

Solo
8,25
€/año

Suscríbese

**NUEVA LEY DE
SEGURIDAD VIAL**

**CARRETERAS
SECUNDARIAS,
LAS PRIMERAS
EN PELIGRO**

**CONDUCTORES
POR EL MUNDO**

**CICLISTAS: EQUIPO
PARA CIRCULAR
SEGUROS**

**APARCAMIENTOS
¡DEMASIADO
ESTRECHOS!**



DESAFÍO DE
LA DGT

Reincidentes: hay retorno



Alberto Chicote:
"La carretera no es
para hacer el cabra"

Marc Márquez: Así
es la seguridad de
su casco

Historias de
alcohol al
volante



Atascos en Semana Santa: Cómo se producen, cómo evitarlos

- 3** Editorial:
Nuevos tiempos, nueva Ley
- 4** La Locura
- 5** El Maletero
- 8** La foto
- 9** Mi Carril: Talleres pirata, un auge peligroso

REPORTAJES

- 10** Reincidentes: el próximo desafío de la DGT
- 17** ¿Dónde hacer los trámites desde el extranjero?
- 20** El peligro en las carreteras secundarias
- 24** Ciclistas: vestidos para su seguridad
- 27** Cómo arrancar en rampa
- 28** Historias con un trago de más
- 33** Así es la nueva Ley de Tráfico
- 37** SALUD VIAL: Artrosis, límites al volante
- 38** TESTRA: Todas las multas en su ordenador
- 40** Aparcar en plazas estrechas
- 43** TEST: ¿Está usted al día?
- 45** TRÁFICO DEL MOTOR: Comienza la Fórmula-1 y el Mundial de Motociclismo.
- 48** La seguridad del casco de Marc Márquez
- 50** BANCO DE PRUEBAS: OPEL INSIGNIA 2.0 CDTI, HYUNDAI i10 1.0, NISSAN QASHQAI 1.6 dCi y HONDA CRV 1.6 i Dtec
- 52** NOTICIAS DEL MOTOR
- 54** LA ENTREVISTA: Alberto Chicote
- 57** CARTAS
- 60** SEMANA SANTA 2014: Ingredientes para evitar un atasco
- 67** VÍA DE SERVICIO

10 La reincidencia como desafío

La DGT se ha marcado como desafío actuar sobre aquellos conductores de riesgo que repetidamente cometen infracciones, principalmente asociadas a la ingesta de alcohol y drogas. Los expertos aportan soluciones como una evaluación inicial, cursos de rehabilitación o implantar dispositivos de bloqueo en los vehículos.



Paul Alan PUTNAM



17 Cómo hacer trámites desde el extranjero

Casi dos millones de españoles viven en el extranjero debido a cuestiones como la crisis, la globalización o la ausencia de fronteras en la Unión Europea. Le ofrecemos información práctica de cómo realizar los trámites relacionados con el vehículo y la conducción si se encuentra en esta situación.

24 Ciclistas: vestidos para ir seguros

Le contamos todos los elementos que existen en el mercado para que los ciclistas, tanto urbanos como de carretera, circulen más seguros: cascos, reflectantes, guantes, luces para la bici... que protegen en caso de caída y de las inclemencias del tiempo, o le hacen más visible.



Alberto ESPADA

34 Especial nueva ley de Seguridad Vial

Se acaba de aprobar una importante modificación de la Ley de Seguridad Vial. En un cuadernillo especial le resumimos los cambios más importantes incluidos en esta normativa y los que posteriormente habrá que desarrollar reglamentariamente.



54 Alberto Chicote: "La carretera no es para hacer el cabra"

Alberto Chicote llevaba ya muchos años como profesional en restaurantes cuando la televisión se cruzó en su camino. El cocinero acaba de empezar la tercera temporada de "Pesadilla en la cocina"; al volante, nunca olvida ponerse el cinturón y le extraña que "no haya en los turismos normales una manera más mecánica de ponértelo, al final el gesto lo tienes que terminar haciendo tú".



Alberto ESPADA



60 Especial Semana Santa: Ingredientes para evitar los atascos

En nuestro habitual suplemento, le contamos cómo se producen los atascos y qué pueden hacer los conductores para evitarlos. También le facilitamos nuestro habitual mapa con las obras, incidencias y posibles puntos conflictivos.

Iconos informativos



Textos



Videos



Audios

Nuevos tiempos, nueva Ley, más seguridad

Los tiempos cambian y las normas de convivencia, como las que regulan todo lo relacionado con el tráfico, los conductores, los vehículos y las vías, deben adaptarse. Es lo que se persigue con la nueva Ley de Seguridad Vial. Y con cambios significativos para seguir ganando terreno en la lucha contra la siniestralidad en las carreteras y demás vías y una mejor circulación.

Por ejemplo, la nueva Ley permite que reglamentariamente se pueda prohibir la ocupación de asientos delanteros y traseros del vehículo por los menores en función de su edad y talla. Incluso se podrá inmovilizar el vehículo si no se hace uso del dispositivo de retención infantil.

La reforma también prohíbe el uso de detectores de radar (sanción de 200 euros y se perderán 3 puntos) y, en línea con la política de tolerancia cero con la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, que está detrás de un alto porcentaje de accidentes, las sanciones llegarán a los 1.000 euros en sus casos extremos.

Pero no quedan ahí los cambios de la nueva Ley. Se establecen también algunos pequeños cambios en la velocidad, como un nuevo límite a 20 km/h en determinadas vías urbanas y la posibilidad de que más adelante, y tras el desarrollo del Reglamento de Circulación, algunos tramos, circunstancialmente, puedan ser de 130 km/h, siempre en circunstancias muy especiales, que serán debidamente señalizadas y anunciadas.

También hay medidas que afectan muy directamente al colectivo de ciclistas. Para garantizarles una mayor seguridad, los menores de 16 años deberán llevar siempre casco, a fin de promover el uso en las bicis en todas las circunstancias. Además, en los adelantamientos a ciclistas se permitirá a los automovilistas ocupar parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, se debe guardar una separación mínima de 1,5 metros y no se podrá entorpecer o poner en peligro la marcha.

Además, se permitirá que los agentes denuncien sin parar e identificar al conductor si hacen labores de vigilancia y también se permitirá a las autoridades restringir la circulación en calles y carreteras a determinados vehículos por motivos medioambientales, disposición pendiente del desarrollo reglamentario del Ministerio de Medio Ambiente.

En definitiva, toda una serie de cambios –que encontrarán detallados en un cuadernillo en esta revista– que solo buscan un objetivo: una circulación más segura en el contexto de la sociedad en la que vivimos.



Agencia2

AÑO XXX
Número 225/
MARZO-ABRIL 2014

Director:JESÚS SORIA (*jsoria@dgt.es*)**Coordinadora General:**Mercedes López (*mlopez@dgt.es*)**Redactores-jefe:**Juan M. Menéndez –edición– (*jmmenendez@dgt.es*)
y José Ignacio Rodríguez –información–
(*jirodriguez@dgt.es*)**Maquetación:** Agencia2.**Redactores:**Marian García (*agruiz@dgt.es*)
Carlos Nicolás (*cnicolas@dgt.es*) y
Anabel Gutiérrez (*aigutierrez@dgt.es*)**Fotografía:**

Lucía Rivas y Alberto Espada (colaboradores).

Secretaría de Redacción:Francisca Robles (*frobles@dgt.es*)**Colaboran en este número:** Javier Álvarez, Juan C. González Luque y Emmanuel Zoco.**Infografía:** Dlírios, Oscar Treviño y Sergio Arango.**Redacción:** c/ Josefa Valcárcel, 44. 28027 Madrid.

Tfno. directo: 91 301 84 25.

Fax: 91 320 41 38.

<http://revista.dgt.es/>**Impresión, distribución y fotomecánica:**

TPI edita.

Depósito legal: M-25.988-1985.

N.I.P.O.: 128-14-001-0. ISSN: 1886-3558.

SUSCRIPCIONES

Avda. Manoteras, 26-3ª. 28050 Madrid.

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

Correo e: suscriptorstrafico@grupotpi.es

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

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:

<http://publicacionesoficiales.boe.es>

El próximo número de "Tráfico y Seguridad Vial" comenzará a distribuirse a primeros del mes de junio

Edita:



TRÁFICO y Seguridad Vial

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

● Andar por la calzada, multa 100 €
 ● No señalizar el vehículo, 100 €
 ● Bajar sin chaleco, 200 €

1 SIN SEÑALIZAR. Ha habido un accidente en una curva con fuerte descenso en una autovía de tres carriles. Dos vehículos han quedado volcados en mitad de la calzada, ocupando parte de los carriles y los ocupantes se bajan, andan por la vía y la cruzan, para auxiliarse. Pero ni se ponen los chalecos, ni ninguno señaliza con los triángulos la situación del accidente...



2 DEPRISA Y EN CURVA. Llegan vehículos y pasan por el único carril libre, reduciendo su velocidad e incluso poniendo sus luces de emergencia. Y, sobre todo, tratando de no atropellar a ninguno de los ocupantes que deambulan por la vía y el arcén... De pronto llega un turismo de color oscuro a demasiada velocidad y comienza a derrapar...



3 OTRO ACCIDENTE. ... Pierde el control, derrapa de lado –la calzada podía estar húmeda, ya que hay nieve en los laterales y es de madrugada–, termina por chocar contra un turismo que marcha lentamente y con el que se encuentra detenido en el arcén. Un ejemplo de por qué es fundamental señalizar la situación del accidente con antelación para prevenir nuevos siniestros...



En Facebook han comentado

A través del perfil **DGTes** en Facebook, en el que periódicamente se cuelgan las Locuras publicada por "Tráfico y Seguridad Vial", nos pueden hacer llegar comentarios sobre las mismas.

Madrilenio969. Lo peor no es que nadie pare, alguna de las personas que deambulan por el arcén debió ir al principio de la curva, unos 100 metros atrás, con una linterna o la pantalla de un móvil a advertir para que entren despacio en la curva los coches. SIEMPRE lo primero que hay que hacer en un accidente, especialmente cuando hay poca visibilidad y vehículos bloqueando la calzada es advertir a otros conductores para evitar más choques. PAS: prevenir avisar socorrer.

Nano S. Los coches que pasan y no paran, sabiendo que la situación no está ni mucho menos bajo control (¡qué menos que alguien avisando del accidente antes de la curva!) ¿Han sido sancionados? ¿Qué es más locura: salir del coche a ayudar o pasar como si nada sabiendo la situación de peligro en ese momento?

Jorge Ivan B. V. Madrilenio969, tienes razón se ve muy fácil lo que sugieres... pero recuerda que el tiempo, en estos casos, pasa MUY RÁPIDO y no se ve lo obvio.

Manolete B. La gente es muy burra. Se podía evitar si avisaran a los demás conductores.

Martin M. Tener calma y sobre todo señalizar o esperar más accidentes. Alguien tiene que tomar la iniciativa y activar el protocolo de seguridad. Si no, el caos y más desgracias.



● Conducción negligente: multa de 200 euros, sin pérdida de puntos

¡Cepillándose los dientes!

Durante los más de 32 segundos que dura la secuencia, el conductor de este camión simultánea la tarea de conducir ¡con la de cepillarse los dientes! Recuerden que 1 segundo sin prestar atención a la carretera, a una velocidad moderada –como 80 km/h–, implica recorrer 22 metros ¡sin 'ver' la carretera! Y menos de 10 segundos a 60 km/h le harían recorrer la longitud del Camp Nou, de Barcelona, 150 metros, sin ver qué sucede en la vía...

Velocidad km/h	Metros recorridos en 10 segundos
60	166,7
90	250,0
120	333,3

Y también en YouTube

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

Mulafest, tendencia urbana



El Festival de Tendencias Urbanas, Mulafest, copatrocinado por la DGT, celebra su tercera edición en los recintos de la Feria de Madrid (IFEMA) los días 26, 27, 28 y 29 de junio. Mulafest es un gran espacio para la creatividad para los fans del motor, el arte urbano, la música, el skate o el breakdance, que ya el año pasado reunió a más de 30.000 asistentes. Entre otras actividades, se celebrará el gran Concurso Nacional de Ilustración, el mayor certamen para talentos de la ilustración en España, donde jóvenes ilustradores españoles reinterpretarán los diferentes mensajes de las campañas de concienciación de la Dirección General de Tráfico. El concurso concederá tres premios en metálico y 100 artistas serán elegidos para participar en una gran exposición. El evento contará con variedad de espacios habilitados para exposiciones artísticas, fotográficas, competiciones y exhibiciones de BMX, patinaje y danza. Más información en mulafest.com



SU OPINIÓN

¡Su opinión sobre la actualidad del tráfico nos interesa! Participe, solo tiene que entrar en revista.dgt.es. A continuación, los resultados de las últimas encuestas. ¡Esperamos su voto!

¿Cree que la limitación a 30 km/h en las ciudades reduciría el número de atropellos?

SÍ 13%

NO 87%

YA PUEDE VOTAR

¿Toma usted precauciones especiales cuando conduce por carreteras secundarias?



Nueva página web de "Tráfico y Seguridad Vial" Dos mil visitas diarias

Desde la puesta en marcha de la nueva web de la revista "Tráfico y Seguridad Vial" (<http://revista.dgt.es/>) hemos recibido más de 120.000 visitas y se han visto más de 318.000 páginas, lo que supone una media de 2,6 páginas por visita.

Nuestros visitantes permanecen en nuestras páginas una media de 2 minutos y 20 segundos. Estas cifras suponen que, respecto a las registradas con la anterior página web, se ha incrementado un 144% las páginas vistas en cada visita y más del 150% el tiempo de permanencia. Además, la media diaria de visitas ha crecido un 132%, con más de 800 visitas diarias—aunque en la semana del 10 al 16 de marzo, la media superó las 2.000 al día— y que en días punta, como el 12 de febrero, han alcanzado las 3.269 visitas.

Más 9.000 visitas en la revista interactiva

Además, la versión interactiva con contenidos adicionales de "Tráfico y Seguridad Vial" tiene más de 9.000 visitantes cada vez que se publica. Esta versión permite, además de ver la revista completa, descargarse videos y PDF que amplían o completan la información.



Las marcas viales suspenden

La auditoría de la Asociación Española de la Carretera (AEC) aporta datos preocupantes sobre el estado de las marcas viales de las carreteras españolas: un total de 39.000 kilómetros de marcas viales necesitan ser repintadas debido al desgaste. Según el estudio, es preciso repintar 4.600 kilómetros de carreteras en la Red de Carreteras de Estado (RCE) y 34.000 kilómetros para la red dependiente de las Comunidades Autónomas. La investigación, que AEC realiza cada dos años, suspende el estado de la señalización horizontal en 18 de cada 100 kilómetros de la RCE y en 36 kilómetros de cada 100 en las carreteras autonómicas.

Trámites más sencillos

A partir del próximo 7 de abril comienza a operar el Registro de representantes, un nuevo servicio de la DGT para recibir notificaciones electrónicas de procedimientos sancionadores, de forma que cualquier empresa pueda autorizar a un representante que gestione en su nombre todas las sanciones de tráfico. Para acceder solo será necesario acudir a cualquier jefatura de Tráfico para cumplimentar la autorización y tener activa una Dirección Electrónica Vial (DEV).

Se trata del primer paso hacia la creación del Registro Electrónico de Apoderamiento (REA), un servicio más amplio que permitirá a empresas y particulares gestionar a través de Internet, de forma cómoda y eficiente, este y otros trámites, además de recibir comunicaciones telemáticas sobre saldo de puntos, renovación de permisos, caducidad de la ITV, etc.

318 menores sin retención

Durante la última campaña de la DGT de vigilancia del uso del cinturón de seguridad, en marzo, más de 5.000 personas, 318 menores de 12 años, fueron detectadas sin sistemas de retención alguno.

En febrero, la campaña de vigilancia de camiones y furgones se saldó con 9.000 denuncias y 28.000 vehículos controlados.

Nuevas indemnizaciones: "irrisorias" para las víctimas

El ministerio de Economía ha publicado las indemnizaciones por muerte, lesiones e incapacidad temporal causados en accidentes de tráfico, actualizadas a la subida del IPC. Por su parte, la asociación de víctimas DIA las ha calificado de "irrisorias".

Los primeros matriculados

La DGT y la Fundación RACE han firmado un convenio de colaboración para elaborar un estudio sobre el parque automovilístico español de la primera mitad del siglo XX.

El RACE digitalizará las 1.000 tarjetas de circulación de vehículos más antiguas que se conservan de cada provincia, emitidas entre 1900 y 1960. El primer coche registrado en España fue un Clement y se matriculó en octubre de 1900 en Palma de Mallorca.



Cita previa en ocho jefaturas más

Siguiendo con su programa de mejora de la atención al ciudadano en las jefaturas de tráfico, la DGT va a continuar implantando el sistema de cita previa con la incorporación de otras: las jefaturas provincias de Albacete, Toledo, Cuenca, Ciudad Real y Guadalajara, y las jefaturas locales de Talavera de la Reina (Toledo), Ceuta y Melilla. En el momento que se inicie el servicio, en todas ellas será imprescindible acudir con día y hora asignados para realizar gestiones. La cita previa ya ha sido implantada en todas las jefaturas de las comunidades de Cataluña, Madrid, Valencia, Murcia, Andalucía y Principado de Asturias y más de medio millón de personas la han utilizado.

¡Cuidado! Llega la primavera

¡Se espera una primavera muy dura para los alérgicos conductores! Las profusas lluvias durante todo el invierno anuncian una primavera muy florida y las diferentes sociedades de alergología ya han anunciado niveles de pólenes en el aire que triplicarán los de un año normal.

5 consejos para el conductor alérgico

- 1 ¡Nunca se automedique! Consulte al médico si los síntomas (picor de ojos, estornudos, lagrimeo, congestión y destilación nasal) se repiten habitualmente y desaparecen con la lluvia.
- 2 Advierta al médico de que es conductor, para que le recete un tratamiento poco o nada sedativo, que le permita conducir.
- 3 No baje las ventanillas y utilice el aire acondicionado si dispone de filtros HEPA. Protéjase con gafas de sol que minimizarán el picor y el lagrimeo al entrar menos alérgenos en sus ojos.
- 4 No mezcle alcohol con los medicamentos que tome para la alergia, ya que potencian los efectos sedantes de los mismos.
- 5 Limpie el coche –en especial si ha transportado alguna mascota– y procure viajar evitando el amanecer y las zonas húmedas, donde hay mayor concentración del pólenes.



Principio activo	Marca comercial
Mequitazina	Mircol
Tietilperazina	Torecan
Dimenhidrinato	Biodramina Bio.Cafeina Cinfamar Cinf.Cafeina Saldeva Salvarina Travel Well
Doxilamina	Cariban Dormidina Medinait
Dexclorfeniramina	Polaramine
Difenhidramina	Benadryl Bisolvon Soñodor
Prometacina	Frinova
Mepiramina	Fluidasa
Clemastina	Tagevii
Alimemazina	Variargil
Cetirizina	Alercina Alerisin Alerid Coulergin
Ebastina	Ebastel
Desloratadina	Aerius
Loratadina	Civeran Claritina Optomin Velodan Narine
Terfenadina	Triludan Rapidal

En busca del mejor conductor de camión del mundo

El fabricante de vehículos pesados Scania ha puesto en marcha la convocatoria para la edición del Campeonato de Jóvenes Conductores 2014, con la que busca al conductor más versátil del mundo. Los conductores interesados en representar a España en la gran final europea de Suecia pueden ya registrarse online a través de www.campeonatoscania.es. Solo necesitan haber nacido a partir de 1979, ser ciudadano de la Unión Europea y tener carné de conducir C+E en vigor. El campeonato cuenta con la colaboración de la DGT.



Autobuses: dos accidentes graves en seis días

Los accidentes de autobús son poco frecuentes pero durante el pasado mes de marzo vivimos dos en apenas una semana. En el primero, a comienzo de mes, dejó 19 heridos, dos de gravedad: un autobús escolar con 21 alumnos se despeñó por un terraplén y dio varias vueltas de campana en un tramo limitado a 40 km/h de la CV-580 en Valencia. El conductor ha sido imputado por un delito de imprudencia por lesiones. En el momento del accidente la mayoría de los ocupantes llevaba puesto el cinturón, lo que evitó una tragedia mayor.

El segundo siniestro ocurrió en Gran Canaria, seis días después, y tuvo aún peores consecuencias: un muerto y 8 heridos graves a consecuencia del vuelco de un microbús con

turistas en la carretera Pesadilla a Cazadores, en la Cumbre de Gran Canaria. Las causas de la salida de la vía del microbús se desconocen por el momento.



Foto: Juan Carlos GUERRA/La Provincia

¡¡Cazados!!

¡A 213 km/h!



El vehículo de la imagen fue detectado en un control en la AP-6, en Avila, a 213 km/h en un tramo limitado a 120 km/h. Tras ser interceptado, al conductor se le imputó un delito contra la seguridad vial. Aún más rápido circulaba otro temerario, interceptado por la Guardia Civil en febrero en Cáceres a ¡233 km/h! Y, además, no tenía permiso de conducir.



Medio siglo de sillitas infantiles

La frase del tango ("que veinte años no es nada") no es aplicable a la seguridad vial. Y mucho menos a las sillitas infantiles. Del prototipo presentado por Volvo en 1964 a las actuales sillitas va algo más de medio siglo: una carrera de aplicación de tecnología y de continuos estudios. ¿Que las sillitas aún deben mejorar? Sin duda. Pero no por eso hay que negar que desde las primeras sillitas infantiles, fabricadas por Klippans en 1962 como consecuencia de los estudios del profesor sueco Bertil Aldman en la década de los 60, a los actuales hay algo más que 50 años de evolución: muchas vidas salvadas.



Talleres piratas, un auge peligroso

La dichosa crisis se entremezcla en todos los poros de la sociedad y no escapan de ello sectores tan estratégicos en el país como los coches y los talleres. Ya se sabe que estamos, por ejemplo, en niveles demasiado altos de antigüedad del parque, con casi la mitad de los coches por encima de los diez años. Con los riesgos que esto implica. Otro sector muy afectado es el afín de los talleres de coches, angustiados por la baja en las visitas que reciben: es decir, que muchos ya solo acudimos cuando nos “duele”, como al dentista. Fuera la “medicina preventiva”. Manda el bolsillo. Panorama: coches viejos y, en muchos casos, sin pasar las revisiones recomendables y ni tan siquiera, en ocasiones, las ITV obligatorias. Vamos, que muchos muchos coches son un auténtico peligro en la carretera. Para todos.

Pero hay otros aspectos a tener en cuenta que tampoco dejan de ser importantes. Y preocupantes. Cada año, según el sector de los talleres, seis millones de conductores llevan sus coches a revisiones o reparaciones fraudulentas. Además de representar en muchos casos un peligro por la falta de garantías en las reparaciones, sin olvidar la pérdida de derechos del usuario, estamos ante un problema medioambiental



Jesús SORIA

Director

Seis millones de conductores llevan cada año sus coches a talleres ilegales. ¿De dónde vienen las piezas que le ponen? ¿Adónde van los residuos, algunos peligrosos?



de primer orden: un coche genera cerca de 40 categorías de residuos, muchos de los cuales son tóxicos. Cabe preguntarse: ¿Dónde van cuando se reparan los coches en estos talleres? Pues ahí tenemos vertidos incontrolados. Y emisiones a la atmósfera, vertidos de aguas residuales... No estamos hablando de un problema menor: la facturación del sector de estos talleres piratas se acerca ya al 20% del total.

Ya sabemos que los talleres nos pueden parecer muchas veces caros, que hay cierta desconfianza con ellos y que tienen mucha labor “pedagógica” y de confianza por delante para saberse ganar a mucha clientela. Y que tira el ahorro más que nunca. Pero no es menos cierto que debemos ser conscientes de que estamos propugnando una actividad ilegal que ni mucho menos resulta siempre tan ventajosa para el usuario y que es una clara competencia desleal para el sector. Y con trucos que, probablemente, la mayoría desconocemos. ¿Sabe de dónde proceden las piezas que le ponen? ¿Nuevas o sacadas de desguaces? Por ejemplo, tampoco pagan los 500 euros que cuesta de media el tratamiento de los residuos, es decir, 6.000 euros al año. Y no es lo mismo reciclar bien los líquidos peligrosos -para lo que pagamos una tasa- que tirarlos en cualquier lugar o reciclar los propios paragolpes, que son de plástico, o quemarlos en cualquier lugar, como hacen los piratas, generando emisiones contaminantes a la atmósfera. ♦

Universitarios sin coche

Con motivo del Día de la Eficiencia Energética, la Universidad de Jaén impulsó el que los alumnos dejaran aparcado el coche, una iniciativa con la que se pretende concienciar a alumnos y todo el personal universitario de la importancia de dejar el uso del coche y buscar el placer de ir “a pie” o métodos también ecológicos y saludables como la bici. Sobre todo, teniendo en cuenta que la mitad de la comunidad universitaria acude al campus en vehículo privado, es decir, alrededor de ocho mil coches emitiendo CO₂. Una magnífica iniciativa que podría cundir en otras universidades y mucho mejor si el propósito final es no quedarse en una apuesta por un día, sino que sea permanente.

¿Secundarias?

No se pierdan el informe sobre carreteras secundarias que publicamos en este número. Son muchas, son las pequeñas arterias de nuestro país que nos permiten ir en coche a cualquier punto, pero pese a soportar solo el 42% del tráfico soportan el 60% de la mortalidad. Y es que muchas veces no tenemos en cuenta sus riesgos derivados de trazados, firmes y señalizaciones muchas veces deficientes. Y tampoco tenemos en cuenta que circular por ellas, a las que en muchos casos no estamos acostumbrados, requiere otra forma de conducir. Por ejemplo, adelantar teniendo coches de frente y en pocos metros de calzada...

París cierra el tráfico

Los niveles de contaminación en muchas ciudades es cada vez más insostenible. Un anticiclón en Europa ha llevado a París a restringir el tráfico de coches en días alternos, en función de que los tengan matrícula par o impar. Una decisión polémica, pues algunos argumentarán que es injusto con los propietarios de coches poco contaminantes, ventajoso para algunos de quienes puedan tener dos coches... En cualquier caso, quizá es el primer paso en un camino que se ve venir: la contaminación va directamente contra nuestra salud y parece que no hay otra que empezar a replantearse seriamente lo de cortar el paso al tráfico privado en ciertas circunstancias. La nueva Ley de Seguridad Vial ya lo contempla aquí.

VELOCIDAD INADECUADA, CONSUMO DE ALCOHOL Y OTRAS DROGAS AL VOLANTE, SON LAS INFRACCIONES QUE MÁS SE REPITEN

El desafío de la reincidencia



Actuar sobre el núcleo de conductores de riesgo, que repetidamente cometen una infracción, para evitar la reincidencia, es un nuevo desafío de la Dirección General de Tráfico. Realizar una evaluación individualizada inicial, desarrollar cursos de rehabilitación, o la implantación del denominado 'alcolock', son algunas de las soluciones que aportan los expertos. La reincidencia, que el Grupo de Tráfico e Seguridad del Colegio de Psicólogos de Galicia, sitúa en un 10% de los infractores, "es responsable de casi el 40% de los accidentes".



Mercedes LÓPEZ
Infografía: DLirios

“**E**xiste un grupo de conductores de riesgo, conductores que repetidamente cometen una infracción, y ante el que no nos podemos quedar impasibles”. Con estas palabras, Mónica Colás, subdirectora de Intervención y Políticas Viales de la Dirección General de Tráfico (DGT), resume uno de los objetivos de este organismo: conocer las razones por las que algunos conductores tienen tendencia a cometer reiteradamente infracciones, saber qué hay detrás de la reincidencia y, una vez identificado el problema, encontrar las soluciones.

Analizar las estadísticas es el me-

**CERCA DE 65.000
CONDUCTORES
ACUMULAN ENTRE
10 Y 15
INFRACCIONES,
SEGÚN DATOS
DE LA DGT**

Por otro lado, el mejor método para conocer algunos datos sobre el número de reincidentes de tráfico y las infracciones que más se repiten, así como su presencia en los accidentes mortales. Por un lado, en 2013 más de 4 millones de conductores fueron denunciados por haber cometido una infracción de tráfico, según los datos provisionales de la DGT: velocidad, no uso del cinturón de seguridad o de sillitas infantiles, conducir mientras se utiliza el móvil, o hacerlo bajo los efectos del alcohol y drogas fueron las infracciones más frecuentes.

Además, cerca de 65.000 conductores acumulan entre 10 y 15 infracciones, más de 28.000 tienen entre 15 y 50 infracciones, llegan a las 200 un total de 629 conductores e, incluso, hay un conductor que ha sido sancionado entre 200 y 300 veces, y otro



Más del 47% de los conductores fallecidos en 2012 dieron positivo en sangre a drogas, psicofármacos y/o alcohol.

que supera las 300 denuncias. Un colectivo pequeño de conductores si lo comparamos con el censo total que, según los datos provisionales de 2013, es ligeramente superior a los 26 millones de conductores. Pero un colectivo al que el Grupo de Tráfico e da Seguridade del Colegio de Psicólogos de Galicia califica como preocupante porque “algunos estudios indican que hay un 10% de reincidentes, que son los que

UN 2% DE LOS CONDUCTORES TIENEN DOS O MÁS ACCIDENTES EN UN PLAZO MENOR DE TRES AÑOS

causan aproximadamente el 40% de los accidentes”. Por su parte, una investigación de la Fundación Mutua Madrileña, indica que “en España hay al menos 480.000 conductores, que representan un 2% del total, que tienen 2 o más accidentes en un plazo menor de 3 años”.

Por otro lado, si se estudian las cifras de accidentalidad, encontramos que la velocidad inadecuada (detectada en el 11% de los accidentes con vícti-



“Me creía Superman”

Además de alcohol, José, que a mediados de los 80 pertenecía a una tribu urbana, ha probado casi todas las drogas. Pudo dejarlas pero no el alcohol y, por supuesto, seguía conduciendo. “No tenía conciencia del riesgo, me creía Superman”. Tiene tres hijos, y si iba su mujer y se “ponía pesada”, los ‘ataba’ a la sillita. Reconoce que hasta hace 4 años nunca se puso el cinturón de seguridad. Asegura que no le importaban las sanciones económicas, “porque no me importaba ni mi mujer ni mis hijos, lo primero era beber”. Hoy, ya rehabilitado, dice con contundencia que “hay que actuar desde la primera vez que se detecta que una persona bebe”.

Más de 4 millones de denuncias al año

INFRACCIONES MÁS FRECUENTES



Velocidad



Cinturón de seguridad/SRI



Móvil



Alcohol y droga





Más de dos millones de conductores fueron denunciados por velocidad inadecuada en 2013.

mas de 2012) y el binomio alcohol-drogas son los principales factores que causaron o estuvieron presentes en los accidentes.

PERMISO POR PUNTOS. Así, en la memoria del Instituto Nacional de Toxicología, en la que se recogen los resultados de los análisis realizados a las víctimas mortales de los accidentes de tráfico, se señala que de los 615 conductores analizados durante el año 2012, un 47,3% dieron positivo en sangre a drogas, psicofármacos y/o alcohol.

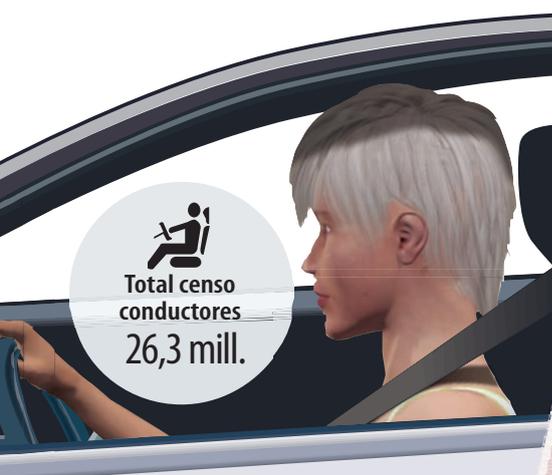
En ese mismo sentido, el proyecto europeo Druid (Conducción bajo la influencia de alcohol y otras drogas) en el que participó la DGT, demostró que cerca de un 11% de los conductores españoles conduce tras haber consumido alguna droga de abuso, siendo el cannabis y la cocaína las más frecuentes. Si se incluye el alcohol, el

"Bebía para espantar el miedo"

Carlos es guardia civil y un atentado terrorista sufrido hace 20 años fue el inicio de su dependencia del alcohol. "Lo necesitaba para reforzar mi valentía, para espantar al miedo". Reconoce que se subía al coche sin ningún problema después de haber bebido. Piensa que ha tenido un ángel detrás. El día del entierro de su abuelo bebió hasta perder la conciencia. "No se cómo llegé a la comisaría, pero cuando desperté estaba detenido: había provocado un accidente y destrozado 4 ó 5 coches. Afortunadamente no hubo ningún herido". Esa fue la bofetada que le hizo tomar conciencia.

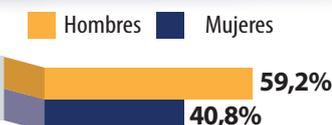
porcentaje se eleva al 17%.

Uno de los caminos para evitar las infracciones es el permiso por puntos, "cuyo objetivo no es que el conductor pierda su permiso de conducir, sino que cambie su actitud y no infrinja", explica Concepción Guerrero, subdirectora adjunta de Recursos de la DGT. El descenso continuado en el número de accidentes desde que entró en vigor el 1 de julio de 2006, demuestra la eficacia del permiso por puntos. Durante 2013, los accidentes mortales se redujeron un 15,6%, y el número de fallecidos, un 13,3%. Los más bajos desde que se contabilizan los datos. Pero, la directora general de Tráfico, María Seguí, afirma que "esas cifras de siniestralidad, a pesar del descenso en el número de víctimas mortales, nos indican que nuestro mensaje de prevención no llega a todos los con-

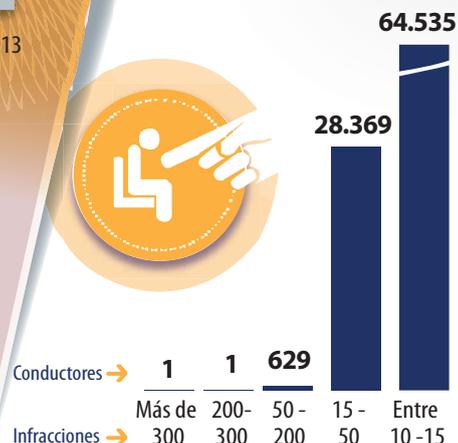


Total censo conductores
26,3 mill.

CENSO DE CONDUCTORES 2013



LOS MULTIREINCIDENTES



Fuente: Dirección General de Tráfico. Datos febrero 2014



MARIO SANZ FERNÁNDEZ-VEGA

Fiscal Adscrito al Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial



“Es necesario potenciar las medidas de reinserción social”

La problemática de los reincidentes en los delitos contra la seguridad vial ha sido objeto de preocupación constante por parte de la Fiscalía, pues el fenómeno de la reincidencia supone la insuficiencia o ineffectividad de las penas anteriores –en muchos casos la prisión–. Así las cosas, ya desde la Memoria del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial de 2008 se apuntaba la necesidad de potenciar las medidas de reinserción social en estos casos, a través de la sumisión a terapias de deshabituación en adictos al alcohol y drogas. Estas ideas de rehabilitación y resocialización del penado se repiten en las Memorias de 2010, 2012 y 2013, llegando a propugnar reformas legislativas para potenciar los programas de desintoxicación de adictos al alcohol o drogas o de obtención del permiso de conducir, según los factores criminógenos detectados, junto con la sumisión a programas de educación vial. Se sigue trabajando en la misma línea, avanzando en la elaboración científica de un perfil criminológico del delincuente vial reincidente y multirreincidente, con la finalidad de diseñar medidas reeducativas útiles, sin descartar la utilización en el procedimiento penal de dispositivos tecnológicos, a los que alude el Proyecto de Ley Orgánica de Reforma del Código Penal actualmente en tramitación parlamentaria; entre ellos el dispositivo alcoholock, al que ya se refería la Memoria de 2008 y cuya utilidad para la reducción de la tasa de reincidencia se ha puesto de manifiesto en la experiencia comparada.



El 11% de los conductores españoles conduce después de haber consumido drogas de abuso.

ALGUNOS ESTUDIOS INDICAN QUE HAY UN 10% DE REINCIDENTES QUE CAUSAN EL 40% DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

ductores”. Para Mónica Colás, “los resultados del permiso por puntos a medio y corto plazo son muy buenos”; pero subraya con contundencia: “desde luego, no suficientes, especialmente para un colectivo de riesgo respecto del cual hay que trabajar también con otros modelos”.

Entonces, ¿cómo se debe actuar? Fermina Sánchez, psicóloga asesora de la DGT, explica que “las recomendaciones europeas indican que sumar a las medidas punitivas medidas rehabilitadoras incrementan la

eficacia de la intervención”. Y, además, dice que “esas medidas deben encaminarse a identificar a las personas en riesgo de comportarse de forma poco segura”. Y hay ejemplos de su eficacia. En Suiza aseguran que las tasas de reincidencia se pueden reducir aproximadamente un 50% después de haber pasado por un curso de rehabilitación. En Austria se habla de una reducción del 30%.

PRIMERO, EVALUAR. Para Roberto Durán, asesor del Colegio de Psicólogos de Madrid, “lo primero es realizar una evaluación de las condiciones psicofísicas del infractor”. Porque es necesario diferenciar, explica, “entre el conductor que incumple la norma por desconocimiento, en cuyo caso hablamos de medidas educativas, como son los cursos para la recuperación de puntos, y el que es reincidente por otro tipo de factores que pueden ser psicopatológicos, o porque tienen problemas por la ingesta de sustancias”. Lo mismo opina Eva Muiño, coordinadora del Grupo Trafico e da Seguridade, y afirma que “lo más adecuado es realizar una evaluación psicológica inicial e individualizada, para descartar patologías graves, valorar si hay dependencia,



“He viajado en la bandeja trasera de un turismo”

Le encantan los coches y los ha unido a las drogas y al alcohol sin problemas. De jovencillo hacia la ‘ruta del bacalao’ y ha viajado “en la bandeja trasera de un turismo hasta Valencia”. David, era empleado de la construcción “con dinerillo” y se compró un BMW. Un día sufrió un terrible accidente que le costó una mano. Hoy lleva una prótesis. “El conductor de otro vehículo que iba a 170 km/h me dijo que no me vio pasar, de la velocidad que llevaba”. Va a comenzar un curso para recuperar su permiso de conducir. Cree que “no le va a servir para nada, que solo va a pasar allí unas horas”.



El exceso de velocidad es la infracción más frecuente.

Los cursos con los que se trabaja en otros países



AUSTRIA: OBLIGATORIOS PARA RECUPERAR EL CARNÉ

Destinado a conductores con infracciones graves, como alcohol y exceso de velocidad. Es obligatorio para recuperar el carné y su objetivo es concienciar sobre la relación entre las infracciones y las actitudes personales. Se incide en las lagunas de formación y se desarrollan patrones de comportamientos.

Eficacia: Se ha constatado que, en un plazo de dos años y medio, el 16% de los participantes había vuelto a reincidir, mientras que entre los infractores que no habían hecho el curso el porcentaje se elevaba al 30%.



SUIZA: EXCLUIDOS LOS ALCOHÓLICOS

Destinado a conductores con dos infracciones por alcoholemia al volante. Están expresamente excluidos los que ya presentan dependencia. Es opcional, pero reduce el período para recuperar el permiso de conducir. Incluye información sobre cuestiones legales y estadísticas, además de los efectos físicos del alcohol. Se anima a los participantes a enfrentarse a sus hábitos de consumo y a definir sus propias soluciones.

Eficacia: Muchos estudios indican que las tasas de reincidencia se reducen un 50% a lo largo de un período de observación de entre dos y cinco años.



ALEMANIA: PARA CONDUCTORES NOVELES

Obligatorio para los conductores noveles que durante su período de prueba (2 años) hayan cometido una infracción. Encaminados a evitar la repetición mediante la toma de conciencia del riesgo y la motivación para comportarse de forma más segura. Se incluye un paseo en coche con otros participantes y el posterior cambio de impresiones y críticas.

Eficacia: Todavía no se han evaluado sus efectos.



BÉLGICA: ENCUENTRO CON VÍCTIMAS

Tres tipos: Uno general dirigido a infractores, otro para conductores agresivos y un tercero para jóvenes. Duran 20 horas y se realizan en grupos de 10 personas. Los participantes trabajan en talleres en los que se enfrentan con su propio comportamiento al conducir, entre las actividades destaca un encuentro con víctimas de accidentes de tráfico.

Eficacia: Se indica que los cursos para infractores por alcohol rompen la tendencia a la reincidencia en mayor proporción que las condenas tradicionales.



“El alcohol solo me deterioraba”

Con amargura, Rodolfo afirma que la mitad de su vida se la ha llevado el alcohol. Las carencias afectivas le llevaron a consumir alcohol a partir de los 13 años. A los 15 conducía y a los 16 tuvo su primer accidente. También ha consumido ‘coca’. “Un día me di cuenta de que el alcohol solo me deterioraba, no me ayudaba. Destrozaba mi coche y me llevaba por delante a cuatro, y al volver a casa cogía otro coche y desaparecía 4 días”. “Me di cuenta del sufrimiento de mi familia, de mis dos hijos, de los que me he perdido 5 años de su vida”. Está rehabilitado y está “con la condicional de 2 años, y con dos condenas pendientes por alcoholismo”.

o conductas establecidas, conocer la edad, la responsabilidad social...” Y además, esta valoración “debería realizarse a partir de la segunda infracción en un período de un año, porque con más de dos infracciones ya no se puede hablar de una conducta puntual”, puntualiza Durán.

Juan Carlos González Luque, jefe de la Unidad de Investigación de la DGT, comparte esta opinión y aboga “por trabajar para conseguir un modelo que evite la segunda infracción. Hay que actuar sobre el con-

ductor que no sabe que es reincidente. No solo hay que sancionar, sino prevenir, alertar de que existe un problema y no se es consciente”. Y aclara: “cuando nos encontramos con problemas de dependencia (alcohol y drogas de abuso), son necesarios programas de desintoxicación, que no podemos realizar desde la DGT”.

En este punto, todos los expertos consultados aclaran que estas intervenciones deben ser diferentes a los cursos de recuperación de puntos, “cuyo objetivo es educativo y de reeducación, y están impartidos por profesores de seguridad vial”, apunta Durán. Elena Valdés, asesora médico de la DGT, afirma que “las intervenciones para prevenir la reincidencia deben basarse en la evaluación médico-psicológica”. Y, además, la intervención debe ser individualizada para orientar las medidas en función del tipo de problema y aumentar su eficacia.

EFFECTO RETORNO. Otro de los efectos más destacables de la rehabilitación, no es solo la reducción en el número total de accidentes. “También hay que señalar que los beneficios van más allá de la seguridad en el tráfico. Es lo que se conoce como el



En 2013, fueron denunciados más de 4 millones de conductores.

“Lo voy a ir dejando poco a poco”

Tres días a la puerta de la UCI del hospital pasó esta madre esperando un milagro para que su hijo se salvara. No tuvieron que llamarla - “Algo se me rompió dentro”, fue derecha al lugar del accidente. No llevaba casco y se estrelló contra una pared. Eran días de fiesta en el pueblo y había bebido. “Demasiado”, dice la madre. “Es un niño bueno, una buena persona”. Pero el día a día de este joven de 18 años (17 cuando sufrió el accidente) no ha cambiado: no estudia, no trabaja, no ayuda en casa... pero sí sale con los amigos y, sobre todo, bebe. El hijo también repite: “Voy a ir dejando de beber poco a poco”. Pero la madre sabe que se olvida. También olvida su grave accidente. “¿Y qué puede hacer una madre? ¿Dónde puede ir?” No se cansa de repetirlo...

efecto retorno”, subraya González Luque. Por ejemplo, los cursos de rehabilitación para infractores por conducción bajo los efectos del alcohol generan también una rentabilidad en la salud de los intervinientes, reduciendo el número de fallecimientos y mejorando la calidad de vida de los afectados.

Además de los cursos de rehabilitación, hay otros sistemas que ya se están utilizando en otros países. Es el caso del llamado ‘alcolock’. Una especie de etilómetro que lleva incorporado el vehículo, y que va conectado al sistema de arranque. El conductor debe soplar y el dispositivo analiza su aliento, impidiendo que el vehículo arranque si ha consumido bebidas alcohólicas. Trabajar en este sentido es una de las directrices de la Unión Europea para evitar la reincidencia en los conductores profesionales. Francia ya lo ha puesto en marcha en los autobuses de transporte escolar y en vehículos de transporte de mercancías. En EE.UU. y Canadá hace más de una década que se implantaron. En España, la Fiscalía General de Seguridad Vial ya ha propuesto facilitar la implantación de este sistema, aunque antes habrá que hacer modificaciones legislativas.

EL ‘ALCOLOCK’ ES UNA MEDIDA QUE LA UE ACONSEJA PARA LOS CONDUCTORES PROFESIONALES

También en un informe elaborado por el Centro de Estudios jurídicos y Formación Especializada (CEJFE), de la Generalitat de Cataluña, se recomienda la utilización del ‘alcolock’ en aquellas personas que dependen económicamente del automóvil.

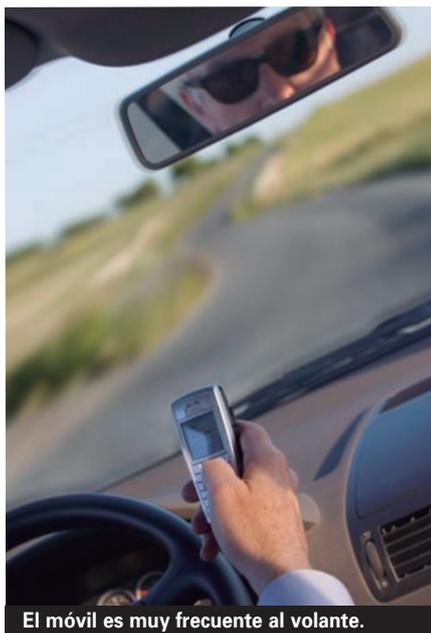
EL PERFIL DEL REINCIDENTE.

Aunque para determinar el perfil concreto del reincidente sería necesario una investigación más am-

plia, el Grupo de Tráfico e Seguridad, en base a una muestra de 800 conductores gallegos, apunta algunos elementos para ese perfil e indica que el conductor reincidente “es un varón, de entre 30 y 60 años, con déficit de autocontrol y percepción de autoinmunidad, que no tiene percepción de su problemática (alcohol, drogas, conducción temeraria...) y que consume, abusa y tiene dependencia de algunas sustancias; y además, puede presentar comportamientos asociales”.

Asimismo, han realizado una clasificación de los reincidentes, y se ‘aventuran’ a hablar de cuatro tipos: el ‘drogodependiente’, cuya reincidencia está motivada por una adicción, especialmente por alcoholismo o drogas; el ‘fitipaldi’, que siempre infringe la ley por exceso de velocidad; el ‘temerario’, aquel que durante su conducción realiza maniobras que ponen en peligro la vida de los demás, y está muy relacionado con conductas asociales; y, por último, el ‘complejo’, que reúne todas las conductas anteriores, dando lugar a la polirreincidencia o multi-reincidencia. ♦

Nota.- Todos los testimonios de reincidentes que aparecen en este reportaje son casos reales. En algunos se ha cambiado el nombre, o son anónimos, por expreso deseo de sus protagonistas.



El móvil es muy frecuente al volante.

Conductores por el mundo

La crisis, la globalización, la ausencia de fronteras en la UE... Según cifras del INE, a fecha de 1 de enero de 2013, había casi dos millones de españoles viviendo en el extranjero. Tres cuartas partes, en edad de conducir. Para todos ellos y para los que están preparando algún viaje que les obligará a conducir fuera de nuestras fronteras hemos preparado este reportaje, con información práctica sobre situaciones que les pueden sobrevenir.

Marian GARCÍA RUIZ

Infografía: D'Irrios

Si tiene pensado emprender un viaje y conducir por el extranjero, o si está residiendo o va a residir en otro país y quiere conducir por él, deberá tener en cuenta algunas cuestiones relacionadas con su permiso de conducir.

Lo primero que debe hacer es comprobar la caducidad de su permiso. Se puede evitar muchos quebraderos de cabeza posteriores. Puede renovarlo hasta tres meses antes de que caduque sin que se acorte por ello la próxima fecha de renovación. Y tenga en cuenta que la autorización provisional, que se da en España cuando se obtiene por primera vez un permiso o se renueva, es válida solo en territorio español.

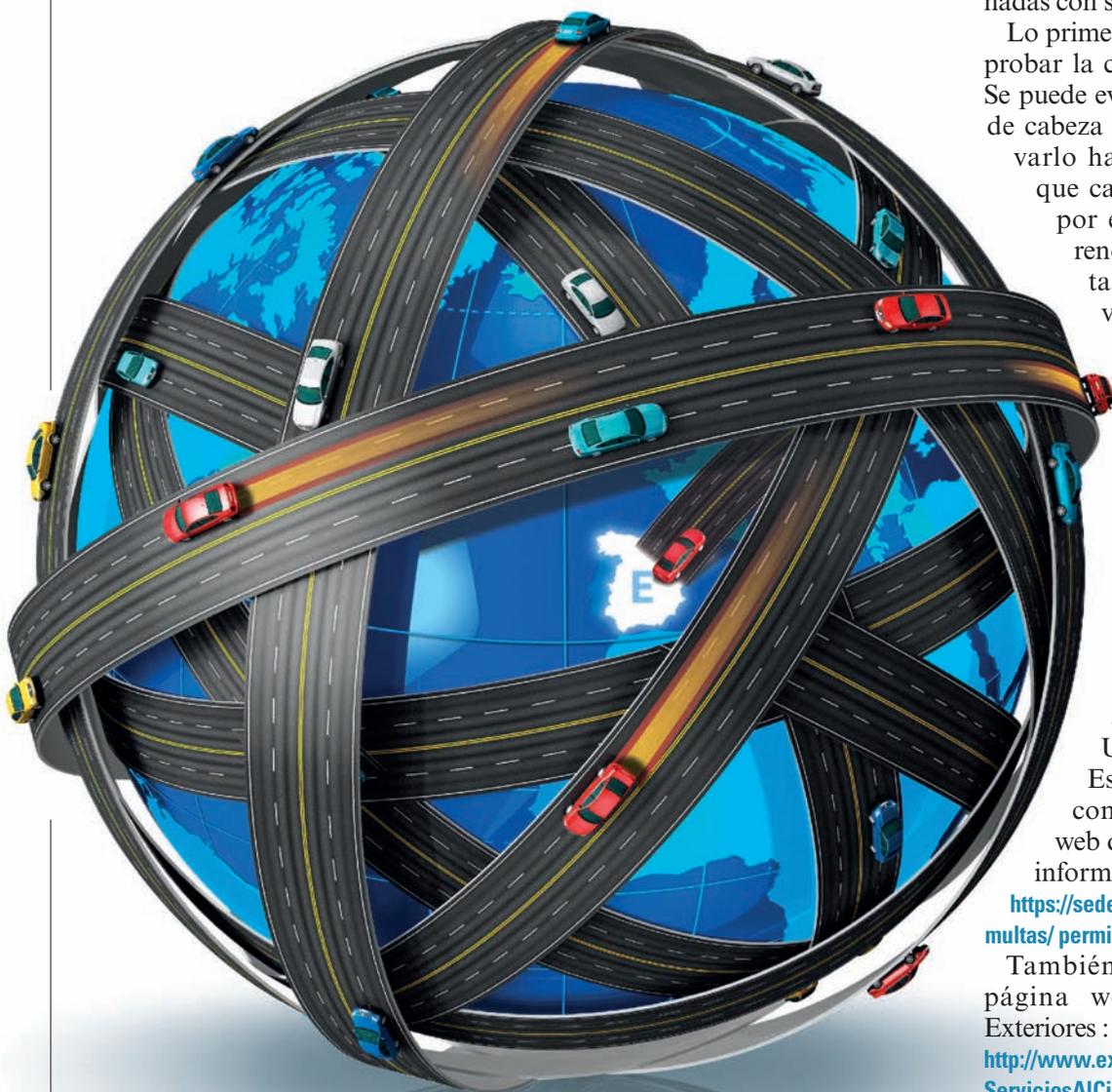
También le convendrá comprobar e informarse de los vehículos que puede conducir con el permiso que tiene y en qué condiciones. Y eso dependerá de si va a viajar a algún país de la UE o a otros con los que España tiene algún tipo de convenio bilateral o no. La web de la DGT le proporciona información:

<https://sede.dgt.gob.es/es/tramites-y-multas/permiso-de-conduccion/>

También le puede interesar la página web del Ministerio de Exteriores:

<http://www.exteriores.gob.es/Portal/es/ServiciosAlCiudadano/Paginas/inicio.aspx>

Con carácter general, si tiene que hacer trámites relacionados con el permiso de conducir desde el extranjero, deberá ponerse en contacto con





El Permiso Internacional

España expide un Permiso Internacional conforme a lo establecido en el Convenio Internacional de Ginebra de 19 de septiembre de 1949 <http://bit.ly/1jEPpDT> que autoriza a conducir temporalmente por el territorio de todos los países firmantes excepto por el país originario, en su caso, por España.

Tiene una validez de un año y para su obtención es necesario ser titular de un permiso de conducción de igual clase al que se solicita, válido y en vigor y no hallarse sometido a suspensión, intervención o privación del permiso por resolución judicial. Se solicita en la Jefatura Provincial de Tráfico y se obtiene en el acto. <http://sede.dgt.gob.es/es/tramites-y-multas/permiso-de-conduccion/permiso-internacional/>



Cuando viajamos como turistas, lo más importante es

el consulado español en ese país. Pero, si es residente en alguno de los países miembros de la UE o del Espacio Económico Europeo (EEE) -Noruega, Islandia y Liechtenstein- y necesita renovar o sustituir su permiso porque le ha caducado, lo ha perdido o se lo han robado, deberá dirigirse al organismo oficial que gestiona los permisos de conducir en ese país.

Como punto de partida, hay tres situaciones diferentes que se pueden dar a la hora de resolver cualquier cuestión relacionada con los permisos: si el lugar de destino es la UE o EEE; si son terceros países con tratados internacionales recíprocos, o si son países sin convenios concretos. En estas tres situaciones habrá que diferenciar si son ciudadanos residentes o si viajan como turistas.

ANTES DE SALIR COMPRUEBE LA CADUCIDAD DE SU PERMISO, PUEDE RENOVARLO TRES MESES ANTES



con algunas salvedades muy puntuales que puede regular cada estado y que conviene consultar. Por ejemplo, la posibilidad que otorga el permiso B en España de conducir motos de hasta 125 cc en determinadas condiciones (tres años de antigüedad) no rige en todos los países de la UE.

Por supuesto, el permiso no debe estar restringido, suspendido o retirado. Y las adaptaciones o limitaciones sobre personas, vehículos o circulación establecidas se mantienen exactamente igual fuera de España.

SI ES RESIDENTE. Si va a establecer su residencia normal en un país de la UE o EEE -se considera residencia normal al menos 185 días por cada año- puede inscribir su permiso en el registro de conductores del país o

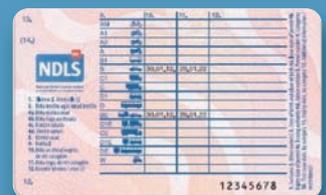
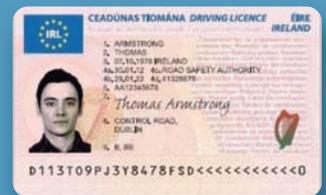
DESTINO: UNIÓN EUROPEA. Actualmente y desde el 19 de enero de 2013, tenemos un Permiso Único Europeo que ha unificado no solo el formato sino también la mayoría de las condiciones por las que se rigen (ver recuadro). Así pues, todos los permisos de conducción expedidos en la UE (los 28 países miembros) y en el EEE sirven para conducir indistintamente en todos estos países, siempre y cuando sean válidos y estén en vigor.

Estos permisos mantienen su validez en las condiciones en las que fueron expedidos en el país de origen

Permiso Único Europeo

Desde el pasado 19 de enero de 2013, los 300 millones de ciudadanos de la UE tenemos un Permiso Único Europeo que unifica todos los formatos, períodos de vigencia y algunas condiciones de obtención. Este permiso es el que ya tenemos en España con formato de tarjeta de plástico similar a las de crédito. Los ciudadanos europeos deben ir sustituyendo los antiguos permisos por los nuevos en el momento de la renovación. Respecto a las normas europeas de tráfico, recuerde que en otros países pueden ser diferentes... Esta página web de la Comisión Europea le ofrece las diferentes normas de todos los países de la UE.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm





Llevar el permiso en vigor y ¡no perderlo!

canjearlo por otro nacional. Esto es opcional.

Sin embargo, en caso de robo, sustracción, deterioro o si le caduca el permiso, debe ponerse obligatoriamente en contacto con el organismo que gestiona el tráfico y los permisos en ese país. Ese organismo consultará a la DGT española sobre la validez de su permiso o bien le pedirá un certificado especial que deberá solicitar a la jefatura provincial correspondiente, a través del consulado o de cualquier persona autorizada por el interesado.

A continuación, este organismo llevará a cabo la sustitución o renovación, con un permiso emitido por ellos, de acuerdo con las condiciones vigentes en ese país (por ejemplo, los exámenes médicos o pruebas psicotécnicas, que son obligatorias aquí, puede que no lo sean allí). Le puede resultar útil esta dirección de la Comisión Europea que ofrece información, también en español, sobre los organismos encargados del tráfico en los diferentes países de la UE:

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/usefull-links/country-links/index_es.htm

POR TERCEROS PAÍSES. Fuera de los países de la UE y el EEE, España es firmante de numerosos tratados y acuerdos internacionales recíprocos. Entre ellos los Convenios Internacionales de Ginebra (del año 1949) y de Viena (del año 1968) de la ONU, que



Qué hacer con el vehículo

Si vamos a abandonar España por un período considerable y llevamos nuestro vehículo con matrícula española, debemos darlo de baja en la Jefatura Provincial de Tráfico por tránsito comunitario o en su caso, por exportación -traslado a un tercer país fuera de la Unión Europea-. Además, deberemos solicitar una matrícula válida por 60 días que nos permitirá circular hasta que lo matriculemos en el país de destino. La baja del vehículo evitará que se siga pagando el Impuesto de Circulación mientras residimos fuera de España y ayudará a tener actualizado el Registro de Vehículos de la DGT. Y si volvemos a España se puede poner de nuevo en circulación solicitando la matrícula española mediante una rehabilitación. Por otro lado, sepa que el nuevo modelo de ficha técnica electrónica (ITV) que emite la DGT es apto también para circular fuera del país.

Si se lleva su vehículo, con la ITV en vigor; y si es por mucho tiempo, délo de baja en España.

se hicieron para tener unas bases legislativas comunes entre los distintos países sobre normas de circulación y permisos de conducción. En algunos de estos países es suficiente el permiso nacional, en otros se exige llevar también el Permiso Internacional, que se solicita en las jefaturas provinciales de Tráfico (ver recuadro).

Si mientras está de paso en algún país extranjero pierde, le roban o le caduca el permiso, deberá dirigirse al consulado español para pedir un duplicado o renovación.

Por otro lado, están los Acuerdos de Reconocimiento Recíproco y Canje de los permisos de conducción que España firma con otro país.

En función del convenio o acuerdo correspondiente, puede ser que le permitan conducir con el permiso español o que necesite canjearlo al adquirir la residencia normal (al menos 185 días/año) o en un plazo temporal es-

tablecido. En ese caso, lo debe de solicitar a la autoridad competente en materia de tráfico y permisos del país correspondiente.

En general se establecen algunas condiciones básicas para realizar el

canje: tener el permiso en vigor, tener la edad exigida en el país para obtener ese permiso, le pueden exigir una traducción oficial del permiso de conducir a la lengua del país junto

con el original, o alguna condición específica.

Como la casuística es muy variada, le recomendamos consultar la información en esta dirección:

<https://sede.dgt.gob.es/es/tramites-y-multas/permiso-de-conduccion/canje-de-permisos/>

Si va a conducir por un país con el que no existe convenio, el consulado español es la referencia obligatoria, pero es indispensable consultar las condiciones concretas de cada país antes de conducir por ellos. ♦

PARA RENOVAR O SUSTITUIR EL CARNÉ EN LA UE, A TRAVÉS DEL ORGANISMO DE TRÁFICO DEL PAÍS

Secundarias, primeras en peligro

Circular por estas vías no resulta "aburrido". Trazados curvos o con asfalto en mal estado, un camión lento, un pelotón ciclista, un vehículo agrícola por el arcén o hasta un jabalí en medio de la calzada representan serios peligros. Son, sin duda, las más peligrosas: en ellas pierden la vida el 84% de los conductores.

Anabel GUTIÉRREZ
Infografía: Dlrrios

Conducir por una vía convencional, es decir, con un carril para cada sentido, es muy diferente a hacerlo por una autopista o autopista. Realizar una maniobra como adelantar supone invadir el sentido contrario, pero además es bastante frecuente encontrar imprevistos, desde una curva muy cerrada y con poca visibilidad a un ciclista o peatón por el arcén. Fernando González Iturbe, director general de la Fundación CEA, explica que, además, los ac-

cesos a una vía secundaria son distintos que en las vías rápidas, "donde la incorporación se hace de manera paulatina y con seguridad".

MÁXIMO RIESGO. Examinando las estadísticas de accidentes, lo primero que llama la atención es que en 2012 fallecieron en estas vías un total de 1.144 personas, frente a las 461, por ejemplo, que murieron en ciudad. A pesar de que la reducción de la mortalidad ha sido considerable (ver infografía), en carreteras convencionales perdió la vida el 84% de los

conductores y el 60% del total de víctimas. Rosa Ramírez, subdirectora general de Análisis y Vigilancia Estadística de la DGT, explica que "el índice de letalidad o el riesgo de muerte, es muy alto, el 2,8% respecto al 0,7% que existe en vías urbanas". Salidas de vía, colisiones frontolaterales y por alcance o múltiple son los tipos más frecuentes de accidentes. Detrás de ellos, una distracción o conducción desatenta, un exceso de velocidad o una infracción a la norma (especialmente las de prioridad).

SALIDAS DE VÍA. Aquilino Molinero, del Departamento de Análisis y

Accidentes de la Fundación CI-DAUT, cita el factor humano, como uno de los aspectos que pueden concurrir en los accidentes por salida de vía, "un exceso de confianza del conductor (por conocer

EL ÍNDICE DE LETALIDAD ES DEL 2,8%, ES DECIR, DE CADA 100 HERIDOS GRAVES, 2,8 MUEREN

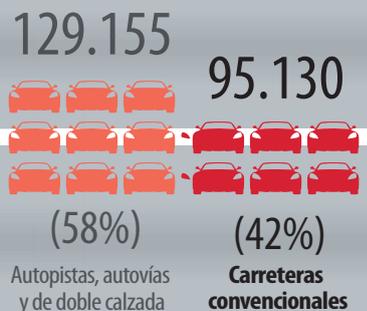
Menos tráfico, pero más muertes

EVOLUCIÓN DE LA MORTALIDAD



TRÁFICO EN EL CONJUNTO DE LA RED

(millones de vehículos/km)



Fuente: Ministerio de Fomento y DGT, datos 2012



Las salidas de vía, el accidente más habitual en vías de doble sentido, puede deberse a una distracción o somnolencia en tramos rectos.

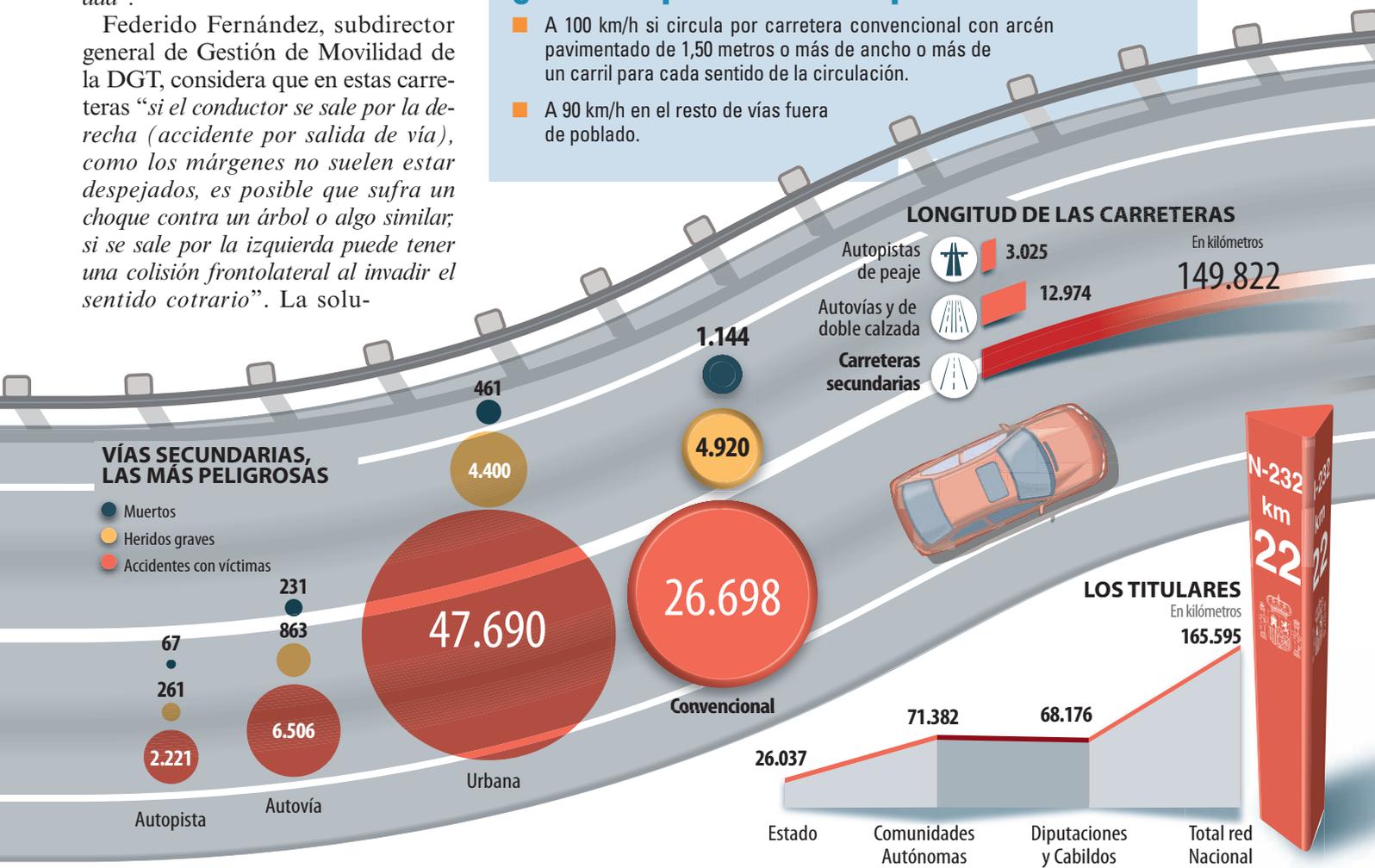
exactamente la carretera al hacer este recorrido de manera habitual) puede hacerle circular con exceso de velocidad”.

Federico Fernández, subdirector general de Gestión de Movilidad de la DGT, considera que en estas carreteras “si el conductor se sale por la derecha (accidente por salida de vía), como los márgenes no suelen estar despejados, es posible que sufra un choque contra un árbol o algo similar; si se sale por la izquierda puede tener una colisión frontolateral al invadir el sentido contrario”. La solu-

TURISMOS Y MOTOS

¿Sabe a qué velocidad puede circular?

- A 100 km/h si circula por carretera convencional con arcén pavimentado de 1,50 metros o más de ancho o más de un carril para cada sentido de la circulación.
- A 90 km/h en el resto de vías fuera de poblado.





Al adelantar hay que invadir el sentido contrario, lo que la convierte en una maniobra peligrosa.

Lo más peligroso: distraerse

Hacer llamadas de teléfono mientras se conduce es una de las distracciones más peligrosas y también la más habitual, según un estudio del Centro Tecnológico de Allianz. De acuerdo con esta investigación, los conductores que a veces usan el teléfono mientras conducen han tenido un accidente más a menudo en los últimos tres años que los conductores que reconocen no usarlo (sin importar si el teléfono está conectado a un dispositivo de manos libres o no). El riesgo de accidente aumenta entre 2 y 5 veces si el conductor utiliza un teléfono.

SALIDAS DE VÍA Y COLISIONES FRONTOLATERALES, LOS ACCIDENTES MÁS FRECUENTES

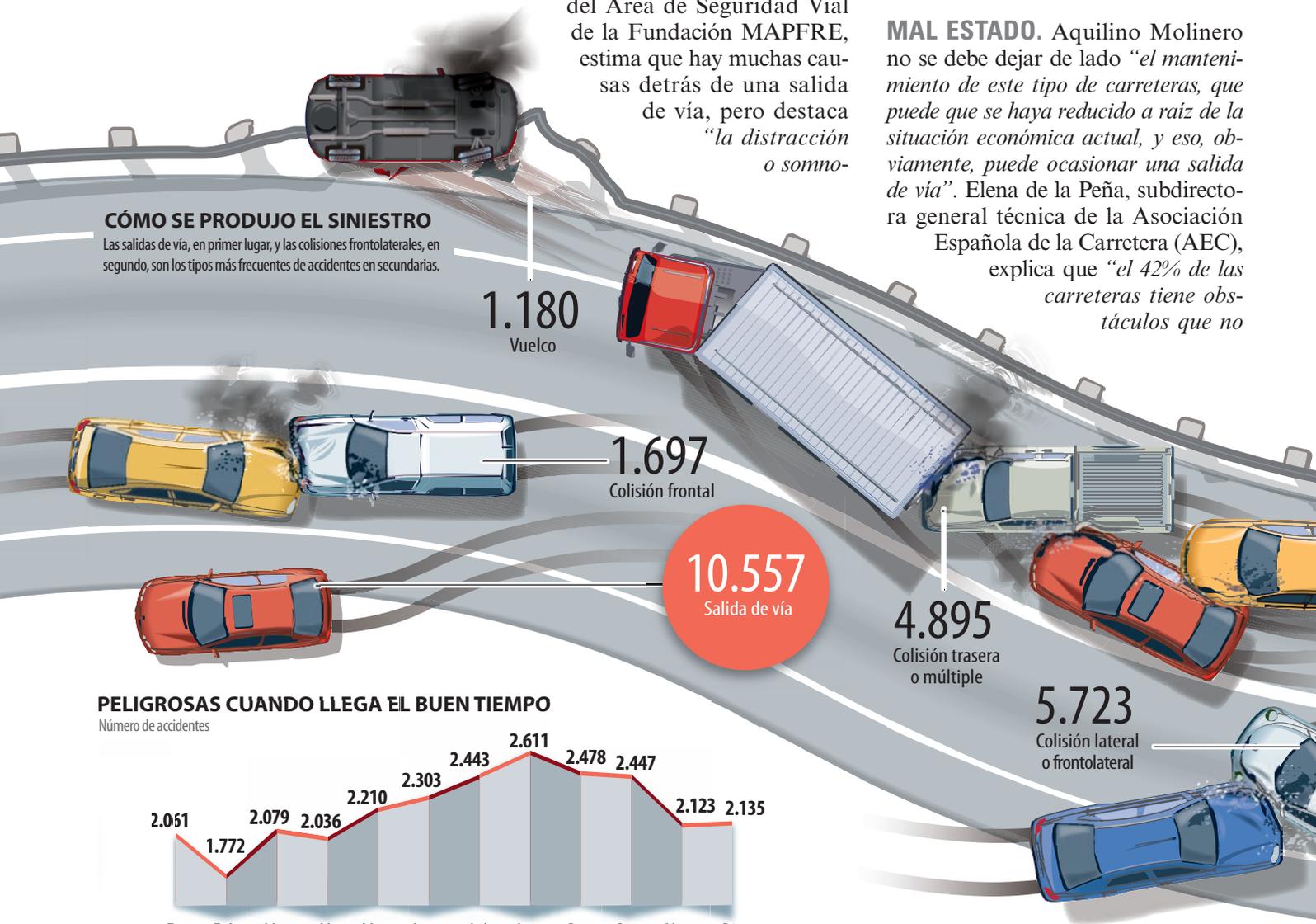
ción para evitar la accidentalidad consistiría, por tanto, según el subdirector de Movilidad, en “invertir en pintura y señalización y adaptar la velocidad a las características de cada carretera, puesto que no todas son iguales”. Jesús Monclús, del Área de Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE, estima que hay muchas causas detrás de una salida de vía, pero destaca “la distracción o somno-

lencia en tramos rectos, la velocidad inadecuada en tramos curvos (al entrar demasiado rápido) o combinaciones de varios factores, como maniobras evasivas y velocidad que pueden provocar pérdidas de control o adherencia del vehículo y salidas de vía”.

MAL ESTADO. Aquilino Molinero no se debe dejar de lado “el mantenimiento de este tipo de carreteras, que puede que se haya reducido a raíz de la situación económica actual, y eso, obviamente, puede ocasionar una salida de vía”. Elena de la Peña, subdirectora general técnica de la Asociación Española de la Carretera (AEC), explica que “el 42% de las carreteras tiene obstáculos que no

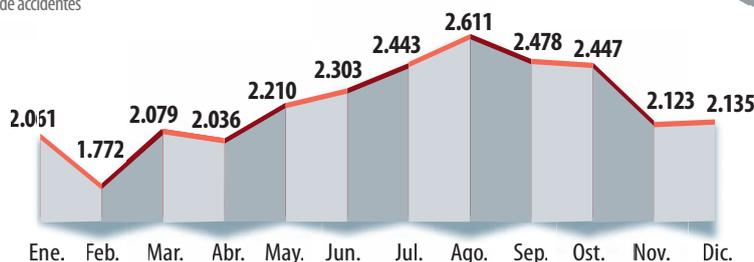
CÓMO SE PRODUJO EL SINIESTRO

Las salidas de vía, en primer lugar, y las colisiones frontolaterales, en segundo, son los tipos más frecuentes de accidentes en secundarias.



PELIGROSAS CUANDO LLEGA EL BUEN TIEMPO

Número de accidentes





Ciclistas, muy vulnerables

El 2012, el colectivo ciclista fue el único grupo de usuarios que aumentó su número de víctimas mortales respecto al 2011. Pasó de 37 a 53 ciclistas muertos, un incremento del 47% en un solo año. Un estudio del Grupo AXA y Ponle Freno, realizado en 2013, determinó que un 18,6% de los más de 30.000 adelantamientos observados a ciclistas fueron ilegales, es decir, no guardó la distancia de seguridad mínima de 1,5 metros. La situación más peligrosa: adelantar a otro vehículo cuando se aproxima un ciclista de frente.

Nunca se debe adelantar a otro vehículo cuando de frente hay un ciclista, aunque haya espacio suficiente.

se encuentran debidamente protegidos; una de cada cuatro señales de código no garantiza una correcta visibilidad de noche o en condiciones climatológicas adversas y el 72% del firme presenta grietas en rodada". El estado de la vía no solo resulta incómodo para los conductores, es un problema de seguridad vial, especialmente para los más vulnerables, como los motociclistas.

Según una encuesta de la Fundación RACC sobre siniestralidad de motoristas, realizada en 2013, el factor más decisivo en carreteras convencionales son las curvas y el estado del asfalto. Javier Laosa, experto de Motoformacio, primera escuela de motociclismo del RACC, explica que "lo ideal sería conocer bien la ruta, pero como es complicado, hemos de

basar la conducción en la mirada, centrándose en los extremos de la curva interior y exterior".

Juan Carlos Toribio, experto de la Escuela Nacional de Conducción de Motocicletas y de la Asociación Mutua Motera, recomienda que "como norma general se evite frenar de manera brusca con la motocicleta inclinada". ♦

CURVA CERRADA SIN VISIBILIDAD, ESCENARIO DE LOS ACCIDENTES EN MOTO

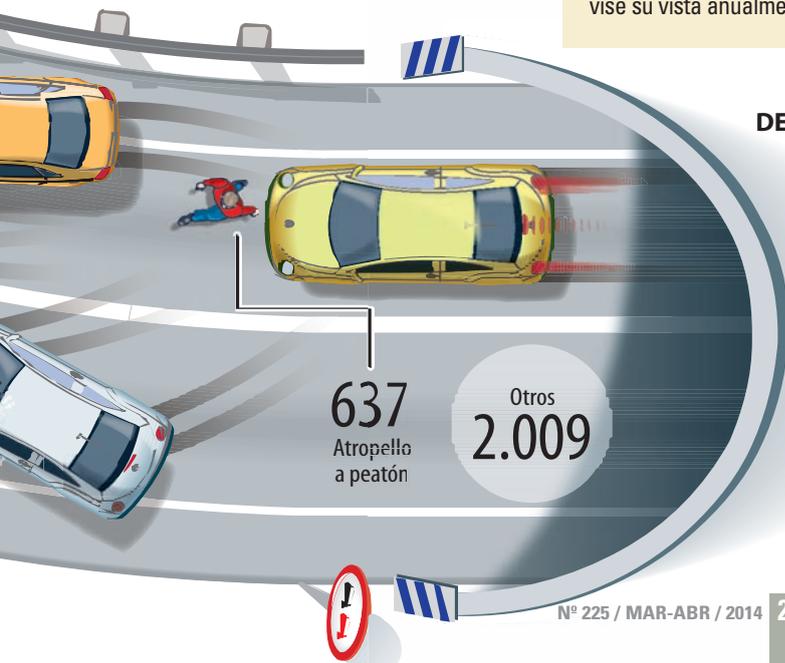
Accidentes más frecuentes y cómo evitarlos

- ✓ Salidas de vía, detrás de las que suele haber unos neumáticos en mal estado, calzada deslizante, exceso de velocidad o distracción. Revise los neumáticos, ajuste la velocidad a las condiciones de la vía y no use el teléfono móvil.
- ✓ Siniestros nocturnos ocasionados por problemas de visión en los conductores, el cruce de animales, la fatiga, inexistencia de marcas viales o falta de iluminación de la vía. Evite conducir fatigado o cansado, revise su vista anualmente y extreme la pre-

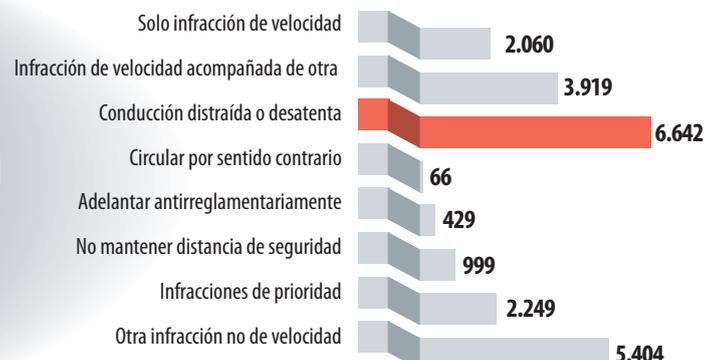
caución ante la señal de animales sueltos.

- ✓ Accidentes frontolaterales, que se producen por infracción o por falta de atención. Preste especial cuidado en rotondas, cruces y caminos vecinales.
- ✓ Colisiones frontales, por adelantamientos indebidos. Hay que adelantar siempre en sitios permitidos y señalar la maniobra; si no estamos convencidos, no adelantar.

FUENTE: RACE



DETRÁS DE UN ACCIDENTE, IMPRUDENCIA HUMANA



Fuente: Accidentes con víctimas en carreteras secundarias. Datos DGT 2012.

Pedalear con un buen equipo

Montar en bici no es solo conocer y respetar las normas. Un equipamiento adecuado para cada ciclista y su vehículo también es una ayuda para circular seguros, protegidos ante posibles caídas, de las inclemencias del tiempo y ser visibles para el resto de usuarios de la vía.



C.N.F.

Fotos: Alberto ESPADA

Si está pensando en cambiar el coche por la bici para sus desplazamientos diarios, –o si lo ha hecho ya–, su seguridad también está en una equipación adecuada. Para usted y para su vehículo.

Respecto a la indumentaria, un buen casco es siempre una protección muy recomendable en ciudad –obligatorio en carretera– para atenuar daños en la cabeza si hubiera una caída. La variedad de modelos disponible según su estructura y resistencia es enorme. Otra forma de protección sobre dos ruedas es hacerse visible siempre con elementos reflectantes que, situados en prendas de vestir, brazaletes, clips sujeta-pantalón y pedales, ‘rebotan’ la luz de los faros y marcan la situación del ciclista en vías poco iluminadas.

Casco: puesto, y bien puesto

El casco es sin duda un elemento de seguridad más que recomendable. Pero es necesario saber colocarlo correctamente ya que, si va mal puesto, no hay diferencia entre llevarlo o no llevarlo.

Así se coloca

- 1** Asegúrese de que cubre la frente, nunca inclinado hacia atrás. Las tiras laterales deben quedar bajo las orejas.
- 2** Termine de ajustarlo colocando la correa trasera bajo el saliente de la correa trasera bajo el saliente del hueso occipital. Apriétela con la ruedecilla.
- 3** Abroche las tiras laterales bajo la mandíbula sin que aprieten (debe caber un dedo).



Además, en el mercado hay variedad de prendas para según qué tiempo (chalecos, chaquetas chubasqueros, pantalones...), especialmente diseñadas para el ciclista, en tejidos reflectantes, impermeables, transpirables y flexibles que cubren y protegen

la ropa de diario del polvo, el barro o la lluvia. "La equipación varía según el uso que dé a la bicicleta. Para el ciclista urbano, un equipo completo incluye un casco, una chaqueta impermeable, un cubrepantalón amplio y un cubrezapatos. Debe imperar la como-

Para todos los gustos

El casco es también el accesorio que más variedad en diseño ofrece al ciclista, tanto urbano como de carretera. Los habituales suelen ser ligeros, transpirables y más o menos aerodinámicos en función de que su uso sea para ciudad o carretera. También existe una gama de cascos plegables que ocupan

menos espacio y son más fáciles de transportar, con distintos mecanismos de pliegue: con fundas personalizables (closca.co), de diseño retro (carreraworld.com) o de estilo más deportivo (morpherhelmet.com). También los hay ‘invisibles’, como el de Hövding: tiene forma de colgante, se coloca alrededor del cuello y se activa como un airbag cuando detecta un movimiento brusco o un choque.



Equipación del ciclista

1 ■ **Casco (40-250 €):** elemento básico de seguridad. Con mayor o menor resistencia a los golpes en función de la estructura. Existen modelos preparados para acoplar luces delantera y trasera. Es importante colocárselo correctamente (ver recuadro).



2 ■ **Cubrecasco (24 €):** funda impermeable para el casco con reflectantes. Algunos modelos incluyen una luz roja trasera de posición.

3 ■ **Gafas (50-280 €):** protegen los ojos del sol, deslumbramientos, insectos, agua y viento. Hay lentes fotocromáticas, que reaccionan a la cantidad de luz oscureciéndose o aclarándose.



4 ■ **Chaqueta (55-300 €):** ajustada, pero debe permitir movilidad al ciclista, evitar que el sudor empape y ser impermeable. Existen distintas calidades de tejidos.



5 ■ **Brazaletes (4 €):** para la zona alta del cuerpo. Hace visible al ciclista. Muy aconsejable cuando no vestimos prendas reflectantes.



6 ■ **Guantes (20-90 €):** protegen las manos del frío y la lluvia.

7 ■ **Clip (3 €):** para sujetar el pantalón, en forma de aro, cinta o clip. Evita enganchones de la ropa con el plato. Los hay reflectantes y luminosos.



8 ■ **Cubrezapatillas (26-69 €):** de tejido paravientos e impermeable, protegen los zapatos y los bajos del pantalón de suciedad, agua y roces.



HAY VARIEDAD DE CASCOS SEGÚN SU ESTRUCTURA Y RESISTENCIA

Para la bicicleta

1 ■ **Timbre (4,50 €):** muy útil para advertir de la presencia del ciclista en la calzada, especialmente en zonas con mucho tránsito de peatones.



2 ■ **Retrovisores (6 €):** ajustables a los puños de la bicicleta, son regulables hacia cualquier ángulo.



3 ■ **Luces (5 €):** delanteras sobre el manillar y traseras en el sillín o en la espalda del ciclista. Ofrecen diferentes alcances y luminosidades según las necesidades del ciclista.



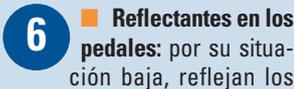
4 ■ **Frenos:** otro elemento de seguridad. Vigile el estado de las zapatas y la tensión de los cables. Evite que se manchen con grasa o aceite.



5 ■ **Captafaros (5 €):** para bicis que no los llevan 'de serie'. De fácil instalación, blancos delante y rojos detrás.



6 ■ **Reflectantes en los pedales:** por su situación baja, reflejan los faros a gran distancia y son los primeros que perciben los conductores.



7 ■ **Neumáticos:** clave para rodar con seguridad, compruébelos regularmente. Mantenga el dibujo en buen estado y la presión de inflado óptima (suele ir indicada en el flanco).



"LA EQUIPACIÓN DE LA BICI ES INCLUSO MÁS IMPORTANTE QUE LA DEL CICLISTA",

JUAN MERALLO, "CON BICI"

didad", explica Félix Carrasco, de Karacol Sport.

Y por supuesto, es básico el cuidado del vehículo: una bicicleta con un buen mantenimiento, equipada con reflectantes delanteros, traseros, timbre y luces marca la diferencia. "Luces, reflectantes –sobre todo los inferiores, los primeros que ven los conductores– y neumáticos son elementos de seguridad fundamentales. Además es conveniente revisar periódicamente la tensión de los cables de freno y del cambio y el estado del dibujo en los neumáticos. La equipación de la bicicleta es muy importante, incluso más que la del ciclista", opina Juan Merallo, Coordinador de la plataforma "Con Bici". ♦

Nuestro agradecimiento por su colaboración a Karacol Sport.

Y además...



■ **Chubasquero (desde 10 €):** para chaparrones imprevistos, es una buena alternativa a la chaqueta.

■ **Chaleco (40-115 €):** para hacerse ver con buen tiempo.



■ **Maillot (50-75 €) y culote (55-175 €):** para circular en carretera con buen tiempo. En colores fluorescentes.



■ **Alforjas (55-120 €):** para transportar objetos personales sin comprometer la conducción ni el equilibrio del vehículo. Hechas en material impermeable.

■ **Pantalón (39-79 €):** elásticos, cómodos, tejido resistente. Con bolsillos de seguridad para objetos personales. Una opción para proteger los pantalones de vestir.



■ **Maillot manga larga (50-150 €):** elástico, ajustado para impedir que se meta el viento y térmico.

■ **Cámara (330-400 €):** permite grabar varias horas seguidas de ruta. Equipadas con GPS, acelerómetro, altímetro y conectividad wifi con otros dispositivos.





El movimiento coordinado de los mandos, la clave de una arrancada en pendiente ascendente.

ARRANCAR CUESTA ARRIBA, UN JUEGO DE PEDALES

En rampa, no recule

Arrancar en pendiente no es la forma más sencilla de iniciar la marcha, aunque en ocasiones es inevitable. Requiere tacto a los mandos y observación para evitar situaciones de riesgo, más si lo hacemos con cambio manual y sin asistentes electrónicos.

C.N.F.

A diario, los conductores nos encontramos con momentos literalmente 'cuesta arriba': al salir de un garaje, ante un semáforo en rojo, en un estacionamiento en una calle en pendiente, en una carretera de montaña... ¿Situaciones comprometidas? En absoluto, siempre que tengamos el control de los mandos y sepamos observar a nuestro alrededor. Naturalmente, hablamos de vehículos con transmisión manual: salir en rampa es mucho más fácil con cambio automático, sin embrague.

El principal escollo a salvar en una maniobra de arranque en pendiente ascendente es evitar que el coche se nos vaya para atrás sin control y golpeemos a otro vehículo. O, lo que es mucho peor, a una persona que pudiera estar pasando por detrás.

La clave para salir airoso es realizar correctamente el juego embrague-acelerador (ver recuadro). Cuando la coordinación en el manejo de los pedales no es la adecuada, suelen producirse dos errores habituales: el vehículo cae hacia atrás si se suelta el freno demasiado pronto o el embrague demasiado tarde; y el calado del vehículo, cuando el freno se mantiene demasiado tiempo, el embrague se suelta demasiado deprisa o el acelerador no se pisa lo suficiente.

Una alternativa es utilizar el freno de servicio (de pie) en lugar del de mano. Esta opción, algo más complicada de ejecutar, exige además un sutil cambio de pedal, del freno al

Salir en cuesta, en 5 pasos

- 1 Pise el embrague a fondo, meta primera y acelere un poco más que saliendo en llano.
- 2 Suelte el embrague suavemente, busque el 'punto de fricción' y mantenga el pedal fijo cuando lo sienta temblar.
- 3 Compruebe los retrovisores, la separación con los vehículos, la presencia de obstáculos, peatones, niños...
- 4 Levante el freno de mano, suelte el fijador y siga acelerando. Notará que el vehículo 'quiere' empezar a moverse.
- 5 Baje el freno, el coche empezará a avanzar. Acelere y suelte completamente el embrague, siempre con suavidad.

acelerador, con el pie derecho.

Y tenga en cuenta factores como la carga del vehículo, la inclinación de la pendiente y que, al ralentí, los motores de gasolina tienen menos fuerza que los diésel -por lo general- y necesitan más aceleración. Además, si cuenta con asistente electrónico, la acción con el acelerador es diferente (ver recuadro). Y en cualquier caso, un calzado cómodo y flexible siempre será un ayuda para ganar tacto con los pedales. ♦

Si tú no puedes controlarte, tu coche sí

Multitud de modelos actuales incluyen de serie el asistente de arranque en pendiente, con distintas denominaciones según el fabricante ("Hill Holder", "HAC", "HSA"...). Se trata de una función integrada en el programa electrónico de estabilidad que bloquea el freno durante unos segundos y evita el retroceso del vehículo en pendientes de mucha inclinación. Sin duda, una función útil para el conductor pero que precisa acostumbrarse a su acción, pues si no se acelera lo suficiente el motor se puede calar.

EL ALCOHOL AL VOLANTE ORIGINA COMPORTAMIENTOS PELIGROSOS E IMPREVISIBLES

Historias con un trago de más



Parecen situaciones inverosímiles que a veces rayan tanto el ridículo como la tragedia, pero son casos reales que tienen como protagonistas a conductores con altas tasas de alcohol. Acompañamos las historias con una descripción de los efectos que origina la bebida, por cuánto se multiplica el peligro, con cuántas cervezas, vinos, licores o combinados daría positivo, y cuánto tardaría en eliminarse el alcohol.

José Ignacio RODRÍGUEZ
Infografía: DLirios

Más del 35% de los conductores fallecidos en accidentes de tráfico en 2012 habían consumido alcohol. Incluso, siete de cada diez alcanzaban altas tasas: más de 1,2 g/l de sangre (0,60 mg/l en aire espirado). Se ha demostrado científicamente que cualquier cantidad del alcohol produce efectos peligrosos que afectan a la capacidad del conductor y su función psicomotora y, a medida que aumenta la dosis, origina somnolencia, distorsiona la percepción y tiene efectos sobre el comportamiento: euforia, agresividad, conducta temeraria... Y si no, vean estas historias reales.

NO ESTABA MUERTO, DORMÍA. Pasadas las dos de la madrugada, la policía local de Badajoz recibió la lla-

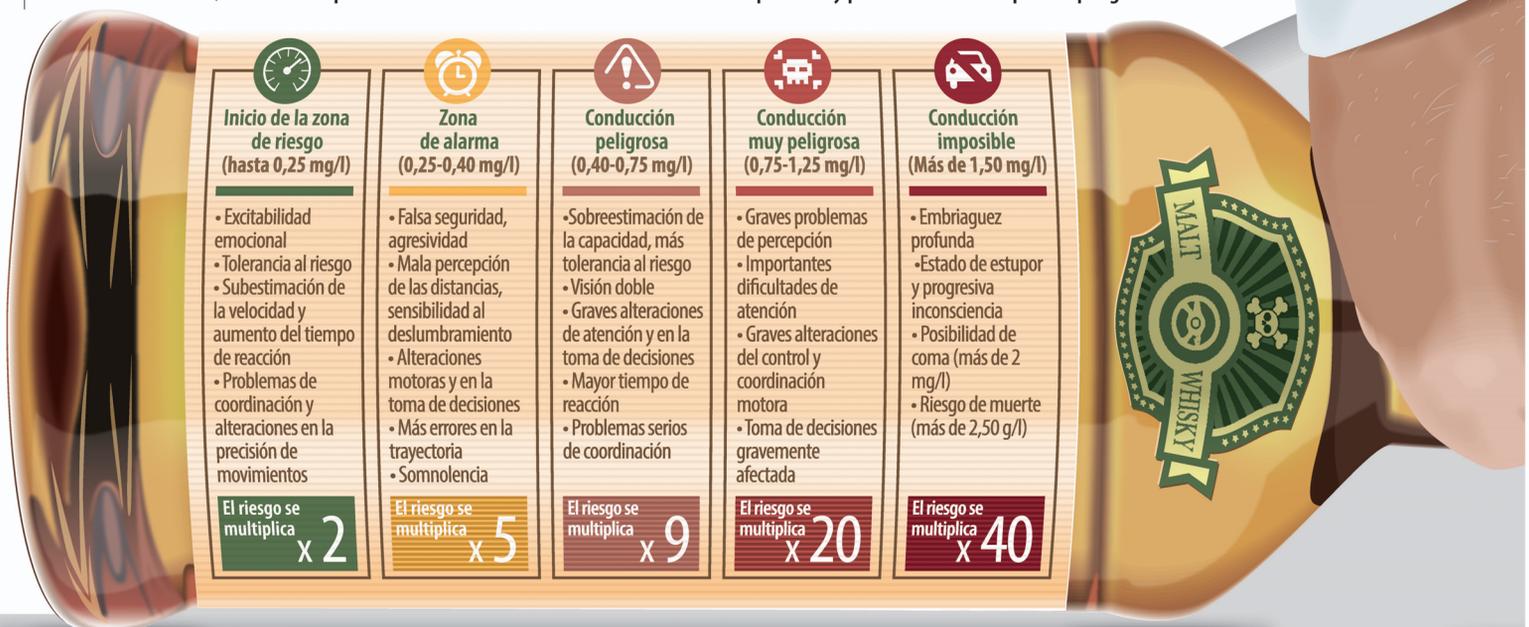
mada de un ciudadano: un automovilista que circulaba haciendo eses, había chocado contra dos coches estacionados. Cuando llegaron los agentes, el conductor, de 56 años, que dio una tasa ocho veces el máximo permitido, dormía plácidamente en el interior de su coche.

FLECHAZOS A LA GUARDIA CIVIL. No eran flechas de amor, sino auténticas saetas de punta metálica con las que un aficionado al tiro al arco, de 42 años, intentó agredir a los agentes de la Guardia Civil cuando le detuvieron al observar que llevaba una rueda

CUANDO LLEGÓ LA POLICÍA AL ACCIDENTE, EL CONDUCTOR DORMÍA PLÁCIDAMENTE

Más alcohol, más peligro

Qué efectos va produciendo el alcohol en el conductor a medida que bebe y por cuánto se multiplica el peligro



desinflada, y además hablaba por el móvil. Solo el hecho de que cuadruplicara la tasa de alcohol permitida podía explicar semejante agresividad.

CAUSÓ UN DESCARRILAMIENTO. Trató de eludir un control policial apagando las luces y desviándose por un camino, hasta que su coche invadió la vía férrea, Sevilla-Cádiz. Causó el descarrilamiento del tren y heridas a 14 personas. El conductor, de 25 años, que iba ebrio, fue condenado a 1 año de cárcel.

SIN RUEDA. Hay que estar mal para coger un vehículo y no saber, o no importarle, que le faltara una rueda. Alguien alertó a la Guardia Civil de que una furgoneta circulaba negligentemente por una carretera local madrileña. Cuando detuvieron al conductor, de 38 años, su tasa de alcohol quintuplicaba la permitida.

LE QUITÓ LAS LLAVES. Algunos tienen un ángel a su lado. Un viandante le había visto llegar dando tumbos a su coche (triplicaba la tasa de alcohol) y, a pesar de sus advertencias, arrancó y destrozó varios árboles; ni corto ni perezoso, el 'ángel' se asomó por la ventanilla, cogió las llaves del coche y avisó a la policía; cuando llegaron estaba pateando a los vehicu-

La curva de la alcoholemia

La concentración de alcohol en la sangre varía a lo largo del tiempo. Se absorbe en el aparato digestivo y luego pasa a la sangre. A los 5 minutos de haberlo ingerido ya puede detectarse su presencia, pero su nivel máximo se alcanza entre los 30 y 90 minutos siguientes a la última copa. El organismo trata de eliminarlo, como si fuera una toxina, a través del sudor o la orina y del aire espirado, metabolizándose en el hígado. Pero es un proceso muy lento que, en algunos casos, se puede prolongar hasta 15 horas.

los aparcados. Algo similar ocurrió cuando un joven arrebató las llaves a su progenitor, borracho, enzarzándose a puñetazo limpio, hasta que la policía detuvo a ambos.

DROGADO Y EBRIO. La interacción del alcohol y las drogas puede llevar a tomar decisiones fatales. Tenía 18 años, había estado en una fiesta en la que mezcló gran cantidad de bebida y varias drogas, y se puso a los mandos de su ciclomotor, que

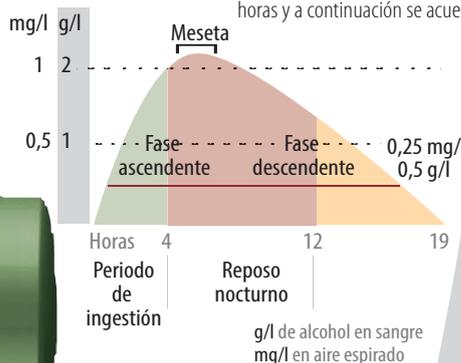
carecía de alumbrado y retrovisor, y para acelerar tiraba de un cable, hasta que sufrió un accidente. Falleció la chica que le acompañaba. Lo condenaron a 2 años y 5 meses de prisión, además de la retirada del carné.

BATIÓ SU PROPIO RÉCORD. Cuando la policía local placentina lo vio pasar con el coche, lo reconocieron al instante: era el conductor que ostentaba, desde fecha reciente, el récord de alcoholemia en la ciudad y tenía el carné suspendido. Al detenerlo, comprobaron que había superado su propia marca, 1,69 mg/l, casi siete veces el límite permitido.

LLEVABA A SU HIJA. Las víctimas del alcohol pueden ser los propios hijos. Es el caso de una mujer, de 40 años, que fue

Cuánto tarda en eliminarse

Así varía la concentración de alcohol a lo largo del tiempo para alguien que haya estado bebiendo durante 4 horas y a continuación se acuesta



Factores que influyen



Rapidez con que se beba y tipo de bebida



Si el estómago está vacío o lleno



La edad, sexo, peso, hora del día...

¿Cuánto puedo beber?

Tasa estimada en mg/l de alcohol en aire espirado para un varón (entre 70 y 90 kg) y una mujer (50-70), con diferentes bebidas

	HOMBRE	MUJER
CERVEZA	1 tercio 0,11-0,14 2 tercios 0,22-0,28 3 tercios 0,32-0,42	0,17-0,24 0,34-0,48 0,51-0,72
VINO/CAVA	1 vaso 0,08-0,10 2 vasos 0,16-0,20 3 vasos 0,24-0,30	0,13-0,18 0,25-0,35 0,37-0,52
BRANDY	1 vaso 0,11-0,16 2 vasos 0,22-0,29 3 vasos 0,34-0,43	0,18-0,25 0,36-0,50 0,53-0,74
COMBINADO	1 vaso 0,13-0,16 2 vasos 0,25-0,32 3 vasos 0,37-0,48	0,20-0,28 0,39-0,55 0,59-0,83

Tasa máxima: 0,25 mg/l (0,15 mg/l para profesionales y noveles)

Errores más frecuentes

- Detenerse en el carril sin causa justificada
- No guardar la distancia de seguridad
- Realizar giros excesivamente amplios
- Circular por el carril incorrecto
- Invadir el carril contrario
- Circular por dirección prohibida.
- Reaccionar tarde a la señalización
- Conducir de forma errática
- Efectuar adelantamientos antirreglamentarios
- Señalizar de manera incorrecta las maniobras
- No utilizar de forma adecuada las luces
- Salirse de la zona de circulación



el autobús escolar por una carretera secundaria se les debieron de poner los pelos de punta cuando se enteraron de que el conductor quintuplicaba la tasa (la de los profesionales es 0,15 mg/l). También fue detenida una conductora, con una alcoholemia similar, que se dirigía a un centro escolar a recoger a los alumnos.

EXPULSADO DE ESPAÑA. Era la cuarta vez que lo detenían por conducir borracho y sin carné. Se trataba de un ciudadano sudamericano al que el juez expulsó de España por cinco años, en sustitución de la pena de prisión, una posibilidad contemplada en el Código Penal.

detenida al volante de un coche con una tasa que cuadruplicaba la permitida, poniendo en grave riesgo a su hija de siete años; o el de otro conductor, que también llevaba a su hijo, que se negó a las pruebas e insultó a los agentes.

ARROLLÓ AL COCHE-PATRULLA. Si hubiera estado un poco más atento, o menos borracho... tal vez no hubiera arrollado a un coche detenido por la intensa circulación. Porque encima se trataba de la policía local; y, por si fuera poco, los tres agentes que se en-

ERA LA CUARTA VEZ QUE DETENÍAN A UN CONDUCTOR SUDAMERICANO BORRACHO Y SIN CARNÉ. EL JUEZ LO EXPULSÓ DE ESPAÑA

contraban en el interior sufrieron lesiones cervicales. Tenía 46 años y cuadruplicaba la tasa de alcohol.

PERSECUCIÓN DE PELÍCULA. Circulaba en zigzag por las calles cuando una patrulla de la policía comenzó a perseguirlo. Un agente se bajó y le dio el alto: pero el conductor aceleró, esquivándolo, y continuó la persecución. Al ver que estaba a punto de ser alcanzado, se le ocurrió un truco: clavó los frenos provocando el desconcierto de los perseguidores, que chocaron con él, y aprovechó

para alejarse a toda velocidad, hasta que chocó contra la mediana. Tenía 33 años y casi triplicaba la tasa.

ESCAPÓ A PIE. Lo estaban sometido a un control de alcoholemia (cuadruplicaba la tasa) y esperaba una segunda prueba cuando, inesperadamente, echó a correr. ¿Pensaría que así no descubrirían su identidad? Tal vez los vapores del alcohol nublaron su mente: atrás quedaba su propio coche y la documentación que le identificaba.

SE EQUIVOCABAN. No se trata del chiste del conductor que va por la autovía y llama a la Guardia Civil alertándoles de que todo el mundo se ha vuelto loco y va en dirección contraria, es un caso real: los agentes trataron de advertirle inútilmente durante 6 km, con señales ópticas y acústicas de que circulaba por la calzada contraria de la autovía, hasta que dio un brusco giro y cambió de sentido. Presentaba una alcoholemia de 0,59 mg/l.

EN EL BUS ESCOLAR. A los padres de los nueve alumnos que viajaban en

VENÍA DE "PILLAR COCA". Un coche-patrulla municipal consiguió detener a un automóvil que circulaba de forma temeraria, tras una aparatosa persecución. El conductor, de 30 años y sin carné, confesó que venía de "pillar coca" y que se había tomado 12 latas de cerveza. Se comprobó que acababa de provocar dos accidentes y la Guardia Civil estaba tras sus pasos.



'RESCATADO' DE LA POLICÍA. Era de madrugada. Los municipales iban a denunciar un coche estacionado en un paso de peatones cuando observaron que el propietario y un acompañante salían del bar con síntomas de embriaguez. Le advirtieron de que no podía conducir en ese estado, pero poco después lo vieron saltándose varios semáforos. Lo detuvieron, pero se negó a hacer las pruebas de alcoholemia, momento en el que su amigo intentó 'rescatarlo' violentamente de la policía.

BORRACHERA CRECIENTE. Una patrulla de la policía que realizaba el atestado de un accidente comprobó que se trataba del mismo conductor, de 37 años, al que cinco horas antes le habían inmovili-



El 35% de los conductores fallecidos en 2012 había consumido alcohol.

Infracción o delito

INFRACCIÓN *

■ **Entre 0,25-0,50 mg/l:** 500 euros (1.000 si son recidivantes) y 4 puntos.

■ **Entre 0,51 mg/l-0,60:** 1.000 euros y 6 puntos.

DELITO

■ **A partir de 0,60 mg/l:** Prisión de 3 a 6 meses o multa de 6 a 12 meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 30 a 90 días y privación del derecho a conducir de 1 a 4 años.

■ **No someterse a la prueba:** Prisión de 6 meses a 1 año y privación del derecho a conducir de 1 a 4 años.

(*) El límite en aire espirado es de 0,25 mg/l (profesionales y noveles, 0,15 mg/l).

zado el coche -que fue recuperado por un amigo- por dar una tasa de 0,83 mg/l. Sin duda había seguido bebiendo: ahora la tasa era de 0,96 mg/l.

PIEDRAS A LA CARRETERA. Aler-tados por una lla-mada, los agentes encontraron a un joven de 27 años, en estado ebrio, con su coche aparcado junto a la carretera nacional, recogien-do piedras, chapas y maderas que lanza-ba a la carretera. Un coche sufrió un accidente al reventar un neumático cuando pisó uno de los objetos.

VENÍA DE "PILLAR" COCA, SE HABÍA TOMADO 12 CERVEZAS Y ACABABA DE TENER DOS ACCIDENTES

MAL EJEMPLO. Difícilmente se puede aspirar a dar buen ejemplo a los alumnos cuando eres profesor de autoescuela y la Guardia Civil te sorprende conduciendo con una tasa cinco veces la permitida, como ha ocurrido recientemente en Collado Villalba. Y aún peor si el alumno está presente, como en el caso de la profesora que -dio positivo en la prueba de alcoholemia- iba a los mandos auxiliares del vehículo y fue incapaz de evitar un accidente con daños materiales cerca de Puertollano.

NI APARCAR PODÍA. El alcohol no siempre se manifiesta en una conducción agresiva. Lo que atrajo la atención de la guardia urbana de Vitoria aquella madrugada fue que la conductora, de 42 años, circulaba anormalmente despacio; y tampoco les pareció normal que no lograra completar la maniobra de aparcamiento. Claro, triplicaba la tasa máxima.

"AGENTE, YO NO CONDUJÍA". Se aturden, son incapaces de percibir la realidad... Vean estos casos: La policía de la localidad vizcaina de Getxo detuvo de madrugada a un conductor parado en un carril de la calzada y con las luces apagadas; no disponía de carné y cuadruplicaba la tasa de alcoholemia. Este otro también tenía el carné suspendido, presentaba claros síntomas de embriaguez y acababa de pasar un semáforo en rojo, pero se negó a soplar en el alcoholímetro porque, aseguró, "agente, yo no conducía". En cambio, un tercer conductor puso todo el interés en soplar, pero al parecer el aire se le iba por otro sitio; tras realizarle un análisis de sangre en un centro hospitalario, se verificó que quintuplicaba la tasa. ◆

Efectos peligrosos sobre...

- ✓ **La capacidad del conductor.** Aumenta el tiempo de reacción, deteriora la coordinación bimanual y la resistencia a la monotonía, y se altera la capacidad para juzgar la velocidad, la distancia y la situación relativa del vehículo, para seguir una trayectoria o hacer frente a una situación inesperada.
- ✓ **La visión.** Se deteriora la acomodación y la capacidad para seguir objetos con la vista, se reduce el campo visual, se altera la visión periférica y se retrasa la recuperación de la vista después de un deslumbramiento.
- ✓ **El comportamiento.** Mayor seguridad en sí mismo, reacciones de euforia, agresividad y conducta temeraria.

Para estar bien informado, **El País, El Mundo, Abc...**

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)

**Editada
por la DGT**

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

Por e-mail: suscriptorestrafico@tpiedita.es

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

Nuevos tiempos, nuevas normas

Conducir bajo los efectos de alcohol y drogas saldrá más caro, podrá restringirse el tráfico por razones medioambientales, nuevos límites posibles de velocidad, prohibidos los detectores de radar, casco para circular en bici en ciudad a los menores de 16 años, posibilidad de inmovilizar el coche si el niño no dispone de un sistema de retención adecuado... Son cambios que recoge la Ley de Seguridad Vial para adaptarse a la realidad actual.

J.I.R.

La Ley de Seguridad Vial ha experimentado cambios significativos desde su aprobación en 1990. Los principales, en 2005 y 2009, incidieron especialmente en la adecuación de los

comportamientos de los conductores (permiso por puntos, reforma del procedimiento sancionador y modificación de los delitos de tráfico). Sin embargo, era preciso incorporar a la normativa modificaciones para corre-

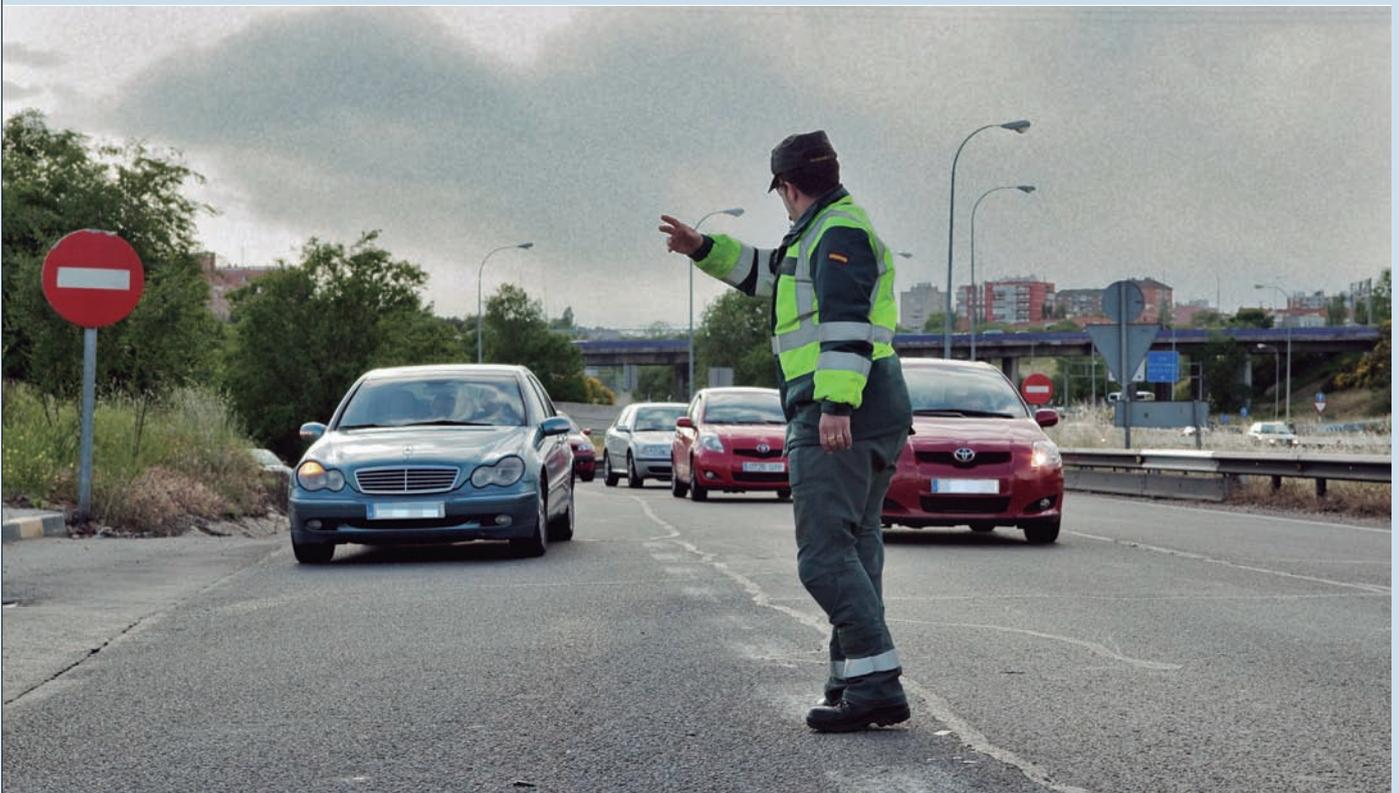
gir algunas disfunciones y poder adaptarse a las nuevas necesidades.

Uno de los cambios más significativos deslinda la regulación administrativa y penal para conducir con drogas y alcohol. Su influencia como origen de un gran número de accidentes está suficientemente contrastada por lo que se aumenta la cuantía del importe de la sanción a 1.000 euros en algunos casos: para los que den una tasa de alcoholemia el doble de la permitida y para los reincidentes; y para todos los que se les detecte drogas en su organismo. Además, se apuesta por los dispositivos de detección en saliva, seguros jurídicamente y poco intrusivos para los conductores.

La reforma recoge algunos cambios relacionados con la velocidad y adapta el cuadro de sanciones con dos nuevos límites posibles: 20 km/h

SE INMOVILIZARÁ EL COCHE SI VIAJA UN NIÑO Y NO DISPONE DEL SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL OBLIGATORIO

en determinadas vías urbanas y 130 km/h en algunos tramos y circunstancias especiales, aunque deberá ser el Reglamento de Circulación quien los desarrolle.



Sanciones: 20 días para recurrir

La Ley unifica los plazos de alegaciones y de pago de multas a 20 días naturales; se clarifica que en el TESTRA (tablón edictal de sanciones) se publicarán también las notificaciones sancionadoras realizadas en el domicilio, y se prorroga la incorporación de los ayuntamientos hasta el 25 de mayo de 2016.

Se introducen como nuevas infracciones: la realización de obras en la vía sin la comunicación previa a la autoridad responsable de la gestión del tráfico; la caída de la carga de un vehículo; incumplir las condiciones de circulación de una autorización; impedir las labores de control de los centros de enseñanza y de reconocimiento de conductores; y causar daños a la infraestructura debidos a la masa o dimensiones.

Vigencia: **entrada en vigor de la Ley.**



1.000 € por drogas o duplicar la tasa de alcohol

La Ley aumenta el reproche social por conducir con alcohol o drogas, origen de muchos accidentes. En materia de drogas, se deslinda la regulación administrativa y la penal, apostándose por los dispositivos de detección en saliva, seguros jurídicamente

y poco intrusivos para los conductores. Desde el punto de vista administrativo, se castiga la mera presencia de drogas en el organismo del conductor, excluyéndose las sustancias consumidas bajo prescripción médica, con una cuantía de 1.000 euros y descuento de 6 puntos. En el caso de la conducción con alcohol, lo único que varía es la graduación de la sanción económica cuando la tasa de alcohol es el doble de la máxima permitida, que pasa de 500 a 1.000 euros; un importe que, en el caso de los reincidentes, también se castiga con 1.000 euros.

Vigencia: **entrada en vigor de la Ley.**



RESTRINGIR LA CIRCULACIÓN .

Por razones medioambientales, los ayuntamientos en las ciudades, la DGT y las autonomías con competencias de tráfico en las vías interurbanas, podrán restringir la circulación de determinados vehículos excesivamente contaminantes.

Por otra parte, se prohíben los detectores de radar y se establece el uso obligatorio del casco para los menores de dieciséis años que circulen en bici por cualquier tipo de vías. Con el fin de poner coto a la impunidad de algunos conductores ex-

tranjeros con residencia en España que circulan con sus vehículos con la placa original de su país, deberán matricularlos definitivamente con matrícula española o bien inscribirlos en el registro de la DGT.

Por otro lado, se prohíbe la baja definitiva de vehículos que no cumplan los requisitos, tanto de seguridad como medioambientales, destinados a la exportación a terceros países. Igualmente, se deberá regular en el anexo de señales luminosas del Reglamento de Vehículos, las luces de los vehículos prioritarios, que

LA MULTA POR CONDUCIR CON DROGAS SERÁ DE 1.000 EUROS, LO MISMO QUE LOS REINCIDENTES DE ALCOHOL O LOS QUE DUPLIQUEN LA TASA MÁXIMA PERMITIDA

Sistemas de seguridad

La normativa sobre los sistemas de seguridad de conductores y ocupantes ha ido incrementando los niveles de exigencia. Con el fin de permitir una adaptación más ágil a la normativa, la Ley recoge una referencia abierta a los criterios de edad o de talla con el fin de que, posteriormente, el Reglamento de Circulación pueda concretar los supuestos, los requisitos, las condiciones de uso y las posibles exenciones (los menores de 135 cm no podrán viajar en asientos delanteros si no están ocupados los traseros por otros menores). Así, la ley permite que se pueda prohibir reglamentariamente la ocupación de asientos delanteros o traseros por los menores en función de su edad o talla.

Vigencia: **desarrollo en el Reglamento de Circulación.**

Se matricularán los vehículos extranjeros

Los extranjeros residentes en España estarán obligados a matricular sus vehículos en nuestro país, aunque podrán continuar con su matrícula original extranjera siempre que inscriban el vehículo en el registro de la DGT. De esta manera se podrá realizar el mismo control de estos vehículos que el resto del parque nacional. Y para evitar la impunidad de algunos conductores extranjeros en sus viajes por España cuando cometen infracciones captadas por el radar, se establece el procedimiento para recabar sus datos en el país de origen de la UE.

Vigencia: **pendiente de desarrollo reglamentario**

No se podrá burlar el radar

La reforma prohíbe expresamente el uso de detectores de radar, y se sancionará con multa de 200 euros y la retirada de 3 puntos. Como se recordará, está prohibida la instalación de inhibidores, con multa de 6.000 euros y retirada de 6 puntos, pero se permiten los avisadores (navegadores, dispositivos móviles...) que cuentan con información del punto donde se encuentran los radares fijos y emiten una señal de advertencia.

Vigencia: **entrada en vigor de la Ley**



Si viaja un niño sin sillita se inmovilizará el coche

Aumentan los casos de inmovilización del vehículo: por no hacer uso del dispositivo de retención infantil; por incumplir las condiciones de la autorización que habilita la circulación; y por conducir un vehículo para el que se exige permiso de las clases C o D, careciendo de autorización. Los gastos de inmovilización correrán a cargo del conductor.



Vigencia: **entrada en vigor de la Ley.**

Ciclistas: menores de 16 años, siempre con casco

Aunque será el Reglamento de Circulación el que regulará las normas y los requisitos para la circulación de las bicis y uso del casco, la Ley concreta dos casos: el uso obligatorio del casco para los ciclistas menores de 16 años por cualquier tipo de vías; y se prohíbe adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a los ciclistas que circulen en sentido contrario, aun cuando los mismos circulen por el arcén. En todo caso, en el adelantamiento podrá ocuparse parte o la totalidad del carril contiguo o contrario y guardando una anchura de seguridad de al menos 1,5 m. Los ciclistas podrán circular por debajo del límite y solo se podrán llevar las bicis al depósito en caso de abandono o si dificultan la circulación.

Vigencia: **entrada en vigor de la Ley**



deberán ser azules, y, aunque las grúas no son vehículos prioritarios, tendrán prioridad cuando realicen un servicio de auxilio. Además, se realiza una modificación integral del Consejo Superior de Tráfico para potenciar su función como órgano de consulta y se crea la Conferencia Sectorial como órgano de cooperación entre la administración central y las comunidades con competencias de tráfico. Se crea el Registro Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico,

co, que cambia de denominación y pasa a llamarse REVAT.

Señalar, por último, que la Ley entrará en vigor en el plazo de un mes desde el siguiente al de su publicación en el BOE (al cierre de esta edición aún no se había publicado); no obstante, en algunos casos, como puede consultarse en los recuadros que acompañan este reportaje, su vigencia dependerá de su posterior desarrollo reglamentario (Reglamento de Circulación, etc.)

Restringir la circulación de los más contaminantes

Los ayuntamientos, la DGT o las autonomías con competencias de tráfico podrán restringir la circulación en calles y carreteras a determinados vehículos por motivos medioambientales, cuando los niveles de contaminación sean elevados. La nueva Ley de Seguridad Vial da cobertura legal a esta norma, contemplada en el Plan AIRE, para la implantación de zonas de bajas emisiones.

Vigencia: **pendiente de desarrollo reglamentario (M^e Agricultura A y M. Ambiente)**



El informe del oncólogo para poder conducir

Se modifican las restricciones por el tratamiento de la enfermedad de cáncer recogidas en el anexo IV del Reglamento de Conductores que, hasta ahora no podían conducir. La modificación pone el acento en el tratamiento de la enfermedad y cómo afecta el mismo a la conducción, por lo que se tendrá en cuenta el informe que emita el oncólogo responsable acerca de las limitaciones o las posibles restricciones del paciente para ponerse al volante.

Vigencia: **desarrollo por Orden Ministerial**



Denuncias sin identificar al conductor

Se permite que los agentes denuncien sin parar e identificar al conductor cuando estén realizando labores de vigilancia y control y no dispongan de medios para perseguir y detener al infractor. No obstante, la no identificación continuará siendo una excepción también aplicable a las infracciones detectadas por radares fijos, los vehículos estacionados y cuando suponga un peligro alcanzar al conductor.

Vigencia: **entrada en vigor de la Ley**

Atropello de especies cinegéticas: responsabilidad compartida



A propuesta de los ministerios de Fomento y Medio Ambiente, en los accidentes de tráfico ocasionados por atropello de especies cinegéticas será responsable de los daños el conductor del vehículo, sin que pueda reclamarse por el valor de los animales. Será responsable el titular del aprovechamiento cuando sea consecuencia directa de una acción de caza en ese día o 12 horas siguientes de finalizar la caza. El titular de la vía será responsable en caso de no señalar el peligro por animales sueltos y por no reparar el cerramiento.

Vigencia: **entrada en vigor de la Ley**

Velocidad: máxima y mínima

La reforma plantea una serie de cambios relacionados con los límites máximos y mínimos de velocidad para conductores, vehículos y vías (las bicis podrán circular por debajo del límite); y se adapta el cuadro de sanciones, contemplando dos límites nuevos: 20 km/h en determinadas vías urbanas y 130 km/h en algunos tramos y en circunstancias especiales.

Vigencia: **desarrollo en el Reglamento de Circulación**



Cuadro de sanciones

Límite	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	Multa	Puntos
Exceso velocidad Grave	21	31	41	51	61	71	81	91	101	111	121	131	100	-
	40	50	60	70	90	100	110	120	130	140	150	150		
	41	51	61	71	91	101	111	121	131	141	151	151	300	2
	50	60	70	90	110	120	130	140	150	160	170	170		
	51	61	71	91	111	121	131	141	151	161	171	171	400	4
	60	70	80	90	120	130	140	150	160	170	180	180		
Muy grave	61	71	81	91	121	131	141	151	161	171	181	181	500	6
	70	80	90	100	130	140	150	160	170	180	190	190		
	71	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	191	600	6

EL DOLOR PUEDE PROVOCAR LIMITACIÓN EN LAS ARTICULACIONES Y DÉFICITS PARA CONDUCIR

Artrosis: límites al volante

“La artrosis es una enfermedad crónica que afecta a las articulaciones, en especial al cartílago articular, una capa que recubre la superficie de los huesos. Si se rompe o se desgasta, los huesos acaban rozándose y esto produce dolor, inflamación y pérdida del movimiento articular”.

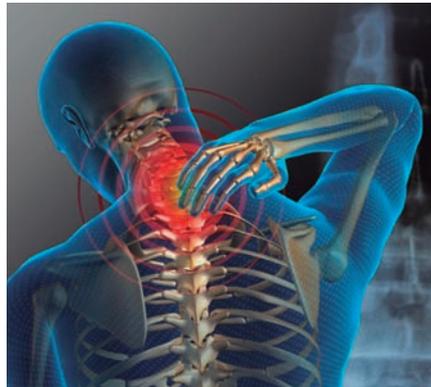
Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE
Dirección General de Tráfico

F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ
Universidad de Valladolid

A sí se presenta esta enfermedad en el tríptico recién editado por varias sociedades médicas y asociaciones de pacientes.

El tríptico “Tengo artrosis, ¿qué puedo hacer?” presenta los aspectos más relevantes sobre esta enfermedad y un decálogo para el paciente con artrosis. Esta dolencia es muy frecuente a medida que aumenta la edad, y puede afectar a cualquier articulación o a varias. Las más afectadas son columna vertebral, cadera, rodilla y mano. El sobrepeso-obesidad y los traumatismos favorecen su aparición en un proceso que evoluciona lentamente durante años y cuyos principales síntomas son dolor, inflamación, deformidad de la articulación y limitación de la movilidad.

- El dolor y las molestias suele empeorar según va pasando el día, consecuencia del movimiento y sobrecarga a la que se someten las articulaciones. Pueden ser más evidentes con los cambios climáticos. Al progresar la enfermedad pueden aparecer no solo



LA LIMITACIÓN DE MOVIMIENTOS LATERALES DE LA CABEZA LIMITA EL CAMPO VISUAL E INTERFIERE AL ADELANTAR, APARCAR, MARCHA ATRÁS...

por el día sino incluso por la noche.

- En ocasiones, se producen episodios agudos de inflamación de la articulación que se caracterizan por dolor franco, hinchazón...
- A medida que progresa, pueden aparecer deformidades de la articulación, que, junto al dolor, dan lugar a rigidez de la misma y limitan la movilidad articular.

AL VOLANTE, LIMITADOS. El dolor y las deformidades pueden dificultar los movimientos al conducir. En el caso de la columna, la limitación de los movimientos laterales de la cabeza puede reducir el campo visual e interferir en las maniobras para adelantar, aparcar, dar marcha atrás, etc. La limitación en la movilidad de las manos puede interferir al mover el volante, la palanca de cambio.

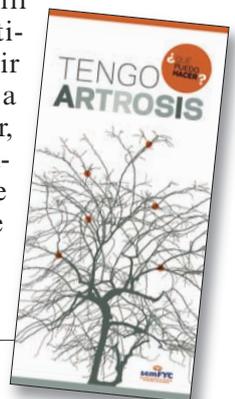
En los episodios agudos, el dolor intenso puede limitar los movi-

mientos, y se debe conducir con precaución, o no hacerlo, si se lo aconseja el médico.

La valoración de cada caso debe ser individualizada. Tener artrosis no implica no poder conducir, pero en la evolución del proceso podría interferir con la conducción. Es preciso que el médico y el paciente analicen las repercusiones que en la movilidad (conductor y peatón) tiene su enfermedad.

Dos consejos a los pacientes con limitaciones del sistema locomotor:

- 1** En trayectos largos, planifique sus viajes, evite las horas punta, días de gran tráfico, conducir de noche y con climatología adversas. Descanse frecuentemente, cada hora. Y aumente la distancia de seguridad, respetando los límites de velocidad y asegurando las maniobras.
- 2** Si presenta limitación en el sistema locomotor, acuda al Centro de Reconocimiento de Conductores, aunque su permiso esté aún en vigor. Allí valorarán su aptitud para conducir y estudiarán la opción de colocar, o no, en el vehículo mecanismos de adaptación que posibiliten la conducción. ♦



Más información:

www.semfyec.es
www.ser.es/pacientes/consultas_recursos/decalogos/decalogo_002.php
www.camfic.org/arxius/docs_castellano.html
www.seg-social.es
ares.cnice.mec.es/edufisica/pb/af/af0200.html

Asociaciones nacionales:

Lire (Liga reumatológica española): www.lire.es
Forumclínica: www.forumclinic.org/enfermedades/artrosis_artritis



TESTRA: SE PUEDEN ENCONTRAR LAS SANCIONES DE DGT Y DE MÁS DE 900 AYUNTAMIENTOS

El TESTRA es un tablón electrónico a través del que cualquier ciudadano puede consultar, rápida y gratuitamente, si tiene alguna notificación de multa pendiente de tráfico de ayuntamientos, DGT, o los servicios de tráfico de Cataluña o País Vasco... Además, el TESTRA permite a los ayuntamientos notificar sus sanciones de forma más económica que el sistema de boletines oficiales y tablones de anuncios, y es más accesible para el ciudadano.

Todas las multas, en su ordenador

Juan M. MENENDEZ

Si teclea en un buscador de Internet "buscar multas tráfico", salen más de 7 millones de resultados, encabezados por una larga lista de páginas para buscar y recurrir multas, unas gratuitas y otras que, por pequeñas cuantías, le informan de 'sus' sanciones.

Pero esto puede hacerlo el propio ciudadano gratis y rápidamente a través del Tablón Edictal de Sanciones (TESTRA), donde, mediante la matrícula, DNI o nombre y apellidos se consulta la existencia (o no) de procedimientos sancionadores (multas) de 925 organismos con competencia san-

cionadora en materia de tráfico: Dirección General de Tráfico (DGT), Servei Català de Transít y Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, y hasta un total de 925 de los principales ayuntamientos. Además, antes de finalizar mayo de 2016 deben estar adheridos al TESTRA las casi 7.000 entidades con competencias en tráfico.

En torno al 15% de los españoles no comunica sus cambios de domicilio a la Dirección General de Tráfico. Según la creencia popular, así no se puede notificar la multa y estas caducan y se evita la sanción. La realidad es otra: desde que la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, modificó el articulado de la Ley de Seguridad Vial en materia sancionadora, todas las sanciones de los organismos dados de al-

DEV: las multas, en su correo electrónico

También puede recibir en su e-mail el aviso de notificación de multas –y comunicaciones de la DGT y otras administraciones con competencias sancionadoras en materia de tráfico dadas de alta en el TESTRA–. Es la DEV (Dirección Electrónica Vial), un servicio gratuito y completamente voluntario para los particulares. Si se da de alta en la DEV, cada vez que se produzca una notificación, recibirá un aviso en su correo electrónico –y si lo facilita, un SMS en su móvil–. Luego solo deberá entrar en la DEV y descargarse la notificación. En cualquier

momento pueden darse de alta o baja en la DEV –salvo si existe alguna notificación pendiente de entrega–, o modificar sus datos (correo electrónico y teléfono móvil). Pero una vez dado de alta, solo recibirá notificaciones a través de la DEV por esta vía. Para darse de alta en la DEV debe instalar un certificado digital en su navegador o insertar el DNI electrónico en el lector de tarjetas inteligentes del ordenador.

<https://sede.dgt.gob.es/es/tramites-y-multas/notificaciones-electronicas/direccion-electronica-vial/alta-dev.shtml>

ta en el TESTRA se publican a través de este tablón y, por tanto, se dan por notificadas. Así, ese 15% de personas que no tienen sus datos al día en la DGT pierden la posibilidad de enterarse y recurrir la sanción, alegando lo que consideren oportuno.

ALTO COSTE. Las multas que no se pueden notificar en el domicilio del infractor suponen el gasto de unos 5 millones de euros anuales para todas las administraciones con competencia sancionadora en materia de tráfico. Los ayuntamientos podrían ahorrarse este coste notificando sus sanciones a través del TESTRA.

La DGT ofrece dos fórmulas de acceso al TESTRA para los emisores de notificaciones. Una, reservada a 'grandes emisores', a través de web



Paul Alan PUTNAM

LAS MULTAS SE ENCUENTRAN POR DNI, MATRÍCULA O APELLIDOS

con la jefatura provincial, que le facilita la documentación y los permisos necesarios para, en 30 días, utilizar el TESTRA. Mediante esta vía ya están adheridos al TESTRA Pravia y Avilés (Asturias), Leganés y Alcalá de Henares (Madrid) o Pontevedra.

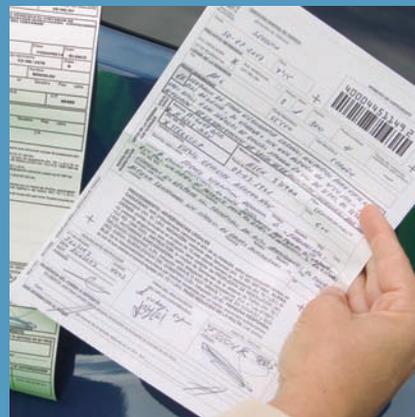
Así, los ayuntamientos pueden olvidar la actual publicación en boletines oficiales –con su consiguiente coste– y la necesidad de publicar y exponer en los tabloneros municipales. ♦

services, aplicaciones que envían los datos al TESTRA de acuerdo a criterios prefijados.

La segunda, una aplicación web gratuita, creada por la propia DGT, recomendada para ayuntamientos que generen al año hasta 35.000 o 40.000 notificaciones. En ambos casos, el consistorio solo debe contactar

No quiero que se vean mis datos...

Quien no desee que sus datos personales incluidos en los edictos publicados sean vistos por cualquier usuario del TESTRA, puede solicitar el alta en la "lista de excluidos". Así, solo podrán ser vistos por el interesado –o las personas que este autorice–, sin afectar a la autenticidad y validez del edicto. Solicitar el alta o la baja en esta lista, exige identificación y autenticación mediante certificado digital o DNI electrónico.



Seis pasos para saber si tiene una multa

Los pasos para consultar el TESTRA son muy sencillos:

- 1 Conectarse a Internet, poner en marcha su navegador y entrar en la web de la DGT (www.dgt.es).
- 2 En la parte superior, un botón conecta con la Sede Electrónica, que es una dirección segura (<https://sede.dgt.gob.es/es/>).
- 3 En el epígrafe Servicios Destacados, haga click en TESTRA.
- 4 Aquí hay dos formas de acceder (con o sin certificado digital).



- 5 Si hace click sobre la segunda, una ventana le pedirá que seleccione un criterio de búsqueda, con una línea a rellenar. Introduzca aquí sus datos (DNI, matrícula o nombre y apellidos) y haga click en la lupa (busca).



- 6 Un mensaje le notificará que no tiene ninguna sanción en proceso o –malas noticias– que alguna administración tiene un proceso sancionador abierto contra usted y podrá, haciendo click sobre él, ver cuál y el motivo, fecha...



A TIEMPO DE ACTUAR. En la información existe el apartado Estado, con dos alternativas: Vigente/No vigente. Vigente significa que aún no han transcurrido 20 días naturales desde el momento en que ha sido publicada la sanción; por tanto, aún está en período de notificación y puede pagar, alegar o recurrir. Pasado este período, pasa al estado No vigente, pero los datos siguen visibles durante un año (por tanto, el ciudadano puede seguir informado), se da por notificado el edicto y el interesado dispone del plazo fijado en el edicto para alegar, pagar o recurrir.

No es usted torpe, ¡la plaza es estrecha!

Unos son audaces con los colores, como los de Madrid y Barcelona; otros, como en París, regalan los oídos de los usuarios con música clásica. Los expertos han encontrado diferencias en los 60 estacionamientos públicos de 15 ciudades europeas evaluados, pero un mínimo común: plazas ajustadas, barreras y precios altos.

Anabel GUTIÉRREZ
Infografía: Dlirios. Fotos: Lucía RIVAS

El programa EuroTEST, en el que han participado los clubes automovilísticos RACC y RACE, ha evaluado 60 aparcamientos públicos situados en las zonas céntricas de 15 ciudades europeas. El trabajo analiza 130 puntos de control, divididos en categorías como seguridad, facilidad de conducción, accesibilidad y tarifas. España, representada por Barcelona y Madrid, obtiene un resultado medio de “aceptable” destacando el sistema de pago por minutos, único en Europa y el más justo para los usuarios.

La principal dificultad encontrada por los expertos ha sido que las plazas eran estrechas y que no se correspondían con las dimensiones actuales de los coches.

ACCESIBILIDAD. Criterios de exclusión han sido que la altura de entrada fuera inferior a 1,90 metros, las rampas con pendientes superiores al 15% y el ancho de las plazas inferior a 2,30 metros.

Xavier Ruestes, experto de la Fundación RACC, explica que estas deficiencias “han sido demasiado frecuentes en muchos de los aparcamientos subterráneos del país”. La normativa vigente es muy antigua, “la ordenanza de Barcelona establece un ancho mínimo de 2,20 metros y la de

Principales problemas de los estacionamientos

Las deficiencias más comunes



Calificación de los aparcamientos en Europa

😊 Muy satisfactorio 😊 Satisfactorio 😐 Aceptable 😞 Insatisfactorio

⬇ El peor parking
⬆ El mejor parking

	SEGURIDAD	ACCESO	FACILIDAD DE USO	TARIFAS
Ámsterdam (PB)	😊	😞	😐	😐
Barcelona (ESP)	😐	😐	😞	😊
Berlín (ALE)	😊	😐	😊	😊
Bruselas (BEL)	😊	😐	😊	😐
Frankfurt (ALE)	😐	😐	😞	😊
Ginebra (SUI)	😊	😐	😐	😐
Copenhague (DIN)	😐	😐	😐	😐
Luxemburgo (LUX)	😐	😐	😐	😊
Madrid (ESP)	😐	😐	😊	😊
Múnich (ALE)	😐	😐	😐	😐
Oslo (NOR)	😐	😐	😐	😐
París (FRA)	😊	😐	😐	😐
↓ Viena (AUS)	😐	😞	😞	😞
Zagreb (CRO)	😐	😐	😞	😊
↑ Zúrich (SUI)	😊	😐	😊	😊



Las plazas estrechas y la existencia de columnas suponen un verdadero reto a la hora de aparcar.

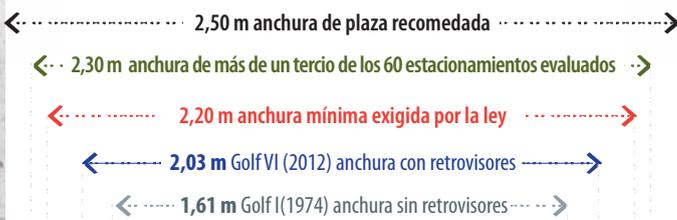
Madrid 2,25 metros” –comenta Xavier Ruestes– “el problema surge cuando los coches actuales son 20-30 cm más anchos que los coches de hace 30 años, lo cual provoca dificultades”.

MARCA ESPAÑA. Aun así, Barcelona y Madrid han quedado en un lugar aceptable respecto al resto de ciudades. Amparo Revuelta, directora general de ASESGA (Asociación Española de Aparcamientos y

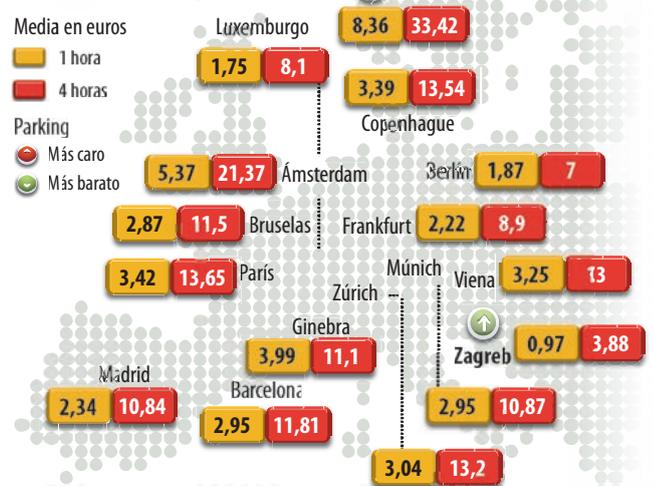
LAS PLAZAS SON MUY PEQUEÑAS PARA LAS DIMENSIONES ACTUALES DE MUCHOS COCHES

Garajes) asegura que “los párquines de España están por encima de la media europea en cuanto a medidas, facilidades de uso, diseño interior y tecnología”. Advierte que “existen algunos aparcamientos muy antiguos, sobre todo en el centro de las ciudades, que tienen ciertas hipotecas estructurales, pero ello no puede convertirse en base de una afirmación categórica”. El informe confirma esta calidad y destaca el sistema de

Los coches modernos necesitan plazas modernas

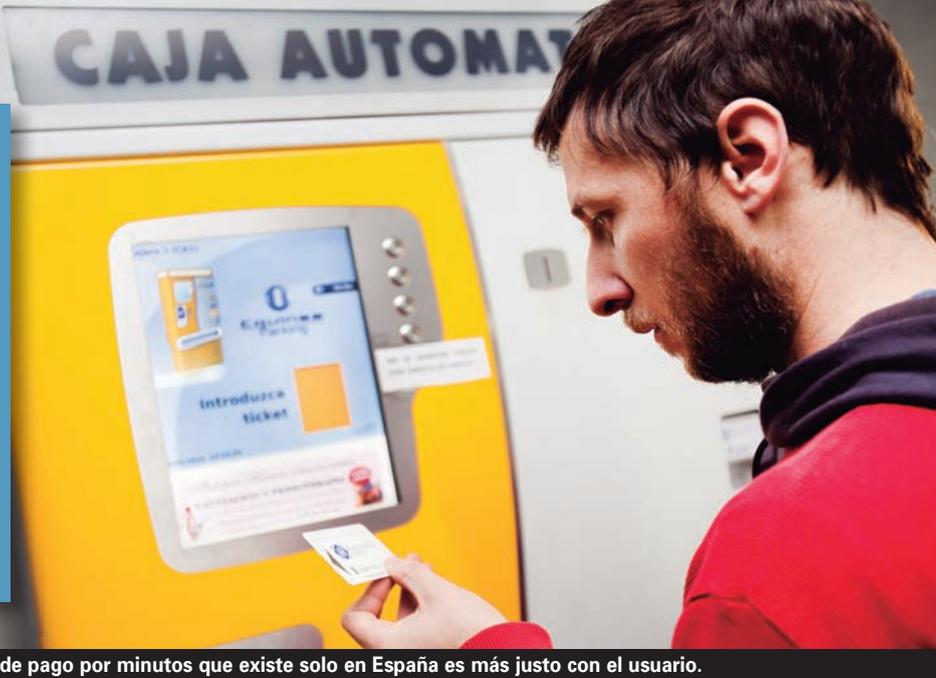


Aparcar en Europa sale caro



Sistema de pago pionero en Europa

La tarificación por minutos en Barcelona y Madrid es única en todo el continente. Además de ser más justo, este sistema también ofrece al conductor ventajas en el precio, al menos en los estacionamientos breves. Xavier Ruestes, experto de la Fundación RACC, explica que "también destacan por la facilidad para pagar con tarjeta bancaria y por estar abiertos 24 horas".



El sistema de pago por minutos que existe solo en España es más justo con el usuario.

tarificación por minutos que existe en los estacionamientos públicos de Madrid y Barcelona, único en Europa. En cuanto a los aspectos que deben mejorarse, David Fernández, experto en movilidad del RACE, señala la "falta de iluminación y dificultades de acceso para personas con movilidad reducida".

A favor resalta la presencia de personal, el registro de matrícula, la existencia de plazas para motoristas, facilidades de pago con tarjeta de crédito y que se encuentran abiertos las 24 horas.

Oscuros, coloridos, con música clásica o idóneos para personas de movilidad reducida, cada país tiene sus propias peculiaridades.

EN OTROS PAÍSES. En ciudades como Copenhague (Dinamarca) los carriles son tan estrechos que es muy difícil maniobrar. En cambio, las columnas de recarga para vehículos eléctricos estaban más ocupadas que en cualquier otra ciudad. Luxemburgo destaca por sus tarifas económicas, pero puertas y ascensores resultaron ser demasiado estrechos para

silla de ruedas. Los estacionamientos más caros se encontraron en Oslo (Noruega) y en la ciudad de Ámsterdam en Holanda. Sin embargo, las dimensiones de las plazas son amplias (de 2,50 metros).

Los párquines evaluados de Bruselas (Bélgica) estaban llamativamente limpios. Ginebra y Zúrich (Suiza) se encuentran abiertos 24 horas pero no existe accesibilidad para personas discapacitadas. Igual ocurre en la capital francesa, París, por su estrechez en puertas y ascensores, aunque dispone de la posibilidad de pago con



Las medidas ideales solo se cumplen en un tercio de las plazas evaluadas.

El aparcamiento ideal

- ✓ Debe medir mínimo 2,50 m de ancho y 5 m de largo.
- ✓ Disponer de plazas para familias con niños (3 m de anchura) y para discapacitados (anchura de 3,5 m)
- ✓ Flujos separados de circulación entre vehículos que entran y salen.
- ✓ Rampas con pendientes máximas del 15%
- ✓ Pavimentos antideslizantes en todo el recinto
- ✓ Accesos separados para peatones, bien señalizados, con rampas y ascensores adaptados para personas de movilidad reducida, zonas de paso para peatones y ascensores hasta la calle.
- ✓ Información dinámica y en tiempo real sobre las plazas disponibles.

EL 100% DE LOS APARCAMIENTOS TIENE AL MENOS UNA BARRERA ARQUITECTÓNICA

tarjeta en la propia barrera de salida, sin tener que pasar por las máquinas de pago. En los aparcamientos examinados en Viena (Austria) encontramos un cierto encanto decadente, pero la longitud de las plazas son de 4,80 metros, 20 centímetros menos que en el resto de estacionamientos. En las ciudades alemanas de Múnich, Fráncfort y Berlín fue difícil pagar con tarjeta de crédito o encontrarlos abiertos 24 h. Por último en Zagreb (Croacia) los expertos encontraron buenas tarifas, plazas suficientemente anchas y en su mayoría libres de barreras arquitectónicas. ♦

¿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! ¡Anímese! Haga el test, corrija sus respuestas y vea lo al día que están sus conocimientos...

Más test autocorregibles en www.dgt.es/ en el epígrafe de Seguridad vial



NUEVOS

TEST

TEST

TEST

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



1

Al cruzarse con el peatón, la distancia lateral que debe dejar el vehículo es...

- a. 1,50 metros, al menos.
- b. 1 metro, al menos.
- c. 2 metros, al menos.



Las lámparas del automóvil deben sustituirse...

2

- a. Solamente en caso de rotura.
- b. En cuanto disminuya su intensidad luminosa.
- c. Antes de pasar la inspección técnica del vehículo.



3

Esta señal indica...

- a. Un peligro.
- b. Una obligación.
- c. Una prohibición.

CON MÁS DETALLE

La fatiga al volante es un factor de riesgo para la conducción producida por...

4

- a. Conducir sin descanso durante demasiado tiempo.
- b. Un diseño muy ergonómico del asiento.
- c. Una excesiva ventilación en el interior del vehículo.



CONDUCIR DESCANSADO Y DESCANSAR PARA CONDUCIR. Los efectos que produce la fatiga en nuestro organismo alterarán de forma directa o indirecta las capacidades que son necesarias para una conducción segura.

Son muchos los factores que afectan a la fatiga, sin embargo el más importante es conducir sin descanso durante demasiado tiempo. Por lo tanto, debemos reconocer los síntomas en cuanto empiecen a aparecer para actuar y así evitar sufrir un accidente, tales como, visión borrosa, disminución de la sensibilidad auditiva, sensaciones de pesadez en el cuerpo, etc.



5

¿Debe facilitar el paso a una ambulancia que utiliza la señal luminosa pero no la señal acústica?

- a. No, porque no circula en servicio urgente.
- b. Sí, porque está advirtiendo que circula en servicio urgente.
- c. No, porque si no utiliza la señal acústica se debe a que tiene suficiente espacio para pasar.



6

¿Por dónde se debe circular en un cambio de rasante de reducida visibilidad?

- a. Dejando completamente libre la mitad de la calzada que corresponda a los que puedan circular en sentido contrario.
- b. Por la izquierda, aunque se invada parte del centro de la calzada.
- c. Por donde más convenga a mi destino.



7

Si conduciendo le sorprende una lluvia torrencial...

- a. Debe estacionar en un lugar permitido y seguro, manteniendo encendidas las luces de posición.
- b. Debe acelerar para pasar la tormenta.
- c. Debe parar en todo caso, aunque sea en la calzada.

NUEVOS TESTES



8

En el arcén de esta autovía, ¿qué le está permitido?

- a. Parar para hablar por teléfono móvil.
- b. Inmovilizar el vehículo por emergencia o avería.
- c. Adelantar por la derecha.



9

¿Está permitido circular utilizando solamente el alumbrado de posición del vehículo entre la puesta y la salida del sol?

- a. No, debe utilizarse además el alumbrado de cruce o el de carretera.
- b. Sí, en vías de poblado suficientemente iluminadas.
- c. Sí, en cualquier vía suficientemente iluminada.



10

¿Qué vehículos son los más afectados por el viento lateral?

- a. Los camiones.
- b. Las motocicletas y los ciclomotores.
- c. Los turismos.

11

En los vehículos no destinados exclusivamente al transporte de mercancías, ¿puede sobresalir una carga indivisible por la parte posterior?

- a. No.
- b. Sí, hasta un 10 por ciento de la longitud del vehículo.
- c. Sí, hasta un 15 por ciento de la longitud del vehículo.



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

LOS MUNDIALES 2014 YA HAN COMENZADO

Póquer de ases español



Los mundiales del motor ya están en marcha. Por un lado, Alonso ya se estrenó en Melbourne (Australia), con un monoplaça (F14) en el que Ferrari ha echado el resto, pero que aún tiene que afinar. Es la quinta temporada de Fernando Alonso en la escudería italiana y su sueño, ganar su tercer título, no se debe aplazar un año más. Pero el camino no va a ser fácil, los Mercedes de Rosberg y Hamilton están muy preparados, y aunque el Red Bull de Vettel no ha comenzado bien, no hay que perderlo de vista. Por otro, en dos ruedas, tras el brillantísimo

2013 en el que los tres podios fueron españoles (Márquez, Espargaró y Viñales), las máquinas empezaron a rodar en Qatar, el 23 de marzo. Márquez es el claro favorito para revalidar el título en MotoGP, con la presión del siempre competitivo Jorge Lorenzo y de su compañero de Repsol, Dani Pedrosa.



ASÍ ES LA SEGURIDAD DEL CASCO DE MARC MÁRQUEZ

pág 48

ESTA ES SU QUINTA TEMPORADA CON FERRARI

¿Será, por fin, el año de **Alonso**?



Ferrari ha trabajado mucho su monoplaza, y todos creen que 2014 puede ser el año en el que Alonso consiga su esperado tercer título mundial, y de rojo, como es su sueño. A favor, además, que el Red Bull de Vettel no se ha adaptado muy bien a la nueva normativa. Pero ¡jojo con Mercedes!

Cuando los motores empezaron a rugir el 16 de marzo en Melbourne (Australia) comenzó el camino para que Fernando Alonso consiga cumplir su sueño: su tercer título mundial y de rojo. La historia nos recuerda que Schuma-

cher ganó el Mundial con Ferrari, a la quinta intentona, y esta es la quinta temporada de Alonso en la escudería italiana. Las cartas esta temporada parece que le son más favorables. Por un lado, su Ferrari, el F14, en cuyo desarrollo se ha contado con una remozada galería de viento y un moderno simulador en Maranello (Italia), aún tiene que afinarse y adaptarse al cambio de normativa, que exigió un motor más pequeño (V6 1.6) y con menos consumo. Por otro, a Red Bull, cuyo monoplaza ha sido imbatible los últimos años, presenta claroscuros. Por último, hay que contar con los Mercedes que han arrancado co-

mo balas, a cuyos pilotos Rosberg y Hamilton no hay que perder de vista.

El resto, Renault, Lotus, Toro Rosso, Force India... se quedarán en actores secundarios.

NUEVO COMPAÑERO. Además, Fernando cuenta con nuevo compañero. Tras la salida de Felipe Massa, ha sido el 'Iceman' Kimi Raikkonen el elegido. Toda una sorpresa, ya que Ferrari había expulsado al finlandés hace cuatro años. ♦

Calendario 2014 F1

Fecha	Gran Premio
16 marzo	AUSTRALIA
30 marzo	MALASIA
6 abril	BAHRÉIN
20-abril	CHINA
11-mayo	ESPAÑA
25-mayo	MÓNACO
8-junio	CANADÁ
22-junio	AUSTRIA
6-julio	GRAN BRETAÑA
20-julio	ALEMANIA
27-julio	HUNGRÍA
24-agosto	BÉLGICA
7-septiembre	ITALIA
21-septiembre	SINGAPUR
5-octubre	JAPÓN
12-octubre	RUSIA
2-noviembre	ESTADOS UNIDOS
9-noviembre	BRASIL
23-noviembre	ABU DABI

Vettel, a por su quinto título consecutivo

El actual campeón del mundo, Sebastian Vettel, busca en este 2014 su quinto título consecutivo, en su camino para igualar la marca de su ídolo Michael Schumacher (campeón con Ferrari entre 2000 y 2004). Aunque el piloto alemán suma dos coronas más conseguidas en años anteriores (1994 y 1995), con la escudería Benetton.

Esta temporada, Vettel tiene que correr con un monoplaza que ha llegado a la parrilla de salida con los deberes todavía sin terminar, porque el cambio en la reglamentación, que ha obligado a llevar un motor más pequeño (V6 1.6 cc) no ha sentido nada bien a la máquina de Red Bull, y sus ingenieros no han acertado a la primera con los cambios necesarios para adaptarse al nuevo propulsor. Y Vettel no está acostumbrado.



Después del glorioso 2013, el campeón de MotoGP más joven de la historia, Marc Márquez, intentará consolidar su número uno en la máxima categoría. Su gran rival, sin duda, Jorge Lorenzo, seguro que se lo pone muy difícil. Y su compañero, Dani Pedrosa, espera acabar con su eterna racha de aspirante frustrado.



JORGE LORENZO Y DANI PEDROSA ESTE AÑO PARTEN SOLO COMO ASPIRANTES



Jorge Lorenzo y Dani Pedrosa.

Márquez busca la reválida

El Mundial 2014 puede ser para Marc Márquez el de consolidación de su meteórica carrera. Tras proclamarse el pasado año el campeón del mundo más joven de la máxima categoría, este año parte como el gran favorito. Un Mundial que ha arrancado con las carreras nocturnas en Qatar el pasado 23 de marzo, y con tres aspirantes a impedir que Márquez consiga su segundo título en la máxima categoría: su compañero Dani Pedrosa, Valentino Rossi, y sobre todo, Jorge Lorenzo. La principal novedad, y escollo para los mecánicos, será la reducción de 21 a 20 litros de combustible, si se ha optado por incorporar su propia electrónica, como es el caso de Honda y Yamaha. También, se estrena circuito en Argentina (Termas del Río Hondo). Se mantienen los cuatro españoles: Jerez, Cataluña, Aragón (elegido por IRTA como el mejor trazado del calendario) y Valencia.

Márquez, después de tener que abandonar los test de pretemporada debido a la lesión que sufrió mientras practicaba 'dirt track' en Lleida, ha llegado a los mandos de su

Honda, dispuesto a todo. Junto a él, su compañero de equipo, el eterno aspirante a abandonar la mala suerte, Dani Pedrosa, que termina contrato con Honda este año.

Mientras, Jorge Lorenzo está haciendo todo lo posible e imposible por recuperar su trono. Comparte equipo con el eterno campeón, Valentino Rossi, siempre dispuesto a dar una lección magistral, como corresponde a todo buen 'dottore'.

Una de las novedades que animará la temporada será la llegada del campeón de Moto2, Pol Espargaró, a lomos de la Tech III de Monster Yamaha. ♦

MOTO 2 Y MOTO 3

En Moto 2, se vive el debut de Maverick Viñales, actual campeón de Moto3, que hereda la Kalex con la que ganó Espargaró, y comparte equipo —el Pons HP 40—, con Luís Salom, la otra joya de la representación española. Junto a ellos, en la parilla de favoritos, están Tito Rabat, Thomas Luthi o Johann Zarco. En Moto3, donde la representación española no es tan numerosa como en años anteriores, parte como favorito el australiano Jack Miller con KTM.

Calendario 2014 Motos

Fecha	Gran Premio
23 marzo	QATAR
13 abril	ESTADOS UNIDOS
27 abril	ARGENTINA
4 mayo	ESPAÑA
18 mayo	FRANCIA
1 junio	ITALIA
15 junio	ESPAÑA
28 junio	HOLANDA
13 julio	ALEMANIA
10 agosto	ESTADOS UNIDOS
17 agosto	REPÚBLICA CHECA
31 agosto	GRAN BRETAÑA
14 septiembre	SAN MARINO
28 septiembre	ESPAÑA
12 octubre	JAPÓN
19 octubre	AUSTRALIA
26 octubre	MALASIA
9 noviembre	ESPAÑA

FABRICADO A MEDIDA, SE ADAPTA PERFECTAMENTE AL CONTORNO DE LA CABEZA Y ROSTRO DEL PILOTO

Marc Márquez: El casco más seguro

El casco es el elemento de seguridad más importante para un piloto durante una carrera. Tiene la misma estructura que un casco de serie y está desarrollado con la última tecnología de seguridad. A Márquez le fabrican los cascos en Japón la empresa Shoei totalmente a medida. Está perfectamente adecuado a las características físicas de la cabeza y el rostro del piloto. Su aerodinámica está estudiada para reducir al máximo su resistencia y controlar el flujo de aire alrededor. Durante una temporada suele utilizar entre cuatro y diez cascos, dependiendo de las caídas que sufra.

LOGOS

El casco también es un elemento identificador del piloto para los comisarios de la carrera, los periodistas y los aficionados. Además de su número, aparecen los logos de las marcas que les patrocinan.



SALIDAS DE AIRE

Los orificios situados en los laterales y en la cara posterior permiten la salida de aire caliente, para eliminar el calor y la humedad del interior del casco.



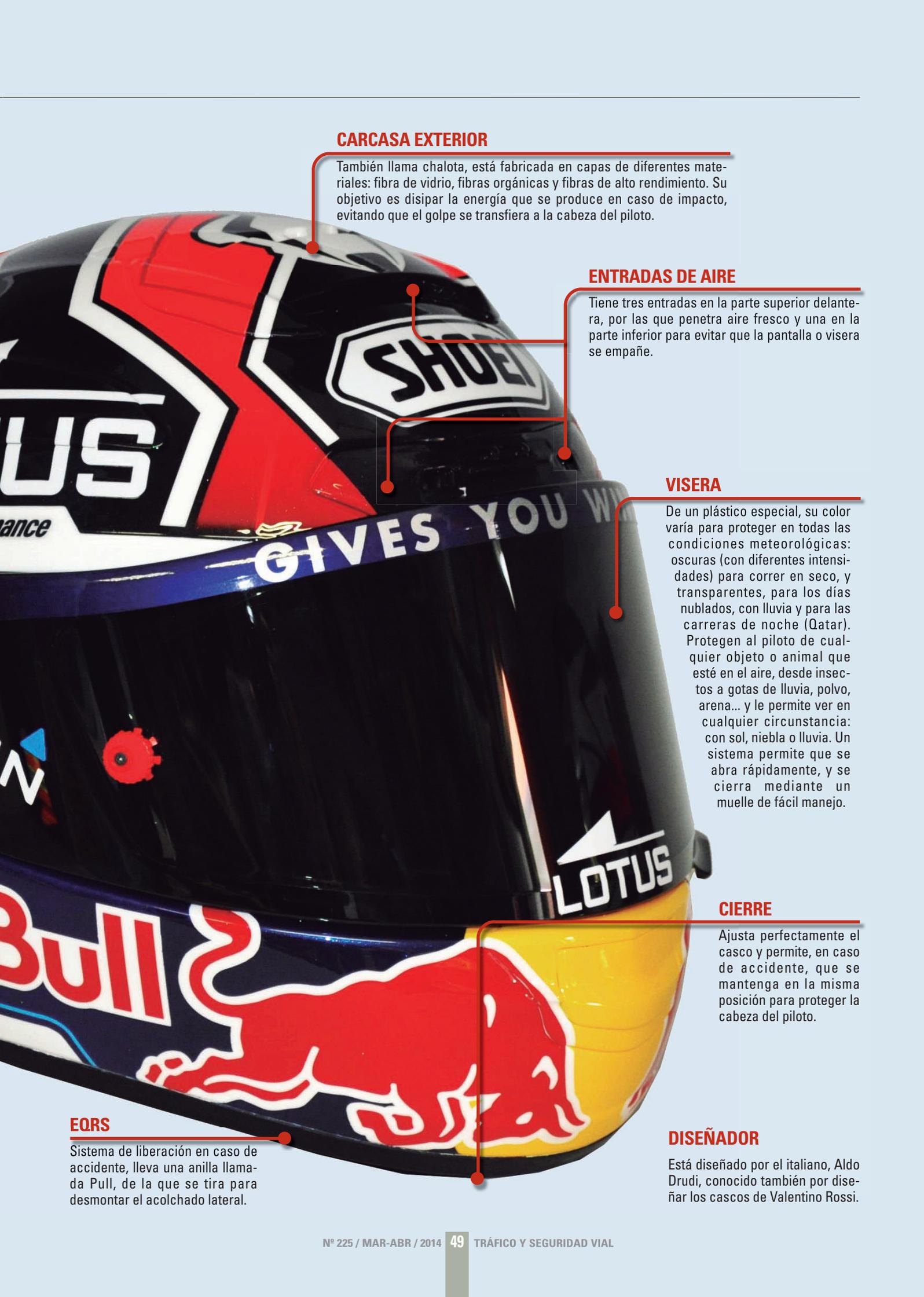
HORMIGA

Es la mascota de Márquez. La escogió porque es el "animal más fuerte del mundo", pequeña y trabajadora.

INTERIOR

Formado por un acolchado realizado con una combinación de tejidos de diferentes densidades, muy suaves y que absorben la transpiración. Se adhiere firmemente a la parte externa del casco y su forma debe ajustarse perfectamente a los rasgos faciales del piloto: frente, nariz, barbilla... Totalmente desmontable por piezas





CARCASA EXTERIOR

También llama chalota, está fabricada en capas de diferentes materiales: fibra de vidrio, fibras orgánicas y fibras de alto rendimiento. Su objetivo es disipar la energía que se produce en caso de impacto, evitando que el golpe se transfiera a la cabeza del piloto.

ENTRADAS DE AIRE

Tiene tres entradas en la parte superior delantera, por las que penetra aire fresco y una en la parte inferior para evitar que la pantalla o visera se empañe.

VISERA

De un plástico especial, su color varía para proteger en todas las condiciones meteorológicas: oscuras (con diferentes intensidades) para correr en seco, y transparentes, para los días nublados, con lluvia y para las carreras de noche (Qatar). Protegen al piloto de cualquier objeto o animal que esté en el aire, desde insectos a gotas de lluvia, polvo, arena... y le permite ver en cualquier circunstancia: con sol, niebla o lluvia. Un sistema permite que se abra rápidamente, y se cierra mediante un muelle de fácil manejo.

CIERRE

Ajusta perfectamente el casco y permite, en caso de accidente, que se mantenga en la misma posición para proteger la cabeza del piloto.

EQRS

Sistema de liberación en caso de accidente, lleva una anilla llamada Pull, de la que se tira para desmontar el acolchado lateral.

DISEÑADOR

Está diseñado por el italiano, Aldo Drudi, conocido también por diseñar los cascos de Valentino Rossi.

La opinión de...

COCHE ACTUAL

OPEL INSIGNIA 2.0 CDTI



Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.956cc.
Potencia máxima:
140 CV a 4.000 rpm.

CARBURANTE:
Diésel.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. Control de estabilidad. Control presión de neumáticos. Sistema Stop/Start. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,84 m.
Anchura, 1,86 m.
Altura, 1,50 m.

MALETERO:
530 litros.

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

Además, cambia la instrumentación, el volante, y aparece un sistema multimedia.

En habitabilidad, sigue siendo moderadamente amplio, salvo en la altura atrás, deficiente. El maletero es pequeño. Ahora bien, si buscamos accesibilidad, mejor la carrocería de 5 puertas, una posibilidad de elección que no todos sus rivales tienen. En cualquier caso, transmite una calidad de rodadura -insonorización, trabajo suspensión...- por encima de lo esperable por su precio. Lo mismo ocurre con su equipamiento. Es magnífico para viajar por vías rápidas. El '2.0 CDTI' ha ganado suavidad, suena menos y responde mejor a bajo régimen.

COMENTARIO. Desde finales del año pasado Opel comercializa un nuevo "Insignia". Aporta algunos cambios en las zonas frontal y trasera de la carrocería y, en el interior, más modificaciones. Aparece un nuevo salpicadero, con menos mandos, lo que redunda en confort y seguridad.

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

www.opel.es

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Con el rediseño, gana seguridad. ✓ Confort de marcha. ✓ Diésel con mejora de rendimiento. 	Estética:7 Acabado:8 Habitabilidad: 6 Maletero:6 Confort:8 Potencia:7 Cambio:7	Aceleración: ..6 Consumo:8 SEGURIDAD: Estabilidad: ..8 Suspensión: ..7 Frenos:7 Luces:8	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Altura plazas traseras. ✓ Maletero, por debajo de la media. ✓ 'Touchpad' no siempre muy preciso.
	NOTA MEDIA: 7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,75		

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★★

PRECIO:
A partir de 26.384 €

La opinión de...

AUTOFÁCIL

HYUNDAI i10 1.0



Características

MOTOR:
Cilindrada: 998 c.c.
Potencia máxima:
66 CV a 5.500 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cortina. ABS. ESP. Sistema Isofix para sillitas infantiles. Control presión neumáticos. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 3,66 m.
Anchura, 1,66 m.
Altura, 1,50 m.

MALETERO
252 litros.

CONSUMO:
Urbano, 6,0 l/100 km.
Carretera, 4,0 l/100 km

cómodos y con una mayor sujeción. El volante solo ofrece reglaje en altura, los mandos están bien distribuidos, y la visibilidad es más que correcta. Por calidad, se sitúa entre los mejores de su segmento, sobre todo por solidez y ajuste. En marcha, ofrece un buen compromiso entre comodidad y estabilidad, y transmite bastante confianza al conductor tanto en autopista, donde se muestra más aplomado de lo esperado para un coche de su tamaño, como en carreteras de curvas. Tendría que mejorar la dirección. En cuanto al motor, mantiene el consumo por debajo de los 6 litros y no es especialmente ruidoso, aunque es algo justo para viajes largos.

COMENTARIO. Hyundai ha renovado por completo el 'i10', un microurbano de 5 puertas. Estrena plataforma y cuenta con 8 cm más de longitud, que se aprecian en su interior, que ofrece un maletero de 252 litros y un mayor espacio para las piernas, aunque por anchura siguen siendo demasiados justos para 3 adultos. También mejora el puesto de conducción, con asientos más

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

www.hyundai.es

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Calidad. ✓ Comportamiento. ✓ Maletero. 	Estética:7 Acabado:7 Habitabilidad: 7 Maletero:7 Confort:7,5 Potencia:5,5 Cambio:6,5	Aceleración: ..5 Consumo:7,5 SEGURIDAD: Estabilidad: ..7,5 Suspensión: ..7 Frenos:7 Luces:7	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Diferencia de precio con el "i20". ✓ Motor algo justo para cerretera. ✓ Tacto de dirección.
	NOTA MEDIA: 7,2. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,1		

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★★

PRECIO:
A partir de 9.710 €

La opinión de...

AUTOPISTA

NISSAN QASHQAI 1.6 dCi

COMENTARIO. Si ha conducido el anterior "Qashqai", el nuevo le sorprenderá. Si no lo ha hecho, le sorprenderá aún más. Una suspensión que deja sentir la carretera, pero sumamente confortable. Una dirección que permite regular su asistencia, pero que procura una gran estabilidad en línea recta. En las curvas... sorpresa, porque no entenderá nada. Qué bien va. Un sistema de control de trayectoria, empleando el mismo equipo del ESP, dará sutiles toques al freno (esto se lo digo yo, porque es imperceptible) para que perciba esa precisión. Con la suspensión hace lo mismo, seguro que la amortiguación es muy buena, pero también hace juegos de acelerador y frenos para mitigar



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

cabeceos. Tiene un andar de coche grande, lo mismo que una presentación agradable al ojo y al tacto. El motor 1.6 dci empujaba bien cuando condujimos el prototipo, pero incluso el 1.5 dci lo mueve fácil. Lástima, no habrá un "Qashqai+2" siete plazas.



Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.598cc.
Potencia máxima: 130 CV a 4.000 rpm.

CARBURANTE:
Diésel.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales, laterales y de cortina. ABS+EBD+ESP. Isofix plazas traseras. Indicador presión neumáticos. Limitador de velocidad. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,38 m.
Anchura, 1,80 m.
Altura, 1,59 m.

MALETERO:
439 litros.

CONSUMO:
Urbano, 5,2 l/100 km.
Carretera, 3,9 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
A partir de 23.800 €



- ✓ Calidad de suspensiones.
- ✓ Comportamiento.
- ✓ Rendimiento mecánico.

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

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

- ✓ Maletero algo pequeño.
- ✓ Desaparece versión 7 plazas.
- ✓ Sin salida de aire en plazas trasera.



NOTA MEDIA: 7,3. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,75

La opinión de...

MOTOR 16

HONDA CRV 1.6 i Dtec

COMENTARIO. Honda ha diseñado y producido uno de los motores turbodiésel más agradables y eficaces del mundo. Y es que el nuevo propulsor 1.6 i-DTEC de 120 CV, es silencioso, parece más potente de lo que insinúan sus 120 CV y gasta poquísimos. Ha homologado un consumo medio de 4,3 l/100 km y a diferencia de otros cuyo consumo aumenta considerablemente en una utilización real, este 1.6 tan solo ha incrementado el gasto en 5 décimas. Nos encontramos con un modelo que desde su nacimiento se ha caracterizado por un elevado agrado de conducción. Su calidad está muy por encima de la media y su utilización es muy agradable, aunque carece de equipamiento de



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

nivel como podría ser el freno de estacionamiento eléctrico o los diferentes sistemas de ayudas a la conducción, reservados para las versiones del "CR-V" más caras y potentes. Pequeños fallos que no enturbian el buen resultado final.



Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.597 c.c.
Potencia máxima: 120 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Diésel.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cortina. rodilla conductor. ABS+EBD. ESP. Isofix sillitas infantiles. Alerta presión neumáticos. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,57 m.
Anchura, 1,82 m.
Altura, 2,09 m.

MALETERO:
589 litros.

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

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
Desde 24.400 €



- ✓ Motor excepcional.
- ✓ Relación prestaciones-consumos.
- ✓ Agrado general y practicidad.

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

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

- ✓ Freno de mano de palanca.
- ✓ Equipamiento no disponible.
- ✓ Rueda de respuesta.



NOTA MEDIA: 8,5. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8

HONDA Y TOYOTA, LAS MARCAS MÁS FIABLES

Honda y Toyota son las marcas más fiables, según una encuesta de la OCU (Organización de Consumidores y Usuarios), seguidas por Dacia (la primera marca europea de la encuesta) y Mazda. Por el contrario, Smart, Land Rover y Alfa Romero son las que mayor probabilidad tienen de sufrir una avería.

Por modelos, el mejor valorado es el Honda "Jazz 1.4", seguido por el Toyota "Prius 1.8 H" y el Renault "Clio 1.1", mientras que el Ford "Focus 1.6 D" ha obtenido la peor evaluación.

Según esta encuesta, en el último año uno de cada tres conductores ha sufrido un avería en su automóvil y un 16% se ha quedado tirado. Las averías más frecuentes se dan en el sistema eléctrico (19%), sistema de frenos (11%) y la electrónica del motor (10%).



Honda "Jazz"



LLEGAN LAS METROLINERAS

Ya ha sido inaugurada la primera 'metrolinera' de Madrid. El proyecto, denominado 'Train2Car', capta la energía de frenado de los trenes a través de unos sensores colocados en la catenaria y la envía a unos acumuladores que la convierten en electricidad. Desde estos, a través de un cableado, llega hasta un poste de recarga. El primero se ha instalado en el concesionario de Citroën de la calle madrileña Sainz de Baranda. Allí es posible realizar una recarga rápida en 20 minutos entre las 8 y las 21 horas, de lunes a viernes, que será gratuita hasta el próximo mes de junio. Los vehículos deben tener conector 'CHAdeMO' (el más común en los coches eléctricos).

EL "PRIUS", A REVISIÓN

Toyota ha llamado a revisión a la tercera generación del "Prius" para actualizar el software de la Unidad de Control Electrónico (ECU) del inversor, porque se ha detectado la posibilidad de un sobrecalentamiento. El inversor es el encargado de transformar la corriente continua en alterna para poder hacer funcionar el motor eléctrico.

En España están afectadas 16.000 unidades. La marca se pondrá en contacto con sus clientes y la intervención será gratuita. El teléfono de Atención al Cliente es el 902.337.000.

La Frase

"LOS COCHES AUTOMATIZADOS Y CONECTADOS PUEDE REDUCIR HASTA UN 90% EL NÚMERO VÍCTIMAS MORTALES EN CARRETERA"

BOSCH. (Fabricante de elementos y componentes del automóvil)

HARLEY CON TRES RUEDAS



www.harley-davidson.com/es

Ya ha llegado a España la Harley "Tri Glide Ultra Classic". Con un peso de 545 kilos y tres ruedas, tiene el chasis tan ancho como un turismo. Comparte toda la filosofía de la marca: motor de alta cilindrada, está fabricada a mano, con accesorios exclusivos y pinturas y colores siempre bajo pedido. Es el modelo más caro, desde 40.500 euros.

NEUMÁTICO INTELIGENTE. Goodyear Dunlop acaba de presentar un nuevo prototipo de neumático que equipan en su interior un microchip. Este envía información relativa a la presión, la temperatura y los datos de identificación del neumático al ordenador del coche. Permite reducir la distancia de frenado cuando el ABS entra en funcionamiento, mejora la respuesta en las curvas y aumenta la estabilidad en caso de derrape.

...Y RETROVISOR INTELIGENTE. Nissan está trabajando en el desarrollo de un retrovisor inteligente. Una cámara de alta resolución montada en la parte trasera del vehículo envía imágenes a un monitor LCD que se integra en la estructura del retrovisor tradicional. Así, el conductor tiene una visión completa de la parte trasera y le permite controlar los ángulos muertos.



TALLERES: EL RESGUARDO DEL DEPÓSITO, OBLIGATORIO

Cuando deje su coche en el taller para una reparación, el taller le deberá entregar obligatoriamente un resguardo de depósito, según ha informado Ganvam, la Asociación de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios. El resguardo deberá presentarse siempre que se realice alguna gestión en el taller: recoger presupuesto, retirar el vehículo...

Además, Ganvam recuerda que el servicio solo se prestará cuando el cliente haya dado su conformidad y firmado o renunciado al presupuesto. El presupuesto tendrá una validez mínima de 12 días hábiles.

Los datos del resguardo:

- Número del taller en el registro especial de Talleres de Reparación (RET), identificación fiscal y domicilio.
- Nombre y domicilio del usuario.
- Marca, modelo, matrícula y kilometraje del vehículo.
- Especificar si el depósito es para realizar presupuesto o para reparar.
- Descripción de la reparación o de los servicios a prestar.
- Fecha prevista de entrega.
- Fecha y firma del taller

COCHE DEL AÑO

El Peugeot "308" ha sido elegido como el "Mejor Coche del Año en Europa". Le siguieron el utilitario premium BMW "i3" (con 223 puntos), y toda una sorpresa, el Tesla "Model S", una berlina eléctrica de gran lujo (se comercializa por 70.000 euros), que anuncia una autonomía de 500 kilómetros. El "308" comenzó a comercializarse en el último trimestre de 2013, y se puede escoger entre cinco motorizaciones: tres gasolina y dos diésel, y muy pronto se lanzará la versión "SW", con motores de 3 cilindros turbo PureTech, y tres BlueHDI.



www.peugeot.es

FAROS LÁSER. A partir del próximo otoño, el nuevo BMW "i8", será el primer coche de la historia que incorpore faros de luz láser. La luz de un faro láser es muy brillante, similar a la luz del día, blanca, diez veces más intensa que las fuentes lumínicas convencionales, y garantiza un haz de luz de hasta 600 metros de alcance.

SUBEN LAS VENTAS. El mes de febrero protagonizó un fuerte incremento de las ventas de turismos, con una subida del 17,8%, según datos de la patronal de los fabricantes Anfac. Para el sector, el impulso del Plan Pive 5 (que acumuló más de 35.000 operaciones en el primer mes) ha sido determinante. Las ventas a particulares han sido las que han registrado un mayor incremento: 33,5 %.

SUPERVENTAS FEBRERO 2014

1		2.453	↑
2		2.355	↑
3		2.314	↓
4		2.253	↑
5		1.859	↑
6		1.761	↓
7		1.720	↓
8		1.676	↑
9		1.614	↓
10		1.433	↑

LOS FABRICANTES

	OPEL	6.890
	SEAT	5.949
	VOLKSWAGEN	5.592
	PEUGEOT	5.505
	FORD	4.813
	CITROËN	4.504
	RENAULT	4.006
	AUDI	3.375
	BMW	3.314
	TOYOTA	3.099

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

↑ ↓ ↔ Variaciones respecto al mes anterior

“ La carretera no es para ir haciendo el cabra ”

Alberto Chicote llevaba ya muchos años de carrera profesional en restaurantes de Madrid cuando la televisión se cruzó en su camino. El cocinero acaba de empezar la tercera temporada de “Pesadilla en la cocina”, en La Sexta. Se ha convertido en un personaje popular, y temido por los propietarios de los negocios a los que presta sus consejos, pero es prudente en la carretera: siempre cinturón, hasta en los taxis, control de cruce...

Emmanuel ZOCO

Fotos: Alberto ESPADA

-¿No me diga que gusta la velocidad!

-No. El accesorio que más utilizo es el 'cruise' (control de cruce), vivo fuera de Madrid y en cuanto agarro la carretera le doy a mis 110, 115 o 120 km/h y venga, y tira. Es cierto que tengo la sensación de que en una autovía podría ir a 140 km/h con la misma seguridad, pero entiendo que si no está permitido, será por algo.

-¿Sabría conducir sin el cinturón?

-No, no sé, es algo que hago en cuanto me monto en el coche. Desde que empecé a conducir, para mí era obligatorio ponerme el cinturón, es algo que hago de un modo automático, de hecho me sorprende que a estas alturas no haya en los turismos normales una manera más mecánica de ponértelo, al final el gesto lo tienes que terminar haciendo tú. Y en mi entorno nadie considera que ir en el coche sin cinturón sea una buena opción. Yo en el taxi también lo uso, voy más incómodo pero más tranquilo.

-¿Cree que les vendría bien a algunos conductores pasar por unos cursos de reciclaje?

-No sé si se trataría tanto de eso como de tener un par de nociones de civismo, con eso se solucionaría. El problema no es que la gente no sepa manejar el coche ni que so-

lo incumpla las normas de tráfico, el problema surge porque cuando uno se monta en el coche piensa que el mundo es suyo y los demás importan un carajo.

-Por tanto, ¿considera importante la educación vial?

-Sí. Saber conducir debería ser tan obligatorio como saber inglés, incluso si no piensas coger nunca el coche; ver cómo funciona eso que

“ Cuando uno se monta en el coche piensa que el mundo es suyo y los demás importan un carajo ”

pasa debajo de la acera me parece útil para el que va por encima de ella. Me parece fundamental que como peatón sepas cómo hay que comportarse en una rotonda, qué es un arcén, cómo hay que ir por un lado u otro, qué es un intermitente, una luz de freno... ¿Conoces algún espacio en el que vivan seres humanos y no haya una carretera y un medio motorizado de transporte?

-¿Se sube al coche de alguien que haya tomado una copa?

-No. Si te montas con un conductor que ha bebido, te estás jugando la vida y él está jugando con la vida de los que le rodean.

-Han crecido los accidentes causa-

dos por despistes, debidos por ejemplo al uso del móvil. ¿Le extraña?

-Sí, porque casi todos los coches te permiten conectar el teléfono y hablar por el manos libres... Yo según llego pongo los dos teléfonos a cargar, y uno de ellos se engancha al coche directamente y si alguien llama lo cojo en el volante... En la carretera, cualquier cosa puede alterar la atención, el que va conduciendo tiene que ir pendiente de lo que tiene que hacer.

-¿Ha visto muchas barbaridades en la carretera?

-Sí, de todos los colores. Vivo cerca de Madrid y me toca ver auténticas locuras y barrabasadas en los accesos a la ciudad cuando la gente tiene prisa y los huecos en las filas no van igual de rápidos. Y en autovías vas a 120 y de repente te pasan algunos que no sabes ni de dónde han venido... Yo no podría ir a 200, iría cagado de miedo.

-¿Recomienda coger el coche después de comer?

-No. Cuando tengo comidas procuro pasar un rato en el restaurante o dando un paseo, porque te entra la somnolencia al final, y más si vas solo, ya sabes lo que te pasa, por eso procuro evitarlo. Nunca, con 44 años que tengo, y mira que conduzco mucho



por la noche porque salgo del restaurante a la una o las dos de la mañana, me ha entrado el sueño al volante. Recuerdo que una vez que salí de comer del restaurante de un amigo, me monté en el coche, me quedé en el parking y me eché una siesta de una hora. Soy de los que piensan que la carretera es un medio de transporte, no un sitio para andar 'haciendo el cabra'. El objetivo es llegar a mi casa, le tengo un gran aprecio a mi pellejo.

-¿Ha vivido alguna pesadilla en la carretera?

-He tenido algún susto, pero por suerte no me ha pasado nada. Una vez estaba parado en una cola en la M-30, llegó un tío y me 'dio tal viaje' por detrás que tuve que cambiar todo menos las puertas y el techo. Hace poco, de madrugada, parado en un semáforo en el centro de Madrid, otro conductor me golpeó por detrás y me mandó ocho o diez metros hacia adelante. En otra ocasión, en una rotonda, choqué contra el coche que iba delante de mí, conducido por una persona mayor que creía que tenía preferencia el que entra sobre el que está ya dentro y frenó al ver que otro coche se quería incorporar. Iba cerca... y le di.

-¿Imaginaba que pudieran existir restaurantes como los que ha conocido con su programa?

-No. Me sorprende mucho porque yo he tenido la fortuna de formarme profesionalmente en restaurantes de mucha categoría y al encontrarte ahora con sitios como estos, te choca... ¡Pero si hay cocinas que pueden ser como un ascensor! ¡Pero si hay gente que hace estas cosas! Ahora ya estoy un poco más preparado que al principio, pero del espanto no me curo.

-¿Qué grado de empatía logra establecer con los participantes?

-Un 120%. Para mí, la implicación es crucial en mi trabajo. A ellos les explico que desde el primer momento que entro en un restaurante deja de ser suyo para ser mío. Y que mi compromiso es entregárselo después de una semana pensando que lo van a poder sacar adelante, y van a respetar y aprovechar el trabajo que he hecho. Pero si yo no siento que esto es mío, al final tienes la sensación de que lo

estás haciendo para otro y las cosas no salen igual. Después de muchos años al frente de un par de restaurantes todo el mundo se pensaba que eran míos porque siempre puse toda la carne en el asador.

-¿Cómo lleva la presión de las audiencias?

-Desde el día que entré a trabajar en un restaurante estoy pendiente de las audiencias. Ahora se publican y antes era un libro de reservas, pero

“ Las audiencias antes eran el libro de reservas, 50, 180 ó 200 personas; ahora atiende a millones ”

“ Yo no sabría conducir sin el cinturón ”

es lo mismo. Si tienes un restaurante con cincuenta sillas y solo tienes ocupadas cinco un viernes por la noche, tienes un mal dato. Lo que ha cambiado ha sido la cantidad. Antes, una noche atendías a 50, 180 o 200 personas y ahora a millones. Es gratificante para todo el equipo que los datos siempre nos hayan acompañado.

-¿A qué cree que se debe el éxito actual de los programas de cocina?

-Siempre han gustado, ahí tienes a Karlos Arguiñano y otros que han funcionado. El cambio ha sido el horario. De repente La Sexta ha tenido la valentía de poner un programa de cocina, que además no es didáctico, en la noche, algo que en el resto del mundo ya se hacía, y después de nosotros lo han hecho otras cadenas. Adoro lo que hago y me alegro de que hayan venido luego "Masterchef" o "Deja el sitio para el postre"... Hay grandísimos profesionales en este país que están haciendo grandes programas, como Pepe Rodríguez, Jordi Cruz, Paco Torreblanca...

-Si hablamos de chaquetillas originales se lleva la palma... ¿Cuántas tiene?

-Tantas como programas se han hecho. Cuando termine esta tercera temporada contaré con treinta y ocho. Son únicas, de Ágata Ruiz de la Prada, solo para

-¿Abrirá su propio negocio?

-Soy cocinero y, lógicamente, me gustaría tener un restaurante, pero no sé cuándo.

-¿Qué hace en sus ratos libres?

-Me gusta practicar tiro con arco, lo hago desde hace unos años. Te exige mucha concentración y me libra de mucha tensión. ♦





¿HASTA DÓNDE MANDA LA SEÑAL?

En Málaga, concretamente en la carretera de los asperones, hay una señal de limitación a 30 km/h y, en el mismo poste, una de peligro por peatones. No hay paso de peatones, ni señal horizontal ni siquiera arcén. Si no hay peatones en los alrededores de dicha señal, ¿hay que respetar el límite de 30? Y si hay que respetarlo, ¿cuándo termina la prohibición, ya que no hay ninguna otra señal de límite de velocidad ni de fin de prohibiciones? La cuestión es que por ahí casi nunca veo peatones.

Miguel Serrano Palomo.

- **Respuesta:** Tal y como establece el Reglamento General de Circulación (art 132.1), todos los usuarios de las vías están obligados a obedecer las señales de la circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias que se encuentren en las vías por las que circulan.

Conforme a lo previsto en dicho reglamento (art. 154), cuando la señal de velocidad máxima (R301) esté colocada en el mismo poste que una señal de advertencia de peligro, la prohibición finaliza cuando termine el pe-



ligro señalado, circunstancia que concurre en este caso, en el que la señal P-20, tal como dispone el artículo 149 del citado reglamento, advierte sobre la existencia de peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por peatones.

El hecho de que en determinados momentos no se vean peatones en las proximidades de las señales que aparecen en la fotografía no puede plantear dudas sobre la obligación de obedecerlas.

LÍMITE DE LAS FURGONETAS

Les felicito por su excelente revista. A menudo circulo por la A-6 y observo la falta de conocimiento en materia de límites de velocidad que tienen algunos conductores, en especial los que conducen furgonetas y pequeños camiones, que, por poder conducirse con el permiso B, deben suponer que su límite es 120 km/h, así que circulan a 140, cuando el límite para estos vehículos, por estar dedicados al transporte de mercancías, es 90 km/h. Háganles llegar este mensaje, así como a los conductores de vehículos con remolque ligero.

Luis Antonio Gómez.

VEHÍCULO BRITÁNICO

Vivo en Inglaterra pero en un tiempo volveré a España y me gustaría llevarme el coche. ¿Podría circular por España con el volante al otro lado? Aparte de cambiar la matrícula, tener seguro, pasar la ITV y el impuesto de circulación, ¿tendría que realizar alguna otra cosa por ser coche del Reino Unido? Me gustaría no llevarme una sorpresa.

Lucía De la Cruz Jiménez.

- **Respuesta:** El vehículo deberá disponer de dos espejos retrovisores exteriores homologados y que respeten el campo de visión del conductor conforme a las directivas europeas en esta materia.

Además, deberá realizar el cambio de los proyectores de la luz de cruce, ya que el haz de cruce es diferente en los proyectores de circulación por la derecha y los de circulación por la izquierda. Los proyectores deben estar homologados según la normativa comunitaria.

Por último, la Estación de Inspección Técnica es la competente para comprobar si el vehículo cumple los requisitos técnicos anteriores.

CINTURONES AMARILLOS

Como asiduo lector de la revista voy a intentar poner mi granito de arena respecto a seguridad vial y cumplimiento de normas.

Por una parte, los cinturones de seguridad deberían ser de color vivo (¿amarillo chillón?) ¡Negro, nunca! Que para lo único que sirve es para camuflarse. Así, de un vistazo, los agentes de la autoridad (y el resto de usuarios) podrían ver quién lo lleva colocado y quién no, y actuar en consecuencia, aunque este es otro cantar.

Por otra parte, como ya se ha hablado en otras ocasiones, el motor no debería arrancar a no ser que los cinturones de todos los asientos ocupados estén correctamente abrochados. Esto es, que la hebilla esté codificada (como la llave de arranque) y que solo esa hebilla y nada más que esa hebilla sea la que le corresponda a ese asiento y así el motor pueda arrancar. De esa forma, se evitarían picarescas como comprar una hebilla en un desguace, colocar un cinturón que no sea el que corresponda a ese asiento, etc.

Enrique Sánchez Portela.





REFLECTANTES Y PEATONES

Vivo en Martorell y llevo cada día a mi hija sobre las 7:30 de la mañana al instituto en coche, unos 10 minutos de trayecto. De noche o si está oscuro a esas horas, incluso si llueve o las calles están mal iluminadas, los peatones no se ven, y salen por todos los lados. Sería buena idea repartir y obligar a los peatones, incluso a ciclistas, a llevar algo reflectante que pueda verse. Hay muchos accidentes por esta causa.

Carmen C.

TIEMPO, METEOROLOGÍA...

He visto en televisión un anuncio de la DGT sobre la importancia de estar informado de la previsión meteorológica antes de salir de viaje. Se usa en el consejo la palabra "climatología", que está de moda entre los guionistas de anuncios, a los que les da igual. Por favor, que alguien corrija el error. La climatología es otra cosa. Lo dice el diccionario. Sugerencias: El tiempo; la previsión meteorológica (incluso pueden citar la AEMET, por qué no); la meteorología (incorrecto también, pero menos).

Carlos Galindo

ANCIANOS, OBESOS...

¿Cuándo van a tomar medidas para que a las personas que no reúnen condiciones físicas o/y mentales –como mayores o con obesidad mórbida, por ejemplo– se les retire de una vez por todas, el permiso? Son un peligro para ellos y para los demás.

Yo los domingos salgo en bici de carretera y el 70% de los/as conductores/as que te adelantan peligrosamente son personas mayores. Y otro colectivo peligroso son las personas obesas. Movilidad bajo mínimos, no llegan casi al volante y encima algunos de ellos conducen con abrigo y bufanda, para minimizar aún mas su movilidad.

Jordi Valls García.
Lliçà de Vall.

Prioridad en cruce

Hay un cruce que tanto a mí como a muchos conductores de mi barrio nos ha traído más de una discusión y disgustos. Hemos consultado en alguna autoescuela, e incluso a la Policía Local, y obtenemos respuestas contradictorias.

Al abrirse el semáforo, los coches A y B quieren girar a la izquierda e incorporarse al mismo carril ¿quién tiene prioridad? Pasan sobre la señalización horizontal (he pintado la flecha que queda debajo de la furgoneta) y ambos quieren girar a la izquierda e ir al carril donde está el coche rojo en la siguiente foto. Personalmente, yo me coloco antes del cruce en el carril del coche que he marcado como "B" en la primera foto (en el carril que tiene doble flecha, de frente y a la izquierda), pero muchos otros coches me han pitado y argumentado que el prioritario es su carril al tener una única flecha (la de girar a la izquierda). ¿Qué debería hacer?

Daniel Ribaya.



● **Respuesta:** Saliendo al tiempo cuando se inicie la fase verde del semáforo, la trayectoria de giro a la izquierda de los vehículos A y B tendrá que ser paralela y paralela será la posición en que se encuentren cuando el giro termine en la calle a la que acceden. Una vez en ella, el vehículo que se desplace de carril deberá respetar la prioridad del que circule por el carril que se pretende ocupar, como establece el Reglamento General de Circulación (art. 74.2).

CARRILES Y PESADOS

Cuando conduzco por autovías de tres carriles, veo a la mayoría de los conductores circulando por el carril central. Es una lástima desaprovechar el derecho, por aquello de que para adelantar he de irme al izquierdo. ¿O estoy equivocado? ¿No debería la DGT hacer una campaña para concienciar a los conductores?

Manuel Martín Chamorro.
Alcalá del Río (Sevilla).

● **Respuesta:** Fuera de poblado, en calzadas con tres o más carriles para el mismo sentido de la marcha, los conductores de camiones o furgones y los de vehículos especiales, en todos los casos con una masa máxima autorizada superior a los 3.500 kilogramos, y los de conjuntos de vehículos de más de siete

metros de longitud circularán normalmente por el situado más a su derecha, y podrán utilizar el inmediato, en ningún caso el resto de los carriles de dicho sentido, cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga. Esta regulación se aplica al resto de los automóviles, con la salvedad de que estos puedan utilizar no solo el inmediato sino el resto de los carriles en las circunstancias citadas y con la misma condición (art. 31 y 32 del Reglamento General de Circulación).

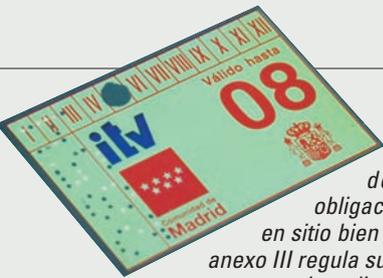
ITV: EN EL PARABRISAS

De todos es sabida la obligatoriedad de pasar la ITV de todos los vehículos a motor. Cuando es favorable entregan un certificado y una pegatina. Estando prohibido llevar pegatinas en los cristales que dificulten la visibilidad, ¿es obligatorio llevar esta pegatina en el cristal? De ser afirmativa la respuesta, ¿qué artículo de la ley lo contempla?

Francisco Cabello Mainero.
Sevilla

● **Respuesta:** De acuerdo con lo previsto en el RD 2042/1994, de 14 de octubre (art. 14), que regula la inspección técnica de vehículos, todos los vehículos que hayan superado favorablemente la inspección técnica deberán llevar el distintivo indicado en el RD 224/2008, de 15 de febrero, que, en su





artículo 11.1, se refiere de nuevo a la obligación de llevarlo en sitio bien visible; y en el anexo III regula sus características y normas de aplicación, estableciendo en primer lugar que tendrá el diseño y dimensiones que se indican para la señal V-19 "Distintivo de Inspección Técnica Periódica del Vehículo" que se establece en el anexo XI del reglamento General de Vehículos.

En las dos últimas disposiciones que se acaban de citar se indica que dicho distintivo señalará el mes en que se debe pasar la próxima inspección y se precisa que "en el caso de vehículos que tengan parabrisas, el distintivo se colocará en el ángulo superior derecho del parabrisas por su cara interior", colocación que permite la visibilidad diáfana del conductor sobre toda la vía por la que circule, tal como establece el Reglamento General de Circulación (art. 19.1), precepto que prohíbe la utilización de láminas o adhesivos en determinadas circunstancias, pero que establece que "la colocación de los distintivos previstos en la legislación de transportes o en otras disposiciones deberá realizarse de forma que no impidan la correcta visión del conductor".

Rectificación

INTERURBANA Y NO URBANA

En la revista nº 224 (pág. 65) hay un error de transcripción. En la respuesta a "Bicis: prendas reflectantes" casi al final se transcribe el art. 98.3 del Reglamento de Circulación y se dice "...150 m, si circulan por vías urbanas" cuando debe decir "interurbanas".

Debe dar mucho aire a esta corrección porque los usuarios urbanos de bicicletas van a sacar conclusiones incorrectas, aunque realmente habría que recomendar, aunque no sea obligatorio, el uso de la prenda reflectante también en ciudad. Encantado de felicitarle por nuestra magnífica revista que tan gran servicio presta a la seguridad vial.

Enrique González Arias.

- **Nota de la Redacción:** Efectivamente, al transcribir la respuesta, el duende de la imprenta se 'comió' un inter y convirtió las vías interurbanas en solo urbanas. Disculpen el error.

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

facebook

EL E-CALL, EN PRUEBAS

Susana Martínez Muy buena idea

Dav Mac Una caja negra evidenciaría bastante al factor humano (y vehículo también) en una investigación.

QUIEN CONTAMINA Y SUS DANOS

Alberto Moren ¿Qué medidas está tomando la DGT a nivel nacional para promover otras formas de movilidad más eficientes y que no generen el impacto sobre la salud de las personas que los medios tradicionales a motor provocan.

JuanCris Ortiz ¿Por qué la DGT no convierte la bicicleta en vehículo preferente ya que ni contamina ni desgasta los viales ni la salud?



SOBRE FURGONETAS, PUNTO NEGRO

Antonio Antonio La culpa no la tienen ellos, sino los que les obligan hacer todo lo que tienen que hacer, y no les da tiempo a llegar. ¡Pero es fácil decirlo sentado en una oficina! Es cierto que se va deprisa pero ¿quién tiene la culpa?

Paco Liebana Si una furgoneta de PMA de 3.500 kg tiene que ir a 90km/h ¿por qué un autocar de mayor dimensiones y de mayor PMA y, lo más importante, transportando personas humanas tiene la limitación a 100km/h?

Ángel Gonzalez Cuevas Tenemos muy poco tiempo para mucho reparto y hay que apretar para entregar todo a tiempo.



twitter

SOBRE INCORPORACIONES

juan pedrajas @juaninjubilado 20 de ene.: ¿No se han dado cuenta que los intermitentes son un lujo para la mayoría de automovilistas y que no se usan?

sl @edu_atleti22 20 de ene.: Si te incorporas a una autovía: observa, señaliza, acelera. Si es necesario detenerse, hazlo al principio del carril"



SOBRE UNIDADES DE VÍCTIMAS

Country boy @BoyOtrode aqui 15 de ene.: Esos sí que ayudan, no vosotros, que primáis más la pasta que la vida....!

AL TRABAJO SEGURO

Gustavo Marqués @gusgake 8 de ene.: Buen artículo. Lo publico en el tablón de prevención de mi empresa

Melilla ConBici @MelillaConBici 8 de ene.:

Usa el transporte colectivo, es 10-20 veces más seguro que el coche por viajero y km.



COCHES QUE EVITAN ACCIDENTES

Esther Martín @JesterMartingo 7 de ene.: Bostezas, parpadeas... tu propio coche te puede indicar que tienes que parar: sistema de detección de fatiga.

Miguel Fuentes @miguefuentes 7 de ene.: Hasta que no inventen un coche/moto que dé collejas cada vez que metamos la pata...

SOBRE LOS COCHES MAS SEGUROS

#GoSchumi @luis_k2000 22 de ene.: De qué sirve que sea seguro si luego la gente comete y comete imprudencias? :-|

Portes @FranPortesRama 22 de ene.: Estamos como para comprar coche nuevo.

Las peores horas y días para salir...

Nivel de circulación
 ● Fluido ● Lento
 ● Congestionado

Salida

Hora MIÉR. JUEV.

0-1	●	●
1-2	●	●
2-3	●	●
3-4	●	●
4-5	●	●
5-6	●	●
6-7	●	●
7-8	●	●
8-9	●	●
9-10	●	●
10-11	●	●
11-12	●	●
12-13	●	●
13-14	●	●
14-15	●	●
15-16	●	●
16-17	●	●
17-18	●	●
18-19	●	●
19-20	●	●
20-21	●	●
21-22	●	●
22-23	●	●
23-24	●	●



ACCIDENTES



AGRESIVIDAD

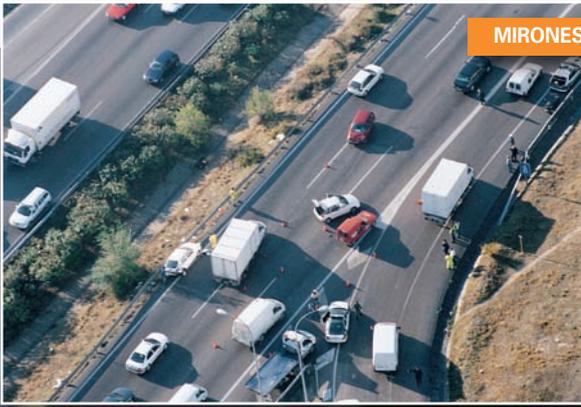
Mirones, conducción agresiva, accidentes, averías, pendientes, curvas y, sobre todo, la afluencia

CÓMO SE FORMAN ATASCOS CÓMO SE EVITAN

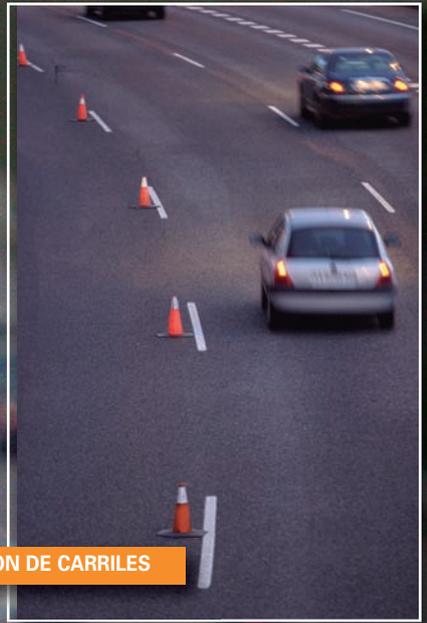
J. M. M.

Entre el Miércoles Santo y el Lunes de Pascua –la Semana Santa 'pura y dura'– se realizan en España más de siete millones y medio de desplazamientos. Esto es, sin duda alguna, el momento más conflictivo para la circulación, ya que supone la máxima afluencia de tráfico hacia las mismas vías –ya que los destinos son mayoritariamente los mismos–. Pero, sobre todo, si se tienen en cuenta los desplazamientos que se realizan durante la Semana Santa completa, que superan los trece millones de desplazamientos por carretera.

Por esta razón, la gran afluencia de vehículos en las mismas horas y días a unas vías con un límite determinado de circulación es el ingrediente básico para que se produzcan las tan 'temidas'



MIRONES



DISMINUCIÓN DE CARRILES



INCORPORACIONES



PLANIFICACIÓN

retenciones. De hecho, estos dos elementos produjeron durante la Semana Santa 2013 más de 6.000 kilómetros de atasco de Miércoles Santo a Lunes de Pascua, de los que la inmensa mayoría (casi dos tercios) se concentraron en el retorno del Domingo de Resurrección, desde las doce del mediodía hasta la 1 de la madrugada.

LA AFLUENCIA, BÁSICA. El atasco se produce, básicamente, cuando el número de vehículos que llegan a un determinado punto se acerca o supera la capacidad de la vía. Así, por ejemplo, cada carril de una autovía tiene una capacidad para que circu-

len un máximo de 2.000 vehículos/hora (con dos carriles en el mismo sentido, serían 4.000 vehículos/hora), que vienen a ser 1 vehículo cada dos segundos. Cuando el número de vehículos se acerca a ese máximo, ya comienzan los primeros frenazos: de hecho, a partir de 1.700 vehículos/hora, cualquier maniobra o desplazamiento lateral, provoca una caída brusca en la velocidad de marcha, cuyo efecto va creciendo según retrocede en la fila de vehículos. Los coches circulan a menor velocidad, muy cerca unos de otros, lo que favorece que cualquier toque al freno multiplique su efecto a lo largo de la retención. De hecho, cuando el número de

vehículos que acceden a la vía es igual o superior a su capacidad máxima, esta capacidad se 'reduce' cerca de un 20-25%. De hecho, y contra lo que algunos puedan pensar, **"la mayor capacidad de una vía se obtiene a 70-90 kilómetros por hora"** según Sebastián de la Rica, presidente de la Asociación de Ingenieros de Tráfico (AIT).

LOS OTROS INGREDIENTES. Las causas por las que el número de vehículos supera la capacidad de la vía (ataasco) son varios. La disminución del número de carriles es el principal. Y esta puede producirse por diferentes motivos: puede reducirse el número de carriles por el fin de uno de ellos o por encontrarse este ocupado por un accidente, una avería... También puede reducirse la capacidad

Nivel de circulación
 ● Fluido ● Lento
 ● Congestionado

Retorno

Hora

DOM. LUN.

0-1	●	●
1-2	●	●
2-3	●	●
3-4	●	●
4-5	●	●
5-6	●	●
6-7	●	●
7-8	●	●
8-9	●	●
9-10	●	●
10-11	●	●
11-12	●	●
12-13	●	●
13-14	●	●
14-15	●	●
15-16	●	●
16-17	●	●
17-18	●	●
18-19	●	●
19-20	●	●
20-21	●	●
21-22	●	●
22-23	●	●
23-24	●	●

...Y para volver

CÓMO SORTEAR LA CONGESTIÓN

1 CONTRA LA AFLUENCIA, PLANIFICACIÓN

Tratar de evitar los días y horas de mayor afluencia de vehículos y las carreteras donde se prevén los mayores problemas, planificando nuestro viaje, es una alternativa para evitar las retenciones y, a la vez, evitar que estas se produzcan. Estudie nuestro mapa, donde marcamos retenciones, obras, medidas, incidencias, etcétera y establezca el mejor itinerario. Vea también la infografía con los días y horas que se prevén más conflictivos y trate de ajustar sus viajes a horas menos complicadas. GPS, webs (por ejemplo, la de la DGT) y apps también pueden ayudar a sortear estas dificultades.

2 CUANDO HAY ACCIDENTE, SEÑALIZACIÓN

En muchas oportunidades, la reducción de carriles se produce por un accidente –en España se produce un golpe de chapa cada dos minutos, más o menos– o avería, que reduce temporalmente el número de carriles utilizables. La señalización del mismo, mediante los triángulos correctamente situados, previniendo a los demás conductores, y la retirada del vehículo al arcén puede no solo reducir la retención, sino evitar peligro y nuevos accidentes. Revisar los elementos básicos del vehículo antes de emprender el viaje puede evitar algunos 'sustos'.

3 CONTRA EL VICIO DE MIRAR...

En multitud de oportunidades se produce una retención adicional en el sentido en el que se ha

producido el accidente e, incluso, en el sentido contrario. Se trata del llamado "efecto mirón", conductores que ralentizan su marcha para 'enterarse' de qué ha ocurrido o que, incluso, frenan. Esto, además de provocar mayores retenciones, conlleva el riesgo adicional de provocar nuevos accidentes. Evite mirar, aunque le 'pique' la curiosidad.

4 SOLIDARIDAD CONTRA LA REDUCCIÓN DE CARRILES

Cuando acaban los accesos/salidas con mayor número de carriles, cuando se reduce su número por accidentes, averías u obras, se producen retenciones que pueden degenerar en atascos. Últimamente, expertos como Mario Arnaldo (CEA) o Tomás Santacelia (RACE) han abogado por implantar un sistema de paso alternativo obligatorio a quienes circulan en estos casos (salidas saturadas, reducciones de carril por obras, averías...). Unos lo llaman "intercambio por cremallera" y otros "solidaridad altruista", pero consiste en el paso intermitente y alternativo de un vehículo de cada carril.

5 NO SEA AGRESIVO, SEA EFICIENTE

La conducción agresiva, con frenazos y acelerones, cambios constantes de carril, sin guardar la distancia de seguridad, origina frenazos y, debido al llamado efecto acordeón, caídas bruscas de la velocidad de circulación, multiplicando frenazos y tiempos de recorrido. La conducción a una velocidad constante, previendo frenazos,



no solo le permitirá ahorrar gasolina y evitará emisiones contaminantes, sino que hay estudios que aseguran que circulando todos a una velocidad inferior, pero constante y manteniendo la distancia de seguridad, el conjunto avanza más rápidamente.

temporalmente porque la vía desemboque en una glorieta, un ceda el paso, un stop, un semáforo...

Otras circunstancias que reducen la capacidad de la vía son la presencia de vehículos pesados –camiones, etc.– o que esta presente pendientes o curvas fuertes (o un trazado irregular) que obliga a disminuir la velocidad o que provoca frenazos.

También incrementan las posibilidades de incidentes y de retenciones actitudes como la de consultar papeles, periódicos u otras distracciones o incluso simultanear con la conducción tareas como hablar por teléfono móvil, enviar whatsapp o sms, consultar redes sociales... Cualquier distracción, como

Planificar la salida para no viajar en las horas de mayor afluencia, lo mejor para evitar atascos

pueda ser hablar por el móvil, retrasa el tiempo que se tarda en arrancar –recientemente un experto del RACE señaló que triplicaba el tiempo de respuesta–, lo que en el caso de un atasco (ver efecto acordeón) multiplica su retraso a lo largo de la 'cola'.

LO QUE NOS CUESTA. Resulta muy difícil calcular lo que cuestan los atascos indivi-

dualmente. Los últimos estudios europeos señalan que cada español soporta unas 33 horas de atasco cada año, con un coste anual de unos 1.000 euros. La Fundación RACC, por su parte, calculó unos 3,4 millones de euros al día perdidos por atascos...

Algunos expertos calculan que un automóvil consume un 35% más circulando en un atasco, ya que incluso cuando el coche está detenido al ralentí gasta 0,5 litros a la hora. De hecho, todos los expertos recomiendan mantener una velocidad constante, ya que los frenazos y acelerones de este tipo de circulación incrementan un 10-15% el consumo. ♦

ARRANCAR MEDIA HORA MÁS TARDE

El efecto acordeón explica por qué cuando se produce una detención o un frenazo por un cambio de carril, por ejemplo, y vuelve a ponerse en marcha la circulación, esta se reanuda tanto más tarde cuanto más atrás se encuentre en la fila. Así, por ejemplo, una fila de 2.000 vehículos –la ca-

pacidad máxima de un carril– ocuparía, como media, una extensión de 16 kilómetros y volvería a arrancar ¡33 minutos y 20 segundos más tarde! ¡Eso si nadie se despista con un móvil o de alguna otra forma y tarda algo más en arrancar!

Frenazos



- Un cambio brusco de carril origina el primer frenazo: un coche pasa de golpe de 70 a 30 km/h y el efecto se transmite en onda hacia atrás hasta que la circulación se detiene, paragolpes con paragolpes.

Efecto acordeón



- Hay 2.000 coches en la cola (en fila india ocuparían 16 km). Al empezar a moverse se estiran como un acordeón: el segundo coche arranca 1 segundo después del primero, el tercero a los 2 segundos... Cuando arranca el último coche habrá pasado más de media hora (33 s).

Medidas para los días y horas punta

Estos datos han sido recopilados por la Subdirección General de Gestión de la Movilidad de la Dirección General de Tráfico (DGT), con información de las jefaturas provinciales de Tráfico, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya.

ZONA CENTRO

MADRID

DÍAS Y HORAS PUNTA: En A-1, A-2, A-3, A-4, A-5, A-6, A-42, M-40, M-50, R-2, R-3, R-4, R-5, AP-6 y AP-41, tráfico intenso el miércoles 16 (11 a 23 horas), jueves 17 (8 a 15), viernes 18 (10 a 14), domingo 20 (11 a 24) y lunes 21 de abril (13 a 21).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

A-1 (Madrid-Burgos-Irún)

- ◆ En la salida, para evitar retenciones en el tramo S. Sebastián de los Reyes-Algete-S. Agustín de Guadalix, se recomienda circular por M-607 (Madrid-Colmenar Viejo), M-609 a Soto del Real y M-608, a Guadalix y Venturada (pk 50 de A-1). También desde el p.k. 21 de la A-1 por M-50 hasta la salida 5 para tomar M-103 a Fuente Saz y Torrelaguna, y, por N-320, a Venturada (p.k. 50 de A-1).
 - ◆ En el regreso, para evitar retenciones en la zona de El Molar (p.k. 40), se recomienda tomar M-608 en p.k. 50 de A-1 (Venturada), hacia Guadalix, Soto del Real y Colmenar Viejo, y por la autovía M-607 hacia Madrid o M-40. También partiendo del pk 34 en San Agustín de Guadalix, por M-104 hacia Colmenar Viejo para enlazar con M-607 hacia Madrid.
- Estos itinerarios estarán debidamente señalizados.

A-2 (Madrid-Barcelona)

◆ En la entrada y salida puede utilizar la autopista R-2 (peaje), del p.k. 2 de M-40 al p.k. 61 de la A-2 (Taracena).

A-3 (Madrid-Valencia)

Itinerarios Madrid-Levante en salida y retorno para evitar las obras entre Belinchón y Honrubia en la provincia de Cuenca:

● Madrid-Valencia.

◆ Por autopista R-4 (peaje) hasta p.k. 52 (Ocaña), donde enlaza con la autopista AP-36 (peaje), para en p.k. 122 tomar la autovía A-43 a Atalaya de Cañavate y, por A-3, a Valencia.

● Madrid-Murcia y Alicante.

◆ Por autovía A-42 (o AP-41 de peaje) a Toledo, y, por CM-42 (Autovía de los Viñedos), a Mora, Madridejos y Tomelloso (CM-400), a Sotuelamos (N-430) y Munera, y CM-313, a Hellín en p.k. 56 de A-30, continuando a Murcia y A-7 a Alicante.

◆ Por autopista R-4 (peaje) hasta p.k. 52 (Ocaña). Allí se toma la autopista AP-36 hasta p.k. 147 (La Roda), siguiendo por autovía A-31 a Albacete y, desde allí, según el destino:

- A-31 hacia Almansa y Alicante.
- A-31 a Almansa y autovía A-35 a Valencia.
- A-30 a Murcia y Cartagena.

● Madrid-Valencia (norte) y Castellón.

◆ Por autovía A-2 (o autopista de peaje R-2) a Alcolea del Pinar (p.k. 134) para tomar N-211 (dirección Teruel) a Monreal del Campo, y allí A-23 a Teruel y Sagunto, y enlazar con autopista AP-7 o autovías A-7 y CV-10 a Castellón.



A-4 (Madrid-Cádiz)

Itinerarios Madrid-Andalucía

- ◆ Por autopista R-4 (peaje) desde el p.k. 48 de la M-50 finalizando en Dos Barrios (p.k. 67,5 de la A-4) continuando hasta Andalucía.
- ◆ Por autopista AP-41 (peaje) desde p.k. 16 de autopista R-5 (peaje) finalizando en Toledo. Desde allí por CM-42 (Autovía de los Viñedos) a Mora y Madridejos, para enlazar con A-4 (p.k. 120) y desde allí a Andalucía.
- ◆ Para evitar Despeñaperros, desde Toledo por N-401 a Ciudad Real, A-41 (Ciudad Real-Puertollano) y N-420 a Montoro, donde se toma A-4 (p.k. 359) y de allí a Andalucía.
- ◆ También por A-5 (o R-5 de peaje) hasta Mérida (p.k. 343 de A-5) donde enlazará con A-66 a Sevilla y luego a Cádiz o Huelva.

A-5 (Madrid-Badajoz) para evitar retenciones entre Madrid y Maqueda

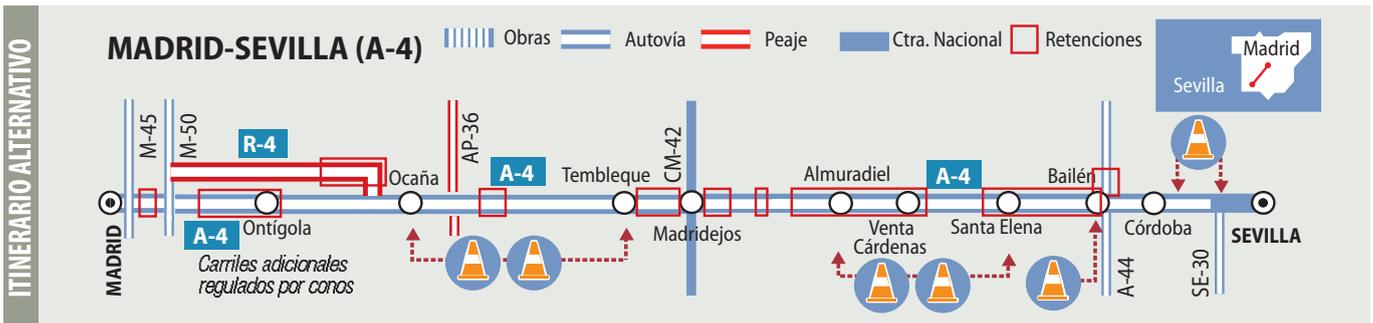
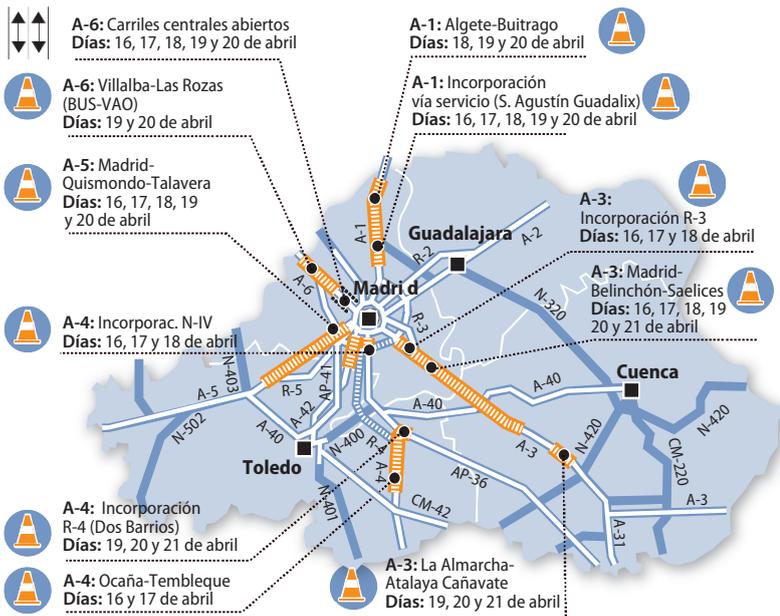
- ◆ Autopista R-5, desde p.k. 27 de M-40, a su p.k. 16, donde se enlaza con AP-41 a Ollas y A-40 a Maqueda.
- ◆ Autovía A-42 (o AP-41 de peaje), a Toledo, y por CM-4000 a Puebla de Montalbán y Talavera (p.k. 107 de A-5).

A-6 (Madrid-A Coruña)

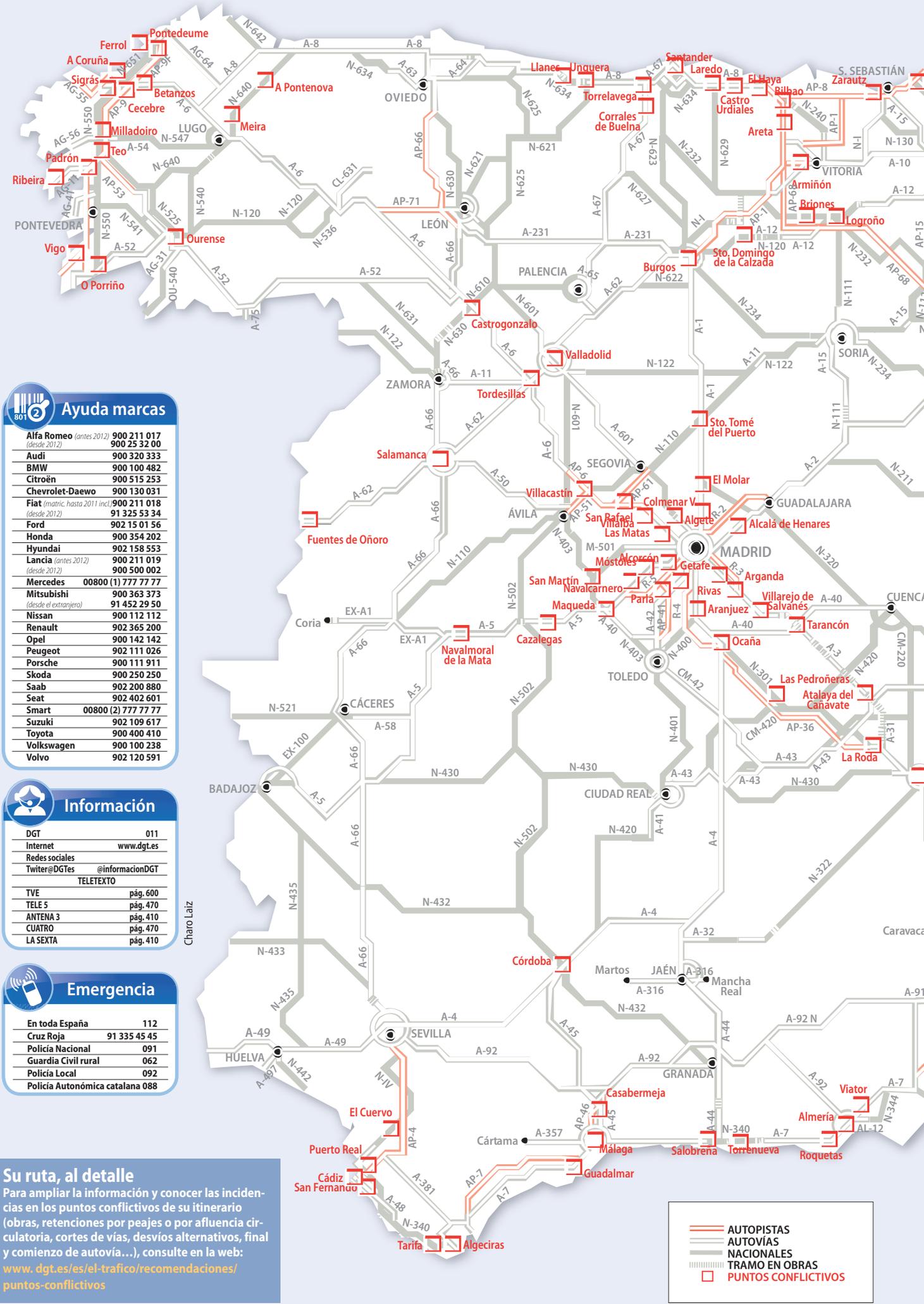
- ◆ En p.k. 19 de A-6, M-505 a El Escorial y, por M-600, a AP-6, salida 2.
- ◆ Por M-607 (autovía de Colmenar) a Navacerrada y por M-614 a AP-6, salida 2.
- ◆ En p.k. 39 de A-6 tomar M-601 y CL-601, dirección puerto de Navacerrada y Segovia, y por AP-61 o N-110 a AP-6.

TOLEDO

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-41, AP-36, A-4, A-42 y A-5, tráfico intenso el miércoles 16 de abril (16 a 22 horas), jueves 17 (7-13 y 16-22 h.), domingo 20 (12 a 24) y lunes 21 (12 a 24 h.).



ITINERARIO ALTERNATIVO



Ayuda marcas

Alfa Romeo (antes 2012)	900 211 017
(desde 2012)	900 253 200
Audi	900 320 333
BMW	900 100 482
Citroën	900 515 253
Chevrolet-Daewo	900 130 031
Fiat (matric. hasta 2011 incl.)	900 211 018
(desde 2012)	91 325 53 34
Ford	902 15 01 56
Honda	900 354 202
Hyundai	902 158 553
Lancia (antes 2012)	900 211 019
(desde 2012)	900 500 002
Mercedes 00800 (1) 777 77 77	
Mitsubishi	900 363 373
(desde el extranjero)	91 452 29 50
Nissan	900 112 112
Renault	902 365 200
Opel	900 142 142
Peugeot	902 111 026
Porsche	900 111 911
Skoda	900 250 250
Saab	902 200 880
Seat	902 402 601
Smart 00800 (2) 777 77 77	
Suzuki	902 109 617
Toyota	900 400 410
Volkswagen	900 100 238
Volvo	902 120 591

Información

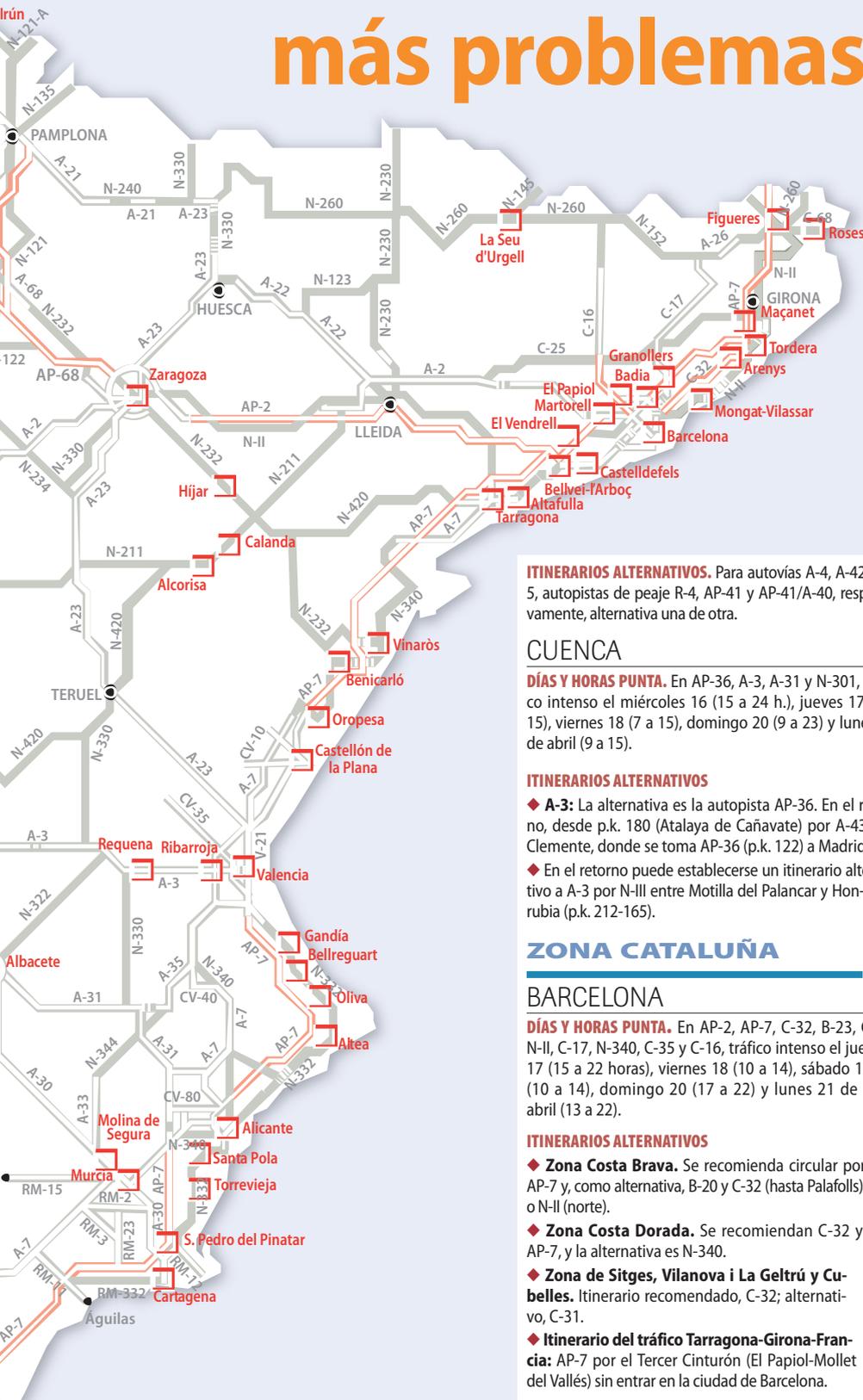
DGT	011
Internet	www.dgt.es
Redes sociales	
Twitter@DGTes	@informacionDGT
TELETEXTO	
TVE	pág. 600
TELE 5	pág. 470
ANTENA 3	pág. 410
CUATRO	pág. 470
LA SEXTA	pág. 410

Emergencia

En toda España	112
Cruz Roja	91 335 45 45
Policía Nacional	091
Guardia Civil rural	062
Policía Local	092
Policía Autonómica catalana	088

Su ruta, al detalle
 Para ampliar la información y conocer las incidencias en los puntos conflictivos de su itinerario (obras, retenciones por peajes o por afluencia circular, cortes de vías, desvíos alternativos, final y comienzo de autovía...), consulte en la web:
www.dgt.es/es/el-trafico/recomendaciones/puntos-conflictivos

Las vías con más problemas



♦ **Itinerario Lleida-Girona-Francia:** Se recomienda A-2, autovía del Eje Transversal (C-25) y AP-7; alternativa, por AP-2 y AP-7

♦ **Itinerario Barcelona-Lleida:** Recomendada autovía del Baix Llobregat (A-2) y alternativa, por B-23, AP-2 y AP-7.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

♦ **AP-7 (Salida).** Carril en sentido contrario al habitual sentido Tarragona, entre El Papiol y Martorell.

♦ **AP-7/AP-2/B-23 (Retorno).** Carril en sentido contrario al habitual sentido Barcelona, de Vilafranca del Penedés a Martorell y de Martorell a Barcelona (Av. Diagonal), dando continuidad al de Vilafranca.

♦ **AP-7 Norte (Retorno).** Carril en sentido contrario al habitual entre Hostalric y La Roca del Vallés.

♦ **C-32 Sur (Retorno).** Carril de entrada en sentido contrario al habitual de la salida de los túneles del Garraf –atravesando Pata Sur– al p.k. 60 (B-20-Ronda Dalt).

♦ **C-32 Norte (Retorno).** Carril de entrada en sentido contrario al habitual desde Mataró –atravesando Pata Norte– al enlace con B-20 (p.k. 25).

LLEIDA

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-2, A-2, N-145, N-240 y C-14, tráfico intenso el jueves 17 (15 a 22 horas), viernes 18 (8 a 14), domingo 20 (15 a 22) y lunes 21 de abril (8 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

♦ **Zona Mediterráneo:** Itinerario recomendado: AP-2. Alternativo: A-2 y N-240.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

♦ **N-145.** En las salidas y retornos se instalará un carril adicional en el tramo Andorra-La Seu d'Urgell.

GIRONA

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-7, N-II, N-152, C-31, C-35 y C-65, el jueves 17 (de 14 a 22 horas), viernes 18 (10 a 22), domingo 20 (10 a 14) y lunes 21 de abril (14 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

♦ **Zona Costa Brava:** Recomendado, por AP-7; alternativo, N-II (Norte).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS. Para autovías A-4, A-42 y A-5, autopistas de peaje R-4, AP-41 y AP-41/A-40, respectivamente, alternativa una de otra.

CUENCA

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-36, A-3, A-31 y N-301, tráfico intenso el miércoles 16 (15 a 24 h), jueves 17 (7 a 15), viernes 18 (7 a 15), domingo 20 (9 a 23) y lunes 21 de abril (9 a 15).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

♦ **A-3:** La alternativa es la autopista AP-36. En el retorno, desde p.k. 180 (Atalaya de Cañavate) por A-43 a S. Clemente, donde se toma AP-36 (p.k. 122) a Madrid.

♦ En el retorno puede establecerse un itinerario alternativo a A-3 por N-III entre Motilla del Palancar y Honrubia (p.k. 212-165).

ZONA CATALUÑA

BARCELONA

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-2, AP-7, C-32, B-23, C-31, N-II, C-17, N-340, C-35 y C-16, tráfico intenso el jueves 17 (15 a 22 horas), viernes 18 (10 a 14), sábado 19 (10 a 14), domingo 20 (17 a 22) y lunes 21 de abril (13 a 22).

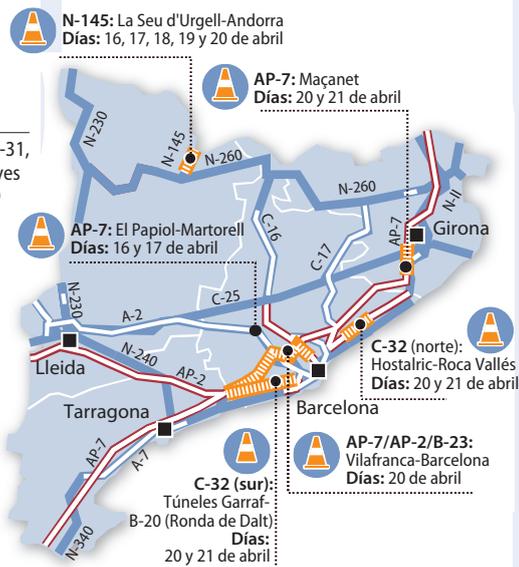
ITINERARIOS ALTERNATIVOS

♦ **Zona Costa Brava.** Se recomienda circular por AP-7 y, como alternativa, B-20 y C-32 (hasta Palafróls); o N-II (norte).

♦ **Zona Costa Dorada.** Se recomiendan C-32 y AP-7, y la alternativa es N-340.

♦ **Zona de Sitges, Vilanova i La Geltrú y Cubelles.** Itinerario recomendado, C-32; alternativo, C-31.

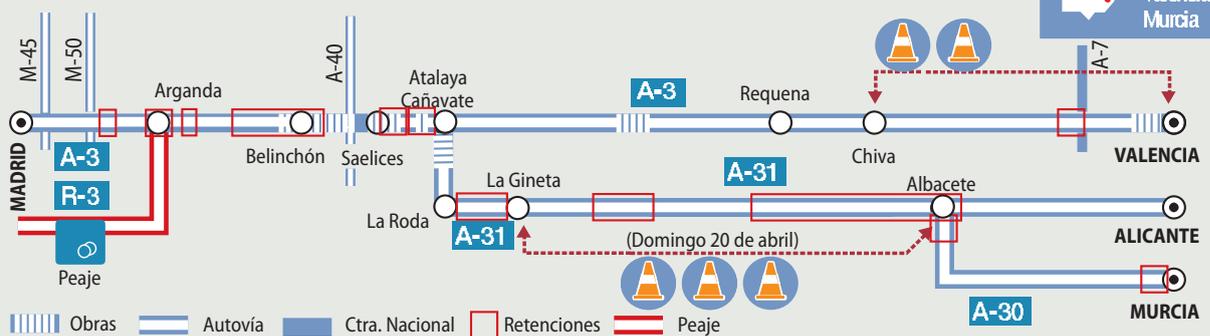
♦ **Itinerario del tráfico Tarragona-Girona-Francia:** AP-7 por el Tercer Cinturón (El Papiol-Mollet del Vallés) sin entrar en la ciudad de Barcelona.



GIJÓN-SEVILLA (N-630/A-66)



MADRID-VALENCIA-ALICANTE Y MURCIA (A-3/A-31/A-30)



MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

- ◆ **AP-7.** En el retorno, se habilitará un carril en sentido contrario al habitual en el transfer de la AP-7 (Maçanet), en sentido Barcelona.
- ◆ **GI-662.** En salida, inversión de la prioridad en la rotonda entre S'Agaró y Platja d'Aro.

ZONA LEVANTE

VALENCIA

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-7, A-23, A-3, A-35, A-7, N-332 y A-35, máxima afluencia de vehículos el miércoles 16 (16-21), jueves 17 (8-14 y 16-21), domingo 20 y lunes 21 de abril (8-14 y 16-21).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

Itinerarios provinciales

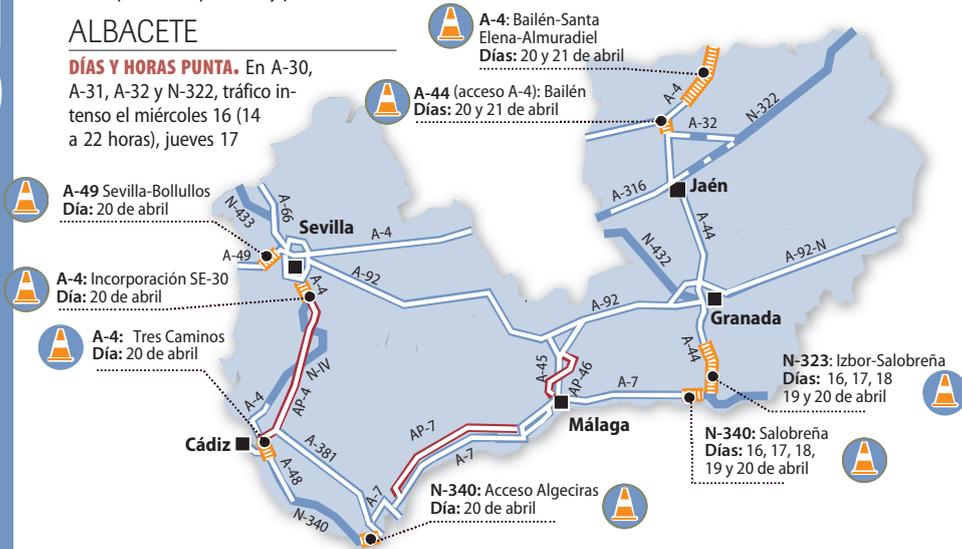
- ◆ N-340 y N-332. Para evitar las travesías de ambas carreteras, se recomienda la autopista de peaje AP-7.

Itinerarios interprovinciales

- ◆ **Valencia-Alicante** (por autovía). Por V-31, A-7, A-35, N-344 a Fuente la Higuera, y allí autovía A-31 a Alicante.
- ◆ **Valencia-Murcia** (por autovía). Por V-31, A-7, A-35, N-344 a Fuente la Higuera, y de allí autovía A-31 hasta salida p.k. 224 Aspe/Elche y por A-7 a Murcia.

ALBACETE

DÍAS Y HORAS PUNTA. En A-30, A-31, A-32 y N-322, tráfico intenso el miércoles 16 (14 a 22 horas), jueves 17



(10 a 16), viernes 18 (10 a 14), sábado 19 (14 a 22), domingo 20 (10 a 22) y lunes 21 de abril (10 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- ◆ **Itinerario Hellín-Madrid:** Para evitar el tramo La Roda-Albacete, en el retorno del domingo 20 y lunes 21 de abril, de Hellín (p.k. 56 de A-30) por CM-313 a Munera (N-430) y Sotuelamos para tomar CM-400 a Tomelloso y por CM-42 a Alcázar de San Juan, Madridejos, Mora y Toledo. Y desde allí por A-42/AP-41 a Madrid.

◆ En el retorno, sentido Madrid:

- ◆ Desde p.k. 73,5 (Albacete), por A-32, a Munera (N-430) y Sotuelamos y por CM-400 a Tomelloso y por CM-42 (autovía de los Viñedos) a Toledo y por A-42/AP-41 a Madrid.
- ◆ Desde p.k. 32 (La Roda), enlazar con autopista de peaje AP-36 a Ocaña y por R-4 ó A-4 a Madrid.

ZONA SUR

SEVILLA

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-4, A-4, A-49 y A-92, tráfico intenso el miércoles 16 de marzo (15 a 23 h.), jueves 17 (10 a 15), viernes 18 (14 a 23), domingo 20 (10 a 23) y lunes 21 de abril (10 a 15).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS. Para evitar retenciones en la travesía de El Cuervo (N-IV), se recomienda autopista de peaje AP-4.

GRANADA

DÍAS Y HORAS PUNTA. En A-44, A-92 y N-340, tráfico intenso el miércoles 16 (18,30 a 22,30 h.), jueves 17 (10,30 a 14,30), domingo 20 (10,30 a 22,30) y lunes 21 de abril (10,30 a 14,30).

CÁDIZ

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-4, N-IV, N-340 y A-480, mayor afluencia de circulación el miércoles 16 (de 14 a 20 h.), jueves 17 (14 a 20) y domingo 20 (de 12 a 18,30).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- ◆ **Trayecto Sevilla-Campo de Gibraltar** o inverso: Autopista AP-4 hasta salida 5 y luego A-381.
- ◆ **Trayecto Sevilla-Costa del Sol occidental** y viceversa: Se recomienda A-376 Sevilla-Costa del Sol por Ronda.

JAÉN

DÍAS Y HORAS PUNTA. En A-4 y A-44, circulación intensa el miércoles 16 (15 a 22 h.), jueves 17 (8 a 15), domingo 20 (8 a 22) y lunes 21 de abril (8 a 20).

ZONA NORTE



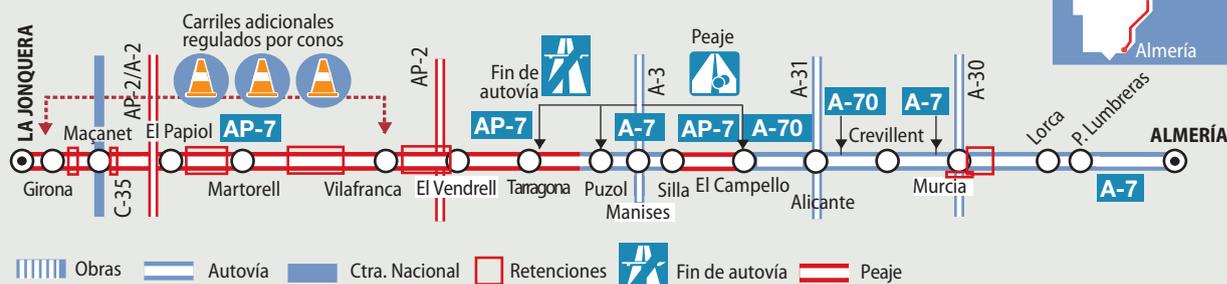
ASTURIAS

DÍAS Y HORAS PUNTA. En AP-66, A-8, A-64, A-66, N-630 y N-634, tráfico intenso el miércoles 16 (15 a 22 h.), jueves 17 (11 a 13) y domingo 20 de abril (11 a 14 y 17 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- ◆ **Oviedo-Gijón:** A-66 y A-8 o por AS-II.
- ◆ **Oviedo-Avilés:** A-66 y A-8 o por AS-II y AS-17.
- ◆ **Gijón-Avilés:** A-8 o por AS-19.
- ◆ **Llövio-Avilés:** Por A-8 ó N-632 y AS-19.
- ◆ **Travesía de Oviedo:** Por A-66 (circunvalación) o por N-634.

LA JONQUERA-ALMERÍA (AP-7/A-7)





Teléfonos y direcciones

INFORMACIÓN TRÁFICO

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

011

EMERGENCIAS en toda España

112

Jefaturas de Tráfico

www.dgt.es/es/la-dgt/quienes-somos/estructura-organica/jefaturas-provinciales/

Información de Carreteras

<http://infocar.dgt.es/etraffic/>

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

Estaciones ITV

www.dgt.es/es/seguridad-vial/centros-colaboradores/itvs/

Centros de Reconocimiento de Conductores

www.dgt.es/es/seguridad-vial/centros-colaboradores/centros-de-reconocimiento-de-conductores/

Centro de Recogida de Vehículos fuera de uso

www.sigrauto.com/



Permiso por puntos

Información y saldo <https://sede.dgt.gob.es/es/tramites-y-multas/permiso-por-puntos/>



Pago de multas por Internet

<https://sede.dgt.gob.es/es/tramites-y-multas/alguna-multa/pago-de-multas/>



Tasas

TRÁMITES

Matriculación vehículos, excep. ciclomotores (<i>Permiso Circulación</i>)	94,80
Matriculación y transferencias ciclomotor (<i>Licencia Circulación</i>)	26,40
Permisos temporales y autorizaciones especiales	19,60
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (<i>Transferencia</i>)	52,80
Examen conducción (<i>Permisos</i>)	89,40
Examen conducción (<i>Licencias</i>)	42,20
Obtención de permisos por pérdida de puntos	27,40
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (<i>Certificación, cotejo y desglose de documentos</i>)	8,20
Prórroga permisos y licencias conducción	23,20
Revisiones hasta 1 año (<i>80% descuento</i>)	4,70
Revisiones hasta 2 años (<i>60% descuento</i>)	9,30
Revisiones hasta 3 años (<i>40% descuento</i>)	14,00
Revisiones hasta 4 años (<i>20% descuento</i>)	18,60
Duplicado permisos y licencias conducción y circulación	19,80
Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico	3,80
Otras autorizaciones otorgadas por el organismo (<i>Permiso internacional</i>)	10,00

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 (Febrero 2014)

	Turismos	70.914
	Motocicletas	6.198
	Furgonetas y camiones	9.241

Última matrícula (18/03/14)



Cómo cambiar el domicilio en el permiso

Si cambia de domicilio, debe usted notificar el mismo en la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia donde reside. Para realizar este trámite, estos son los requisitos necesarios:

Requisitos:

Documento original que acredite el cambio de domicilio. Esto no supone la expedición de un nuevo permiso.

Documentación necesaria:

El permiso o licencia y el documento de empadronamiento que, tras la anotación, se devuelven al solicitante. No se expide duplicado del permiso o licencia.

Tasas:

Por anotar el cambio de domicilio no hay que abonar tasa.

¿Dónde puedo realizarlo?:

Para mayor comodidad de los usuarios, además de en las jefaturas provinciales de Tráfico, la DGT ha realizado un esfuerzo para 'acercar' el cambio de domicilio que ya se puede ir haciendo en algunos ayuntamientos. Consulte los ayuntamientos disponibles en:

www.dgt.es/es/seguridad-vial/centros-colaboradores/

**TU DISTRACCIÓN
NO ES SÓLO
TUYA.**

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.