "señales" para reaccionar a tiempo, podría librarnos de algún apuro. Si observa niños jugando, o peatones en el borde mirando hacia la calzada, pudiera indicar que en cualquier momento irrumpan en ella. Si hay animales en las cercanías y no hay vallas de separación, póngase en lo peor: podrían espantarse.

Si un vehículo se detiene en doble fila, puede que inicie la marcha atrás para estacionar, o simplemente que alguien se baje. Y cuidado si observa que quienes van en el coche que le precede discuten acaloradamente: la reacción del conductor es imprevisible. Si hay un vehículo detenido ante un paso de peatones, probablemente habrá alguien cruzando; y si el coche que le precede disminuye la velocidad puede deberse al estado de la vía o del tráfico, pero también que va a cambiar de dirección. ♦



Utilizar calles secundarias, con velocidades más moderadas, es una de las recomendaciones de los expertos.

No contamina, ni emite ruidos, es barata, saludable, rápida y eficaz –en tiempo puerta a puerta, es más rápida que el coche o el autobús–. Quizás esté usted pensando en utilizar la bicicleta también para ir al trabajo. Le damos consejos para hacerlo con seguridad y para evitar los momentos críticos con los automóviles.

**EN MEDIA HORA DE CAMINO AL TRABAJO PUEDE QUEMAR 210 KCAL**

REDUCE ATASCOS, NO CONTAMINA, ES SALUDABLE Y ADELGAZA...

## Pedalear hasta el trabajo

J. M. M.

**S**gún la Comisión Europea, el 50% de los viajes en automóvil son de menos de 5 kilómetros, distancia perfectamente asumible para ir en bicicleta. A velocidad moderada (10 km/h), cinco kilómetros se recorren en 30 minutos, y tres, en 18. Incluso en ciudades como Madrid o Barcelona, estas distancias permiten ir de un extremo a otro de su ‘almendra’ central. Con un coste del viaje prácticamente cero, sin emitir ruido ni contaminar y con un tiempo puerta a puerta –que incluye la búsqueda de aparcamiento–,

más rápido que el coche, cada vez más gente va en bici al trabajo.

Una investigación de la Universidad de Colonia atribuye a este ejercicio grandes beneficios en la salud. Con 10 minutos al día, mejoran articulaciones, músculos y sistema circulatorio; y con 60, baja notablemente el peso. Así, en media hora dedicada a ir al trabajo, dependiendo del peso y velocidad de pedaleo, se queman más de 210 kilocalorías.

Un inconveniente que suele surgir es el ‘miedo’ al tráfico. En algunas ciudades, ciclistas urbanos expertos organizan rutas ‘colectivas’ para vencer ese miedo y las organizaciones de usuarios en sus webs aconsejan cómo preparar bicicleta y recorridos al trabajo. Incluso, algunos ayuntamientos promocionan este



Estrellarse contra una puerta que se abre súbitamente, uno de los momentos de peligro.

transporte publicando mapas de calles con menos tráfico.

**¿QUÉ BICI ELEGIR?** Cualquier bicicleta sirve, aunque, en ciudad, son menos adecuadas las de carretera (poco robustas y con cubiertas muy finas, un obstáculo en el suelo –rejilla, bache, alcantarilla...– puede llevarlas al suelo) o las de montaña (sus anchas ruedas frenan el movimiento y obligan a mayor esfuerzo). Por ello se recomiendan bicis urbanas, plegables o híbridas. Pero si se dispone de una de otro tipo, puede cambiar las cubiertas para ciudad.

**IMPRESCINDIBLES.** Son imprescindibles unos reflectantes, una luz de lanterna y trasera y un timbre para avisar de nuestra presencia a los peatones. Un guardabarros evita que la rueda levante agua y barro del suelo

## El viernes, día de prueba

En los BiciViernes, ciclistas urbanos habituales hacen de guías, totalmente gratis, a ciclistas más novatos, o menos acostumbrados al tráfico de la ciudad en su ruta al trabajo en Madrid. Los objetivos son animar a usar su bicicleta para ir al trabajo, arropar a ciclistas noveles para que se sientan más seguros frente al tráfico y concienciar al conductor de que deben respetar al ciclista.

Existen unas rutas prefijadas por el Norte, Sur, Este, Oeste y Centro de Madrid. En la página web están indicados los horarios y puntos de salida.

<http://www.enbicipormadrid.es/p/biciviernes.html>

y lo eche sobre nuestra ropa; el protector de cadena evita que se enganche en la ropa –aunque pueden usarse pinzas o similares–; un cesto (algunos optan por mochilas para ‘equipaje’), patas de cabra (para aparcar) o sistemas antirrobo. Todos ellos son accesorios interesantes. Muchos recomiendan llevar un kit básico de reparaciones con cámara de repuesto, parches, herramientas para desmontar la llanta y llaves ajustadas a la tornillería.

**ROPA Y CASCO.** La bici no debe condicionar la manera de vestir siempre que esta permita manejarla cómodamente. La ropa en contacto con el cuerpo debe ser de algodón o de material cómodo y transpirable; y encima, en función del clima, las prendas de abrigo deben permitir el manejo cómodo de la bicicleta, no restar movilidad y ser transpirables. Algunos llevan una muda y se cambian al llegar, pero pedaleando despacio no se suda más que andando... Y aunque cualquier calzado es válido, las suelas de goma resbalan menos sobre el pedal.

No es obligatorio usar prendas reflectantes, pero son útiles para circular de noche o con baja visibilidad.

Usar casco, por seguridad, siempre es recomendable: reduce un 85% el riesgo de lesión en la cabeza y evita dos de cada tres lesiones graves en la cabeza y el cerebro.

**LO PRIMERO, SEGURIDAD.** Antes de salir, asegúrese de que la bici esté

## Quemar calorías mientras voy al trabajo

En un viaje al trabajo de 30 minutos a una velocidad tan moderada como 9 km/h, un ciclista, en función de su peso, puede quemar entre 80 y 210 kilocalorías.

Consumo de Kilocalorías por minuto





La bici no debe condicionar el tipo de ropa que se utilice.

## CICLISTAS EXPERTOS MUESTRAN A LOS NOVATOS CÓMO IR AL TRABAJO

en buen estado (ruedas infladas, luces que funcionan, frenos y cambios ajustados...) Y no olvide el casco.

Planifique su ruta. Los expertos recomiendan usar calles secundarias con menos vehículos y velocidades menores, más seguras y menos contaminadas. Los consejos de ciclistas más expertos, asociaciones o las webs municipales pueden aportar datos interesantes. El tiempo de desplazamiento es bastante estable, ya que a la bici le afectan menos los atascos. Si sale con antelación no necesita pedalear a gran velocidad.

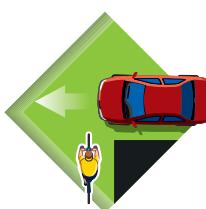
**DURANTE EL TRAYECTO.** El ciclista circula en un vehículo más, con derechos y obligaciones, como los demás. Y debe obedecer las mismas normas y señales –algunos ciclistas no lo hacen y ‘extienden’ la mala fama al grupo–. Es importante conocer las normas de circulación antes de usar la bici para desplazarse y saber que también pueden sancionarse sus infracciones.

No se puede circular en bici –igual que en otros vehículos– utilizando auriculares conectados a reproductores de sonido, utilizando el teléfono móvil o habiendo consumido alcohol, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes...

Pero, además, al ser un usuario vulnerable, debe tener especial cuidado y prever situaciones complicadas (ver recuadro) y tratar de anticiparse a las intenciones de otros usuarios para evitar choques en los que, por la propia estructura del vehículo, llevarían la peor parte. ♦

## Situaciones complicadas camino del “tajo”

Le planteamos seis situaciones especialmente delicadas que se puede encontrar en su camino en bicicleta al trabajo, cómo preverlas y qué hacer para evitarlas, si circula en bicicleta.



- 1 CRUCE DESDE LA DERECHA.** El ciclista marcha pegado a su derecha. De una calle perpendicular (o un garaje) sale un automóvil que podría golpearlo.

De noche es obligatoria una luz delantera y otra trasera. Use el timbre, de día y de noche, y reduzca su velocidad lo suficiente para poder detenerse si es necesario. Al acercarse al cruce, situarse un poco más a la izquierda en el carril aumenta las posibilidades de que el conductor del turismo te vea.



- 2 EN UN SEMÁFORO.** Ante un semáforo se detienen en paralelo un ciclista, pegado a la derecha, y un automóvil. Cuando cambia a verde, el ciclista avanza para seguir de frente, pero si el automóvil gira a la derecha, podría arrollarlo.

No se detenga nunca en el ángulo muerto de visión del automóvil, sino detrás o a su derecha pero retrasado, para evitarlo y para que, cuando arranque, por su radio de giro, no le atropelle. Aunque sea obligatorio, el conductor no siempre señalizará su giro.



- 3 CONTRA LA PUERTA.** El ciclista circula por el carril derecho, paralelo a los vehículos aparcados a la derecha. De pronto, se encuentra una puerta abierta, sin que poder detenerse.

Circule algo más a la izquierda en el carril para no chocar con una puerta que se abra inesperadamente y atento a los coches aparcados. Extreme la precaución.



- 4 ADELANTAMIENTOS Y GIROS A LA DERECHA.** Un automóvil adelanta a un ciclista que circula pegado a su derecha y, al girar delante de él y por estimar mal la velocidad, corta su trayectoria. Lo mismo sucede si la bici ‘adelanta’ por la derecha a un vehículo que circula despacio y este gira a la derecha para aparcar o entrar en un inmueble.

Aunque en ciudad se permite circular en paralelo, no adelante por la derecha, y si el vehículo que va delante circula despacio, reduzca su velocidad. Si necesita adelantar, hágalo por la izquierda. Mire siempre hacia el lado al que se vaya a desplazar (podría golpearse con otro vehículo) y señalice su maniobra. Cuando un vehículo le adelanta, el ciclista no ve su intención de girar hasta el último instante sin tiempo para frenar o esquivarlo. Observe a menudo –por el retrovisor o girando la cabeza– qué ocurre detrás antes de llegar a un cruce.



- 5 SE CRUZA DESDE EL SENTIDO CONTRARIO.** Un automóvil que circula en sentido contrario y gira a su izquierda, cruzando por delante de la trayectoria del ciclista con riesgo de golpearlo.

Lleve una luz delantera –obligatoria– y reduzca la velocidad tanto como sea necesario para detenerse si ve que el coche va a girar.



- 6 GOLPE LATERAL.** Si el ciclista se mueve hacia su izquierda, dentro de su carril, para esquivar un coche o un obstáculo, un vehículo podría alcanzarlo por detrás.

Nunca se desplace a su izquierda sin comprobar con el retrovisor o girando la cabeza la situación a su espalda. Aunque está prohibido adelantar sin respetar la distancia lateral (1,5 m) ocupando parte o todo el sentido contrario, en algún caso, no se respeta. No circule por zonas de aparcamiento aunque no haya vehículos: un obstáculo o vehículo puede obligarle a desplazarse a la izquierda.



# Circular 'contra corriente'

Con los grandes desplazamientos veraniegos 'aparecen' en las carreteras carriles especiales, como los habilitados en sentido contrario al habitual, para dar fluidez al tráfico: conocer sus normas y adoptar precauciones extra es la clave para circular por ellos con total seguridad.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Infografía: Dlirios

**E**n verano, las carreteras se transforman. Durante los días de operaciones salida y vuelta, puentes y fines de semana, las grandes concentraciones de vehículos hacen necesarias medidas para 'exprimir' la capacidad de las vías al máximo y evitar –o atenuar al menos– los típicos atascos estivales de las zonas de costa y los accesos a grandes ciudades. En situaciones así, para dar fluidez al tráfico, una de las soluciones más frecuentes es la apertura de ciertos carriles 'especiales' en momentos y lugares puntuales. Y son espe-

**EN ALGUNAS OPERACIONES DE TRÁFICO PUEDE LLEGAR A INSTALARSE HASTA 700 KM DE CARRILES EN SENTIDO CONTRARIO**

ciales porque los regulan normas específicas –velocidad, prioridad a ciertos vehículos, señalización...–, pero sobre todo porque para el conductor suponen una forma de circular atípica que puede resultarle extraña.

**1.500 MÁS A LA HORA.** Los carriles especiales más frecuentes son los que se habilitan en sentido contrario al habitual, una medida de ordenación que se viene utilizando en autovías y autopistas desde los años 80 para aumentar su capacidad. "En cada gran operación de tráfico pueden llegar a instalarse hasta 700 kilómetros de estos carriles, aumentan la capacidad en 1.500 vehículos más cada hora", explica José Luis Chica, director del Centro de Gestión de Tráfico de la DGT.

El procedimiento es sencillo: en una vía con mucho tráfico en un sentido, se toma un carril de la otra calzada menos saturada para 'cederlo' a la otra, más congestionada. De esta forma, una autovía de dos carriles por sentido pasa a tener, durante unas horas, tres

## Carriles de sentido contrario: así se circula



Para mejorar la fluidez en las carreteras se puede abrir un carril en sentido contrario. Si se lo encuentra, ¿sabrá cómo circular por él?



en la parte atascada y uno en la menos necesitada. Naturalmente, esta configuración de la vía tiene un inconveniente: los vehículos que circulan en sentidos contrarios deben ‘convivir’ en una calzada, separados –durante kilómetros– únicamente por una delgada línea imaginaria de conos.

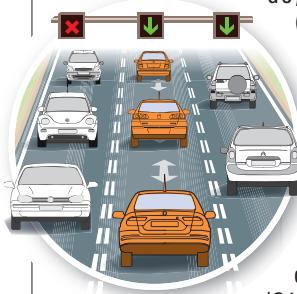
**SOLO MOTOS Y COCHES.** Por ello, para poder usarlos con seguridad, existen varias ‘condiciones’ que el conductor debe tener en mente a la hora de elegir: carril en sentido contrario, ¿sí o no? La primera, que el acceso está restringido a los vehículos a motocicletas y turismos y está prohibido para el resto, incluidos turismos que arrastren un remolque. Dentro de estos carriles –y en los contiguos– se debe encender siempre la luz de corto alcance, día y noche. Además, si hay un solo carril habilitado –lo más habitual–, la velocidad deberá mantenerse entre los 60 y 80 km/h. Naturalmente, ningún vehículo podrá romper la línea de conos e invadir el contrario, ni siquiera para adelantar: el desastre de una colisión frontal sin escapatoria sería cuestión de segundos. Y dado el ‘encajonamiento’ propio de esta situación, se hace más necesario que nunca llevar a rajatabla una de las normas básicas de la conducción: mantener siempre la distancia de seguridad con el vehículo que va delante. ♦

## Los ‘otros’ carriles

Junto al de sentido contrario al habitual, existen otros tres tipos de carriles especiales, cada uno con reglas propias e idéntico objetivo: hacer que el tráfico sea más fluido. Son estos:

### REVERSIBLE

Netamente urbanos y en puntos muy concretos. Cambian su sentido diariamente según las necesidades. Los semáforos de carril indican si están abiertos (flecha verde) o cerrados (aspas rojas).



Los hay, por ejemplo, en los puentes del V Centenario (Sevilla) y José León de Carranza (Cádiz).

#### Señalización:

- Líneas blancas discontinuas.
- Flecha de dos puntas.
- Semáforo cuadrado sobre el carril

#### Obligaciones:

- Luz de cruce.
- Velocidad entre 80-60 km/h.
- Prohibido para vehículos obligados a circular por el arcén.

### VAO (Vehículos de Alta Ocupación)

Reservados para ciertos vehículos (motos, turismos, vehículos mixtos) ocupados por dos o más personas. También puede variar su sentido de la circulación.

### CARRIL ADICIONAL

Se suele instalar en las incorporaciones en tramos conflictivos para obtener un carril más hasta que la circulación se homogeneiza. Suele habilitarse, por ejemplo, en la N-340 en Granada, en el tramo entre Salobreña y Motril.

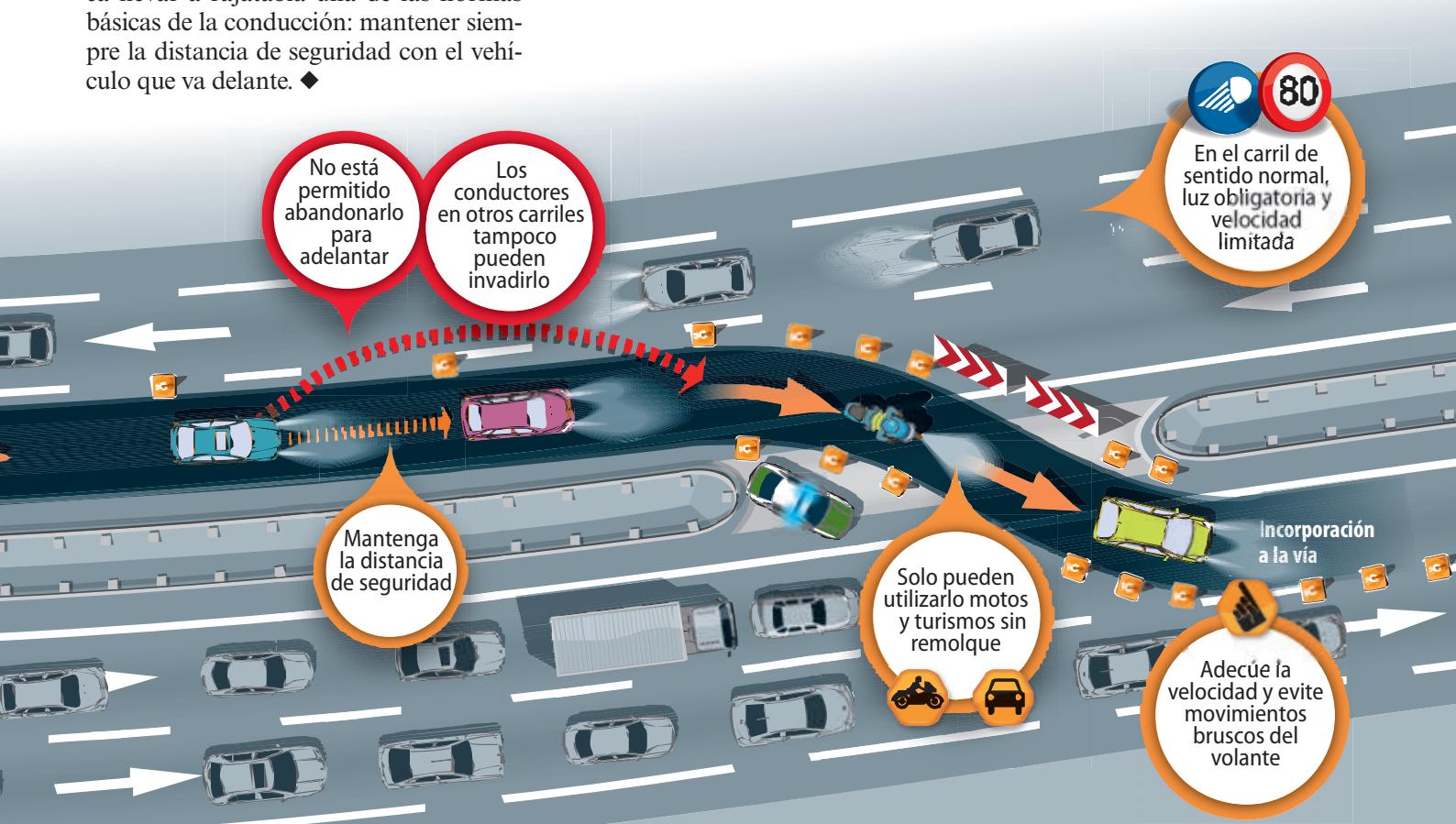


#### Señalización:

- Línea de conos delimitando el carril.

#### Obligaciones:

- Luz de cruce.
- Velocidad entre 80-60 km/h.
- Prohibido para vehículos obligados a circular por el arcén.



LOS CLUBES AUTOMOVILÍSTICOS ANALIZAN LA SEGURIDAD DE 33 SILLITAS INFANTILES

# Aprobadas por los 'pelos'



**Solo 2  
muy  
buenas**

Dos sillitas han  
obtenido las mejores  
calificaciones. Estos  
son sus aspectos más  
destacables:



## KIDDY Phoenixfix Pro 2 GRUPO I

Sillita infantil muy segura y ligera, con elemento de retención (como no gusta a todos los niños es mejor comprobarlo antes de comprar). Riesgo muy bajo en choques frontales y laterales. Su instalación es rápida y fácil. El cinturón del niño se abrocha con facilidad. Si no se utiliza el anclaje con Isofix, su valoración de seguridad disminuye un poco.

## P. PEREGO P. VIAGGIO SL&Isofix Base GRUPO 0+

Silla tipo capazo con buen comportamiento en las pruebas de choque tanto frontales como laterales. Su anclaje Isofix es poco práctico porque hay que dar la vuelta al asa de transporte para montarla en el vehículo, y necesita un cinturón de seguridad bastante largo para instalarla. **Nivel de sustancias peligrosas algo elevado.**

Solo el 50% de las sillitas sometidas a examen han aprobado, según el último Informe de los Sistemas de Retención Infantil (SRI) realizado por los clubes automovilísticos europeos. Unas pruebas que se realizan anualmente y cuyo objetivo es dirigir al comprador hacia el producto más seguro.

**Mercedes LÓPEZ**

Aunque la mitad de las sillitas infantiles han aprobado, solo dos han obtenido un sobresaliente, según los resultados de las pruebas realizadas para el Informe 2013 sobre la Seguridad de los Sistemas Infantiles de Retención (SRI), realizado por diferentes clubes automovilísticos europeos, entre ellos los españoles RACE y RACC. Además, algo más de la cuarta parte se ha quedado en un corto 'aceptable', y el 20% restante ha obtenido un contundente 'suspenso'. En este informe se han analizado 33 modelos de sillitas infantiles de diferentes categorías y soportes.

El estudio, en palabras de Antonio Lucas, coordinador de seguridad vial del RACE, "tiene como objetivo que los padres realicen esta compra tan importante con la máxima información posible y no recomendar las que han suspendido". Para realizar este informe, las sillitas son sometidas a pruebas de choque frontal y también lateral. "Una prueba, esta última, que hacemos desde hace diez años y que no es obligatoria en la actual normativa europea de homologación de SRI", señala Lluís Puerto, responsable técnico de la Fundación RACC. La normativa se está revisando en estos momentos y entre los cambios más significativos está la introducción de una prueba de impacto lateral. Además, se

Código de colores

MUY BUENA

BUENA

ACEPTABLE

MALA

MUY MALA

eliminará la división por categorías (grupos) y será la altura del niño, y no el peso como hasta ahora, el que determine el SRI adecuado a cada menor. Asimismo, está previsto que las sillitas utilizadas por los niños de hasta 15 meses, solo se instalen en sentido contrario a la marcha. Esta obligatoriedad está apoyada por los citados clubes. Así, Lucas explica: “En este sentido, en caso de impacto, apenas se produce un movimiento entre la cabeza y el tronco, ya que el SRI sostiene todo el cuerpo del niño, reduciendo las consecuencias del accidente”. También están de acuerdo en que el cambio a una sillita

## NO SE ACONSEJA LA COMPRA DE LOS SRI QUE HAN SUSPENDIDO

**GRUPO 0+**  
Recién nacidos y hasta 13 kilos (aprox. 18 meses)



**BÉBÉCAR Easymaxi ELS**

Portabebés con riesgo medio en choque lateral. Complicado de instalar, no se ancla con firmeza y tiene un recorrido del cinturón inadecuado. Además, cuesta abrochar el cinturón al niño.



**CASUALPLAY Baby 0\*&Base Fix Baby 0+**

Portabebés fácil de utilizar. Se puede instalar y dejar en el coche la base Isofix, y la sillita puede ponerse y quitarse según las necesidades. Riesgo medio en choque lateral. Recorrido inadecuado del cinturón.



**CASUALPLAY Baby 0+**

Portabebés con riesgo medio en choque lateral. Instalación complicada. Es poco práctico porque hay que dar la vuelta al asa de transporte para montarla en el coche. Recorrido del cinturón inadecuado.



**CONCORD Air&Airfix**

Portabebés muy ligero, aunque ocupa mucho espacio. Buenos resultados en las pruebas de choque. Fácil de instalar. **Por su elevado nivel de sustancias peligrosas, ha perdido puntos en la valoración general.**



**CONCORD AIR**

Portabebés muy ligero y con buenos resultados en las pruebas de choque. El cinturón del niño no se abrocha con facilidad. **Pierde puntos en su valoración general por su elevado nivel de sustancias peligrosas.**



**JANÉ Strata&Strata Platform**

Portabebés ligero y de fácil instalación. Riesgo elevado en choque lateral. El cinturón tipo arnés es demasiado largo para abrochar a los recién nacidos. Hay que dar la vuelta al asa de transporte para montarla en el vehículo. **Presencia algo elevada de sustancias peligrosas.**



**PEG PEREGO Primo Viaggio SL**

Portabebés con riesgo medio en choque lateral. Complicada de instalar. Poco práctica al ser necesario dar la vuelta al asa de transporte para montarla. **Presencia algo elevada de sustancias peligrosas.**



**TAKATA Mini&Isofix Base**

Portabebés con buenos resultados en las pruebas de choque. Su anclaje Isofix es poco práctico porque hay que dar la vuelta al asa de transporte para montarla en el coche. Su base Isofix sirve también para el modelo Midi (grupo I).



**TAKATA Mini**

Portabebés con riesgo medio en choque lateral. Su instalación es complicada, no se ancla con firmeza al vehículo y necesita un cinturón bastante largo. Hay que dar la vuelta al asa de transporte para montarla en el vehículo.

**GRUPO 0**  
Niños recién nacidos y hasta 10 kilos (aprox. 1 año)



**SAFETY 1st  
Dormicoque +**

Capazo recomendado si se necesita transportar al bebé tumbado por razones de salud. Su instalación es complicada, además ocupa mucho espacio pues debe colocarse perpendicularmente al sentido de la marcha.

colocada en el mismo sentido de la marcha ha de realizarse lo más tarde posible. Pero Lluís Puerto matiza: “Cuando se habla de niños más mayores, a partir de un año, ya no lo vemos tan claro. Admitimos que cuanto más se alargue mejor, pero también vemos otros factores –niños que lloran, que reclaman a sus padres, que no ven a su madre...– y que podrían dar lugar a distracciones muy graves”.

Se espera que la nueva normativa entre en vigor, en su primera fase, a lo largo del verano. En este sentido, Lucas aclara que “esta nueva normativa no implica ningún cambio para los padres que ya tienen sillita. Se podrán utilizar como hasta el momento” ◆



**GRUPO 0 + / I****Niños de hasta 18 kilos (hasta aprox. los 4 años)****BEBÉ CONFORT Milofix****CONCORD Ultimax Isofix****CYBEX Syrona****RENOLUX Stream****GRUPO 0 + / I-II****Para niños de hasta 25 kilos (aprox. hasta 7 años)****JOIE Stages**

Sillita infantil con riesgo medio en choque frontal y elevado en lateral. Su instalación es complicada, no se ancla con firmeza en el vehículo. Necesita un cinturón bastante largo. **Presenta niveles algo elevados de sustancias peligrosas.**

**GRUPO I****Para niños de entre 9 y 18 kilos (aprox. de 1 a 4 años)****BEBÉ CONFORT Rubi****BREVI Axo Ifix****GRACO Coast****PEG PEREGO Viaggio 1  
Duo-Fix KBase Isofix 0+1****PEG PEREGO Viaggio 1  
Duo-Fix K****RÖMER Versafix****TAKATA MIDI&Isofix  
Base**

Sillita infantil de fácil instalación. Mejor si se utiliza anclaje Isofix. Cuando se fija con el cinturón de seguridad del coche, su puntuación se reduce. **Presenta nivel algo elevado de sustancias peligrosas.**

Sillita infantil para montar en sentido a la marcha con el cinturón de seguridad del coche. Riesgo elevado en choque frontal. Complicada de instalar. **Presenta niveles algo elevados de sustancias peligrosas.**

Sillita infantil con fijación Isofix. Incrementa su seguridad cuando, además, se utiliza el Top Tether (en vehículos homologados para ello). Baja su nota en seguridad cuando se instala utilizando el cinturón de seguridad del coche.

Sillita infantil muy fácil de instalar sobre una base Isofix y queda muy estable. No necesita desabrocharse el cinturón tipo arnés del niño para ajustárselo, pero es difícil de hacer.

**GRUPO I / II**

Para niños de 9 a 25 kilos (aprox. entre 1 y 7 años)

**BRITAX Max-Way**

Sillita que aunque está homologada para niños de hasta 25 kilos, es pequeña para los niños más grandes. Riesgo medio en choque lateral. Instalación muy complicada. No se ancla con firmeza en el vehículo. Es difícil de abrochar el cinturón al niño.

**GRUPO I / II / III**

Para niños de entre 9 y 36 kilos (aprox. de 1 a 12 años)

**IWH Multimax**

Sillita ligera y muy estrecha, con riesgo elevado tanto en choques frontales como laterales. Instalación complicada. Cuesta abrochar el cinturón al niño.

**KLIPPAN TrioFix& Isofix-base**

Sillita pequeña para los niños más grandes. Riesgo elevado en choque lateral. Es difícil de abrochar el cinturón al niño. Ocupa poco espacio porque es muy estrecha.

**RECARO Monza Nova IS Seatfix**

Sillita infantil con elemento de retención (mejor probarla con el niño antes de comprar) que ocupa mucho espacio. Riesgo medio en choque lateral. En algunos casos, queda más estable si se quita o se echa hacia atrás el reposacabezas.

**GRUPO II / III**

Para niños de entre 15 y 36 kilos (aprox. de 4 a 12 años)

**CHICCO Oasys 2/3 Fixplus**

Sillita ligera. Riesgo medio tanto en choques frontales como laterales. A veces queda más estable cuando se quita el reposacabezas del vehículo o se echa hacia atrás. Instalación fácil.

**CHICO Oasys 2/3**

Sillita ligera que ocupa poco espacio. Riesgo elevado en choque frontal y medio en choque lateral. No se ancla con firmeza en el vehículo. Mejor retirar el reposacabezas del asiento del vehículo o echarlo hacia atrás.

**DIONO Monterey 2**

Sillita ligera pero que ocupa mucho espacio. Fácil de instalar. En algunos casos, la silla queda más estable cuando se quita o se echa hacia atrás el reposacabezas del vehículo.

**KLIPPAN TrioFix**

Si se adquiere sin la base opcional solo puede usarse para los niños de entre 16 a 36 kilos (aprox. de 4 a 12 años). Es muy estrecha. Riesgo medio en choques frontales y laterales. Instalación complicada. Difícil de abrochar el cinturón al niño.

NO OFRECE PROTECCIÓN EN CASO DE COLISIÓN LATERAL

# La peor de todas

**BABYAUTO Sinar**  
Grupo II/III

Los malos resultados obtenidos en la prueba de choque lateral, además de los fallos en otros conceptos evaluables, han hecho que esta sillita para los más mayores obtenga la peor calificación.

Es una sillita ligera, que se puede utilizar sin respaldo con niños de más de 22 kilos, pero entonces no ofrece protección en caso de choque lateral, porque la cabeza y el tórax del niño están totalmente desprotegidos y se golpean

contra la puerta del turismo, con consecuencias muy graves. Riesgo medio en choque frontal. No puede sujetarse al vehículo de modo estable, aunque su instalación, instrucciones y advertencias de seguridad son fáciles de entender. **Presencia elevada de sustancias peligrosas.** Contiene 'ftalato DEHP' en proporciones que superan el límite legal establecido para los juguetes infantiles.



# Llega la tarjeta ITV electrónica

Se reducen los tiempos para matricular un coche, se eliminan errores en los datos, se abaratan los gastos de gestión y se evita el extravío de documentación. Estas son las ventajas que supone la implantación de la nueva ficha ITV electrónica, un proyecto que ya está en marcha y en el que la DGT ha contado con la colaboración de SEAT.

M. LÓPEZ

Pronto vamos a decir adiós al documento de papel timbrado de color verdoso, la conocida como ‘ficha técnica’ que nos entregaba el vendedor al adquirir un nuevo coche. Una ficha que acompaña toda la vida útil del vehículo, y que desde 2010 convivía con un nuevo modelo aprobado entonces por el Ministerio de Industria.

Desde 2009 la DGT lleva trabajando en el proyecto e-ITV para la implantación de la ficha técnica electrónica. Un desarrollo que ya es una realidad y en el que se ha contado con la colaboración de Seat, fabricante que se ha convertido en el pionero en enviar los datos técnicos



Treinta y dos dígitos forman el Número de Identificación de Vehículo (NIVE).

de sus vehículos electrónicamente a la DGT.

El sistema es sencillo: los fabricantes envían vía on-line los datos técnicos de sus modelos al Registro de Vehículos Prematriculados de la DGT. Allí se validan esos datos y se asigna un Número de Identificación de Vehículo, conocido como NIVE, que está formado por 32 dígitos, y pasa a ser el DNI de ese coche. Cuando el comprador matricule su nuevo coche, recibirá esta tarjeta

evitan pérdidas de documentación, y se reduce el tiempo en el proceso de matriculación”. Por su parte, Iván de la Orden, responsable de Clientes de España de Seat, señala que “se trata de un proceso más eficiente, en el que la palabra clave es tiempo. Con el sistema antiguo, desde que el fabricante facturaba un vehículo hasta que el coche llegaba matriculado al cliente, pasaban 3 ó 4 días, mientras que con la ficha electrónica el comprador podrá matricular su coche en horas”.

Las primeras pruebas comenzaron a realizarse en el año 2009. En noviembre de 2011, Seat ya empezó a enviar la documentación de sus coches en formato electrónico, y desde entonces ha matriculado con este sistema más de 8.000 vehículos. La ficha electrónica se implantará en 2014 en el resto de marcas. ♦

## Dirección electrónica vial: más servicios



A partir de este verano, la Dirección Electrónica Vial (DEV), el nuevo canal de comunicación con el ciudadano de la DGT y de otras administraciones con competencias en materia de tráfico, se amplía a otros servicios además de la notificación de las multas. Quienes se suscriban gratuitamente a la DEV, recibirán por correo electrónico las siguientes notificaciones: variación del saldo de puntos, aviso de caducidad de la ITV, informa-

ción sobre su permiso de conducir, sobre cambios normativos y determinados aspectos de especial interés, como uso de sistemas de protección o previsiones de congestión y más adelante se ampliará a otros servicios. En la actualidad existen 150.000 suscriptores al DEV, un canal electrónico que sustituye al postal, obligatorio para los vehículos matriculados a nombre de personas jurídicas y voluntario para los particulares. Para darse de alta en la DEV, es necesario disponer de DNI electrónico o certificado digital reconocido: <https://sede.dgt.gob.es/sede/faces/paginas/dev/suscripcion.xhtml>



Los jóvenes españoles ocupan el segundo puesto en el ranking de consumo de cocaína de la Unión Europea.

UN 15% DE LOS CONDUCTORES MÁS JÓVENES DIO POSITIVO EN CANNABIS Y UN 4%, EN COCAÍNA

# Si te drogas al volante, puedes dejar de bailar

Drogas, ocio, volante, una mezcla que puede resultar letal. Casi el 23% de los conductores de hasta 30 años que fallecieron en accidente de tráfico en 2012 habían consumido alguna sustancia. Por ello, la FAD ha unido a tres prestigiosos Djs en una campaña de concienciación para que compongan un tema, cuyo objetivo es evitar que algún día ya no puedas bailar.

**Mercedes LÓPEZ**

Infografía: Dlirios

Anque el Observatorio Europeo de las Drogas indica en su último informe que el consumo de cannabis y cocaína entre los jóvenes está descendiendo, las cifras subrayan que el 3,6% de los jóvenes españoles habían tomado ‘coca’ en el último año, y un 17%, ‘porros’. Estas cifras nos sitúan en los nada honrosos segundo y tercer puesto, respectivamente, en el ranking de consumo entre los jóvenes de la Unión Europea. A ello se debe

añadir que, en los controles de drogas realizados por la Dirección General de Tráfico, el 15% de los conductores de 18 a 24 años dieron positivo en cannabis, y casi el 4% en cocaína, sustancia esta última en la que los positivos suben al 5% entre los conductores de 25 a 34 años. Las consecuencias de estos datos son muy preocupantes cuando llegan a la carretera: el 23% de los conductores de hasta 30 años que fallecieron en accidente de tráfico en 2012, y que fueron analizados por el Instituto Nacional de Toxicología, dieron positivo en drogas.

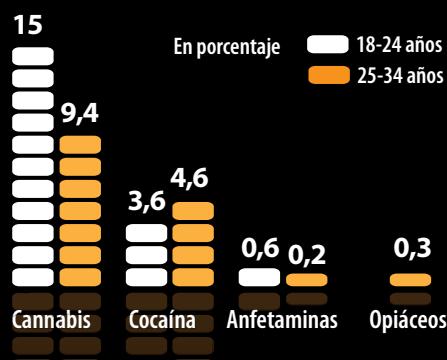
**ENTRE 20 Y 24 AÑOS ES EL TRAMO DE EDAD EN QUE SE CONSUMEN MÁS SUSTANCIAS**

Por ello, desde la FAD (Fundación de Ayuda Contra la Drogadicción) se han planteado una

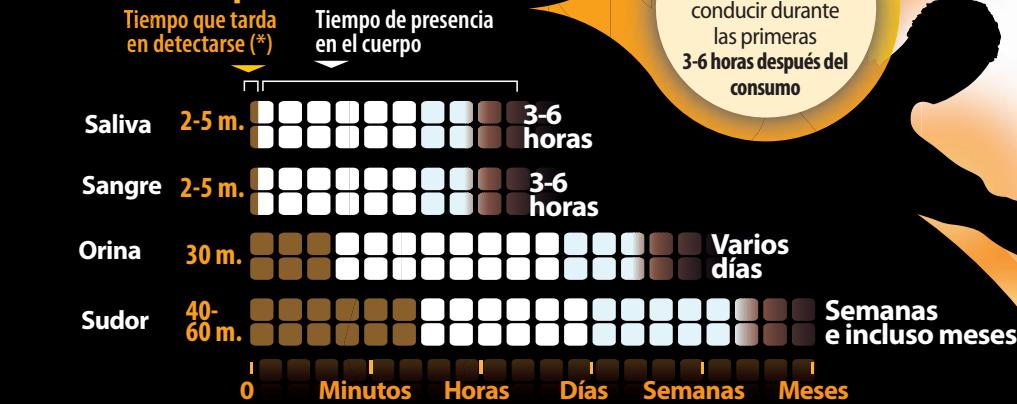
# Drogas y jóvenes al volante

Cerca del 23% de los conductores de hasta 30 años, fallecidos en accidente de tráfico, habían consumido drogas. Esta es la radiografía de un cóctel letal.

## Conductores positivos en los controles



## Presencia de sustancias en el cuerpo



## Las alteraciones que producen

### ● Cannabis, marihuana, hachís

Alteración de la percepción, cambios de humor, alteraciones de los colores, relajación, hilaridad, somnolencia...

### ● Cocaína

Estimulación y estado de excitación o aceleramiento, agresividad, menor concentración, falta de sensación de fatiga...

### ● Anfetaminas

Euforia, excitación, retraso del sueño, agotamiento, reacciones violentas...

### ● Opiáceos (morphina, heroína...)

Sensación de relajación, sedación, sensación de bienestar.

### ● Éxtasis

Estimulación y estado de excitación o aceleramiento, falta de concentración y atención, visión borrosa...

### ● LSD e inhalantes (colas, pegamentos)

Alucinaciones, reacciones agresivas, ansiedad, pánico, cambios de percepción y de humor...

## Así afecta a la conducción



### ● Cannabis, marihuana, hachís

Disminución de la capacidad para tomar decisiones y de percepción, desorientación, pérdida de reflejos...

### ● Cocaína

Reduce la capacidad para tomar decisiones y valorar riesgos, disminución de la sensación de fatiga, exceso de confianza...

### ● Anfetaminas

Se sienten especialmente capacitados para la conducción, disminución de la sensación de fatiga, exceso de confianza...

### ● Opiáceos (morphina, heroína...)

Alteraciones visuales y en la atención, pérdida de reflejos, somnolencia.

### ● Éxtasis

Disminución de la fatiga, exceso de confianza, deslumbramiento, visión borrosa, falta de concentración...

### ● LSD e inhalantes (colas, pegamentos)

Distorsión de la realidad, reacciones agresivas, disminución de los reflejos, falta de coordinación...

Fuentes: Elaboración propia con datos de: "Presencia de alcohol, drogas y medicamentos en conductores españoles. Proyecto Europeo Druid"; DGT; "Toxicología del cannabis". Balcells Olivero, M.; "Accident, Analysis and Prevention". Drumer y otros"; y "Víctimas mortales en accidentes de tráfico. Memoria 2012". Instituto Nacional de Toxicología.

campaña de concienciación y sensibilización de la conducción bajo los efectos de las sustancias ilegales, con el eslogan “musicadanceparaquetunolabailes”, en colaboración con la DGT y el Plan Nacional de Drogas. En palabras de Ignacio Calderón, su director general, “es dura, realista y provocadora”. Se desarrolla solo en las redes sociales y está protagonizada por tres conocidos Dj's: Dani Moreno, Abel Ramos y Cristian Varela, encargados de componer un tema con un complicado objetivo: “que nadie tenga que bailarlo”; y tres jóvenes que cuentan las terribles consecuencias de un accidente de tráfico.

**MUY CREÍBLES.** Se eligió, dice Calderón, a tres famosos Dj's españoles, con un nivel de seguimiento impresionante, “porque son interlocutores a los que los jóvenes les otorgan autoridad moral, legitimidad y credibilidad”. Además, Eusebio Mejías, director técnico de FAD, explica que se desarrolla en un espacio de ocio, de celebración: “Un período de mucho riesgo, porque en esos momentos

## PALABRA DE Dj's

### DANI MORENO

“Es muy duro quedarse al margen por una mala elección. Si tuviese a alguien delante, a punto de coger el coche después de haber tomado drogas, sería bastante explícito: no lo hagas, tu vida está en juego”

<http://www.musicadanceparaquetunolabailes.com/#dani-moreno>



### ABEL RAMOS

“Es una oportunidad para reivindicar que ser Dj o vivir la noche no tiene que ir vinculado al consumo de drogas. La gente joven debe darse cuenta que consumir drogas no es bueno y, menos, conducir bajo sus efectos”

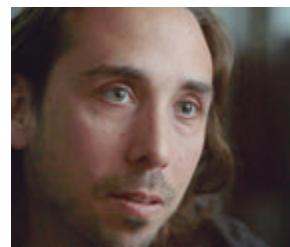
<http://www.musicadanceparaquetunolabailes.com/#abel-ramos>



### CRISTIAN VARELA

“Los vehículos son naves que si las manejamos en mal estado se transforman en bombas destructivas que pueden matar a muchas personas, incluidos nosotros. No cuesta nada coger un taxi”

<http://www.musicadanceparaquetunolabailes.com/#cristian-varela>



los jóvenes no quieren límites, no están bien vistas las conductas de prevención”. Mejías lo tiene muy claro: “Hemos buscado la eficacia, ya no sirven ‘las charlitas’”.

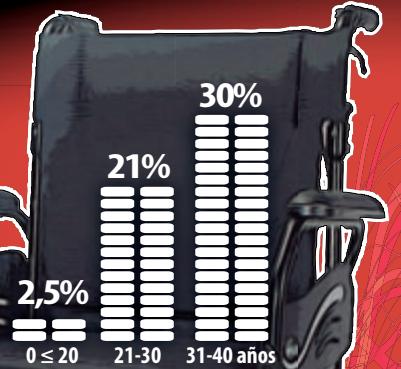
La campaña se dirige especialmente a los jóvenes de 15 a 24 años. Y unos datos para la reflexión: la edad media de inicio en el consumo de ‘porros’

son los 15 años, y el intervalo de edad en el que más sustancias se consumen es entre los 20 y los 24 años. ♦

[www.musicadanceparaquetunolabailes.com  
#musicadanceparaquetunolabailes](http://www.musicadanceparaquetunolabailes.com/#musicadanceparaquetunolabailes)

## La droga al volante mata

Porcentaje de positivos entre los conductores fallecidos de 0 a 40 años



## Los porros multiplican el riesgo de accidente

### Cantidad consumida

2 porros (8 ng/ml) (\*)  
3 porros (12 ng/ml)



(\*) Cada porro puede traducirse en una concentración aproximada en sangre de 4 ng/ml. Estos niveles pueden variar en función de la pureza y de la cantidad de cannabis utilizada.

Mayor riesgo de parada respiratoria

Aumento de la tensión arterial

Mayor riesgo de parada cardiaca

Tremblores Vértigo

Las huellas de la cocaína  
Dilatación de las pupilas



La distracción está presente en el 40% de los accidentes con víctimas y en casi la mitad de los accidentes mortales.

UN 25% DE LOS CONDUCTORES SE ACCIDENTÓ O ESTUVO A PUNTO POR UNA DISTRACCIÓN

## Distracciones peligrosas

Los conductores son conscientes de la peligrosidad de algunas conductas, como hablar por el móvil, pero solo las reconocen en los demás, según el primer Barómetro de las Distracciones en la Conducción.

Marian GARCÍA RUIZ

**E**scuchar la radio, hablar, pensar en cosas que nos preocupan, manipular algún elemento o mirar a otros vehículos son las distracciones al volante más frecuentes que reconocen los conductores en el primer Barómetro de las Distracciones en la Conducción realizado por el RACE y las empresas BP y Castrol.

Cuando se trata, sin embargo, de juzgar a los demás, se incorporan otras conductas como fumar, hablar por teléfono o enviar men-

sajes o whatsapp.

El Barómetro recoge la opinión de 4.473 conductores acerca de las conductas distraídas más habituales y peligrosas. Y la primera conclusión es que nos cuesta reconocer como propias algunas conductas co-

mo el uso del móvil al volante, ya sea hablando, navegando o enviando mensajes, a pesar de que es una de las infracciones más frecuentes. Y más peligrosas también.

Sí somos conscientes de los riesgos que las conductas distraídas conlleven, aunque con matices. Las distracciones se perciben como la segunda causa de accidente por detrás del alcohol –son la primera– y en concreto, el uso del móvil chateando, enviando mensajes, utilizando aplicaciones, leyendo o hablando, se percibe como la distracción más arriesgada por más del 94% de los conductores.

Según el director de Seguridad Vial del RACE, Tomás Santa Cecilia, “*las nuevas tecnologías suponen un riesgo añadido para el que es indispensable formar y concienciar a los conductores, a través de una mayor información en las autoescuelas, por ejemplo*”.

### LA DISTRACCIÓN, PRIMERA CAUSA DE ACCIDENTE, POR DELANTE DE LA VELOCIDAD Y OTRAS INFRACCIONES

# ¿Con qué nos distraemos más?

Según reconocen los conductores, el resto de los ocupantes, las preocupaciones, la manipulación de elementos como el GPS, hablar por el móvil o quedarse mirando un accidente son las principales causas de distracción en la conducción.



Respecto a su relación con la accidentalidad, uno de cada cuatro conductores admite haber sufrido o estado a punto de sufrir un accidente a causa de una distracción. A un 50% le ocurrió por conducir pensando en otra cosa. Poco más del 10% lo atribuye al uso del móvil.

Los encuestados admiten distraerse en mayor medida en entornos urbanos (el 90%), en trayectos conocidos (70%) y viajando acompañados (70%).

**INFRACCIÓN Nº 1.** Respecto al conocimiento de la ley y las sanciones correspondientes, solo el 30% dijo conocer que el uso manual del móvil, de auriculares o la manipulación del navegador conllevan una sanción; y de estos, solo el 60% sabían que dicha sanción es de 200 euros y conlleva la retirada de tres puntos del permiso.

El 84% de los conductores encuestados aseguró no haber sido sancionado nunca por una distracción. Y el 9% reconoció que sí había sido sancionado por este motivo.

La conducción distraída o desatenta es además la primera infracción detectada en los accidentes con

## Las 10 conductas percibidas como más arriesgadas

- ✓ Mandar un SMS
- ✓ Chatear por el móvil
- ✓ Utilizar aplicaciones del móvil
- ✓ Leer
- ✓ Hablar por teléfono
- ✓ Asearse
- ✓ Manipular el navegador
- ✓ Buscar algo en la guantera
- ✓ Mirar un accidente
- ✓ Mirar paneles publicitarios

**TRES DE CADA CUATRO CONDUCTORES CON NIÑOS SE VUELVEN A MIRARLOS O ATENDERLOS**

víctimas.

La salida de la vía es el tipo de accidente más frecuente relacionado con las distracciones y es por cierto, el más letal.

## PRINCIPALES DISTRACCIONES.

El 77% de los conductores reconoce que los otros ocupantes del vehículo les distraen, especialmente los niños. Tres de cada cuatro admiten que se vuelven para mirarlos o atenderlos o están pendientes de ellos a través del retrovisor.

Al 56% les distraen sus pensamientos, las preocupaciones personales o el estrés que sufren.

El 54% retira las manos del volante para manipular elementos del vehículo como el GPS.

El 46% reconoce distraerse hablando por el móvil aunque utilice el manos libres y el 38% aparta la vista de la carretera para mirar un accidente que se ha producido.

La conducción distraída es la principal causa de accidentes de tráfico. En 2011 causó 904 muertes y 4.590 heridos graves. Más que la infracción a la norma (736 muertes) o la velocidad inadecuada (475). ♦





Noche, alcohol, drogas, fatiga y afluencia de público. Las fiestas veraniegas populares concentran todos los peligros.

**FIESTAS PATRONALES:** LOS MUNICIPIOS PREPARAN MEDIDAS PARA PREVENIR ACCIDENTES DE TRÁFICO

# El toro está en la carretera

Tienen todos los ingredientes para convertirse en un cóctel explosivo: gran afluencia de público, noche, alcohol, drogas, fatiga y desplazamientos cortos, generalmente por lugares conocidos. Precisamente para prevenir accidentes durante la celebración de fiestas populares, las localidades ponen en marcha medidas que van desde los conocidos controles de tráfico hasta autobuses o campings gratuitos.

**Anabel GUTIÉRREZ**

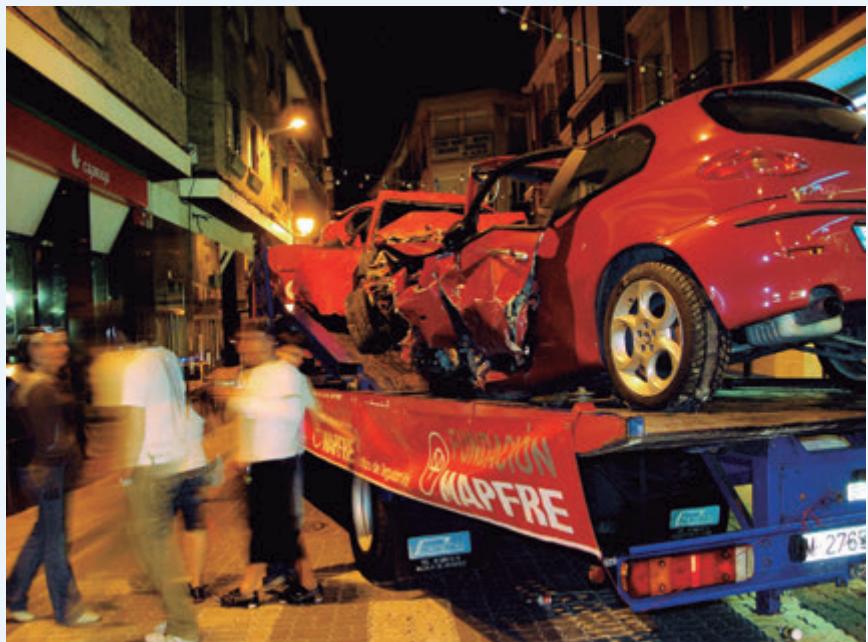
**L**os trayectos cortos por carretera convencional son los más peligrosos en materia de seguridad vial, especialmente si la razón del viaje es asistir a una de las muchas fiestas patronales que se celebran este verano. En unos pocos kilómetros se concentran todos los factores de riesgo para que se produzca un accidente. Así lo resume Tomás Santa Cecilia, director de Seguridad Vial del RACE: “*El cóctel conducción, fatiga, alcohol y drogas puede resultar mortal*”.

Son muchos los esfuerzos que se realizan para asegurar que las fiestas se desarrollan de manera tranquila en las carreteras. Un ejemplo de ello son las campañas preventivas que organizan la localidad riojana de Alfaro o el Ayuntamiento

## Gasolina gratis para los que no beban

La Rioja es tierra de vinos y de fiestas. Por ese motivo, el Gobierno regional, pensando especialmente en los conductores jóvenes, ofrece desde 2007 un servicio de transporte en autobús que hará nueve rutas para asistir a las fiestas patronales entre mayo y septiembre. Unos 3.300 jóvenes usaron este medio de transporte en 2012. Dos de las rutas obligadas fueron el 8 de junio para asistir a las fiestas de San Bernabé, en Logroño, (donde el Ayuntamiento intensifica los controles de alcohol y drogas y también la frecuencia de los autobuses nocturnos), y el 29 de junio a Haro para celebrar la Batalla del Vino. Eduardo Bozalongo, jefe de la Policía Local de Haro, asegura que apenas se producen accidentes durante esta famosa romería a los Riscos

de Bilbao. En cambio, el Ayuntamiento de Alfaro lleva tiempo preparando las fiestas de San Roque (17 de agosto) para que no se produzcan accidentes de tráfico especialmente entre los jóvenes. A ellos va destinada la campaña para implantar la idea de conductor alternativo, dirigido a los jóvenes. Una de las acciones de esta campaña consiste en cumplimentar un pasaporte con cuatro sellos que se corresponden con dar negativo en cuatro controles de alcoholemia y que da derecho a un vale canjeable por 16 euros de gasolina. En Alfaro, según Teodoro Basterra, jefe de la Policía Municipal, "en 2005 hubo 9 accidentes durante las fiestas y 12 positivos en los controles de alcoholemia realizados; en 2012 la cifra se redujo a 3 accidentes y 4 positivos".



En Alfaro una campaña muestra las consecuencias de conducir bebido.

**"EL CÓCTEL CONDUCCIÓN, FATIGA, ALCOHOL Y DROGAS PUEDE RESULTAR MORTAL"**, TOMÁS SANTA CECILIA, EXPERTO DEL RACE

de Huelva, en las que se regala vales intercambiables por gasolina a los jóvenes que demuestren no haber ingerido alcohol.

**LA FIESTA EN PAZ.** Facilitar transporte público gratuito a todo aquel que quiera desplazarse hasta el lugar donde se celebra el multitudinario festival de música de BBK Live, es una de las soluciones del Ayuntamiento de Bilbao para prevenir aglomeraciones, el excesivo uso del vehículo privado y la inseguridad de muchos de sus asistentes, especialmente jóvenes. Precisamente a estos, a los menores de 26 años, va destinado también el servicio de la compañía aseguradora Línea Directa "Asistencia Nocturna", que consiste en ofrecer, sin coste adicional, traslado en taxi a los clientes que hayan bebido más de la cuenta y no estén en condiciones de conducir.

Todos los veranos la Dirección

General de Tráfico (DGT) prepara un dispositivo especial con motivo de los desplazamientos que se producen en torno a la festividad del 15 de agosto. Este operativo consiste en *"un incremento de los controles de drogas, alcohol y velocidad* (este año contará con el apoyo del helicóptero Pegasus), *instalación de carriles reversibles y adicionales con conos* y *un despliegue de unos 10.000 agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, a los que se suma la colaboración de la Guardia Civil Rural y la labor de más de 600 funcionarios y*

## ALICANTE

### "En Hogueras, súbete al Bus"



Refuerzo de líneas de tranvía y autobús para la celebrar las Fiestas de San Juan.

Este año, durante la celebración de las Fiestas de San Juan, el Ayuntamiento de Alicante incentivó el uso del transporte público con una campaña bajo el lema "En Hogueras, súbete al Bus", que incluyó un refuerzo de las líneas tanto de autobuses como de tranvía y la puesta en

marcha de un servicio especial nocturno. Gracias a esta campaña, según el concejal de Seguridad Ciudadana, Juan Seva, el año pasado se consiguió que un total de 561.086 personas utilizaran el transporte público para desplazarse por la ciudad.

personal técnico de gestión de la DGT", según detalla Federico Fernández, Subdirector General de Gestión de la Movilidad de la DGT. "Ir de pueblo en pueblo, de fiesta en fiesta, es muy peligroso, porque la gente bebe, quiere llegar más rápido o conduce con el vehículo lleno de pasajeros, con lo que aumentan las distracciones".

**MEJOR NO BEBAS.** La Asociación de Bebidas Refrescantes (ANFABRA) considera que respecto al alcohol "si se consiguiera erradicar su consumo durante la conducción, se evitarían del orden de 1.000 muertos en las carreteras". Teniendo en cuenta esta preocupación, es de entender que una de las principales medidas, especialmente en las celebraciones multitudinarias, sean los controles de alcohol y drogas. Teruel es un ejemplo de ello. Las conocidas fiestas de la Vaquilla del Ángel, que se acaban de celebrar (del 6 al 8 de julio), han contado con un operativo especial ante la previsión de la asistencia de unas 20.000 personas. Datos facilitados por el Jefe de Tráfico de Teruel, Federico García Buj, explican la importancia de esta medida: "En 2006 se produjeron 6 accidentes de tráfico durante la celebración de las fiestas, con 2 heridos graves y 1 leve, mientras en 2012 solo se registró un único accidente sin víctimas". De los 6.550 controles de alcohol realizados durante las fiestas del año pasado, 183 dieron positivo. En cuanto a los test de drogas, 2 pruebas resultaron negativas y 4 positivas. "La ciudad se blinda con puntos de control de alcoholometría en todas las posibles salidas de la capital", comenta Federico García.

Los hábitos de los conductores respecto al consumo de alcohol ha cambiado mucho en los últimos años, especialmente entre los jóvenes. En esta transformación han tenido mucho que ver los 11 años de campaña Noc-Turnos de la Federación Española de Bebidas Espirituosas (FEBE) que ha conseguido, por ejemplo, que un 67% conozca la figura del conductor alternativo y que un 62% de los jóvenes no conduzcan si van a beber, según los resultados de la última encuesta.

Una de las festividades declarada

## BILBAO

### Comparta coche si va de fiesta



El Ayuntamiento incrementa el servicio de autobuses durante la Semana Grande.

La entrada al Festival de música Bilbao BBK Live (del 11 al 13 de julio) da derecho a la utilización gratis de autobuses desde Bilbao: el bono por los tres días que dura el macroconcierto permite el uso gratuito del camping, situado en las inmediaciones. Ambos servicios, tanto el autobús como el camping, son gratuitos. Para la celebración de las fiestas de Bilbao, Aste

Nagusia (Semana Grande), el Ayuntamiento pone en funcionamiento lanzaderas de autobús para comunicar las zonas donde se realizan eventos, fuegos artificiales y conciertos. A todo ello se añade el servicio gratuito "Compartir Coche," que cuenta ya, a punto de cumplir los 10 años de su puesta en marcha, con 4.000 usuarios registrados aproximadamente.

de Interés Turístico Internacional, el Corpus Christi de Toledo, contó este año con medidas especiales para los dos días 29 y 30 de mayo que incluyeron cortes de tráfico, habilitación de más de 5.000 plazas de aparcamiento y recomendaciones para usar el transporte público y dejar el coche.

**EN TRANSPORTE PÚBLICO.** Otro ejemplo es el del Concello de Lugo. Para promocionar el uso de transporte público durante las fiestas de ambientación romana, Arde Lucus (14-16 de junio) se acordó un convenio de colaboración con el grupo ALSA que ofreció descuentos del 20% a las personas que viajasen desde cualquier punto de España.

El Rototom Sunsplash es el mayor festival reggae europeo que actualmente se celebra en la localidad de

## EN LAS FIESTAS DE TERUEL SE PRODUJERON 6 ACCIDENTES EN 2006. EN 2012 SE REGISTRÓ SOLO UN ACCIDENTE

Benicàssim (Castellón). Este año se celebrará del 17 al 24 de agosto. Eugenio Capitán, jefe de la Policía Local, afirma que “se ha dado especial importancia al uso del transporte público interurbano creando rutas específicas que partiendo de la misma zona de conciertos ofrezcan a los visitantes el traslado a playas y centro urbano”. Luis Bermúdez, Jefe Provincial de Tráfico de Valladolid, recomienda para los desplazamientos cortos durante las fiestas “adecuar la velocidad a las circunstancias de la vía, mantener la distancia de seguridad, usar los sistemas de retención y casco, atención permanente (no móviles, GPS...), y si alguien va a la fiesta con intención de beber algo y tiene que volver como conductor, mejor no acuda”. ♦

## OURENSE

### Camping a precios populares

La provincia de Ourense se llena en verano de multitud de fiestas populares. Una de ellas, la Festa do Boi (la fiesta del buey) en Allariz se celebró este año del 25 al 28 de mayo. Consiste en un encie-

rro popular por las calles de la ciudad que atraen mucha afluencia de público. El Ayuntamiento habilita espacios amplios para aparcamiento de vehículos y un camping para usuarios a precios reducidos. Otro evento es la Festa da Istoria en Ribadavia, que se celebrará el 30 y 31 de agosto. Está considerada la fiesta medieval más importante de Galicia: ajedrez viviente, torneo medieval, boda judía, representaciones teatrales, conciertos de música y más de 30 actividades de recreación histórica. Aunque Ribadavia, al ser un municipio pequeño no cuenta con autobús urbano, “la organización pone en marcha un servicio de autobuses gratuitos que funcionan de manera ininterrumpida y evitan numerosos trayectos cortos desde pueblos limítrofes en vehículos particulares”, según explica Miguel García, presidente de la Fundación Festa da Istoria.



A la Festa da Istoria, en Ribadavia, se llega gratis en autobús.

## ZARAGOZA

### ¿Chófer 0,0 o cama y desayuno?

Zaragoza ofrece dos iniciativas privadas para disuadir de coger el coche con unas copas de más. La persona que no se encuentre en condiciones para conducir puede recurrir a esta empresa: Chófer 0,0. Funciona en Zaragoza desde las fiestas de Navidad de 2012. La empresa facilita conductor con coche o solo chófer para el vehículo del usuario por unos 2,3 euros el kilómetro y 15,95 la hora. Israel Smith, gerente y fundador, comenta que los clientes suelen ser “mujeres mayores de 25 años y varones mayores de 35”. Otra propuesta es la que

ofrece el Albergue de Zaragoza: cama y desayuno por 10 euros y un alcoholímetro para que antes de salir compruebe si está sobrio para conducir. José Juste, propietario, comenta que desde que se inició en 2011, el perfil más habitual de sus clientes es el de “varón, entre 25-40 años de algún pueblo de Aragón, a una distancia de 150 km de radio desde Zaragoza, que viaja en grupo y que conduce un vehículo que no es de su propiedad”. Más información en [www.chofer00.com](http://www.chofer00.com) y en [www.alberguezaragoza.com](http://www.alberguezaragoza.com)



Paul Alan PUTNAM

Ayudar en caso de avería mecánica es otro de sus servicios que más les agradecen.

**AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL:** MÁS DE 10.000 AGENTES A PIE DE CARRETERA VIGILAN Y SANCIONAN, AL MISMO TIEMPO QUE AUXILIAN, AYUDAN, CONSUELAN...

# También son médicos, mecánicos, psicólogos...

Saben que popularmente son 'los que pone multas', pero también que cuentan con el agradecimiento de miles de automovilistas, muchos auxiliados en un accidente, o ayudados en caso de avería. Al mismo tiempo, conviven con el dolor de aquellos a los que tienen que comunicar el fallecimiento de un familiar. Es la historia más humana de seis agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que repasan sus vivencias en el asfalto.

**Mercedes LÓPEZ**

Reconocen que no tienen 'buena prensa' y cargan con resignación con esa imagen de 'pone multas con afán recaudatorio' que les acompaña. Hay que recordar que el año pasado impusieron más de dos millones y medio de denuncias (datos de la propia Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil). Pe-

## JOSÉ LUIS VEGA

### "Quería serlo desde pequeño"

Hijo y padre de guardia civil, sus recuerdos de infancia le llevan a la casa cuartel de Almodóvar (Ciudad Real), donde jugaba en el garaje en el que estaban estacionadas las motos. "Me subía y hacía que las arrancaba", dice con nostalgia, al mismo tiempo que asegura rotundo: "Soy guardia civil por vocación, es lo que quería ser desde pequeño".

Capitán



Alberto ESPADA

## YAZMÍN ÁLVAREZ

### "Mis hermanos quieren imitarme"

Su vocación nació de su inclinación a ayudar a los demás, y por su pasión por las motos. Y aunque no tenía ninguna tradición familiar, "en todo caso militar como mi padre", encontró que la ATGC reunía todas sus aspiraciones y no lo dudó en ningún momento. "Hoy estoy tan feliz que, al verme, mis hermanos se han planteado seguir mis pasos".

Guardia Motorista



Alberto ESPADA

ro lo asumen, saben que denunciar las infracciones es parte de su labor y entienden que a nadie le guste ser sancionado. El guardia motorista, José Miguel Llamas lo explica: "Tenemos muy claro que lo que hacemos es corregir conductas incorrectas".

Llamas es uno de los seis agentes de la Agrupación (formada por más de 10.000 agentes) que hemos reunido para buscar juntos las huellas de su trabajo. Y lo primero que dejan claro es que se sienten orgullosos, que sienten pasión, tanta que Yazmín Álvarez, la guardia que participa, asegura que "ni aunque me tocara una primitiva 'gorda' dejaría la Guardia Civil".

También tienen claro que su principal labor es la de prevención. Así, José Queipo, otro de los agentes con

## "LO PEOR, AL QUEDARNOS SOLOS A LA ESPERA DE LOS SERVICIOS FUNERARIOS"

JOSÉ L. VEGA, CAPITÁN

los que compartimos mesa, afirma rotundo: "Lo que más me gusta es patrullar, porque estoy convencido que con nuestra sola presencia evitamos accidentes". Lo hacen mucho: en 2012 los agentes de la Agrupación recorrieron casi 150 millones de kilómetros por las carreteras.

Y surge la palabra accidente. La más difícil de las que manejan en su

vocabulario diario. Son los servicios más duros (el año pasado instruyeron 82.703 atestados por accidentes). "Nunca te acostumbras, si no se ríamos un monstruo; pero te creas una pantalla, aunque cuando llegas a casa te derrumbas", confiesa el brigada Queipo.

**LOS ÚLTIMOS.** Suelen ser los primeros en llegar al accidente y los últimos en marcharse. "El peor momento es cuando nos quedamos solos, a la espera de los servicios funerarios. Se marchan los sanitarios, los bomberos... y te quedas tú, allí, solo", cuenta el capitán José Luis Vega, el agente de más alta graduación que participa en el encuentro. Y sobre todo, subrayan que es durísimo cuando hay niños. Vega no puede



Paul Alan PUTNAM

Un café para reponer fuerzas.



Paul Alan PUTNAM

Los equipos de atestados investigan todas las huellas de un accidente.

## PABLO CHARNECO

### "Soy hijo, hermano, padre y cuñado de agentes"

Vive y ha vivido siempre rodeado por el uniforme verde: "Soy hijo, hermano, padre, cuñado, y hasta el novio de mi hija lo ha intentado, de guardia civil". Desde el primer momento su interés por la investigación le inclinó hacia los equipos de atestados. "Los ilustres, por aquello del Ilustre Colegio de Abogados", cuenta orgulloso.

Sargento Primero



Alberto ESPADA

## JOSÉ QUEIPO

### "Mi madre dejó de hablarme cuando ingresé"

Antes era contable y explica que su madre dejó de hablarle durante 3 meses cuando se enteró que lo había dejado para ser guardia civil. "Hoy está muy orgullosa", aclara rápidamente. Le había atraído mucho lo que había leído sobre la labor que realizaban y, además, subraya que "me gustaban mucho las motos". Lo suyo es patrullar.

Brigada motorista.



Alberto ESPADA



El año pasado impusieron más de dos millones y medio de denuncias.

olvidar un accidente ocurrido a la altura de Illescas (Toledo), en el que una niña salió despedida junto con la sillita en la que iba sentada con los arneses abrochados. "Pero la sillita no iba sujetada al asiento del coche", relata con tristeza. Tampoco olvida cuando tuvo que acompañar a un padre para decirle a su mujer que su hija de 10 años había fallecido. "Volvían del estadio Vicente Calderón. Era la primera vez que la llevaba al fútbol". Cuando la madre les vio llegar "no fue necesario decir nada. Fue desgarrador". Esa es otra de las labores más difíciles que tienen que realizar: comunicar a los familiares las terribles consecuencias de los accidentes. Otro trago amargo.

Pero cuando las consecuencias del accidente no son trágicas, los agentes tienen la mejor recompensa: el

## Muertos en acto de servicio

Desde su creación, 324 agentes de la ATGC han muerto en acto de servicio y han sufrido más de 23.000 accidentes. "Cuando tienes que atender un accidente en el que está implicado un compañero, es uno de los momentos más difíciles. Te pones más nervioso", cuenta Yazmín Álvarez, una joven guardia motorista, que recuerda con amargura el día en el que yendo a prestar auxilio en un accidente, se encontraron con otro. "Estaba una chica llorando al borde de la carretera, al acercarme vi que era compañera. Tuve que sacar del interior del vehículo al otro agente", explica en voz muy bajita.

agradecimiento de los implicados. "Son muchos los que se van hacia el maletero y nos quieren regalar chorizos o vino... o lo que lleven". Pero nunca aceptan regalos, subraya el capitán Vega. Son conscientes de que su sola presencia tranquiliza a los afectados y destacan que una de las frases que más escuchan al llegar es: "Tranquilos que ya está aquí la Guardia Civil".

**HORQUILLAS.** En este punto, Pablo Charneco resume la labor que realizan los equipos de atestados, a los que pertenece: "Investigamos todas las circunstancias del accidente, estudiamos la vía, la señalización, las condiciones meteorológicas, si el conductor tenía alguna enfermedad, si tomaba medicamentos, si había bebido, hacemos un informe fotográfico,



Accidente es la palabra más dura de su vocabulario.

Paul Alan PUTINAM

FERNANDO RAMÍREZ

## "Hice aquí la 'mili' y decidí quedarme"

Afirma que no era una vocación que sintiera desde pequeño: "Siempre he vivido en Madrid, y aquí la Guardia Civil no tiene presencia". Más bien, aclara, que iba para policía, como su padre, pero la vida le tenía preparado un cambio en su vocación: "Hice la 'mili' en el Subsector de Tráfico de la Guardia Civil y decidí seguir".



Alberto ESPADA

Cabo primera

JOSÉ MIGUEL LLAMAS

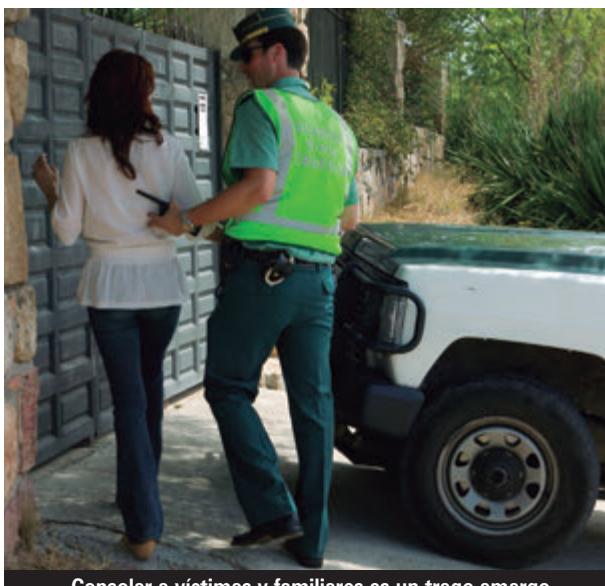
## "Su labor despertó mi interés"

Asegura que a pesar de no ser hijo del Cuerpo, desde muy joven la Guardia Civil despertó su interés y, sobre todo, los motoristas de Tráfico, porque considera que su labor es muy importante. "Nuestra sola presencia en la carretera es disuasoria, no solamente para el conductor infractor, sino para el resto, porque les ponemos alerta".



Alberto ESPADA

Guardia motorista



Consolar a víctimas y familiares es un trago amargo.



En las grandes nevadas, siempre a pie de carretera para facilitar la circulación.

Paul Alan PUTNAM

## LA FRASE QUE MÁS ESCUCHAN: "TRANQUILOS, YA ESTÁ AQUÍ LA GUARDIA CIVIL"

un croquis detallado del accidente...".

En el relato le toca ahora el turno a su papel de 'mecánico'. Reconocen que cada vez menor. Ahora, lo más frecuente es ayudar a cambiar alguna rueda pinchada, y comentan lo "sofisticados que son algunos 'gatos'". Vega sí recuerda los tiempos del coche de auxilio en carretera, en el que además de una camilla llevaban correas de ventilador, fusibles... "Los cientos de 'seiscientos' que se

## Las cifras de un día cualquiera

Son las 6 de la mañana. Comienza la jornada para el primer turno del total de 7.300 agentes; de ellos, 5.900 en patrullas de motoristas que cada día se ponen en marcha. Su misión, vigilar 84.500 kilómetros de carreteras. Veinticuatro horas más tarde es momento de hacer balance:

- Los agentes han realizado 24.000 horas de servicio.
- Han recorrido 395.000 kilómetros.
- Se han formulado 7.000 denuncias, de ellas 3.600 relacionadas con seguridad ciudadana y vial, 3.000 referidas a velocidad y 400 por infracciones en transporte (autobuses, camiones...).
- También han instruido 325 atestados por accidentes y controles de alcoholometría o drogas.

calentaban mucho, he pedido horquillas a las mujeres para hacer un puente, puesto un trapo húmedo para enfriar la bomba del agua..."

Y continúan hablando. Y recuerdan los servicios de acompañamiento en el traslado de órganos para trasplantes, las grandes nevadas y las miles de 'cadenas' que han colocado; los animales sueltos en la carretera que han recogido; los saltos que han dado para esquivar a algún conductor despistado; incluso los 'usted no sabe con quién está hablando'... Y por supuesto, a la embarazada a la que han ayudado a llegar al hospital. Algunos, como Queipo, pueden presumir de ser padrinos: "La abuela me preguntó que cómo me llamaba y así le pusieron al recién nacido, y me pidió que le apadrinara". ♦



Las dos señales de la imagen deben leerse conjuntamente: limitación a 70 por la proximidad de curvas peligrosas próximas entre sí.

## SEÑALES DE TRÁFICO: SU ÁMBITO DE APLICACIÓN PUEDE VARIAR SEGÚN CADA SITUACIÓN

# Prohibido... ¿hasta dónde?

¿Sabía que la aplicación de las señales no es siempre igual? La vigencia de una señal puede alargarse o acortarse según su situación en la vía, el tipo de vehículo que conducimos, si existen otras señales, intersecciones, curvas... La próxima vez que vea una señal ya no se preguntará “¿dónde acaba?”.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Infografía: Dlirios

**L**as señales de tráfico se aplican a todos los usuarios y a todas las vías por la que estos circulan, como norma general. Pero no siempre es así. A veces, ciertas indicaciones tienen ‘límites’; es decir, afectan solamente a un lado de la vía, a un único carril, a un tramo o a ciertos conductores. Así, es necesario saber interpretar el significado de los paneles complementarios y las combinaciones de varias señales: todos ellos nos dan pistas precisas de lo que sucede por delante de nosotros para tomar todas las precauciones necesarias.

Ocurre con las marcas viales que, pintadas sobre un carril, limitan la velocidad o establecen un giro exclu-

sivo para los que circulan por ese carril. Lo mismo pasa con las señales verticales de prohibición. Aunque normalmente suelen terminar con otras señales (ver recuadro “¿Cuándo terminan?”), en ocasiones vienen complementadas con paneles. Un caso frecuente se da en las autovías, cuando una señal de velocidad máxima con una pequeña flecha debajo restringe la limitación a los que van a tomar esa dirección para abandonar la autovía.

**PELIGRO POR DELANTE.** Otras veces, las señales cuentan en su parte inferior con paneles complementarios que expresan distancias. Por ejemplo, la longitud de un tramo peligroso; o bien la distancia para llegar al peligro indicado, como un estrechamiento en la calzada o una glorieta. Hay otros casos en los que dos se-

## Fin de la prohibición

Las prohibiciones de adelantar y de velocidad máxima son dos de las más habituales y aparecen en todo tipo de vías. Sepa cuándo dejan de estar vigentes.

### PROHIBIDO ADELANTAR A VEHÍCULOS DE MOTOR

**La prohibición tendrá vigencia hasta que aparezca otra señal de fin de adelantamiento prohibido o fin de prohibiciones.** Si se encuentra en una vía sin prioridad, termina al salir de la intersección con otra vía.



### VELOCIDAD LIMITADA

La limitación afecta hasta alguna de las siguientes señales: fin de prohibiciones, fin de limitación u otra velocidad máxima. Si está bajo una señal de peligro, su efecto acaba cuando acaba el peligro.

## Estacionar, dónde y cuándo

Las vemos todos los días en las aceras de nuestras calles. Un disco de fondo azul y borde rojo con una línea roja inclinada, y todos sabemos que prohíbe aparcar en el lado de la vía donde esté colocada. Pero, ¿hasta dónde? siempre hasta la siguiente intersección, y hacia ambos lados siempre que una flecha no indique lo contrario. ¿Y hasta cuándo? ¿Siempre? Pues normalmente, sí. A no ser que dentro del disco aparezca una o dos líneas blancas verticales –prohíbe en días impares y pares respectivamente–; o las indicaciones "1-15" o "16-31" para prohibir los estacionamientos durante la primera o segunda quincena de cada mes; o incluso, un panel puede establecer prohibiciones específicas por tramos horarios, o excepciones para vehículos de carga y descarga.



ñales unidas, juntas en la misma vertical, tienen un significado ‘conjunto’. Por ejemplo, una triangular de peligro sobre una señal de velocidad limitada deben ‘leerse’ juntas, ya que la velocidad máxima estará vigente mientras exista el peligro. E igual ocurre si la velocidad es aconsejada en lugar de limitada: no obliga pero sí aconseja circular a una velocidad no superior a la indicada en el tramo afectado.

## ALGUNAS SEÑALES TIENEN ‘LÍMITES’ Y SOLO AFECTAN A UN TRAMO DE VÍA, A UN CARRIL O A CIERTOS USUARIOS

**ENTRADAS A POBLADO.** Las señales dobles también habitan en las entradas a muchas zonas urbanas. En estos lugares, sobre la indicación

de poblado pueden colocarse otras, como una prohibición de estacionamiento o una prohibición de entrada para vehículos de mercancías peligrosas, por ejemplo. En estos casos se sitúan juntas porque las restricciones se aplican a toda la zona urbana.

Y un caso particular es la prohibición de estacionamiento y parada, una señal típicamente urbana con multitud de variantes, ya que puede aplicarse en determinadas zonas, por tramos horarios, por días o por quincenas (ver “Estacionar, dónde y cuándo”). ♦

## Dos señales, un mensaje

En ocasiones, dos señales en la misma vertical se complementan y envían un mensaje único al conductor. Estos son los casos:

### Solo en el tramo



### A qué distancia



### Hasta dónde prohíbe



# **¿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!



- ▶ 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)**

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. 3<sup>a</sup> plta. 28050. Madrid

Editada  
por la DGT



La señal con la 'L' distingue a los conductores inexpertos durante su primer año de permiso.

EL CONDUCTOR NOVEL VALORA PEOR EL RIESGO Y ES MÁS PROPENSO A LA DISTRACCIÓN

# Cuestión de experiencia

La inexperiencia determina la forma de comportarse del conductor y, de hecho, los noveles son más propensos a ciertos accidentes que los conductores más experimentados. Con la práctica, se perfeccionan las habilidades para observar, identificar peligros y anticiparse a ellos.

Carlos NICOLÁS FRAILE

**I**as habilidades para la conducción se desarrollan con la práctica. Tal y como dicen los formadores viales, “*a conducir se aprende años después de obtener el permiso*”.

Una de las dificultades propias de la inexperiencia al volante radica en la necesidad de realizar varia tareas a la vez, una habilidad conocida como ‘automatización’. Y el hecho de tener que ‘pensar en controlar’ el vehículo -por ejemplo, ¿qué marcha tengo que meter ahora?- divide la atención del conductor. Como explica Fermina Sánchez, asesora psicológica de la DGT, “*los noveles no tienen automatizado el control del vehículo y esto les resta atención necesaria para otras cosas. La experiencia ayuda a distribuir mejor la atención en todas las tareas, a valorar los riesgos en su justo equilibrio y a seleccionar entre los elementos que se interponen antes de actuar*”. Y esto es precisamente lo que un conductor novato no sabe hacer.

**MÁS RIESGO.** Efectivamente, las investigaciones al respecto indican que un conductor recién ‘licenciado’ tiene un riesgo “*considerablemente mayor*” de verse envuelto en un accidente que después de diez años de permiso. Concretamente, un estudio británico sobre la percepción del riesgo establece que los conductores con tres años de permiso triplicaban el número de accidentes de los que llevan 20 años al volante.

Otra investigación sobre la atención visual de los conductores, de la Universidad de Nottingham, destaca que las distracciones afectan mucho más a los noveles, particularmente propensos a tener accidentes por falta de atención.

**LOS NOVELES SON MÁS PROPENSOS A TENER ACCIDENTES POR FALTAS DE ATENCIÓN**

**DÉFICIT DE ATENCIÓN.** En concreto, este trabajo descubre diferencias en la forma de mirar entre principiantes y expertos, estudiando el movimiento de sus ojos: los novatos sufren un déficit de atención, su mirada es menos amplia, tienden a centrarla delante de ellos, y consultan los retrovisores exteriores con menor frecuencia. Además, indica que “*el inexperto es relativamente insensible a los cambios en las condiciones del tráfico, mientras que el experto detecta los lugares donde pueden surgir problemas con otros usuarios y se anticipa a los potenciales problemas*”.

Por su parte, Hildebrand Salvat, investigador de Attitudes, también opina que la inexperiencia provoca que la atención esté más dispersa: “*El inexperto trata de localizar los peligros, está excesivamente alerta ante todo y no sabe discriminar aún entre lo que puede ser un riesgo*”.

**LUGARES CONFLICTIVOS.** Si conocemos las carencias propias de la falta de experiencia, ¿se podrían identificar lugares especialmente conflictivos para un conductor novel? Los formadores viales así lo creen. “*Las carreteras secundarias o las carreteras de montaña son uno de los puntos débiles de los conductores inexpertos. En ellas realmente se percibe la velocidad, la fuerza centrífuga en las curvas... Es una conducción más ‘realista’*”, explica Roberto Ramos, especialista en Seguridad Vial de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). Y no solo las carreteras convencionales, los formadores apuntan glorietas e in-

## Noveles: ¿qué limitaciones tienen?

La condición de conductor novel se mantiene en vigor durante el primer año tras obtener el permiso de conducir. Las limitaciones que se establecen son estas:

- **Alcohol:** la tasa de alcoholemia máxima permitida para un conductor novel es de 0,15 miligramos de alcohol por cada litro de aire expirado, por debajo de los 0,25 permitido para el resto de conductores en general.

- **L:** Deberán identificar su condición de inexpertos con la señal V-13, visible en la parte trasera de su vehículo –la ‘L’ blanca sobre fondo verde– que además es una llamada a la solidaridad por parte del resto de conductores.

- **Puntos:** todos los conductores novatos parten con un saldo inicial de 8 puntos durante los dos primeros años de permiso. Pasado este tiempo, pasarán a disponer de 12 puntos siempre y cuando no hayan sido sancionados.



## GLORIETAS E INCORPORACIONES SON PUNTOS CRÍTICOS EN LA VÍA PARA EL NOVATO

corporaciones son puntos críticos en la vía para los inexpertos.

Según Ignacio Lijarcio, director técnico de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL), la falta de habilidades convierte al novel en un mal ejecutor. “*La probabilidad de sufrir un*

*accidente para los conductores de 15 a 24 años es dos veces mayor que en los experimentados*”. Y señala varios motivos: “*El bajo control de la velocidad –especialmente de noche–, el consumo de alcohol en fines de semana, la toma de decisiones arriesgadas después del primer año y la falta de habilidad al enfrentarse a situaciones nuevas*”. Y apunta que son “*los conductores novatos varones los que mayores problemas tienen para resolver conflictos varios*”. Problemas que, según Lijarcio, podrían solucionarse con formación exhaustiva sobre percepción de riesgo y equipando los vehículos con más tecnología para corregir decisiones incorrectas. ♦



Los noveles tienden a observar los retrovisores con menor frecuencia.

## Dónde tienen más riesgo

“*Los noveles suelen tener falta de decisión. La falta de experiencia es un handicap grandísimo*”, explica Aquilino Barrera, profesor de formación vial, que apunta a las incorporaciones, los giros y las glorietas como los lugares más conflictivos para ellos. “*Los accesos a autovías y autopistas les resultan difíciles. También la circulación en las glorietas. Y los giros a la izquierda, donde no suele ver los pasos obligatorios o pisar las marcas continuas*”. Además, Barrera advierte que durante este periodo de inexperiencia “*el estrés circulatorio de las grandes ciudades, el nerviosismo o la inseguridad tras años sin conducir puede llevar al miedo a conducir tanto a jóvenes como mayores*”.

CAMINANTE DIGITAL: LAS 23 FOTOGRAFÍAS GANADORAS, EXPUESTAS EN PHOTOESPAÑA 2013

## La visión del peatón

Dentro de la campaña sobre peatones de la DGT, con la que se pretendía fomentar los desplazamientos a pie y reforzar la seguridad de los viandantes, se convocó el concurso “Caminante Digital: el peatón del siglo XXI” a través de una red social de gran crecimiento: Instagram. Las 23 fotografías elegidas han tenido como premio ser expuestas en la prestigiosa PhotoEspaña 2013 hasta el 29 de julio en Madrid. Los participantes han compartido 15.000 imágenes con la visión que tienen de la calle, captando su experiencia como peatón en el día a día de quienes se desplazan a pie por nuestras ciudades.



Cerca de 15.000 fotografías han participado en “Caminante Digital”.



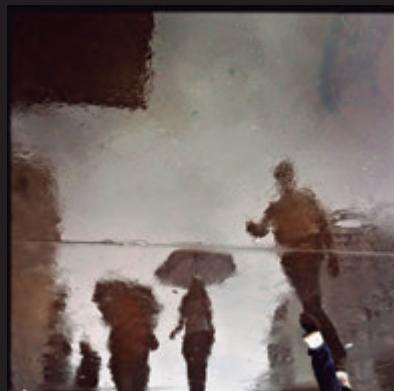
Selene Eddine



Maria Perez



Antonio Zafra Chups



Tatiana Cardal



Guillermo del Castillo Melvin



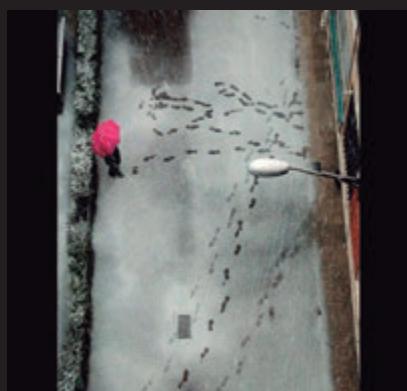
Joao Paulo Racy



Lendo



Aticus 77



Sebelo



En 2012, el 18,5% de los vehículos no superaron la ITV porque presentaban defectos graves.

LA ITV SALVÓ 170 VIDAS EN 2011 Y OTRAS 110 SE PERDIERON POR NO HABER PASADO LA INSPECCIÓN, SEGÚN UN ESTUDIO

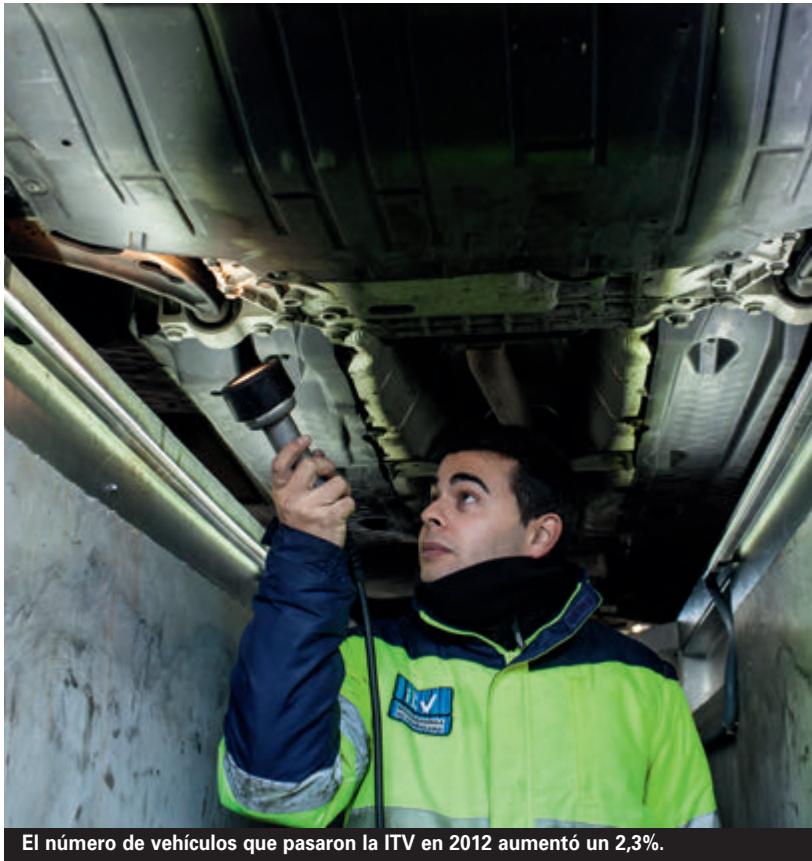
La Dirección General de Tráfico va a utilizar las nuevas tecnologías para detectar en circulación a aquellos vehículos que no tengan la ITV en vigor. Esto permitirá agilizar la tramitación de la baja de oficio de los que no regularicen su situación. El objetivo es fomentar el buen estado y la seguridad del parque de automóviles.

## Circular sin ITV puede salir caro...

Marian GARCÍA RUIZ  
Fotos: Paul Alan PUTNAM

**C**ircular con la ITV caducada o tras haber sido declarada desfavorable por defectos graves es peligroso y puede salirle caro. Gracias a las herramientas que ofrece la tecnología, la DGT puede ya detectar en circulación a los vehículos infractores, sin necesidad de pararlos, y sancionarlos au-

**LAS FURGONETAS SON LOS VEHÍCULOS QUE MÁS SE SALTAN LA INSPECCIÓN Y LOS MÁS INSEGURIOS**



El número de vehículos que pasaron la ITV en 2012 aumentó un 2,3%.

tomáticamente con la multa correspondiente, que oscila entre los 200 y los 500 euros.

Desde el pasado 1 de junio, todas las estaciones de ITV comunican en tiempo real a la DGT el resultado de sus inspecciones a través de Internet, lo que proporciona una información totalmente actualizada. Esta instantaneidad permite conocer al momento qué vehículos no han pasado la inspección o han sido desfavorables. Y si se detecta su circulación en las carreteras en estas condiciones, además de la sanción, la Jefatura Provincial correspondiente envía una carta de oficio al propietario advirtiéndole de que si no acredita que ha subsanado los defectos o ha pasado la ITV en el plazo reglamentario se tramitará la baja de oficio de su vehículo.

Según datos de la Comisión Europea, el 6% de los accidentes mortales están relacionados con fallos técnicos del vehículo. Detectar estos fallos a tiempo puede salvar vidas.

Un reciente estudio de la Universidad Carlos III concluye que la Inspección Técnica de Vehículos salvó 170 vidas y evitó 11.000 heridos en el año 2011. Además, dice este estudio, se podían haber evitado

## LA MULTA POR NO LLEVAR LA ITV EN VIGOR PUEDE OSCILAR ENTRE LOS 200 Y LOS 500 EUROS



Revisan ruedas, neumáticos, suspensión...

## Los defectos graves en 2012

- ✓ 1º Alumbrado y señalización **1.343.930** (24%)
  - ✓ 2º Ejes, ruedas, neumáticos y suspensión **1.208.451** (21%)
  - ✓ 3º Frenos **886.811** (16%)
  - ✓ 4º Emisiones contaminantes **583.856** (10%)
  - ✓ 5º Carrocería, chasis, exterior **444.141** (8%)
  - ✓ 6º Dirección **270.215** (5%)
  - ✓ 7º Motor y transmisión **261.094** (4,6%)
  - ✓ 8º Otros **261.681** (4,6%)
  - ✓ 9º Acondicionamiento interior **245.413** (4,3%)
  - ✓ 10º Identificación **130.188** (2,3%)
- TOTAL inspecciones : **16.977.367**
- RECHAZADAS : **3.143.227** (18,5%)
- TOTAL defectos graves : **5.635.780**

otras 110 muertes y 7.000 heridos si los propietarios del vehículo hubieran pasado la ITV.

En colaboración con las Comunidades Autónomas y las ITVs, la DGT está realizando una labor de depuración y actualización del Registro General de Vehículos.

De momento, y con la vista puesta en el rejuvenecimiento del parque y su buen mantenimiento, se están intensificando los esfuerzos para evitar que circulen vehículos sin la ITV en vigor. Según la subdirectora adjunta de Normativa de la DGT, Susana Gómez, “*la normativa española contempla que cuando un vehículo obtiene un resultado desfavorable en una inspección técnica, queda suspendida su autorización de circulación hasta que supere satisfactoriamente otra inspección pudiendo únicamente circular para acudir al taller o a la estación ITV*”.

**PELIGROSO ABSENTISMO.** Según el estudio de la Universidad Carlos III de Madrid, realizado por el Instituto de Seguridad Vial de los Vehículos Automóviles Duque Santomero, durante 2011 una quinta parte del total de los vehículos que tenían obligación no pasaron la



Actualmente hay 365 estaciones de Inspección Técnica de Vehículos en todo el territorio nacional.

ITV: el 23% de los turismos, el 42% de los vehículos de transporte de mercancías ligeros y el 60% de las motos y ciclomotores.

Según los autores del estudio, el catedrático José Luis San Román, y el profesor titular Antonio Gauchía, “*el absentismo, la antigüedad y los fallos técnicos comprometen de forma seria la seguridad vial. Sin embargo, puesto que la Inspección Técnica de Vehículos contribuye de forma importante a la reducción en el número de víctimas y accidentes, el absentismo pone especialmente en peligro la seguridad vial y es especialmente grave en vehículos de mercancías ligeros, ya que recorren un elevado número de kilómetros*”.

**MUCHOS DEFECTOS GRAVES.** En 2012, las estaciones de ITV realizaron casi 17 millones de inspecciones y detectaron 18 millones de defectos, de los cuales, 5.635.780 eran graves. El grupo que

## Potenciales resultados de la ITV

- **FAVORABLE:** Sin defectos.
- **FAVORABLE CON DEFICIENCIAS LEVES:** Debe reparar los defectos aunque puede circular.
- **DESFAVORABLE:** Con deficiencias graves. Solo puede circular para repararlas y volver a la inspección.
- **NEGATIVA:** Las deficiencias ponen en peligro la seguridad. No puede circular.

más defectos graves acumuló, aumentando respecto a 2011, fue el de alumbrado y señalización (luces, intermitentes...) con 1.343.930 casos.

En segundo lugar, y también en aumento, se detectaron 1.298.451 defectos graves en ejes, ruedas, neumáticos y suspensión.

Y el tercer bloque con más defectos, aunque en este caso disminuyó, fue el de los frenos, con 886.811.

También descendieron las emisiones contaminantes: de los casi 759.000 casos de 2011 se pasó a casi 584.000. Y los fallos en la dirección pasaron de casi 380.000 a 270.000.

Según Luis Rivas, secretario general de AECA-ITV, “*no ha habido demasiados cambios respecto al año anterior; aumentó el número de inspecciones y disminuyeron ligeramente los defectos graves y los rechazos, debido fundamentalmente a que más conductores pasaron antes por el taller para comprobar el estado del vehículo*”. ♦

## Revisión electrónica, la próxima prueba

Las entidades relacionadas con la ITV han propuesto la implantación progresiva de la revisión de los sistemas electrónicos relacionados con la seguridad del vehículo tales como el airbag, ABS o ESP. “*Estamos en conversaciones en un grupo de trabajo del Ministerio de Industria que está revisando el manual de procedimiento de las ITV. Nos gustaría que estuviera terminado en 2014*”, asegura Luis Rivas, responsable de AECA-ITV. “*La cuestión es que, para ello, sería necesario un aparato electrónico lo más universal posible. Los fabricantes de maquinaria para ITV están haciendo desarrollos importantes. En Bélgica ya se está haciendo*”, asegura. Por su parte, grandes talleres y concesionarios de automóviles, han solicitado la “liberalización” de la actividad para que ellos mismos puedan también realizar la inspección; es una posibilidad que se está estudiando aunque no cuenta con el apoyo de todos.



# Carreteras que informan

**T**a Comisión Europea quiere poner en marcha servicios de información inteligente en toda la red transeuropea de carreteras que sean compatibles y que lleguen al mayor número de conductores posible. Con estos servicios se pretende informar en tiempo real sobre las condiciones de las vías y las zonas de aparcamiento protegidas para camiones, a través de la radio, aplicaciones para móviles o de la señaliza-

ción vial variable. En España estos servicios ya están implantados en gran medida. En concreto, los sistemas informarán sobre zonas de accidentes no protegidas o estado peligroso de la vía con datos concretos sobre el tipo de incidente, lugar y, en su caso, consejos para la conducción en esas circunstancias.

Por otro lado, también se informará sobre zonas de aparcamiento seguras dirigidas a camioneros. Los sistemas se pondrán en marcha tras la publicación de dos nuevos reglamentos prevista para este verano. <http://ow.ly/maXKQ>



**La información salva vidas.** Los servicios inteligentes de información podrían reducir hasta un 7 % los muertos en carretera, así como el número y gravedad de los accidentes. Las malas condiciones atmosféricas y el mal estado de las carreteras causa el 15% de los accidentes mortales en Francia y el 20% en Finlandia, según cifras de la Comisión.



## E-call en 2015

A partir de octubre de 2015, anunció el vicepresidente de la CE, Antonio Tajani, todos los vehículos que salgan de fábrica incorporarán el sistema automático de activación de emergencias conocido como E-call. Este dispositivo se activa cuando salta el airbag y emite una llamada a los servicios de emergencia indicando la ubicación exacta del vehículo. El coste de este elemento no supera los 100 euros y sin embargo puede salvar hasta 2.500 vidas en la UE. <http://ow.ly/maS23>

## IBEROAMÉRICA

### Tercer Encuentro Iberoamericano de Seguridad Vial

Iberoamérica volvió a comprometerse con la seguridad vial y los objetivos fijados por la Década de Acción durante el Tercer Encuentro Iberoamericano y del Caribe sobre Seguridad Vial al que asistieron el pasado mes de mayo representantes de más de 23 países y de organismos relacionados con el Tráfico de todo el mundo, entre ellos, la directora general de Tráfico de España, María Seguí y el subsecretario de Interior español, Luis Aguilera. El encuentro se desarrolló bajo el lema 'Si se pueden evitar, no son accidentes. Salvemos 1.000.000 de vidas'. En su intervención, el subsecretario español destacó como objetivo final, "una sociedad con cero accidentes, cero contaminación y cero congestión".

## TISPOL

### 100.000 sin cinturón y 13.000 positivos

Datos de las últimas campañas de control llevadas a cabo por la red europea de policías de tráfico, TISPOL, en la Unión Europea: [www.tispol.org/](http://www.tispol.org/)

- 104. 838 personas viajaban sin cinturón o sistemas de retención, de los cuales, 3.245 eran niños.
- 750.000 conductores excedían los límites de velocidad.
- En 1.203.095 controles se registraron 13.236 positivos en alcohol y 1.830 en drogas.



## ALEMANIA



### "Manos viejas, Reglas nuevas"

La Policía de Renania del Norte ha puesto en marcha una campaña para ayudar a las personas mayores a mejorar su seguridad en la conducción y concienciar al resto sobre sus limitaciones, evitando descalificaciones. La campaña "Alte Hasen-Neue Regeln", literalmente "Manos viejas, Reglas nuevas" también significa "Perro viejo, Reglas nuevas" en alusión a la experiencia como algo positivo. Ha sido premiada por este concepto.

# ¿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! ¡Anímate!

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



## NUEVOS SÍGUELOS

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

### CON MÁS DETALLE



1

Si ha cambiado de domicilio, ¿tiene obligación de comunicarlo a la Jefatura de Tráfico?

- a. No.
- b. Sí, pero esperaré a comunicarlo cuando me caduque la validez del permiso de conducción.
- c. Sí, debo comunicar mi nuevo domicilio en el plazo de 15 días.



2

Los ocupantes del vehículo van a bajarse, ¿por qué lado deben hacerlo?

- a. Por el lado más próximo al borde de la vía, como norma general.
- b. Por el lado derecho siempre.
- c. Por ambos lados.

En esta situación, ¿cuál es la distancia de seguridad entre vehículos?

3

- a. 60 metros.
- b. 90 metros.
- c. Aquella que me permita detenerme, sin colisionar con él.



**MANTENER LA DISTANCIA DE SEGURIDAD.** Circulando se recomienda guardar la distancia de seguridad, de modo que te garantice el tiempo suficiente para reaccionar ante un imprevisto. La distancia de seguridad mínima que se debe mantener es conveniente aumentarla en determinadas situaciones como es el caso de lluvia, nieve, cuando no estés seguro de tener en perfecto estado los neumáticos, frenos o amortiguadores, o cuando lleves un vehículo detrás que circule excesivamente cerca de ti, etc.

**4**

**3** El agente balancea una luz roja o amarilla, ¿a qué obliga?



- a. A detenerse a los usuarios de la vía hacia los que dirige la luz.
- b. A disminuir la velocidad.
- c. A pasar por el lado correspondiente al brazo con el que realiza la señal.

**5**

¿Qué le indica la flecha verde del semáforo?



- a. Que puedo girar a la derecha con prioridad.
- b. Que puedo tomar la dirección que indica la flecha, con precaución y dejando pasar a los vehículos que circulen por el carril al que me incorporo.
- c. Que puedo girar a la derecha cuando se encienda la luz verde del semáforo principal.

**6**

La circulación por un carril en sentido contrario al habitual...



- a. obliga a llevar encendida, al menos, la luz de cruce.
- b. está reservada únicamente a los turismos.
- c. no está sujeta a limitación de velocidad.

**7**

Si el intermitente del vehículo no funciona, ¿cómo indicará que va a girar a la izquierda?

- a. Con el brazo izquierdo en posición horizontal y la palma de la mano extendida hacia abajo.
- b. Extendiendo el brazo izquierdo horizontalmente, con la palma de la mano hacia atrás.
- c. Doblando el brazo izquierdo hacia arriba, con la palma de la mano extendida.

NUEVOS

**5****6**

Esta señal prohíbe la entrada...

- a. a ciclomotores.
- b. a bicicletas.
- c. a vehículos de dos ruedas.

**8**

En esta zona con línea amarilla en zig-zag, ¿qué está prohibido?

- a. Estacionar.
- b. Hacer parada.
- c. Hacer parada y estacionar.

**9****10**

El viento por la derecha en los adelantamientos a vehículos grandes, ¿por qué es peligroso?

- a. Porque frena mi vehículo y no me deja adelantar.
- b. Porque puedo perder el control del vehículo y salirme de la calzada.
- c. Porque no me deja ver la calzada.



Esta señal en un carril de un puesto de peaje, ¿qué indica?

**11**

- a. Que se puede pagar con telepeaje o con moneda.
- b. Que sólo se puede pagar con sistema de telepeaje.
- c. Que es un carril para autobuses y camiones.

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



La capacidad de un maletero de un mismo modelo varía en función de la versión escogida: tipo de suspensión, si es diésel o híbrido...

## MALETEROS: ANALIZAMOS LAS OPCIONES QUE OFRECE EL MERCADO

# El tamaño Sí importa

Hoy, el maletero de un coche es una de las prioridades en el diseño y desarrollo de un vehículo. Cada vez viajamos con más equipaje, uno o dos niños consiguen llenar ellos solos el maletero de un monovolumen y el tiempo de ocio ha traído consigo la utilización de artículos deportivos que ocupan mucho. Conozca las claves para elegir el que se adapta a sus necesidades. ¡Hagan sitio!

Andrés MÁS

Cuentan nuestros abuelos que en los viajes de vacaciones de los años del Seat "600" no había problema con el equipaje. Aunque hoy nos parezca increíble, en un "pelotilla" podían viajar tranquilamente (no cómodamente) tres adultos y tres ni-

## HONDA, SKODA Y DACIA DESTACAN POR LA CAPACIDAD DE LOS MALETEROS DE SUS MODELOS

ños con su correspondiente equipaje para un mes. Afortunadamente, las cosas han cambiado radicalmente en estos años y el maletero de un coche ha pasado a ser una de las prioridades en el diseño, desarrollo y estrategia de la mayoría de los vehículos. Ahora se busca aprovechar al máximo cada centímetro de un coche y también ganarle litros a un maletero cuya capacidad puede ser clave a la hora de tomar una decisión de compra.

Al analizar la oferta que nos ofrece el mercado, hay tres marcas que destacan. Honda es una de ellas, donde sorprende la capacidad y las soluciones aportadas por los "Jazz", "Civic" y "CR-V". Otra marca que históricamente ha despuntado en la importancia dada al espacio de carga ha sido Skoda, con una berlina, el "Octavia", con 590 litros, todo un récord entre ese tipo de coches. Por último, gran sorpresa también por parte de Dacia, con su

### Con dos maleteros

¿Quién dijo que un deportivo no tenía casi maletero? Pues los que lo piensen que sepan que algunas veces no es verdad. Es el caso del Porsche "Cayman" que, al llevar motor central trasero puede disfrutar de dos maleteros, uno delante de 162 litros y otro justo detrás del motor con 150 litros. Son maleteros un poco especiales porque son profundos y más bien estrechos, pero ya se encarga la marca alemana de vender juegos de maletas a medida.

"Duster", y su "Lodgy", que bate récords con 827 litros de capacidad si viajan 5 ocupantes y 634 litros si viajan 7.

### CUIDADO CON LA RUEDA DE REPUESTO

Más mérito tiene conseguir un buen maletero manteniendo una rueda de repuesto del mismo tamaño que el resto escondida bajo el plano de carga. Pero esta situación es cada vez menos habitual. Los fabricantes andan arañando centímetros, pero también y casi con más obsesión, costes y kilogramos de peso, y sustituir la rueda de repuesto por un kit de reparación (un pequeño compresor y un tubo de líquido con pegamento que se inyecta en la rueda pinchada) es cada vez más normal, porque este pequeño



## También en el habitáculo

El Renault "Scénic" de 1996 fue el primero en ofrecer una respuesta al transporte de objetos cotidianos dentro del habitáculo de un coche, ofreciendo cajones camuflados en el piso, bandejas plegables en los respaldos y guanteras muy espaciosas. Hoy ya son habituales las guanteras refrigeradas que permiten mantener frías o calientes comidas y bebidas, muebles centrales que además de servir de apoyabrazos esconden huecos gigantes, asientos que se camuflan en el piso, guanteras con tapa en el salpicadero o en la parte superior del techo o grandes huecos diáfanos bajo el asiento trasero.



## El más pequeño

El maletero más pequeño del mercado le corresponde al Toyota "iQ" que dispone de tan solo 26 litros. Pero la estrategia de la marca nipona no era, claro está, la de ofrecer mucho espacio de carga en un modelo ciudadano donde los haya. Con un tamaño de tan solo 2,98 metros de longitud y 4 plazas, el "iQ" es un poco más grande que un Smart y ofrece, respecto a este, dos plazas adicionales. Estas hacen las veces de asientos o de maletero.

detalle les proporciona un ahorro clave. ¡Ojo! en cualquier caso con las cifras anunciadas por los fabricantes, porque ahora el truco es dar el volumen medido sin rueda, y luego meterle la rueda de serie pero no decir en cuanto se reduce el maletero.

Pero la capacidad de un maletero también puede variar en función del tipo de suspensión trasera utilizada, de si es tracción total o no, e incluso si el modelo es eléctrico o híbrido. Algunos ejemplos nos dejan claras esas diferencias. Por ejemplo, el Dacia "Duster" anuncia 475 litros de maletero si es la versión de tracción delantera y 443 litros si es la de tracción total.

Normalmente, los vehículos con suspensión de eje trasero multibrazo ofrecen menos maletero que los de eje torsional, una suspensión más sencilla que ocupa menos espacio. En el caso del Peugeot "508" de motor diésel o gasolina anuncia un volumen de maletero de 473 litros. Y

## Abrir con el pie

BMW, Volkswagen y Ford ya utilizan en algunos de sus modelos un sistema de apertura del maletero "manos libres" que permite abrir este portón con tan solo pasar el pie por debajo del paragolpes. Este sistema, realmente útil cuando se llega al coche con las manos repletas de bultos, actúa solo cuando se lleva la llave metida en el bolsillo y se asemeja a la apertura de puertas y arranque manos libres ya existente en muchos modelos. Unos sensores instalados debajo del paragolpes detectan el movimiento y a la vez reconocen la llave que el usuario lleva guardada.



## LOS MEJORES DE CADA CLASE

### URBANOS



Nissan "Micra"

265 litros

### UTILITARIOS



Honda "Jazz"

337 litros

### COMPACTOS



Citroën "C4"

409 litros

### BERLINAS MEDIAS



Skoda "Octavia"

590 litros

### SUV COMPACTOS



Honda "CR-V"

589 litros

### MONOVOLÚMENES COMPACTOS 5/7 P



Dacia "Lodgy" (con 5 plazas)

827 litros

## Características

## MOTOR:

Cilindrada: 1.998 c.c.

Potencia máxima:

124 CV a 3.600 r.p.m.

## CARBURANTE:

Diésel.

## EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Siete airbags. ABS. ESP.

Sistema mantenimiento trayectoria y avisador cambio involuntario de carril. Anclaje Isofix sillitas infantiles.

Start/Stop. Entre otros.

## DIMENSIONES:

Longitud, 4,57 m.

Anchura, 1,85 m.

Altura, 1,57 m.

## MALETERO:

547 litros.

## CONSUMO:

Urbano, 5,7 l/100 km.

Carretera, 4,4 l/100 km.

## RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



## PRECIO:

A partir de 27.700 €



**COMENTARIO.** Toyota ha conseguido para su nuevo "RAV4" el refinamiento y el agrado de conducción necesario para que parezca que conducimos una berlina 'Premium' pero sentados al volante a una altura considerable, lo que transmite seguridad y permite anticiparse al tráfico que nos

Emisiones de CO<sub>2</sub>

127 g/km

Imp. matric.4,75 %

Estética: .....	8
Acabado: .....	8
Habitabilidad: 9	
Maletero: ....10	
Confort: .....8	
Potencia: .....8	
Cambio: .....8	
Aceleración: ..8	
Consumo: ....9	
<b>SEGURIDAD:</b>	
Maletero: Estabilidad: ..7	
Suspensión: ..8	
Frenos: .....7	
Luces: .....7	

Estética: .....	8
Acabado: .....	8
Habitabilidad: 9	
Maletero: ....10	
Confort: .....8	
Potencia: .....8	
Cambio: .....8	
Aceleración: ..8	
Consumo: ....9	
<b>SEGURIDAD:</b>	
Maletero: Estabilidad: ..7	
Suspensión: ..8	
Frenos: .....7	
Luces: .....7	

Estética: .....	8
Acabado: .....	8
Habitabilidad: 9	
Maletero: ....10	
Confort: .....8	
Potencia: .....8	
Cambio: .....8	
Aceleración: ..8	
Consumo: ....9	
<b>SEGURIDAD:</b>	
Maletero: Estabilidad: ..7	
Suspensión: ..8	
Frenos: .....7	
Luces: .....7	

Estética: .....	8
Acabado: .....	8
Habitabilidad: 9	
Maletero: ....10	
Confort: .....8	
Potencia: .....8	
Cambio: .....8	
Aceleración: ..8	
Consumo: ....9	
<b>SEGURIDAD:</b>	
Maletero: Estabilidad: ..7	
Suspensión: ..8	
Frenos: .....7	
Luces: .....7	

Estética: .....	8
Acabado: .....	8
Habitabilidad: 9	
Maletero: ....10	
Confort: .....8	
Potencia: .....8	
Cambio: .....8	
Aceleración: ..8	
Consumo: ....9	
<b>SEGURIDAD:</b>	
Maletero: Estabilidad: ..7	
Suspensión: ..8	
Frenos: .....7	
Luces: .....7	



- ✓ Amplitud interior, maletero y calidad.
- ✓ Agrado de uso.
- ✓ Consumos bajos.
- ✓ Versatilidad.

NOTA MEDIA: 8,4. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,2



www.toyota.es



## Características

## MOTOR:

Tipo: 2 cilindros, 4 tiempos, 8 válvulas DOHC.

Cilindrada: 1.170 c.c.

Diámm/Carr: 101x73 mm.

Arranque: Eléctrico.

Depósito: 17 litros.

## TRANSMISIÓN:

6 velocidades.

## FRENOS:

Delantero doble disco flotante y trasero de disco.

## SUSPENSIÓN:

Delantera, amortiguador central; trasera por amortiguador WAD.

## RUEDAS:

Neumáticos: Delantero, 120/70 19"; trasero, 170/60 17".

## DIMENSIONES:

Longitud: 2,21 m.

Altura asiento: 850 mm.

Peso en orden de marcha: 238 kg.

## RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



## PRECIO:

A partir de 12.000 €



## BMW R 1200 GS

**COMENTARIO.** La "R 1200 GS" es, sin duda, la mejor representante de la categoría 'maxi-trail', y la preferida tanto por los viajeros trotamundos como por los moteros de fin de semana. La trail más

Emisiones de CO<sub>2</sub>

107 g/km

Imp. matric.0 %

Estética: .....	8
Acabado: .....	9
Posición conductor .....9	
Pasajero: .....8	
Instrumentación: 8	
Motor: .....10	
Aceleración: ..9	
Consumo: ....8	
<b>SEGURIDAD:</b>	
conductor Estabilidad: ..10	
Pasajero: Suspensión: ..9	
Instrumentación: Frenos: .....9	
Motor: Luces: .....9	

Estética: .....	8
Acabado: .....	9
Posición conductor .....9	
Pasajero: .....8	
Instrumentación: 8	
Motor: .....10	
Aceleración: ..9	
Consumo: ....8	
<b>SEGURIDAD:</b>	
conductor Estabilidad: ..10	
Pasajero: Suspensión: ..9	
Instrumentación: Frenos: .....9	
Motor: Luces: .....9	

Estética: .....	8
Acabado: .....	9
Posición conductor .....9	
Pasajero: .....8	
Instrumentación: 8	
Motor: .....10	
Aceleración: ..9	
Consumo: ....8	
<b>SEGURIDAD:</b>	
conductor Estabilidad: ..10	
Pasajero: Suspensión: ..9	
Instrumentación: Frenos: .....9	
Motor: Luces: .....9	

Estética: .....	8
Acabado: .....	9
Posición conductor .....9	
Pasajero: .....8	
Instrumentación: 8	
Motor: .....10	
Aceleración: ..9	
Consumo: ....8	
<b>SEGURIDAD:</b>	
conductor Estabilidad: ..10	
Pasajero: Suspensión: ..9	
Instrumentación: Frenos: .....9	
Motor: Luces: .....9	

Estética: .....	8
Acabado: .....	9
Posición conductor .....9	
Pasajero: .....8	
Instrumentación: 8	
Motor: .....10	
Aceleración: ..9	
Consumo: ....8	
<b>SEGURIDAD:</b>	
conductor Estabilidad: ..10	
Pasajero: Suspensión: ..9	
Instrumentación: Frenos: .....9	
Motor: Luces: .....9	



- ✓ Tacto del motor.
- ✓ Tecnología y electrónica.
- ✓ Comodidad general.

NOTA MEDIA: 8,6. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 9,25

famosa y vendida de la historia se renueva totalmente. La opción de un nuevo motor de refrigeración líquida y de novedades como el acelerador electrónico y las suspensiones auto-ajustables, son sin duda rabiosas novedades en búsqueda de la seguridad. También, se ha cambiado el sistema de embrague, optando por un embrague en baño de aceite con función anti-rebote, más moderno, seguro y eficaz por evitar bloqueos en las fuertes reducciones. Las innovadoras soluciones electrónicas pasan por la completa gestión electrónica de la moto, que controla automáticamente la entrega de potencia en función del programa escogido, el control de tracción que evita pérdidas de adherencia, las suspensiones autoajustables sobre la carga y conducción o el mismo ABS. El motor de 1.200 cc puede parecer muy grande, pero su entrega de potencia es de lo más agradecida y fácil de gestionar. Una ruta y compañera fiel en nuestros viajes o desplazamientos de diario o fin de semana.



www.bmw.es



- ✓ Control de tracción lento.
- ✓ Peso en parado para los menos expertos.

La opinión de...

## AUTOFACIL

### KIA CARENS 1.7 CRDi 115 Drive

**COMENTARIO.** Kia ha puesto a la venta la tercera generación del "Carens", un monovolumen disponible en versiones de 5 y 7 plazas. Estéticamente, no tiene nada que ver con sus antecesores, y resulta más moderno y atractivo. El salpicadero tiene una apariencia más actual y ha mejorado la calidad de acabados. La postura de conducción es ahora más 'bajita', similar a la de un turismo. En las plazas traseras hay una excelente anchura y altura, pero en la versión de 7 plazas, la habitabilidad de la última fila es suficiente... solo para niños. El maletero ofrece un volumen ligeramente superior a la media de su categoría. En marcha, el motor 1.7 turbodiésel destaca por tres factores: respuesta contundente desde bajas revoluciones, apenas vibra y suena, y consumos ajustadísimos. En carretera sorprende por su equilibrio: no balancea demasiado en las curvas, es ágil y al mismo tiempo resulta cómodo. Cuenta con un amplio equipamiento



Emissions de CO<sub>2</sub>  
**129** g/km

Imp. matric. 4,75 %

de serie y su precio es inferior al de sus rivales.

luciones, apenas vibra y suena, y consumos ajustadísimos. En carretera sorprende por su equilibrio: no balancea demasiado en las curvas, es ágil y al mismo tiempo resulta cómodo. Cuenta con un amplio equipamiento

www.kia.es



- ✓ Comportamiento.
- ✓ Relación precio/producto.
- ✓ Interior práctico.

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

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

- ✓ Hay rivales más cómodos.
- ✓ Tercera fila de asientos poco recomendables.
- ✓ No hay automático.



**NOTA MEDIA: 6,8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,5**

## Características

### MOTOR:

Cilindrada: 1.685 c.c.  
Potencia máxima:  
115 CV a 4.000 r.p.m.

**CARBURANTE:**  
Diésel.

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**  
Airbags frontales, laterales y de cortina.  
ABS. ESC. Dos Anclajes Isofix en plazas traseras. Limitador de velocidad. Sensores aparcamiento. Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
Longitud, 4,52 m.  
Anchura, 1,80 m.  
Altura, 1,61 m.

**MALETERO:**  
536 litros.

**CONSUMO:**  
Medio, 4,9 l/100 km.  
Carretera, N.d.

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**  
★★★★★

**PRECIO:**  
Desde 15.740 €

La opinión de...

## SOLO MOTO

**COMENTARIO.** El superventas de Honda se renueva por completo, desde el chasis hasta el motor, pasando por los plásticos y el resto de componentes, con interesantes novedades y con mejoras importantes. Ahora, bajo el asiento ya dispone de un hueco para un casco integral, tiene caballete lateral y, opcionalmente, dispone de sistema ABS en los frenos, un gran paso adelante en seguridad –el modelo estándar dispone de un sistema de frenada combinada, denominado CBS–. Además, su motor monocilíndrico 'eSP' de cuatro tiempos es totalmente nuevo, más ecológico y respetuoso con el medio ambiente. Y es que equipa un sistema automático de paro del motor al ralentí, para ahorrar gasolina cuando paras en los semáforos. También han reducido sus fricciones internas, lo que desemboca en un consumo de gasolina de solo 2,5 litros a los 100 km, lo que unido a sus 7,5 litros de

### HONDA SCOPY 125 ABS



capacidad del depósito permitirá una autonomía de casi 300 kilómetros. Con estos cambios el "Scoopy" ha ganado en capacidad de transporte, es más seguro y consume mucho menos.

www.honda-montesa.es

## Características

### MOTOR:

Tipo: 4 tiempos, monocilíndrico, 4 válvulas.  
Cilindrada: 125 c.c.  
Diáñ/Carr: 52,4x75,9 mm.  
Arranque: Eléctrico.  
Encendido: Digital transistorizado.  
Depósito: 7,5 litros.

**TRANSMISIÓN:**  
Por variador automático, con correa.

**FRENOS:**  
Disco delantero 240 mm y disco trasero 240 mm.

**SUSPENSIÓN:**  
Delantera, horquilla telescópica, trasera por doble amortiguador.

**RUEDAS:**  
Neumáticos: Delantero, 100/80x16; trasero, 120/80x16.

**DIMENSIONES:**  
Longitud: 2,03 m.  
Altura asiento: 799 mm.  
Peso: 135 kg.

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**  
★★★★★  
PRECIO:  
Desde 3.499 €



- ✓ Consumo. ABS.
- ✓ Silencio de marcha.
- ✓ Sistema Idle Stop

Emissions de CO<sub>2</sub>  
**n.d.**

Imp. matric.0 %

Estética: .....9  
Acabado: .....9  
Posición conductor .....9  
Pasajero: .....9  
Instrumentación: 9  
Motor: .....10

Aceleración: ..9  
Consumo: ....10  
SEGURIDAD:  
Estabilidad: ..10  
Suspensión: ..8  
Frenos: .....9  
Luces: .....9

- ✓ Sin freno de estacionamiento
- ✓ No caben todos los cascos integrales.



**NOTA MEDIA: 9,3. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 9**

## MÁS BARATO EN COCHE QUE CAMINANDO

Si nuestro coche utiliza neumáticos ecológicos y los cambia cada 45.000 kilómetros, después de 10 años le habrá resultado más barato que si hubiera caminado durante ese mismo tiempo con las mejores zapatillas deportivas, renovadas cada dos años, según un estudio realizado por el Grupo Andrés (distribuidor de este tipo de neumáticos). En este informe se asegura que para rodar 150.000 kilómetros con neumáticos clásicos, el coste medio es de 900 euro, mientras que utilizando cubiertas ecológicas cuesta 1.020 euros, a los que hay que descontar un ahorro de carburante entre 575 y 900 euros. Para caminar esos kilómetros se necesitarían cinco pares mínimo, lo que nos costaría 450 euros.



### “CLASE S”, EL MÁS SEGURO

A finales de julio llega el nuevo “Clase S” de Mercedes, un coche que destaca por su lujo, confort y, sobre todo, por su seguridad. Equipa la tecnología más avanzada. Un ejemplo es su sistema Pre-Safe, que frena (hasta 50 km/h) en caso de riesgo de colisión o atropello, o que ante un impacto inminente tensa todos los cinturones y mantiene los frenos activados para evitar el latigazo cervical, además de 14 airbags distribuidos. Todo con un consumo de 4,4 litros. Eso sí, a partir de 91.900 euros.

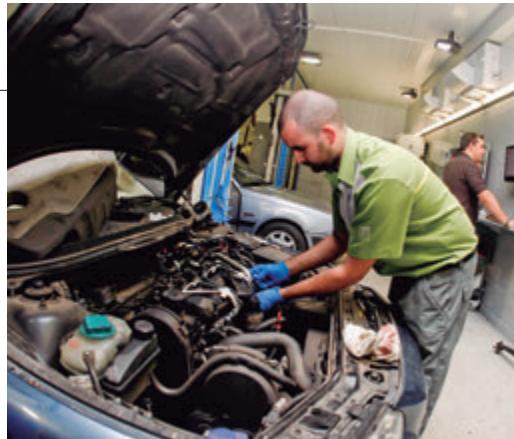
[www.mercedes-benz.es](http://www.mercedes-benz.es)



### ¿CARNÉ POR PUNTOS PARA ALONSO?

Puede ser que en la próxima temporada de la F1 se imponga ‘el carné por puntos’ para regular las acciones antirreglamentarias. No respetar la distancia con el coche de seguridad o provocar un choque peligroso puede costarles 2 o 3 puntos. Si alguno de los pilotos pierde los 12 puntos iniciales se les castigará con la pérdida de un Gran Premio.

### ¿PARA NIÑOS?



### PREFERIMOS LOS TALLERES MULTIMARCA

El 63% de las reparaciones se realizan en talleres multimarca, según se recoge en un informe de la empresa Audatex. Hasta los 3 años de antigüedad, el 54% de los conductores suele llevarlos a los talleres oficiales, pero a partir del cuarto año la tendencia se invierte. Entre las razones, primero el precio: mientras en el oficial la hora de mano de obra ronda los 40 euros, en los multimarcas suele ser unos 10 euros inferior; y en segundo lugar, el tiempo: en el taller oficial el coche pasa una media de 10 horas en una reparación, y 9 en el pequeño taller.

# EN VERANO, 10.000 AVERÍAS AL DÍA

Este verano se producirán casi diez mil averías cada día, según un estudio del Club automovilístico RACC. El 80% de ellas se registrarán en trayectos urbanos dentro de las zonas turísticas, y los lunes serán los días con más incidentes mecánicos. El informe indica que las tres averías más frecuentes serán:

- Más del 40%, en el sistema eléctrico. Las baterías sufren mucho cuando se exige el máximo rendimiento al aire acondicionado.
  - Cerca del 13% se registrarán en el motor.
  - Otro 13% se distribuirá entre ruedas, direcciones o frenos.
- Además, señalan que se producirán casi 150.000 pinchazos en los neumáticos.



## POR CULPA DE LOS DESPISTES

- ✓ 90.390 baterías descargadas por dejarse las luces encendidas (exteriores, interiores, del maletero).
- ✓ 11.160 coches cerrados con las llaves dentro.
- ✓ 18.000 por quedarse sin combustible.
- ✓ 8.500 por repostar combustible equivocado (diésel/gasolina)



## EL "A3" SEDAN

La familia del Audi "A3" crece. A finales de verano llegará la versión Sedan con 4 puertas. Disponible con tres motores (dos de gasolina y uno diésel), incorpora un completo equipamiento de asistencia al conductor: reconocimiento de señales, asistente de aparcamiento, sistema de información con recomendación de descanso.... A partir de los 25.250 euros.  
[www.audi.es](http://www.audi.es)

## CONSUMOS OFICIALES POCO FIABLES

Según un informe encargado por la UE y desvelado por el diario económico Expansión, los coches consumen entre un 15 y un 30% más que los datos oficiales que ofrecen las marcas. Parece que BMW, Audi, Mercedes y General Motors son los fabricantes cuyas cifras oficiales difieren más de las reales. Mientras que las de Citroën, Peugeot, Renault y Toyota son las que más se aproximan.

*Le puede interesar: "Coches, así se homologa su consumo". Tráfico y Seguridad Vial N° 218*

## La Frase

"EL COCHE SERÁ LA PRÓXIMA PLATAFORMA TECNOLÓGICA, COMO LOS SON HOY DÍA LOS SMARTPHONES O LAS TABLETAS, Y SU BATERÍA DURARÁ MÁS QUE LA DE UN IPHONE"

DAN AKERSON. Presidente de General Motors

**DIÉSEL CON BACTERIAS.** La bacteria que causó la desdichadamente famosa crisis del pepino en 2011, la 'E.coli', está siendo utilizada por un grupo de investigadores británicos de la Universidad de Exeter para desarrollar un combustible sintético similar al diésel.



**LUZ DE FRENADO.** Ford ha presentado una luz de frenado que avisa a los conductores de los vehículos que van detrás, incluso si se ha doblado una esquina o hay tráfico entre ambos coches. Al frenar, transmite una señal que aparece en el panel de control de los coches que le siguen.

SUPERVENTAS MAYO 2013			
1		3.239	▲
2		2.372	▼
3		2.202	▲
4		2.041	▲
5		2.007	▲
6		1.983	↔
7		1.914	▼
8		1.746	▼
9		1.590	▼
10		1.563	↔
LOS FABRICANTES			
		OPEL	6.812
		VOLKSWAGEN	6.394
		FORD	5.888
		SEAT	5.510
		PEUGEOT	5.381
		AUDI	3.859
		CITROËN	3.835
		NISSAN	3.783
		RENAULT	3.513
		TOYOTA	3.360
Fuente: ANFAC (Asoc. Nat. de Fabricantes de Vehículos)			Variaciones respecto al mes anterior

# “ Necesito el cinturón por seguridad y para sentir el coche ”

María de Villota volvió a nacer hace un año. El 3 de julio de 2012 sufrió un grave accidente en el aeródromo de Duxford (Reino Unido) cuando realizaba unas pruebas con el equipo Marussia. Su coche chocó contra la rampa de un camión. Perdió el ojo derecho, pero asegura rotunda que “*el casco me salvó la vida*”. Con 33 años, lleva toda su vida vinculada al mundo del motor, con 16 años logró su primera victoria en karting y ha sido la primera española probadora de una escudería de Fórmula 1. Cree que “*trabajar en la prevención es algo que debemos hacer todos*”, que falta “*educación al volante*”, y confía en la educación vial en los colegios.



**Emmanuel ZOCO**

-Hemos podido ver imágenes del casco que llevaba en el accidente, quedó rajado de lado a lado a la altura del cuello. ¿Qué podría haber pasado si no hubiera sido por él?

-El casco fue determinante, y su calidad y eficacia, también. Lo estrené ese día. Se gún me dijeron los fabricantes, si no hubiera existido la

homologación del 2004, y si no hubiera ido con un casco de fibra de carbono de competición, como iba, hoy no estaría aquí. El casco me salvó la vida.

-¿Entiende que algunos motoristas a veces no se lo pongan?

-Pensamos que los accidentes no nos van a pasar a nosotros. Y ese es el error. Los accidentes son accidentes, no algo previsto. Tenemos que estar preparados por si algún día ocurre. No al revés.

-Ahora se habla de la importancia de que los ciclistas también usen el casco por su seguridad, ¿comparte esta opinión?

-Creo que debemos pensar no en cuántos deben llevarlo, sino en cuántos se salvarán si lo llevan. Todo esfuerzo merece la pena. En la UCI, en el Hospital de La Paz, mi compañero de al lado, al que no conocía, era ciclista.

-Como profesional del volante, ¿qué valor tienen las medidas de seguridad en la carretera?

-Las cifras de mortalidad son sobrecogedoras. En Brasil, los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte infantil, no la pobreza. Si no cambiamos las cosas llegaremos a dos millones de muertes por accidentes de tráfico en el año 2020. Desde la FIA y la WMC (Women in Motorsport Comission),

de la que soy embajadora, estamos comprometidos a frenar esas cifras. Las medidas de seguridad deben ser nuestras herramientas, pero, desde mi parecer, nuestra información y nuestras decisiones son las claves.

-Le estamos viendo en muchos actos con asociaciones de víctimas de accidentes, de lesiones medulares, como Aesleme... ¿Por qué ha decidido implicarse en la concienciación sobre los peligros de la carretera?

-Después del accidente me di cuenta de que a lo mejor había algo más importante en mi vida que ser piloto de Fórmula 1. Creo que trabajar en la prevención es algo que debemos hacer todos los que amamos el deporte del motor, porque tenemos la suerte de poder contar con la atención que nos aporta formar parte de este deporte. A través del programa "Safety Car", que hago con todo el equipo de Antonio Lobato, intentamos llegar a todos los conductores durante los previos de la F1.

-¿Le resultan comprensibles los celos que hay todavía en algunos conductores al cinturón?

-Como piloto tengo una auténtica necesidad de llevar el cinturón, por seguridad y para sentir el coche. Como conductora se me hace aún más evidente. Un circuito es más seguro que una carretera.

-¿Qué pueden hacer los conductores para evitar los accidentes?

-Como escuché el otro día en la entrega de premios de Línea Directa, un accidente debe ser algo fortuito, no algo que se pueda evitar. Podemos hacer mucho. Yo creo en las cuatro "Aes" que fomentamos en nuestra Escuela de pilotos, que lleva ya más de 32 años: atención, anticipación, armonía y archivar, esta última refiriéndonos a educación al volante.

-Y a la Directora General de Tráfico, ¿dónde le pediría que pusiera el acento para reducir la siniestralidad en las carreteras y en las ciudades?

-En la educación vial en los colegios. Ahora mis primos pe-

**“ Pensamos que los accidentes no nos van a pasar a nosotros. Y ese es el error. Los accidentes son accidentes, no algo previsto ”**

**“ Despues del accidente me di cuenta de que a lo mejor había algo más importante en mi vida que ser piloto de Fórmula 1 ”**

queños me corrigen cuando me dejo el grifo abierto mientras recogemos la mesa. Al volante, nuestros pequeños deberían de tener la misma concienciación. Son los conductores del mañana.

-¿Cuál es el principal defecto que ve en los conductores españoles?

-Quizás nos falta educación al volante, sobre todo en las grandes ciudades donde los atascos acaban con

nuestra paciencia, pero en Italia son peores (ríe)...

-¿Se ha encontrado muchas veces con el comentario de que las mujeres conducen peor que los hombres?

-Eso se decía en otras generaciones, ¿no? Que le digan a nuestros cocineros españoles que la cocina es de mujeres... En el automovilismo te juzga el crono y no me ha tocado escuchar cosas de ese tipo. Pero al principio me aislaron más por ser mujer y me costó más poder liderar los equipos en los que corría.

-¿Cuál fue la reacción de su padre, el ex piloto Emilio de Villota, cuando mostró su deseo de dedicarse a lo mismo que él?

-Nunca quiso que nos dedicáramos a este deporte. Siempre nos animó a que hiciéramos cualquier otro deporte. Pero cuando mi hermano y yo destacábamos en karting y tuvimos oportunidades en el



automovilismo, ya cambió de estrategia e intentó enseñarnos todo lo que sabía, sobre todo por nuestra seguridad.

-Apasionada de la velocidad en los circuitos... ¿Y en la carretera?

-A todos nos gusta la velocidad, pero me da mucha más satisfacción conducir lo más perfecto posible, aunque sea al ir a comprar el pan. En la carretera no se puede conducir a gran velocidad, lo dejo para los circuitos.

-¿Ha cambiado su actitud al volante después del accidente?

-No. Después de los ocho meses que he estado sin conducir, volver a ponerme al volante me ha devuelto mi libertad y mi independencia. Si hago viajes por la noche, cedo mi sitio de conductora porque aún no he aprendido a ponerme la lentilla con un solo ojo y veo peor.

-¿Qué le ha dado fuerza en los primeros meses de su recuperación para seguir adelante y luchar?

-Mi novio, mi familia y los amigos. Pero también saber que lo que tengo es una segunda oportunidad en la

**“ ¿Casco para ciclistas? Creo que debemos pensar no en cuántos deben llevarlo, sino en cuántos se salvarán si lo llevan ”**

**“ Volver a ponerme al volante me ha devuelto mi libertad y mi independencia ”**

vida. El 3 de julio hizo un año...

-¿Se considera una mujer con suerte?

-Sí. Siempre he pensado que tenía estrella. De ahí logo de una estrella en mi casco. Para que siempre me acompañara.

-Ha manifestado su intención de seguir vinculada al mundo del motor... ¿no se imagina dedicándose a otra cosa?

-He ampliado mi abanico, ya hago otras cosas, pero este es mi mundo y creo que hay mucho por hacer. Tanto como embajadora de la “Women in Motorsport” de la FIA y miembro de la comisión de pilotos de la misma organización como desde la junta directiva de nuestra federación tengo una oportunidad ideal para sembrar frutos, romper la barrera de los prejuicios en cuanto a las mujeres en este deporte y trabajar para una mayor seguridad. ♦





## CARRILES BICI MORTALES

El 11 de junio hizo 3 meses que mi nieto murió atropellado mientras circulaba en bicicleta por un paso habilitado por el ayuntamiento de Villanueva de la Cañada (Madrid), contiguo a un paso de peatones, para cruzar la calzada por donde circulan coches. Lo cuento pasado un tiempo prudencial para evitar 'calentones'.

La moda de los ayuntamientos de acumular en las poblaciones cuantos más kilómetros de carril-bici mejor para llenar las urnas de votos es un ataque frontal a la seguridad vial y en particular para los ciclistas. ¿Cómo es posible que no se tengan en cuenta las más estrictas medidas de seguridad antes de inaugurar cada tramo de carril bici? Cada tramo nuevo incita a su uso, como es lógico; por ellos circulan en bici no solo adultos, sino muchos niños que creen, ellos y sus padres, que circulan por una vía segura. Nada más lejos de la realidad como ocurre en España (soy ciclista y sé de qué hablo). ¿Por qué no se copia lo ya inventado en muchos países de Europa (Francia, Alemania, Holanda...)? ¿Cómo es posible que infinidad de carriles-bici crucen calzadas por donde circulan vehículos, la mayoría con exceso de velocidad, sin medidas protectoras eficaces para el ciclista?

La muerte de mi nieto evidenció de manera trágica



esas carencias. Él iba con un amigo, a las 6 de la tarde, a plena luz del día, cada uno en su bici, de su casa al polideportivo a entrenar tenis, cuando una conductora lo embistió y lo lanzó por los aires. Cayó sobre un coche aparcado y sufrió múltiples fracturas en la espalda, lo que le provocó una terrible agonía sobre el asfalto. A sus padres, allí presentes, las asistencias no les dejaron cogerle la mano o darle un simple beso. Se lo llevaron en helicóptero –dijeron que al Hospital 12 de Octubre– y posteriormente apareció en La Paz –nadie supimos por qué– en ambulancia y ya cadáver.

La vida de un niño de 11 años truncada, unos padres destrozados para siempre, el horror del resto de la familia, de sus amigos y compañeros de colegio –era un niño muy querido–, de tenis, de waterpolo... Algo terrible que es necesario expresar con toda su crudeza para intentar concienciar a las instituciones con competencias en este tema, a los ayuntamientos, a los conductores, padres y aficionados a la bicicleta.

¿Para cuándo una regulación estatal para que la construcción de carriles bicis no dependa de los intereses partidistas de unos políticos sin escrúpulos?

**Juan Antonio Colmenar García.**  
San Agustín de Guadalix (Madrid).

## VEHÍCULOS DE EMPRESA

Nos surge una duda en el trabajo acerca de la documentación obligatoria a llevar en los vehículos. "Tráfico y Seguridad Vial" explica claramente que las fotocopias deben estar compulsadas por organismo competente. Pero ¿y las autorizaciones de vehículos de empresa? Para que nuestros trabajadores hagan uso de vehículos a nombre de la empresa ¿deben llevar algún escrito que lo autorice?

**Verónica Arroyo García.**

● **Respuesta:** Independientemente del permiso de conducción o de la licencia de conducción, que siempre debe portar el conductor, este, además, siempre debe llevar consigo, como documentación del vehículo, el permiso o licencia de circulación, en el caso de ciclomotores, y la tarjeta de inspección técnica o el certificado de características técnicas en el supuesto de los ciclomotores. Todos los documentos citados an-



## Acuse de Recibo /

¿Nadie ve que tapa la señal?



Le remito una foto tomada en la localidad de Nueva de Llanes. Está bien que las administraciones se involucren en campañas para evitar accidentes de tráfico pero ellas mismas deben de ser las primeras en dar ejemplo en cumplirlas. Tal y como se ve en la foto, la estructura de una terraza de un bar tapa por completo la señal de dirección prohibida, una señal que no es broma, ya que cualquier conductor despistado puede circular en dirección prohibida sin saberlo y provocar un accidente. Quien autorizó la colocación de esa terraza, ¿no se dio

cuenta de tan grave error o ningún agente de la autoridad patrulla la calle de ese pueblo y lo puede ver?

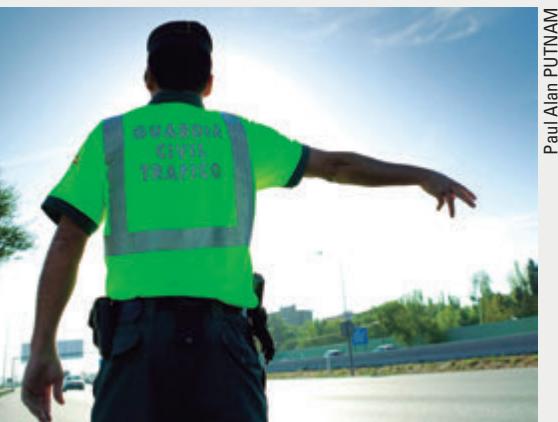
**Santiago Osorio Villa.**  
Oviedo, Nueva de Llanes (Asturias).

teriormente serán originales. Pueden ser sustituidos por fotocopias si están debidamente cotejadas. Deben considerarse "fotocopias debidamente cotejadas" tanto las realizadas por la DGT en sus Servicios Centrales o Periféricos, como las efectuadas por cualquier otro organismo o fedatario público. El cotejo expresará la fecha en que se practicó y la identificación del órgano y la persona que expiden la copia compulsada. Con respecto a las autorizaciones de vehículos de empresa, estas son ajenas a la documentación exigible por la DGT y, por tanto, no procede imponer por esta requisito alguno.

## TRÁFICO, CON ACENTO

Resulta habitual encontrar en las carreteras españolas carteles informativos sin tilde en el nombre de determinadas poblaciones, una falta ortográfica habitual, agravada en este caso por el hecho de tratarse de carteles de elevado coste, cuyo contenido debería ser revisado antes de su fabricación.

En "Tráfico y Seguridad Vial" (nº 219, página 61), figura una foto de un agente de la Guardia Civil de Tráfico, con su chaleco reflectante, junto a su motocicleta. Es sorprendente que, tanto la inscripción del chaleco, como la de la moto, llevan la palabra "TRÁFI-CO" sin tilde. En este caso, supongo que el número de chalecos adquiridos por la Guardia Civil habrá sido numeroso, y hubiera valido la pena tener un poco de cuidado con la inscripción.



Paul Alan PUTNAM

La ausencia de tilde la convierte en un verbo inadecuado para un agente de la Guardia Civil (el verbo traficar significa "hacer negocios no lícitos" para la Real Academia Española).

**Carlos Casas Nagore.**  
Teruel

## SEÑAL V-13

Respecto a la carta (nº 218) "L y antigüedad del permiso", en mi modesto entender el art.18 del R.G. de Circulación no se refiere a la V-13, sino a la

## Sucesión de señales



En la carretera de Ferrol a Valdoviño (AC-113), en A Coruña, se encuentra esta sucesión de señales. Las dos primeras, las más deterioradas, se refieren a un cruce a la altura del contenedor amarillo, en el que cada día, de lunes a viernes y de septiembre a junio, unos 30 coches cargados de niños tienen que detenerse para desviarse o, peor aún, incorporarse desde el mismo a una carretera de doble

sentido con adelantamientos permitidos en ambos sentidos. En dicho cruce, a veces estacionan o se detienen vehículos que dificultan la visibilidad. Como puede observarse en la foto, se deslinda la ve-

locidad justo antes, pudiendo circular un automóvil o motocicleta a 100 km/h. A mí y al resto de profesores que trabajamos en ese colegio nos parece una locura, lo hemos puesto en conocimiento del ayuntamiento y ahora les informo a ustedes por si tuvieran a bien publicarla. Un saludo

**Juan Ángel García Yáñez.**  
Paderne. A Coruña

prohibición de avisar de la presencia de los agentes de la autoridad.

**Juan Carlos Carballo**

● **Respuesta:** Respecto a la observación que formula en la carta (nº 218) "L y antigüedad del permiso", en la contestación dada a la misma nos referimos en todo momento al artículo 18 del Reglamento General de Vehículos, por instalar dispositivos de señales sin autorización de la Jefatura Provincial correspondiente.

## TRACTOR Y REMOLQUE

Tengo un tractor agrícola de 40 CV. ¿Puedo llevar enganchado un remolque ligero para turismo (caja 2'5 largo x 1'5 ancho) destinado a uso particular?

**José Varela**  
Pontevedra.

● **Respuesta:** El Reglamento General de Vehículos (art. 9.1), RD 2822/1998, dispone que los vehículos, en lo que respecta a su compatibilidad para formar conjuntos, deben cumplir la reglamentación que se recoge, a estos efectos, en el anexo I; no obstante, dado el carácter eminentemente técnico de la cuestión planteada, en el Servicio de Industria de la Comunidad Autónoma competente en la materia, podrán darle una respuesta más precisa.

## OBESOS Y EDUCACIÓN

Mi padre me enseñó a conducir cuando tenía 11 años. Hasta los 18, mi

experiencia fue en recintos cerrados con todo tipo de vehículos y tonelajes. Ahora con 51, 125 kilos de peso y 1,90 de estatura, ¿tengo más riesgo de morir al volante que otra persona con menor peso? Hasta hoy, con muchos kilómetros a mis espaldas con distintos vehículos y tonelajes, no me ha ocurrido nada por sobrepeso, si es que lo tengo –mirando las tablas seguro que sí–.

Cuando obtuve el permiso de conducir (tengo todos excepto moto y autobús) ya existían "obesos", pero había una gran diferencia. Antes, los coches eran menos potentes, sin ninguna comodidad (elevalunas, aire acondicionado, dirección asistida...), los viajes eran eternos, los sistemas de seguridad de los coches dejaban mucho que desear con los actuales (cinturones de seguridad en todas sus plazas, airbag, barras de torsión...), pero seguimos pensando en las personas "obesas". Las carreteras, en muchos puntos han mejorado, pero yo que debo transitar por la N-232 ¿cuántas personas han muerto en esa carretera por ser "obesas"?

Antes, en las carreteras había amabilidad, te daban paso los camiones (ahora te tienes que apartar), te ocurría algo y siempre había alguien para auxiliarte, podías hacer autostop, etc., todo eso ahora ha desaparecido.

Con estas palabras no pretendo defender a las personas "obesas". En esta vida tiene que haber de todo: distintas alturas, medidas, pesos.... Para mejorar la seguridad pensando en su al-

tura, peso o cualquier otro dato hay que realizar muchos estudios, pero no llegar y decir "El exceso de peso incrementa un 21% el riesgo de morir en accidente de coche y complica la recuperación de los heridos". ¿Cuánto pesan muchos deportistas idolatrados que miden 2 metros? ¿Al ser deportista su riesgo al volante disminuye? No sé quién maneja los datos. Sí sé que se han perdido muchas cosas. Por ejemplo, la educación al volante. Muchos piensan que el coche o moto son un juguete, pero lo que no saben es lo que puede llegar a destruir esas máquinas tan bonitas y tan bien preparadas que los medios nos meten por los ojos. ¿No sería hora de volver a recuperar



Lucía RIVAS

esa educación al volante? Ese comportamiento al volante disminuiría mucho el porcentaje de muertes.

**Pascual Pastor.**

## SEGURIDAD EN EL COCHE

He visto en su revista (nº 218) los documentos que es obligatorio llevar en el vehículo. Dicho reportaje dice que no es obligatorio, pero sí recomendable, llevar recibo del seguro. Mirando la legislación vigente, existe por un lado el RDL 8/2004 de responsabilidad civil del seguro, que dice que "se determinará reglamentariamente la forma de acreditarlo". Nos debemos remitir al RD 1507/2008, cuyo artículo 14.1 dice textualmente: "Acreditación del seguro obligatorio. Todo vehículo a motor deberá ir provisto de la documentación acreditativa de la vigencia del seguro obligatorio".

He dado muchas vueltas, y no veo la normativa que diga lo contrario. ¿En base a qué normativa se hace dicha afirmación?

**Raúl de la Fuente Ruiz**

● **Respuesta:** El Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor, aprobado por RD 1507/2008, de 12 de septiembre, (BOE nº 222, de 13 de septiembre), dispone en su artículo 14.2, respecto a la acreditación de la vigencia del seguro, lo siguiente: "La



Paul Alan PUTNAM

vigencia del seguro obligatorio se constatará por los agentes de la autoridad mediante consulta al Fichero Informativo de Vehículos Asegurados. En su defecto, quedará acreditada la vigencia del seguro mediante el justificante de pago de la prima del periodo de seguro en curso, siempre que contenga, al menos, la identificación de la entidad aseguradora, la matrícula, placa del seguro o signo distintivo del vehículo, el período de cobertura y la indicación de la cobertura del seguro obligatorio."

El citado Reglamento, haciendo efectivo el derecho que todo ciudadano tiene, en virtud del artículo 35.1) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones y del Procedimiento Administrativo Común, de "no presentar documentos ... que se encuentren en poder de la Administración actuante", supone, pues, primeramente la acreditación del vehículo si está asegurado por la propia Administración a través de los agentes de vigilancia de tráfico ("... se constatará... mediante consulta...") y solo de manera excepcional ("... En su defecto, quedará acreditada... mediante el justificante...")

## DUDAS Y PORTABICICLETAS

Tengo un vehículo al que he instalado un dispositivo de remolque (bola) para acoplar un portabicicletas homologado por la UE en el que llevar mis bicicletas cuando viajo. Tras consultar el Reglamento General de Circulación y a varios agentes de la Agrupación de Tráfico, no he obtenido

una respuesta clara ni uniforme. Si mi portabicicletas lleva luces y matrícula, ¿es obligatorio que lleve la señal V-20? Si no la lleva, ¿sería obligatorio circular con algún tipo de alumbrado? ¿Pueden sobresalir las bicicletas algo de la proyección del vehículo? ¿El ancho total del vehículo se entiende con los espejos retrovisores o sin ellos?

**Roberto González Trapote.**  
Arroyo de la Encomienda (Valladolid).

● **Respuesta:** Puesto que el portabici-

tas al que se refiere es un accesorio desmontable que se instala en la parte posterior de los vehículos para transportar bicicletas en él, el análisis de la cuestión que plantea debe partir del artículo 15.3 del Reglamento General de Circulación (RD 1428/03, de 21 de noviembre), que regula las dimensiones de la carga transportada. Este establece como principio general que la carga no puede sobresalir de la proyección en planta del vehículo, no obstante lo cual admite determinadas excepciones. Entre estas excepciones se encuentra la destinada a los vehículos que no están dedicados exclusivamente al transporte de mercancías –como es el caso de los que habitualmente montan los portabicicletas– que permite que en ellos la carga transportada sobresalga por la parte posterior hasta un 15% de la longitud de dicho vehículo cuando la carga sea indivisible, y hasta un 10% en caso contrario. En todo caso, en estos vehículos la carga no puede sobresalir en anchura ni por la parte delantera. En su apartado 6, el mismo precepto da contestación a su consulta al establecer la expresa obligación de señalizar con la señal V-20 la carga que sobresale por detrás de los vehículos.



Lucía RIVAS

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

LOS ASPECTOS QUE DEBE TENER EN CUENTA PARA NO DESHIDRATARSE POR EL CALOR EXCESIVO

# Al volante, ni sed ni hambre

En verano, los viajes se realizan con altas temperaturas. El calor no es solo una incomodidad, sino que provoca fatiga y, por tanto, riesgo de accidente. Beber agua cada cierto tiempo, al rehidratar el cuerpo, retrasa su aparición, pero la fatiga solo desaparece descansando: el café y las bebidas energéticas no la eliminan, solo la mitigan un corto tiempo.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE

Dirección General de Tráfico

F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ

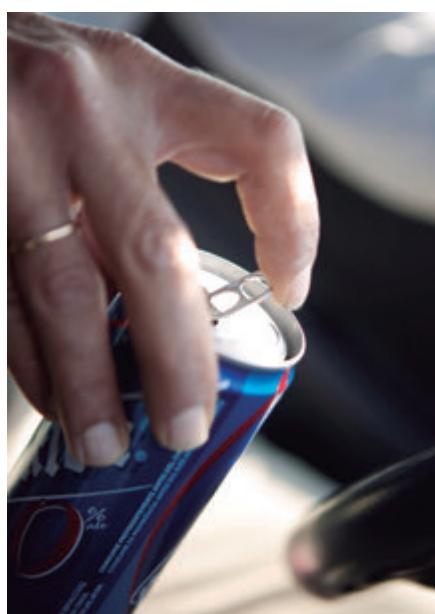
Universidad de Valladolid

**L**as condiciones atmosféricas del verano –altas temperaturas mientras conducimos–, requieren precauciones relacionadas con la hidratación.

● **Calor:** Ventile adecuadamente el interior del vehículo. Hoy, prácticamente todos los coches tienen aire acondicionado. Ponga una temperatura razonable. Una temperatura muy baja, cuando en el exterior hace mucho calor, puede producir en nuestro organismo reacciones al cambio brusco de temperatura, y en consecuencia que la conducción no sea segura. Si no tiene aire acondicionado, evite conducir a pleno sol; en esta circunstancia, conductor y pasajeros, tenderán a estar más irritables y agresivos, y será más fácil de que se produzcan casos de deshidratación.

● **Deshidratación:** En verano es necesario beber con mayor frecuencia. Preste especial atención a que mayores y niños beban en abundancia. Lo mejor, agua, y si no, zumos de frutas. El conductor puede beber algo de café o té, sin abusar. Evite siempre las bebidas alcohólicas, aun de baja graduación. Solo las bebidas 0% no tienen alcohol; algunas bebidas “sin alcohol”, como algunas cervezas y el mosto, pueden tener muy bajas cantidades de alcohol, pero tienen. Alcohol, ni una gota.

Se debe beber líquidos a menudo



## El hambre y la hipoglucemia

Conducir con hambre reduce la atención, favorece la fatiga, aumenta la agresividad y disminuye la velocidad de reacción, en parte todo ello por la hipoglucemia (baja concentración de azúcar en la sangre). Esto siempre ocurre, tanto en verano como invierno, si bien en verano, expuestos a altas temperaturas, ocurre más fácilmente. Coma algo y beba, en especial agua: así evitará la hipoglucemia y tendrá una adecuada hidratación.

y en cantidades pequeñas (100-150 ml de agua cada 20-30 minutos, en función de la edad –en niños menos–), a una temperatura de 9 a 12º C, tampo- co helada. Nunca hay que esperar a tener sed, pues el mecanismo de la sed puede no funcionar tan bien los días de gran calor.

Últimamente están de moda bebidas que contienen cafeína, en ocasiones en cantidades elevadas. No hay que abusar de ellas. Las xantinas, cafeína, teofilina, teobromina (cacao) son estimulantes ‘débiles’ y de alguna manera ayudan a mantener la atención durante cierto tiempo. Pero estas sustancias no contrarrestan la fatiga, solo durante cierto tiempo mitigan algunas de sus manifestaciones. La fatiga solo desaparece descansando (durmiendo), y en concreto con lo que denominamos “sueño reparador”. En verano es preciso prestar atención a que las xantinas (la cafeína del café, la teofilina del té), son diuréticos y favorecen la eliminación de agua. Por ello en viajes largos, y para mantener una adecuada hidratación lo mejor es no beber solo café/té, sino agua. Beber sólo te o café puede provocar un cierto grado de sobre estimulación-nerviosismo y no necesariamente mejorará la conducción.

● **Medicación, deshidratación e hipoglucemia:** Las enfermedades no se van de vacaciones, aunque mejoran en muchos casos en esos días. No olvide tomar la medicación ni seguir las indicaciones de dieta y ejercicio físico, si tiene. Si toma un medicamento con pictograma sobre la conducción de vehículos, consulte con su médico o farmacéutico. Lea el prospecto. En general, con ser más precavidos y descansar más frecuentemente es suficiente. En ese caso nada de alcohol.

En días de calor intenso, preste especial atención con ciertas medicaciones. Por ejemplo, quienes toman diuréticos (fármacos que favorecen la eliminación de agua) para tratar su hipertensión. La deshidratación puede tener un efecto más manifiesto en ellos, produciéndose cuadros de hipotensión. Por ello tomar la medicación y una adecuada hidratación es fundamental. Y lo mismo con pacientes diabéticos. La dieta y la hidratación es fundamental. En la mayoría de casos solo hace falta tranquilidad, adecuada temperatura, alimentación e hidratación. ♦



## Teléfonos y direcciones

### INFORMACIÓN TRÁFICO

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

**011**

**060**

### EMERGENCIAS en toda España

**112**

#### 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 (410)

#### 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)

## 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.



## Tasas

### TRÁMITES

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

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 (Mayo 2013)

	Turismos	<b>71.861</b>
	Motocicletas	<b>10.158</b>
	Furgonetas y camiones	<b>8.538</b>

Última matrícula (20/06/13)



**HRS**

**TU DISTRACCIÓN  
NO ES SÓLO  
TU YA.**

*Distrac* *ción.*



*Lo que hagas conduciendo lo compartes con*

*los que te rodean. Porque nunca vas solo.*

Todos queremos llegar al mismo punto:  
una sociedad sin accidentes.



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DEL INTERIOR



**A tu lado vamos todos.**