

NUEVA LEY DE SEGURIDAD VIAL:

- ACLARAMOS LAS DUDAS MÁS FRECUENTES
- SIN SILLITA, ¡LE INMOVILIZAN EL COCHE!

ITV:
¡RECHAZADOS
3.200.000
VEHÍCULOS!

**MOVILIDAD
SOSTENIBLE:**
LO QUE HARÁN LOS
PARLAMENTARIOS
EUROPEOS



Ciudades más seguras

SE PRODUCEN EL 57% DE LOS ACCIDENTES MORTALES

Cómo llevar a los
niños seguros en
motos y bicis

El tráfico
en tiempos
de Suárez

Multas
"extranjeras": se
acaba la impunidad



DROGAS: el 9% de los conductores, bajo sus efectos

- 3** Editorial: Ciudades más seguras
- 4** La Locura
- 5** Novedades en la web de "Tráfico y Seguridad Vial"
- 6** El Maletero
- 8** La Foto
- 9** Mi Carril: Hacemos mucho; podemos hacer más

REPORTAJES

- 10** Objetivo: hacer las ciudades más seguras
- 17** La Seguridad Vial y las elecciones europeas
- 20** Descenso en el consumo de drogas
- 22** Sanciones son fronteras
- 26** ITV: el parque de vehículos, más viejo
- 28** Cómo pagar las tasas por Internet
- 29** Más mayores, más vulnerables
- 33** Ley de Seguridad Vial: cuándo pueden inmovilizar su vehículo
- 36** Las dudas más frecuentes sobre la Ley
- 37** La fórmula noruega para mejorar la seguridad
- 40** Cómo deben ir los niños sobre 'dos ruedas'
- 42** Así es el e-Call de los fabricantes
- 44** Sabías qué... Montar en bici mejora su salud
- 45** SV Internacional
- 46** El tráfico en los años de Adolfo Suárez
- 50** Muchos vehículos sin agarre
- 51** Las señales se ponen al día
- 52** Test... ¿Está usted al día?
- 53** Tráfico del Motor: Neumáticos de etiqueta
- 56** Banco de Pruebas: MERCEDES C 220 Bluetec, MINI COOPER, VOLVO V60 Plug-in Híbrido y RENAULT CAPTUR 1.5 dCi
- 58** Noticias del Motor
- 60** La Entrevista: Isidre Esteve
- 63** Cartas
- 66** Salud Vial: Hiperactividad y conducción
- 67** Vía de Servicio

10 Accidentalidad: ahora, las ciudades

La accidentalidad en carretera está teniendo una evolución positiva a la baja, una tendencia que no reflejan tanto los datos de la zona urbana. Por ese motivo, la DGT plantea una más estrecha colaboración con los ayuntamientos para rebajar la siniestralidad en los municipios y cumplir así con los objetivos de la Estrategia de Seguridad Vial en 2020.



20 Menos drogas, pero muchas todavía

Ya se están obteniendo los primeros resultados de la aplicación de controles preventivos de drogas a los conductores en nuestro país. Un estudio de los resultados de estos controles demuestra que ha descendido ligeramente el uso de estas sustancias entre los conductores, pero continúa siendo importante.

26 ITV: Más rechazos en un parque más viejo

Uno de cada cinco vehículos no superó a la primera la inspección ITV obligatoria, según los datos de AECA-ITV sobre las inspecciones en 2013. Además, el estudio demuestra que el parque español es cada vez más viejo y la seguridad se resiente: hay más defectos graves y leves.



33 La Ley de Seguridad Vial, al detalle

En este pequeño suplemento sobre la Ley de Seguridad Vial, le explicamos en qué casos pueden ser inmovilizados los vehículos, por ejemplo, por la no utilización de elementos de seguridad infantil; y contestamos a las 10 dudas que más se plantean en las redes sociales y el 060 sobre la Ley.

46 Así era el tráfico en los años de Suárez

La muerte de Adolfo Suárez ha abierto un período de reestudio sobre la Transición. Un período no solo importante para la apertura política de España, sino que abrió el tráfico a la modernidad y no olvidó la seguridad vial: se bajó el límite de velocidad (1976); se modificó el Código de la Circulación y entraron en vigor los nuevos permisos (1977); se implantaron el I Plan Nacional de Seguridad Vial, la Educación Vial obligatoria en la EGB y la nueva señal de Stop (1979)...



Isidre Esteve: "Un discapacitado no tiene problemas para conducir"

La vida del piloto Isidre Esteve cambió en 2007. Una caída en la prueba del Bajo Almanzora (Almería) del Campeonato Nacional de Rallies, le provocó la lesión medular que le dejó en una silla de ruedas. Lejos de retirarse, luchó, cambió la moto por un coche adaptado y volvió a la competición. A sus 42 años, considera que el coche para los discapacitados es vital y que están muy preparados para conducir. También ve mucho riesgo en el uso del móvil mientras se conduce.



Iconos informativos





Agencia2

AÑO XXX
Número 226/
MAYO-JUNIO 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–
(jrodriguez@dgt.es)

Maquetación: Agencia2.

Redactores:
Marian García (agruiz@dgt.es)
Carlos Nicolás (cnicolas@dgt.es) y
Anabel Gutiérrez (agutierrez@dgt.es)

Fotografía:
Lucía Rivas y Alberto Espada (colaboradores).

Secretaría de Redacción:
Francisca Robles (frroble@dgt.es)
Colaboran en este número: Javier Álvarez, Juan C.
González Luque, Elena Valdés y Enmanuel 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: suscriptor@trafico@grupotpi.es

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

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:

<http://publicacionesoficiales.boe.es>

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

Edita:



Ciudades más seguras

La Dirección General de Tráfico tiene marcado como uno de sus objetivos prioritarios reducir la siniestralidad en las ciudades. No faltan motivos: en las zonas urbanas se producen más del 60% de los fallecidos por atropello, el 57% de los accidentes con víctimas y el 24% de los fallecidos. En la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 el objetivo es "cero" fallecidos en las urbes y, obviamente, estamos lejos de este objetivo. Pero hay más cifras que también invitan a una política de colaboración intensa de la DGT con los municipios: desde 2003 hasta 2012 los fallecidos en vías interurbanas han descendido un 67% mientras que en vías urbanas ha descendido, pero mucho menos: un 49%. Igualmente, los heridos graves han descendido un 39% frente al 68% de las carreteras. Si ponemos el foco en estadísticas más cercanas, los datos tampoco invitan al optimismo: los fallecidos entre 2011 y 2102 en vías interurbanas han bajado un 10% mientras que en ciudad no solo no han bajado, ¡han subido un 1%!

Como dijo la directora general, María Seguí, en un reciente encuentro con más de 50 representantes municipales para abordar esta situación, "cada día mueren en las ciudades cinco personas. Es necesario actuar".

De ahí la mano tendida de la DGT a los municipios para aportar sus conocimientos y sus estrategias para atacar esta siniestralidad. Somos conscientes de la complejidad de las políticas necesarias en cada municipio, con ciudades grandes con sus "puntos negros" –el 65% fallecen en los municipios de más de 60.000 habitantes– y municipios pequeños con otros problemas y otras necesidades. Pero en unos y otros casos hay políticas viales llevadas a cabo por la DGT que han demostrado su eficacia en otros entornos y que pueden ser de gran utilidad para una gestión más eficaz de la siniestralidad urbana.

Ya hay firmado un convenio con la Federación Española de Municipios para agilizar trámites, ahí está la Dirección Electrónica Vial, DEV, hemos activado la participación de los municipios en las comisiones provinciales de seguridad vial, y la programación, diseño y seguimiento de las políticas viales. Y más. Se ofrecen también ayudas para implantar planes de seguridad vial laboral. Como dice en el reportaje que publicamos en este número el alcalde de Lugo, José López Orozco, "la colaboración entre administraciones es imprescindible". En eso estamos. Abiertos para ayudar en lo que podamos sumar. El objetivo es común: cero muertos en las ciudades.

● Multa de 200 €
● Pérdida de 4 puntos

1 ME ACERCO A UN STOP. En la primera fotografía de la secuencia nos encontramos al conductor de un turismo de color blanco que se acerca a un giro. Este se encuentra claramente señalizado por una señal vertical de Stop, que le obliga a detenerse, observar el tráfico y pasar si las circunstancias de la circulación lo permiten...



2 ME SALTO EL STOP. Sin encomendarse ni a dios ni al diablo, el conductor ignora la señal de Stop y cruza una calle con dos carriles en cada sentido y que, lógicamente, tiene prioridad de paso. Con ello pone en riesgo no solo su propia seguridad, sino la de los otros usuarios de la vía que circulan en ambos sentidos...



3 Y UN CHOQUE. Como consecuencia de la imprudencia, se produce el choque entre un turismo de color oscuro, que, pese a tratar de desviar la trayectoria, termina golpeando lateralmente al infractor que se salta el Stop, y llevándose por delante una señal de tráfico que, arrancada de su lugar, sale disparada hacia el sentido contrario, con el consiguiente peligro.



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.

Pedro G. M. La señalización luminosa tiene preferencia sobre la vertical SIEMPRE. Si haces un STOP donde hay un semáforo en verde lo que consigues es que te alcance el de detrás.

Tony S. No hace el stop... o el semáforo estaba verde... en todo caso la velocidad no debería haber impedido frenar a tiempo a ambos vehículos.

Xavi LG Los frenos existen!! A esa "velocidad" se detiene un coche fácil, ni siquiera después del pequeño choque es capaz de frenar (por miedo?) pudiendo haber atropellado a un peatón si lo hubiese habido, y solo tenía que accionar un pedal.

César E. ¿A tiempo? No sabemos que hay al sur del vídeo de donde sale el coche negro. Pero a la velocidad que viene el coche negro, no le da tiempo a frenar y no colisionar. Es inminente.

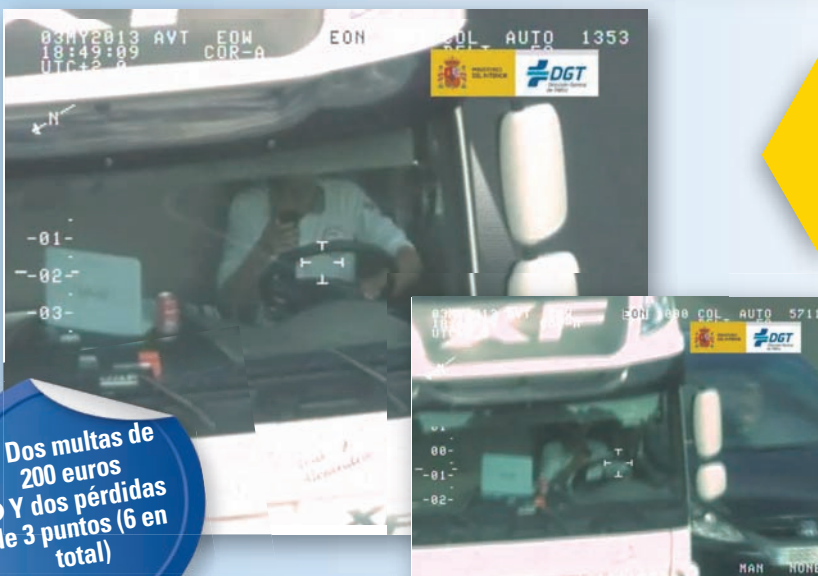
Vicente S. Se cometen errores al conducir y al escribir con @.

Merche G. El STOP tiene preferencia ante el semáforo. ¡¡SIEMPRE!!

Una larga llamada telefónica

Más de 30 segundos dedica este camionero a teclear en el móvil mientras conduce y maneja el volante con una sola mano. En este tiempo, a una velocidad de 90 km/h, un vehículo recorre 750 metros, en los que la atención del conductor está, evidentemente, puesta en otra cosa. Y, como se puede ver en el vídeo, otros vehículos pasan a su lado adelantándole... Y, por si esto fuera poco, observen que lleva en el salpicadero un ordenador portátil abierto –seguramente en funcionamiento– y una lata de refresco de la que, presumiblemente, va bebiendo... Casi un 'profesional' de la distracción.

● Dos multas de 200 euros
● Y dos pérdidas de 3 puntos (6 en total)



 **Y también en You Tube**

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

Lo último en iluminación de bicicletas



Las ruedas se iluminan al circular, según el proyecto Revolights.

Desde EE.UU., Revolights ofrece un sistema de iluminación que consiste en una serie de leds implementados en las ruedas de la bici que se iluminan al circular. Imita la iluminación de los coches: la rueda delantera proyecta una haz de color blanco y la trasera rojo. Más información en:

www.revolights.com

Otro proyecto, también estadounidense, es el llamado Lumen. A simple vista se trata de una bici normal de color gris oscuro, pero, cuando un foco la ilumina estando en penumbra, adquiere el aspecto de una señal de tráfico, reflejando la luz y haciéndose plenamente visible.

www.missionbicycle.com/lumen

Si es usted de los que usa la bici para desplazarse, quizás le interese este otro diseño creado por la Universidad china de Sichuan y ganador del premio Red Dot al mejor diseño en 2012. Está especialmente pensado para detectar pequeñísimas imperfecciones del camino al proyectar una cuadrícula de LED frente al conductor de la bici.



Sistema de cuadrícula Lumigrids.



La bicicleta Lumen se ilumina como una señal de tráfico.

Lo que reclaman los ciclistas

Ciclistas españoles y portugueses reunidos en Lisboa en el XI Congreso ibérico "La Bicicleta y la Ciudad" a iniciativa de la Coordinadora en Defensa de la Bici (ConBici) y su homóloga portuguesa, FPCUB, reclamaron a la Unión Europea una armonización de los códigos de circulación nacionales (para evitar contradicciones respecto a la movilidad de los ciclistas). Además, solicitan colaboración mutua entre España y Portugal para promover rutas ciclistas europeas y seguir con la promoción de este medio de transporte en la movilidad a los centros educativos. El próximo congreso se celebrará en Málaga.

Los varones, más riesgo en bici que las mujeres

Un estudio de la Universidad de Granada señala que los ciclistas varones tienen mayor riesgo de provocar un accidente de tráfico con otro vehículo de motor que las mujeres. Además tener una edad inferior a 20 años, consumir alcohol o drogas, no llevar casco o llevar frenos o luces defectuosos son factores que se asocian con el riesgo de accidentes de este tipo.

Cómo rellenar el parte de accidentes

- ✓ Escriba con letra clara y en mayúsculas, cuanta más información contenga el parte, mejor.
- ✓ En la parte central, donde se determina las circunstancias del siniestro, elija entre "Ve-

A tener en cuenta

- ✓ Si hay más vehículos o personas implicadas deberán cumplimentar el apartado correspondiente que está en el reverso del parte e identificar a todos los vehículos con su matrícula en el croquis del accidente.
- ✓ Si ninguna de las 17 circunstancias descritas en el parte se ajusta a su caso, NO marque ninguna casilla. En este caso rellene el campo "Observaciones" con la descripción de lo ocurrido.



Paul Alan PUTNAM

- hículo A" y "Vehículo B" y marque las casillas que se identifiquen con sus maniobras a continuación del "Vehículo A", si este ha sido su elección, y recoger las del vehículo contrario, junto a la opción "Vehículo B".
- ✓ Debe realizar un croquis o dibujo esquemático identificando con las letras a cada vehículo.
- ✓ Es importante, si es posible, enviar fotografías del siniestro y de los daños ocasionados a la compañía de seguros. No se olvide de enviar también a su compañía el parte de accidentes.
- ✓ La firma del documento por todas las partes implicadas es muy importante. Ante cualquier falta de acuerdo es preferible no firmar y llamar a la policía. Si lo firma, lo acepta.

¡¡Cazados!!

¡A 197 km/h!

La llegada del buen tiempo y el Gran Premio de Jerez de Motociclismo que se celebró el pasado puente de Mayo ha aumentado el número de motoristas en carretera. El conductor de esta motocicleta circulaba por la A-8, la autovía del Cantábrico, a 197 km/h. A 220 km/h circulaba otro motorista, detectado por el radar de Pegasus en el control del entorno al circuito de Jerez, por una vía limitada a 100 km/h. Puede verse el vídeo en la sección multimedia de la web de nuestra revista.



La cita previa se extiende

Sin colas, sin esperas y sin desplazamientos. A partir del 20 de mayo ya no se atiende si no es con cita previa en las jefaturas de Castilla y León, Cantabria y La Rioja (accediendo a través de la web o en el teléfono 060). Se suman a las que ya funcionan en las Comunidades de Castilla-La Mancha, Ceuta, Melilla, Cataluña, Madrid, Valencia, Murcia, Andalucía, Extremadura y Principado de Asturias. Aún queda pendiente de implantarse en las jefaturas del País Vasco, Navarra, Aragón, Galicia, Islas Canarias e Islas Baleares.

Haciendo el caballito o el cabra



El radar de la Policía Municipal de Santa Cruz de Tenerife detectó el pasado 10 de abril a este joven motorista haciendo el caballito mientras circulaba a 114 km/h por un tramo de vía urbana limitado a 50 km/h. Por esta infracción, considerada muy grave, los agentes le sancionaron con 600 euros de multa y la pérdida de 6 puntos del carné.

Accidentes de tráfico, primera causa de muerte infantil

La Sociedad Pediátrica SEPEAP alerta de que la primera causa de mortalidad infantil son los accidentes de tráfico (un 44%, según datos de la OMS), seguido de los ahogamientos (17,7%) y de los atragantamientos (el 10,7%). Por ello consideran necesario que los profesionales sanitarios asesoren a los padres para la prevención de estas lesiones.



Paul Alan PUTNAM

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!

¿Toma usted precauciones especiales cuando conduce por carreteras secundarias?

SÍ 89%

NO 11%

YA PUEDE VOTAR
¿Sabe usted rellenar una parte de accidentes?

Dime a quién votas y te diré cómo conduces

Un sondeo del CIS ha preguntado a los votantes de partidos políticos por su comportamiento al volante y los resultados han sido sorprendentes. Se puede establecer un patrón de comportamiento según sea la ideología del encuestado. Por ejemplo, entre los votantes que declaran exceder los límites de velocidad en carretera o ciudad los de CIU son los más respetuosos, le sigue los votantes del PP, después el PSOE, IU y en último lugar UpyD. Respecto al uso del teléfono móvil, CIU e IU son los más concienciados de los efectos de esta distracción al volante, mientras que los seguidores de UpyD se colocan otra vez 11 puntos por encima de la media.



Ojo al fraude de los cuentakilómetros

El club automovilístico RACC ha cuantificado en un informe el coste del fraude derivado de la manipulación de los cuentakilómetros en los vehículos de ocasión. En España, teniendo en cuenta que el número de coches manipulados se sitúa entre un 5-12%, ocasiona un gasto de 154 a 343 millones de euros anuales. El impacto va más allá del ámbito económico: afecta al consumidor (riesgo para la seguridad vial), a la industria (competencia desleal, daños a la imagen y desincentiva la demanda de vehículos nuevos) y al medio ambiente (los coches emiten más emisiones contaminantes).



Putatraci



Beber te deja ciego

Esa expresión "voy ciego", que alguna que otra vez hemos utilizado, tiene ahora un respaldo científico. Un estudio del Laboratorio de Ciencias de la Visión y Apli-

caciones de la Universidad de Granada ha constatado que el consumo de alcohol empeora notablemente la visión de noche, al aumentar la percepción de halos (círculos luminosos) y deteriorar la calidad óptica de la imagen que vemos.

Un nuevo Pegasus

Ya son dos los helicópteros de la DGT dotados del software integrado en la cámara de vigilancia que les permite captar la velocidad y detectar las infracciones desde el aire. Otros cuatro nuevos Pegasus entrarán en servicio próximamente hasta completar un total de seis. El nuevo Pegasus se estrenó para apoyar el operativo de salida de Semana Santa, que concluyó con un balance de 12,9 millones de desplazamientos y 35 muertos (30 de ellos en carretera convencional). Durante el pasado Puente del 1º de Mayo, se produjeron 5,5 millones de desplazamientos y fallecieron 12 personas en 12 accidentes de tráfico. Este período festivo coincidió con la celebración del Gran Premio de Jerez de motociclismo, con 260.000 desplazamientos y un muerto en un accidente sufrido por un motorista. El radar Pegasus, que controló la velocidad de 3.000 vehículos en el entorno al circuito, denunció a 78. El caso más destacado, el de un motorista a 220 km/h por una carretera convencional.



EL PRIMER AÑO DEL PEGASUS
428 horas de vuelo, 8.500 vehículos controlados y 1.441 conductores denunciados por circular con exceso de velocidad.

Radares para recaudar vidas

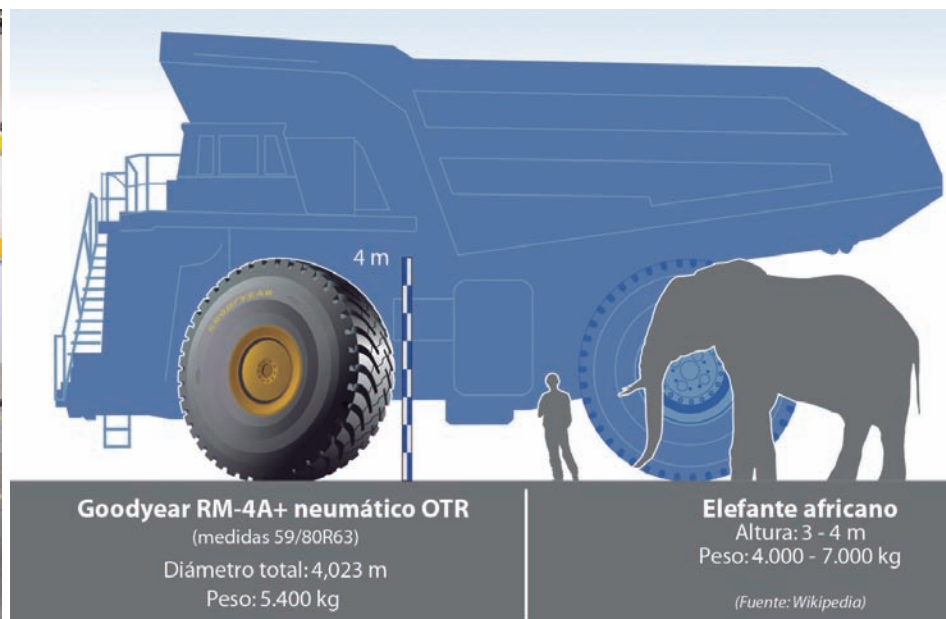
El que fuera responsable de la Subdirección de Normativa de la Dirección General de Tráfico (DGT) entre los años 2005 y 2012, Ramón Ledesma, acaba de presentar en la Fundación Pons, su libro "Decálogo para la correcta gestión de las sanciones de los radares", una obra indispensable que explica el procedimiento a seguir para una implantación correcta del sistema de radares y su modo de gestión sancionadora.

Los españoles, entre los que más pitan

La encuesta realizada por la Fundación VINCI Autoroutes a más de 7.000 conductores europeos, sobre hábitos de conducción, determina que los tres malos hábitos en los que los españoles reconocen incurrir al volante son: pitar de forma intempestiva a los conductores que le irritan (un 63% frente al 47% europeo), insultar a otros conductores (un 59% frente al 56% europeo) y adelantar por la derecha (un 35% frente al 28% europeo). En el extremo opuesto está Suecia, el país más votado como el más ejemplar.

Lucía RIVAS





¿Elefante o neumático?

Mide 4 metros de altura y pesa 5.400 kilogramos, ¿qué es? Si ha contestado que un elefante, sea africano o indio, la respuesta está equivocada. O casi... Se trata del neumático más grande que fabrica Goodyear, el modelo RM-4A+ de la medida 59/80R63, un neumático del segmento OTR (Off the road) desarrollado para cargar cientos de toneladas de piedras u otros materiales. De hecho, pueden cargar hasta 100.000 kilos a 50 km/h. Este neumático, que se fabrica en Topeka (Kansas, EE. UU.) tiene en total 4,023 metros de diámetro —un metro más que la altura de una canasta de baloncesto—. O sea que, a partir de ahora, cuando le hagan esta pregunta ya no solo dudará entre africano o asiático, sino entre elefante y neumático.

Hacemos mucho; podemos hacer más...

La tragedia de los cinco jóvenes del equipo de fútbol sala de Monterrubio de la Serena (Badajoz), que perdieron la vida tras el choque del microbús con una retroexcavadora, es de esas que te dejan paralizado al volante. Y de las que nos deberían hacer reflexionar. Esas noticias que a más de uno le harán recordar la mala suerte, la caprichosa concurrencia de casualidades, lo cerca que, a veces, sin comerlo ni beberlo, nos encontramos con lo que no hemos buscado... Sí, es verdad. Pero hay más detrás de estas tragedias. Es absolutamente intolerable que alguien pierda la vida por alguien que ha cometido una barbaridad.

Estamos ante un caso en el que lo ocurrido lo podríamos englobar es el "haz tu parte". O mejor, lo que no debes hacer. Como lo del conductor de un autobús escolar que, con trece niños a su cargo, triplicaba la tasa de alcoholemia. ¡Qué barbaridad!

Un simple repaso a los contenidos de esta misma revista nos da muchas pautas de lo mucho que podemos hacer con las acciones individuales por unas vías más seguras. Y no solo es cuestión de no drogarse o no beber si vamos a coger el volante.

El pasado año, nada menos que 3.200.000 vehículos, casi el 20% de los que pasaron por



Jesús SORIA

Director

Si ningún conductor se drogara, se evitarían 400 muertos al año en nuestro país. ¿Por ejemplo el último accidente de Badajoz? ¿Y si se acaba con el "whasapeo" al volante?



las ITV's fueron rechazados, en muchos casos por problemas serios de seguridad. Un peligro perfectamente evitable.

Ser mayor no es un handicap para conducir, pero sí deben ser conscientes de sus limitaciones y su vulnerabilidad: son el 17% de la población, el 13% de los conductores, pero el 27% de los fallecidos y el 6% de los implicados en accidentes.

Podemos llevar a nuestros hijos de "paquete" en las bicis o motos, pero de forma segura, respetando las normas y no siempre se hace...

Las posibilidades de salirnos de la carretera se incrementan por el estado de la vía, pero también por el estado de nuestros neumáticos, por la velocidad, por maniobras incorrectas...

Y mucho más en la vida cotidiana: hace unos días estuve a punto de llevarme un peatón por delante cuando cruzaba indebidamente, en rojo para él, mientras veía su tablet... Es habitual ver a conductores que "whasapean", que imitan a Fernando Alonso o Marc Márquez, para los que no existen los semáforos...

Los conductores contribuimos cada vez más a una movilidad segura, pero todavía hay muchos que tienen mucho por hacer... Es intolerable que una negligencia se lleve una sola vida por delante. Y, en muchos casos, no son accidentes. Son evitables. Atentos a este dato: si ningún conductor se drogara, se evitarían 400 muertos al año en nuestro país. ♦

Movilidad sostenible

Es obvio que uno de los grandes retos en materia de seguridad vial está en las ciudades. Ha bajado la accidentalidad, sí, pero mucho menos que en las carreteras: 68% en estas desde 2003 frente a un 39% en las urbes, donde se producen, ojo, un 57% de los accidentes con víctimas mortales. Por eso cualquier iniciativa para unificar proyectos, estudiar propuestas, buscar vías por parte de entidades y empresas para rebajar estas cifras debe tener resultados positivos. Además de las calles "calmadas" o el uso de medios de transportes más "sostenibles" y menos agresivos, hay "tajo" para bajar la siniestralidad. Los encuentros entre los sectores implicados, sobre todo administraciones y empresas, pueden dar mucho juego...

¿Cerrar los centros

En el mundo, las ciudades empiezan a cerrar sus puertas, con más o menos firmeza, al vehículo privado. Y Madrid, que tiene problemas de contaminación, parece decidida a poner todo tipo de trabas al coche particular con una serie de medidas disuasorias: desde subir los precios de los parquímetros al aumento de los radares, los semáforos que captan a los que se los saltan en ámbar, intensificar los controles de la indisciplina en el aparcamiento... Calculan que en los próximos seis años se dejarán de emitir 135.000 toneladas de CO₂, por ejemplo. Cada uno lo interpreta de una manera, pero está claro que algo hay que hacer...

Fraude cuentakilómetros

Una organización de automovilistas, el RACC, Real Automóvil Club de Cataluña, ha vuelto a poner el ojo en una vieja historia no por ello menos actual: la manipulación de los contadores de los coches, dato básico a la hora de valorar el precio final de compra-venta. Un coche que haya dormido en garaje, que no haya tenido golpes importantes, que se haya cuidado en su interior puede dar el "pego" si algún tramposo decide ponerlo a la venta previo paso por el "taller" de manipulado. El problema es que ahora, con las nuevas tecnologías, parece que lo de dar un corte a los kilómetros realizados es más sencillo. Ojo, que más de uno se ha llevado desagradables sorpresas. Hay mucho fraude.

A photograph of two young women riding a motorcycle through a city street. The woman in the front is wearing a pink puffer jacket and has a surprised expression. The woman behind her is wearing a blue jacket. They are riding past a white car, and other pedestrians and vehicles are visible in the blurred background.

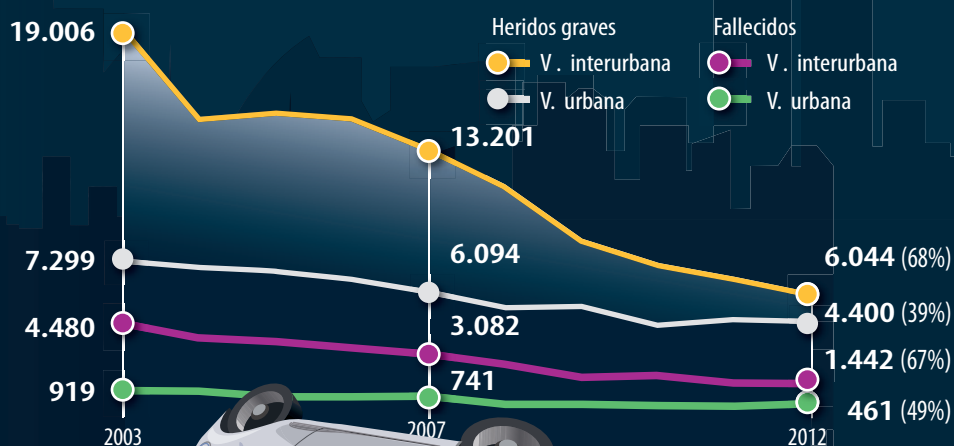
EL NÚMERO DE FALLECIDOS EN CARRETERA HA DESCENDIDO UN 67% DESDE 2003; EN VÍA URBANA SOLO UN 49%

Objetivo: hacer la ciudad más segura

La DGT ha situado a las ciudades como un objetivo prioritario en la reducción de la accidentalidad. En zona urbana se producen más del 60% de los fallecidos por atropello, el 57% de los accidentes con víctimas y el 24% del total de fallecidos. Para luchar en este escenario, la DGT frece a los ayuntamientos políticas viales que ya han demostrado su eficacia, y colaboración y material para rebajar la tragedia.

Evolución de los fallecidos y heridos 2003-2012

(Fallecidos y heridos graves en vías interurbanas y urbanas)



La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 concretó 13 retos para el horizonte del año 2020. Esos indicadores –algunos ya se han alcanzado en 2012 (por ejemplo, la reducción del 20% de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas)– incluyen uno fundamental y radical: cero fallecidos en turismos en zona urbana.

Y en este campo, España está aún lejos del objetivo. Se partía, como base, del dato de 2009: 101 fallecidos en turismos en zona urbana. En 2012 se había rebajado hasta 71 (75 en 2011), pero el 0 aún queda lejos.

Además, otros retos de la Estrategia de Seguridad Vial también afectan a la seguridad vial urbana. Por ejemplo, el 30% de reducción de los fallecidos por atropello ‘exigida’ por la Estrategia, tendrá que conseguirse en la zona urbana, donde mayor número de atropellos se producen (62% de los fallecidos, 83% de los heridos graves y 94% de los heridos leves). Pero retos como la reducción del número de heridos graves en un 35%, o 25% menos de conductores de 18 a 24 fallecidos y heridos graves en fin de semana, o el 30% menos de fallecidos *in itinere* tendrán que ganarse en

¿Ciudad inteligente...

No existe una definición aceptada de ciudad inteligente –traducción del inglés ‘*smart city*’–, aunque muchos expertos opinan que el término inteligente hay que reservarlo al ser humano y hablan de ciudad sostenible o ciudad eficiente. Se podría definir como la ciudad que usa las tecnologías de la información y las comunicaciones para hacer que su infraestructura crítica, y sus componentes y servicios públicos ofrecidos sean más interactivos, eficientes y los ciudadanos puedan ser más conscientes de ellos. Y se habla de ocho requisitos de ‘inteligencia’: Gestión efi-

ciente de aparcamientos; obtención de energía de los residuos urbanos; creación de edificios ‘inteligentes’; rediseño de zonas verdes; análisis de implantación de energías renovables; información del tráfico por Internet y móvil; sistemas informáticos energéticamente eficientes; y coches compartidos.

Bajo este concepto diferentes ayuntamientos españoles están poniendo en marcha sistemas de gestión del tráfico, de aparcamientos, de pago de multas e impuestos a través de Internet o de apps para móviles. Málaga, Barcelona o Las Palmas son la avanzada...

el terreno de juego de la ciudad.

“El interés de la Dirección General de Tráfico por las vías urbanas viene también impulsada por la política europea en este ámbito, donde igualmente constituye un objetivo prioritario”, resume Mónica Colás, subdirectora de Intervención y Políticas Viales de la DGT. De hecho, el 22 de mayo el Foro Internacional del Transporte (OECD) dedicó una jornada del SUMMIT a la seguridad vial en las ciudades, muestra de la preocupación europea por el tema.

el capítulo de heridos graves sigue una evolución similar: 68% en vías interurbanas frente a 39% en urbanas.

Una tendencia que la evolución entre 2011 y 2012 mantiene. Así, mientras los fallecidos en vía interurbana bajaron un 10%, en ciudad crecieron un 1%; los heridos graves también descendieron en carretera (–11%), pero menos (–3%) en vía urbana; los heridos leves subieron en ambos casos, aunque más en ciudad (2% frente al 1% de la vía interurbana); y el número de accidentes

bajó un 1% en carretera y subió un 1% en ciudad.

En definitiva, durante los últimos años, de forma recurrente, más del 50% de los accidentes con víctimas se

producen en zona urbana.

A la vista de estos datos, María Seguí, directora general de Tráfico, reu-

PEOR EVOLUCIÓN

Además, mientras los indicadores relativos a vías interurbanas mantenían descensos continuados y sostenidos, los datos procedentes de vías urbanas no presentaban la misma evolución. Así, entre 2003 y 2012 los fallecidos en vías interurbanas descendieron un 67%, pero en vías urbanas solo se redujeron un 49%; y

EL 65% DE LOS FALLECIDOS MUEREN EN LOS 125 MUNICIPIOS MAYORES DE 60.000 HABITANTES

¿Dónde se producen?

Accidentes con víctimas, fallecidos y heridos graves según zona. (2012)

Vías interurbanas
43%

Vías urbanas
57%

Vías urbanas
24%

Vías interurbanas
76%

Vías urbanas
42%

Vías interurbanas
58%

Accidentes con víctimas

Fallecidos

Heridos graves

Fuente: Las principales cifras de la siniestralidad vial-2012

¿En qué vías ocurren?

(Año 2012)

	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves
Interurbana	35.425	1.442	6.044	47.936
Urbana	47.690	461	4.400	57.510
Travesía	523	37	113	579
Calles	47.167	424	4.287	56.931



Paul A. PUTNAM

nió recientemente en Madrid a más de 50 representantes municipales, a los que solicitó su colaboración. “Cada día mueren en España cinco personas. Es necesario actuar”, les dijo. Y les avanzó que existen medidas muy eficaces que se pueden poner en práctica. Como explica Mónica Colás, “la evolución de la siniestralidad no está siendo pareja y las medidas que funcionan en un ámbito son perfectamente exportables a otros por cuanto los factores de riesgo, con susmatices, son los mismos”. De hecho, la DGT tiene “una política muy decidida de colaboración”, según Mónica Colás, con los ayuntamientos.

DESDE 1983. Una colaboración que no es reciente. Ya en 1983, la DGT comenzó a colaborar con ayuntamientos en las semaforizaciones de travesías, donde se producían los ma-

LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL EXIGE CERO FALLECIDOS EN TURISMOS EN ZONA URBANA EN 2020

yores problemas en aquellas fechas. Mota del Cuervo, La Bañeza, Cerceda, Montilla y Santa Marta de Tormes fueron las primeras... Se invirtieron 58 millones de euros en 688 travesías, todas ellas puntos negros hasta 2008. Especial atención recibió Galicia, donde más travesías existían. Según un estudio de 1995, estas inversiones hicieron descender un 11% la mortalidad.

También de 1984 a 2001 se realizaron múltiples convenios para centralizaciones semaforicas de ciudades. La DGT actuó en 33 capitales, creando en ellas centros de control de tráfico.

LA APORTACIÓN DE LA DGT. La evolución de las cifras de siniestralidad en España ha demostrado que la DGT posee los conocimientos y estrategias para que esta descienda. Y en definitiva, esto es lo que la DGT

...O comunidad segura?

El segundo concepto que se abre camino en la movilidad urbana es el de comunidad segura (*safe communities*), definida como un área geográfica delimitada (barrio, municipio o ciudad), que trabaja en la promoción de la seguridad, la prevención de lesiones, la violencia, el suicidio y consecuencias derivadas de desastres naturales en sus ciudadanos, y forma parte de una red internacional.

Es un modelo de intervención de la Organización Mundial de la Salud (OMS) para controlar y prevenir todos los tipos de lesiones y todos los grupos de edad, ambientes y situaciones, y la promoción de la seguridad. Su característica principal es que se basa en la comunidad y que no se restringe solo a las lesiones provocadas por la circulación de vehículos.

Otro aspecto fundamental es que un organismo reconocido debe certificar que esa comunidad cumple con los requisitos para quedar incluida entre las comunidades seguras y renovar anualmente la certificación.

En este modelo, la comunidad identifica sus necesidades, define las áreas de interés con la participación de todos, diseña las intervenciones mediante un trabajo intersectorial y ofrece soluciones locales, preferentemente de bajo costo.



Paul Alan PUTNAM

Así son los municipios españoles...

Tamaño de la población	Total población	Distribución	Nº de municipios
Menos de 5.000	5.986.418	13%	6.802
Entre 5.000 y 20.000	9.026.364	19%	915
Entre 20.001 y 60.000	8.660.669	18%	274
Entre 60.001 y 100.000	4.797.210	10%	62
Entre 100.001 y 500.000	11.193.750	24%	57
Entre 500.001 y 1.000.000	2.746.440	6%	4
Más de un millón	4.854.470	10%	2
Total	47.265.321	100%	8.116

...¿En cuáles se producen accidentes?

(Año 2012)

Tamaño de la población	Fallecidos	HG	Accid.
Menos de 5.000	48 10%	178 4%	974 2%
Entre 5.000 y 20.000	47 10%	321 7%	2.375 5%
Entre 20.001 y 60.000	65 14%	590 13%	4.664 10%
Entre 60.001 y 100.000	54 12%	534 12%	5.773 12%
Entre 100.001 y 500.000	110 24%	1.027 23%	10.997 23%
Entre 500.001 y 1.000.000	32 7%	495 11%	4.408 9%
Más de un millón	102 22%	1.184 27%	17.446 37%
Total	461	4.400	47.690



Lucía RIVAS

Las obligaciones de los ayuntamientos

Para que la colaboración DGT-Ayuntamientos funcione, es fundamental que haya una transmisión eficaz de datos entre estas entidades. De esa transmisión de los resultados de las campañas de inspección y de multas por los ayuntamientos dependen la posibilidad de la DGT de informar al ciudadano de los puntos que le restan, de incluir sus posibles multas en ficheros como el Testra, de avisar mediante la DEV, etc.

Recíprocamente, la comunicación desde la DGT, por ejemplo, de altas y bajas de vehí-

culos permitirá a los ayuntamientos la gestión más eficaz de impuestos como el de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM). Por ello es fundamental que los ayuntamientos –mediante las aplicaciones informáticas que la DGT facilita o bien ayuda a desarrollar– comuniquen las sanciones, accidentes, vehículos que adeudan el IVTM, accidentes sucedidos en el término municipal y los datos obtenidos en las campañas de seguridad vial (alcoholemia, velocidad, drogas, etc).

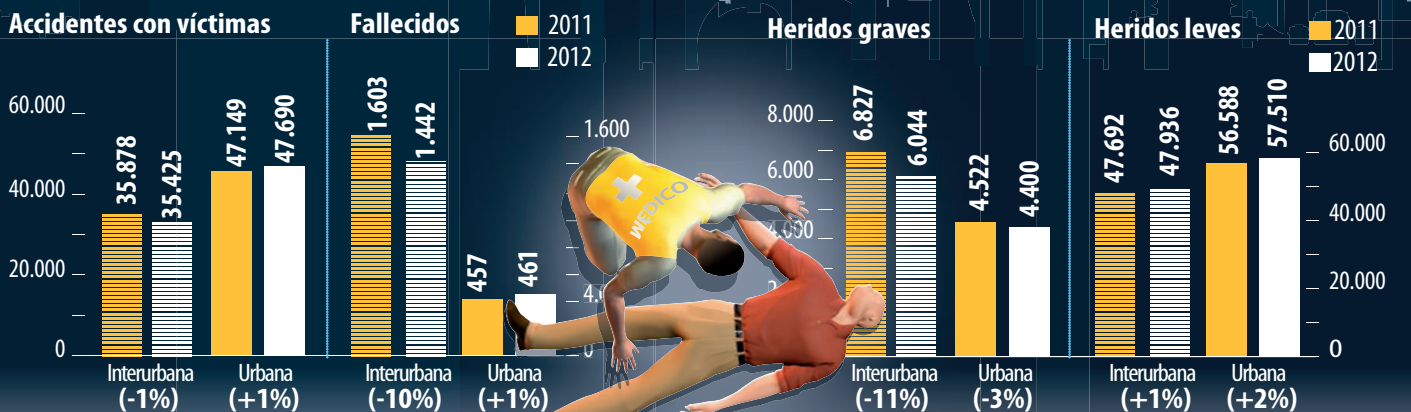
pone a disposición de los ayuntamientos para ‘atacar’ la siniestralidad en la ciudad.

“La diversidad de políticas aplicadas por cada municipio hace difícil un trabajo conjunto –explica Mónica Colás–. La Unión Europea está impulsando el liderazgo de organismos que mediante la colaboración traten de coordinar las diversas políticas existentes en una política más homogénea”.

El trabajo con las empresas y en el ámbito urbano permite llegar a los ciudadanos de una forma más directa. Además, teniendo en cuenta la creciente ‘urbanización’ de la población y que el 81% de los accidentes con víctimas, el 65% de los fallecidos y el 73% de los heridos graves tienen lugar en los 125 municipios con más de 60.000 habitantes, se entiende la razón de esta política de la DGT. Como destaca Mónica Colás, actuando en estos 125 municipios “llegamos a más de la mitad de la población”.

COLABORACIÓN. DGT y ayuntamientos deben colaborar bajo los principios de coordinación, cooperación, complementariedad e información recíproca, respetando siempre las competencias de cada administración. Partiendo de esa base, la DGT ya ha firmado convenios con la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) –al que se han acogido casi 2.500 ayuntamientos– que permiten a los ciudadanos tramitar en su ayuntamiento el cambio de domicilio del permiso de conducción y de circulación, evitando tener que desplazarse a las jefaturas provinciales y a los consistorios acceder a las bases de datos

Evolución de la accidentalidad



LA COLABORACIÓN DGT-AYUNTAMIENTOS YA PERMITE CAMBIAR EL DOMICILIO DE LOS PERMISOS DE CONDUCCIÓN Y CIRCULACIÓN EN 1.500 MUNICIPIOS

de la DGT y comunicar las infracciones con pérdida de puntos. Con este trasvase de información, la Dirección Electrónica Vial (DEV) permitirá a la DGT enviar al ciudadano información de la fecha de caducidad de su permiso, cambios en el saldo de puntos, acceder a información puntual sobre su vehículo (caducidad de la ITV, seguro...)

La DGT ofrece a los ayuntamientos su colaboración más amplia para rebajar la accidentalidad, centrada en aspectos como la participación en las comisiones provinciales o locales de seguridad vial, programación, diseño, seguimiento y evaluación de las intervenciones municipales existentes (por ejemplo,

peatones, mayores, motoristas, ciclistas...). También la evaluación de accidentes en su territorio e intervención con modificaciones estructurales, asesoramiento —creando un grupo de trabajo con la FEMP— para adaptar la legislación municipal a los cambios del Reglamento de Circulación, Y, por último, ayuda para implantar planes de seguridad vial laboral entre los trabajadores municipales o planes urbanos de seguridad vial, cesión de vehículos y equipos medidores para realizar campañas de control de velocidad y alcoholemia, para la puesta en marcha de aplicaciones informáticas para transmitir los datos de accidentes y de vehículos... ♦

JOSÉ LÓPEZ OROZCO

Alcalde de Lugo y presidente de Transporte/Infraestructuras de la FEMP

“La colaboración entre administraciones, imprescindible”

-¿Qué hace falta para que la seguridad vial mejore en ciudad al ritmo que lo hace en carretera?

-La educación vial debe formar parte del curriculum escolar porque es fundamental concienciar a los más pequeños para que crezcan con unos valores. También es necesario una buena señalización, tanto vertical como horizontal, y la reducción de la velocidad en las ciudades como contempla la nueva ley.

-¿A qué achaca este diferente comportamiento de la seguridad vial?

-Básicamente al estrés y las prisas con las que nos movemos por el casco urbano, a lo que hay que añadir el factor velocidad, lo que incrementa la inseguridad en las calles.

-¿Qué acciones es necesario emprender para mejorarla?

-Campañas publicitarias duras que nos hagan ser conscientes de los peligros que supone la falta de seguridad en una ciudad, sanciones a los incumplimientos y la importancia de cursos de educación vial a los más pequeños para tener una educación de base.

-¿Qué piensa que puede aportar la DGT a los ayuntamientos para mejorar la seguridad vial en las ciudades?

-Sin duda, la colaboración entre administraciones es imprescindible, igual que la creación de una línea de ayudas para mejorar la señalización y la puesta en marcha de las campañas de prevención.



Un víctima muy urbana

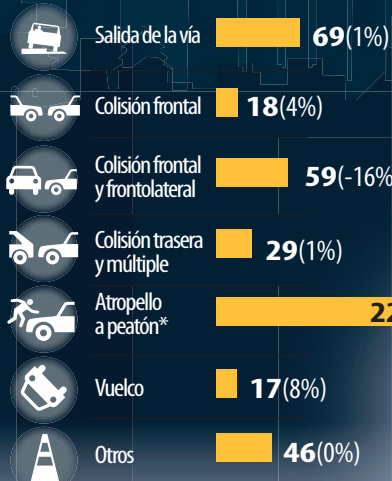
Uno de los accidentes más típicos en ciudad es el atropello. De hecho, en vías urbanas se registra el 62% de los peatones fallecidos, dato que se eleva en los heridos graves (83%) y leves (94%). Además, casi la mitad de los accidentes en ciudad son atropellos a peatones, cifra que ha crecido un 3% entre 2011 y 2012.



La aplicación de Zonas 30 o de medidas de calmando del tráfico ayudarán a reducir la lesividad: según la OMS, a 32 km/h solo el 5% de los peatones atropellados fallecerá; sin embargo, a 48 km/h se llega al 45% y a 64 km/h, los peatones fallecidos llegan al 85%.

¿Cómo se producen?

Fallecidos por tipos de accidente, vías urbanas. (Variación 2011-2012)

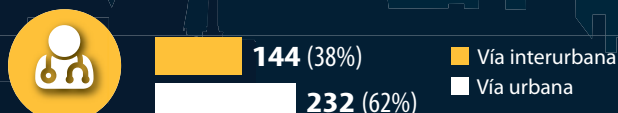


(*) Los fallecidos por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de accidente se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.



Peatones víctimas de la ciudad

Fallecidos



Heridos graves



Heridos leves





La movilidad urbana implica desde la seguridad al medio ambiente y los coches menos contaminantes

JORNADA SOBRE POLÍTICAS EUROPEAS DE MOVILIDAD URBANA

“Hacia una ciudad inteligente y segura”

La movilidad urbana ocupa y preocupa aquí, pero también en Europa. Y por eso cada día se buscan con más intensidad políticas que consigan una movilidad segura. La DGT ha organizado unas jornadas que buscan profundizar en ideas, proyectos, soluciones...

S.H.

La Dirección General de Tráfico, consciente de las cifras de siniestralidad en las vías urbanas, apoya la inversión y la investigación “pluridisciplinar que permita abordar los nuevos retos de movilidad urbana segura y sostenible”. En esta línea, para los próximos días 12 y 13 de junio ha organizado unas jornadas para hablar de las políticas europeas en el terreno de la movilidad urbana, bajo el eslogan “hacia una ciudad

Financiación para ayuntamientos

El encuentro servirá para que los miembros de la Comisión Europea informen de sus proyectos a las empresas y a los representantes municipales de las oportunidades que tienen para recibir financiación europea para hacer en el ámbito local proyectos concretos de movilidad urbana, además de conocer de primera mano los procedimientos y normativa europea.

inteligente y segura”, en línea con la Comisión Europea, que apoya y financia proyectos de movilidad urbana liderados por los países miembros.

La DGT, líder en seguridad vial desde el año 1959, ha invitado a estas jornadas a los ayuntamientos de más de 60.000 habitantes para darles a conocer las políticas viales en el ámbito europeo y a las empresas del sector (desde las de automoción, pasando por las eléctricas, infraestructuras, nuevas tecnologías o telefonía), para que expongan soluciones con sus sistemas inteligentes de transportes, posibilidades tecnológicas en los planes de movilidad urbana, los casos de éxito en la optimización de las infraestructuras (comunicaciones entre vehículos o infraestructura-vehículo) y el reto de la convivencia pacífica de los coches con los usuarios más vulnerables (mayores, ciclistas, peatones).

La DGT, con este encuentro de expertos, manifiesta su compromiso constante con la seguridad vial en las ciudades, evento que tendrá su continuidad en el III Encuentro de ciudades que se celebrará los días 25 y 26 de septiembre en Torrevieja, Alicante. ♦

Los partidos hablan de movilidad sostenible

Las elecciones europeas del 25 de Mayo han servido para saber lo que piensan los partidos sobre economía, enseñanza, sanidad... Nosotros les hemos planteado algo diferente: ¿qué piensan, que plantean sobre la movilidad sostenible? Todos con propuestas a favor, pero con muchos matices...

J.S.H.

Se deben adoptar medidas que quiten protagonismo al vehículo a motor. Y para ello, "combinar disuasión y estímulo". Lo dice

María Concepción Bravo, Portavoz del PP en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados. "No hay calidad de vida sin calidad ambiental, el tráfico es el gran fumador de la ciudad". Lo dice Sergio Gutiérrez, candidato en las elecciones europeas por el PSOE y secretario general de los socialistas en el Parlamento Europeo. Toni Cantó, con coche híbrido desde hace años, asegura que "hay zonas de la ciudad que pueden ser liberadas de la tiranía del automóvil". Willy Meyer, cabeza de lista de IU pide más puntos de carga para los eléctricos y "fomentar autobuses y ferrocarriles".

Hay quien pone mucho el ojo en la bicicleta, como Jordi Sebastià, candidato por el Grupo Mixto: "Es esencial cerrar el tráfico y ampliar la red urbana de bicicletas de alquiler". Ramón Tremosa, candidato por IU aboga por "la apuesta decidida por la promoción e impulso de vehículos no contaminantes" (coche y moto eléctricos). ♦



CIERRE DE CALLES AL TRÁFICO, MEJOR TRANSPORTE PÚBLICO, MÁS BICICLETAS Y MÁS COCHES ECOLÓGICOS...

Las preguntas

1 ¿Se deben cerrar al tráfico ciertas zonas de las ciudades para facilitar una movilidad más sostenible?

2 ¿Qué medidas de tráfico cree que se deben adoptar para evitar ciertos límites de contaminación en las ciudades?

3 ¿Qué alternativas al transporte privado le parecen mejores alternativas: transporte público, bicicletas, motos, carsharing, aparcamientos disuasorios?

4 ¿Qué medidas adoptarían para potenciar el uso del transporte público?

5 ¿Creen que habría que fomentar los coches eléctricos, híbridos y los movidos por otras energías alternativas?



MARIA CONCEPCIÓN BRAVO

PP. Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados.

“Contra la contaminación se debe combinar disuasión y estímulo”



1 Las ciudades tienen los mayores índices de contaminación por el transporte, según la Agencia Europea del Medio Ambiente. Una forma de paliar su efecto negativo sobre la salud y el medio ambiente es, a todos los efectos, restringir el tráfico.

2 Se deben adoptar medidas que quiten protagonismo al vehículo a motor, fundamentalmente, el particular.

Y resulta imprescindible combinar disuasión y estímulo, con medidas que incentiven la compra de vehículos más eficientes, con un transporte público de calidad e I+D+i en el campo de la Movilidad Sostenible.

3 La priorización debe realizarse en base al grado de madurez de cada una de las medidas, siempre dentro del marco global de la Estrategia de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible: transporte público sostenible, el “peatonismo”, la bicicleta, la “motocicleta” o el “car-sharing”.

4 Sería necesario definir “Zonas de Exclusión” en las ciudades, donde el coche esté prohibido o, de permitirse, que deban pagar los costes derivados de las externalidades causadas por dicho tráfico; extender las “Zonas 30”, hasta reducir su límite de velocidad junto a las “Zonas de Exclusión”, de 30 a 20 km/h; y “aparcamientos disuasorios”.

5 Por supuesto. El apoyo debería realizarse en función del grado de madurez de cada una de las alternativas. No debemos ignorar la línea de investigación del uso del hidrógeno, los biocombustibles ni mejorar la eficiencia de los motores tradicionales.



SERGIO GUTIÉRREZ

PSOE. Secretario General de la Delegación Socialista Española en el Parlamento Europeo y candidato número 12 del PSOE

“El tráfico es el gran fumador de la ciudad”



1 El vector de calidad de vida ha de ser el primero a considerar a la hora de planificar la ciudad, y no hay calidad de vida sin calidad ambiental. El tráfico es el gran fumador de la ciudad; hay que dar las mismas limitaciones de la Ley del Tabaco, por razones obvias de sana convivencia.

2 Es un fracaso plantear medidas paliativas y coercitivas, cuando falta mucho en el terreno de las preventivas. Que no se apruebe ningún plan de ordenación urbana que no incorpore su plan general de movilidad.

3 No se trata tanto de plantear “la mejor alternativa de todas”, como de que haya siempre una alternativa al transporte privado y competitiva, que en muchos casos pueden ser complementarias.

4 Hay experiencias muy interesantes que han ido avanzando en la línea de incorporar el desplazamiento al puesto de trabajo como parte del conjunto de conceptos retributivos junto a los salariales. Debería formar parte de un planteamiento más global, como es el de la conciliación.

5 Mientras no haya una clara señal dirigida hacia la industria del automóvil, que se convierta en un incentivo para transitar hacia el nuevo concepto de automóvil, será muy difícil conseguir un cambio de las conductas de compra. Es evidente que se trata de un reto que supera la capacidad de acción de un solo país. Ningún estado puede obviar que el cambio climático ha de formar parte ya de la política de seguridad nacional.

**WILLY MEYER**

IU / Izquierda Plural. Cabeza de lista

“Hay que aumentar los puntos de recarga para coches eléctricos”



1 Un tema complejo que debe abordarse desde las particularidades de cada ciudad y sus ciudadanos y tener muy presentes a todos los actores de la movilidad. Toda actuación para fomentar la sostenibilidad del transporte solo se puede conseguir optimizando el espacio.

2 El autobús o el ferrocarril de cercanías son fundamentales dentro y entre las ciudades. Proponemos utilizar esos medios a través de la inversión y de mejores tarifas. Donde gobernamos impulsamos el uso de la bicicleta. Otra propuesta es la Creación de Zonas de Bajas Emisiones (ZEB) en las ciudades.

3 Apostamos decididamente por el transporte colectivo. Proponemos el fomento de sistemas de transporte más limpios y seguros, invirtiendo en los transportes públicos de calidad.

4 Hay que empezar por la coordinación de todos los modos fundamentales (tren, autobús urbano y de cercanías, la bicicleta), y el automóvil, moto, camión, avión y tren de alta velocidad como modos complementarios. Los fundamentales deben disponer de tarifas adecuadas, horarios, disponibilidad, fiabilidad y calidad.

5 Ya hemos presentado iniciativas a nivel municipal, autonómico y estatal con medidas para aumentar los puntos de recarga para coches eléctricos o la renovación del parque móvil de instituciones públicas por el uso de vehículos de estas características.

**TONI CANTÓ**

UPyD. Portavoz de UPyD en materia de tráfico y seguridad vial.

“La contaminación atmosférica en las ciudades que es muy grave”



1 Creo que sí. Hay zonas de las ciudades que pueden ser liberadas de la tiranía del automóvil y recuperadas para el peatón. Las ventajas no son solo atmosféricas, también de calidad de vida de los viandantes y de mejora del comercio de la zona. El problema de la contaminación es muy grave y una cuestión de salud pública; debería abordarse con la misma valentía que con el tabaco.

2 Facilitar el transporte público, la bicicleta y los coches poco contaminantes. También otros como las bici-taxis o palanquines que se ven en otras ciudades del mundo.

3 Todas. Hay que acercarse al problema desde todos los frentes. Sin una red de transporte público eficiente, sin aparcamientos disuasorios al lado o sin facilitar bicis no se logrará el objetivo.

4 Tienen que ver con su eficiencia, con cómo cubren todos los trayectos posibles, con su comodidad, seguridad, frecuencia y precio... En definitiva, con el grado de importancia que le den los cargos públicos a su fomento.

5 Sí. Cuento con un coche híbrido desde hace muchos años. Los impuestos municipales en su caso son menores y está bien... pero habría que estudiar permitirles, por ejemplo, usar los VAO aunque fueran conducidos por una sola persona, eximirles del pago en las zonas azules, etc.

**RAMON TREMOSA**

CIU/ Coalición por Europa. Cabeza de lista

“Hay que promocionar e impulsar los vehículos no contaminantes”



1 Las políticas de acceso al centro de las ciudades deben huir del radicalismo tanto como del abstencionismo. Las medidas de sostenibilidad ambiental deben coordinarse con las de desarrollo de los centros comerciales, intereses de los comerciantes, turísticos...

2 Fundamentalmente, la promoción e impulso de vehículos no contaminantes (coche y moto eléctricos), conjugados con mejor transporte público en frecuencia y calidad. En casos extremos, restringir el vehículo privado.

3 El transporte en vehículo privado es una parte de la movilidad que debe combinarse con transporte colectivo y por supuesto, los desplazamientos a pie y otros sistemas. Debemos tender a reducir su peso específico, pero con políticas eficaces alternativas de transporte público y fomentando el uso de vehículos limpios.

4 Las fórmulas son una combinación de frecuencia, calidad, fiabilidad y precio. El compromiso financiero público con el sistema de transporte colectivo debe afianzarse en el futuro si queremos progresar.

5 Por supuesto. Estamos hablando del futuro de la movilidad. La industria ya está dando pasos decididos en esta dirección: motorización limpia, en un entorno libre de contaminación del aire y acústica.

**JORDI SEBASTIÀ**

Compromís/ Primavera Europea. Cabeza de lista

“Es esencial cerrar el tráfico y ampliar la red urbana de bicicletas de alquiler”



1 Sí, por supuesto. Hay que diseñar nuevos modelos de pueblos y ciudades con más zonas verdes, calles peatonales, paseos, huertos urbanos... Y para ello es esencial cerrar el tráfico y ampliar la red urbana de bicicletas de alquiler como alternativa de movilidad sostenible.

2 Apostamos por una Ley de Fomento de la Movilidad Sostenible que establezca la planificación de la movilidad a nivel metropolitano, urbano y de empresa.

3 Me desplazo habitualmente en bicicleta y en metro, y la experiencia me dice que son las mejores alternativas para moverse por pueblos y ciudades. Hay que potenciar el uso de los sistemas de alquiler de bicicletas y su compatibilidad con los pueblos y ciudades vecinos, así como la ampliación de los carriles bici y calles con velocidad limitada para vehículos.

4 Ampliar la red de transporte público y sus horarios. No puede emplear más tiempo en el transporte público que en transporte privado. Adecuación del precio del billete.

5 Rotundamente sí. Los recursos energéticos del planeta son limitados y se deben potenciar las energías verdes y alternativas para el consumo privado y el transporte, tanto público como privado.

El 9% de los conductores se droga

Cerca del 9% de los conductores controlados habían consumido drogas solas o combinadas con alcohol antes de ponerse al volante. Estos son los resultados de un reciente estudio de la DGT para conocer la evolución en el consumo de alcohol y drogas entre los conductores. En el proyecto Druid realizado en 2009, dieron positivo el 12%.

Mercedes LÓPEZ

Un 9% de los conductores controlados habían consumido drogas solas o conjuntamente con alcohol, y casi un 8% habían tomado recientemente drogas pero sin haber tomado alcohol, según un estudio de prevalencia del consumo de alcohol y drogas en la población de conductores, que ha realizado la Dirección General de Tráfico, al que se le

denomina Druid'13. El trabajo se ha llevado a cabo entre los meses de mayo y noviembre de 2013, período en el que se realizaron controles de alcohol y drogas a casi 3.000 conductores.

Entre sus objetivos, realizar un comparativa con los resultados del proyecto europeo Druid (Presencia de alcohol, drogas y medicamentos en conductores españoles) que se desarrolló en 2009, para conocer la evolución en el consumo de alcohol y otras drogas, entre los conductores españoles. Los

SI NINGÚN CONDUCTOR SE DROGARA, SE PODRÍA EVITAR LA MUERTE DE AL MENOS 400 PERSONAS AL AÑO

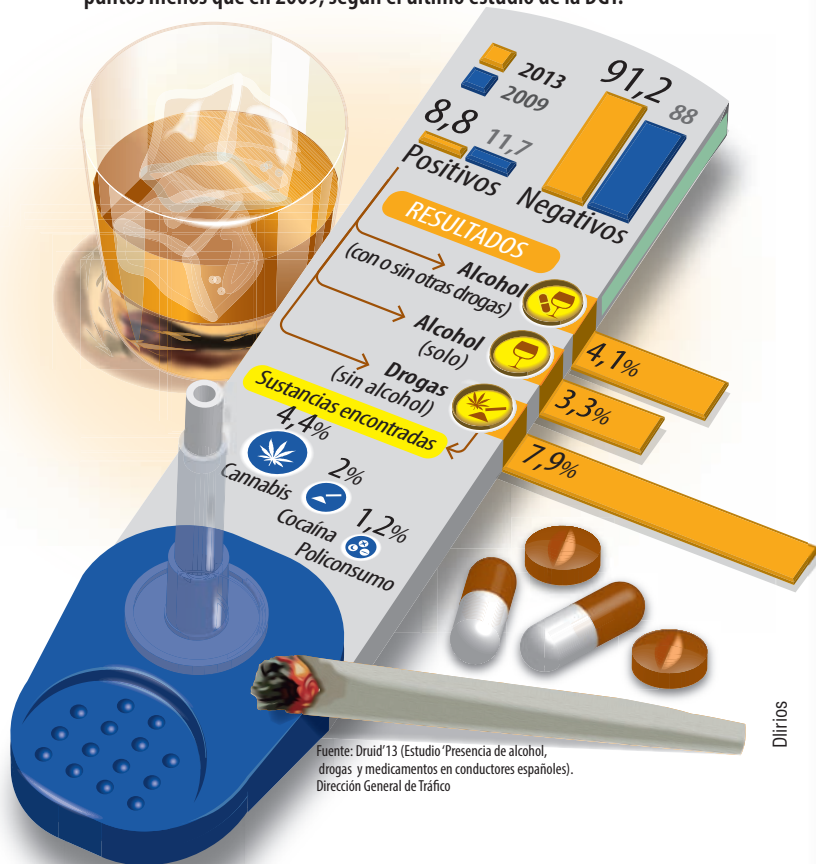


Alberto ESPADA

En un control de drogas, se toma una muestra de la saliva del conductor con unos dispositivos especiales.

Menos «colocados»

Casi el 9% de los conductores ha consumido alguna sustancia psicoactiva (drogas ilegales, alcohol o medicamentos) antes de conducir, cerca de 3 puntos menos que en 2009, según el último estudio de la DGT.



Un control, paso a paso



✓ **SALIVA:** Primero se realiza la prueba de alcoholemia. Después, se toma una muestra de saliva con un dispositivo especial para detectar la presencia o no de sustancias ilegales.

✓ **POSITIVO:** Si el resultado es positivo a alguna sustancia, se toma una segunda muestra. En este caso, el conductor no podrá volver a ponerse al volante.

✓ **SÍNTOMAS:** Al mismo tiempo, los agentes, siguiendo un protocolo previamente establecido, realizan una observación de los signos externos que presenta el conductor: nerviosismo, temblores, sudoración...

✓ **LABORATORIO:** La segunda prueba se envía a un laboratorio toxicológico, con cadena de custodia, para garantizar que durante el transporte no sufre ninguna manipulación. Allí, se confirman la sustancia o sustancias ingeridas y su cantidad.

✓ **SANGRE:** Si el conductor lo desea, puede solicitar un análisis de sangre como prueba de contraste. Lo realizará personal sanitario en un centro de salud u hospital. Si el resultado es positivo, es el conductor el que deberá pagar los gastos.

✓ **EXPEDIENTE:** Los resultados del laboratorio toxicológico se unen al informe de la Guardia Civil y se inicia el correspondiente expediente, administrativo o judicial, según corresponda.

✓ **NO LO HACE:** Si el conductor se niega a realizar las pruebas, estaría cometiendo un delito establecido en el Código Penal, que se castiga con pena de prisión de 6 meses a un año y privación del derecho a conducir entre 1 y 4 años.

resultados indican un descenso de casi un 3% respecto al proyecto Druid de 2009, en el que el 12% de los conductores dio positivo a alguna sustancia, independientemente de que también hubieran consumido o no alcohol.

Unos datos esperanzadores, porque además indican que “más del 90% de los conductores españoles cogen el volante libres de sustancias psicoactivas”, señala Juan Carlos González Luque, jefe de la Unidad de Investigación de la DGT. Pero también subraya que “no hay que ser triunfalistas. Estas cifras nos indican que vamos por el buen camino, pero hay que ser prudentes y seguir trabajando. Porque es un problema de primera magnitud, que queda lejos de estar resuelto”.

TAMBIÉN BAJA EL ALCOHOL. Al analizar las sustancias encontradas, se constató que el cannabis fue la droga ilegal con más presencia en los controles, un 4,4% de los con-

ductores había fumado ‘porros’; le siguen la cocaína, consumida por el 2%; y un 1,2 % dieron positivo a varias sustancias. Cifras que son significativamente inferiores a los positivos encontrados en 2009, en el que un 5,7% de los conductores contro-

Sus efectos en el conductor



CANNABIS: Relajación, somnolencia, problemas para ver los colores, reacciones lentas, falsa sensación de seguridad...



COCAÍNA: Excitación, euforia, agresividad, reduce la sensación de fatiga, comportamiento impulsivo, dilatación de las pupilas...



CON ALCOHOL: Mezclar drogas de abuso con alcohol multiplica el riesgo. En el caso de la cocaína puede producir incluso la muerte súbita.

lados habían fumado cannabis, un 3,7% había consumido cocaína y un 1,8% había combinado varias sustancias. Los expertos indican que el policonsumo es el más difícil de erradicar, porque es el que más adicción conlleva.

Otra de las conclusiones destacadas es la reducción en los positivos por alcoholemia (se consideró positivo niveles superiores a 0,05 mg/l de aire espirado): El 4,1% de los conductores había ingerido alcohol, bien solo o junto con alguna sustancia ilegal; y un 3,3% habían consumido alcohol, pero no drogas. “Pero nuestra preocupación por la presencia de alcohol al volante sigue siendo prioritaria”, enfatiza González Luque.

Por último, un dato para la reflexión: Las estimaciones de los expertos indican que si ningún conductor circulara después de haberse drogado, se podría evitar la muerte de al menos 400 personas cada año. ♦



Ya se está aplicando en algunos países de la UE y tiene especial utilidad en las infracciones por velocidad detectadas por radar.

LA DIRECTIVA PERMITE INTERCAMBIAR INFORMACIÓN DE LOS REGISTROS DE VEHÍCULOS

Sanciones Sin Fronteras

Se acabó la impunidad. Los ciudadanos comunitarios que cometan una de las ocho infracciones de tráfico que más afectan a la seguridad vial en los países de la UE, a excepción de Reino Unido, Irlanda y Dinamarca, recibirán la notificación de la sanción en su domicilio y en su propio idioma.

Marian GARCÍA RUIZ

Si va conducir por la Unión Europea le interesa, ahora más que nunca, conocer y respetar sus normas de tráfico. Porque las ocho infracciones más relacionadas con la seguridad vial se persiguen ya hasta la misma casa del infractor, aunque se cometan en otro país comunitario.

Estas infracciones son: el exceso de velocidad, la conducción con alcohol y/o drogas, viajar sin cinturón de seguridad o sistema de retención, sin

casco, usando el móvil ilegalmente, saltarse un semáforo en rojo o circular por un carril prohibido. Si infringe alguna de estas normas, la sanción le va a llegar a su domicilio y en su idioma. Y a los europeos que viajen por España y no las respeten, les va a pasar lo mismo.

Durante 2012, la Dirección General de Tráfico registró casi 280.000 infracciones por exceso de velocidad de vehículos con matrícula extranjera.

Estos vehículos fueron capturados por radares fijos o móviles, sin parada, y las infracciones

quedaron impunes porque fue imposible localizar al conductor o

**LAS SANCIONES
APLICARÁN
LA LEGISLACIÓN
VIGENTE EN CADA
PAÍS EN CUANTO
A MULTAS Y
PROCEDIMIENTOS**



Las ocho infracciones previstas en la Directiva

- 1 Exceso de velocidad.
- 2 Conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas.
- 3 No utilización de cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados.
- 4 No detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de "stop".
- 5 Circulación por carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios.
- 6 Conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y cualquier otra sustancia de efectos análogos.
- 7 No utilización de casco de protección.
- 8 Utilización antirreglamentaria del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción.

Las normas de velocidad o alcohol pueden ser diferentes en función del país.

propietario del vehículo para tramitar después la sanción.

Si tenemos en cuenta las ocho infracciones previstas en la directiva, cada año los vehículos extranjeros que recorren nuestro país cometen más de 400.000 transgresiones a las normas de tráfico. Lo mismo ocurre en el resto de países comunitarios.

En definitiva, millones de comportamientos infractores que han quedado sin respuesta hasta hace muy poco porque las sanciones no se podían tramitar. Pero eso se acabó. Porque la Directiva comunitaria 2011/82/UE del Parlamento y del Consejo de Europeo de 25 de octubre de 2011 permite que los países de la Unión Europea -excepto Reino Unido, Irlanda y Dinamarca- intercambien sus datos y, a través de la matrícula, localizar al conductor o propietario del vehículo con el que se cometió la infracción y comunicarle por escrito la sanción.

LA LEGISLACIÓN DE CADA PAÍS.

El recorrido de esta directiva ha sido largo y lleno de obstáculos pero finalmente ha visto la luz con un propósito claro, según la subdirectora adjunta de Recursos de la DGT, Concepción Guerrero: "El objetivo es acabar con la impunidad, no puede ser

que tengamos a cientos de miles conductores europeos que cometen infracciones de tráfico en cualquier país, sin ningún tipo de consecuencias. Hay que sensibilizar a los ciudadanos y fomentar un comportamiento más prudente, sea cual sea el estado por el que se circule, para evitar la mortalidad por accidentes de tráfico".

Hasta la entrada en vigor de esta directiva, los europeos que cometían una infracción en nuestro país solo se veían obligados a pagar la multa si

los pillaban "in fraganti" y los paraban. Ahora no es necesario si se les capta con un radar.

En cualquier caso, se mantiene la obligación de pagar la multa en el acto si la policía de tráfico correspondiente le para tras detectar que ha infringido una norma. Lo mismo ocurre cuando los españoles circulamos por otro país comunitario.

Con la nueva directiva, cada país, a través de un único organismo, que en España es la DGT, puede solicitar



Se aplicará a las normas que afectan más a la seguridad vial.

Otros países, otras normas

- El límite de **velocidad** en autopistas y vías rápidas:
 - Francia e Italia permiten alcanzar los **130 km/h**.
 - En Portugal, como en España, el límite se sitúa en **120 km/h**.
 - En el Reino Unido, el límite está en **112 km/h**.
 - En Alemania, **130 km/h** es el límite recomendado.
- Los límites permitidos de **alcohol**:
 - En Hungría, Rumanía, Eslovaquia y República Checa el límite es **0,0**.
 - En Suecia, Polonia y Estonia es **0,2 g/l** de alcohol en sangre.
 - En Francia, Portugal, Italia y España, **0,5 g/l**.
 - En el Reino Unido y Malta es **0,8 g/l**.



Si le paran, deberá seguir pagando la multa en el acto.

los datos del vehículo, el titular o arrendatario vinculados a una determinada matrícula. Eso sí, debe de justificar que el conductor de este vehículo ha cometido una de las ocho infracciones recogidas.

Los datos que se proporcionan son los que constan en el Registro General de Vehículos y a través de ellos se puede comunicar la sanción.

Algo que hay que tener en cuenta, señala la subdirectora de Recursos, Concepción Guerrero, es que se va a aplicar la legislación de cada país: *“Te sometes a la legislación de cada país, en cuanto a multas, procedimientos, etc.”.*

CONSULTAR ANTES DE SALIR.

Las normas difieren en cada país. Hay países como Italia donde el límite de velocidad en autopista es de 130 km/h. En Polonia puedes alcanzar los 140 pero en Suecia el límite es de 110 km/h. Lo mismo ocurre con las tasas máximas de alcohol; hay países, por ejemplo, como la República Checa, donde el nivel permitido es 0 y otros, como el Reino Unido, donde aún mantienen la tasa máxima de 0,8 gr/l de alcohol en sangre.

En definitiva, desde la DGT se recomienda que si van a circular por alguno de los países comunitarios se informen bien y consulten la página web de la Comisión Europea:

LA DGT RECOMIENDA INFORMARSE ANTES SOBRE LA LEGISLACIÓN DEL PAÍS CORRESPONDIENTE A TRAVÉS DE LA WEB COMUNITARIA (YA DISPONIBLE EN ESPAÑOL)

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

En esta página web se ofrece información actualizada de todos los países de la UE. La información ya

disponible en todas las lenguas comunitarias.

La Comisión Europea está muy implicada en esta directiva cuyo cumplimiento se va a revisar periódicamente. En 2016 realizará un informe sobre su aplicación que incluirá una valoración de su eficacia en la reducción del número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión. También se valorará la posibilidad de añadir otras infracciones de tráfico.

La recientemente aprobada Ley de Seguridad Vial, incorpora a nuestra legislación la Directiva y establece el procedimiento para el intercambio de información sobre infracciones de tráfico, cuando se comentan con un vehículo matriculado en un Estado miembro de la UE distinto de aquél en el que se cometió la infracción.

Además, los países contemplan la posibilidad de firmar acuerdos bilaterales para avanzar en el desarrollo y eficacia de la directiva. ♦

Los efectos de la Directiva se mantienen

Una sentencia de 6 de mayo del Tribunal de Justicia de la UE, estima un recurso interpuesto por la Comisión Europea y anula, por defecto formal, la Directiva que permitía el intercambio de datos de los conductores infractores entre los países de la UE para posibilitar comunicarles las denuncias correspondientes. Asimismo, se daba un plazo de un año para aprobar una nueva Directiva. Pero, tal y como se establece en la sentencia, se mantienen los efectos de la actual normativa, hasta la entrada en vigor de esa nueva Directiva.

Además de la revista...



...mucho más en nuestra web

Toda la actualidad al día

Reportajes a fondo

Nuevos contenidos



Buscador

Denos su opinión sobre los temas polémicos

Reciba en su correo nuestro Newsletter

revista.dgt.es





Casi 18.000.000 de vehículos pasaron revisión en las estaciones de ITV españolas en 2013.

ITV: AUMENTA EL NÚMERO DE INSPECCIONES Y DEFECTOS GRAVES Y LEVES

3.200.000 vehículos rechazados

Cerca de 18 millones de vehículos pasaron por las estaciones de ITV el año pasado: más de 3.000.000 no reunieron las condiciones para superar la primera inspección. Además, aumentaron los números de inspecciones realizadas, y de defectos leves y graves detectados. Nuestros vehículos envejecen y la seguridad vial se resiente.

C.N.F.

Infografía: DLirios

Las estaciones de ITV españolas inspeccionaron casi 18 millones de vehículos durante 2013 y aproximadamente uno de cada cinco (18%) no superó a la primera la inspección obligatoria, según el informe anual de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV). En cifras absolutas, esto significa que más de 3,2 millones de vehículos –con cerca de seis millones de defectos graves– fueron rechazados por no reunir las condiciones mínimas de seguridad para circular o por emitir más sus-

tancias nocivas de las permitidas.

Son datos que vuelven a poner de manifiesto una realidad con implicaciones directas en la siniestralidad vial: el envejecimiento progresivo de nuestro parque móvil y, paralelamente, una falta de mantenimiento.

Comparativamente, en 2013 se realizaron un millón de inspecciones más que en 2012 y 2,2 millones más que en 2010, un crecimiento constante en los últimos cinco años. Para Luis Rivas, secretario general de AECA-ITV, es señal del estiramiento forzado de la vida de muchos automóviles, que ha elevado a los once años la edad media de nuestro vehículos: *"Otro factor determinante de ese incremento fueron las cartas que la DGT comenzó a enviar a finales de año para recordar a muchos conducto-*



ITICI: inspecciones en tiempo real

La DGT puso en funcionamiento en enero de 2013 el proyecto 'ITICI' para mejorar la recepción de los datos procedentes de las inspecciones técnicas y recibirlos en tiempo real, en el mismo momento en que termina la inspección. El objetivo de esta nueva herramienta, que actualmente recibe una media de 100.000 anotaciones diarias de resultados de inspecciones, es dar mayor consistencia al Registro de Vehículos para saber quién acude y quién no a la inspección obligatoria de su vehículo. Según datos de AECA-ITV, en torno a dos millones circulan actualmente con la ITV caducada.

res que debían pasar la ITV. Este tipo de campañas de información tienen un efecto inmediato", opina Rivas.

MÁS RECHAZOS Y DEFECTOS. Entrando en detalle, el informe revela que el número de rechazos en primera inspección crece en 2013 (2,8%, más respecto al curso anterior) y que hay un aumento generalizado en el número de defectos en los vehículos, tanto graves como leves.

Respecto a los graves, se detectaron casi seis millones, un 3,3% más que en 2012, especialmente en el alumbrado y la señalización (23,8% del total), en los ejes, las ruedas, los neumáticos y la suspensión (22,2%) y en los frenos (16,3%).

EL AUMENTO DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS INSPECCIONADOS CONFIRMA EL ENVEJECIMIENTO DEL PARQUE MÓVIL

En el apartado de defectos leves, el aumento es aún mayor: en 2013 se detectaron 13,5 millones de defectos leves, un 8,7% más que en 2012, con los apartados de alumbrado y señalización (36,8%), acondicionamiento exterior, carrocería y chasis (16,5%), motor y transmisión (18,8%), y frenos (12,1%) en los que se concentró el mayor número de irregularidades.

Por tipo de vehículos, de los doce millones de turismos particulares presentados, se rechazó el 17%. Del resto de vehículos, destacan los camiones de más de 3.500 kilos de peso máximo (500.000 inspecciones, con un 37% de rechazos), remolques y semirremolques (320.000 presentados, 25% de rechazo) y furgonetas (640.000 vehículos, 22% de inspecciones desfavorables). ♦

Más inspecciones y más defectos

Resultado de las ITV realizadas en 2013.

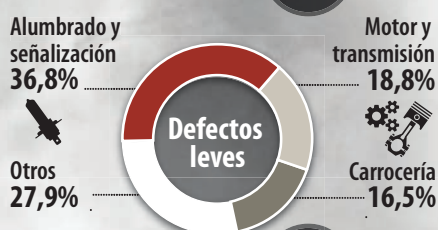
Vehículos inspeccionados **17.982.862**



Rechazados **3.234.046** ↑

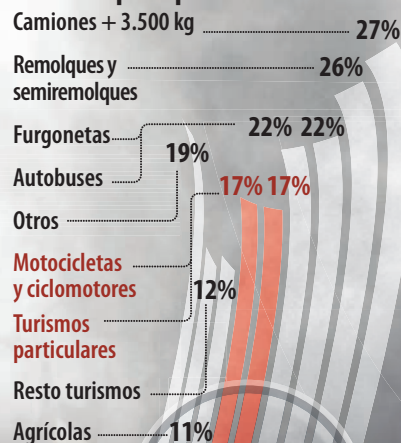


Total **5.831.174** +3,3% respecto a 2012



Total **13.455.758** +8,7% respecto a 2012

Rechazos por tipo de vehículos:



La Dirección General de Tráfico (DGT) pone a su disposición este servicio por el que podrá pagar las tasas públicas que se requieren para la realización de trámites a través de Internet. Resulta fácil, cómodo, es gratuito y solo se necesita un certificado electrónico.



Puede pagar las tasas de Tráfico desde casa, cualquier día de la semana y a cualquier hora del día.

SISTEMA RÁPIDO, CÓMODO, GRATUITO, SEGURO Y VOLUNTARIO

Cómo pagar las tasas por Internet

Anabel GUTIÉRREZ

1 REQUISITOS PREVIOS:

Ha de disponer de certificado electrónico en vigor o el nuevo DNI electrónico. Deberá contar con una tarjeta o cuenta corriente en el que la persona que acceda al servicio con certificado sea titular o autorizada.

2 DESDE DÓNDE:

Acceda desde la página web de la DGT (www.dgt.es) al enlace “Sede Electrónica” y luego a “Pago electrónico de Tasas”.

3 VENTAJAS:

Es un servicio gratuito, sin comisiones ni cargos financieros; cómodo, porque no tendrá que desplazarse a ninguna oficina de Tráfico y po-

drá realizarlo desde su casa a cualquier hora del día; es voluntario; permite diferentes formas de cobro y, sobre todo, seguro (solo el titular de la cuenta está autorizado a realizar los pagos electrónicos y siempre requerirá la firma electrónica).

4 CÓMO FUNCIONA:

Seleccione de la lista de tasas que aparecen en la pantalla la que necesite pagar y la cantidad. Una vez hecho esto, indique la forma de pago (con tarjeta o con cargo a cuenta corriente). Al confirmar el pago, puede descargarse el justificante del mismo en formato texto, XML o PDF preparado para imprimir en etiquetas adhesivas provistas del código de barras con el número de cada tasa. También puede elegir descargarse el justificante de pago con el Número de Referencia Com-

pleto (NRC) correspondiente, o remitir a una cuenta de correo electrónico las etiquetas de las tasas adquiridas.

5 REALIZAR EL TRÁMITE:

Una vez finalizado el pago de las tasas y si tiene algún trámite que realizar, ya puede hacerlo en cualquier Jefatura Provincial llevando las etiquetas.

6 PAGOS ANTERIORES:

Mediante el servicio “Consulta de pagos de tasas realizados”, puede recuperar las tasas adquiridas en un proceso de compra anterior. En el momento de realizar el pago se le asigna un número, denominado Número de Referencia Completo o NRC. Pulse la opción “Consulta de pagos de tasas realizados” e inserte el NRC. ♦



Los mayores usan coches más antiguos y su posibilidad de morir en un accidente es mayor, aunque la experiencia y la prudencia juegan a su favor.

EL 27% DE LOS FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRAFICO TIENE MÁS DE 64 AÑOS

Más mayores, más vulnerables

Envejecer ya no es sinónimo de retirarse de la vida activa. No solo vivimos más años, también lo hacemos mejor y eso permite mantener durante más tiempo muchas actividades, entre ellas la conducción. De hecho, hay muchas más personas mayores en circulación que hace unos años y su implicación en accidentes es baja pero de lo que no hay duda es que son mucho más vulnerables que las personas jóvenes. Su letalidad es mayor.

Marian GARCÍA RUIZ
Infografía DLirios

Que vivimos más años y de una forma más activa es una realidad inquestionable que afecta a muchos aspectos de nuestra sociedad. También al ámbito vial. Actualmente, el 17% de la población española

tiene más de 64 años. Pero en 2050 esta cifra se duplicará.

Si nos trasladamos al ámbito de la conducción, en esa fecha, según estimaciones, casi una tercera parte de los conductores tendrá entre 70 y 75 años.

Se trata de un grupo de edad cada vez más longevo

y activo, no especialmente implicado en los accidentes como causantes pero con una gran vulnerabilidad. De hecho, su posibilidad de sobrevivir a un accidente es bastante menor que la del resto de la población.

Según Mónica Colás, subdirectora de Intervención y Políticas Viales de la DGT, *“ser mayor no es un factor de riesgo vial en sí mismo, pero sí es cierto que con la edad cambian las condiciones psicofísicas de las personas y hay que adoptar políticas preventivas y compensatorias”*.

“SER MAYOR NO ES UN FACTOR DE RIESGO VIAL”
MÓNICA COLÁS,
SUBDIRECTORA DE POLÍTICAS VIALES, DGT

Estas políticas pasan por la información, la formación, una adecuada evaluación de sus condiciones psicofísicas y la colaboración de



Es muy importante ser consciente de las limitaciones que pueden aparecer con la edad.

otras instituciones para la adopción de medidas conjuntas a todos los niveles, asegura Mónica Colás.

MUY VULNERABLES. Las personas de más de 64 años son el 17% de la población, el 13% del censo de conductores y el 27% de los fallecidos en accidente de tráfico.

Sin embargo, a pesar de esta alta mortalidad, su implicación en los accidentes es bastante menor que el resto de los grupos de edad. Como conductores son solo el 6% de los implicados en accidentes. Donde tienen más representación es como víctimas de atropellos. El 40% de los fallecidos de más de 64 años en 2012 fue por un atropello.

La mayor vulnerabilidad de las personas mayores ante un accidente se traduce en una menor supervivencia. Su índice de letalidad, es decir, la posibilidad que tienen de morir si sufren un accidente, sí que es realmente elevado: 3,7 veces mayor al del resto de la población.

Y esto, como su mayor presencia en las vías, es una cuestión que pasa factura en las cifras globales de siniestralidad.

A esto hay que añadir que los vehículos que conducen son también más antiguos, lo que significa que protegen menos, son menos seguros.

Más de la mitad de los muertos o heridos graves de más de 64 años en los datos de siniestralidad de 2012 conducían vehículos con más de diez años de antigüedad.

Edad y Población

Las personas de más de 64 años son...

- El **17%** de la población española
- El **13%** del censo de conductores
- El **27%** de los fallecidos en accidente de tráfico
- El **6%** de los conductores implicados en los accidentes

En 2050 serán...

- El **16,4%** de la población mundial
- El **28,6%** de la población europea
- El **36,3%** de la población española (15,2 millones)

(INE, Proyecciones de Población a largo plazo)

Y en 2013, el único grupo de edad en el que las muertes por accidente de tráfico no solo no bajó como todos los demás, sino que subió –un 9% según cifras provisionales en vías interurbanas– fue el de las personas entre 65 a 74 años de edad.

No es un hecho aislado. En 2012 el número de personas de más de 64 años fallecidas aumentó un 7% frente a una reducción global del 8%.

UNA MOVILIDAD AUTÓNOMA. En general, la estrategia europea respecto a las personas a partir de 65 años pasa por fomentar su autonomía, participación y reconocimiento en la sociedad.

Según el documento debatido recientemente en el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, “Propuestas para el desarrollo de las orientaciones del Consejo de la Unión Europea, de 6 de diciembre de 2012, relativas a las personas mayores”, la estrategia dedicada a este colectivo pasa por ayudarles a mantener una movilidad lo más autónoma, accesible y asequible posible.

Al mismo tiempo, desde la DGT se trabaja para que las personas ma-

yores sean conscientes y se adapten a sus limitaciones en caso de que se produzcan. A través de las jefaturas provinciales de Tráfico, los coordinadores de Seguridad Vial intervienen con diferentes grupos dentro del colectivo de Mayores, según M^a Cruz García Egido, pedagoga de la DGT: “Como peatones empezamos por lo más seguro, identificando las zonas de paso seguras para que hagan uso de ellas; como usuarios de transporte público, incidimos en que se sitúen de forma segura en las paradas, dentro de los transportes o en las salidas”, asegura.

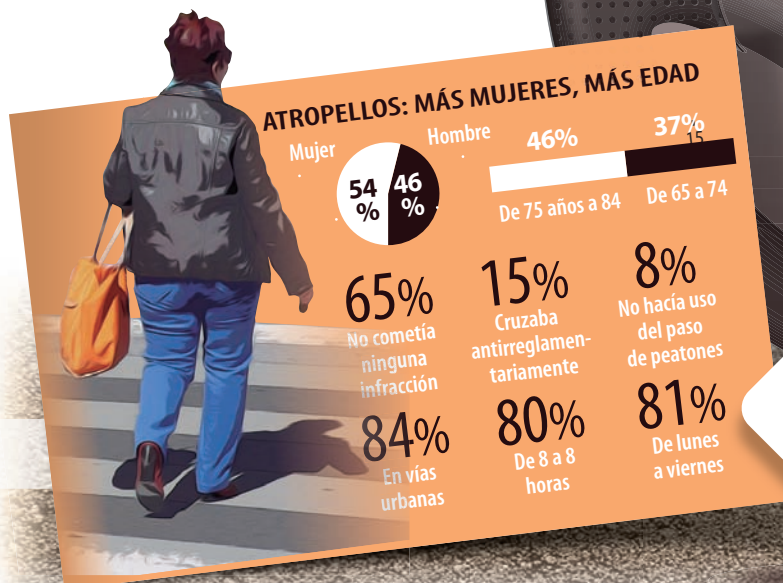
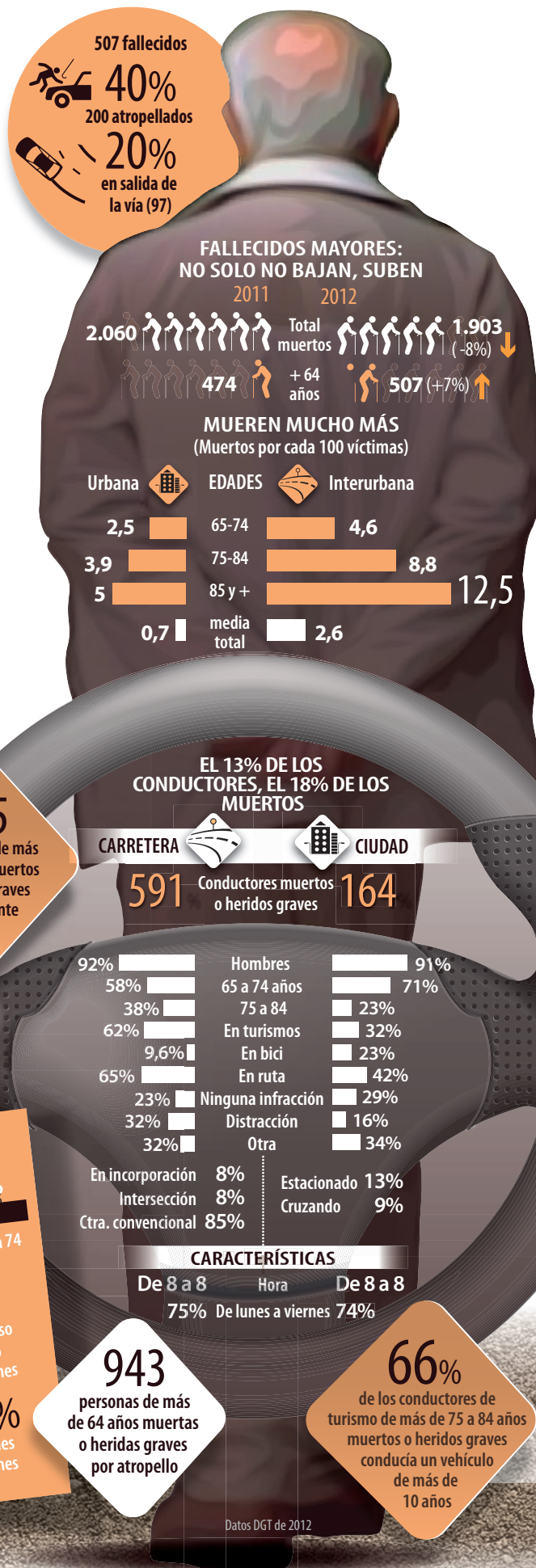
También se presta especial atención a los conductores mayores que solo cogen el coche esporádicamen-

**SON EL 17%
DE LA POBLACIÓN, EL 13%
DE LOS CONDUCTORES,
EL 27% DE LOS FALLECIDOS
Y EL 6%
DE LOS IMPLICADOS
EN ACCIDENTES DE TRÁFICO**

te para hacer viajes largos y a los abuelos que llevan muchas veces a sus nietos al colegio o a las actividades extraescolares, asegura M^a Cruz García Egido.

SINIESTRALIDAD DEL MAYOR. Lo cierto es que los accidentes de personas de más de 64 años preocupan doblemente. Por un lado, la tendencia que reflejan los datos pone de manifiesto

Las víctimas mayores de 64





La mejora de la calidad de vida ha multiplicado el número de conductores mayores.

que estamos ante una mortalidad creciente.

La tasa de fallecimientos por causas externas debida a accidentes de tráfico es bastante mayor en personas de más de 64 años que en el resto de la población.

De ahí que, aunque no constituyen un grupo de riesgo por la edad en sí, sí representan un reto por las circunstancias que les acompañan: más vulnerabilidad, cada vez más presencia en la sociedad, un posible cambio en sus capacidades acompañado muchas veces de consumo de fármacos y el uso de vehículos más antiguos y menos seguros.

A cambio, también les acompaña la experiencia, algo que no se debe desdeñar, y la prudencia, que sin du-

da tiene que ver con su baja implicación en la accidentalidad.

La cuestión es que el crecimiento de este grupo de población es, afortunadamente, un hecho. Es un grupo de edad cada vez más numeroso que se refleja también en el censo de conductores. En solo cuatro años (de 2008 a 2012), el número de conductores con un permiso de más de 50 años de antigüedad se duplicó, pasando de 94.000 a 200.000.

El salto es aún más espectacular entre los que llevaban de 45 a 50 años conduciendo. De 260.000 en 2008 pasaron a ser 638.000 en 2012. Casi el triple. Eso no quiere decir que todos ellos conduzcan, pero muchos de ellos, sí. Son nuevos tiempos a los que nos debemos adaptar. ♦

MÁS DE LA MITAD DE LOS MUERTOS O HERIDOS GRAVES CONDUCIÁN COCHES DE MÁS DE 10 AÑOS

ELENA AGÜERO

Fiscal Adscrita al Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial



"Se podría comunicar la pérdida de aptitud a través del Fiscal"

-¿Qué problemas se plantean en torno al grupo de personas mayores?

-El proceso de envejecimiento va asociado a una progresiva disminución de las facultades psicofísicas necesarias para conducir conforme a la normativa. Esto suele detectarlo el entorno familiar más próximo o los médicos de atención primaria o especialistas. Si esta información no se pone en conocimiento de las autoridades de tráfico, aumenta el riesgo de accidentes y la posibilidad de que pueda resultar dañado el propio conductor o un tercero. Barajamos datos estimativos que apuntan a una 'cifra negra' de siniestralidad por esta causa.

-¿Qué vías de solución estudian?

-La Memoria 2013 del Fiscal General del Estado incluyó un estudio a partir de nuestro trabajo con la Unidad de Demencias del Hospital Virgen de la Arrixaca (Murcia). Y se planteaba la posibilidad de comunicar los datos clínicos de los que se infiere la pérdida de aptitudes a través del Ministerio Fiscal. El problema es cuando tal pérdida o disminución de facultades psicofísicas no es causa legal para iniciar un procedimiento de incapacidad. Los principales obstáculos están en el régimen restrictivo previsto para la cesión de datos sanitarios.

-¿Qué actuaciones concretas están llevando a cabo?

-En la Memoria del Fiscal General del Estado la Fiscalía propuso modificar el artículo 63.4 de la Ley de Seguridad Vial para facilitar la comunicación de datos clínicos entre facultativos-centros médicos y autoridades de tráfico. Además, el Fiscal de Seguridad Vial está diseñando un plan de trabajo con otras instituciones y colectivos afectados -Agencia Española de Protección de Datos o asociaciones profesionales de médicos especialistas...- para implantar mecanismos que permitan detectar y actuar en estos casos.



REFORMA DE LA LEY DE SEGURIDAD VIAL: EN QUÉ CASOS PODRÁN RETENER SU VEHÍCULO

¿Lleva al niño sin sillita? ¡Le inmovilizarán el coche!

La reforma de la Ley de Seguridad Vial incorpora una nueva causa para inmovilizar un vehículo: cuando un niño no disponga del sistema de retención infantil obligatorio. Junto a un repaso de las nuevas disposiciones de la Ley, en vigor desde el 9 de mayo, le recordamos las otras situaciones por las que se podría retener un vehículo, cuyos gastos correrán por cuenta del conductor.

J.I.R.

Mucho cuidado si usted tiene niños pequeños y, en ocasiones, se hace cargo de sus amiguitos para llevarlos al colegio, a una fiesta de cumpleaños... Lo más probable es que no disponga de un sistema de retención infantil (SRI) o sillitas para todos, con el riesgo que eso supone para ellos en caso de accidente. Además, con la

reforma de la Ley de Seguridad Vial, en este caso le podrán inmovilizar el coche.

Precisamente, uno de los objetivos de la Estrategia de Seguridad Vial para el período 2011-2020 es lograr que ningún niño pierda la vida por no ir sentado en una silla adecuada a su peso y talla. La realidad es que, de los 23 niños fallecidos en carretera en 2013, solo 15 usaban un accesorio de seguridad y, según

los resultados de la última campaña de vigilancia llevada a cabo por la DGT durante una semana a mediados de marzo, 318 menores de 12 años no utilizaban ningún tipo de SRI.

Inmovilizar un coche si se lleva a un niño y no se dispone de sillita es una novedad que se suma a otros casos por los que los agentes ya podían impedir que un vehículo siga circulando.

ALCOHOL Y DROGAS. Una de las situaciones que origina más inmovilizaciones del vehículo se produce cuando se detecta que el conductor ha ingerido alcohol o drogas y ningún otro acompañante está en condiciones de ponerse al volante; y cuando el conductor o el pasajero de una moto o ciclo-

**LOS POSITIVOS
EN ALCOHOL O
DROGAS, O
NEGARSE A
LAS PRUEBAS,
MOTIVO DE
INMOVILIZACIÓN**

Inmovilización de vehículos estacionados

Desde hace varios años, los ayuntamientos pueden inmovilizar un vehículo aparcado en una vía urbana cuando no esté provisto de título o autorización que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación del conductor.

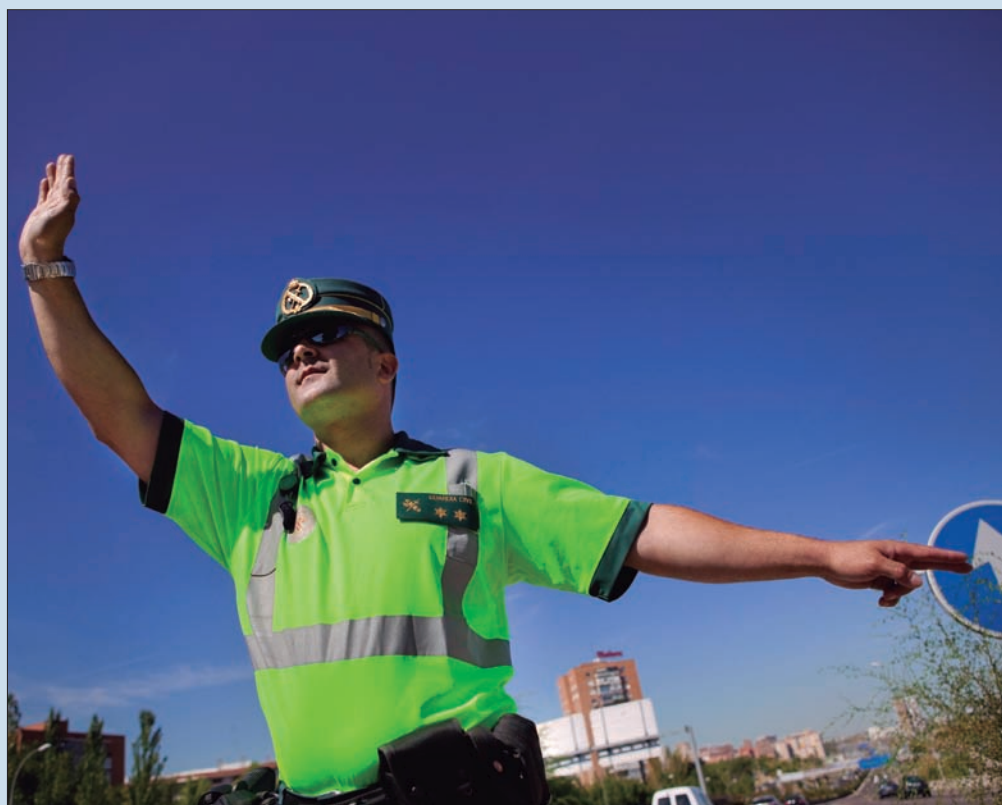
También se podrá retirar un vehículo para llevarlo al depósito cuando obstaculice o dificulte la circulación, suponga un peligro o se encuentre mal aparcado en las zonas de estacionamiento restringido. No obstante, y esta sí es una novedad, las bicicletas solo podrán ser llevadas al depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.

motor no hacen uso del casco de protección y, además, no disponen del mismo. No obstante, la reforma señala que esta medida no se aplicará en el caso de los ciclistas que no dispongan de casco.

Además, se podrá proceder a la inmovilización cuando el vehículo carezca de autorización administrativa para circular, bien por no haberla obtenido o porque haya sido objeto de anulación, o declarada su pérdida de vigencia. El caso más típico es cuando el vehículo esté dado de baja voluntaria, o bien se trata de una baja administrativa por haber sido rechazado en la inspección de la ITV. En el ámbito de las autorizaciones especiales de circulación, puede suceder que un vehículo no cumpla las condiciones que le permite la circulación y puede constituir un serio peligro, en cuyo caso podrá ser retenido.

También se retendrá el vehículo si se comprueba que no dispone de seguro obligatorio, o si el coche presenta deficiencias que constituyen un riesgo especialmente grave para los demás: si circula sin faros, sin sistema de frenado, con golpes visiblemente graves, o bien tiene la ITV negativa.

En el caso de los conductores pro-



Le darán el alto si lleva un niño sin sillita y le podrán inmovilizar el coche.

LA INMOVILIZACIÓN DEL VEHÍCULO SE PRODUCIRÁ EN EL LUGAR SEÑALADO POR LOS AGENTES Y CORRERÁ POR CUENTA DEL CONDUCTOR

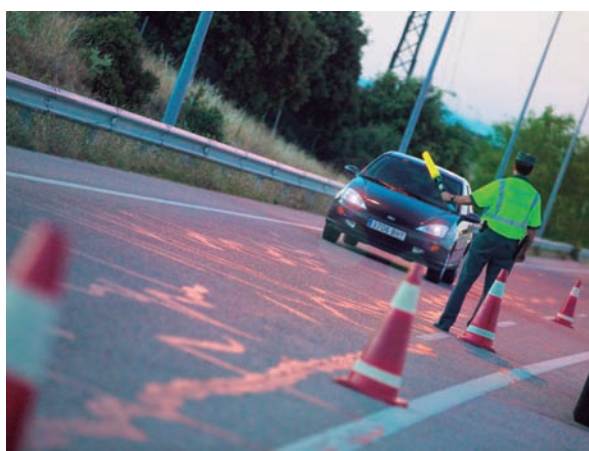
fesionales sometidos a unos períodos obligatorios de descanso, se podrá inmovilizar el camión o el autobús si se observa un exceso en los tiempos de conducción o si se ha reducido más del 50% el tiempo de descanso del conductor.

VEHÍCULOS SOBRECARGADOS.

Los agentes podrán inmovilizar un vehículo cuando exista una ocupación excesiva: más del 50% del nú-

El conductor correrá con los gastos

La inmovilización del vehículo se producirá en el lugar señalado por los agentes, quienes podrán indicar al conductor que continúe circulando hasta el lugar designado. Los



Paul Alan PUTNAM

gastos que se originen, cuyo pago será requisito previo para levantar la medida, serán por cuenta del conductor que cometió la infracción y, en su defecto, del conductor habitual o del arrendatario y, a falta de estos, del titular. Además, y esto es nuevo, los agentes pueden retirar el permiso de circulación hasta que se haya acreditado el abono de los citados gastos.

Normas en vigor desde el 9 de mayo

1 Sistemas de retención infantil.

Los agentes podrán inmovilizar el vehículo si no se dispone del dispositivo de retención adecuado.



2 Bicicletas.

- Los menores de 16 años siempre con casco.
- Podrán circular por debajo del límite de velocidad.



- Para adelantar a un ciclista se podrá ocupar parte o todo el carril contiguo o contrario y se guardará una separación lateral mínima de 1,5 m.
- No se podrá adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo la marcha de ciclistas que circulen en sentido contrario, aunque lo hagan por el arcén.

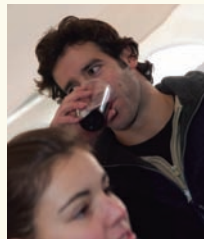
3 Detectores de radar. Se prohíbe expresamente el uso de los detectores de radar.



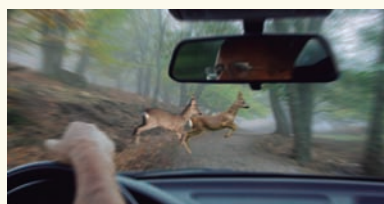
dar y se tipifica como infracción grave, con sanción de 200 euros y detracción de 3 puntos.

4 Alcohol y drogas.

- Se prohíbe conducir con drogas en el organismo (1.000 euros y 6 puntos); hacerlo bajo su influencia se considera delito.
- Todos los usuarios de la vía implicados en un accidente o infracción tienen la obligación de someterse a las pruebas de alcohol y drogas.
- Conducir con una tasa de alcohol que supere el doble de la permitida, o superar la tasa por segunda vez en el período de un año, la sanción pasa de 500 a 1.000 euros y pérdida de 4 a 6 puntos.



5 Atropello a especies cinegéticas. La responsabilidad será, con carácter general, del conductor del vehículo. Pero si se produce durante una acción de caza o en las 12 horas siguientes, el responsable será el propietario del terreno; y si es por la falta de reparación del vallado o de la señalización, el titular de la vía.



6 Sanciones transfronterizas. Se transpone la Directiva Europea para Intercambio de Información sobre infractores con matrícula de otro país distinto de la UE.

7 Denuncias sin identificar al conductor.

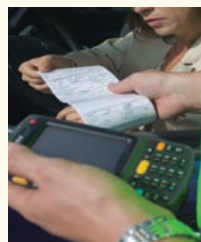
Se podrá denunciar sin identificar cuando el agente se encuentre realizando labores de vigilancia y control y carezca de medios para perseguir al infractor.



8 Prioridad a la grúa. Aunque no son vehículos prioritarios, contarán con prioridad cuando acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera (la DGT concretará mediante una Instrucción los supuestos).



9 Pagar o recurrir, 20 días. Se unifican a 20 días los plazos para alegaciones y para el pago de multas con descuento.



El motorista sin casco no podrá conducir.

mero de plazas autorizadas, excluida la del conductor; es decir, si en un turismo habilitado para 5 plazas viajan 8 o más. También cuando el vehículo supere los niveles de gases, humos y ruido permitidos según el tipo de vehículo, cuando existan indicios racionales que pongan de manifiesto la posible manipulación en los instrumentos de control, como puede ser el tacógrafo y el limitador de velocidad a que están sometidos algunos vehículos de transporte. E igualmente, si se comprueba que está dotado de mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de Tráfico y de los medios de control a través

de captación de imágenes (inhibidores o detectores de radares).

La inmovilización se levantará en el momento en que desaparezca la causa que la motivó. En algunos casos, como el de las emisiones, manipulación de los instrumentos de control o el de los dispositivos para eludir el radar, la inmovilización solo se levantará en el supuesto de que, trasladado el vehículo a un taller designado por los agentes, el mismo certifique la desaparición del sistema o manipulación detectada o ya no se superen los niveles permitidos. ♦



Las 10 preguntas más frecuentes

Los ciudadanos, a través de las redes sociales o del teléfono 060, han planteado sus dudas sobre algunos aspectos de la reforma de la Ley de Seguridad Vial. El responsable de la Unidad de Ordenación Normativa de la DGT, Javier Villalba, responde a las preguntas más frecuentes.

1 "¿La obligatoriedad de casco en menores también es para parques y bicis con ruedines?"

Sí, también es obligatorio el uso del casco en esos recintos.

2 "¿Se mantendrán las mismas multas por ir un menor sin casco en bici que a un motorista?"

La multa es la misma en ambos casos (200 euros).

3 "¿Se puede adelantar a ciclistas con el coche cuando estos vienen a la contra?"

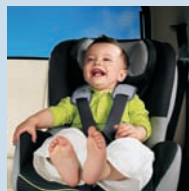
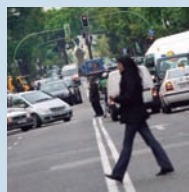
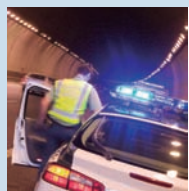
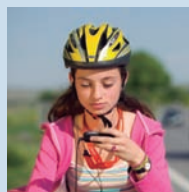
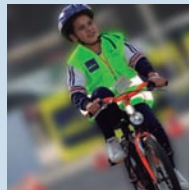
Si en el adelantamiento se pone en peligro o se entorpece a los ciclistas que circulan en sentido contrario, la maniobra está prohibida, para garantizar su seguridad.

4 "Soy de Cáceres, hago bicicleta cuando puedo y cada vez veo mas ciclistas con auriculares, lo que es denunciable. Ahora que empieza el buen tiempo, ¿no podrían hacer una campaña?"

Efectivamente, es una conducta denunciable, y es una buena idea recordar a los ciclistas que es una práctica prohibida; seguramente hay desconocimiento sobre la prohibición.

5 "Luces azules en los vehículos prioritarios: ¿Cuándo entra en vigor? ¿Habrá un período para instalarlas?"

Hay que modificar el Reglamento General de Vehículos para que sea efectiva la modificación. Está previsto un largo período transitorio.



6 "¿Cómo se va a saber dónde se puede circular a 130 km/h?"

Esta medida solo entrará en vigor con el Reglamento de Circulación. Tienen que darse varios requisitos concurrentes: ser un tramo apto para ello por tener índices contrastados de baja siniestralidad; el aumento será temporal, cuando haya buenas condiciones de trazado y pavimentación, y óptimas condiciones meteorológicas y ambientales. Se anunciará el principio y el fin del tramo mediante paneles de mensaje variable.

7 "Si se inmoviliza un vehículo por llevar a un niño sin SRI ¿cómo se soluciona el caso? ¿Llevarán las patrullas un SRI para desplazar al menor?"

Dependiendo de cada caso concreto, los agentes actuarán de forma en que se minimicen los perjuicios a los pasajeros.

8 "¿Qué pasa con los detectores que van instalados en algunos navegadores? Y si no se pueden desactivar, ¿qué diferencias hay entre detector, inhibidor y avisador?"

Si el vehículo tiene activado el detector, puede ser objeto de denuncia. Diferencias: A) los avisadores se alimentan de bases de datos de ubicaciones posibles de radares (son legales). B) los detectores (prohibidos) emiten o reciben ondas de los radares; C) los inhibidores (prohibidos) emiten ondas que barren las frecuencias de los cinemómetros.

9 "Llevo tres niños a deporte, pero en el asiento de atrás no caben 3 sillitas por anchura, ¿podrá ir delante uno?"

Hasta que el Reglamento General de Circulación concrete estos supuestos, el transporte de los niños si puede hacerse en asiento delantero, con el correspondiente SRI adaptado a talla y peso.

10 "¿La pérdida de combustible, también se considera pérdida de carga? (pregunta un motorista)."

No, salvo que el vehículo transporte precisamente combustible. En todo caso sería una infracción técnica del vehículo.



Si se aplicaran las 128 medidas que cita el libro "El Manual de Medidas de Seguridad Vial", se podría reducir al 50% la siniestralidad.

CARNÉ DE CONDUCIR POR ETAPAS O ITV EN CARRETERA PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES

Seguridad a la noruega

España cumplió el año pasado el objetivo previsto para el 2020 de una tasa inferior a 37 muertos por millón de habitantes y se sitúa entre los cinco primeros países de Europa con menor mortalidad en carretera. Pero, ¿se puede reducir la siniestralidad aún más? Un estudio del Instituto noruego de Economía del Transporte propone 128 medidas efectivas para lograrlo.

Anabel GUTIÉRREZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Nuestro país alcanzó en 2013 una tasa de 37 muertos por millón de habitantes, siete años antes de la fecha prevista para lograr este objetivo, 2020. Se sitúa ahora entre los primeros cinco países europeos con mejores índices de mortalidad. La pregunta que se hacen todos los expertos es si será posible otra reducción del 50%.

Jesús Monclús, del Área de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre, cree necesario "erradicar el fatalismo y la idea de que siempre habrá accidentes" porque "existen medidas conocidas cuyo potencial está aún muy lejos de haberse agotado".

EL PERMISO DE CONDUCIR POR ETAPAS PODRÍA REDUCIR LA MORTALIDAD UN 28%

Una investigación del Instituto de Economía del Transporte de Noruega, editada ahora por la Fundación Mapfre en castellano, 'El Manual de Medidas de Seguridad Vial', responde a esta cuestión y demuestra que hay vías por explorar, en concreto 128 medidas avaladas por más de 2.000 investigaciones de todo el mundo, seleccionadas con el requisito previo de haber sido publicadas en revistas científicas.

DECISIVA: LA VELOCIDAD. Antonio Avenoso, director del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), una organización independiente sin ánimo de lucro centrada en la reducción de accidentes en Europa, considera que el estudio "es un recurso clave para la comprensión de los beneficios de una amplia gama de medidas de seguridad vial".

Los hombres tienen menos accidentes

El grupo con la menor tasa de accidentes es, en todos los estudios, el grupo de hombres entre los 45-64 años. En el caso de los conductores jóvenes, hasta los 30 años, tienden a mostrar tasas medias de accidentes mayores que las mujeres. Rune Elvik explica que *"se ha observado un aumento de conductas de riesgo en las mujeres, tienden además a conducir vehículos más pequeños que no ofrecen la misma protección contra lesiones y una tendencia a conducir por el interior de pueblos y ciudades donde existe mayor riesgo de accidente"*.

Las colisiones con múltiples vehículos implicados se reducirían un 6% con luces de conducción diurna.

Medidas que funcionan, y mucho

Un ocupante de ciclomotor o motocicleta reduce su probabilidad de sufrir una lesión grave un 25% solo por utilizar el casco. Si, además, usa ropa de protección de cuero, elimina un 30% de posibilidades de resultar gravemente herido. Igualmente, un peatón que lleve un reflectante durante la noche disminuye el riesgo de ser atropellado entre un 70 y un 90%. El ocupante de un automóvil con el cinturón de seguridad abrochado tiene un 20-30% menos de probabilidad de resultar lesionado y un 40-50% de morir, que otro ocupante sin cinturón.

Entre las medidas con mayor impacto en la reducción de accidentes con víctimas, los investigadores destacan la limitación de la velocidad. Rune Elvik, uno de los autores del libro, explica que *"si un límite de velocidad se reduce en 10 km/h, la velocidad media del tráfico se reducirá 2-4 km/h y esto reducirá a su vez los accidentes entre un 10 y un 15%"*. Antonio Avenoso es de la misma opinión; de hecho ha estimado que si se lograra *"reducir la velocidad media del tráfico de todas las vías 1 km/h, se evitarían 1.300 muertes en Europa"*. Por ello apuesta claramente por *"implantar sistemas inteligentes de velocidad (ISA) en todos los*

vehículos nuevos, que proporcionan un apoyo activo al conductor, mapas actualizados de velocidad de todos los países europeos e implantar los mismos límites de velocidad en toda la Unión Europea".

IMPORTANTES NOVEDADES. De las 72 medidas que el informe del organismo noruego identifica como muy efectivas, hay algunas que o bien están en fase de implantación en España, como es el calmado zonal del tráfico o el establecimiento de comunidades seguras (ver reportaje de portada), o son recomendaciones, como las luces de conducción diurna (que reduce el número de accidentes con

Rotondas, no tan seguras para ciclistas

El número total de accidentes se reduce significativamente en las rotondas, especialmente en el caso de accidentes mortales, un 66% de reducción. Los accidentes con daños exclusivamente materiales se incrementan, aunque el efecto no es significativo (un 10%). Hay diferencias también entre áreas rurales (-69%) y áreas urbanas (-25%). Esto puede deberse, según los autores del libro, a que las *"rotondas son mayores cuando los límites de velocidad también son mayores"*. También se ha observado que la reducción en el número de accidentes con implicación de ciclistas es algo menor, alrededor de un 10-20%, en comparación con la reducción del 30-40% respecto al número total de accidentes.

Carreteras 2+1

Existe una opción intermedia que presenta las ventajas presupuestarias de una carretera convencional y las ventajas en seguridad vial que ofrecen las vías rápidas, autopistas o autovías. Se las conoce como carreteras 2+1, carreteras de doble sentido de circulación compuestas por tres carriles, dos para la circulación y uno central alternativo, unas veces pertenecerá a un sentido y otras a otro según el tráfico. Fueron instaladas en Suecia por primera vez en 1998 con una previsión inicial de reducir los accidentes graves entre un 20 y un 50%. El resultado fue sorprendentemente mayor: un 80%. En la actualidad, Gunnar Lindberg, director del Instituto Económico del Transporte de Noruega, defiende su uso asegurando que reducen el riesgo de accidente un 76%.

Joel Torsson



Carretera 2+1 con barrera de cable acerado en la mediana en Suecia.



Cuanto más rápida y efectivamente sea tratada una persona lesionada, mayor probabilidad de sobrevivir.

varios vehículos implicados alrededor de un 6%) o aún no se han abordado.

De las medidas novedosas destaca la implantación de las inspecciones de vehículos a pie de carretera, que tiene como objetivo, según el noruego Rune Elvik, “identificar los defectos técnicos de los vehículos en circulación y reducir el número de accidentes al garantizar que los defectos o que los vehículos son retirados del tráfico”.

Otra de las soluciones que en España no hemos incorporado es el permiso de conducir por etapas, que consta en general de tres partes: durante la primera fase, el aprendizaje se realiza

acompañado de un tutor; en la fase intermedia se conduce con algunas restricciones relacionadas con la conducción nocturna, la conducción en autopistas y autovías, el número de pasajeros o el de infracciones que pueden cometerse; y una fase final sin restricciones.

Este sistema reduce los accidentes con víctimas entre un 6-14% y la mortalidad un 28%.

Jesús Monclús añadiría a estas medidas “los sistemas alcolock para profesionales,

nuevas tecnologías para la prevención de colisiones, los mapas digitales de límites de velocidad y la inclusión de la seguridad vial en la prevención de riesgos laborales”. ♦

“REDUCIR LA VELOCIDAD MEDIA DEL TRÁFICO 1 KM/H, SALVARÍA 1.300 VIDAS”

**ANTONIO AVENOSO,
DIRECTOR DEL ESTC**

Correcta señalización

Las señales deben situarse de forma que resulten fáciles de ver y leer, tanto de día como de noche. Las señales que no cumplen este requisito bien por no estar correctamente ubicadas o por tener un mantenimiento deficiente, pueden ocasionar que los conductores no las vean o las malinterpreten. Una correcta señalización, según el manual noruego, reduce un 15% los accidentes con víctimas.



Una señal visible previene un 15% los accidentes.

¿Cómo reducir aún más la siniestralidad?

RUNE ELVIK

Investigador principal del Instituto noruego de Economía del Transporte

“A mayor velocidad, más víctimas”



Este experto noruego insiste en que “todas las medidas relacionadas con la física, como la velocidad, los quitamiedos, el casco o el cinturón”, son realmente efectivas a la hora de reducir

la siniestralidad. Recomienda especialmente “proteger a los usuarios vulnerables, mejorar la calidad de los servicios de emergencia, invertir en infraestructuras viales y fabricar coches cada vez más seguros”. La estadística es contundente en cuanto al aumento de los límites de velocidad: para Rune Elvik, “a mayor velocidad se producen más accidentes con víctimas”. En su opinión, “hay un límite en el que es muy difícil eliminar el factor humano de la accidentalidad; a partir de ahí, la vía principal a seguir será la innovación en sistemas a bordo de los vehículos”.

ANTONIO AVENOSO

Director ejecutivo de ETSC

“Límite cero para el alcohol”

Para Antonio Avenoso, director del organismo independiente ESTC, una de cuyas funciones es proponer e influir en la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial, existen ahora mismo cinco medidas prioritarias: “Abordar la velocidad excesiva e inadecuada, el alcohol, la seguridad de los vehículos, la seguridad de las infraestructuras y tratar las lesiones graves”. Avenoso apuesta por implantar sistemas de alcoholímetros en vehículos, como en Francia, y propugna por “establecer un límite homogéneo en la Unión Europea y ese límite tiene que ser cero”. Por último, el director del ESTC defiende “un objetivo 2020 para reducir un 35% los heridos graves”.



El 'paquete' más frágil

La bici y la moto son formas ágiles de moverse en el tráfico urbano. También cuando transportamos niños, siempre que respetemos las normas de seguridad específicas para la seguridad de nuestros pasajeros más frágiles. Le contamos cuáles son.



El conductor de una bicicleta debe ser mayor de edad para transportar niños.

C.N.F.

Actualmente es común ver a conductores que se desplazan por ciudad en moto o bicicleta con sus hijos a bordo. Las dos ruedas pueden ser una cómoda alternativa al coche en el tráfico urbano, para llevar y recoger a los pequeños del colegio, por ejemplo. Pero con una regulación específica que es necesario conocer y respetar por la propia seguridad y la de los pequeños pasajeros.

EL CONDUCTOR DE UNA BICICLETA PUEDE TRANSPORTAR A UN MENOR DE HASTA SIETE AÑOS, CON CASCO Y UNA SILLA HOMOLOGADA

El Reglamento General de Circulación, en su artículo 12, establece las condiciones para transportar a menores en ciclos, ciclomotores y motocicletas. Respecto a los ciclos, la norma especifica que un conductor mayor de edad puede transportar a un menor de hasta siete años con casco y en un asiento adicional homologado, si la bici está construida para un solo ocupante.

En lo referente a ciclomotores y motocicletas, un niño puede viajar de pasajero siempre que sea mayor de 12 años, utilice casco protector, y vaya sentado a horcajadas en el asiento detrás del conductor con los pies apoyados en los reposapiés laterales. La



Un niño mayor de siete años está autorizado a ir en moto con su padre.



Un menor también debe ponerse el casco protector cuando viaja en moto.

Niño en moto: tres consejos

Manejar una moto con un niño de 'paquete' no requiere una conducción especial, solamente tomar ciertas precauciones acordes a la fragilidad de nuestro acompañante:

1 Menos fuerza. Los niños no tienen la misma capacidad de agarrarse al conductor. Un asiento para niños, o al menos un res-

paldo —existen baúles que lo llevan incorporado—, puede ser un accesorio muy recomendable.

2 Cuidado con las inercias. Las arrancadas en moto pueden ser bruscas: si hay un niño detrás, mucho tacto con el embrague, el gas y el freno.

3 Apoyos. La norma establece que el niño debe ir bien apoyado, a horcajadas y con los pies en los estribos para evitar que caiga hacia los lados.

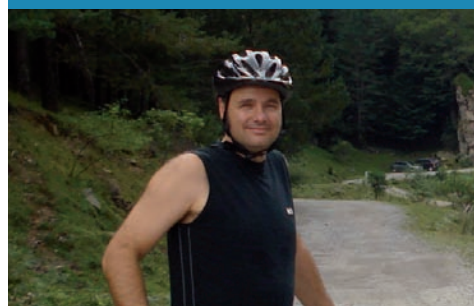
norma permite además, "excepcionalmente", que los mayores de siete años viajen en motocicletas y ciclomotores, siempre que vayan conducidos por su padre, madre, tutor, o por una persona mayor de edad autorizada. Naturalmente, deberán llevar casco e ir sentados de forma adecuada, descrita anteriormente.

Como explica Juan Ignacio Serena, especialista en Formación de Conductores de la DGT, "generalmente, con los niños se descuida el equipamiento. En bici, lo más importante son los dispositivos de seguridad: silla homologada y casco. En motocicleta, además del casco, es muy recomendable una vestimenta

adecuada también para niño, con protecciones para evitar abrasiones si hay un arrastre".

"Conducir en moto con niños es complicado, asegura Miguel Ángel Sánchez, especialista en Formación de Conductores de la DGT. Son imprevisibles, no sabes qué van a hacer, en cualquier momento pueden soltarse de manos. Hay que extremar todas las precauciones y tener mucho cuidado al parar, en las curvas y en las frenadas, que deben ser mucho más suaves: El pasajero en una moto tiende a irse hacia delante, y si es un niño, además puede 'escurrirse' y caer hacia un lado. ♦

ENRIQUE CARMONA, ciclista con niños



"Con la silla, mucha precaución al bajarte"

Enrique Carmona es ciclista habitual desde hace años, también con sus dos hijos pequeños: durante varios años los ha transportado en remolque y silla acoplados a su bici, según la necesidad y la edad de los niños. Ahora, a los cinco años, el mayor se ha 'bajado' de la sillita y ha empezado a pedalear solo. "Cuando vas con el niño detrás, en su silla, hay que tener mucha precaución al parar y bajarte de la bici: el peso puede hacerte perder el equilibrio si no sujetas el manillar correctamente. Una vez que vas en marcha, circulas normal".

Enrique destaca también la importancia de una buena silla, cómoda para el niño y fácil de acoplar: "La mía va sujeta al cuadro, no sobre el transportín, el niño va muy amortiguado y yo también conduzco más cómodo", apunta. "Con la silla controlas más, el remolque lo he usado para llevar a los dos niños para rutas".

Remolques para bicis: carga y personas

El Reglamento de Circulación (RGC) prohibía hasta ahora que motocicletas y bicicletas arrastrasen remolques en los que viajen personas. Con el fin de equiparar nuestra norma a la de otros países europeos, en el nuevo RGC que saldrá de la recién aprobada Ley de Seguridad Vial, los conductores de bicicletas estarán autorizados a arrastrar remolques en los que viajen niños. El Reglamento de Circulación establecerá que las bicicletas podrán enganchar remolques, semirremolques u otros elementos debidamente certificados para el transporte de personas o de carga en vías urbanas, o en vías reservadas para este tipo de vehículos. Y como ocupantes que son y menores de 16 años, dentro del remolque los niños deberán llevar puesto el casco protector.

Así funciona la ‘llamada de emergencia’ de los fabricantes

Mercedes, BMW, Volvo, Citroën, Peugeot o Ford son algunos de los fabricantes que ofrecen a sus clientes el servicio de llamada automática de emergencia. Un servicio de asistencia en caso de accidente de carácter privado, que tiene un coste para el cliente. Su penetración es escasa (un 0,7 % del mercado europeo); y, en algunos casos, existen problemas de compatibilidad con los servicios del 112.

M. LÓPEZ

A partir del 1 de octubre de 2015 todos los vehículos nuevos de la Unión Europea deberán disponer del sistema de llamada automática de emergencias, más conocido como ‘e-Call’, cuyo principal objetivo es reducir el tiempo de llegada de los servicios de emergencia y, con ello, el número de fallecidos y la gravedad de las lesiones.

Mientras la Comisión Europea (CE) trabajaba en la implantación de este sistema, paralelamente, los fabricantes han ido desarrollando sus propios sistemas de llamada automática de emergencia. Hay que recordar que ya en 1998 Renault trató de implantar por primera vez este sistema en Europa con el proyecto

‘Odysline’. Le siguieron la mayoría de los fabricantes; y hoy, Volvo (On-Call), Mercedes (Llamada de Emergencia), BMW (Assist), Peugeot (Connect SOS) Citroën (eTouch) o Ford (SYNC), entre otros, ofrecen a sus clientes un sistema de asistencia en situaciones de emergencia.

POCOS DATOS. Conocer los datos de su penetración es muy complicado, porque el sector es reacio a dar cifras. Emilio Dávila, que ha sido responsable de la iniciativa eCall en la CE, estima que “solo el 0,7% de la flota europea cuenta con este tipo de servicio privado”. En España, en el último Barómetro de Seguridad Vial y Medio Ambiente de Bosch y Anfac (la patronal de los fabricantes) se reconoce que “en la actualidad, son pocas las marcas que lo ofrecen; en 2013, solo el 17% de los vehículos matriculados lo incluyen, mayoritariamente den-



Alberto ESPADA

La llamada llega a un centro gestor de llamadas, donde la operadora evalúa la información que recibe y, si fuera necesario, se pone en contacto con el 112.



El sistema se puede activar también de forma manual, pulsando un botón.

tro de la oferta de equipamiento en opción, y sobre todo en el segmento de lujo". Por su parte, Peugeot, uno de los pocos fabricantes que aporta datos, afirma que "desde 2003, año de su implantación, la marca ha atendido más de 15.000 comunicaciones y ha gestionado aproximadamente 10.000 intervenciones".

DIFERENCIAS.

La primera pregunta que se plantea el usuario es sencilla: ¿en qué se diferencian estos servicios del sistema e-Call establecido por la CE? En primer lugar, el coste, puesto que e-Call será un servicio público gratuito; además, será universal: para todos los turismos que se fabriquen en la UE a partir del 1 de octubre de 2015. Asimismo, Ana Blanco, subdirectora ad-

ministra de Circulación de la DGT y copresidenta de la Plataforma Europea de Implantación de eCall, explica que "tendrá garantizada la cobertura en todos los países de la Unión Europea". Y además, destaca otra característica muy importante:

LOS QUE UTILIZAN UNA 'VOZ ENLATADA' SON INCOMPATIBLES CON EL 112

"las llamadas que proceden de eCall serán transmitidas por la red de telefonía con prioridad absoluta al centro de recepción; mientras que las que proceden de los servicios privados, tendrán el mismo tratamiento que una llamada a un número de teléfono convencional".

UNIFICAR CRITERIOS. Desde el Servicio 112 de la Comunidad de Madrid, su gerente, Gonzalo Quiroga, señala algunos problemas puntuales que se están produciendo con

Lo que ofrecen

Aunque con pequeñas diferencias, unos necesitan conexión Bluetooth, otros incorporan la tarjeta Sim... Estos sistemas tienen un funcionamiento muy similar: bien de forma manual —el usuario pulsa un botón—, o bien automáticamente —cuando se activan los airbags—, el sistema envía una llamada al centro de emergencias de la marca con la identificación del vehículo y la localización geográfica. Allí, el operador, se pone en contacto con el conductor —cuando está consciente— y analiza la situación (gravedad del accidente, número de heridos, datos del vehículo, localización...), y de acuerdo con esa información, si fuera necesario, transmite los datos a los servicios de emergencia de la zona para que acudan al lugar del accidente. Además, Oscar Zorrilla, responsable del Bosch Communication Center, que gestiona en España este tipo de servicio para varias marcas de automóviles, explica que "también se ofrece un servicio multilingüe capaz de comunicarse en el idioma tanto del conductor como de los servicios de emergencia locales".

los servicios privados, sobre todo, con aquellos modelos que no cuentan con un centro de gestión de las llamadas "sino con una 'voz enlatada' que transfiere directamente la llamada al 112". "Un sistema —subraya Quiroga— totalmente incompatible con nuestro protocolo de actuación y que está creando problemas añadidos". Por eso, aclara que "es el momento de unificar y de adaptar estos servicios al sistema e-Call que muy pronto será obligatorio". Asimismo, explica que "estos modelos han sido desarrollados por los fabricantes y, mayoritariamente —solo cuatro se han puesto en contacto con nosotros—, sin contar ni con los servicios de emergencias 112, ni con la Dirección General de Tráfico, y sin unificar criterios".

También recuerda que, a partir de octubre de 2015, "todas las llamadas deberán llegar a la DGT, que será el único centro de recepción, donde se evaluarán y se transferirán al 112, si fuera necesario, para que se movilice el rescate". Y una última pregunta: ¿qué pasará cuando entre en funcionamiento el eCall? Los fabricantes consultados aseguran que aún no se lo han planteado. ♦

Tienen un precio

Este sistema se suele ofrecer como equipamiento opcional incluido en un paquete (a veces con el climatizador, radio, MP3, navegador...) y cuyo precio oscila entre los 3.000 € de Mercedes, los 1.200 € de Ford (fuentes de la marca aseguran que este pack lo suelen regalar), hasta los 880 € en Peugeot, alrededor de 800 € de Volvo... En este precio está incluido su uso por un determinado período de tiempo. Es el caso del Volvo "durante tres años", o Mercedes "15 años a partir de su fecha de producción". Además, en ocasiones el cliente debe suscribirse al servicio y pagar una cuota anual (166 € de Volvo, a partir del tercer año), o una sola vez para toda la vida (190 € de BMW). Aunque también los hay "que no tienen coste para el cliente y no requieren suscripción", como Peugeot, Citroën o Ford. Algunos de estos servicios también ofrecen ayuda en caso de avería mecánica.



PEDALEAR HABITUALMENTE REDUCE EL RIESGO DE ENFERMEDADES CARDÍACAS UN 50%

8 razones para utilizar la bici

Con solo 10 minutos al día, se producen mejoras evidentes en articulaciones, músculos y sistema circulatorio; si son 20 minutos, se fortalece el sistema inmunológico; a los 30 minutos mejora la función cardíaca; con 50 se reduce el metabolismo, y con una hora baja notablemente el peso. ¿Quiere saber cómo influye montar en bici en su salud?

1 Obesidad y sobrepeso: Pedalear puede reducir el sobrepeso y la obesidad al estimular el metabolismo y quemar calorías. Una hora de bicicleta quema de 600 a 800 kilocalorías, dependiendo de la intensidad del esfuerzo.

2 Dolores de espalda y columna: El ejercicio moderado de por sí es eficaz contra el dolor de espalda, pero es que, además, el pedaleo estimula los músculos, especialmente fortalece la zona lumbar, los pequeños músculos de las vértebras o la región ileosacral (que es donde se producen la mayoría de las lesiones de espalda).

3 Colesterol: El ejercicio habitual,

además de quemar calorías, mejora el metabolismo, incrementa la producción del colesterol HDL ("bueno") y reduce la presencia del LDL ("malo"), responsable del endurecimiento de las arterias y vasos sanguíneos, con el consiguiente riesgo circulatorio y de trombosis. Todo ello ¡al mismo tiempo que se reduce peso!

4 Hipertensión: Montar en bicicleta reduce o previene la hipertensión, que constituye el mayor riesgo de sufrir ataques al corazón.

5 Varices: Practicar deportes aeróbicos, como el ciclismo, ayuda a mejorar la circulación y también ayuda a prevenir la aparición de las anties-téticas y doloras varices.

6 Estrés, depresión, ansiedad...: Como cualquier otro deporte, la bicicleta reduce los efectos negativos de los desórdenes psicológicos y estimula la producción de hormonas. Por ejemplo, la depresión y la ansiedad mejoran con deportes de resistencia. Además, el movimiento cíclico y uniforme del pedaleo produce estabilidad física y emocional y reduce los efectos del estrés. Tras 30 o 40 minutos de ejercicio en bici, el cuerpo comienza a liberar endorfinas (la conocida como hormona de la felicidad) que inhiben el dolor y contrarrestan los efectos depresivos de estas enfermedades.

7 Riesgo cardiovascular: El ciclismo produce grandes beneficios sobre el corazón; de hecho, una actividad física regular reduce el riesgo de sufrir un ataque de este tipo en más del 50%.

8 Diabetes: El uso habitual de la bici disminuye hasta un 40% el riesgo de desarrollar diabetes tipo 2. ♦



Si pedaleas, mejoras

Beneficios

Moderados
Buenos
Excelentes

Sexo

Mujer
Hombre

Minutos / día
20

Minutos / día
60

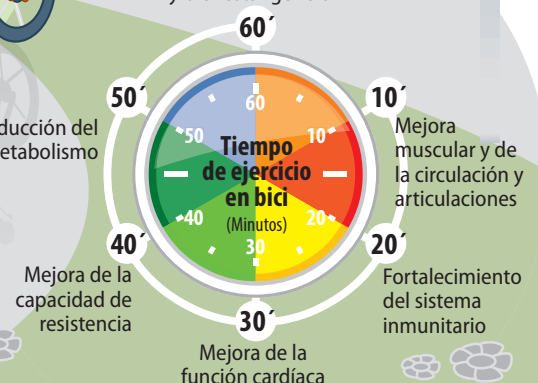
Edad	Sexo	Beneficios físicos	Movilidad, uso diario	Uso deportivo/recreativo
20-30 años	Mujer	Tonificación del cuerpo, diversión, bienestar general		
30-45 años	Mujer	Relajación, anti-estrés y reducción del metabolismo		
45-60 años	Mujer	Fortalecimiento del sistema inmunitario. Ejercicio cardiovascular		
60 y+ años	Mujer	Mejora del sistema esquelético (postura) y anti-edad		

Diarios



Beneficios físicos por tiempo

Bajada de peso corporal. Antiestrés y bienestar general



UNIÓN EUROPEA

Más de 12.000 muertes en 2012



L

as cifras de siniestralidad han caído drásticamente durante la última década: 12.345 personas fallecieron en accidentes de tráfico en Europa en 2012, frente a

los 27.700 registrados en 2001. En total, 240.000 personas fallecieron en las carreteras europeas en esos 12 años. España logra la mayor rebaja en el número de víctimas mortales en accidentes de turismo, (-12% anual), seguida de Letonia (-11%) y Francia, Estonia, Suiza, Suecia, e Italia (-8%).

La Seguridad Vial de Europea, a un 'clic'

La web de la Comisión Europea dedicada a la Seguridad Vial ya está disponible en nuestro idioma. Entre otros, el usuario puede acceder al apartado 'Viajar al extranjero' y conocer de un vistazo

las normas viales en cada uno de los 28 estados miembros de la Unión Europea. La web contiene otras informaciones de interés relativas a usuarios, vehículos, infraestructuras y siniestralidad.



BRASIL

"La vida en el Tráfico"

El fotograma pertenece a la campaña brasileña "Vida no Trânsito" ("La vida en el tráfico"), un sobrecogedor vídeo producido por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS), que llama la atención sobre el peligro del consumo de alcohol durante la conducción.

<https://www.youtube.com/watch?v=u6dMfkFkZHo>

EE.UU.

Arte sobre el polvo

Un coche sucio también puede ser el lienzo de un artista. Es el caso de Scott Wade, un norteamericano que, después de años viviendo junto a una sucia carretera tejana, pensó que la suciedad podía ser bella y desarrolló su propia técnica usando sus dedos para convertir las lunas traseras cubiertas de polvo en verdaderas obras de arte. www.dirtycarart.com



'Selfie' para facebook y accidente mortal



Courtney Sanford, 32 años, conducía por una carretera de Carolina del Norte (EE.UU.), se hizo una foto, la subió a Facebook y un minuto después murió en un accidente. La imagen iba acompañada del siguiente mensaje:

"La canción de Happy me pone muy feliz", haciendo referencia al éxito de Pharrell Williams. Su coche cruzó la mediana, colisionó contra un camión y ardió en el acto. El conductor del camión resultó ileso, pero la joven no tuvo la misma suerte.

FRANCIA

París: 200 millones de alquileres de bicis

'Velib', el sistema público de alquiler de bicicletas en París -el mayor del mundo con 23.600 bicis y 1.751 estaciones-, ha alcanzado los 200 millones de alquileres en menos de siete años. El servicio cuenta con 267.000 abonados y en 2013 acumuló 35 millones de alquileres (20%

que en 2012), con una media de 5 alquileres diarios por bicicleta. Según datos de la OMS, promocionar y favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte evitaría unas 10.000 muertes en la Unión Europea y permitiría crear al menos 76.000 puestos de trabajo.



El tráfico en tiempos de Suárez

La muerte de Adolfo Suárez, presidente del Gobierno de 1976 a 1981, ha abierto un período de reestudio sobre la Transición. Un período no solo importante para la apertura política de España, sino que abrió el tráfico a la modernidad.

J. M. MENÉNDEZ

Foto: Museo Adolfo Suárez

Adolfo Suárez fue presidente del Gobierno de julio de 1976 hasta su dimisión (29 de enero de 1981). Muy conocida es la anécdota –que cuenta Javier Cercas en "Anatomía de un instante"– de cómo acudió a la llamada del Rey para comunicarle su decisión de nombrarle presidente. Suárez, ministro en el gabinete de Arias Navarro, espera esa llamada desde mediodía del sábado. Algunas alusiones del Rey le dan como candidato a sustituir a Arias. Poco después de las cinco de la tarde suena el teléfono y el Rey le dice: "Adolfo, ¿qué haces? ¿Quieres venir a tomar café?". Suárez acepta y conduce el Seat "127" de su mujer –el coche familiar lo tenía ella, de vacaciones– hasta la Zarzuela. El Rey le pide que acepte la Presidencia del Gobierno; Suárez contesta: "Ya era hora".

La preocupación ciudadana se centraba en la reforma política (Constitución, estatutos de autonomía, despenalización del adulterio...), pero no se olvidó la seguridad vial: se bajó el límite de velocidad de 130 a 100 en autopistas y de 110 a 90 en carretera (1976); se modificó el Código de la Circulación y entraron en vigor los nuevos permisos (1977); se aprobó el primer reglamento de homologación de cascos para moto (1977); se implantaron el I Plan Nacional de Seguridad Vial, la Educación Vial obligatoria en la EGB y la nueva señal de Stop (1979); se fijó en 60 km/h el límite de velocidad en ciudad y se habilitaron aparcamientos para mercancías peligrosas en carreteras nacionales (1980); tras 3 años, se rebajó la mortalidad, que se situó por debajo de 5.000 muertes/año (1981); se hizo obligatorio el casco en motos de más de 125 c.c., comenzaron los controles preventivos de alcoholemia (1981)... ♦

Tres accidentes tres huellas

El 2 de agosto de 1976, de madrugada, a la vuelta de un concierto, Cecilia, autora del inolvidable 'ramito de violetas', murió con 27 años, al chocar el Seat "124" que conducía contra una carreta de bueyes sin luces en Colinas de Trasmonte, cerca de Benavente (Zamora).



En julio de 1978, en Los Alfaques (Tarragona), 215 personas murieron abrasadas cuando un camión cisterna sobrecargado explotó junto a un camping repleto de veraneantes. Tras el accidente se prohibió el paso de mercancías peligrosas por travesías y se mejoró su seguridad.



En 1979, en Santa Cristina de la Polvorosa (Zamora), un autobús escolar se salió de la calzada en una curva peligrosa, que después fue reformada, cayendo al río Órbigo. Murieron 49 personas, 45 de ellos, niños.

Número de teléfonos en 1981
12.384.656

Número de taxis en 1976
38.040



Así éramos, así era el tráfico

	1976	1977	1978	1979	1980
PARQUE DE VEHÍCULOS	7.600.532	8.269.311	8.952.628	9.586.802	10.192.748
Nº DE TURISMOS	5.351.363	5.944.942	6.530.428	7.057.521	7.556.511
MATRICULACIONES (TOTAL)	742.868	804.412	801.078	779.101	722.361
TRANSFERENCIAS (TOTAL)	687.309	796.616	819.486	841.616	853.980
BAJAS	161.242	135.633	117.761	144.927	116.415
Nº RADARES			70	85	80
DENUNCIAS	2.617.375	3.035.417	3.476.873	3.313.729	3.845.044

Otros tiempos, otra publicidad

La publicidad de la DGT se centraba mucho en el alcohol y el respeto a los peatones, que eran grandes preocupaciones de esos años. En cualquier caso, son tiempos de dos únicas cadenas de televisión, sin Internet, ni periódicos digitales, ni redes sociales, ni móviles, ni tablets...



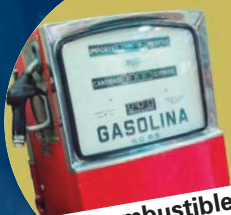
DGT: los ordenadores más potentes

En 1977, el Centro de Proceso de Datos de la DGT colabora en las primeras elecciones generales democráticas, que ganó Suárez y la UCD. ¿La razón? Eran de los ordenadores más potentes de la época.



Precio de los combustibles en 1977

Gasolina 95 **15,9** Gasóleo **8,4**



Millones de viajeros en metro en 1978

636



(Fuentes: Estadísticas históricas de España. Fundación BBVA)

Los turismos más vendidos

Año	Modelo	Precio (Ptas)
1976	Seat 124	478.468
1977	Seat 127	360.000
1978	Ford Fiesta	400-563.000
1979	Ford Fiesta	400-563.000
1980	Ford Fiesta	400-563.000
1981	Renault 5	550-1.400.000

(Fuente: El País 20 años)



Menos motos, más juveniles

Las motos, con la popularización del "600", decayeron en su uso. Sanglas fue la moto de la Guardia Civil hasta los 80. Otras marcas se centraron en la juventud, y forjaron leyendas como las Bultaco "Metralla", o las Ossa "Yankee" y "Copa", en los 70, las Montesa "Impala", "Cappra", "Cota"...



Precios en 1976:

PERIÓDICO
EL PAÍS..... **10 ptas.**

MATRÍCULA UNIVERSIDAD
(Derecho en Santiago de Compostela.)... **6.221 ptas.**

CAJA DE
ASPIRINAS ...
16,5 ptas.



HABITACIÓN DOBLE (Hotel
Botánico, Sta. Cruz de
Tenerife.)... **1.200 ptas.**

UN LITRO DE
COCA-COLA... **33 ptas.**

ENTRADA
DE CINE..... **55 ptas.**

1 Kg NARANJAS... **49 ptas.**

UN LITRO DE
LECHE..... **35 ptas.**

BAJADA DE BANDERA DE
TAXI (En Sevilla.)... **20 pta.s**

BILLETE DE METRO
DE MADRID
6 ptas.



ENTRADA MUSEO
DEL PRADO
(Madrid) **200 pta.**

UN WHISKY (En el café
Gijón, Madrid)... **250 pta.**

AGUA POTABLE (1 metro
cúbico en Badajoz)... **9 pta.**

UN CAFÉ
EN LA BARRA ...
20 pta.



SALARIO MÍNIMO
MENSUAL... **11.400 ptas.**

PAQUETE DE
FORTUNA..... **40 ptas.**

(Recopilación de
Cogite ergo scribere)

	1976	1977	1978	1979	1980
PUNTOS NEGROS		2.638	2.759	2.745	2.648
KILÓMETROS CARRETERA (TOTAL)	145.328	146.332	147.953	3.489	3.901
Nº TRABAJADORES	3.034	3.709	3.668	3.489	3.901
Nº ACCIDENTES	95.639	93.550	97.050	97.663	94.107
FALLECIDOS	4.759	4.843	5.359	5.194	5.017
HERIDOS GRAVES	29.087	30.503	32.507	33.575	31.621
HERIDOS LEVES	70.113	72.495	78.151	80.036	76.054

¿QUÉ LEES?

Si quieres estar bien informado...

El País, El Mundo, ABC...

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

Expansión, Cinco Días, El Economista...

¿Y para seguir a tu equipo?

Marca, As, Sport...

¿Y lo último del corazón?

Hola, Diez Minutos, Lecturas...

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

SÍGUENOS...

...¡TE VAS A ENTERAR!



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

SUSCRÍBETE

SOLO **8,25 €** AL AÑO
(Seis números)

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

Por e-mail: suscriptorestrafico@tpiedita.es

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

**Editada
por la DGT**

800.000 vehículos, sin agarre

El riesgo de sufrir un accidente por salida de la vía, alcance o atropello se incrementa de forma exponencial por falta de mantenimiento de neumáticos y asfalto. Así se desprende de un estudio que alerta del deterioro de nuestras carreteras por las que circulan unos 824.000 vehículos con las ruedas en mal estado.

J.I.R.

“**E**xiste un déficit en el mantenimiento de las carreteras y por ello, más que nunca, hay que llevar los neumáticos en buen estado”, aseguró el director de Seguridad Vial del RACE, Tomás Santacelia, en la presentación del informe “Neumático y asfalto: Juntos por tu seguridad”, elaborado en colaboración con el fabricante de neumáticos Goodyear.

Según el estudio, cerca de 824.000 turismos circulan con neumáticos en estado defectuoso en España. Además, en los últimos

cuatro años ha aumentado un 20% el número de pinchazos y reventones que atiende el RACE en carretera y, según el estudio, se está elevando la proporción de accidentes relacionados por la falta de agarre entre el asfalto y el neumático, con un aumento de las salidas de la vía, alcances y atropello de peatones.

Diversos estudios internacionales

UN EXCESO DE LOS REFLEJOS DEL SOL O DE LOS FAROS EN EL ASFALTO PUEDE INDICAR ZONAS DE MENOR AGARRE

muestran la reducción de accidentes al mejorar la capacidad de agarre entre neumático y firme, especialmente en suelo mojado: hasta un 40 % (Elvik y Vaa, 2006); entre el 40 y el 78% en las intersecciones (estudio realizado en el estado de Nueva York en 2008); un 22% a nivel general y hasta el 40% en los accidentes por salida de la vía (U.S. Department of Transportation).

Mientras se mejora la situación de nuestras carreteras, el representante de Goodyear, Víctor Ares, dio una serie de indicaciones para “mitigar los riesgos” y algunos consejos: optar por neumáticos etiquetados como la clase A, con mayor eficacia de frenado en suelo mojado (12 m menos que los de clase E, a 80 km/h); comprobar la presión una vez al mes y siempre que se salga de viaje; y sustituirlos cuando la profundidad sea menor de 3 mm, aunque el límite legal sea de 1,6 mm. ♦

Cómo reducir los riesgos

Saber leer la carretera puede ayudar a mitigar riesgos que se derivan de una disminución del agarre en tramos críticos, como los de alta intensidad de vehículos, zonas de variación de velocidad (intersecciones y gloriets) en las que se produce una mayor fatiga y desgaste del firme. Héctor Ares, de Goodyear, advierte de que un exceso de reflejos del sol o de los faros pueden indicar que nos encontramos en esas zonas; lo mismo que la presencia de gravilla desprendida de las capas superficiales”.
RECOMENDACIONES

- ✓ Moderar la velocidad y evitar adelantamientos.
- ✓ No realizar movimientos bruscos en la dirección.
- ✓ Llevar engranadas marchas largas, entre 1.500 y 2.500 rpm, para que los movimientos se transmitan con suavidad.
- ✓ Aumentar la distancia de seguridad alrededor del vehículo.
- ✓ Pisar el freno antes de llegar a la zona conflictiva o, llegado el caso, con mucha suavidad.

La estabilidad del coche está condicionada, entre otros aspectos, por un adecuado estado de los neumáticos y del asfalto.



1. Se amplía la información de las poblaciones a las que se accede por una salida.
2. Cartel de preseñalización de salida hacia capitales de provincia.
3. Salida hacia gasolineras y otros servicios adyacentes a la carretera.
4. Refuerzo de la señalización de peligro, prohibición...
5. Cartel de señalización de glorieta partida.
6. Cartel de señalización de túnel con indicación de los elementos de seguridad disponibles.
7. Información, al inicio de una variante, de todas las salidas.

APROBADA LA NUEVA NORMA PARA LA INSTALACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN VERTICAL

Las señales se ponen al día

Aumentar la seguridad vial, mejorar la información proporcionada al usuario y adecuarse a los nuevos tiempos. Es el objetivo de la nueva normativa que regula los criterios de instalación de la señalización vertical en las vías estatales.

J.I.R.

Ya está en vigor la nueva norma (8.1-IC "Señalización vertical") que regula los criterios de instalación en la Red de Carreteras del Estado, tanto de señales de prohibición, obligación, restricción o advertencia de peligro, como las de los carteles de orientación (señalización y preseñalización de salidas, confirmación de itinerarios, etc). Desde 1999, fecha de la última actualización, tanto de la red de carreteras como el parque de vehículos han experimentado una notable evolución y ha originado

Mejoras en los carteles

- ✓ En los carteles de acceso a las gasolineras figurará el horario de apertura y la distancia a la siguiente estación.
- ✓ Cartel al inicio de las variantes de población con información de las distintas salidas a dicha población.
- ✓ Se recogerá un mayor número de poblaciones cercanas a las que se puede acceder a través de una salida.
- ✓ En autopistas y autovías, cartel con información de capitales de provincias que no se encuentren en ese itinerario (nº de salida, carretera y distancia).
- ✓ Se crean nuevos pictogramas para informar de servicios adyacentes a la carretera.
- ✓ Los carteles flecha contendrán, junto a los nombres de los destinos, la distancia existente hasta estos.

nuevas necesidades. Además, la normativa técnica nacional e internacional ha ido evolucionando, y han surgido nuevos planteamientos para la mejora de la seguridad vial.

AFECTA A LAS SEÑALES DE "CÓDIGO" Y A LOS CARTELES DE ORIENTACIÓN

Así, se han creado nuevos carteles que podrán incluir varias señales de "código" de circulación para reforzar el mensaje dado al conductor; se ha revisado el cálculo de la velocidad recomendada en curvas; se ha creado un nuevo pictograma de indicación de glorieta partida para mejorar la percepción de este tipo de intersecciones; y se amplía y mejora la señalización en los túneles. ♦

¿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 Formación y educación vial



NUEVOS

TEST

DE

TRAFICO Y SEGURIDAD VIAL

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

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



1

¿Está permitido estacionar en doble fila?

- a. Sí, cuando no haya espacio libre en las proximidades.
- b. Sí, en las vías urbanas, por un tiempo inferior a dos minutos.
- c. No está permitido en ningún caso.



2

En una travesía sin limitación específica, ¿cuál es la velocidad máxima permitida para adelantar?

- a. 70 km/h.
- b. 90 km/h.
- c. 50 km/h.

3



Esta señal recomienda mantener la velocidad entre los valores indicados...

- a. Siempre que las condiciones meteorológicas o ambientales sean favorables.
- b. Cuando las condiciones meteorológicas o ambientales sean desfavorables.
- c. En cualquier caso.



4

Bajo los efectos de la depresión...

- a. Disminuyen las distracciones.
- b. Se pierde información del entorno.
- c. Se tiene más seguridad.



5

El conductor, ¿está obligado a hacer que los pasajeros mantengan la posición adecuada?

- a. No.
- b. Sí.
- c. No, sólo está obligado a cuidar la colocación de los objetos.



6

Cuando una señal vertical contradice a una señal de balizamiento fijo prevalece la señal...

- a. Vertical.
- b. Más restrictiva.
- c. De balizamiento fijo.

7

Los reflejos del sol directo sobre el conductor, ¿pueden tener un efecto negativo en la conducción?

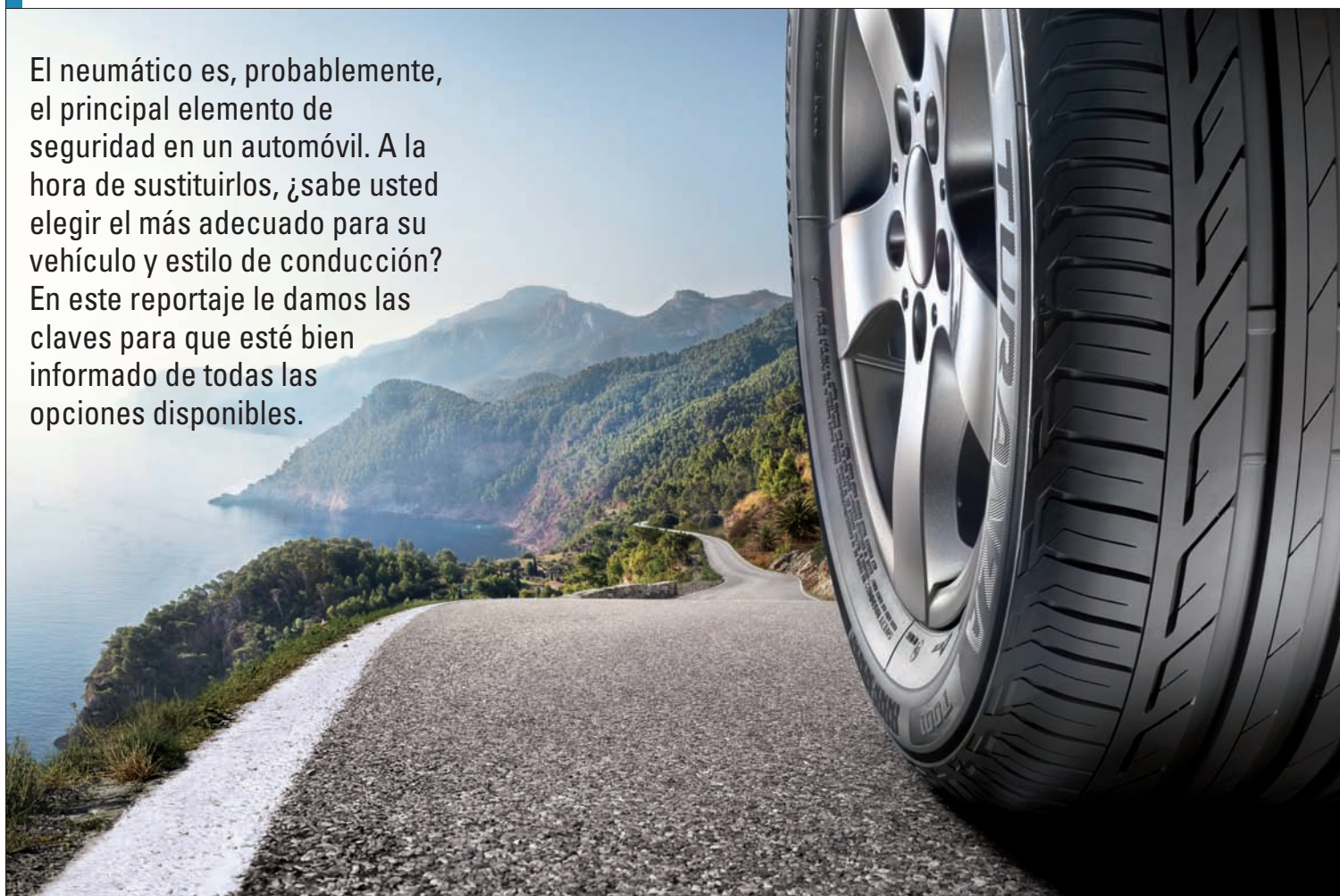
- a. Sí, por lo que debe encender la luz de largo alcance para facilitar la visibilidad.
- b. No, ninguno.
- c. Sí, afectan a la visión haciendo difícil distinguir los vehículos sobre el pavimento.

QUE EL SOL NO LE CIEGUE. Los reflejos del sol directo sobre el conductor pueden tener un efecto negativo sobre su visión, pudiendo llegar a ocasionar un accidente por el deslumbramiento. Las consecuencias más comunes son entrecerrar los ojos, tensión y fatiga ocular, con lo que, dificultan la visibilidad. Por tanto, debe extremar la atención y las precauciones.



CON MÁS DETALLE

El neumático es, probablemente, el principal elemento de seguridad en un automóvil. A la hora de sustituirlos, ¿sabe usted elegir el más adecuado para su vehículo y estilo de conducción? En este reportaje le damos las claves para que esté bien informado de todas las opciones disponibles.



Las condiciones de uso también determinan la elección de las gomas para nuestro vehículo.

NEUMÁTICOS: INFORMARSE, FUNDAMENTAL PARA ELEGIR LA MEJOR OPCIÓN

Haga su camino el más seguro

C.N.F.

Quizás sea el neumático el elemento de seguridad más importante en un automóvil. Y su elección, entre la amplísima variedad que ofrece el mercado actual, está totalmente en manos del conductor. De ahí la importancia de conocer las características esenciales de las gomas que montamos en nuestros vehículos.

Con el fin de informar al consumidor y ayudarlo a decidir en la compra, la Etiqueta Europea para Neumáticos es obligatoria, desde noviembre de 2012, para todos los neumáticos comercializados, sea cual sea su procedencia. Se trata de un adhesivo sobre la banda de rodadura que califica tres parámetros de cada neumático: eficiencia energética, frenada en mojado y ruido exterior (ver recuadro “Cómo leer la etiqueta”). “*Es un buen punto de partida para elegir. Pero los fabricantes de neumáticos analizamos muchos más parámetros*”, apuntan desde

Goodyear-Dunlop. En efecto, más allá de estos tres que incluye la etiqueta europea, las marcas someten a sus productos hasta a 30 pruebas diferentes, como frenadas en recta y curva, en suelos secos y mojados, acuplanin longitudinal y lateral, tracción, resistencia, duración, robustez, precisión en la conducción, envejecimiento y hasta la capacidad de rodar a baja presión o incluso a presión nula, completamente desinflado.

LA HORA DE LA ELECCIÓN. Por este motivo, la Fundación CEA ha publicado un estudio en el que destaca la importancia de conocer la información contenida en el etiquetado a la hora de comprar neumáticos nuevos, momento en el que priman, según CEA, factores como el precio (58%) y la duración en tiempo y kilómetros del neumático (53%), sobre otros directamente involucrados en

la conducción segura.

Decisiones propias de tiempos de crisis como los que vivimos. “Muchos conductores anteponen duración y precio a distancia de frenado, niveles de ruido y consumo”, asegura Fernando González, director de la Fundación CEA. “De nada sirve el equipamiento tecnológico del vehículo si optamos por neumáticos de baja calidad”, apunta González. Para José Manuel Cañavate, responsable técnico de producto de Michelin, “antes de comprar un neumático, hay que tener en cuenta, la seguridad (adherencia y fiabilidad), la duración, el ahorro de combustible y el ruido. Y también deberíamos considerar el uso que vamos a darle y en qué condiciones ambientales”.

El informe compara las prestaciones de los tres parámetros incluidos en la etiqueta europea de las principales marcas del mercado español: Bridgestone, Continental, Dunlop, Goodyear, Michelin, Pirelli, Firestone, Uniroyal. Además, se incluyen cuatro marcas de las denominadas *low cost* –de bajo coste–: WeStlaKe, Hifly, Sunitrac, InfinitY. En total, más de 3.800 casos analizados contando diferentes modelos, medidas, índices de peso y velocidad.

COMPARANDO RESULTADOS. Del informe se extraen varias conclusiones interesantes. En la categoría de eficiencia energética, destaca cómo las marcas *low cost* se equiparan con

las primeras marcas pues el 73% de sus gomas tienen una calificación ‘E’, incluso un 10% en ‘C’, igualándose con fabricantes de la talla de Bridgestone. En esta categoría, Continental (7%) y Michelin (6%) son las marcas que reciben calificaciones más altas.

Igualmente es destacable que algunos fabricantes están centrados en perfeccionar una de las características sobre las demás, por ejemplo la frenada en mojado. Es el caso de Uniroyal y en menor medida Fires-

tone. Como explican los técnicos, “lo difícil no es fabricar un neumático excelente en una categoría, sino hacer un neumático bueno en todas las prestaciones”. En frenada en mojado, Michelin obtiene un 52% de neumáticos etiquetados ‘A’, seguido de Pirelli, con un 30%. Las de bajo coste obtienen un 0% en ‘A’ y un 1% en ‘B’.

Cómo leer la etiqueta

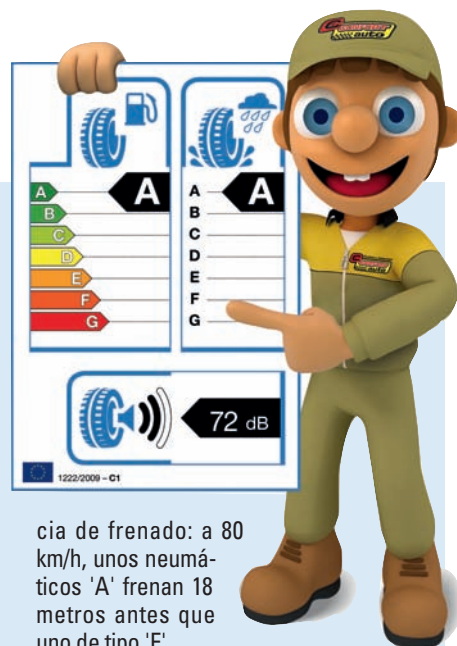
Desde noviembre de 2012, los neumáticos incorporan la Etiqueta Europea, que valora tres aspectos fundamentales. Son estos:

EFICIENCIA ENERGÉTICA

- Indica el ahorro de combustible en función del nivel de resistencia a la rodadura del neumático.
- La calificación ‘A’ (verde) es la más eficiente, mientras que ‘G’ (rojo) es la menor ahorro de combustible.
- Un neumático ‘A’ puede reducir el consumo en 0,5 litros/100 km respecto a uno ‘G’.

FRENADA EN MOJADO

- Muestra la capacidad de frenado en suelo mojado.
- El neumático con clasificación ‘A’ proporciona la mejor adherencia en mojado y, por tanto, es el que menos distancia necesita para frenar.
- Por cada letra, aumenta un 30% la distancia de frenado.



cia de frenado: a 80 km/h, unos neumáticos ‘A’ frenan 18 metros antes que uno de tipo ‘F’.

NIVEL DE RUIDO

- Expresa cuánto ruido externo genera el neumático, en decibelios.
- Esta calificación se presenta en ondas:
 - + **Una:** genera poco ruido.
 - + **Dos:** nivel moderado.
 - + **Tres:** ruidoso

La seguridad de los más vendidos

Le presentamos una selección de los neumáticos más vendidos en las medidas más frecuentes: observe las etiquetas y compare sus cualidades.

Turanza - 205/55R16	ContiPremiumContact5 - 205/55R16	Sport BluResponse - 205/55R16	TZ300 - 205/55R16
----------------------------	---	--------------------------------------	--------------------------



La adherencia sobre mojado es una de las tres características valoradas en la etiqueta europea.

Respecto al tercer parámetro, nivel de ruido exterior, los neumáticos que lograban buena adherencia, por el tipo de dibujo, obtienen un nivel medio de ruido. Los neumáticos más silenciosos son los de Dunlop y Goodyear; los más ruidosos, Continental y Bridgestone. Las low cost, obtienen un 61% de ruido elevado y un 38% de ruido medio.

"DE NADA SIRVE EL EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO DEL VEHÍCULO SI OPTAMOS POR NEUMÁTICOS DE BAJA CALIDAD",

FERNANDO GONZÁLEZ, DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN CEA

NEUMÁTICOS BARATOS. Respecto a estas marcas, el estudio concluye que "transmiten inseguridad", e insiste en que su "dificultad para crear neumáticos seguros hace que estos fa-

bricante asiáticos obvien el aspecto de la frenada y se centren en la eficiencia energética". En cualquier caso, estas

marcas se han constituido como una opción más a disposición del consumidor. De hecho, actualmente los neumáticos baratos tienen un 28% del negocio en nuestro país. Desde la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU)

coinciden en señalar que "aunque los neumáticos asiáticos son perfectamente legales para venderse en Europa, en nuestros análisis no suelen obtener buenos resultados, excepto alguna marca japonesa". ♦

ANDRÉS MAS

Subdirector de Motor 16

"Lo barato puede salir muy caro"

1. Tengo que cambiar los neumáticos, ¿cuál elijo?

Actualmente hay una amplísima variedad de neumáticos para elegir: neumáticos ecológicos de bajo rozamiento para consumir menos, neumáticos más blandos para mejorar el agarre, más duros para priorizar la durabilidad o normales con una buena relación precio-eficacia. La elección depende del uso que les vayamos a dar y de nuestro tipo de conducción.



2. ¿Es mejor poner neumáticos más anchos?

Los coches montan medidas cada vez más grandes, sobre todo por estética. Un neumático más ancho da más estabilidad y adherencia en seco, es cierto. Pero en mojado es más propenso a entrar en acuaplanin. Además, el coche tendrá peores prestaciones, sube el consumo de combustible, es más ruidoso y también más caro.

3. ¿Son fiables las marcas baratas?

Desde hace unos años hay en el mercado marcas asiáticas, que son mucho más baratas pero no reúnen las características exigibles de durabilidad y seguridad. Son una opción, pero, en estos casos, lo barato puede salir muy caro. El comprador sí puede encontrarse con marcas conocidas pero fabricadas en China. En este caso hay que dar por hecho que cumplen con la normativa.



MOTOR 16

Características

MOTOR:

Cilindrada: 2.143cc.

Potencia máxima:

170 CV a 4.200 rpm.

CARBURANTE:

Diésel.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de rodilla conductor. ABS. ESP. ASR. BAS. Sistema advertencia colisiones con frenado autónomo de emergencia. Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 4,69 m.

Anchura, 1,81 m.

Altura, 1,44 m.

MALETERO:

480 litros.

CONSUMO:

Mixto, 4,0 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 38.300 €



MERCEDÉS C 220 Bluetec

pensiones delanteras de 4 brazos mucho más eficaces, una gran variedad de mecánicas que llegarán entre primavera y otoño, y un nivel de seguridad idéntico al que incorpora el buque insignia de la marca: el "Clase S". El motor '220 BlueTec' de 170 CV, es un motor poco refinado y algo ruidoso en frío, pero con un compromiso muy bueno entre prestaciones y consumos. 'BlueTec' es la denominación que sustituye a las de 'CDi' y va asociada a la utilización de 'AdBlue' (disolución de urea utilizada para reducir las emisiones de óxido de nitrógeno) que apareja la utilización de un depósito de 23 litros que se rellena en las revisiones, y que reduce el espacio del maletero.



www.mercedes-benz.es

COMENTARIO. El moderno, atractivo y exitoso Mercedes "CLA" presionaba tanto por abajo –por tamaño, diseño y características técnicas– que ha obligado a la marca, a lanzar un nuevo "Clase C", que sube un escalón para situarse más cerca de los "E" y "S". El "C" recién llegado estrena plataforma modular con casi un 50% de aluminio, sus-

Emisiones de CO₂
103 g/km

Imp. matric. 0 %



- ✓ Calidad, peso y aerodinámica.
- ✓ Comportamiento.
- ✓ Precio competitivo.

Estética:9
Acabado:8
Habitabilidad: 6
Maletero:7
Confort:8
Potencia:8
Cambio:8

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

- ✓ Anchura y altura en plazas traseras.
- ✓ Motor áspero y ruidoso en frío.
- ✓ Pantalla central.



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

AUTOFÁCIL

Características

MOTOR:

Cilindrada: 1.499 c.c.

Potencia máxima:

136 CV a 4.500 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cortina. ABS. Control dinámico de estabilidad. Faros antiniebla. Climatizador. Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 3,82 m.

Anchura, 1,72 m.

Altura, 1,41 m.

MALETERO

211 litros.

CONSUMO:

Urbano, 5,7 l/100 km.

Carretera, 3,8 l/100 km

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 20.550 €



MINI COOPER

infinita lista de opciones para configurar a nuestro gusto tanto el interior como el exterior. En marcha, el "Cooper", con un nuevo 1.5 turbo de 3 cilindros con 136 CV, da una respuesta progresiva y consigue un consumo medio bastante bajo –en la práctica, en torno a 6,8 l–. En suspensión, cuenta con amortiguadores de dureza variable DCC por 500 euros, que le hacen un tanto incómodo porque se aprecian con nitidez las irregularidades del terreno. No admite quejas en cuanto a comportamiento; la carrocería balancea poco, la suspensión no tiende a rebotar pese a su firmeza y el eje delantero se muestra muy preciso, con un nivel de agarre elevado. Con todo, sigue teniendo el mismo problema: su elevado precio.



www.mini.es

Emisiones de CO₂
95 g/km

Imp. matric. 0 %



- ✓ Personalidad.
- ✓ Comportamiento.
- ✓ Tecnología.

Estética:8
Acabado:8
Habitabilidad: 6
Maletero:4
Confort:6
Potencia:7
Cambio:7

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

- ✓ Maletero.
- ✓ Puede resultar incómodo.
- ✓ Precio elevado.



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

COCHE ACTUAL

VOLVO V60 Plug-in Híbrido

COMENTARIO. La hibridación entre las mecánicas térmicas y la propulsión eléctrica da un paso más con la aparición del "V-60 Plug-in Híbrido", término que indica la posibilidad de enchufar a la red doméstica para recargar sus baterías. Esta acción, que requiere entre 3,5 y 7 horas, permite una autonomía de 50 kilómetros sin necesidad de arrancar su motor turbodiesel. Este, con 215 CV, ya empuja al "V-60 híbrido" en un estrato pudiente del mercado, lo que restringirá sus ventas a, más o menos, un centenar de unidades en lo que resta de año. La utilización 'cero emisiones' no solo es brillante por el largo recorrido que soportan sus baterías, sino también porque los 70 CV del motor eléctrico, emplazado sobre las ruedas traseras, per-



Emissiones de CO₂
48 g/km

Imp. matric. 0 %

mite una velocidad máxima de 110 km/h, con exclusiva y silenciosa propulsión. El consumo mixto homologado son unos inverosímiles 1,8 l/100 km, que pueden llegar a los 7,5 l/100 km. El lujo y la calidad percibida son elevados, de acuerdo con su precio.



www.volvocars.com



- ✓ Prestaciones.
- ✓ Uso eléctrico práctico.
- ✓ Calidad general.

Estética:8
Acabado:9
Habitabilidad: 7
Maletero:6
Confort:8
Potencia:9
Cambio:9

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

- ✓ Precio.
- ✓ Maletero justo.
- ✓ Autonomía térmica.



NOTA MEDIA: 8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8

Características

MOTOR:
Cilindrada: 2.400cc.
Potencia máxima:
215 CV a 4.000 rpm.
Motor eléctrico: 70 CV.

CARBURANTE:
Diésel.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales delanteros. Airbag de techo lateral. Sistema de protección contra impactos laterales y contra latigazos cervicales. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,64 m.
Anchura, 1,87 m.
Altura, 1,48 m.

MALETERO:
305 litros.

CONSUMO:
Medio, 1,8 l/100 km
(modo híbrido).

RELACIÓN
CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
A partir de 60.900 €

AUTOPISTA

RENAULT CAPTUR 1.5 dCi

COMENTARIO. Tan a la moda SUV, pero con toda la experiencia que Renault tiene en monovolúmenes. Como *crossover* urbano proporciona un gran campo de visión, una altura de conducción dominante y cierta confianza para salir a algún que otro camino. Y como monovolumen, funcionalidad a toda prueba. Con una carrocería poco más grande que la de un utilitario, magníficas sus plazas traseras por anchura y altura, y la posibilidad de adaptar la cota longitudinal mediante una banqueta deslizante con la que también modular su generoso maletero. Y como colofón, grandes guanteras y asientos desenfundables ideales tras unas vacaciones con niños. El chasis, herencia "Clio", solo deja buenas maneras y gran seguridad, aunque



Emissiones de CO₂
96 g/km

Imp. matric. 0 %

su suspensión trasera lee el asfalto con cierto descaro y hace que, en vacío, resulte ligeramente incómodo al bache aislado o sobre carreteras mal pavimentadas.



www.renault.es



- ✓ Motor suave con bajo consumo.
- ✓ Capacidad interior.
- ✓ Tapicerías a prueba de niños.

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

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

- ✓ Acabados mejorables.
- ✓ Capacidad de aceleración.
- ✓ Suspensión trasera algo seca.



NOTA MEDIA: 7,1. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,5

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.461 c.c.
Potencia máxima:
90 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Diésel.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags laterales de cabeza. ABS. ESP. ESC. Sistema Isofix sillas infantiles. 3 cinturones traseros con 3 puntos de anclaje. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,12 m.
Anchura, 1,78 m.
Altura, 1,57 m.

MALETERO:
377 litros.

CONSUMO:
Urbano, 4,2 l/100 km.
Carretera, 3,4 l/100 km.

RELACIÓN
CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
Desde 19.350 €

EL "IBIZA" CUMPLE 30 AÑOS

A finales de abril de 1984 salía de la fábrica de Seat el primer "Ibiza", el modelo más exitoso de la marca, del que se han vendido casi 5 millones de unidades en 75 países. Este modelo, que fue presentado mundialmente en el Salón del Automóvil de París de ese año, y que ya va por su cuarta generación, ocupa desde hace una década los primeros puestos de

ventas en el segmento B en España.

El modelo de Seat también es un coche con clara vocación deportiva, y su presencia en el Mundial de Rallies está marcada por el éxito, tras haber conseguido tres títulos mundiales (en 1996, 1997 y 1998) en la categoría de dos litros con el "Ibiza Kit Car".

www.seat.es



"Ibiza" 2008-2014



"Ibiza" 1984-1993

Datos para su historia

- Nació el mismo año que el mundo aplaudía el lanzamiento del primer Mac.
- Su precio en 1984 rondaba las 825.000 pesetas (4.950 euros). Hoy equivaldría a 15.620 euros.
- Fue coche oficial de los Juegos Olímpicos de Barcelona 1992.
- Fue el primer modelo del segmento B que incorporó el ABS de serie en toda su gama.

CAPÓ TRANSPARENTE

Land Rover acaba de presentar el sistema "Transparent Bonnet" o "capó transparente". Unas cámaras situadas en la parrilla delantera del vehículo 'ven' el terreno debajo del capó y lo reproducen digitalmente. Así, el conductor ve todos los obstáculos y las características del terreno por el que va circulando.

CÓMO AHORRAR COMBUSTIBLE

Según un estudio encargado por Ford, basado en una encuesta a 5.700 conductores europeos, hay cuatro hábitos de muy fácil implantación que podrían hacer ahorrar al conductor hasta un 33% en combustible, lo que se traduciría en 1.000 euros menos en su factura anual. Estas son las medidas:

- ✓ Quitar el portaequipajes cuando no se vaya a utilizar (20%).
- ✓ Antes de repostar, comparar los precios de distintas gasolineras (7%).
- ✓ Revisar la presión de los neumáticos todos los meses (4%).
- ✓ Eliminar los objetos del interior del maletero que no sirvan (2%).

PORTABICICLETAS EXTRAÍBLE

Hasta cuatro bicicletas se pueden transportar con el sistema de portabicicletas integrado 'FlexFix', de Opel. Disponible para nueve modelos de su gama, del "Zafira Tourer" al pequeño "Adam", ahora también se ofrece para el "Meriva", donde se pueden transportar hasta dos bicicletas, con una carga máxima de 40 kg. Integrado en el paragolpes trasero, se extrae cuando se vaya a utilizar. No afecta a la capacidad del maletero y en algunos modelos se inclina para que se pueda abrir el portón trasero del maletero sin dificultad.

www.opel.es



LAS VENTAS, EN ALZA. Las ventas de coches subieron durante el mes de abril casi un 30% (más de 8.000 unidades), según los datos de la patronal. Es el octavo mes consecutivo con buenas noticias para el mercado automovilístico. El Plan Pive 5 es el principal elemento dinamizador, con más de 110.000 operaciones realizadas. Por canales, han sido las empresas de alquiler (con un crecimiento del 75,5%) las protagonistas del mes.



100 AÑOS DE BOCINA. Acaba de cumplirse el centenario del nacimiento de la bocina eléctrica. Bosch, que fue el fabricante que la desarrolló, la empezó a comercializar en 1921. Estaba basada en el principio de los 'tubos inmóviles' utilizados en los órganos. Ofrecía sonido agradable, bajo consumo de energía y un diseño atractivo.



SILLITA HINCHABLE

Volvo ha presentado un novedoso prototipo de sillita de seguridad infantil hinchable. Pesa menos de 5 kilos, se transporta en una bolsa, está fabricada en un tejido muy resistente y se infla en menos de 40 segundos. Está diseñada para instalarse en sentido contrario a la marcha y es válida para niños de hasta 3 o 4 años. El fabricante sueco indica que es un sistema ideal para abuelos, taxis, coches de alquiler... De momento es solo un prototipo y no se comercializa.



UN ELÉCTRICO MUY "SALADO"

Su nombre es "Quant e-Sportlimousine", y lo ha desarrollado la compañía nanoFlowCell. Además de ser un imponente deportivo con alas de gaviota, es un prototipo de coche eléctrico. Sus baterías basan su funcionamiento en la reacción de sus depósitos de sales metálicas. Entre este tipo de sales, la más común es la sal de mesa.



LLAMADA A REVISIÓN

Toyota ha llamado a revisión a algunos de sus modelos. La marca informará a los propietarios de los vehículos afectados. Para ampliar información en el 902 337 000.

"Yaris" y "Urban Cruiser".- Revisar las guías que fijan la posición del asiento; y la pieza metálica que fija el panel de instrumentos y la columna de dirección. Afecta a los "Yaris" fabricados entre 2005 y 2010, y los "Urban Cruiser" de 2008 a 2010.

"RAV4", "Land Cruiser" y "Hilux".- Revisar los módulos de conexión eléctrica entre el volante y la columna de dirección, para asegurar una correcta conexión en el airbag del conductor. Unidades fabricadas entre 2004 y 2010.

LaFRASE

"SE PUEDEN
INTERPRETAR LAS
ONDAS CEREBRALES
QUE PRODUCEN LOS
PENSAMIENTOS, Y
MOVER UN
AUTOMÓVIL"

**RAÚL ROJAS. Profesor de
Inteligencia Artificial.
Universidad Libre de
Berlín (Alemania)**

SUBE EL RENTING. Según los datos de la Asociación Española de Renting (AER), durante el primer trimestre de este año las matriculaciones de vehículos renting han subido ligeramente, un 0,3%. El Renault "Megane", el Volkswagen "Polo" y el Seat "León", son los modelos más demandados.

NO SE ENSUCIA. Nissan está ensayando una nueva tecnología de nano-pintura que repele la suciedad. Mediante la creación de una capa de aire protectora entre la pintura y el entorno, repele el agua y las salpicaduras que ensucian la superficie del automóvil.



SUPERVENTAS ABRIL 2014

1		4.007
2		3.153
3		3.047
4		2.561
5		2.552
6		2.237
7		2.153
8		2.106
9		1.981
10		1.779

LOS FABRICANTES

	SEAT	8.512
	VOLKSWAGEN	7.805
	OPEL	6.766
	PEUGEOT	5.947
	FORD	5.788
	CITROËN	5.322
	RENAULT	4.755
	AUDI	3.448
	TOYOTA	3.383
	HYUNDAI	3.377

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

↑ ↓ ↔ Variaciones respecto al mes anterior

“Un discapacitado no tiene problemas para conducir”

La vida del piloto Isidre Esteve cambió el 24 de marzo de 2007. Una caída en la prueba del Bajo Almanzora (Almería), en pleno Campeonato Nacional de Rallies, le provocó la lesión medular que le dejó en una silla de ruedas. Lejos de retirarse, luchó, cambió la moto por un coche adaptado y volvió a la competición. Considera que el coche para ellos es vital y que los parapléjicos están muy preparados para conducir.

Emmanuel ZOCO

- En el Plan estratégico de la DGT se contempla como un objetivo claro posibilitar el acceso al permiso de conducir a las personas con discapacidad. ¿Qué le parece?

Estoy a favor de cualquier iniciativa en ese sentido porque conducir te da una libertad increíble y a las personas que padecen una discapacidad poder sacarse el carné les cambia la vida, puedes decidir cuándo y a dónde ir y no dependes todo el día de alguien. Yo tuve que hacer una validación, que consistió en un examen práctico, y para adaptarme a conducir con los mandos necesité bastantes horas, sobre todo para coger confianza.

- Hay alrededor de cuatro millones de personas con alguna discapacidad, la mayoría sin automóvil. ¿Cambiará esta situación?

- Estamos en el siglo XXI y hay muchos apoyos tecnológicos para facilitar la conducción y suplir las piernas en mi caso o la movilidad en una mano. Hace 20 años era más difícil, pero ahora una persona con una discapacidad física no tiene que tener ningún problema para conducir.

- Estará de acuerdo con que, naturalmente, se necesitan las máximas garantías de seguridad para estos

conductores y para el resto...

- Sí, aquí tenemos que haber todos. Por tanto, todos los esfuerzos que se hagan para que esto sea una realidad valen muchísimo la pena.

- Un examinador especializado dijo en esta revista que las personas con discapacidad salen con una preparación por encima de la habitual. ¿Es así?

- Sí. Somos personas más compro-

“En un primer instante me quería morir, pero la vida es un regalo y hay que disfrutar cada momento”

metidas con la formación porque valoramos más la oportunidad que se nos da, conducir supone un cambio muy grande en nuestra autonomía del día a día, nuestro vehículo es igual a libertad.

- ¿Las calles necesitan adaptarse para las personas con discapacidad?

- Actualmente, hay una ley de accesibilidad y la mayoría de edificios públicos se acoge a ella. Barcelona, es un modelo. En las zonas rurales hay más que mejorar, pero las personas con discapacidad tenemos

que ser capaces de adaptarnos y saber que la sociedad cada vez está más sensibilizada. Se ha hecho mucho y queda mucho por hacer, pero debemos ser agradecidos: donde falta una rampa mañana la habrá.

- ¿Y qué opina del nivel de los coches adaptados?

- Hay mucho trabajo que hacer. Mientras que en otros sectores se avanza muchísimo, en este no se hace tan rápido y seguro que va ligado a la demanda de los propios usuarios. Las empresas especializadas tendrían que disponer de más recursos.

- ¿Qué importancia da al cinturón de seguridad?

- Es vital, ir sin cinturón no es una opción, en caso de accidente evita males mayores. Cuando tuve la lesión medular, según unos estudios anteriores a 2007, la mayoría de accidentes terminaban en una lesión de este tipo por no usarlo y afectaba sobre todo al colectivo de 18-32 años. Ahora los más jóvenes se han concienciado de que el cinturón es importante.

- ¿Qué infracciones ve más a menudo en la carretera?

- Hay coches que de golpe invaden una raya continua, sin importar la visibilidad... A veces sales de noche y no me fío de los que van de fiesta, siempre guardo mucha distancia de seguridad, porque en ocasiones otros conductores me provocan miedo. La carretera me da muchísimo respeto, me considero una persona a veces excesivamente prudente.

- ¿Y usar el teléfono al volante?

- El móvil con las llamadas, el WhatsApp, el correo electrónico o Facebook forma parte de nuestra vida, pero creo que la mayoría de los accidentes se produce por despistes y el móvil es un gran problema. Habrá que seguir concienciando a la gente de que lo deje cuando está condu-





“ Ahora, una persona con una discapacidad física no tiene que tener ningún problema para conducir ”

ciendo, de que instale el manos libres.

- ¿Ha observado un cambio en la actitud de los conductores con el alcohol?

- Sí, hace diez años la gente no era consciente del riesgo que existía cuando volvían a casa después de tomar unas copas... Me gusta ver a los jóvenes que se turnan, cada fin de semana conduce uno y no bebe. Eso es responsabilidad.

- ¿Qué le impulsó a crear la Fundación que lleva su nombre?

- Nació para dar una respuesta más positiva a algunos frentes que vivimos Lidia, mi compañera, y yo los primeros años después de la lesión. Por ejemplo, muchos compañeros de la rehabilitación sentían mucho respeto por volver a su vida cotidiana y pensamos que sería muy útil un centro que sirviera de puente entre el final de la rehabilitación y la normalización del día a día.

“ La mayoría de los accidentes son por despistes y el móvil es un gran problema. Hay que concienciar a la gente para que lo deje cuando conduce ”

- Uno de sus proyectos es el cojín inteligente...

- Sí, del Dakar de 2009 volví con dos úlceras por presión, por estar demasiadas horas sentado en el coche. El médico me dijo que a partir de las ocho horas la piel empieza a sufrir. El cojín incorpora un software que gestiona la entrada de aire en las diferentes zonas y cada una trabaja con la mínima presión, ayudando a la irrigación sanguínea del tejido, en este caso nuestros glúteos.

- ¿Se imaginaba llegar hasta donde lo ha hecho tras el accidente?

- No, en un primer instante me quería morir, porque no tenía ni idea de cómo iba a ser mi vida a partir de ese momento, pero con Lidia siempre dijimos que queríamos seguir haciendo lo que más nos gusta y por continuar vinculados al mundo del deporte.

- Y a quien se encuentre en su misma circunstancia, ¿qué le diría?

- Es difícil porque detrás de cada persona hay una realidad con un entorno y unos medios diferentes, pero la vida es un regalo, estamos aquí de paso y hay que disfrutar cada momento. Suceda lo que suceda, la vida hay que vivirla. La mayoría de la gente mayor se arrepiente más de lo que no ha hecho que de lo que sí. Debemos ser optimistas, cuidarnos y

“ Conducir supone un cambio muy grande en nuestra autonomía del día a día, nuestro vehículo es igual a libertad ”

ser conscientes de que muchísimas personas trabajan para que nuestra calidad de vida mejore.

- Una de las citas es Almanzora, ¿Qué siente al regresar allí?

- Lo vivo con normalidad, una carrera más. Allí tuve el accidente, pero yo siempre digo que solo fue un accidente.

- ¿Volverá al Dakar?

- Se necesita una buena estructura, un coche competitivo... Y para eso habrá que esperar a que mejore un poco la economía de este país.

- ¿Qué significa el deporte para usted?

- Es un estilo de vida que te proporciona unos valores y que me ha dado casi todo lo que soy. Me siento un privilegiado por haberme dedicado 27 años a ese mundo y por seguir compitiendo ahora con los coches después de la lesión. Estoy convencido de que gracias al deporte soy como soy. ♦



LA ACCIDENTALIDAD SE INCREMENTARÁ EN LOS PRÓXIMOS AÑOS

Por normativa comunitaria, los plazos en la exploración psicofísica de conductores se han alargado en el tiempo. Desde el año 2010, los conductores hasta los 65 años renuevan por diez años y, a partir de esa edad, por cinco años –si no existen causas médicas que acorten ese tiempo–.

Como profesional de un centro de reconocimientos, me gustaría dejar constancia de mi preocupación al respecto.

A partir de los 45 años afloran la mayoría de las patologías importantes para la conducción (diabetes, problemas cardíacos, deficiencias visuales, etcétera) que se agudizan si no se tratan a partir de los 70 años.

El reconocimiento psicofísico, "si se hace con rigor y profesionalidad", nos garantiza que los conductores estén en las mejores condiciones para enfrentarse al tráfico.

Con la legislación actual, nuestra capacidad de exploración se ha visto muy mermada, lo que sin duda influirá en la seguridad vial, incrementando la accidentalidad en los próximos años.

Pilar Bravo.

Las Rozas (Madrid).



SEGURO Y TABLET

Para justificar que se posee Seguro de automóvil ante un Agente de la Autoridad, ¿sería suficiente la recibida en un equipo electrónico tipo smartphone o tablet? ¿Y el permiso de circulación?

Antonio Frau Corral

● **Respuesta:** Los agentes de la autoridad constatarán la vigencia del seguro obligatorio mediante la consulta al Fichero Informativo de Vehículos Asegurados. Cuando dicha consulta no fuera posible o el vehículo no apareciera en el citado fichero como asegurado, la vigencia del seguro quedará acreditada mediante el justificante de pago de la prima del período de seguro en curso, siempre que contenga, al menos, la identificación de la entidad aseguradora, matrícula, período de cobertura e indicación de la cobertura del seguro obligatorio RD 1507/2008, art. 14). El justificante de pago obtenido por Internet o banca electrónica se considera válido, siempre que reúna los requisitos citados.

Tal como establece el Reglamento General de Vehículos (art. 26), el conductor de un vehículo queda obligado a estar en posesión y llevar consigo, así como exhibir ante los agentes de la autoridad que se lo soliciten, entre otros documentos, el permiso de circulación ori-

ginal, pudiendo ser sustituido por fotocopia si está debidamente cotejada. El cotejo puede estar efectuado por la Dirección General de Tráfico, sea en sus Servicios Centrales o su Organización Periférica, así como por cualquier órgano de la Administración del Estado, Autonómica o Local, por las Fuerzas de Vigilancia del Tráfico o, finalmente, por un fedatario público.

ACOSO POR DETRÁS

No es la primera vez que tratan el tema de las reacciones emocionales y me entristece comprobar que llevar un vehículo 'pegado' detrás se trata como otra emoción más contra la que sólo cabe el autocontrol emocional. Es cierto que cuando se sufre esta situación la mejor opción es el autocontrol pero también espero de la Administración que persiga estas prácticas sin que se tenga que dar un accidente o agresión física. Es inapropiado tratar esa situación sin diferenciarla de otras;



no es lo mismo alterarse porque se cuele otro vehículo en una cola –absurdo– que por sufrir una situación de acoso y peligro que debería estar perseguida; me gustaría conocer qué medidas se toman –si las hay– y su efectividad. En cuanto a los agentes de tráfico, sería barato en comparación con un radar dotar a los coches 'camuflados' de una cámara trasera y realizar una campaña centrada en la distancia de seguridad, y sancionar a aquellos que se acercan a un par de metros a quien les precede y le acosan con gestos, luces, etc.

Pablo Gil Andrés.

Valencia

INDISCIPLINA DE CARRIL

Soy profesional de la conducción y he sido profesor de formación vial. Entre las muchas infracciones de tráfico que observo a diario, una se repite de forma sistemática en vías urbanas e interurbanas: la indisciplina de carril. Solo hay que fijarse un poco para ver la utilización que muchos hacen de las vías: los 'alérgicos' al carril derecho, que no lo usan aunque vayan estorbando, los que gustan 'recortar' en las curvas invadiendo con riesgo otro carril incluso de sentido contrario, los que giran cuando y desde donde no está permitido... ¿Y la circulación en glorietas...? Recuerda a los coches de choque. ¿Es que a nadie le importa? ¿No creen que se dan miles de

La cigüeña y la señal



Circulando el otro día por la EX-01, me sorprendió encontrar varios nidos de cigüeña sobre los postes metálicos que sujetan las señales indicadoras de esta autovía. Y me asaltaron dos sentimientos contradictorios.

Por un lado, me alegré de que estos animalitos hayan encontrado nuevos lugares donde hacer sus nidos, menos problemáticos que las torres de alta tensión, y de que puedan convivir con algo tan agresivo para los animales como son las carreteras.

Por otro, pensé en qué ocurriría si uno de estos nidos –creo que llegan a pesar hasta 600 kilos– cayera sobre la carretera y los problemas que podrían tener sobre la circulación de quien pase en esos momentos.

M. A. G.

situaciones de peligro por el mal uso de la calzada? Están muy bien las campañas sobre el respeto a los límites de velocidad, uso del cinturón y casco, consumo de alcohol y drogas y otros factores, pero si nos preocupan de verdad la seguridad y la fluidez del tráfico, las autoridades deberían abordar de una vez este tema, básico y tan importante como el resto de normas de circulación.

Roberto Lozano Santamarta

INTERMITENTES: HAGAN ALGO

Recibía y leía puntualmente "Tráfico y Seguridad Vial" hasta que cambió el sistema. Me gustaba.

Esto sólo es un camino para expresarles lo que cada día observo más en la calle: "La gente", yo diría que un tercio de los conductores, no da los intermitentes.

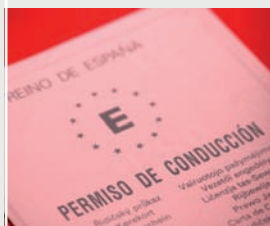
La DGT vive obsesionada con el tema "velocidad" y no veo ningún tipo de publicidad/presión al efecto, de la importancia que tiene el que indiquemos previamente los cambios de dirección. Para mi es un tema muy importante. Hagan algo. Como una idea.

Miguel Yago Aranda

PERMISO DETERIORADO

Sé que cuando un carnet está caducado (y no ampara más licencias que la que se está usando en ese momen-

to), puede ser retenido por el agente de tráfico y enviado a la JPT correspondiente. Pero cuando un título en vigor para conducir un vehículo presenta deterioro, ¿el agente de tráfico



puede retener el carnet de conducir o, por el contrario, si puede identificar por otro medio al conductor (DNI, pasaporte, etc...) que coincida con su permiso de conducir, debe de entregar el carnet a su titular?

Fernando Leoncio

● **Respuesta:** Al contrario de lo establecido para el caso de los permisos caducados, el Reglamento General de Conductores no ha previsto que se retengan los permisos de conducción deteriorados, que tal como establece dicho reglamento (art. 11.2 y el anexo III.C), deberán entregarse en la Jefatura Provincial o Oficina Local de Tráfico, cuando se solicite el duplicado de dicho documento. Lo que ocurrirá también cuando el duplicado se solicite porque hayan variado los datos que figuraban en el permiso original.

DUDAS Y CARRIL-BUS

Soy taxista profesional de Madrid, preocupado por hacer las cosas lo mejor que pueda, dentro de las normativas vigentes.

Se me ha planteado una duda referente al carril bus taxi, esencial en mi trabajo, y me parece mentira haber encontrado con tantas discrepancias tras

de investigar y preocuparme por ello.

La cuestión es sencilla: ¿Puede un taxi, por cuestiones del servicio, salir o entrar del carril bus taxi, teniendo en cuenta que éste está delimitado por una raya continua? ¿Nunca o sólo en determinados casos? ¿Qué casos serían esos? ¿Tan sólo se podría entrar o salir con la línea discontinua, o eso sólo es aplicable a vehículos no autorizados para ese carril?

A diario el taxi entra y sale del carril, por cuestiones del servicio, frecuentemente y no tengo conocimiento de ninguna sanción por este tema. ¿Se nos muestra flexibilidad en esto, pero no es legal, o está permitido únicamente en este tipo de línea continua? Recientemente un policía municipal joven me explicó que el taxi sólo puede rebasar la línea cuando sea discontinua –mayormente esto sucede en las intersecciones, que es cuando coinciden los giros para el resto de vehículos–; también me dijo que el taxi debía aguantar aún ocupado detrás de un bus, camión de basura o lo que fuese mientras esa línea fuese continua. Posteriormente, otro municipal me dijo que no era cierto y que por cuestiones del servicio podíamos rebasarla.

Unos compañeros dicen que sí y otros, que no, solo que por fortuna en ese tema las autoridades no se meten con nosotros. También consulté hace tiempo al ayuntamiento departamento jurídico del taxi y me contestaron que no era de su competencia y que trasladaban la cuestión a tráfico. No he tenido ninguna noticia.

Ángel Agustín

● **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 167.a), párrafo tercero, responde a las preguntas planteadas del modo siguiente: "Una línea blanca continua sobre la calzada también puede indicar la existencia de un carril especial, y los conductores de los vehículos que circulen por el carril especial pueden sobrepasarla con las debidas precauciones para abandonarlo cuando así lo exija la maniobra o el destino que pretenden seguir. En este caso, la marca es sensiblemente más ancha que en el caso general."



CÁMARAS, AMARILLO Y ROJO

En Cartagena se han instalado cámaras en algunos semáforos y no está mal la idea, pero me parece contradictorio que estén captando y multando a los conductores por pasar en amarillo cuando este color quiere decir precaución y no Stop.

La prueba la tenemos a 50 metros de una de las cámaras recaudatorias, que es la Rotonda del Escudo regulada por semáforos en amarillo constante y pasamos sin ser multados. ¿No deberían sancionar el saltárselo en Rojo?

Alfonso Martínez Valero
Canteras Cartagena (Murcia)

Respuesta:

De acuerdo con lo dispuesto en el General de Circulación (art. 146, puntos c) y d), aprobado por RD 1428/2003, de 21 de noviembre, que regula los semáforos circulares para vehículos, la luz amarilla cuando no es intermitente significa que los vehículos deben detenerse en las mismas condiciones que si se tratara de una luz roja fija, a no ser que, cuando se encienda, el vehículo se encuentre tan cerca del lugar de la detención que no pueda detenerse antes del mismo en condiciones de seguridad suficientes.

Si la luz amarilla es intermitente, o hay dos luces amarillas alternativamente intermitentes, no prohíben el paso, pero exigen a los conductores extremar su precaución y no eximen del cumplimiento de otras señales verticales que obliguen a detenerse o ceder el paso o, en su ausencia, del cumplimiento de las reglas generales sobre prioridad de paso.

Las cartas para esta sección no deben exceder de 150 palabras. Irán firmadas y constará nombre, domicilio, teléfono a ser posible, y DNI. "Tráfico y Seguridad Vial" se reserva el derecho a extraerlas 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@dgf.es

facebook

Pedalear con un buen equipo

Montar en bici no es sólo conducir y respetar las normas. Un equipo adecuado para cada ciclista y su vehículo también es una ayuda para circular seguro, protegiendo ante posibles caídas, de los movimientos del cuerpo y de los golpes al salir de las ruedas de la vía.

CSC
El equipo adecuado es esencial para la seguridad. Pero no se trata de gastar mucho dinero, sino de gastar bien.

Casco: puesto, y bien puesto
El casco es el elemento de seguridad más importante. Pero no se trata de gastar mucho dinero, sino de gastar bien.

Guantes
Los guantes protegen las manos de golpes y rozaduras. También mejoran el agarre en el manillar.

Botas
Las botas protegen los pies de golpes y rozaduras. También mejoran el agarre en el pedal.

Para todos los gestos
El equipo adecuado es esencial para la seguridad. Pero no se trata de gastar mucho dinero, sino de gastar bien.



EQUIPACIÓN CICLISTAS. Dada la cantidad de comentarios que provocó en Facebook el reportaje en el que mostrábamos todo el equipo de seguridad existente para el uso por los ciclistas en función de sus necesidades, dedicamos en esta ocasión todo nuestro espacio a dichos comentarios.

John Rawlins La última edición recomienda que las personas que están considerando el uso de la bicicleta deben gastar entre 200 y 900 € en ropa y complementos altamente especializados. La foto muestra a un ciclista vestido con chaqueta de color verde con elementos reflectantes, un extraño casco impermeable, gafas oscuras y lo que parece enorme par de botas. Toda la ropa que se muestra puede ser adecuada para ciertos tipos de ciclismo deportivo o en casos de climatología adversa, pero es absurdo para ir en bici al trabajo o desplazarse por la ciudad. La DGT quiere que los ciclistas urbanos se vistan como ciclistas deportivos o, incluso, como soldados en zona de alto riesgo. ConBici recomienda quienes quieren empezar a salir en bici usen su ropa normal, y que adquieran equipamiento especializado (si hiciera falta) una vez hayan adquirido más experiencia.

Cristobal Guerrero Que no se salten semáforos. Menos cámaras en los cascos y más respetar el código de circulación.

JuanCris Ortiz Vergüenza debería darle a María Seguí el equipamiento ciclista que propone su DGT para culpabilizar a los usuarios de bicicletas en vez de trabajar de verdad para evitar que los coches maten ciclistas y que España esté a la cabeza de Europa en el número de ciclistas atropellados por conductores borrachos y drogados.

Lola Portero Cuéllar ¿Entre 200 y 900 € en ropa ciclista? ¡Para nada! Para moverte por ciudad una bici cómoda, normalita, que se le pueda poner cestas o alforjas, con luz... Hay muchas que no llegan ni a 200 €. Un buen candado y, por supuesto, tu ropa habitual. Todo lo demás son chorradas.

Alejandro Pelaez Canto ¡Esa es precisamente la actitud que nunca debería tener el conductor de ningún vehículo! No hay chorradas cuando se habla de vuestra seguridad. Lo primero que habría que enseñar

es educación vial a los ciclistas, que van de víctimas diciendo que si también son vehículos y no sé qué mil chorradas más, y todavía no he visto ni uno que se digna tan siquiera a respetar in semáforo.

Gabi Stroesteanu Y cuando crucen los pasos de peatones, que lo hagan ANDANDO, no montando.

José Miguel Poveda Bonal Las aceras son para los peatones nunca para una bici, igual que los carriles bici son para las mismas no para que la gente pasee por ellos.

Alberto Morenx Pido disculpas por esos que hacen eso. Odio cuando voy en bici por ciudad respetando todo y tratando de dar ejemplo a los conductores para que vean que no deben ser agresivos con nosotros, para que venga otro ciclista y se salte el semáforo que yo estoy esperando. Siempre que puedo, cuando se pone en verde, se lo recrimino.

Marbella ByCivic Lo que hay que hacer es reducir la velocidad. Así sería más fácil compartir la calzada, que no olvidemos que es de todos, no sólo de los vehículos automóviles y el que quiera correr que se vaya a un circuito de velocidad. Los ciclistas que han muerto arrollados en carretera iban en fila india, por eso es más seguro para ellos ir en pelotón.

Marga Sánchez Todos debemos tener cuidado y cumplir las normas, conductores y ciclistas.

Alejandro Peláez Canto ¡Si se hacen llamar vehículos deberían respetar las normas de tráfico igual que los coches y las motos! ¡Soy de los que los respetan en lo posible, pero estoy bastante harto de ellos!

José Eugenio Soy conductor profesional y ciclista. Hay sitio para todos si nos respetamos.

Irene Domínguez Montes ¿Alguna obligación para los ciclistas, por ejemplo respetar señales de tráfico, semáforos, stops...? ¿Algo?

QUIENES SUFREN ESTE TRASTORNO ASUMEN MAYORES CONDUCTAS DE RIESGO AL VOLANTE

Déficit de atención, hiperactividad y conducción

El TDAH es un trastorno frecuente en niños, que puede continuar en la adolescencia y edad adulta. Se manifiesta con dificultad para concentrarse y prestar atención, controlar la conducta e hiperactividad. Un metanálisis reciente confirma que estos pacientes tienen un mayor riesgo de implicación en accidentes, si bien menor de lo que se creía.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE
Dirección General de Tráfico

F. Javier ÁLVAREZ GONZÁLEZ
Universidad de Valladolid

Elena VALDÉS
Asesora médica de la DGT

El trastorno por déficit de atención con hiperactividad (TDAH) es un problema del comportamiento, más frecuente en varones, que afecta al 5-10% de la población infanto-juvenil. Sus síntomas principales son la dificultad para mantener la concentración (déficit de atención), sobre todo en circunstancias que ofrecen baja estimulación, y la falta de inhibición o control sobre los impulsos se asocia con frecuencia a inquietud motora (hiperactividad-impulsividad). Estos signos aparecen por separado o combinados, pero predomina el déficit de atención, o la conducta impulsiva e hiperactividad, o lo más frecuente, mixto.

Los estudios han demostrado que del 60% al 75% de los niños con TDAH presentan los síntomas hasta su edad adulta. Un pilar fundamental es el tratamiento farmacológico. Tradicionalmente se ha usado un grupo de medicamentos estimulantes del tipo de la anfetamina o el metilfenidato, la lisdexanfetamina y otros, como la atomoxetina, con menor efecto estimulante. Los principales medicamentos autorizados en



EL RIESGO DE ACCIDENTE DEL PACIENTE CON TDAH ES MENOR DE LO QUE SE CREÍA

España incluyen el pictograma que advierte del peligro para la conducción.

Estos fármacos estimulantes tienen un efecto sedante en los niños con el TDAH. Junto al tratamiento farmacológico es imprescindible un abordaje psicológico y la intervención psicoeducativa, en especial en niños y adolescentes.

Estudios previos indicaban que los conductores con TDAH adoptan conductas de riesgo con más frecuencia, cometían más 'violaciones' de las normas de tráfico, y tenían un mayor riesgo de verse implicados en accidentes de tráfico. Como los conductores más

Consejos para el conductor con TDAH

- ✓ Hable sinceramente con su médico para decidir las pautas de conducción más seguras en base al momento en que se halle.
- ✓ Tenga en cuenta el consejo del médico sobre los efectos secundarios de la medicación. Evite conducir en los primeros días de tratamiento y con cambios de dosis.
- ✓ Tener que conducir no debe ser excusa para dejar el tratamiento, ni cambiar sus pautas.
- ✓ No conduzca si nota nerviosismo, somnolencia, temblores, alteraciones de la visión, movimientos anormales...
- ✓ Adapte su conducción a su estado. En todo caso, descanse cada 2 horas o más si está cansado, nervioso o con dificultad para mantenerse alerta.
- ✓ Si debe hacer un viaje largo, prepare previamente su recorrido. Recuerde que en la conducción es fundamental mantener la calma y evitar decisiones precipitadas.

jóvenes presentan tasas más elevadas de accidentes, la relación TDAH-accidentalidad siempre ha sido objeto de especial atención.

"Accident Analysis and Prevention" ha publicado un metanálisis de la relación entre TDAH y accidentes de tráfico que concluye que el riesgo del paciente con TDAH de verse implicado en un accidente, comparado con el conductor sin ese trastorno es de 1.36. Si se cuentan los kilómetros recorridos, el riesgo es menor.

Este estudio, comparado con los realizados en los años 90, señala que el riesgo de accidente de estos pacientes es menor de lo creído, y similar al de otros pacientes, como los de trastornos cardiovasculares.

Esta mejora se debe, probablemente, al mejor control actual de estos pacientes y a los avances en los medicamentos usados. ♦



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 (80% descuento)	4,70
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	9,30
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	14,00
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	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 (Marzo y abril 2014)

	Turismos	164.133
	Motocicletas	18.851
	Furgonetas y camiones	22.112

Última matrícula (07/05/14)

 HXC

Cómo suscribirse a "Tráfico y Seguridad Vial"

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

Quiero la revista en papel:

- Entre en revista.dgt.es/. Pinche en la barra superior, a la derecha, sobre el apartado "Suscripciones" y elija la opción "Edición en papel". Complete el formulario y envíelo on-line o por fax. El coste de la suscripción anual es de 8,25 euros (seis números). Para más información, contacte con Suscripciones en el 91 339 62 75.

Quiero la revista en Internet:

- La versión electrónica está disponible en la web tanto en formato interactivo, con contenidos adicionales, como en pdf, para descargarla y leerla en su ordenador.
- Si lo desea, también puede suscribirse **gratuitamente** a nuestro boletín digital de novedades (newsletter). Recibirá un e-mail con los principales contenidos y enlaces a la web de cada número de "Tráfico y Seguridad Vial".

<http://revista.dgt.es/es/suscripciones>

¿DÓNDE SE LOCALIZA EL SÍNDROME DEL CARRIL IZQUIERDO?



Son muchos los conductores que hacen mal uso del carril izquierdo, aunque sufran más retenciones, frenazos y alcances. Utilízalo sólo para adelantar. Circula siempre por el carril derecho.

HAZ TU PARTE. A tu lado vamos todos.



Disponible en el
App Store

APP ANDROID EN
Google play

*Descárgate nuestra app
para tus desplazamientos.*



Participa en:
haztuparte.es