

TRÁFICO y Seguridad

em 2010.es

www.dgt.es/revista

Vial

AÑO XXVI ● Nº 202 / 2010

Suscríbase a "Tráfico y Seguridad Vial"

¡Solo 8 euros al año!



LOS JUICIOS RÁPIDOS DE TRÁFICO, DESDE DENTRO

Neumáticos: UN MILLÓN DE COCHES LOS LLEVAN EN MAL ESTADO

534 PERSONAS MURIERON EN 2009 POR EXCEDER LOS LÍMITES

¿Por qué les gusta la velocidad?

...Y CORREMOS MÁS QUE EN OTROS PAÍSES



El equipo ideal para los motoristas

Manómetros: pocos son de fiar

Coches que aparcan solos

Contaminación: más mortal que el coche

- 3** Editorial: Velocidad: placer mortal
- 4** La Locura
- 5** El Maletero
- 8** El Escaner: Seguridad vial laboral
- 9** Mi Carril: Los "muertos invisibles"

REPORTAJES

- 12** En Portada: Para algunos, la velocidad es una pasión... que llega a matar.
- 19** La reforma del Código Penal flexibiliza las penas de algunos delitos de tráfico.
- 22** Demasiados manómetros de las gasolineras están en mal estado.
- 25** Vivimos la experiencia de juicios rápidos por delitos de tráfico.
- 29** Utilizar una vestimenta adecuada reduce el riesgo de lesión en moto.
- 33** Más de un millón de vehículos, en especial furgonetas y ligeros, circulan con neumáticos en mal estado.
- 36** El peligro de conducir con alergia... y de automedicarse.
- 38** Una exposición fotográfica refleja las arriesgadas conductas de algunos peatones.
- 41** En Internet puede encontrar desde cuáles son las sillitas más adecuadas para sus hijos al límite de velocidad en Suecia. Le recomendamos las mejores webs.
- 44** La contaminación de los coches provoca enfermedades y la muerte prematura a 16.000 personas en España.
- 48** SV Internacional
- 50** Compartir coche para ir al trabajo, a la universidad o simplemente para viajar empieza a ser habitual.
- 53** TRÁFICO DEL MOTOR: Ya están aquí los coches que aparcen solos.
- 56** Banco de Pruebas: Citroën "DS3" HDi 90, Alfa Romeo "Giulietta" 1.4 TB 120 CV, BMW "523i" y Opel "Meriva" 1.4 Turbo.
- 58** Noticias del motor.
- 60** Entrevista: Enrique Pérez Vergara, "Flipy", actor.
- 63** Cartas
- 66** Salud vial: La importancia del consejo del médico.
- 67** Vía de servicio: Tasas, teléfonos de interés, matriculaciones...

Paul Alan PUTNAM



12 Velocidad: Pasión mortal

Un estudio demuestra que los españoles, en cuanto podemos, corremos más de lo permitido. Incluso, por encima de Europa. Es un comportamiento de riesgo que, según los expertos, puede producir adicción. Y algo más: la muerte en accidente. De hecho, aproximadamente detrás del 28% de los accidentes se 'esconden' excesos de velocidad.

Paul Alan PUTNAM



19 Más flexibilidad para las penas por tráfico

La reforma del código penal da mayor flexibilidad al juez. Tras ser aprobada en el Congreso, el Senado tramita la reforma del Código Penal, que flexibiliza las penas en los delitos de alcohol, velocidad o conducir sin permiso. El decomiso del vehículo se reserva para los casos más graves.

29 Vestidos para viajar

Viajar en moto con un equipamiento adecuado, del casco a las botas, supone reducir e incluso evitar lesiones en caso de accidente. Solo dos ejemplos: llevar casco reduce un 50% las lesiones mortales en la cabeza, y utilizar chaquetas y pantalones fabricados con tejidos especiales supone ir entre un 33 y 47% mejor protegido, en caso de accidente, que con una chaqueta o un pantalón de algodón.



44 Contaminación: el asesino invisible

Los gases emitidos por los tubos de escape de los automóviles —en especial, el dióxido de nitrógeno y las partículas en suspensión— provocan enfermedades cardiovasculares y respiratorias, que son de las primeras causas de muerte en los países occidentales, y la muerte prematura de 16.000 personas en España, según la UE.



Paul Alan PUTNAM

60 Flipy: "Siempre digo al conductor que, hablar por el móvil, ni de 'coña'"

El popular actor "Flipy", de "El Hormiguero", no conduce pero nos cuenta sus reclamaciones como peatón: coches que contaminen menos, menos tráfico en la ciudad... Y también que no monta en coches conducidos por gente que haya bebido o que está a favor del permiso por puntos.



Portada: Diliros

AÑO XXVI
Número 202/2010

Director:JESÚS SORIA (jsoria@dgt.es)**Redactores-jefe:**

Juan M. Menéndez –edición– (jmmenendez@dgt.es)
y J. Ignacio Rodríguez –información–
(jirodriguez@dgt.es)

Confección: José Bélamo.**Redactores:**

Mercedes López (mlopez@dgt.es)
Marian García (agruiz@dgt.es)
Carlos Nicolás (cnicolas@dgt.es) y
Anabel Gutiérrez (aigutierrez@dgt.es)

Fotografía:

Paul Alan Putnam y Lucía Rivas (colaboradores).

Secretaría de Redacción:Ana Álvarez (amalvarez@dgt.es)

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

Infografía: Diliros.

Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.
Teléfs. directo: 91 301 84 25.
Fax: 91 320 41 38.

www.dgt.es/revista

Consejo Editorial: Ernesto Abati, María Luisa Alonso,
Francisco Altozano, Aurora Cedenilla, A. Mónica
Colás, Susana Estévez, Federico C. Fernández, Anna
Ferrer, Ramón Ledesma, Juan Jesús Martín,
Candelaria Mederos, Juan M. Menéndez, Fernando
Muñoz, Pere Navarro, Antoni Riu, José Ignacio
Rodríguez y Jesús Soria.

Impresión, distribución y fotomecánica:
TPI edita.

Depósito legal: M-25.988-1985.

N.I.P.O.: 128-10-001-2. **ISSN:** 1886-3558.

SUSCRIPCIONES

Avda. Manoteras, 26-3ª. 28050 Madrid.
Tfno: 91 339 62 75. Fax: 91 339 63 69.
Correo e: marta.jimenez@tpiedita.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.

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

Edita:



Velocidad: placer mortal

La reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, que entró en vigor en mayo, representa un gran cambio para mejor adaptarse a la realidad de nuestro país en materia de tráfico. Lo mismo ocurre con la reforma en marcha del Código Penal: ofrece más alternativas al juez para que las condenas puedan adaptarse más y mejor a las circunstancias de cada caso.

Como dice el portavoz socialista en la Comisión de Seguridad Vial, Carlos Corcuera, las conductas irresponsables al volante "merecen un reproche social y administrativo dentro de un justo equilibrio". No se trata pues de pretender meter en la cárcel a los infractores, sino dar más flexibilidad al juez. Como dice el portavoz de CiU, "las penas de prisión no siempre son las más adecuadas".

A pesar de los evidentes avances de los últimos años, conviene no olvidar que el alcohol y la velocidad siguen siendo, aquí y en toda Europa, el principal problema que está detrás de los accidentes de tráfico. Una velocidad que, según un estudio que publicamos en este número, sigue despertando mucha pasión entre algunos conductores españoles. En general hemos bajado el pie del acelerador, pero a ¡algunos! les sigue gustando acelerar más que en los países de nuestro entorno. Quizá muchos desconozcan todavía que los excesos, la velocidad inadecuada estuvo presente en el 28% de las muertes en carretera en 2009. Es decir, 534 muertos por pisar más de la cuenta el acelerador.

Según este estudio, corren más los que menos experiencia tienen y, lógicamente, aquellos conductores con baja percepción del riesgo y emocionalmente inestables. Unos argumentan que corren porque la vía o el coche lo permite y otros, simplemente, buscando fuentes de placer. Hay quien incluso asegura que la velocidad puede producir en algunas personas adicción. Otros hablan de emociones. Menos mal que la mayoría de los conductores españoles, como algunos publicistas, ya apuestan por este mensaje: "La velocidad es un recurso fácil y obsoleto". Lo que sí está claro es que vivimos, como dice Luis Montoro, en una "sociedad de vértigo" y algunos siguen confundiendo "velocidades" sin riesgo, como el tren de alta velocidad, una montaña rusa o las descargas rápidas en Internet, con ponerse al volante a toda velocidad, que puede convertirse en una pasión mortal.

Iba leyendo al volante y a 80 km/h

1 Una lectora de la revista, Pilar Amor, nos remite dos fotos que, en este número, nos sirven de base para esta sección de La Locura. Pilar nos relata que un viernes “por la autopista AP-7, en dirección hacia Tarragona, a la altura de El Papiol, y circulando a 80 km/h, vi con terror que la persona que conducía el coche que circulaba por el carril de mi derecha —yo iba en el asiento del copiloto— y que iba más o menos a la misma velocidad que nosotros iba leyendo”. Además, como se aprecia en las fotos, circula por una vía con varios carriles en el mismo sentido y con otros usuarios cerca, ya que además del coche en el que le adelanta nuestra comunicante, marcha muy cerca un pequeño camión...



2 Lo cierto es que el conductor del turismo de color blanco pone en peligro no solo su vida, sino la de quienes circulan cerca de él. ¿Qué haría este conductor ante un imprevisto, como, por ejemplo, una maniobra extraña del camión que marcha delante o la aparición de un obstáculo? ¿Lo vería siquiera? ¿Y ante un bache? Como mínimo, tardaría más tiempo en detectar el problema y quizás no tuviera tiempo para esquivarlo. Y en un solo segundo que no mantenga la vista y la atención en la carretera, a esa velocidad se recorren 22 metros ¡antes de tocar el freno!... Lo suficiente para que sea incapaz de esquivar (seguramente, ni lo vería) una maniobra ‘extraña’ del camión. ¿Qué se puede hacer en un caso así?, se pregunta Pilar.



Multa de 500 euros y 6 puntos menos

El conductor, mientras va leyendo, conduce por una autopista o autovía, vías donde el riesgo es mayor por la velocidad que se desarrolla (que, según la interesada era de unos 80 km/h) y con bastante circulación, por lo que se requiere la máxima atención para reaccionar ante un imprevisto. Con la nueva reforma de la Ley de Tráfico —que entró en vigor el 25 de mayo pasado—, todas estas circunstancias concurrentes son determinantes para determinar esta actuación como conducción temeraria (con la normativa vigente hasta el 24 de mayo sería “conducción manifiestamente temeraria”) y calificarla como muy grave (artículo 65.5.e).

Dicha infracción llevaría aparejada la pérdida de 6 puntos y se sancionaría con multa de 500 € (antes del 25 de mayo, de 301 a 600 €).

Con una mano sujetaba el móvil y con la otra escribía

Ocurrió una mañana, durante la campaña que realizó hace un par de años la DGT para que no se utilizara el móvil mientras se conduce. Al entrar con el coche en la M-40 de Madrid, sentido norte, y a una hora en que ya había pasado la hora ‘punta’, lo que significa que en esta vía la velocidad de circulación puede alcanzar la máxima autorizada de 100 km/h. Casi tuve que parar el coche en el Ceda el Paso existente para entrar a la M-40, debido a que el conductor de un Mercedes iba a una velocidad inadecuada para la poca circulación que en ese momento existía, llevando tras él, y a su misma velocidad, tres o cuatro coches.

Cuando, un poco más adelante, les pude pasar, me quedé perplejo al ver la postura ‘suicida’ que llevaba el conductor: con el hombro izquierdo sujetaba un teléfono móvil contra su oreja izquierda, con la mano izquierda sujetaba un bloc de notas apoyado en el volante y con la mano derecha iba escribiendo en el bloc lo que le dijeran por teléfono...

Ni que decir tiene que, un poco más adelante, un panel luminoso avisaba “No usar el móvil conduciendo”.

Tampoco me explico la forma de conducir de los tres o cuatro conductores que circulaban detrás de él y que eran incapaces de pasarle, aunque circulase a menos de 50 km/h, en una vía con tres carriles en la misma dirección y límite de 100 km/h... No entiendo cómo aguantaron detrás de él, cuando la circulación permitía su adelantamiento perfectamente.

Julián Peña. Madrid.

CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO

Si quiere contar alguna locura que haya presenciado, envíe una carta a la Revista «Tráfico y Seguridad Vial». (c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid) o un correo electrónico (jmmendez@dtg.es) El escrito no debe sobrepasar las 10 líneas de extensión.

Nueva Ley de Seguridad Vial: las claves

El 25 de mayo entró en vigor la nueva norma que afecta a 25 millones de conductores. Estos son los principales aspectos a tener en cuenta:

- Se establecen cuantías fijas para las sanciones: 100 € para las leves; 200, para las graves; y 500, para las muy graves. También se unifican en todo el territorio las sanciones por exceso de velocidad.

- Se eleva del 30% al 50% el descuento si se paga la multa antes de 20 días naturales.

- Se puede pagar en carretera con tarjeta de crédito, en Correos, a través de Internet (www.dgt.es) o en cualquier sucursal del Banco Santander.

- Si no está de acuerdo con la denuncia, puede presentar alegaciones en el plazo de 20 días naturales, pero no podrá beneficiarse del descuento.

- Se intentará notificar la multa, hasta



Paul Alan PUTNAM

dos veces, por correo postal; si no está en casa, se publicará en la web de la DGT (Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico), que sustituye a los boletines oficiales.

- Si el infractor no presenta alegaciones, ni paga, a los 30 días se iniciará el

procedimiento de cobro por vía ejecutiva.

- Se simplifica el cuadro de infracciones que restan puntos, pasando de 27 a 20 (solo se quitan por las graves y muy graves).

- Los conductores con cuatro o más sanciones graves o muy graves sin pagar no podrán realizar ningún trámite relacionado con el vehículo, salvo la baja.

- Se amplía de uno a cuatro años el plazo de prescripción de las sanciones pecuniarias.

- El propietario de un vehículo es responsable de que quien lo conduce disponga del correspondiente permiso.

- La web www.dgt.es pone a disposición la Jefatura

Virtual donde, además de pagar una multa, podrá identificar al conductor que ha cometido una infracción con su vehículo, darse de alta para recibir notificaciones por e-mail o teléfono móvil, y consultar su saldo de puntos.

Dinero para los conductores sin multas

En estos tiempos de crisis, ser buen conductor hasta puede resultar un desahogo para el bolsillo. Así ocurre en Puigcerdà (Girona), donde todos los conductores sin multas de tráfico, incluidas las de aparcamiento, durante 2009 han recibido un premio en metálico: un cheque de 29 euros. La iniciativa parte del ayuntamiento puigcerdanés y es una forma de agradecer a cerca de 1.500 vecinos su esfuerzo en favor del civismo en la localidad.



El Camino, seguro

Stop Accidentes recomienda andar seguro en el Camino de Santiago. Así, con el fin de sensibilizar a los peregrinos y evitar atropellos, esta asociación repartirá folletos informativos en seis idiomas por los albergues de las distintas rutas del Camino de Santiago en Galicia. Éstos incluyen una serie de consejos viales básicos sobre ropa y comportamientos tanto para caminantes como para ciclistas.



Pegatina anti-accidentes

“¿Conduzco bien?” es una pegatina y un proyecto empresarial. Sus promotores aseguran que este adhesivo, colocado en la parte trasera de los vehículos invitando a los usuarios a denunciar cualquier incidencia de su conductor, reduce hasta un 17% los accidentes. Esta experiencia, pionera en España, lleva 15 años en práctica en países como Reino Unido, Canadá o Estados Unidos, obteniendo resultados excelentes en la mejora de la seguridad vial.

Renovaciones sin ir a Tráfico

Las colas para renovar el carné de conducir han pasado a la historia. Desde mayo, ya no es necesario acudir a la Jefatura provincial para hacer el trámite. Solo habrá que pasar el reconocimiento médico y presentar la documentación necesaria en el centro de reconocimiento, que se encargará de enviar toda la información a la DGT vía telemática. En el propio Centro de Reconocimiento, el conductor recibe una autorización temporal para conducir válida por tres meses mientras le llega el permiso por correo a su domicilio. Este servicio estará plenamente instaurado a finales de año, cuando todos los centros hayan adaptado sus sistemas informáticos.



Documentación necesaria para renovar el permiso o la licencia de conducción:

- Impreso oficial (en www.dgt.es) y talón foto cumplimentados.
- Tasa correspondiente: 22,22 € (mayores de 70 no pagan).

- DNI o pasaporte en vigor.
- Informe de aptitud expedido por un Centro de Reconocimiento para Conductores.
- Dos fotos tamaño carné.

Víctimas: "Las indemnizaciones, insuficientes"

Las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico han presentado a la Dirección General de Seguros, dependiente del Ministerio de Hacienda, una propuesta para cambiar el Baremo de Indemnizaciones, que regula las compensaciones económicas para las personas que han tenido un accidente de tráfico. Según las víctimas, las cuantías actuales son "claramente insuficientes", por lo que creen "absolutamente necesaria" una modificación del baremo para conseguir "un justo resarcimiento de los perjuicios sufridos por las víctimas y sus familiares". Con el fin de estudiar el aumento de estas indemnizaciones, el Gobierno tiene previsto crear un grupo formado por miembros de los ministerios de Hacienda y Justicia, de la Fiscalía de Seguridad Vial, asociaciones de víctimas y aseguradoras.

Coche oficial a 170 km/h

Dicen que las prisas no son buenas consejeras, pero algunos altos cargos no aplican el cuento. Por ejemplo, el coche oficial del presidente de la Junta de Extremadura, Guillermo Fernández Vara, fue 'cazado' a 170 km/h cuando regresaba de Madrid, donde había participado en la Comisión General de las Comunidades Autónomas del Senado. El propio presidente socialista aclaró que conducía su chófer, pero que la culpa era de él, que es quien gestiona su agenda. Recientemente, Ignacio Uriarte, diputado y presidente de las Nuevas Generaciones del PP, fue cazado en un control de alcoholimia, donde duplicó la tasa permitida.



Patrullas a pedales. Así patrulla desde abril la policía local en Leganés (Madrid). Se trata de un nuevo servicio para prevenir la delincuencia en zonas, como parques, jardines y plazas, de difícil acceso para otros vehículos.



No más precios abusivos en los aparcamientos

Las tarifas por aparcar serán más razonables desde ahora. Una sentencia judicial ha declarado ilegales, por abusivas, algunas de las cláusulas que aplican el 70% de los aparcamientos españoles, tales como el llamado 'minuto de oro' —el primero de

estancia, mucho más caro que el resto—, las tasas por acceso y circulación dentro del parking, o el cobro de uno o varios días completos por perder el tique. Según la Unión de Consumidores de España (UCE), iniciadora de la acción judicial contra estas cláusulas, desde

septiembre de 2.007 todos los aparcamientos deben cobrar por minuto de estacionamiento, y sin embargo los precios han seguido subiendo exageradamente, llegando a doblarse en solo cuatro años en algunos casos.



El chaval, el Porsche y la ITV

Aunque parece el título de una comedia, ocurrió en la realidad. Sucedió en 2008. Un menor de 16 años llega a una estación de la ITV en Castilla La-Mancha al volante de un Porsche de 70.000 €. Presenta los documentos, incluido su DNI, supera la inspección y se marcha conduciendo el deportivo. La posterior investigación policial descubrió que el joven fue 'convencido' por un adulto en Granada para pasar el trámite al vehículo, robado en Milán. En estos días se celebra el juicio contra el adolescente, al que la Fiscalía acusa de falsedad en documento público y para el que se podría pedir año y medio de libertad vigilada.

A menor peso, peores accidentes

Los vehículos con una relación peso/potencia baja (cuanto menor es, mayor aceleración) tienen siniestros un 23% más graves, según un estudio de la patronal de las aseguradoras, Unespa. El análisis también establece que la frecuencia de los accidentes se intensifica entre los conductores menores de 30 años y los mayores de 45.

Merlín, el afortunado

Insólito suceso en la N-110 en Ávila: un conductor atropella a un perro que inexplicablemente queda atrapado entre

la rejilla y el ventilador del frontal del coche, tal y como se puede apreciar en la imagen. La Guardia Civil de Tráfico tiene que intervenir para liberar al animal que, ante el asombro general, sale de su cárcel milagrosamente ileso. Hasta los propios agentes aseguran no haber visto nunca un atropello igual. Sin dueño conocido ni alguien que se haga cargo, el asustado animal encuentra al fin acogida en los familiares del mismo conductor que le atropelló. El can responde ahora al nombre de Merlín.



¡Cazados!!



¡A 173 km/h!

En esta entrega ponemos la atención en una 'cafrada' sobre dos ruedas, captada en abril en la provincia de Córdoba: un motorista arriesga su vida y la del pasajero que va de 'paquete' circulando a más de 170 km/h. Y no ha sido el único. Estos días hemos sabido de otro flagrante desprecio por la seguridad ajena en una travesía en Argoños (Cantabria), donde se detectó a otro motorista a 154 km/h (más del triple de la velocidad máxima permitida), que fue detenido por la Guardia Civil.

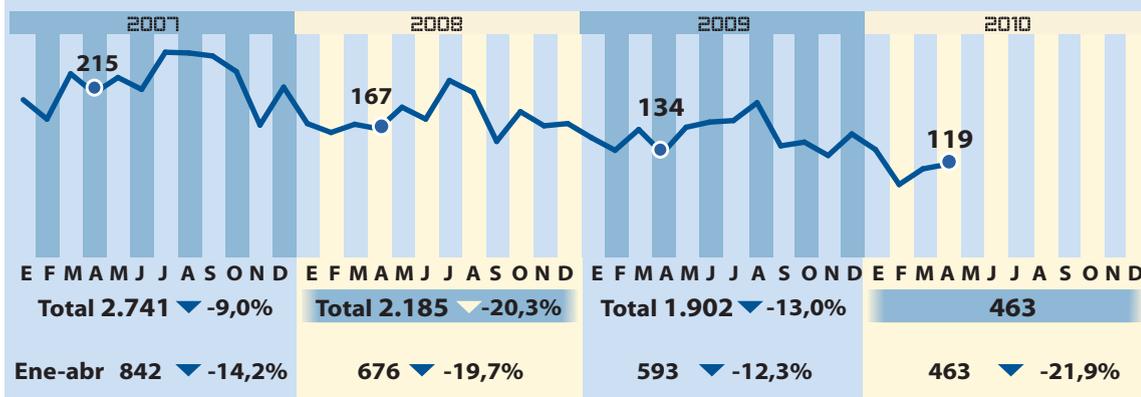
A destacar...

La mortalidad en carretera sigue bajando respecto al año pasado: un 24% menos en los cuatro primeros meses de 2010

Así conducen los jóvenes

Un informe de la Fundación MAPFRE ha analizado las actitudes de los conductores entre 18 y 24, con el objetivo de conocer sus comportamientos de riesgo y desarrollar acciones encaminadas a corregirlos. Según el informe, el 41% creen ser tan buenos al volante como la mayoría y el 43% incluso mejor. El 37% considera inevitable cometer imprudencias y el 61% ve poco probable sufrir un accidente, a pesar de que el 22% reconoce haber tenido alguno mientras conducía. Respecto al consumo de alcohol y drogas, el 33% dice que en ocasiones conduce después de beber (los chicos más) y el 90% afirma que nunca ha conducido afectado por estupefacientes.

Víctimas mortales en carretera



Abril de 2010

15 fallecidos menos respecto a abril de 2009



Seguridad vial laboral

El Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) publicó el estudio "Accidentes de trabajo-tráfico 2008". En él se analizan los accidentes de trabajo que también son accidentes de tráfico con el fin de buscar los patrones comunes que configuran a los grupos con mayor riesgo de sufrir este tipo de siniestro.

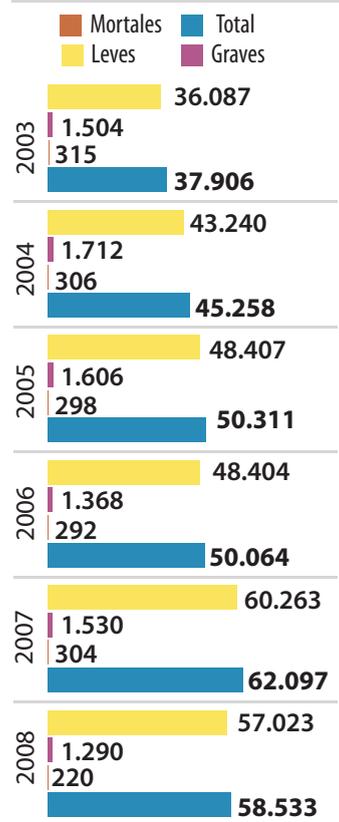
En los últimos años, los desplazamientos a los lugares de trabajo se han convertido en uno de los puntos críticos de la movilidad y la seguridad vial. De los 895.679 accidentes de trabajo con baja que se produjeron en 2008, un 10,2%, 81.840 en cifras absolutas, fueron accidentes de tráfico. Los acciden-

tes viales laborales se produjeron mayoritariamente al ir y volver del trabajo –es decir, in itinere– representando el 71,5% del total. Los ocurridos durante un desplazamiento en la jornada laboral representaron un 23,4% y en el centro de trabajo, un 5%.

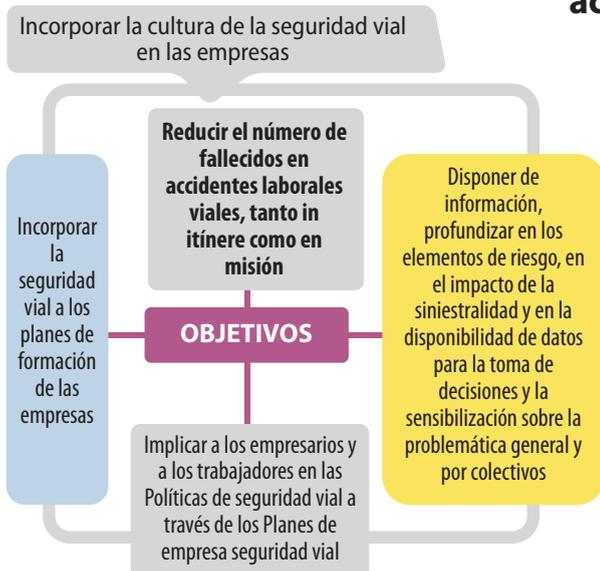
Alrededor del 40% de los accidentes de trabajo mortales son accidentes de tráfico.

El próximo Plan Estratégico 2010-2020 incluye como una de sus prioridades la seguridad vial en las empresas por diversas razones: coste social y humano que conllevan los accidentes de tráfico, costes económicos y la responsabilidad social de las propias empresas.

● Accidentes in itinere con baja



● Objetivos



● Lo que sabemos de los accidentes de trabajo

- Sexo**: Las mujeres tienen menos accidentes y de menor gravedad.
- Edad**: Los jóvenes tienen más accidentes.
- Relación laboral**: Más accidentes con contratos temporales que con contratos fijos.
- Antigüedad**: A mayor antigüedad, menos accidentes.
- Tamaño**: A menor tamaño de la empresa, más accidentes.

● Accidentes viales laborales/2008



Los “muertos invisibles”

Con nuestros mun dialistas y más de media España pensando que está vez sí, que ganaremos el Mundial, la roja –la mejor pagada pese a la crisis, somos así– se convierte en un buen somnífero. Bueno, no está mal tener alguna que otra alegría...

No es precisamente alegría la que nos ha dado conocer que, después de veinte años denunciando aquí el penoso estado de los manómetros de las gasolineras, siguen casi igual que siempre. Y lo que es peor, ¿cuántos automovilistas inflan sus neumáticos y salen a la carretera con la presión baja o sobreinflados, con los riesgos que conlleva para su seguridad? Es verdad, sí, que los usuarios no los tratamos a veces con excesivo cariño, pero ¿justifica eso el penoso estado en que se encuentran en tantas y tantas gasolineras? Ni los servicios están peor... Reconozco que tengo una especial sensibilidad sobre este asunto desde que, tras un verano observando manómetros lamentables en muchas gasolineras, decidí encar gar una investigación cuya conclusión, de spués de un magnífico trabajo que se publicó aquí, fue concluyente: el 76% no eran de fiar. Bueno, pues el último estudio dice que la cifra



Jesús SORIA

Director

Vale, no los tratamos a veces con cariño, pero... ¿algo justifica el penoso estado en el que siguen los manómetros de tantas gasolineras? Ni los servicios están peor...



ha bajado algo, pero seguimos en un 62% de deficientes. ¿No les parece vergonzoso?

Quizá si algún día un Garzón rehabilitado encuentra relación entre los accidentes provocados por un reventón y su reciente paso por el manómetro de turno, las cosas cambiarían. Pero yo, com o tengo “memoria histórica”, insistiré... Claro que si las gasolineras no han solucionado el problema en época de bonanza, me temo que menos en plena crisis, cuando más de uno ha tenido que aparcar el coche. Que no está mal desde un punto de vista ambiental y de nuestra salud. Resulta que en este número damos cifras muy llamativas sobre la contaminación, mucho más mortal que el coche. No corre, no se distrae, pero mata cada año, ¡agárrense!, a 16.000 personas. No mata directamente a nadie, mata más indirectamente, a traición, ‘ayuda’ en el declive a otras enfermedades. Partículas en suspensión, dióxido de nitrógeno, ozono... No se ven, pero matan. Son los muertos ‘invisibles’. Como dice un experto, tres cuartas partes de la población urbana respira aire contaminado. Es decir, necesitamos políticas ur gentes para aliviar a los ciudadanos de tanta contaminación... ¿Ha llegado el momento de la bici? Los híbridos y eléctricos vienen, pero despacio... ♦

Cumpleaños

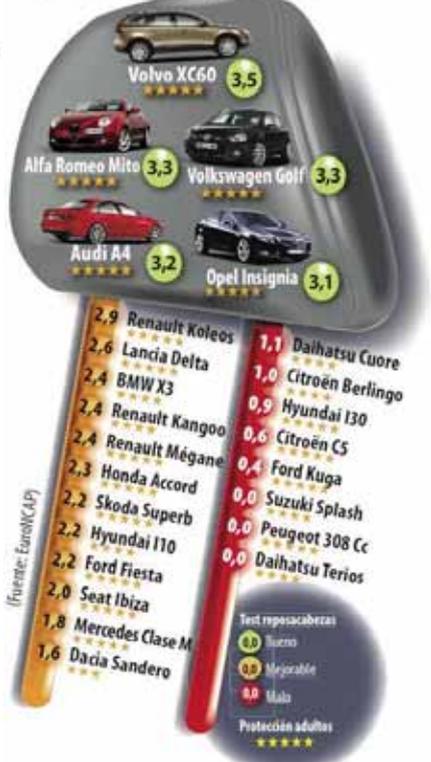
Desde el mítico “600” y sus innumerables versiones hasta el actual “Alhambra”, para muchos ha sido la marca de su primer coche. Todos recordamos sus modelos: el “1.500”, el “1.400”, el “850”... Sí, Seat nació en mayo de 1950; es decir, acaba de cumplir 60 añitos, en los que han entregado dieciséis millones de volantes. Para Seat y sus más de 13.000 trabajadores, mucha suerte.

Gesto en coche

Es verdad que el alcalde Gallardón debe ser el más endeudado del mundo, es decir, los madrileños, pero está bien su gesto de cambiar su gran coche blindado, de alto consumo en combustible, de amplios gastos de mantenimiento... lo ha cambiado por un híbrido que consume mucho menos, cuyo mantenimiento es mucho más reducido y sus emisiones son ínfimas. Aunque solo sea de cara a la galería, no está mal...

Abandonados

La crisis tiene efectos colaterales. Cada vez hay más talleres en los que se encuentran con el pastel de coches reparados pero cuyos dueños abandonan en sus instalaciones. Los talleres dicen que, cada año, pierden por este concepto más de 100 millones de euros. Ya ven, los 1.000 euros de media de las reparaciones son una cuesta insalvable para muchos. Incluso para los talleres. Bueno, pues, la nueva Ley de Seguridad Vial contempla que los talleres puedan desguazar los coches abandonados. Aunque solo sea para recuperar piezas...



TAMBIÉN A TRAVÉS DE INTERNET



Los nuevos modelos de coches también sufren el acoso de los 'paparazzi'

ALTO SECRETO

Características

Motor: Cilindros: 1500 c.c. Potencia máxima: 90CV a 4.000 r.p.m.

Equipamiento de seguridad: De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. ABS, ayuda a la frenada de urgencia y repartidor electrónico de frenada. Entre otros.

Dimensiones: Longitud: 3,94 mts. Ancho: 1,72 mts. Altura: 1,52 mts.

Maletero: 300 litros.

Consumo: Urbano: 4,7 l/100 km. Carretera: 3,3 l/100 km.

Seguridad: *****

AUTOPISTA

CITROËN C3 HDi 90 Air-dream

liza su confort con un guiño muy preciso y sencillo. En este agrado general interviene también la vista. Materiales, diseño y ajustes le suben de rango frente a sus rivales. Aunque "sólo" ha crecido hasta los 2,3 metros y esta menor longitud se traduce estimacionalmente, en el maletero menos espacio. Por dentro también cede algún centímetro, pero con su exclusivo techo panorámico la luminosidad favorece la sensación de espacio. Su mecánica HDi sigue el guión principal: sedosa y silenciosa respuesta mandada. Los 93 CV de esta versión ofrecen una excelente capacidad rutera más allá de la urbe.

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

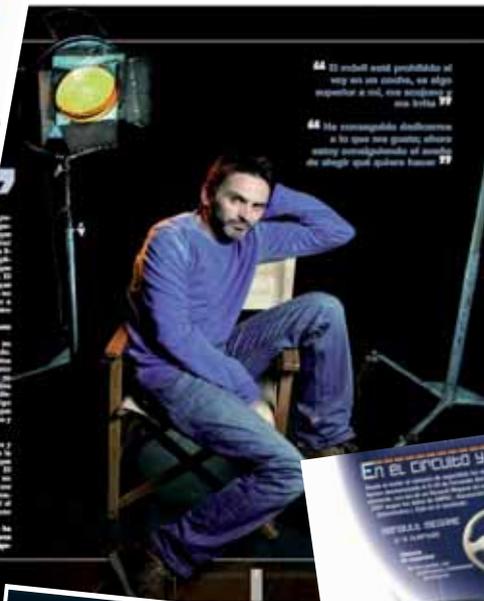
TRÁFICO y Seguridad Vial

Ya puede suscribirse a nuestra revista

LA REVISTA "TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL", POR PROBLEMAS PRESUPUESTARIOS Y SUS ELEVADOS COSTES, HA DEJADO DE SER GRATUITA DESDE ESTE AÑO, AUNQUE NO CAMBIARÁN CONTENIDOS NI LA CALIDAD DE LA MISMA. UNA REVISTA DE SERVICIO PÚBLICO, DIVULGATIVA Y QUE PRETENDE SEGUIR SIENDO REFERENCIA EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.

- **¿AFECTA A LOS ANTIGUOS SUSCRIPTORES?**
Sí. Desde este año ha dejado de enviarse a los 350.000 suscriptores que teníamos desde hace muchos años. Pero cualquiera que la solicite, antiguo suscriptor o cualquier persona, empresa, asociación, etc., puede seguir recibéndola en su versión impresa.
- **¿QUÉ DEBO HACER PARA RECIBIRLA?**
Es muy sencillo. Puede solicitarla llamando al teléfono 91 339 62 75. También, enviando el boletín suscripción que ve en estas páginas al fax 91 339 63 69. Igualmente, puede enviar el mismo cupón a este domicilio postal: TPI Edita. Avda. de Manoteras, 26. 3ª planta. 28050 Madrid.





¿CUÁNTO CUESTA?

El coste por año, por seis números, será de 8 euros, que incluyen IVA y gastos de envío. Los envíos al extranjero tendrán el sobrecoste de Correos.

¿SE PUEDE HACER POR INTERNET?

También se pueden suscribir online. Tiene que ir a esta página: <http://grupotpi.es/variados/suscripciontrafico.htm> y rellenar el formulario con sus datos personales y bancarios. También puede acceder a la suscripción online a través de la web de la DGT: www.dgt.es/revista

¿QUÉ DATOS DEBO FACILITAR?

Todos los datos personales, nombre, apellidos, domicilio, vías de contacto para posibles consultas, y los datos bancarios para la domiciliación de los recibos.



¿PUEDO SOLICITAR NÚMEROS ATRASADOS?

Sí, se pueden solicitar números atrasados, pero solo los correspondientes a este año 2010 y mientras queden ejemplares en stock. Estos números costarán 1,50 por unidad.

Suscríbese a la revista TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

RELLENE EL CUPÓN Y ENVÍENOSLO COMO LE SEA MÁS FÁCIL

- ✓ Por correo: TPI Edita. Avda. de Manoteras, 26 3ª planta. 28050 Madrid
- ✓ Por e-mail: suscriptorestrafico@tpiedita.es
- ✓ Por teléfono: 91 339 62 75 ✓ Por fax: 91 339 63 69

NOMBRE:..... APELLIDOS:.....
 EMPRESA:..... CIF/NIF:.....
 DIRECCIÓN FISCAL:.....
 C.P.:..... POBLACIÓN:..... PROVINCIA:.....
 DIRECCIÓN ENVÍO:.....
 C.P.:..... POBLACIÓN:..... PROVINCIA:.....
 TELF.:..... FAX:.....
 E-MAIL:..... WEB:.....

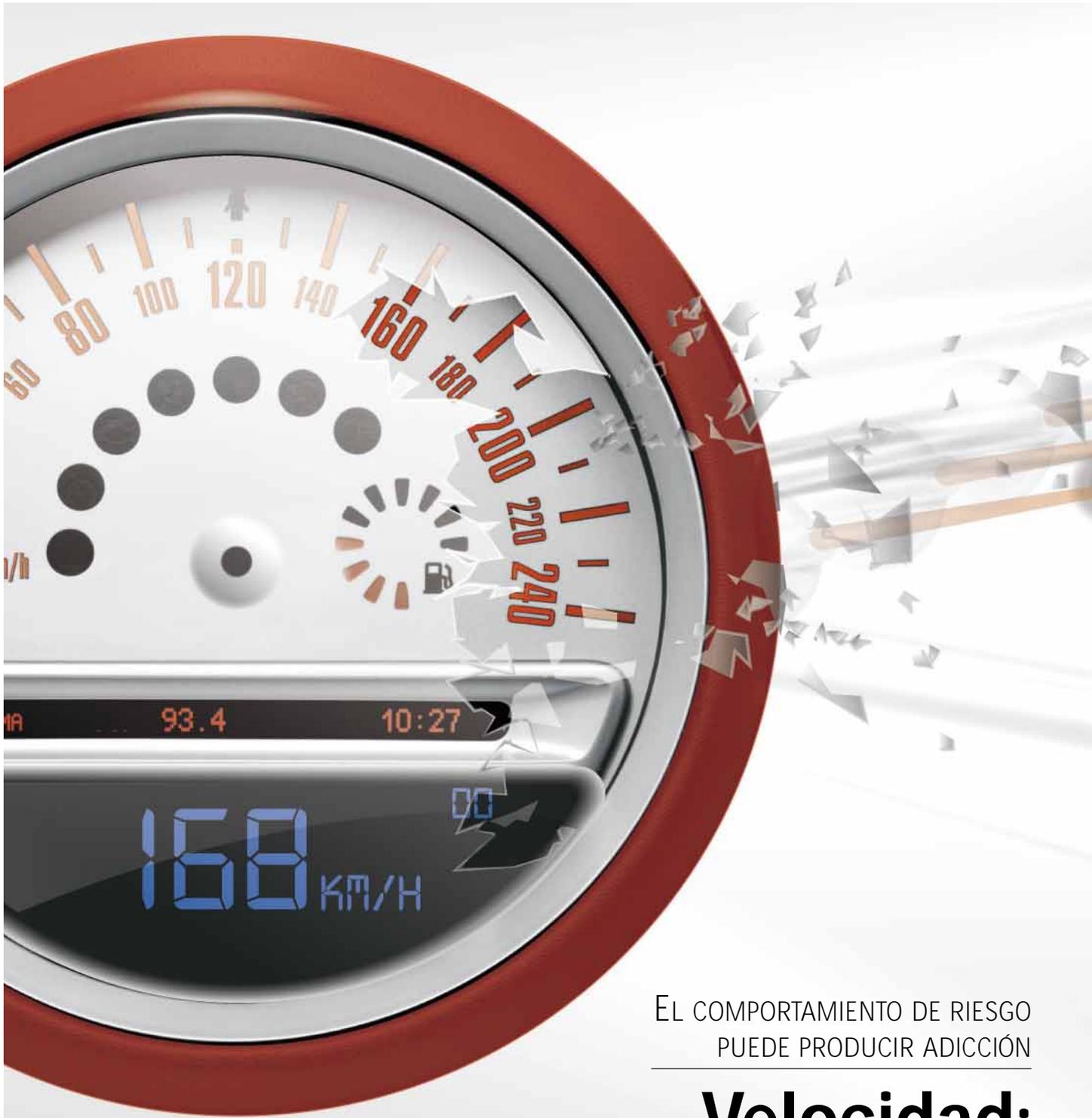
DOMICILIACIÓN BANCARIA

CÓDIGO CUENTA CLIENTE				BANCO.....
Entidad	Oficina	D.C.	Núm. de cuenta	TITULAR.....
				FIRMA
				FECHA

**SUSCRIPCIÓN
1 AÑO:
6 NÚMEROS
POR 8 €***

(*) Incluye Iva y gastos de envío. Tarifa válida para península, Baleares y Canarias hasta el 31/12/2010.

De conformidad con lo establecido en la Ley 15/1999, de 13 de diciembre de Protección de Datos de carácter personal, le informamos que los datos facilitados al suscribirse se han integrado en un fichero automatizado del que es responsable TPI Edita con domicilio en Avda. Manoteras, 26 - 3ª planta - 28050 Madrid. Los datos registrados permitirán ofrecerle periódicamente información sobre publicaciones y productos de esta sociedad. Podrá ejercer en todo momento los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición dirigiéndose a la dirección anteriormente mencionada.



EL COMPORTAMIENTO DE RIESGO
PUEDE PRODUCIR ADICCIÓN

Velocidad: Pasiones que matan

Porque yo controlo, porque la vía lo permite, por tener nuevas sensaciones o simplemente por placer. Lo cierto es que son muchas las causas que inducen a algunos conductores a pisar el acelerador sin pensar en las consecuencias. Un reciente estudio vuelve a demostrar que cuando podemos, corremos demasiado.



Marian GARCÍA RUIZ

Infografía: **DLirios**

Deprisa, deprisa... Así nos ha tocado vivir en la sociedad actual, donde la lentitud se asocia con ineficacia y la rapidez es un valor. Nos movemos en trenes de alta velocidad, contratamos Internet de banda ancha para navegar mejor, exigimos resultados inmediatos... y, desde luego, tenemos coches cada vez más veloces y potentes. Aunque la velocidad media ha bajado en los

últimos años, el reciente estudio “Medición de la velocidad de flujo libre en la red viaria española”, financiado por la UE y realizado por primera vez en España por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, demuestra que si se dan las circunstancias óptimas, son muchos los conductores que pisan demasiado el acelerador.

Algunos corren porque piensan que la vía o el vehículo lo permite. Otros lo hacen por placer o por buscar emociones fuertes. A pesar de que la velocidad es uno de los principales factores de riesgo en los accidentes. En 2009, el exceso

de velocidad estuvo detrás del 28% de las muertes en carretera. Por esto mismo, la reducción de la velocidad en la conducción es una de las prioridades del próximo Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-20 que está elaborando la Dirección General de Tráfico (DGT).

¿POR QUÉ CORREMOS? Según los expertos, son muchos los factores que influyen en este comportamiento: sociológicos, psicológicos e, incluso, fisiológicos.

El estudio ARAG sobre velocidad en el tráfico, realizado por el Instituto de Tráfico y Seguridad



En las carreteras convencionales, un alto porcentaje de vehículos supera los límites de velocidad, según un estudio basado en criterios europeos.

Vial (INTRAS) investiga precisamente las motivaciones de los conductores. Se basa en 3.800 encuestas. Y casi la mitad de los encuestados (un 49%) cree que los excesos de velocidad se cometen por placer, aunque muy pocos lo reconocen personalmente. La mayoría argumenta que el estado de la vía,

las condiciones de su vehículo o su propia pericia lo permiten. Sólo un 11% dice hacerlo por necesidad. Según el catedrático de Seguridad Vial y responsable de este estudio, Luis Montoro, *“vivimos en una sociedad de vértigo, de agitación, de estrés. Y la velocidad es una expresión de nuestra forma de*

Adrenalina a flor de piel

En circunstancias de máxima velocidad, en situaciones estresantes, se produce una importante liberación de neurotransmisores. *“Es lo que conocemos como descarga de adrenalina, con efectos de vasoconstricción, taquicardia y dilatación de las pupilas. Es un proceso bioquímico, asociado a las sensaciones de riesgo, que se desarrolla como un mecanismo de defensa ante una situación de riesgo”*, asegura Fernando Pérez Torralba, presidente de la Sociedad Española de Medicina de Tráfico (SEMT).

En este proceso, asegura el presidente de la SEMT, también se pueden generar endorfinas, capaces de inhibir las fibras nerviosas que transmiten el dolor, además de actuar a nivel cerebral produciendo experiencias subjetivas, con sensaciones intensas como la disminución de la ansiedad y la sensación de bienestar. Por estas razones, los comportamientos de riesgo pueden llegar a ser adictivos.

Los que van demasiado deprisa

	Velocidad media (km/h)	Superan los límites	Superan límites +10 km/h	Superan límites +20 km/h
120 Autopista	Motos 112,8	46%	31%	6,8%
	Ligeros 122,3	57%	29%	12,3%
	Pesados 93,6	20%	14%	8%
120 Autovía	Motos 107,6	29%	14%	7,4%
	Ligeros 115,5	38%	17%	6,9%
	Pesados (*) 92,9	17%	10%	4,8%
100 Convencional y autónoma	Motos 86,3	34%	20%	13,7%
	Ligeros 96,6	53%	33%	16,4%
	Pesados (*) 83,8	39%	11%	5,7%
90 Convencional y autónoma	Motos 78,7	56%	35%	16%
	Ligeros 94,8	52%	31%	15,8%
	Pesados (*) 81,9	65%	15%	4,8%

(*) El límite para vehículos pesados es 20 ó 30 km/h menor en función de la vía.

(Fuente: Estudio “Medición de la Velocidad de Flujo Libre de la Red Vial Española”. Observatorio Nac. Sea. Vial de la DGT-INSIA. realizado en 2008-09).

“VIVIMOS EN UNA SOCIEDAD DE VÉRTIGO, DE AGITACIÓN, DE ESTRÉS. LO LENTO NO FUNCIONA A NINGÚN NIVEL”

LUIS MONTORO, CATEDRÁTICO DE SEGURIDAD VIAL

vivir. *Lo lento no funciona a ningún nivel*”. La velocidad es, además, un valor social que no se contrarresta negativamente como ocurre con el alcohol, asegura Montoro, y sus consecuencias no se conocen suficientemente. La gente no sabe que a más de 55 km/h un atropello es mortal, que a 120 km/h la posibilidad de salvación es escasa, que en autopista es donde más ruedas reventan... *“Los mensajes o no son suficientes, o no hemos sabido transmitirlos. Y están contrarrestados por una publicidad y una fuerte corriente social que vende todo lo contrario”*, asegura Montoro.

NUEVAS SENSACIONES. Cuando la velocidad se desarrolla como un comportamiento de riesgo, puede existir una respuesta fisiológica. A más velocidad, aumenta la tensión y se produce una descarga de adrenalina. Según Roberto Durán, psicólogo especialista en tráfico, *“corremos por experimentar sensaciones perceptivas nuevas. Con una exposición al riesgo controlada en nuestro organismo se produce una respuesta fisiológica placentera”*. Aparte de la explicación individual y biológica, asegura Durán, *“existe también un componente social importante. El coche, y como consecuencia la velocidad, nos iguala socialmente; es decir, hay menos diferencias de estatus social”*. Pero no todo el

JOSÉ ANTONIO MARINA, filósofo y psicólogo

Buscadores de emociones

La velocidad resulta placentera a mucha gente, pero no a toda. A algunos les produce angustia, miedo o, simplemente, agotamiento. Todos ellos hacen un elogio de la lentitud, porque consideran que la velocidad es equivalente a la prisa, y, con razón, opinan que la prisa impide captar los valores de aparición lenta, como las relaciones humanas. En esto tienen razón, pero no en lo primero.

El gusto por la velocidad no tiene nada que ver con la prisa, porque es una celeridad sin objeto. No pretende llegar a ningún sitio antes, sino sentir una experiencia. Por eso, la publicidad de automóviles ahora ya no insiste en las cualidades del motor, sino en la cualidad de la experiencia. ¿Por qué resulta tan atractiva? Hay varias razones.

En primer lugar, produce un sentimiento de intensidad, de excitación. Por eso, son los “emotion seekers”, los buscadores de emociones, un tipo de personalidad bien definida, los que sufren su adicción.

En segundo lugar, proporciona un sentimiento de eficacia. El modelo de ejecutivo es el de un hombre que lo hace todo aceleradamente. Por último, sobre todo en el caso de los conductores, aparece un sentimiento de poder. Ya no se trata solo de correr, sino de dominar la máquina, controlar su potencia y, también, de ir a más velocidad que los demás. Como todas las experiencias agradables, que actúan como reforzadores de una conducta, cualquiera de ellas puede conver-



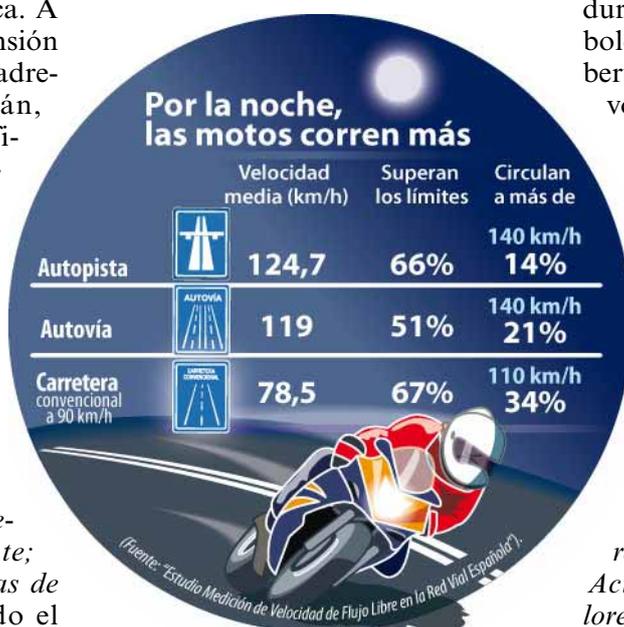
mundo es igual de propenso a correr: *“Tienden más a correr los conductores con falta de experiencia. También las personas con baja percepción del riesgo y finalmente las emocionalmente inestables”*.

Además, hay estados psico-físicos que pueden producir una falsa seguridad y llevar a conducir a alta velocidad, como los producidos por el alcohol, drogas o algún psi-

cofármaco, asegura Durán.

Según el estudio Sastre-3, realizado por la DGT por medio de entrevistas personales a conductores, los varones de 18 a 24 años son los que admiten conducir más deprisa y disfrutar más de la velocidad; también los que menos la ven como causa de accidente.

EN LA PUBLICIDAD. La velocidad se ha utilizado en la publicidad durante mucho tiempo como símbolo de poder, de juventud y de libertad. Según César Olivas, creativo publicitario, cuando se vende velocidad, *“las teclas que se pulsan, a lo que se intenta llegar, es al ego de las personas; se vende una forma de destacar, se asocia a gente joven y atrevida”*. No obstante, este creativo cree que ese tipo de mensajes, en general, están bastante superados en la publicidad actual: *“En los años 80 y 90 tenían más relevancia. Ahora, es más políticamente incorrecto, es un recurso fácil y está más obsoleto. Actualmente se destacan otros valores: se vende potencia, seguridad,*



ecología...” Si a esto le unimos que ya no es una novedad porque todos los vehículos pueden desarrollar velocidades altas, y que la cultura de la seguridad vial es cada vez más importante, la mayoría de los anunciantes trabajamos con otro tipo de conceptos. “El tío más chulo del barrio ya no vende”, asegura.

LOS PROFESIONALES. La velocidad es también una herramienta de trabajo para muchas personas. Pilotos, periodistas del motor, probadores de coches... Federico Asensio, subdirector de la revista “Coche Actual” y probador de coches, cree que, en general, “la gente no corre mucho. Lo que pasa es que las limitaciones no se adecúan a la realidad. Además, la tecnología de los vehículos es ahora muy superior y eso hace que no sintamos la velocidad como antes”.

Edu Perellada, periodista de “Solo Moto” y coordinador de la información de los circuitos de dos ruedas, cree que “la velocidad proporciona, como los deportes de riesgo, una descarga de adrenalina equiparable a tirarse en paracaídas. Los corredores profesionales juegan además con otros factores como el ego, la fama, la competitividad...” Pero en los conductores normales, asegura, la búsqueda de emociones se conjuga con una falta de respeto por la propia vida y la de los demás.

CORRER SIN TRABAS.

Lo cierto es que, según vuelve a mostrarnos el estudio “Medición de la velocidad de flujo libre en la red viaria española”, los conducto-

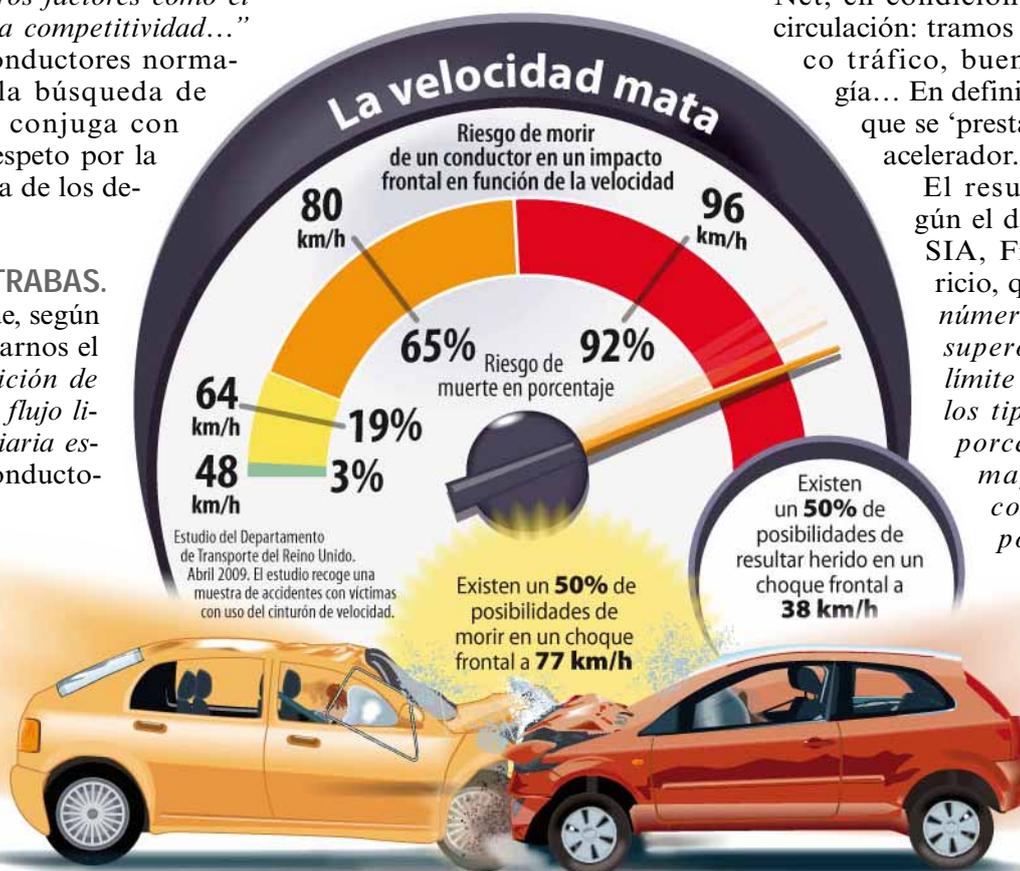


Por la noche, se tiende a correr más porque la sensación de velocidad es menor.

res españoles tienden a saltarse los límites con frecuencia. Este estudio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, elaborado por el Instituto Universitario

de Investigación del Automóvil (INSIA), se realizó en 2008-09 en base a 83.550 mediciones tomadas en 100 tramos de vía de acuerdo a los criterios europeos de Safety-Net, en condiciones óptimas de circulación: tramos rectos, con poco tráfico, buena meteorología... En definitiva, en tramos que se ‘prestaban’ a pisar el acelerador.

El resultado fue, según el director del INSIA, Francisco Aparicio, que “un elevado número de vehículos superó la velocidad límite en cada uno de los tipos de vía. Los porcentajes fueron mayores en vías convencionales, por encima del





Lucía RIVAS

MARÍA DE VILLOTA, piloto profesional

“No es sólo cosa de hombres”

María de Villota, de 26 años, es una de las pocas mujeres piloto que corre en circuitos profesionales; actualmente, es la única en Superleague Fórmula y aspira a ser la primera en Fórmula 1. Como profesional, nos da su visión de la velocidad.

- ¿Qué te aporta la velocidad?

- De circuito para dentro, adrenalina. Pero para nosotros la velocidad es una técnica de trabajo. Si simplemente fuera alcanzar los 300 km/h, no me llamaría tanto. Los pilotos podemos ir más rápido porque tenemos más conocimientos, más seguridad y experiencia para afrontar los riesgos, anticiparlos y prevenirlos.

- ¿Y fuera de los circuitos?

- Me gusta correr en los circuitos, me da sensación de libertad, pero fuera es diferente. La velocidad tiene que ser con conciencia, con equilibrio y



respeto a las leyes.

- En general, ¿la velocidad gusta más a los hombres?

- No existen diferencias, no creo que la velocidad sea masculina. Es una cuestión de educación. En todo caso creo que si las mujeres corren menos es porque tienen menos confianza al volante. Nos queda mucha carretera por recorrer.

50% en muchos casos.” De hecho, más de la mitad de los vehículos ligeros (turismos y furgonetas) circulaban por encima de los límites en casi todo tipo de vías. Y en las carreteras convencionales, prácticamente todos los vehículos los superaban. Además, de noche, a pesar de que la conducción es más dificultosa, se pisaba más el acelerador, especialmente las motos. En general, “esto puede significar que los conductores que circulan en horarios nocturnos no perciben el incremento de riesgo potencial que supone la reducción de visibilidad”, según el director del INSIA.

El estudio nos sitúa, además, a la cabeza de las velocidades medias en autopista de los diez países de la UE que participan, entre ellos Francia, Dinamarca, Reino Unido o Irlanda. España arroja una velocidad media de 122,5 km/h, por encima incluso de países con límites superiores.

PISANDO EL FRENO. No obstante, en los últimos años la velocidad media en nues-

UN ESTUDIO SITÚA A LOS ESPAÑOLES A LA CABEZA DE LA VELOCIDAD MEDIA EN AUTOPISTA

Pillado a 248 km/h... Un récord suicida

El pasado mes de mayo el radar móvil de un vehículo de la Guardia Civil detectó un vehículo circulando a 248 km/h por la autovía A-5 a su paso por Mérida. Un registro inédito. El conductor, un joven de 23 años, trasladaba además a su novia y sus dos hijos de corta edad. Tras su detención fue acusado de dos delitos contra la seguridad del tráfico, por conducción temeraria y exceso de velocidad, que podrían conllevar penas de hasta dos años de prisión, además de la posible retirada de la custodia de sus hijos. La colisión de un vehículo a esta velocidad supondría un impacto similar a caer en picado desde lo alto de la Torre de Cristal de Madrid que mide 250 metros.

tras vías ha disminuido. Según el ministerio de Fomento, en 2002 y en autovía circulaban a más de 140 km/h el 8,6% de los vehículos ligeros; en 2008 solo lo hacían el 2,9%.

En las carreteras convencionales se redujo a la mitad el número de personas que circulaban por encima de los 120 km/h (del 3,82% se pasó a 1,78). Este ‘frenazo’ ha salvado muchas vidas, si tenemos en cuenta que una tercera parte de los accidentes mortales están relacionados con la velocidad.

LA LESIVIDAD. Un estudio realizado por el departamento de Transportes del Reino Unido sobre la lesividad de la velocidad pone de relieve que un choque frontal a 48 km/h provocaría la muerte del 3% de conductores. Si duplicamos la velocidad, el riesgo de morir se elevaría al 92%.

Sin embargo, según el psicólogo Roberto Durán, no es el miedo a morir lo que nos lleva a pisar el freno: “Cada vez se tiene mayor conciencia sobre el peligro de la velocidad, pero estamos lejos de la autorregulación y funcionamos todavía



534 personas murieron el pasado año en accidentes de tráfico relacionados con la velocidad, el 28% de las muertes en carretera.

bajo los efectos del castigo por transgredir la norma”.

La reducción de la velocidad ha coincidido con la puesta en marcha del Plan de Radares Fijos, el Permiso por Puntos y la modificación del Código Penal. Según el Subdirector General de Gestión del Tráfico de la DGT, Federico Fernández, “leyes y límites ha habido siempre, pero lo importante es que se cumplan. Y, en este caso, los radares han sido un mecanismo fundamental, además del Centro de Denuncias Automatizadas y la tramitación rápida de las multas”. El director de Seguridad Vial del RACE, Tomás Santa Cecilia, cree que “los conductores deberían ser capaces de levantar el pie del acelerador en aquellas circunstancias que representen un riesgo. Para esto es necesario mejorar la

¿Conocemos los límites ?

El estudio ARAG 2008, realizado por el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (INTRAS), refleja un bajo conocimiento de los límites de velocidad por parte de los conductores. Más de la mitad desconoce los límites genéricos de las carreteras convencionales (90 y 100 km/h) y una tercera parte, los de las zonas urbanas (50 km/h). Los límites más populares son los de las autopistas y autovías (120 km/h), conocidos por el 88% de los conductores.

formación”.

Para Luis Puerto, responsable de Seguridad Vial de la Fundación RACC, “está demostrado que el exceso de velocidad provoca más accidentes graves y muertes. La gran mayoría de los conductores lo saben y lo ponen en práctica”.

Algunos grupos políticos como CiU y el PP han pedido la revisión de los límites. Según Jordi Jané, portavoz de CiU en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso, “no se trata de que se eleven de manera generalizada, sino de establecer en cada tramo el límite más adecuado. En algunas ocasiones puede ser superior y en otras, quizás deba adecuarse a la baja”. En general, la tendencia no es a subir los límites, sino todo lo contrario, y a controlar los excesos. ♦

“EL MENSAJE DE LA VELOCIDAD ES UN RECURSO FÁCIL QUE ESTÁ OBSOLETO”

CÉSAR OLIVAS, CREATIVO PUBLICITARIO

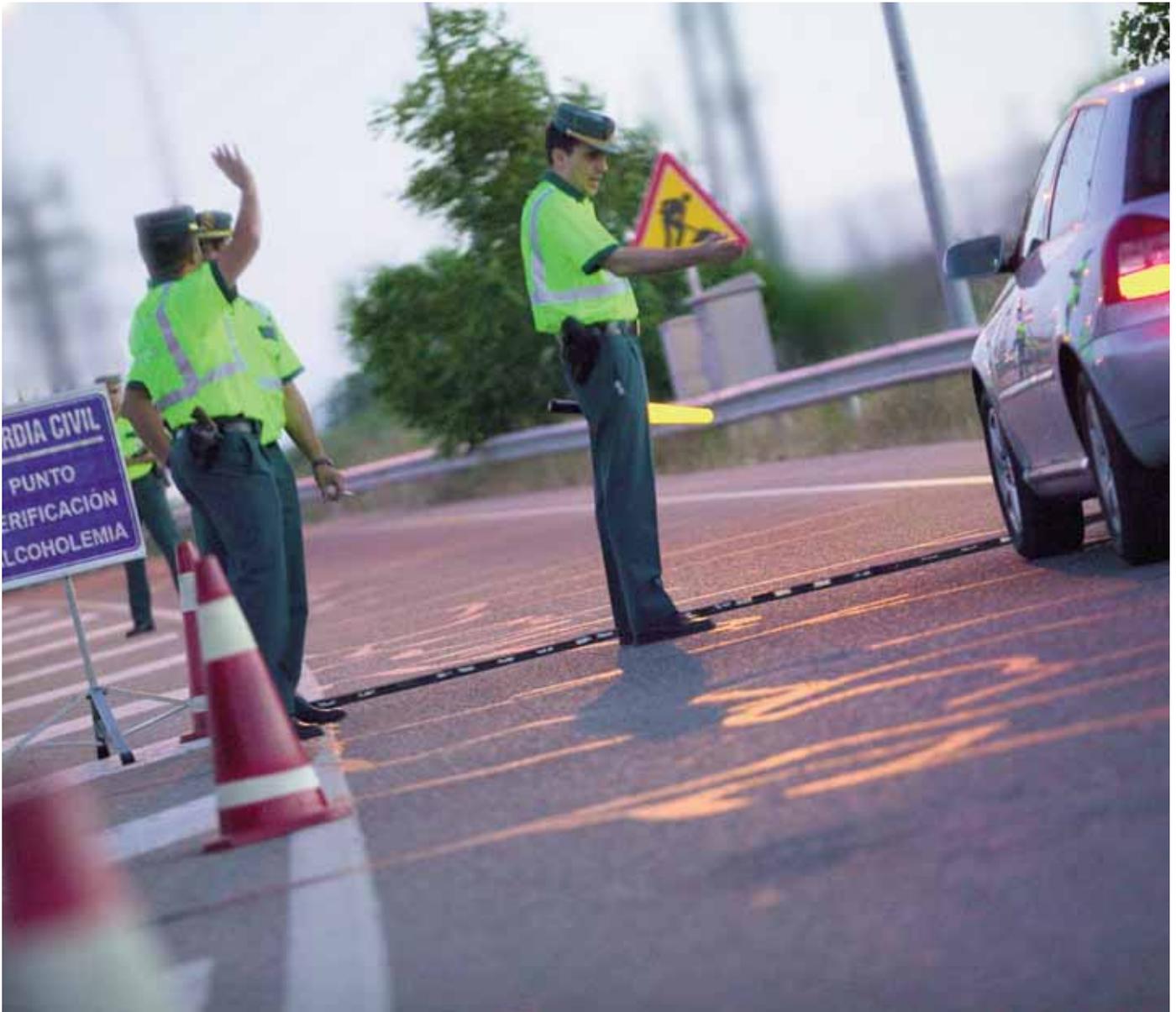
La más veloz

Datos de velocidad media en km/h de vehículos ligeros en autopista (2007, excepto España 2009)



(1) 100 km/h en invierno. (2) 120 km/h en verano. (3) 130 km/h (Fuente: “Estudio Medición de Velocidad de Flujo Libre en la Red Vial Española”).

	100	110	120	130
Finlandia	X			
Dinamarca		X		
Reino Unido			X	
Irlanda				X
Suiza			X	
Holanda			X	
España			X	
Rep. Checa			X	
Francia			X	
Austria				X



Guardia Civil de Tráfico realizando un control de alcoholemia.

EL PROYECTO DE LEY DE **REFORMA DEL CÓDIGO PENAL** DA MAYOR FLEXIBILIDAD AL JUEZ

No todo será cárcel

Tras ser aprobada en el Congreso, el Senado tramita la reforma del Código Penal, que flexibiliza las penas en los delitos de alcohol, velocidad o conducir sin permiso. El decomiso del vehículo se reserva para los casos más graves.

José Ignacio RODRÍGUEZ

El Congreso de los Diputados ha aprobado un proyecto de ley de reforma del Código Penal que flexibiliza las penas que se imponen a los conductores que han cometido infracciones menos graves sin haber causado un accidente.

Hasta ahora, en los delitos relacionados con el alcohol y las dro-

gas, la velocidad y conducir sin permiso, el juez podía optar entre una pena de cárcel y una multa económica; y a cualquiera de las dos opciones debía añadir una pena de 31 a 90 días de trabajos en beneficio de la comunidad y la suspensión del permiso durante un período de uno a cuatro años. Si sale adelante la propuesta de cambio, el tribunal podrá elegir entre cárcel, multa, o trabajos en beneficio de la comunidad; y en todos los casos se privará del derecho a



Los delitos relacionados con el alcohol, drogas y velocidad tendrán retirada del permiso y pena de prisión de 3 a 6 meses o multa o trabajos.

conducir vehículos a motor y ciclomotores.

En el caso de la velocidad, se considera delito cuando se supera la permitida reglamentariamente: en 60 km/h en vía urbana o en 80 km/h en vía interurbana. Es igualmente delito conducir bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas y, en todo caso, cuando la tasa de alcohol en aire espirado supere 0,60 miligramos por litro.

SE AUTORIZAN LAS PRUEBAS (TEST DE SALIVA) PARA DETECTAR EL CONSUMO DE DROGAS

Como se recordará, también es delito conducir un vehículo cuando se carece de permiso, bien por haber perdido todos los puntos, por sentencia judicial, o sin haberlo obtenido nunca. En estos casos, el juez podrá optar por una sentencia de pena de prisión de tres a seis meses o una multa económica o trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

Pero la reforma va más allá. El juez podrá, razonando la senten-



CARLOS CORCUERA

Portavoz del PSOE en la Comisión de Seguridad Vial

“Por un justo equilibrio”

En materia de seguridad vial, la coherencia, continuidad y oportunidad de las medidas que se adopten es fundamental para el buen resultado de las políticas. Con estos parámetros se puso en marcha el permiso de conducir por puntos, se tipificaron como delito las conductas infractoras más peligrosas y se reformó el procedimiento sancionador.

No obstante, tan importante como disuadir con el reproche social, administrativo y penal de estas conductas es hacerlo dentro de un justo equilibrio, al que, sin duda, ayuda el análisis y revisión de los resultados obtenidos pasado un tiempo de su aplicación. Es una buena práctica que, transcurridos dos años de la entrada en vigor de una norma, se haga un balance para reajustar o mejorar aquellas cosas que la experiencia ha dicho que son susceptibles de hacerlo. La flexibilización de las penas propuestas en la última reforma del Código Penal va en esta dirección. Es razonable que el juez, a la hora de dictar sentencia, pueda adecuar las penas a las circunstancias de cada caso.



FEDERICO SOUVIRÓN

Portavoz del PP en la Comisión de Seguridad Vial

“Valor a la interpretación”

La reforma de la reciente reforma del Código Penal, apenas dos años, que se tramita en estos días en el Parlamento, pone en evidencia la improvisación con que se abordó

aquella. Ya lo dijimos en su día, pero ahora el tiempo nos ha dado la razón. Se vuelve a dar valor a la interpretación judicial de las circunstancias que concurren en el hecho imputable, lo que nos parece más ajustado a Derecho, y se atiende a la decisión judicial en lo concerniente a la necesidad o no del comiso del vehículo. Por tanto, se renuncia a aquella idea, tan equivocada, de que, en los delitos contra la seguridad vial, lo deseable era dejar el menor espacio posible a la interpretación judicial.

Se mantiene la pena de trabajos en beneficios de la comunidad a pesar del fracaso, por falta de medios, de su aplicación, que está provocando que prescriban conductas calificadas y sentenciadas como delitos sin que haya noticia de que esos medios vayan a aumentar y sin que, ni siquiera, se tenga claro en qué han de consistir esos trabajos.

cia, rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.

Asimismo, el vehículo utilizado pasa a considerarse como instrumento del delito y el juez, en función de la gravedad, podrá decretar el decomiso del coche en los casos más graves.

TEST DE SALIVA Los grupos parlamentarios han incluido en el proyecto de ley una disposición que reforma la Ley de Enjuiciamiento Criminal, con el fin de obligar a los conductores de vehículos a motor y ciclomotores a facilitar saliva para que los agentes puedan realizar los test de consumo de estupefacientes. De esta manera, se da cobertura legal a las pruebas para detectar el consumo de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

Para ello, en la reforma del Código Penal, que en estos momentos se tramita en el Senado, se contempla la modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, obligando a los conductores a dar su saliva. Éstos, tal y como ocurre con los controles de alcoholemia, podrán solicitar pruebas de contraste, como análisis de orina o sangre, y se harán cargo de su coste. ♦

Decomiso para los casos más graves

El vigente Código Penal ya considera el vehículo como instrumento del delito de tráfico. Sin embargo, se ha introducido una enmienda con el fin de que el decomiso del vehículo sea una medida que pueda aplicarse sin carácter automático o preceptivo. Para ello, se admite la flexibilidad y valoración de las circunstancias y gravedad de los hechos, de manera que cuando su valor no guarde proporción con la naturaleza o gravedad de la infracción penal, o se hayan satisfecho completamente las responsabilidades civiles, el juez o tribunal podrá acordar no decretar el decomiso, o decretarlo parcialmente, reservándolo para los casos más graves.



EMILIO OLABARRÍA

Presidente de la Comisión de Seguridad Vial (PNV)

“No supone grandes novedades”

Si bien el Proyecto de Ley inicial presentado por el Gobierno contenía cambios importantes, durante su tramitación, afortunadamente, no prosperaron, de manera que tal reforma no supone

grandes novedades para los delitos relacionados con la seguridad vial. Y digo afortunadamente, porque no soy partidario de abusar del derecho punitivo para corregir conductas aberrantes al volante, porque ya el derecho sancionador administrativo es muy beligerante tanto en la tipificación de las infracciones: descuento de puntos, sanciones económicas voluminosas, retirada del carné, etc.

El Código Penal se basa en el principio de mínima intervención, reservándose para los conflictos más graves que ya recoge adecuadamente. Esto es, si un conductor atropella a una persona, se le imputará un delito de homicidio o de lesión; si falsifica el carné, se le imputará un delito de falsificación de documento público y así sucesivamente. Por ello, no apoyo la utilización del Código Penal en el ámbito de la seguridad vial, en tanto en cuanto el derecho punitivo administrativo es más que suficiente para la represión de las conductas inadecuadas al volante.



JORDI JANÉ

Portavoz de CiU en la Comisión de Seguridad Vial

“Una reforma oportuna”

Las penas de prisión no siempre son las más adecuadas cuando, tras la imprudencia del conductor, por suerte no se ha producido ni accidente ni víctimas. Por este motivo, la reforma es oportuna, dado que introduce, como siempre había

pedido CiU, mejores alternativas a las penas de cárcel, especialmente pudiéndose imponer de manera aislada la pena de trabajos en beneficio de la comunidad.

Ante el conductor imprudente que por suerte no ha causado un accidente, la mejor respuesta son las medidas reeducativas, y la cárcel no es la mejor solución. El nuevo Código permitirá también atender en cada uno de estos delitos a la menor entidad del riesgo causado o a las diversas circunstancias que se dan en cada supuesto, pudiéndose rebajar la pena. Paralelamente, se ha introducido una reforma de la Ley de Enjuiciamiento Criminal para facilitar la práctica de las pruebas de alcoholemia con la plena obligación del test con saliva y los análisis correspondientes.



FRANCES CANET

Portavoz de ERC en la Comisión de Seguridad Vial

“Se suaviza la dureza”

La reforma del Código Penal de 2007 supuso un notable endurecimiento de las penas y ha tenido una gran repercusión en las estadísticas judiciales, provocado un aumento de la ratio de criminalidad. La reforma viene a suavizarlo, ya que establece un régimen alternativo de pena no privativa de libertad, pudiendo el juez imponer bien una pena de multa de seis a doce meses, o bien trabajos en beneficio de la comunidad. Ambas penas se imponían acumuladamente, pero ahora el juez dispondrá de más alternativas, pues a las dos anteriores se le suma la pena de privación de libertad de hasta seis meses, lo que, a nuestro criterio, es a todas luces positivo.

Aunque no se suaviza de forma directa la duración de las penas privativas de libertad, se permite al juez la facultad excepcional de rebajarlas un grado, atendiendo a la menor entidad del riesgo y a las demás circunstancias del hecho enjuiciado. Ello supone dejar un margen al juez para rebajar de forma muy sustantiva la pena y evitar, con ello, que personas que cometen este tipo de delitos acaben ingresando en el centro penitenciario, lo que también valoramos muy positivamente.



ASÍ ES. Muchos manómetros de uso público se encuentran en lamentables condiciones, como se aprecia en la foto.

CUIDADO CON LOS **MANÓMETROS** DE USO PÚBLICO: NO TODOS SON DE FIAR

Siguen mal

Uno de los 'mandamientos' de la conducción segura es mantener la presión adecuada del aire en las ruedas del coche. Para hacerlo, solemos utilizar los medidores de presión que existen en casi todas las gasolineras. Pero ¡jojo!, no todos funcionan correctamente y puede que usted salga igual que entró: con unos neumáticos mal hinchados.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Todos sabemos que se debe verificar la presión del aire de las ruedas con cierta frecuencia para rodar seguro. Y, para estos menesteres, lo habitual es acudir a las estaciones de servicio para medirla y ponerla al nivel adecuado —que figura en la pegatina del lateral de la puerta de nuestro coche, además de en el libro de entretenimiento—. El Reglamento General de Vehículos (anexo VII) especifica que “*la presión de inflado de los neumáticos deberá ser revisada regularmente, con manómetros de uso privado o público, debidamente homologados y verificados según la reglamentación*”.

¿Podemos entonces confiar en lo que diga el manómetro de la gasolinera? En principio, sí: el control metrológico, a cargo de las comunidades autónomas, está regulado en un par de órdenes que garantizan una comprobación anual (y también tras cada reparación o modificación). En cada región, los laboratorios autorizados prueban los aparatos y ‘dan fe’ de que son aptos para medir. Si un manómetro no pasa el examen, los inspectores lo ponen fuera de servicio hasta que se repara, e informan a la consejería autonómica correspondiente, normalmente la de Industria.

AVERIADOS E IMPRECISOS. Pero la ley no garantiza que todos los medidores funcionen bien todo el tiempo. La última auditoría sobre el estado de los manómetros de 2009, realizada por el Real Automóvil Club de España (RACE) en colaboración con el fabricante de neumáticos Goodyear, concluye que más de la mitad de los manómetros revisa-



Y ASÍ DEBERÍA SER. Un medidor de precisión contrastada garantiza rodar con seguridad.

dos –en 161 estaciones– no exhibe la tarjeta de inspección metrológica. Es decir: el aparato funciona, pero nada garantiza que lo haga correctamente.

El estudio recoge también otras anomalías: en uno de cada cuatro manómetros no es posible medir la presión porque éste está fuera de servicio o tiene fugas de aire; los hay, además, con deficiencias en la manguera (20%), en la esfera (9%) y

EL 62% DE LOS MANÓMETROS EXAMINADOS ESTÁ AVERIADO O NO GARANTIZA UNA MEDICIÓN CORRECTA

el mando (8%). En resumen, el estudio desvela que el 62% de los medidores de presión examinados está averiado o no garantiza una medición correcta.

POCAS DENUNCIAS. En contraste con estos resultados, las diferentes administraciones competentes no transmiten sensación de alarma. Fernando Ferrer, director del Instituto Nacional de Metrología –orga-

Los problemas más frecuentes

Estas tres imágenes muestran casos reales del estado en que se encuentran los manómetros en las gasolineras: averiados, fuera

de servicio e incluso ‘enjaulados’ (foto del centro) con el fin de evitar robos, malos usos y conservarlos en buen estado.



El peligro de ir 'desinflado'...

Si la presión del aire en los neumáticos va por debajo de la recomendada, ponemos en peligro nuestra seguridad:

- La adherencia es menor y hay más riesgo de deslizamiento.
- El desgaste del dibujo es prematuro e irregular.
- La goma se calienta más y se deforma por los lados, con mayor peligro de reventón.
- Aumentan la distancia de frenado y el consumo de combustible.

...Y 'sobreinflado'

Cuando la presión es demasiado alta el vehículo pierde estabilidad, adherencia y la suspensión se estropea más fácilmente.

Cuatro consejos

- ✓ Verifique la presión una vez al mes y siempre antes de salir de viaje. Siga las recomendaciones del fabricante para su modelo.
- ✓ Compruebe los neumáticos siempre en frío, tras circular máximo 2 ó 3 kilómetros a baja velocidad.
- ✓ Asegúrese de que la presión sea en las ruedas del mismo por eje. Si no lo es, el vehículo perderá estabilidad y dará bandazos.
- ✓ Y no olvide la rueda de repuesto: puede necesitarla cuando no tenga un compresor de aire cerca.



nismo responsable de la normativa-, explica que el estado de los manómetros depende mucho de cada región y opina que, en general, "están menos mal de lo que pensamos". Además, según datos de la Dirección General de Industria de la Comunidad de Madrid, en esta autonomía se han realizado unas 650 inspecciones en la mayoría de los casos con resultados favorables.

UN ENGORRO. Desde las estaciones de servicio coinciden en que se producen pocas denuncias y confirman que los manómetros pasan sus revisiones obligatorias. "Hace unos años no se hacían", explica el presidente de la Asociación de Empresarios de Estaciones de Servicio de

SEGÚN LAS GASOLINERAS, LOS MEDIDORES EN MAL ESTADO SE DEBEN AL USO INADECUADO

Zaragoza y Teruel (AESAR) Zoilo Ríos, para quien el mantenimiento de los manómetros "es un engorro" a causa de los robos y del mal uso que dan los usuarios, que, según explica, a veces hasta pasan por encima con el coche. "En ocasiones resulta más barato poner un nuevo que repararlos y pagar 40 ó 50 € por una revisión". Para las gasolineras es obligatorio ofrecer este servicio, aunque no gratuitamente. "No deja dinero; si se cobra, es solo para mantenimiento. La gente trata los manómetros de cualquier manera", asegura Roberto Sáez, presidente de la Federación Andaluza de Estaciones de Servicio (FEDANES).

Así las cosas, hay que recordar que el mantenimiento del vehículo queda, en última instancia, en manos del propio conductor (ver recuadro en esta página). Como dato significativo, en la última campaña de revisión, Michelin observó que, de 90.000 vehículos examinados en toda España, un tercio circulaba con los neumáticos con presiones incorrectas. ♦

Destapamos estas anomalías ya en 1988

"Tráfico" lo hizo 'explotar'

En septiembre de 1988 esta revista sacó a la luz el calamitoso estado de los manómetros de las gasolineras. Tras una investigación con 1.500 mediciones y más de 7.000 kilómetros recorridos, la revista "Tráfico" constató que era casi imposible inflar correctamente las ruedas con los manómetros de las gasolineras españolas: nueve de cada diez veces se obtuvieron presiones incorretas. Y lo peor, ni siquiera existía una normativa al respecto que estableciera un control. Nuestra denuncia dio lugar a la publicación de una normativa sobre manómetros, pero ésta no establecía competencias inspectoras. La situación no mejoró, "Tráfico" pudo comprobarlo en una segunda investigación: todos los medidores probados fallaron. Ante el interés de algunas Comunidades Autónomas y las peticiones de asociaciones de consumidores, el Gobierno encargó la redacción de una norma técnica, la actual, que establece verificaciones periódicas a cargo de las autonomías y que, finalmente, entró en vigor en 1995.





La secretaria judicial lee los derechos al acusado, observada por la fiscal.

ASISTIMOS A LOS **JUICIOS RÁPIDOS** POR DELITOS DE TRÁFICO EN UN JUZGADO DE GUARDIA

“¿Me pueden llevar a la cárcel de Estremera?”

A las pocas horas de cometerse un delito de tráfico, el acusado es sometido a un juicio rápido y, si está conforme, sale —si no ingresa en prisión— con la sentencia bajo el brazo, beneficiándose de la reducción de un tercio de la pena. Lo hemos vivido en el Juzgado de Instrucción nº 4 de Madrid.

José Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: **Paul ALAN PUTNAM**
Infografía: **DLIRIOS**

Un poco antes de las diez de la mañana, un equipo de esta revista pasa el control de seguridad en los juzgados madrileños de la Plaza de Castilla y accede a la segunda planta, donde se encuentra el Juzgado número 4 de Madrid, de guardia entre las 10 y las 17 horas. Se observan grupos que esperan en el pasillo, letrados con toga, funcionarios que van y vienen, que salen y entran de los despachos.

Cuando nos recibe el juez, Marcelino Sexmero, sorprende la informalidad de su atuendo: ni toga, ni las características puñetas que suelen adornar las mangas, sino un sobrio traje oscuro y corbata azul. Y hasta extraña la cercanía del trato de alguien a quien, por su rango, se dirigen a él como señoría. Su despacho, con puerta abierta a sala donde se celebran los juicios, es un continuo trasiego de los profesionales que intervienen en las sesiones.

DOS PACHARANES. Se sienta en el banquillo una chica joven, asistida por dos abogados. Extraña tanto derroche de defensa en un juicio cuya filosofía es el acuerdo y la celeridad,



El juez, en el momento de dictar sentencia tras preguntar a la acusada si está conforme con la acusación.

y porque en otros muchos casos, el acusado no tiene ni seguro y su defensor es del turno de oficio. Está acusada por un delito de conducción bajo los efectos del alcohol, y aunque hay un acuerdo previo, que la acusada ha aceptado, la sentencia que dicta el juez suena como un mazazo: “Pena de cuatro meses de multa con una cuota diaria de cuatro euros (480 euros); 31 días de trabajo en beneficio de la comunidad, un año de privación del derecho a conducir y el pago de las costas procesales...”

La sesión ha sido extraordinariamente breve. Mientras el magistrado

LA ESENCIA DE LOS JUICIOS RÁPIDOS ES QUE SEAN CASOS SENCILLOS; SI HAY ACUERDO, SE REDUCE LA PENA UN TERCIO

abandona la sala, da la impresión de que la acusada se ha quitado un peso de encima. Nos da su versión: “Estaba en el trabajo celebrando un cumple-

años y me había tomado dos pacharanes, cuando me avisaron de que mi tío se estaba muriendo; me puse muy nerviosa, me dieron una pastilla de ‘norazepán’ y fui para casa. Reconozco que no tenía que haber cogido el coche, lo sé perfectamente, me ‘comí’ la rotonda y rompí un pivote. Estoy conforme con la sentencia, no volverá a pasar...”

PROFESIONAL Y REINCIDENTE.

La secretaria judicial, María del Mar Jiménez, lee los derechos al siguiente acusado, un conductor profesional, condenado por cuarta vez por alcoholemia: “Tiene usted dere-

Así es un juicio rápido

A las pocas horas de cometerse algunos delitos, se celebra el juicio y se dicta sentencia.





cho a guardar silencio, a no declararse culpable, a no declarar contra sí mismo, a no contestar a alguna o a todas las preguntas y a ser asistido por un letrado”...

Ayer, poco después de la media noche, fue sorprendido en un control preventivo de la Guardia Civil conduciendo con una tasa de 0,76 miligramos de alcohol por litro de aire espirado. Aunque se le rebaja un tercio de la pena, al ser reincidente, el juez le condena a una multa de 1.080 euros, 41 días de trabajos en beneficio de la comunidad y 20 meses y un día sin carné. Está de acuerdo –¡qué remedio!–, pero no quiere hacer declaraciones, ni nos mira. La tarima cruje bajo sus pisadas rápidas, mientras se aleja.

BUSCA Y CAPURA.

Llaman al siguiente acusado, con una larga lista de antecedentes, pero no ha comparecido. “Le pillan borracho, se niega a hacer la prueba de alcoholemia, no tiene carné y ha quebrantado la condena... el Juez ordenará su busca y captura”, vaticina la secretaria judicial.

A continuación entra

“Entre el 30 y el 50% de las alcoholemias son reincidentes”

El titular del juzgado de instrucción Nº 4, Marcelino Sexmero Iglesias, echa un vistazo a los cuatro juicios rápidos por delitos de tráfico que verá hoy.

- ¿Cuáles son los delitos más habituales?

- Conducir sin permiso y alcoholemia; en este caso, entre 30 y el 50%, son reincidentes; pero cada vez hay menos por negarse a la prueba.

- ¿Y si se niegan a soplar?

- Suelen negarse cuando ya han sido condenados antes, pero no saben que no solo cuenta la tasa, sino los síntomas, cómo respondes... Al final se les condena por alcoholemia y por la negativa.

- ¿Se les juzga en juicio rápido por otros delitos?

- La imprudencia y la conducción temeraria no suelen ir por juicio rápido, ya que se necesita más tiempo para preparar pruebas sanitarias y periciales, testificar los agentes...

- ¿Quién decide si un delito va o no a juicio rápido?

- La Policía, que tiene acceso a la agenda de Justicia, selecciona aquellos delitos más fáciles de enjuiciar y le señalan el día, la hora y el Juzgado.

- ¿Transcurre poco tiempo entre el delito y el juicio?

- Pocas horas; como mucho, un par de días o tres.

- ¿Son realmente rápidos estos juicios?

- Teóricamente habría que leer muchas cosas –por ejemplo, el escrito de acusación...–, pero se tarda mucho y lo que hacemos aquí, cuando hay conformidad entre el abogado defensor y el fiscal, es redactar el acta, le leo el fallo al imputa-



do y le pregunto si está conforme. Si dice que sí, firmamos el acta y ya está, pasamos al siguiente caso.

- ¿Se muestran arrepentidos?

- No resulta plato de buen gusto acudir a un juzgado por alcoholemia; por conducir sin carné, no les parece tan deshonesto, aunque muchos son hispanoamericanos y rumanos y tienen un concepto diferente de la legalidad administrativa.

- ¿Se fallan penas de cárcel en los juicios rápidos?

- Algunos fiscales se ponen más duros y la pena de la que parten para la conformidad es la de prisión; la primera vez, si la pena no es de más de dos años, no hay prisión, pero sí a la segunda, y en ese caso, hay que cumplir las dos penas de cárcel.

Cómo se gradúa la pena

Las penas que contempla el Código Penal están comprendidas entre un mínimo y un máximo. En el caso del alcohol, de 3 a 6 meses de cárcel o multa de 6 a 12 meses y, además, de 31 a 90 días de trabajos y entre 1 y 4 años sin permiso.

Normalmente, la graduación de la pena se divide en dos mitades de manera que, cuando el acusado en un juicio rápido está conforme, el Fiscal propone el mínimo de la pena y, ésta se rebaja un tercio. Pero si ya tiene antecedentes por alcoholemia, el Fiscal no puede partir del mínimo, sino del máximo de la primera mitad y se resta un tercio.

un varón de unos cuarenta años, acusado por conducir la madrugada anterior bajo los efectos del alcohol, con una tasa de 0,74 mg/l. No tiene antecedentes, así que el Juez le condena a una multa de 360 euros, 21 días de trabajos en beneficio de la comunidad y ocho meses sin carné.

Se escucha comentar a los funcionarios que asisten en este juzgado que ha llegado el acusado que no había comparecido. Se inicia un diálogo entre la fiscal y la abogado de oficio, porque hay un delito de desobediencia (ya había sido juzgado por conducir sin carné) y podría ir directamente a la cárcel. Mientras se aclaran estas cuestiones, se

“El decomiso del coche a los reincidentes evitará que conduzcan”

María Ángeles Valle, representa al Ministerio Fiscal en este juzgado.

- **¿Cuál es el perfil típico del conductor sometido a un juicio rápido?**

- El principal delito es el alcohol y el que lo comete suele ser un varón; en unos casos es un chico joven que ha salido de fiesta, o bien es un bebedor habitual que tiene un problema de alcoholismo... pero también otros que salen de trabajar y se toman unas copas, porque eso no está mal visto en España.

- **¿No llegan mujeres acusadas de conducir bajo los efectos del alcohol?**

- Suele haber pocas mujeres con alcoholemia, pero siempre te suelen contar un problema –que si está separada, que si le ha dejado el novio...–, aunque también puede haber alguna señora con un problema de alcoholismo.

- **Beben, conducen, se les condena y vuelven a reincidir ¿Cómo evitarlo?**

- Efectivamente, muchos tienen un problema de alcoholemia –que no suelen reconocer– y vuelven a conducir y a cometer el delito. Por ello me parece interesante la reforma que se está haciendo del Código Penal para que se decomise el vehículo y no lo puedan coger... aunque siempre puede haber un mal amigo que se lo deje.



- **¿Y si el acusado no está de acuerdo con la pena?**

- Cuando no se conforman en el juicio rápido, porque se les aplica una pena muy alta, se les remite a un juzgado de lo penal, donde se les juzgará, pero sin beneficiarse de la reducción de un tercio de la pena. Por ello, cuando alguien está citado a un juicio rápido por un delito de desobediencia y sabe que puede ir inmediatamente a prisión, a veces no se presenta y así gana tiempo.

LO MÁS HABITUAL SON LAS ALCOHOLEMIAS, NEGARSE A LA PRUEBA Y CONDUCIR SIN PERMISO

juzga un caso de extranjería. Entra en la sala un joven esposado, flanqueado por una pareja de la Guardia Civil. No tiene permiso de residencia y el juez ordena su ingreso en prisión.

La secretaria judicial maneja un abultado expediente de nueve hojas del último acusado, con condenas como conducir sin carné, bajo los efectos del alcohol, negarse a la prueba, quebrantamiento de condena... Es joven, corpulento, de raza gitana, y nunca ha tenido carné. Vive en el poblado madrileño de la Cañada Real, y tiene cinco hijos, el menor de meses. Va a entrar irremisiblemente en prisión y está dispuesto, señala la abogada de oficio, pero necesita unos días para dejar atendidos a sus hijos.

El juez le condena a 960 euros de multa, 60 días de trabajos en beneficio de la comunidad y 32 meses de privación del derecho a conducir; y lo peor, por un delito de desobediencia, 6 meses de prisión

“¿Sabe usted –le advierte el juez– que va a tener que ingresar en prisión, y que si se encuentra en paradero desconocido cuando tenga que comparecer ante el juzgado de lo penal, se ordenará su detención?”

El acusado asiente y pregunta: “¿Puede hacer que me pongan para entrar en la cárcel de Estremera?”. Se trata de un penal moderno inaugurado en 2008, a 70 kilómetros de Madrid. “Cuando usted entre en Instituciones Penitenciarias, lo pide, y si hay plazas se lo concederán”, le responde el Juez. El acusado abandona la sala, relativamente satisfecho porque va a disponer de unos días para poner orden en sus asuntos familiares. Un café rápido de máquina y todo el equipo –juez, fiscal, secretaria judicial y funcionarios– se preparan para continuar con los otros asuntos del día. ♦



Junto con 3 ó 4 delitos de tráfico, se ven cada día otros por hurto, robo, maltrato y extranjería.

Viajar en motocicleta con un equipamiento adecuado, desde el casco (reduce las lesiones mortales en la cabeza un 50%) a las botas (protegen más del doble que unas deportivas), supone reducir e incluso evitar lesiones en caso de accidente. El año pasado, el 3% de los fallecidos en carretera no llevaba el casco según datos de la DGT.



El equipamiento es el principal elemento de seguridad pasiva de los motoristas.

UN ADECUADO EQUIPAMIENTO REDUCE E INCLUSO EVITA LESIONES EN CASO DE ACCIDENTE

Motoristas: Protegidos de pies a cabeza

Mercedes LÓPEZ

Infografía: DLIRIOS

Llevar el casco reduce un 50% las lesiones mortales en la cabeza, según datos de la Organización mundial de la Salud (OMS). Utilizar chaquetas y pantalones fabricados con tejidos especialmente diseñados para viajar en moto supone ir entre un 33 y un 47% mejor protegido, en caso de accidente, que si se viste una chaqueta o un pantalón de algodón, y calzar unas botas adecuadas minimiza las lesiones en los pies más del doble que unas deportivas o unos mocasines, según la Asociación Nacional de Empresas del Sector de las Dos Ruedas (ANESDOR). Estos son solo unos

A LA HORA DE COMPRAR EL EQUIPAMIENTO, DEBE PRIMAR LA CALIDAD SOBRE LA ESTÉTICA

ejemplos de la importancia que un adecuado equipamiento puede tener para los motoristas. “En caso de accidente, el equipamiento de protección evitará algunas lesiones o reducirá su gravedad”, indica ANESDOR en el Manual de Equipamiento de Protección para el Motociclista que esta asociación ha realizado

recientemente. “Para el usuario de la moto, su equipamiento es fundamental y se convierte en su principal elemento de protección pasiva”, subraya Juan Manuel Reyes, presidente de la Asociación Mutua Motera. Y explica que “una de las carencias de las motocicletas es su poca capacidad para proteger a sus usuarios en caso de accidente”. Son muy pocos los elementos que pueden incorporar para incrementar su seguridad pasiva: la ergonomía (que proteja y no dañe), la pantalla y, últimamente, el airbag (aunque está muy poco extendido).

OBJETIVO: PROTEGER. Sin embargo, parece que la moda, una estética personalizada y diferenciadora de este colectivo, son factores que



CASCO EL MÁS IMPORTANTE

Su concha externa resiste la penetración y la abrasión. La capa de absorción del impacto que está dentro de la concha asimila el choque al doblarse ligeramente con el impacto. La capa de tela ligera que está cerca de la cabeza aumenta la comodidad y hace que el casco se adhiera a la cabeza. Los integrales son más cómodos porque disminuyen el ruido del viento en los oídos, los golpes de viento en la cara y los ojos y desvían los insectos y otras partículas. Además, reducen el cansancio y, en caso de mal tiempo, protegen más de las inclemencias climatológicas.

Las características imprescindibles.

- Debe llevar una etiqueta de homologación ECE bien visible.
- Debe cubrir la frente por encima de las cejas.
- No debe moverse, ni caer sobre los ojos o presionar la frente.
- No debe obstaculizar la visión periférica del conductor.
- Si se llevan gafas, no debe presionarlas ni reducir la visión.
- Debe ser cómodo.

NO OLVIDE

- Es indispensable abrochárselo adecuadamente.
- Nunca utilice un casco que haya sufrido un impacto violento.



GAFAS Y VISERAS ASEGURAN LA VISIÓN

Gafas y viseras deben formar parte del equipamiento, ya que aseguran un buen campo de visión en cualquier situación climatológica y de iluminación. Las viseras integradas en los cascos protegen mejor la cara. Si son gafas, deben ir ajustadas por encima del casco para que no salgan volando.

PROTECTORES DISEÑADOS PARA MOTOS

Pueden comprarse por separado o incluidos en el equipamiento original. Protegen contra las heridas provocadas por impacto o abrasión al golpearse contra el suelo, y reducen la gravedad de contusiones, fracturas o desgarros musculares. Deben llevar la marca CE y estar diseñados para moto.

Tipos:

- De brazo, situados a unos 5 cm. por encima del hombro hasta la muñeca.
- De hombro, cubren el hombro y parte del cuello.
- De espalda, desde los omóplatos hasta la cintura.
- De pecho, cubren la caja torácica.
- De cadera, sobre la pelvis.
- De muslo, para la parte delantera y lateral del muslo.
- Collarín, evita los movimientos bruscos de la cabeza, y la comprensión de la columna vertebral por la fuerza que ejerce el casco sobre el cuello.

TAPONES PARA OÍDOS EVITAN EL RUIDO

Son la mejor protección frente a los ruidos que pueden llegar a lesionar el oído, pero deben sustituirse con frecuencia. Se deben usar los que están especialmente diseñados para motoristas, teniendo en cuenta el tipo y el tamaño más adecuado.

Bien protegido

Torso y brazos.

Cazadora gruesa de tejido Kevlar, imitación a piel o piel gruesa.



Manos

Guantes de Kevlar, imitación a piel o piel gruesa



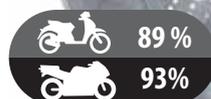
Parte inferior del cuerpo

Pantalones gruesos de tejido Kevlar, imitación a piel o piel gruesa



Pies

Botas de motociclista



(Fuente: ANESDOR. Más información en www.anesdor.com y www.maids-study.eu).

El traje más seguro

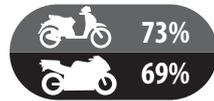
Reducir la gravedad de una lesión en caso de accidente, o incluso evitarla, puede ser una cuestión de cambiarse de ropa, si se va a subir a una moto, y sustituir la cazadora vaquera por otra fabricada en un tejido especialmente diseñado para ello. Esta es una de las conclusiones que se derivan del Manual de Equipamiento de Protección para el Motociclista, realizado por la Asociación



Poco protegido

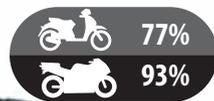
Torso y brazos.

Cazadora fina de algodón, vaquera, piel fina o nylon.



Manos

Guantes de lana, vaqueros, piel fina o nylon



Parte inferior del cuerpo

Pantalones finos de algodón, vaqueros, de piel fina



Pies

Zapatos de calle, mocasines, deportivos



(1) Sin evaluar.

(2) Factor de protección: Porcentaje de accidentes del MAIDS en los que el equipamiento de protección atenuó o incluso evitó accidentes.

Nacional de Empresas del Sector de las Dos Ruedas (ANESDOR). En este manual se explica el grado de protección de las diferentes prendas que utilizan los motoristas –desde las cazadoras a los guantes, pasando por botas, gafas o pantalones– según el tejido con el que estén fabricadas, y de si se viaja en un ciclomotor o en una motocicleta.

PANTALONES CÓMODOS Y AJUSTADOS

Las piernas son la parte del cuerpo más expuesta al impacto en caso de accidente; por eso, una buena elección es esencial. Al igual que en las chaquetas, importa más su calidad (mejor de piel o tejido especial) que su estética.

Características imprescindibles:

- Deben ser lo bastante anchos para ser cómodos, pero lo bastante ajustados para mantener los protectores de impacto en su sitio.
- Deben permitir al motorista andar cómodamente cuando no esté sobre la moto.
- Para mayor seguridad, algunos modelos llevan elementos de protección de quita y pon y están homologados por la CE.



CHAQUETAS BONITAS PERO ADECUADAS

A la hora de elegir una chaqueta, es más importante comprobar la seguridad que aporta que su estética. Son mejores las de piel o kevlar, un tejido sintético de gran resistencia que también se utiliza en los chalecos antibalas, que las de algodón.

Características imprescindibles.

- Deben ser de colores vivos para que los motoristas sean vistos por el resto de los usuarios de la vía.
- Deben ser lo bastante anchas para ir cómodo y lo bastante ajustadas para mantener los protectores de impacto en su sitio.
- Algunas llevan correas para evitar que se salgan de las manos (el 56% de las heridas se producen en las manos).
- Deben ir por encima de la ropa normal.



GUANTES ADIÓS A AMPOLLAS, CORTES...

Deben proteger las manos (viento, sol, frío...) y las muñecas sin dificultar el manejo del vehículo, por lo que deben ajustarse perfectamente. Evitan las ampollas y ayudan a prevenir cortes, moratones y arañazos. Existen diferentes tipos según su espesor y peso. Los más finos sin relleno favorecen la circulación del aire y son más cómodos en verano; y los más pesados y con relleno o aislantes, protegen mejor de las bajas temperaturas.



BOTAS MEJOR IMPERMEABLES

Deben cubrir todo el pie, el tobillo y la parte inferior de la tibia para proteger pies, dedos y tobillos sin impedir el manejo de la moto. Las mejores son las impermeables, que impiden que éstos se queden fríos, y mejor si llevan protecciones de plástico o metal. No deben llevar cordones, porque pueden enredarse en las palancas de freno o cambio y provocar caídas.



influyen mucho más en el cliente a la hora de comprar un atuendo que la seguridad que puedan aportar, y es normal ver a un conductor, sobre todo los que utilizan la moto para desplazamientos urbanos, con ropa 'normal'.

Las razones, en palabras de Reyes, son varias: *"Primero existe falta de información"*. Muchos conductores no saben que, aun viajando a bajas velocidades, cualquier accidente, puede causar lesiones graves. ANESDOR añade que no *"hay diferencia alguna entre caerse de un 'scooter' a 50 km/h o de una motocicleta a la misma velocidad"*.

Reyes pone un ejemplo: *"Una caída sin guantes puede destrozarte las manos"*. A lo que Ferrán Roca, experto en seguridad vial y formación de conducción y asesor de ANESDOR en estos temas, añade que *"las manos son la primera parte del cuerpo que intentamos poner en el suelo"*.



Vaqueros, deportivos, cazadoras de algodón... mejor olvidarlos al subirse a la moto.

SI EL CASCO NO ES DE LA TALLA ADECUADA, PUEDE SALIR DISPARADO EN UN ACCIDENTE

cuando se produce una caída y, por eso, es necesario utilizar guantes que aguanten la fricción y no mermen sensibilidad".

CUESTIÓN DE PRECIOS. Y esto por no hablar del casco. El único elemento de protección que es obligatorio en vías urbanas y en carretera, tanto para el conductor como para los pasajeros y cuyo uso está muy generalizado.

Los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) indican que en 2009 solo el 3% de los motoristas fallecidos en accidente en carretera no llevaba el casco. Además, Roca recuerda *"que, en el 20% de los accidentes graves, el casco no resulta eficaz porque sale disparado"*. Y explica las causas: la talla del casco no es la adecuada o el casco no estaba abrochado o iba muy flojo.

Otra de las excusas más utilizadas es el precio. Juan Manuel Reyes hace cuentas y va sumando: desde los 300 euros que, como media, cuesta un casco (elemento que puede superar los 1.500 €), a los 80 € de unos guantes, los 150 € de unas botas, los 500 € de una chaqueta o los 250 € de un pantalón. Y esto para el equipamiento de invierno. La misma cantidad, *"o incluso más, porque son más caros al utilizar tejidos más novedosos, para el verano"*.

HACE CALOR. Por ello, solicita medidas económicas que pueden ir desde la reducción del IVA a la financiación sin intereses, *"porque todo lo que tenga relación con la seguridad vial debería ser fomentado desde las Administraciones"*, subraya Reyes.

Otra de las excusas más utilizadas, sobre todo en algunas zonas de nuestro país, es que los equipos no están pensados para el calor. En este sentido, Ferrán Roca es tajante: *"El calor no es excusa, porque más calor hace en los hospitales"*. A lo que Juan Manuel Reyes añade que *"pasar calor es contraproducente, porque puede dar lugar a mareos y lipotimias, sobre todo en las motos actuales que van muy protegidas contra el viento"*. Aunque, al mismo tiempo, afirma que esta excusa va perdiendo fuerza porque los fabricantes ya están utilizando tejidos especialmente diseñados para el verano, con rejillas que permiten el paso del aire y la ventilación del cuerpo.

En 2009, siguiendo los datos de la DGT, el número de víctimas

mortales en carretera, descendió un 7,8% en motocicleta y un 8,4% en ciclomotor. En total, 359 personas que viajaban en un vehículo de dos ruedas perdieron la vida en nuestras carreteras el año pasado. ♦

Mejor colores vivos

Además de ver, para el motorista es esencial ser visto. Es aconsejable comprar prendas con material fluorescente o reflectante, que se ven bien cuando son iluminadas por los faros de los coches; y cuando llueve, hacen más visibles a los motoristas. Los colores deben ser vivos, que contrasten con el entorno de la carretera y se desaconseja utilizar el negro o prendas de camuflaje. Otra alternativa es usar chalecos reflectantes que consiguen el mismo objetivo.



MÁS DE UN MILLÓN DE VEHÍCULOS CIRCULAN CON LOS **NEUMÁTICOS** EN MAL ESTADO



El peligro está en las ruedas

Casi el 4% de los vehículos, más de un millón, circulan con defectos muy graves en los neumáticos. Y de ellos, alrededor de 200.000 son furgonetas y comerciales ligeros, según un estudio realizado por el RACE y Goodyear. Poca profundidad del dibujo, desgastes irregulares y neumáticos de distinto tipo en el mismo eje son los defectos más frecuentes.

Mercedes LÓPEZ

Más de un millón de vehículos circulan con defectos graves o muy graves en los neumáticos, según un estudio realizado por el RACE (Real Automóvil Club de España) en colaboración con Goodyear, empresa fabricante de neumáticos. Los defectos más frecuentes, explica Jorge Castellanos –coordinador de proyectos del RACE–, son, en primer lugar, la poca profundidad del dibujo (el mínimo legalmente establecido es de 1,6 milímetros) detectada en el 33% de los casos, seguidos por los desgastes irregulares (32%) y, en segundo, llevar neumáticos de distinto tipo en el

mismo eje (16%). Juntos suponen casi el 80% de los defectos.

Estos datos resultan muy alarmantes, porque, como señala Tomás Santa Cecilia –director de Seguridad Vial del mencionado RACE–, “ponen en riesgo muy grave la seguridad vial”.

Y las cifras de accidentalidad lo confirman: en tres de cada cuatro accidentes de tráfico en los que se han detectado defectos mecánicos, éstos se encontraban en los neumáticos. Así, un 53% los llevaban muy desgastados; un 19%, pinchados o con alguno reventado; y en el 1% de los casos, el vehículo había perdido

la rueda. Frente a estos defectos, un 15% de los casos presentaba frenos deficientes; un 5%, luces en mal estado; y un 3%, la dirección defectuosa, entre los restantes defectos.

LAS FURGONETAS SON LOS VEHÍCULOS QUE LOS LLEVAN MÁS DETERIORADOS



Defectos más comunes

- ✓ Hay desgastes irregulares excesivos en el **32%** de los casos.
- ✓ En un **33%**, la profundidad del dibujo no cumple la normativa (mínimo 1,6 mm).
- ✓ El **15%** de los vehículos monta neumáticos de distinto tipo en el mismo eje.
- ✓ Algo más de un **9%** tiene roturas, ampollas o deformaciones anormales.
- ✓ Un **8,5%** llevaba neumáticos con dimensiones y/o características diferentes a las recomendadas por el fabricante del vehículo.

LAS FURGONETAS, LAS PEORES.

El estudio ha analizado los resultados de casi 400.000 inspecciones técnicas realizadas en doce estaciones de ITV, diferenciando entre turismos, motocicletas y vehículos comerciales ligeros. Según las conclusiones, las motocicletas presentaron el mejor mantenimiento de sus neumáticos. No llegaron al 3% las que tenían algún defecto. Mientras tanto, este porcentaje superaba el 4% en el segmento de las furgonetas y vehículos comerciales ligeros, que llevaban, sobre todo, las ruedas muy desgastadas, tipos distintos en el mismo eje o ruedas de dimensiones y características diferentes a las aconsejadas por el fabricante.

Santa Cecilia calcula que, extrapolando estos datos al parque automovilístico español, “estaríamos hablando de más de 200.000 vehículos comerciales ligeros que estarían circulando con neumáticos seriamente deteriorados”, con el agravante de que “se trata de vehículos que circulan muchas horas por motivos profesiona-

Los síntomas

- 1 Desgaste solo en un lateral: Alineación incorrecta.
- 2 Desgaste en el centro: Exceso de presión.
- 3 Desgaste en los laterales: Presión baja.
- 4 Desgastes irregulares: Suspensión en mal estado.
- 5 Cortes y roces en costado: Golpes contra el bordillo durante las maniobras de aparcamiento o daños durante el montaje.



les”. Por su parte, se detectaron defectos (desgastes irregulares, poca profundidad del dibujo y distintos tipos en el mismo eje, principalmente) en el 3,8% de los turismos.

CRISIS Y SEGURIDAD. Al buscar las causas, Tomás Santa Cecilia teme que “la crisis económica esté forzando a muchos conductores a olvidarse de la seguridad vial y retrasar la sustitución de neumáticos”. Esta afirmación la comparte la directora de Marketing de Goodyear, Nieves Fuentes, que destaca “las consecuencias que la actual situación económica está teniendo en el mantenimiento y revisión de los neumáticos y, por tanto, en la seguridad vial”.

Un ejemplo: existe una relación directa entre el desgaste del neumático y la distancia necesaria para frenar. Cuanto mayor es el desgaste,



Etiqueta ecológica

Todos los neumáticos fabricados a partir de julio de 2012 deberán llevar una etiqueta informativa sobre su consumo de combustible, adherencia en superficie mojada y el ruido que producen, según establece una nueva normativa del Parlamento Europeo. Se trata de una etiqueta similar a la que ya se utiliza en los electrodomésticos y los vehículos e incluye varias categorías: del mejor rendimiento –clase A, verde– al peor –clase G, roja–. También llevarán otra etiqueta que indicará cuándo han salido de la fábrica hasta el punto de venta y deberá mantenerse en el establecimiento comercial. Su objetivo es mejorar la información al consumidor sobre la eficiencia del neumático que está adquiriendo. No debemos olvidar que los neumáticos ‘consumen’ entre el 20 y 30% del combustible que utiliza un vehículo.



La escasa profundidad de la banda de rodadura es el defecto más frecuente.

menor es la zona de contacto del neumático con la calzada, situación que se agrava cuando el suelo está mojado. Los expertos indican que mientras en un vehículo la zona de contacto es de un 77%, cuando la profundidad de la banda de rodadura (dibujo) está por debajo de 1,6 milímetros se reduce a un 5%.

Para concienciar a los conductores, el RACE y Goodyear han lanzado una campaña de información en la que se distribuirán más de 100.000 folletos informativos en es-

taciones de ITV, taller y oficinas del RACE, que incluirán un curso on-line de conducción segura y eficiente. También se instalarán carpas en diferentes estaciones de servicio, donde se realizarán revisiones gratuitas del estado de los neumáticos. Asimismo está prevista la distribución de medidores de presión y profundidad del dibujo del neumático. ◆

Más información:

◆ www.race.es y www.goodyear.es

Más vale prevenir

- Mantenga la presión según las especificaciones del fabricante y compruébela cada 15 días, sin olvidar la rueda de repuesto.
- Revise periódicamente la profundidad del dibujo (mínimo 1,6 mm.) y los desgastes irregulares. Estos desgastes pueden estar producidos por llevar una presión inadecuada, por una alineación incorrecta o por el mal estado de la suspensión.
- No rebase los límites de velocidad ni de carga establecidos por el fabricante del coche o del neumático.
- No monte en el mismo eje neumáticos de diferente marca o especificaciones.
- Nunca rote los neumáticos en diagonal, ya que invertiría el sentido de giro provocando un rápido deterioro del neumático.
- Revise periódicamente el estado de las llantas.
- Evite rozaduras o golpes contra bordillos u otros obstáculos. Se pueden ocasionar daños internos no visibles. Si el flanco está deteriorado, sustituya el neumático cuanto antes.
- Los neumáticos envejecen. Con el tiempo el caucho se endurece y pierde sus propiedades de elasticidad y adherencia. Cámbielos entre los cuatro y los seis años.

ALERGIAS: ESTE AÑO SE ALARGARÁN HASTA EL PRINCIPIO DEL VERANO

Este año, los ataques alérgicos han comenzado más tarde y es probable que se alarguen más. Por ello, se espera que los conductores sientan picor de ojos, 'moqueo' y estornudos hasta entrado el verano. Estos síntomas y los medicamentos para combatirlos pueden ser peligrosos para conducir con seguridad.



Paul Alan PUTNAM

Los estornudos, el lagrimeo y el picor de ojos, incompatibles con la conducción segura.

Conducir entre estornudos

J. M. M.

Abril, mayo y junio son los meses con mayor incidencia de las alergias, pero este año, debido a la persistencia de las lluvias y el 'mal tiempo' hasta entrado mayo, se prevé que el 'ataque' más fuerte se centre en junio.

Uno de cada tres europeos es alérgico y, en España, la incidencia de las alergias es superior al 20%. Se trata, así, de un problema para un buen número de conductores, ya que los síntomas dificultan —si no llegan a impedir— la conducción segura. Estornudos —se encadenan series de diez o doce—, destilación nasal o 'moqueo' (rinitis), lagrimeo, picor de ojos y nariz, congestión general... son los principales síntomas, tan parecidos a los del resfriado, que muchos los confunden y se automedican contra éste.

Para distinguir si es alergia, compruebe que los síntomas se

Y sin receta, ¡ojo!

Desde hace unos años se venden, sin necesidad de receta médica y con gran apoyo publicitario, antihistamínicos de primera generación, con efectos muy sedantes, mayores que los que necesitan receta. Sin embargo, al venderse sin receta, la gente interpreta que son medicinas seguras. Una razón más —y no la más importante— para no automedicarse.

producen en la misma época del año, que no producen fiebre, provocan fuerte picor de ojos, mejoran con la lluvia, pero se reproducen al finalizar ésta.

AL MÉDICO. Ante la duda, acuda al médico. Él diagnosticará y programará un tratamiento adecuado. No olvide decirle que usted conduce habitualmente, para que le prescriba medicamentos que

Cinco consejos para el conductor alérgico

¡Menudo resfriado he pillado! Me paso el día estornudando, con la nariz congestionada y me pican los ojos y la nariz.

Pues ve al médico. A mi me pasaba lo mismo y era alergia.

Doctor, yo conduzco todos los días.

¡Ah! Entonces le voy a recetar un antihistamínico que no produce sueño.

CONSULTE AL MÉDICO
Si estos síntomas se repiten habitualmente, pero desaparecen cuando llueve para volver luego, y nunca producen fiebre, podría tratarse de una alergia.

ADVIÉRTALE: SOY CONDUCTOR
Casi el 20% de la población es alérgica, cifra que se calcula que alcanzará el 30% en 2020. Si conduce habitualmente, dígaselo al médico: adecuará su tratamiento o le recetará medicamentos poco o nada sedativos.

DIGA AL MÉDICO QUE CONDUCE, LE HARÁ UN TRATAMIENTO QUE NO PROVOQUE SOMNOLENCIA



produzcan poca o ninguna somnolencia, y le advierta sobre cómo y cuándo tomarlos (por ejemplo, iniciar el tratamiento un par de días antes de un viaje largo, reduce los efectos de somnolencia). Otro consejo: no ingiera bebidas alcohólicas con el medicamento, ya que potencian sus efectos negativos para conducir (somnolencia), incluso en los antihistamínicos de última generación, cuyos efectos sedativos son casi nulos. Y es que tras muchos accidentes se 'esconden' distracciones favorecidas por el cansancio, somnolencia o una atención reducida achacables a la alergia o a los medicamentos tomados para tratarla. ♦

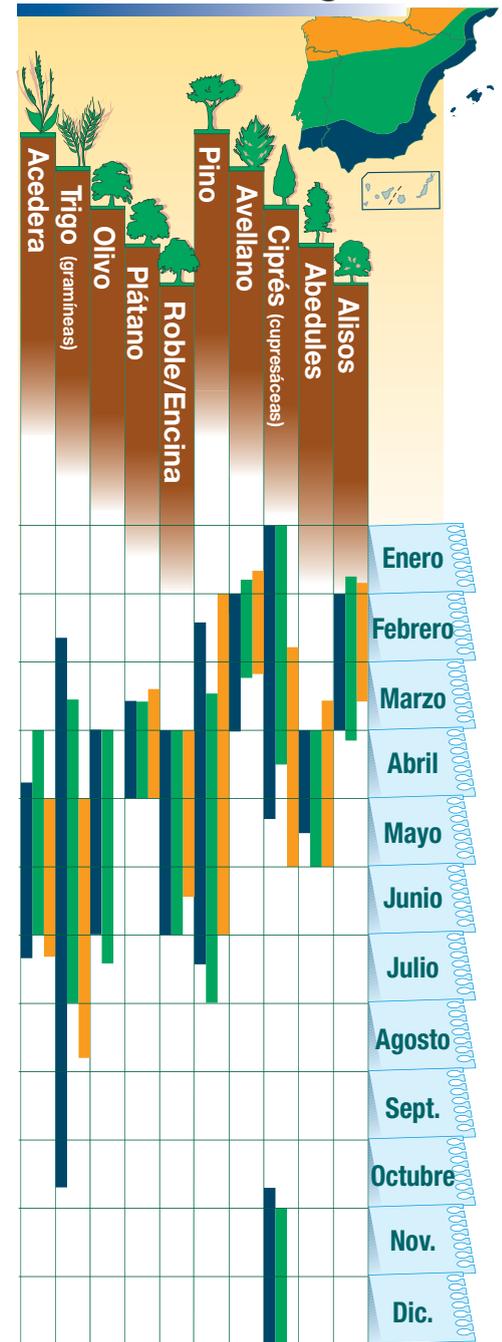
¡Atención! Dan sueño

En 2007, el RD 1345/2007 aprobó la inclusión obligatoria de un pictograma en las cajas de los medicamentos que afecten a la capacidad de conducir con seguridad. Esto afecta a algunos antihistamínicos que combaten los síntomas de alergia. Así, deben llevar este pictograma (aparecerá próximamente en las cajas) los principios activos que se ven en la infografía, y las marcas comerciales bajo los que se dispensan.

Principio activo	Marca comercial
Cetirizina	Alercina Alerlisin Alerrid Coulergin
Mequitazina	Mircol
Tietilperazina	Torecan
Dimenhidrinato	Biodramina Bio. Cafeína Cinfamar Cinf. Cafeína Saldeva Salvarina Travel Well
Doxilamina	Cariban Dormidina Medinaít
Dexclorfeniramina	Polaramine
Difenhidramina	Benadryl Bisolvon Soñodor
Prometazina	Frinova
Mepiramina	Fluidasa
Clemastina	Tagevil
Alimemazina	Variargil
Ebastina	Ebastel
Desloratadina	Aerius
Azelastina	Afluon
Loratadina	Civeran Clarityne Optomin Velodan Narine
Terfenadina	Triludan Rapidal

Tienen efectos sobre la capacidad de conducción

Calendario de alergias



www.polenes.com/

Hay que pasar la aspiradora, que ayer el perro me dejó el coche perdido de pelo...

Mientras, yo voy a enterarme de cuánto polen hay en el pueblo

LIMPIO Y PLANIFICADO

Antes de salir, limpie el coche, en especial si ha llevado algún animal (perro, gato...): su pelo suele ser bastante alergénico. Infórmese de la cantidad de polen que exista en su destino. Y, si puede, compre su coche con filtros HEPA (alta capacidad).

AIRE, VENTANILLAS Y GAFAS

Si su coche no tiene filtros HEPA, no encienda el aire acondicionado ni baje las ventanillas: entrará más polen y puede sufrir un ataque alérgico. Las gafas de sol protegerán sus ojos de alérgenos, reduciendo el picor y el lagrimeo. Evite conducir al amanecer y por zonas húmedas, que es donde mayor concentración de pólenes habrá.

No te la tomes, cariño, que estás tomando medicinas.

¿Una copita para bajar la comida?

NO AL ALCOHOL

Y, por supuesto, no ingiera bebidas alcohólicas si está en tratamiento y es conductor: no solo podría superar la tasa de alcoholemia permitida, sino, además, el alcohol potencia los efectos negativos (somnolencia) de los medicamentos para conducir con seguridad.



"Caminante, ese no es el camino", de Adrián Yuste Rodríguez, una de las fotos de la exposición.

UNA EXPOSICIÓN FOTOGRÁFICA REFLEJA LA ARRIESGADA CONDUCTA DE ALGUNOS PEATONES

Imprudencias a pie de calle

En 2008 murieron atropellados 502 peatones. El 55% de ellos había cometido algún tipo de infracción. Las asociaciones de víctimas y peatones creen que estas imprudencias no se deben de criminalizar, pero sí tratar de evitar con más formación.

Una sexta parte de los fallecidos en accidente de tráfico en España son peatones. En la Unión Europea (UE), la proporción es aún mayor: un 20% de los fallecidos en 2008 se trasladaban a pie.

El peatón es el eslabón más débil de la cadena de la siniestralidad vial y, por eso mismo, se ha convertido en uno de los principales objetivos de las políticas de seguridad vial. Y son muchos los esfuerzos encaminados a rebajar sus cifras de siniestralidad.

Los urbanistas han empezado a pensar más en las personas al diseñar las ciudades. Los vehículos, a incorporar tecnología que minimiza los daños en caso de atropello. Y los políticos, a poner en marcha nuevas estrategias de movilidad.

Los conductores son cada vez más conscientes de que es necesario emplear los cinco sentidos al volante, pero, ¿sabe el peatón que su actividad también requiere un alto grado de atención?

En 2008 murieron en nuestro país 502 peatones atropellados. El 55% había cometido algún tipo de infracción, según datos de la DGT. El 30%, cruzó la vía de forma antirreglamentaria y el 8%, no usó el paso para peatones. Recientemente, la Audiencia Provincial de Sevilla condenó a un peatón atropellado por una moto a pagar 35.000 € al considerarle culpable del accidente.

INFRACCIONES COTIDIANAS. La Fundación Pons, dedicada a actividades relacionadas con la educación vial, ha expuesto recientemente en su sede de Madrid una serie de fotografías, las que ilustran este reportaje, con situaciones imprudentes: un niño que corre tras una pelota e invade la calzada, un peatón que sor-



"La vida no es un juego", de Adrián Yuste Rodríguez.

EL 55% DE LOS PEATONES FALLECIDOS EN 2008 HABÍA COMETIDO ALGUNA INFRACCIÓN Y EL 35% HABÍA INGERIDO ALCOHOL

tea los coches mientras habla por teléfono o cruza en rojo sin ningún temor... Las fotografías proceden de un concurso convocado por Stop-Accidentes, en el que la mayoría de los concursantes no tuvieron más que salir a la calle con su cámara para retratar estas infracciones que resultan de lo más cotidianas.

La directora de la Fundación Pons, María Jesús Magro, explica: "Pretendíamos transmitir una serie de mensajes porque en las ciudades los accidentes no se están recortando como en carretera y, en este caso, los peatones se llevan la peor parte; sobre todo, los de la tercera edad".

Los factores que inciden en la seguridad del peatón son muchos. Según Ana Galán, vicepresidenta de Stop-Accidentes, "las instituciones deben reforzar las campañas de concienciación. En cuanto a los peatones, deben ser más responsables, más prudentes y cumplidores con las nor-

mas, pero no se les puede criminalizar, porque las administraciones todavía no han hecho bien sus deberes".

Los niños y los mayores son las principales víctimas. El 27% de los peatones atropellados en España tiene más de 65 años y, sin embargo, este grupo de edad representa tan solo el 16% de la población.

INTERPRETAMOS LAS NORMAS.

Según Vicente Prieto, especialista de Tráfico del Colegio de Psicólogos de Madrid, "las personas mayores sufren un proceso de desgaste neurológico que les va restando capacidades de concentración y anticipación y no

Cifras a tener en cuenta

- ✓ Cerca de **8.000** peatones han muerto en España en la última década.
- ✓ En 2008 murieron **502** peatones y resultaron heridos de gravedad **2.062**.
- ✓ Los **niños** y los **mayores** son las principales víctimas.
- ✓ En las zonas urbanas, el **40%** de las víctimas mortales son peatones.
- ✓ El **27%** de las víctimas mortales de 2008 tenía **más de 65** años, un grupo de edad que solo representa el **16%** de la población.
- ✓ El **55%** de las víctimas mortales había cometido alguna infracción.
- ✓ En España mueren **11** peatones por cada millón de habitantes; en Suecia, **5**; en Francia, **9**; y en Polonia, **49**.

(Fuente: DGT y CARE 2008)



"Carreras peligrosas", de Violeta Calbete Pérez.



“Cuidado con los niños”, de Mónica Castillo Gracia.

son capaces de discriminar una situación de riesgo”. Si a eso le unimos que, en general, magnificamos nuestros recursos e interpretamos las normas en lugar de respetarlas, entonces se producen los comportamientos imprudentes, asegura Vicente Prieto. “No falta información. Lo que ocurre es que, en lugar de seguir estrictamente las normas, las interpretamos”, asegura.

DISEÑOS PELIGROSOS. Enrique Cabello, profesor de la Universidad Rey Juan Carlos, ha participado en un estudio sobre los conflictos que se plantean entre vehículos y peatones en zonas urbanas. Según este profesor, es necesario estudiar los desplazamientos habituales de los peatones y el flujo de circulación para evitar los puntos de conflicto que desembocan en accidentes. “Un mal diseño –un paso peatonal, una parada de autobús o una parada de taxi mal colocadas–, conduce necesariamente a situaciones peligrosas”.

Para Marcos Montes, presidente de la Asociación de Peatones “A Pie”, “se pone demasiado énfasis en la culpabilidad del peatón y se echa en falta una visión más global: el por qué algunos peatones se ven obligados a incumplir las normas”. Las condiciones del espacio son a veces tan deficientes que es imposible no ser un infractor. En todos los ámbi-

tos existe gente imprudente, asegura Marcos, pero no se puede olvidar lo más importante, que no hay alternativas... “Cuando un peatón en Madrid atraviesa la M-30 te preguntas ¿cómo puede ser? Y resulta que no hay pasarelas y la ciudad de ambos lados está desconectada”.

Nos encontramos con zonas de alta concentración comercial sin apenas pasos de peatones, paradas de autobús ocupadas por coches, calles sin rebajes ni señalización adecuada, denuncia el presidente de “A Pie”. Todos somos responsables y

Las diez leyes para caminar

- 1 Cruzar siempre por el paso de peatones, mirar a ambos lados y esperar a que paren los vehículos.
- 2 No demorarse ni detenerse en la calzada.
- 3 No cruzar hablando por teléfono o escuchando música.
- 4 No atravesar plazas o glorietas, hay que rodearlas.
- 5 No sortear los vehículos aunque vayan a poca velocidad.
- 6 Si el paso está regulado por un semáforo, esperar a que se ponga en verde y los vehículos estén parados.
- 7 Si un agente regula el paso, sus indicaciones tienen prioridad.
- 8 En carretera, circular siempre por la izquierda y lo más lejos posible de la calzada. Si hay poca visibilidad, utilizar reflectantes.
- 9 Si se va en grupo, caminar en fila.
- 10 No cruzar en proximidades de curvas o cambios de rasante.

conscientes de nuestras conductas, asegura, pero nosotros tenemos que llamar la atención sobre la precariedad de la situación para el peatón.

En cuanto a los ayuntamientos, aunque la mayoría de las ordenanzas municipales contemplan sancio-



“¿ Llama al 112 ?”, de Ignacio Lerin Ruiz.

El peatón tecnológico

El uso del teléfono móvil, la PDA o el MP3 mientras se camina por las calles aumenta en un 40% el riesgo de sufrir un accidente de tráfico.

Leer un mensaje en el móvil retiene nuestra atención unos 8 segundos. Escribirlo, unos cuantos más. Si en ese momento cruzamos la calzada, no somos conscientes de todos los riesgos que nos rodean.

Y si vamos escuchando música con los cascos, caminamos aislados, no podemos oír el sonido de un claxon que nos avisa de un peligro inminente.

Los 'peatones tecnológicos' son cada vez más numerosos, y mucho más vulnerables.



nes para el peatón que incumple las normas, en muchos casos no se aplican. Sin embargo, en algunas ciudades sí se está llevando a la práctica.

MULTAR AL PEATÓN. El ayuntamiento de Bilbao tramitó en 2009 134 sanciones a peatones por cruzar mal la calle, ponerse en peligro o provocar accidentes. Además, más de 700 peatones fueron apercibidos. Hasta abril de este año, 26 habían sido sancionados. La cuantía de la multa es de 90 euros.

Según Asier Abaunza, concejal de Movilidad de Bilbao, *“la gente en general lo entiende. La presión hacia el conductor ya es muy potente y se ve con buenos ojos que se hagan campañas enfocadas a los peatones, para*

“A LOS PEATONES NO LES FALTA INFORMACIÓN, PERO EN LUGAR DE SEGUIR LAS NORMAS, LAS INTERPRETAN”.

**VICENTE PRIETO,
PSICÓLOGO**

que también ellos respeten las normas”. El ayuntamiento de Cartagena (Murcia) ha puesto en marcha la campaña “Peatón Seguro”, que vigila de cerca tanto a conductores como a peatones. Según Manuel Asensio, jefe de la Policía Local, *“en general, los mayores incumplidores son los conductores. La denuncia a los peatones es lo último, pero de alguna forma tenemos que concienciar a la gente”.*

LAS TECNOLOGÍAS. Las distracciones son, también para los peatones, una de las principales causas de accidente. En especial para quienes caminan haciendo uso de dispositivos electrónicos como teléfono móvil, MP3 o consolas. No obstante, según el profesor de Psicología de la Universidad de Valencia y miembro del grupo de trabajo de la UE Pedestrian's Quality Needs, Héctor Monterde, la tecnología no siempre es perjudicial. *“Para gente mayor, llevar un móvil en el bolsillo es un factor que les hace sentirse más seguros y favorece que caminen”.* Hay otros dispositivos como pequeños navegadores visuales y auditivos, que facilitan la labor del peatón, asegura. Y otro factor que influye es el alcohol. Según la memoria del Instituto Nacional de Toxicología, el 35% de los peatones fallecidos en 2008 había ingerido alcohol.

Las cifras son elocuentes. Caminar en convivencia con el resto de usuarios de la vía requiere atención y respeto por las normas. Cada uno debe de cumplir su papel. ♦



“Pase de pecho”, de Alberto García Lope.

Seguridad en un “click”

¿Sale de viaje y quiere conocer el estado de las carreteras en tiempo real? ¿O los límites de velocidad en Noruega? ¿Sabe cuál es la sillita más adecuada para sus hijos? Todo esto y mucho más está en Internet, a solo un ‘golpe’ de ratón. Le proponemos algunas de las webs más ‘seguras’.

Carlos NICOLÁS FRAILE

La seguridad vial también está en Internet. Cualquier información de interés para el conductor, desde los documentos necesarios para renovar el permiso de conducir al estado de las carreteras, se

puede encontrar en la red de redes con un solo ‘click’.

Las webs de los clubes de automovilistas –como RACC, RACE o CEA– son muy completas y fuentes fiables a las que acudir. Ofrecen contenidos de todo tipo: consejos de seguridad vial para peatones, ciclistas o peatones, vídeos explicativos de cómo poner las cadenas para la nieve, además de estudios sobre sillitas infantiles y noticias de actualidad.

En Internet también podemos encontrar gran cantidad de informa-

ción práctica para el conductor. A la hora de salir a la carretera, por ejemplo, conocer el estado del tráfico (en www.dgt.es) y del tiempo (en www.aemt.es) puede resultar muy útil para planificar un viaje. Si le preocupa la salud, puede descargar una serie de fichas sobre las patologías que más afectan a la conducción (en www.semt.es); o estar al día de los últimos estudios de fundaciones e institutos dedicados a la inves-



Desde educación vial al estado de las carreteras... Todo está en Internet.



Un paseo por la Red

En Internet existen millones de webs relacionadas con la seguridad vial. "Tráfico y Seguridad Vial" ha seleccionado algunas que pueden ser de su interés. Naturalmente, no están todas las que son.

DGT

● **Normativa.** Los cambios en la ley de tráfico que entraron en vigor a finales de mayo y un simulador animado del nuevo procedimiento sancionador.

www.reformaleydetrafico.es/

● **Seguridad Vial.** Incluye 24 animaciones sobre alcohol, alergias, pasos a nivel, dispositivos de seguridad y distintos usuarios de la vía.

www.dgt.es/portal/es/formacion_educacion/consejos

● **Trámites.** Cómo renovar el permiso o matricular vehículos, teléfonos de las ITV o tramitación de multas. Permite consultar el saldo de puntos del permiso.

www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual

● **Revista.** Versión digital de "Tráfico y Seguridad Vial",

con todas las secciones de la edición en papel. Posibilidad de suscripción gratuita al aviso digital de publicación.

www.dgt.es/revista

De información general

● **CEA.** Consejos sobre seguridad infantil, salud vial o para jóvenes conductores. Vídeos sobre conducción eficiente, cadenas para nieve o distracciones.

www.seguridad-vial.net

● **RACE/RACC.** Consejos sobre transporte escolar, mantenimiento del vehículo y para ciclistas. Noticias y estudios de elaboración propia.

www.race.es/ www.racc.es

● **FESVIAL.** Web de la Fundación Española para la Seguridad Vial con actualidad y estudios propios, consejos

y agenda de eventos de seguridad vial.

www.fesvial.es

● **Audi.** Proyecto de seguridad vial Actitudes, con actualidad e información sobre los programas de educación y concienciación vial del fabricante alemán.

www.attitudes.org

● **Michelin.** Blog con opiniones, comentarios y experiencias en varios asuntos: normativa, sistemas de retención, vía y climatología, vehículos pesados...

www.circulaseguro.com

● **Wikivia.** Enciclopedia de las infraestructuras viales en formato 'wiki', donde los usuarios pueden editar contenidos y aportar otros nuevos.

www.wikivia.org

Prácticas

● **Comisión Europea.** Con un desplegable con las normas de circulación en 30 países de Europa. Y estadísticas y curiosidades sobre seguridad vial.

ec.europa.eu/transport/road_safety

● **Tuitrafico.** Información del tráfico en tiempo real, actualizada con incidencias enviadas por los usuarios por correo electrónico. Precios en las gasolineras y previsión del tiempo.

trafico.lainformacion.com

● **ITV.** Sitios web para concertar cita para pasar la inspección técnica del vehículo en ocho comunidades autónomas.

www.itvcita.com

www.serviciositv.es

www.aplusiteuve.com

Educativas

● **Educapeques.** Web con un programa educativo de Seguridad Vial para niños con vídeos, juegos y actividades, agrupados en cuatro niveles.

www.educapeques.com

● **Circulando.** Dedicada a padres, educadores, niños y adolescentes. Vídeos y concursos infantiles, juegos interactivos y guías para profesores. Requiere registrarse.

www.circulando.es

● **Aprende educación vial.** Aplicación multimedia para profesores de Educación Infantil. Mediante animaciones y juegos explicativos, los niños aprenden a ser buenos peatones y pasajeros.

www.aprendeeducacionvial.es



tigación y desarrollo de la seguridad vial (www.insia-upm.es, www.intras.es y www.fesvial.es).

EDUCATIVAS Y BLOGS. También hay webs educativas, herramientas docentes diseñadas para la educación vial de escolares. O participativas, las llamadas weblogs o simplemente blogs, espacios donde compartir opiniones y experiencias, en este caso, sobre la seguridad en las vías (ver recuadro).

La red también hace más sencillos algunos trámites al conductor. En la web de la Dirección General de Tráfico (www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/) se pueden descargar impresos para renovar el permiso de conducir, solicitar el cambio de titular del vehículo, pagar multas o presentar documentos con certificado electrónico. En algunas comunidades autónomas, las estaciones de ITV dan cita *on-line* para pasar la inspección evitando tediosas esperas. ♦

Cibercampaña de Ponle Freno y Facebook



La plataforma Ponle Freno y Facebook, la red social más popular —más de ocho millones de usuarios solo en España— unen fuerzas e inician la campaña de seguridad vial en exclusiva por Internet "Yo PONGO FRENO, ¿y tú?". Los usuarios de Facebook podrán compartir consejos sobre comportamientos responsables en carretera y unirse a la plataforma para reivindicar más seguridad vial.

Más mortal que el coche



38 millones de personas respiran aire contaminado en España, según la OMS.

Anabel GUTIÉRREZ

Infografías: DLIRIOS

El Centro de Investigación en Epidemiología Ambiental (CREAL) de Barcelona, en un estudio elaborado junto a investigadores de Suiza y de la Universidad del Sur de California (EE.UU.), ha cuantificado por primera vez la relación entre contaminación atmosférica y deterioro de la salud. La población que vive, según este informe, a unos 100 metros de una autopista o carretera transitada sufre una aceleración de la aterosclerosis –afección por la que se deposita materia grasa en las paredes de las arterias, pudiendo desencadenar un infarto o un accidente cerebrovascular– al doble de su proceso habitual.

Uno de sus autores, el investigador Xavier Basagaña, afirma que *“las partículas en suspensión, especialmente las de diámetro más peque-*

Movernos, pero sin contaminar

- **LA CIUDAD PARA LAS PERSONAS:** Limitar el acceso de los coches al centro de las ciudades, facilitar los desplazamientos a pie o en bicicleta y fomentar el transporte público reduce la congestión y la contaminación.
- **MENOS AUTOVÍAS Y CARRETERAS:** La construcción de estas infraestructuras fomenta el uso del vehículo privado. El modelo de urbanismo disperso incrementa las distancias a recorrer y la necesidad de utilizar el coche.
- **MENOS VELOCIDAD:** El aumento de la velocidad incrementa el consumo de combustible y, por tanto, la emisión de contaminantes. Reducir la velocidad de 120 a 90 km/h supone rebajar el consumo un 25%.

(Fuente: Informe “La Calidad del Aire en el Estado Español durante 2008”. Ecologistas en Acción).

Según la Unión Europea, las emisiones del tráfico provocan la muerte prematura de 16.000 personas en España. Los gases de los tubos de escape de los vehículos, en especial el dióxido de nitrógeno y las partículas en suspensión, provocan enfermedades cardiovasculares y respiratorias, que son de las primeras causas de muerte en los países occidentales.



Paul Alan PUTNAM

La mayor parte de la contaminación urbana proviene del tráfico.

LUIS M. JIMÉNEZ

Director ejecutivo del Observatorio de Sostenibilidad en España (OSE)

“Tres cuartas partes de la población urbana respira aire contaminado”

- ¿Somos muchos los españoles que respiramos emisiones indeseables?
 - Se estima que más de tres cuartas partes de la población española que vive en entornos urbanos se encuentra sometida a elevadas concentraciones de contaminantes. La Comisión Europea calcula que en España se producen 16.000 muertes prematuras al año relacionadas con la contaminación atmosférica. Sirva como referencia de la magnitud del problema el que en España, en 2008, los accidentes de tráfico causaron 3.100 muertes.



- ¿Cómo es la calidad del aire en España?

- Según los últimos datos disponibles, el 24% de los municipios españoles mayores de 100.000 habitantes rebasó la concentración media anual de partículas en suspensión establecida como límite. En lo concerniente al dióxido de nitrógeno, quince ciudades presentaban entonces concentraciones medias anuales por encima del límite. Respecto al ozono troposférico, las ciudades con más de 500.000 habitantes, excepto Málaga y Sevilla, superaron el valor objetivo.

ño, son las que tienen un efecto más nocivo. Estas partículas –continúa explicando– están generadas, principalmente, por procesos de combustión: los motores de los vehículos, las calefacciones de las casas o los procesos industriales”.

Para Francisco Segura, responsable del Área de Transporte de Ecologistas en Acción, “el tráfico es el principal emisor de polución en ámbitos urbanos, donde se concentra la mayor parte de la población”. Estas emisiones, según la doctora Cristina Martínez, coordinadora del Área de Contaminación Atmosférica de la Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica (SEPAR), “aumentan la mortalidad por enfermeda-

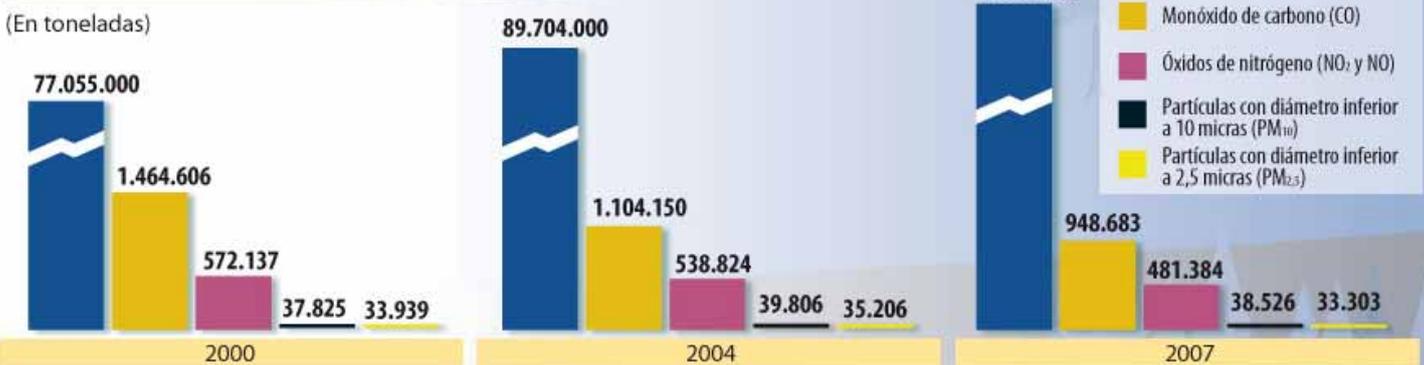
des cardiovasculares y pulmonares”.

Francisco Segura explica que “las partículas en suspensión están detrás de numerosas enfermedades respiratorias, problemas cardiovasculares y cánceres de pulmón; los óxidos de nitrógeno inhiben la respuesta inmunológica y el ozono, por su potente carácter oxidante, reduce la capacidad pulmonar”.

SOLUCIONES. La investigadora química Asun Parra, de la Universidad de Navarra, en un estudio sobre contaminación en Pamplona, asegura que “las calles más estrechas provocan más acumulación de contaminantes que calles más anchas pero con más densidad de tráfico”. De es-

Contaminantes procedentes del tráfico

(En toneladas)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Inventario Nacional de Emisiones del Ministerio de Medio Ambiente.

“Los niños son más vulnerables a la contaminación”

- ¿Cómo afecta la contaminación atmosférica a la salud?

- Causa inflamación del aparato respiratorio y consecutivamente inflamación sistémica que puede repercutir en el aparato cardiovascular. Se produce un aumento de las posibilidades de padecer asma, enfermedad pulmonar, obstrucción crónica, isquemia del corazón o insuficiencia vascular cerebral. En los niños ralentiza el crecimiento de la función pulmonar y aumenta los síntomas respiratorios.



- ¿Qué población es la más vulnerable?

- Los recién nacidos y niños, por encontrarse en etapas vulnerables en la conformación de su cuerpo, y los enfermos crónicos –diabetes, enfermedad pulmonar, obstructiva crónica o insuficiencia cardíaca–, normalmente en edades avanzadas de la vida.



Paul Alan PUTNAM

Mejores vehículos no aseguran mejor aire.

Normas por la calidad del aire

- **CONSUMO Y CO₂:** Los consumidores tienen derecho a estar informados sobre el consumo de carburante y emisiones de CO₂ de los turismos nuevos (RD 837/2002).
- **CALIDAD DEL AIRE:** Ley de calidad del aire y protección de la atmósfera (2007) obliga a las Administraciones Públicas a evaluar la calidad ambiental e informar a la población de los niveles de contaminación.
- **OBJETIVO 20-20-20:** La ley de economía sostenible (2010) prevé elevar la eficiencia energética un 20% y una aportación de las renovables al consumo energético de otro 20%, lo que permitirá reducir en un 20% las emisiones de gases de efecto invernadero, de ahí su nombre: objetivo “20-20-20”.

ta afirmación concluye que una distribución del tráfico por calles más espaciosas, “podrá suponer hasta un 28% en la reducción de emisiones”.

Luis M. Jiménez, director ejecutivo del Observatorio de la Sostenibilidad en España (OSE), sostiene que la solución principal “pasa ineludiblemente por la gestión del tráfico urbano, el desarrollo urbanístico y el fomento del transporte público”. Para la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), “la protección del medio ambiente es un objetivo permanente de la industria”.

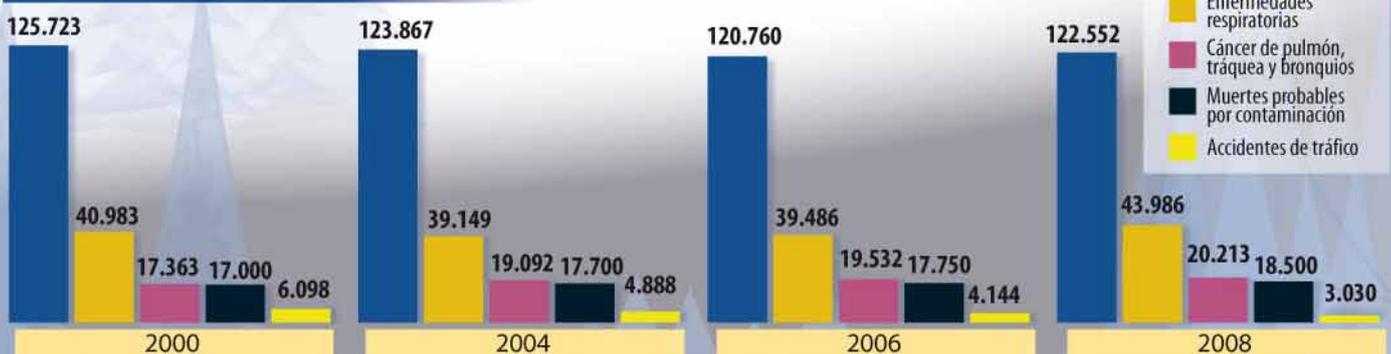
FUTURO. Según un estudio de la Universidad Politécnica de Madrid para el Ministerio de Medio Ambiente sobre proyecciones nacionales de emisión en 2020, los despla-

zamientos en coche continuarán siendo el modo de transporte dominante.

Javier Pérez, del Departamento de Ingeniería Química Industrial y uno de los autores de la investigación, afirma que “las emisiones de partículas, óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles no metánicos descienden a consecuencia de la renovación de las flotas de vehículos y de la penetración de tecnologías menos contaminantes”. No se producirá, en cambio, una reducción de gases de efecto invernadero, a pesar del fomento de uso de biocarburantes y del vehículo eléctrico o la aplicación de políticas sobre gestión sostenible del tráfico, porque “estas medidas no lograrán contrarrestar el incremento de movilidad de pasajeros y mercancías”. ♦

LAS PARTÍCULAS EN SUSPENSIÓN SON EL PRINCIPAL CONTAMINANTE EN ESPAÑA

Mortalidad según causas (En miles)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE e Informe APIEES.

Coche y contaminantes

Partículas en suspensión (PM)

Pérdida de esperanza de vida en personas con enfermedades cardíacas o pulmonares. Riesgo de morir por enfermedad isquémica del corazón o por arritmia letal.

PM₁₀
(< 10 micras)

PM_{2,5}
(< 2,5 micras)

PM_{0,1}
(< 0,1 micras)

Gases de efecto invernadero

Elevan la temperatura media de la Tierra en 15°C. Incrementan la contaminación ambiental en las ciudades. Generan problemas respiratorios.

CH₄
(Metano)

CH₄
(Metano)

CO
(Monóxido de carbono)

N₂O
(Ácido nítrico)

COVNM
(Compuestos orgánicos volátiles no metanos)

Sustancias acidificantes

Incrementan las afecciones respiratorias y los casos de cáncer.

NH₃
(Amoníaco)

SO₂
(Dióxido de azufre)

Producen lluvia ácida

Daña la superficie de ecosistemas de agua dulce

Daña la superficie de ecosistemas forestales y acidifica el suelo

32%

de las emisiones proceden de la industria

34%

de las emisiones proceden del transporte por carretera

UNIÓN EUROPEA

Con velocidad, sin cinturón, con alcohol... muchas muertes aún

La organización no gubernamental European Transport Safety Council (ETSC) ha estudiado la evolución de 2001 a 2009 de los tres incumplimientos que más muertes causan en las carreteras de la UE: exceso de velocidad, alcohol y ausencia de cinturón. Y la situación mejora, pero poco.

● **La velocidad.** La media ha bajado desde 2001, sobre todo en autopista, donde 'solo' el 30% de los conductores de la UE rebasaba los límites en 2009. Sin embargo, el 70% los superó en las carreteras secundarias y el 80%, en las zonas urbanas. El único país que consigue una reducción de la velocidad en todo tipo de vías es Francia. En autopistas, su velocidad bajó en 10 km/h (un 11,6%) de 2001 a 2009.

● **El alcohol.** Las muertes atribuibles a la conducción bajo los efectos del alcohol han disminuido más que el resto, un 5,8% frente al 4,2% de reducción total de las muertes por otras causas en carretera. Las estadísticas



oficiales cifran en el 11,5% las muertes en carretera causadas por el alcohol, unas 4.500 personas cada año. Sin embargo, según ETSC, este porcentaje podría ascender al 25% si se unificaran criterios.

● **Cinturón de seguridad.** La media de uso del cinturón de seguridad en 2009 se situó en el 88% en los asientos delanteros y en 72%, en los asientos traseros.

En los asientos delanteros, Francia, Alemania, Suecia, Reino Unido y Holanda tienen los índices más altos de uso, por encima del 95%. El uso baja drásticamente en el Este y Sur europeos. En los asientos traseros, Alemania, Finlandia, Reino Unido, Francia, España y Holanda superan el 80% de uso. Por debajo del 30% están en Chipre, Grecia, Malta y Letonia.



✓ Más de **2.200** personas se salvarían cada año si los límites de velocidad bajaran en 1 km/h en todas las carreteras de la UE.

✓ En Francia, se realizaron en 2008 casi **12 millones**, de controles de los que el 3,2% fueron positivos. En España se hicieron 5 millones, con un 1,84% de positivos.

✓ **12.400** personas sobrevivieron a un accidente grave en 2009 gracias al cinturón. Otros 2.500 podrían haberse salvado de llevarlo puesto.

Reunión de alto nivel en Madrid



El pasado 29 de abril tuvo lugar en Madrid la reunión de los máximos responsables de Tráfico de la UE. En el marco de la presidencia española, se celebró un encuentro de trabajo en la sede de la Dirección General de Tráfico para avanzar en la elaboración del IV Plan de Acción

de Seguridad Vial Europeo para 2011-2020.

La prevención de los accidentes de moto, los efectos del alcohol, drogas y medicamentos en la conducción y la movilidad urbana fueron los ejes de este encuentro, en el que destacó el logro de España, que ha superado, un año antes, el objetivo europeo de reducir en un 50% las muertes en accidente de tráfico entre 2001-10.

Masiva incorporación a la Carta Europea

Cerca de 40 organizaciones españolas rubricaron el pasado abril la Carta Europea de la Seguridad Vial, que cuenta con 1.700 firmantes en toda Europa. Todo tipo de organizaciones públicas y privadas se comprometieron a llevar a cabo acciones concretas para reducir la siniestralidad vial. En este acto, el director de Transporte Terrestre de la CE, Enrico Grillo, reclamó el cumplimiento de la ley: "Tenemos legislación y conocimientos. Ahora es necesario que la ley se cumpla y aumente la concienciación de los dirigentes".



ENTREVISTA

El coche verde avanza

L

a Comisión Europea ha presentado ya su estrategia sobre los vehículos limpios y energéticamente eficientes. Y ha desarrollado un conjunto de medidas que tienen un doble obje-

tivo: mejorar la eficiencia de los motores convencionales y conseguir emisiones de carbono extremadamente bajas. Además, pretende impulsar el desarrollo de los vehículos eléctricos en 2011 y elaborar las normas comunes aplicables a este tipo de vehículos. La Comisión reconoce que hace falta un marco europeo sobre movilidad eléctrica una vez que estamos preparados para la comercialización a gran escala. Algunos países como España, Francia o Alemania, la están promoviendo de forma preferente.



● En 2020 tendremos **1.600** millones de vehículos y **2.500** millones en 2050, según las previsiones de la Comisión Europea. Actualmente, el parque mundial es de **800** millones de vehículos.

Medidas para los eléctricos en Europa

- Garantizar que sean al menos tan seguros como los convencionales.
- Promover normas comunes que permitan cargarlos en toda la UE.
- Impulsar puntos de carga abiertos al público.
- Promover el desarrollo de redes eléctricas inteligentes.
- Promover la investigación sobre el reciclaje de baterías.

EE.UU.

Nueva York, peatonal

El alcalde de Nueva York, Michael Bloomberg, quiere peatonalizar más calles emblemáticas, tras la positiva experiencia de Times Square. La céntrica plaza neoyorquina se ha convertido definitivamente en una zona para peatones donde sólo circulan los autobuses públicos y los clásicos taxis amarillos.

Con esta medida han conseguido mejorar el tráfico en la zona y reducir un 65% los accidentes de circulación con heridos. Los atropellos han descendido un 35%.

Ahora el alcalde quiere trasladar esta experiencia a otras calles de los barrios de Manhattan, Bronx, Brooklyn, Queens y Staten Island.



Jose Miguel Báez, representante de la Federación Europea de Autoescuelas ante la UE

“La UE exigirá mayor formación”

En la UE hay 300 millones de conductores. Las autoridades comunitarias intentan armonizar los requisitos para la obtención de los permisos y promueven proyectos para aumentar la seguridad.

- ¿Hacia dónde camina la UE en materia de formación?

- Hacia una mayor exigencia formativa. Necesitamos conductores mejor preparados. Hay varios proyectos en marcha; el último es el denominado HERMES, que incide en la relación profesor-alumno. Se trata de una iniciativa encaminada a reducir la siniestralidad de los jóvenes de 18 a 24 años a través de un cambio profundo en la enseñanza de la conducción.

- ¿En qué consiste este cambio?

- HERMES enfoca el aprendizaje como una experiencia a abordar entre profesor y alumno. Ambos deben de trabajar estrechamente y el alumno debe responsabilizarse de su conducta al volante.

- ¿En qué países se practica la conducción acompañada?

- En Alemania, Suecia, Francia, Noruega, Bélgica y Reino Unido. Los sistemas establecidos en Francia y Alemania son los más próximos a nuestro país y, de aprobarse en España, serían los modelos en los que podría inspirarse.

La ONU, contra el uso del móvil



Naciones Unidas ha lanzado una campaña global contra el uso del teléfono móvil al volante y ha prohibido a sus empleados, como ya lo hizo el presidente Obama, que envíen mensajes SMS mientras conducen. EEUU y Rusia apoyan esta campaña que pretende impulsar legislaciones que castiguen este tipo de infracciones. Al menos

32 países han modificado sus leyes para restringir el uso del móvil en la conducción. En España, es una infracción grave sancionada con una multa de 200 € y la pérdida de 3 puntos.



El "carpooling", compartir coche, está muy extendido en otros países como Francia, Alemania o Estados Unidos.

MILES DE PERSONAS SE PONEN EN CONTACTO PARA COMPARTIR VIAJE, GASTOS Y COMPAÑÍA

¿Busca coche para compartir?

Nos sobran coches y malos humos y falta espacio para movernos mejor. Sobre todo en las ciudades. Sin embargo, algo está cambiando. Compartir coche para ir al trabajo, a la universidad o simplemente para viajar empieza a ser habitual.

Marian GARCÍA RUIZ

Infografía: **DLirios**

En España se realizan una media de 29 millones de desplazamientos diarios por motivos de trabajo o estudios. Un 63% de ellos en coche o moto, según la última encuesta de movilidad del Ministerio de Fomento. Y ocho de cada diez desplazamientos, sobre todo para ir al trabajo, se hacen en solitario. En países como Estados Unidos, Francia, Alemania o Inglaterra es muy habitual compartir coche para desplazarse a los centros de





El precio del carburante influye.

nes de personas comparten coche para moverse. Además de fomentar el ahorro y la conciencia medioambiental, “*compartir coche te hace perder prejuicios, ser más abierto, y haces amigos*”, asegura Berta.

LA EMPRESA SE APUNTA. Algunas grandes empresas también se están sumando a esta iniciativa. En Málaga, el Parque Tecnológico de Andalucía, situado a 14 kilómetros de la capital, pone a disposición de sus 14.000 empleados un portal (carpooling.es) con el que intenta paliar los atascos que se forman en esta mini-ciudad en la que se producen 8.000 movimientos diarios.

La sede que Mapfre tiene en Majadahonda (Madrid) también cuenta con una herramienta similar en su Intranet desde el pasado año. Son dos ejemplos, pero hay muchos más: Cepsa, Celsa, Debegesa, Zamudio...

El funcionamiento de los portales es muy similar. El usuario entra, se registra e introduce los datos del viaje que quiere hacer. Si hay algún usuario coincidente, se remite un mensaje vía interna para que se pongan en contacto. Todos los datos se gestionan con carácter totalmente confidencial. ♦

También se puede compartir parking



Compartirparking.com es un servicio destinado a facilitar el intercambio de una plaza de garaje entre personas que, por motivos de trabajo o estudios, necesitan aparcar su coche durante unas horas en una zona y a aquellos propietarios de una plaza que la dejan libre por similares motivos. Más de una docena de ayuntamientos apoyan esta iniciativa que propicia tanto el intercambio como el alquiler. El objetivo es sacar coches de las calles.

¿Por qué viajamos acompañados?



Feliciano Redondo, 58 años, Informático

“Ahorro 90 euros en cada viaje”

“Vivo en Madrid y viajo casi todos los fines de semana a Vigo. Estaba cansado de ir solo y puse un anuncio. Llevo dos años compartiendo mi coche. ¿Las razones? La primera económica: viajando sólo me gasto 120 euros; acompañado, unos 30. La segunda, porque, además, conoces gente muy interesante”.



Gustavo Aribas, 39 años, Analista Informático

“No hay mentalidad ni cultura”

“Lo utilizo desde hace tiempo por razones económicas, de tiempo, medioambientales y sociales. Un compañero que vive cerca me lleva en su coche, y luego vuelvo en transporte público. En la empresa, la mayoría vienen solos, no hay mentalidad ni cultura. Yo soy delegado de movilidad y estoy intentando implantar este sistema”.



Anastasia de las Peñas, 38 años, Técnico de Recursos Humanos

“Se reduce el riesgo de accidentes”

“Mi empresa lo puso en marcha para facilitar a todos los empleados el desplazamiento, la comodidad, el ahorro de tiempo y para reducir el riesgo de sufrir accidentes laborales de tráfico. Mi papel es el de conductora y me aporta la satisfacción de ayudar y conocer a otras personas de la empresa”.



Alejandro Prada, 35 años, Técnico de Administración

“Cada día conducimos uno”

“Realizo todos los días el recorrido entre Vigo y Santiago de Compostela, cerca de 200 kilómetros. Viajo con otras tres personas que contacté a través de una página web del ayuntamiento de Vigo. Lo hago principalmente porque me ahorro unos 350 euros al mes. Cada día conducimos uno”.



Noelia Bombín, 32 años, Técnico de Calidad Medioambiental

“Se conduce con más cuidado”

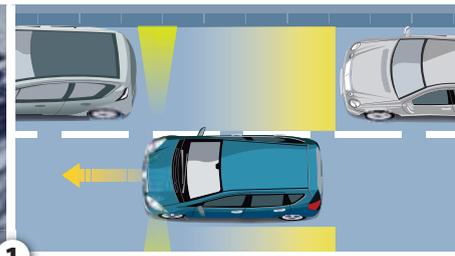
“Voy 4 días a la semana de Burgos a Aranda de Duero por motivos de trabajo. Desde hace dos años viajo con otras cuatro personas y cada día lleva uno el coche. El principal motivo es el económico, pero también por el cansancio. En general se hace un uso más responsable de todo, se conduce con más cuidado y puedes ir charlando o durmiendo”.



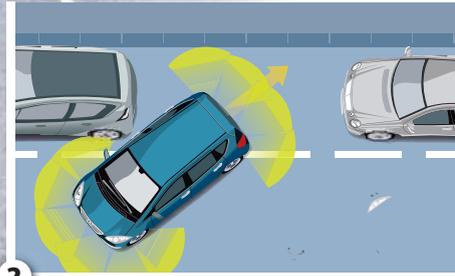
Henry Farias, 39 años, Ingeniero de Sistemas

“Todas mis experiencias han sido buenas”

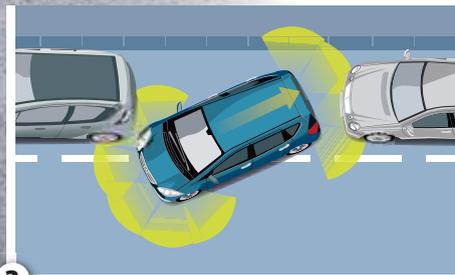
“Viajo una vez al mes a Toulouse (Francia) desde Barcelona, porque tengo amigos allí y me sale por unos 20 euros el viaje, menos de la mitad que en autobús. Me he movido mucho por toda Europa y todas mis experiencias han sido buenas. Mis compañeros me dicen que estoy loco por viajar con desconocidos porque hay mucha desinformación”.



1



2



3



4

Los sensores miden la profundidad y longitud de la plaza e indican las maniobras necesarias.

MUCHOS MODELOS –GENERALMENTE COMO OPCIÓN– EQUIPAN SISTEMAS DE AYUDA AL APARCAMIENTO

Ya están aquí los coches que aparcan solos

Unos nos indican si el 'hueco' es adecuado para aparcar nuestro vehículo y las maniobras que debemos realizar. Otros, llevan cámaras que 'miran' el entorno. Algunos son capaces de mover automáticamente el

volante y estacionar el coche. Y lo último, el conductor se baja y el coche se aparca solo. Son los sistemas de ayuda al aparcamiento. Una tecnología que la mayoría de los fabricantes ya ofrecen en sus modelos.

Los que solo informan

Un ejemplo de los sistemas más sencillos es el Control de Distancia de Aparcamiento (PDC), de BMW. Este informa al conductor de las distancias que existen entre el coche y el obstáculo más próximo mientras está estacionando. Cuatro sensores instalados en el parachoques trasero y otros cuatro en el delantero registran las distancias y emiten señales ópticas y acústicas de advertencia. La frecuencia de la señal aumenta hasta llegar a un tono ininterrumpido según se va reduciendo la distancia con el obstáculo. Como se trata de un equipamiento opcional, su precio varía según el modelo. Así, en el BMW "116i" de 3 puertas cuesta 854 euros (con sensores delanteros y traseros) y 960 euros si se instala en el nuevo BMW "Serie 5", excepto en el "550i", que va de serie.



estos sistemas van apoyados por cámaras instaladas en los laterales del coche, que se activan con la marcha atrás, y van explorando todo el entorno del mismo. Ford lo comercializa como opción para el "Focus", "Kuga" o "C-Max" desde 175 a 430 euros; mientras que el "Galaxy" lo equipa de serie y, a partir de septiembre, se ofrecerá en el nuevo "Mondeo".

SIN MANOS. A finales de 2006, Volkswagen anunció que la nueva versión de su modelo "Touran" –que se comercializaría en el primer semestre de 2007– dispondría, como equipamiento opcional, de una tecnología que el fabricante alemán calificaba como "única" y que denominaba Sistema de Asistencia al Aparcamiento. La tecnología había avanzado un paso importante.

Este sistema se activa con solo apretar un botón. Su funcionamiento es sencillo: cuando el coche circula a una velocidad inferior a 30 km/h, unos sensores detectan todas las plazas de aparcamiento disponibles, y determinan si el espacio es suficiente y las maniobras necesarias. El propio coche se encarga de la dirección y el conductor solo debe acelerar, embragar o frenar. El proceso no dura más de 15 segundos. Actualmente, Volkswagen también ofrece este sistema –lo llama Park Assist– en sus modelos "Golf", "Passat" y "Tiguan".

Mercedes LÓPEZ

Infografía: DLirios

La imagen y los chistes sobre conductores y conductoras realizando mil maniobras antes de conseguir estacionar su vehículo tienen los días contados. La búsqueda de una plaza y la maniobra para aparcar nuestro coche cada vez va a ser más sencilla y cómoda. Las nuevas tecnologías ya se encargan de ello.

Varios son los sistemas que se ofertan en el mercado y que ofrecen la mayoría de los fabricantes. En los más sencillos, a los que normalmente se les denomina de Ayuda al Estacionamiento, los coches equipan sensores de ultrasonidos, instalados en los parachoques delanteros y traseros, que emiten alertas sonoras al tiempo que muestran en la pantalla del ordenador de a bordo la localización y distancia de los obstáculos.

Este es un sistema que está casi generalizado. Por ejemplo, Citroën lo

ofrece de serie –según versiones– en sus "C6", "C5", "C4 Picasso" y "Grand C4 Picasso", mientras que en el "C4" es opcional a partir de 874 y hasta 910 euros (según pack).

Un paso más son los sistemas de Aparcamiento Pilotado, como lo denomina Opel (una opción que, por 300 euros, se puede instalar en el "Astra"). Este sistema, además de localizar el sitio adecuado, va indicando en la pantalla las maniobras que se deben realizar para aparcar el coche. En ocasiones,



Con solo apretar un botón, el sistema de Ayuda al Estacionamiento se pone en funcionamiento. Los sensores y las cámaras empiezan a hacer su trabajo.

NUNCA EN BATERÍA. Esta opción plantea dos problemas. Por un lado, que solo aparca en paralelo, nunca en batería. Y, por otro, el espacio que necesita para estacionar el coche. Los expertos indican que "casi un metro más por delante y otro por detrás que si lo aparcará el conductor" y que, desde luego, no admite los aparcamientos 'límite', a los que tantas veces se ven abocados los conductores en

DEPENDIENDO DEL SISTEMA ELEGIDO, DEL MODELO Y DE LA MARCA, LOS PRECIOS OSCILAN ENTRE 200 Y 1.000 EUROS

las saturadas ciudades. En este sentido, en BMW explican que su Parkasitant busca espacios que, como mínimo, sean 1,20 metros más largos que la longitud del coche. Por su parte, la marca Mercedes presenta su Parktronic como un sistema "tan preciso, que basta con que el hueco tenga 1,30 metros más de longitud que la "Clase A" o la "Clase B", modelos que pueden llevar este sistema, para que la maniobra se pueda realizar sin ningún tipo de problema".

CON EL MANDO A DISTANCIA. El último paso, el futuro, es que el coche aparque solo, sin conductor y, aunque parezca imposible, la tecnología también está ya disponible: los investigadores llevan varios años trabajando en la conducción automática en situaciones específicas.

Uno de los frutos de estas investigaciones es el llamado Aparcador de Garaje, que BMW presentó en 2006. Todas las funciones de conducción, frenado y dirección se controlan mediante un mando a distancia desde fuera del coche. Está diseñado para utilizarse en garajes o plazas estrechas, en las que cuando el vehículo está aparcado es muy difícil entrar o salir del coche. Además, este 'aparcador' guarda la trayectoria seguida y la utiliza cuando tiene que desaprocar el automóvil marcha atrás. También es capaz de activar las luces de emergencia y los faros, así como plegar y desplegar los retrovisores. Pero el gran invento está por llegar: que nos encuentre el sitio adecuado, en el momento oportuno y cuando lo necesitemos. Por soñar que no quede. ♦

Los que mueven el volante

El Parktronic, de Mercedes, es un sistema de ayuda activa para aparcar que trabaja con diez sensores de ultrasonidos. Circulando hasta 35 km/h, analiza el entorno a la izquierda y derecha del coche midiendo la longitud y profundidad de las plazas para aparcar. Cuando encuentra un hueco con la longitud adecuada, se ilumina una flecha en la pantalla que indica donde se encuentra la plaza. El conductor solo ha de detener el vehículo, meter la marcha atrás y pulsar una tecla en el volante si acepta la propuesta de aparcar en esa plaza. A continuación, debe pisar el acelerador y el sistema se encarga de maniobrar y dejar el coche aparcado. El conductor solo tiene que acelerar y frenar. Este sistema es opcional en el nuevo "Clase E" por 798 euros.



Los que no necesitan al conductor



¿La plaza de aparcamiento es muy estrecha para que una vez aparcado el vehículo, el conductor y los pasajeros puedan salir –situación habitual en los aparcamientos en batería–? No importa. Los ocupantes, incluido el conductor, se bajan del coche. Éste cierra la puerta y activa un mando a distancia y tranquilamente se alejan. El coche va dando marcha atrás y aparca el solo en el espacio disponible. Al terminar, automáticamente apaga el motor y activa el cierre de puertas. No es ciencia ficción. Es el sistema Park Assist Vision 2.0 que Volkswagen presentó en un prototipo del "Passat". Se comercializará próximamente con el nuevo "Touran" y "Sharan".

La opinión de...

COCHE ACTUAL

Características

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

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales, laterales y de techo. ABS. ESP+ASR. Regulador y limitador de velocidad. Dos anclajes Isofix sillas. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 3,94 mts.
Anchura, 1,71 mts.
Altura, 1,46 mts.

MALETERO:
285 litros.

CONSUMO:
Urbano, 4,9 l/100 km.
Carretera, 3,4 l/100 km

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 17.700 €



COMENTARIO. Tras el "C3", Citroën presenta un utilitario mucho más 'rompedor', con una gran carga estilística y el claro objetivo de lucha con los modelos de capricho de su categoría –el Mini o el Fiat "500"–, pero desde una perspectiva completamente opuesta. Así, su eslogan 'an-

Emisiones de CO2

104 g/km

Imp. matric. 0 %

CITROËN DS3 HDi 90

ti-retro' le separa de estos modelos, con guiños en sus diseños al pasado, para presentar algo completamente vanguardista. Esta y sus amplias posibilidades de personalización son, en parte, lo que justifica su elevado precio, de momento sin descuentos oficiales. De todos los motores disponibles, el 1.6 HDi de 90 CV, el de acceso a la gama diesel, es uno de los más interesantes, pues resulta suave, transmite pocas vibraciones y su respuesta es muy progresiva. Todo ello acompañado de un nivel de prestaciones razonable y un chasis con una pisada sólida que aporta mucha confianza. El tacto de la dirección y el cambio son mejorables.

www.citroen.es

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Calidad de acabados. ✓ Suavidad mecánica. ✓ Consumo. 	Estética:8 Acabado:7 Habitabilidad: 7 Maletero:7 Confort:8 Potencia:7 Cambio:7	Aceleración: ..7 Consumo: ...7 SEGURIDAD: Estabilidad: ..8 Suspensión: ..8 Frenos:7 Luces:7	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Habitabilidad plazas traseras. ✓ Precio elevado. ✓ Tacto artificial de la dirección.
	<p>NOTA MEDIA: 7,3. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,5</p>		

La opinión de...

AUTOPISTA

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.368 c.c.
Potencia máxima:
120 CV a 5.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Seis airbags. ABS con control de estabilidad. Asistente de arranque en cuesta 'Hill Holder'. Sistema Stop/Start. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,35 mts.
Anchura, 1,80 mts.
Altura, 1,46 mts.

MALETERO:
350 litros.

CONSUMO:
Urbano, 8,4 l/100 km.
Carretera, 5,3 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 20.725 €



COMENTARIO. Lo has soñado, seguro. Porque este Alfa es uno de esos coches que se desea poseer. Estilo, dinamismo, tecnología... Puede que el precio, sensiblemente más caro que el coche generalista, acote al tipo de cliente. Y puede que haya que renunciar a él si lo que se busca es el máximo espacio en la categoría, porque ni el maletero ni las plazas traseras son excesivamente amplias. Pero de este Alfa cautiva hasta su nombre. "Giuliet-

Emisiones de CO2

149 g/km

Imp. matric. 4,75 %

ALFA ROMEO GIULIETTA 1.4 TB 120 CV

ta" sustituye a otro nombre emblemático dentro de la marca, el "147". Con carrocería solo de 5 puertas, su plataforma de nueva generación –eficacia y peso, milimétricamente ajustados– mantiene motores como este 1.4 TB, un pequeño gran propulsor de inyección directa de gasolina que solo gastará en exceso cuando se aproveche sin compasión todo su potencial. Su comportamiento, más que bueno, es peculiar. Es un Alfa. Rápida dirección y buen control de suspensión se combinan mejor que nunca, tal vez a costa de sacrificar no ya dinamismo, pero sí algo de agilidad.

www.alfaromeo.es

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Diseño 'made by' Alfa. ✓ Motor eficiente. ✓ Comportamiento dinámico. 	Estética:9,5 Acabado:8,5 Habitabilidad: 7,5 Maletero:7,5 Confort:8 Potencia:8,5 Cambio:8,5	Aceleración: ..8,5 Consumo: ...8 SEGURIDAD: Estabilidad: ..8,5 Suspensión: ..8,5 Frenos:8 Luces:8	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maletero algo pequeño. ✓ Cota longitudinal trasera. ✓ Rueda de repuesto de emergencia.
	<p>NOTA MEDIA: 8,3. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,3</p>		

La opinión de...

MOTOR 16

BMW 523i

COMENTARIO. El nuevo "Serie 5" de BMW perfila una silueta todavía más equilibrada y, aunque crece de tamaño hasta rozar los 4,90 metros de longitud, su diseño más redondeado disimula perfectamente este estirón. Tanto que el espacio interior apenas aumenta respecto a la anterior generación. La versión acceso en gasolina se caracteriza por un rendimiento variable en función de cómo se pise el acelerador. Al recurrir a la inyección directa y a un sistema de mezcla pobre que prioriza los consumos por encima de las prestaciones, hasta las 4.500 rpm, el "523i" se muestra voluntarioso, pero no con la brillantez que



Emisiones de CO₂
177 g/km

Imp. matric. 9,75 %

se espera de sus 204 caballos. El motor, a pesar de subir de cilindrada y de potencia, consume muy poco más que la versión anterior, ya que la marca ha recurrido a algunas soluciones del programa Efficient Dynamics. La presentación es magnífica, pero echamos de menos algo más de equipamiento de serie. Su precio es competitivo.

www.bmw.es



- ✓ Relación prestaciones/consumo.
- ✓ Acabado. Peso.
- ✓ Precio competitivo.

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

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

- ✓ Equipamiento de serie.
- ✓ Maletero poco cuidado.
- ✓ Plaza central trasera incómoda. Cambio .



NOTA MEDIA: 7,5. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,75

Características

MOTOR:
Cilindrada: 2.996 c.c.
Potencia máxima:
204 CV a 6.100 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cabeza.

Reposacabezas activos delanteros. ABS. DSC. Sensor de colisión. Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 4,89 mts.

Anchura, 1,86 mts.

Altura, 1,46 mts.

MALETERO:

520 litros.

CONSUMO:

Urbano, 10,5 l/100 km.

Carretera, 5,9 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
Desde 44.300 €

La opinión de...

AUTOFÁCIL

OPEL MERIVA 1.4 Turbo

COMENTARIO. El minivolumen de Opel se ha renovado por completo: un nuevo diseño, carrocería que aumenta su tamaño, puertas traseras de apertura inversa que mejoran la accesibilidad y la practicidad. Las mayores dimensiones permiten que el interior sea bastante amplio para cinco adultos y aún sobre espacio para un maletero de 400 litros. Es en el interior donde, además de una mejora en calidad, se encuentran los detalles más interesantes, como el sistema 'FlexRail' —una guantera central que se desliza a través de los raíles y que incluso puede extraerse—, el freno de mano eléctrico o los asientos que se ocultan bajo el suelo, pudiéndose pasar de 5 a 4, 3, 2 o una plaza sin necesidad de extraer ningún asiento. Res-



Emisiones de CO₂
143 g/km

Imp. matric. 4,75 %

pecto a los motores, de momento, el más interesante es el de 140, además de un 1.3 CDTI de 75 CV y un 1.7 CDTI de 100 CV con cambio automático. Su consumo combinado es bastante reducido: solo 6,1 l/100 km. Eso sí, si la caja de cambio fuera de 6 velocidades, las prestaciones y el consumo mejorarían.

www.opel.es



- ✓ Equipamiento de serie.
- ✓ Practicidad.
- ✓ Espacio y habitabilidad.

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

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

- ✓ Precio elevado .
- ✓ Acumulación de botones en la consola.
- ✓ Faltan motores diesel más potentes.



NOTA MEDIA: 7,4. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,1

Características

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

CARBURANTE:
Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina delanteros y traseros.

Reposacabezas delanteros activos. Anclajes Isofix. ABS. ESP. Control de tracción. Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 4,28 mts.

Anchura, 1,81 mts.

Altura, 1,61 mts.

MALETERO:

400 litros

CONSUMO:

Urbano, 8,0 l/100 km.

Carretera, 5,0 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: Desde 17.125 €

ACTUALIDAD

HÍBRIDOS CON ENCHUFE

En 2012, Peugeot pondrá en el mercado varios modelos con tecnología híbrida recargable, un tipo de híbrido al que el fabricante augura el éxito en el futuro más inmediato, porque tienen todas las ventajas de los eléctricos –su autonomía en este modo es de 20 kilómetros– sin ninguna de sus desventajas. Un ejemplo es el prototipo del Peugeot “Hybrid4”: un motor diesel acciona las ruedas delanteras y otro eléctrico, las traseras. Es el vehículo ideal para consumidores que busquen un coche que les sirva para los desplazamientos largos de los fines de semana y vacaciones, y el uso cotidiano en modo eléctrico. Pero Peugeot tiene claro que hay que apostar por el coche eléctrico –aunque es prudente en su expansión– y, por ello, a finales de este año comercializará el “iOn”, que junto con el “C-Zero” de Citroën completa, por ahora, la apuesta eléctrica del grupo PSA (Peugeot-Citroën).



Peugeot “Hybrid4”.

PSA (Peugeot-Citroën).



DIEZ AÑOS DE GOLPES

En 2010 se cumplen diez años de la puesta en marcha del Centro de Pruebas de Choque de Volvo. Este consta dos pistas, una fija y otra móvil, en las que pueden simularse impactos frontales, laterales y en todos los ángulos, además de colisiones entre dos vehículos en movimiento. Recientemente ha incorporado unas cámaras de alta velocidad capaces de recoger 200.000 imágenes por segundo.

En esta década, Volvo ha realizado unos 3.000 ‘crahs test’ con vehículos reales en estas instalaciones.

LA SEGUNDA MANO NO ES VERDE

Solo el 0,1% de los compradores de coche de segunda mano que buscan en Internet se interesan por vehículos híbridos o eléctricos, según la empresa AutoScout24. Las razones son su precio, la tecnología poco probada, la falta de infraestructuras y la escasa autonomía, además de su escasa oferta, porque llevan poco tiempo en el mercado.

LA CAMPAÑA

ALONSO Y SAINZ: SEGURIDAD INTELIGENTE PARA TODOS



Fernando Alonso y Carlos Sainz se han unido al RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) para incentivar la implantación de sistemas de seguridad inteligente en los automóviles particulares. La generalización de sistemas como el Control Electrónico de Velocidad (ESC), de Advertencia y Frenado de Emergencia, la Monitorización de Ángulos Muertos o la Alerta de Exceso de Velocidad, ayudarían a salvar vidas y a reducir las lesiones.

RECICLAJE DE NEUMÁTICOS. España recicló el pasado año 314.000 toneladas de neumáticos, un 10% por encima de la media europea. Estas cifras suponen el 100% de los neumáticos fuera de uso, el 70% se recicló o recauchutó y el 30% se transformó en combustible alternativo para uso en cementeras.

RECARGAR EN LA CABINA. Endesa y Telefónica, junto con el Ayuntamiento de Madrid, han puesto en marcha una campaña para convertir las cabinas telefónicas en puntos de recarga para coches eléctricos, una iniciativa muy interesante toda vez que Telefónica tiene 15.000 cabinas en toda España a las que se puede dotar de esta tecnología. Este año se pondrán en marcha 280 puntos en Madrid.

SOL, HIDRÓGENO Y GASOLINA. Tiene un motor térmico que acciona un generador, una pila de combustible alimentada por hidrógeno y paneles solares en el techo. Se llama “Episol” y es un vehículo eléctrico desarrollado por el Instituto de Investigación del Automóvil de la Universidad Politécnica de Madrid (INSIA). Es el único capaz de combinar tres tipos de energía. Destaca por su autonomía, bajas emisiones contaminantes y poco ruido.

SEAT CUMPLE 60 AÑOS

Hace sesenta años, en la primavera de 1950, nace la Sociedad Española de Automóviles de Turismo SEAT, tras un acuerdo entre el INI (Instituto Nacional de Industria), siete bancos españoles y el fabricante italiano Fiat. El 13 de noviembre de 1953 salía de la cadena de montaje el primer Seat: el "1400A". Se producían 5 coches al día y la plantilla estaba formada por 925 empleados. En 1957 se lanza el mítico "600". Había nacido el coche que acompañó en su despegue a la cada vez más moderna sociedad española. Los modelos se suceden: "124", "1430", "127". Finalizan los 70 y de la transición democrática surge una nueva clase media más urbana. Una imagen refleja esta realidad: el presidente del gobierno,

Adolfo Suárez, llega al Congreso de los Diputados al volante de su propio "127". La incertidumbre de los 80 también llega a la fábrica y se busca la renovación. Los nuevos modelos adoptan nombres de localidades españolas: "Ronda", "Málaga", "Marbella"... y sobre todo el "Ibiza". En 1986, Seat comienza la integración en el Grupo Volkswagen. En 1991 se presenta el "Toledo", que se convierte en el coche oficial de los Juegos Olímpicos de 1992 de Barcelona. En 1993, la fábrica inaugura las nuevas instalaciones de Martorell. Llega el 2000 y nuevos modelos se suceden. Hoy se fabrican cada día unos 2.000 automóviles y su plantilla llega a los 11.000 trabajadores. ¡Felicidades!

SEAT "600 E". AÑOS 60



SEAT "ALHAMBRA". AÑO 2010



MOTOS A REVISIÓN

BMW ha comenzado una campaña de revisión de sus motocicletas "K1300S", "K1300R", "K1300GT" y "F800R", debido a un fallo en los contactos de los interruptores combinados, que puede provocar problema en el motor de emergencia, los intermitentes, el claxon y las ráfagas. El fabricante está enviando una carta a todos los propietarios afectados.

LaFRASE

"NO HAY QUE OLVIDAR QUE LOS TRADICIONALES MOTORES DE COMBUSTIÓN HAN CONSEGUIDO IMPORTANTES AVANCES EN REDUCCIÓN DE EMISIONES. MÁS DEL 50% DE LOS COCHES VENDIDOS EN EUROPA EMITEN UN MÁXIMO DE 140 G/KM DE CO₂".

Alfredo Vila, director general de Automóviles Citroën España

BICI ELÉCTRICA DE SUSTITUCIÓN.

Si usted tiene que dejar su Fiat "500" en el taller, podrá solicitar que le presten una bicicleta eléctrica como vehículo de sustitución. Con esta iniciativa, que solo estará disponible en los concesionarios adheridos a ella (Barcelona, Valencia, A Coruña, Sevilla, Valencia y Madrid), Fiat quiere demostrar su compromiso con la movilidad sostenible. www.fiat.es y www.trekbikes.com



SUPERVENTAS ABRIL 2010

1		↕	3.855
2		↑	3.806
3		↓	3.512
4		↑	3.192
5		↓	3.136
6		↓	2.912
7		↑	2.660
8		↓	2.549
9		↑	2.278
10		↕	2.232

LOS FABRICANTES

	PEUGEOT	9.705
	CITROËN	8.523
	SEAT	8.183
	VOLKSWAGEN	7.942
	FORD	7.318
	RENAULT	7.209
	OPEL	7.074
	TOYOTA	4.736
	AUDI	4.003
	NISSAN	3.296

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

↑ ↓ ↕ Variaciones respecto al mes anterior

Bajo el nombre de Flipy, un mote familiar que ha mantenido en su vida profesional, se esconde el madrileño Enrique Pérez Vergara. Curtido en programas de radio y televisión, actualmente triunfa como científico loco en el programa "El hormiguero" de Cuatro. Ahora da un paso más y estrena película como protagonista,

la comedia "Campamento Flipy". En esta entrevista nos relata un montón de reivindicaciones para los peatones, como moderar la velocidad en las ciudades o que los coches contaminen menos, y cree que queda mucho por hacer para concienciar de los efectos del alcohol al volante.

“Siempre digo al conductor que, hablar con el móvil, ni de ‘coña’”

Emmanuel ZOCO

Flipy está preocupado por el estreno de su película. "Me da un poco de miedo la responsabilidad de que el título lleve mi nombre, pero es una película muy coral, hay cómicos de diferentes generaciones: Rosario Pardo, Pedro Reyes, Pablo Carbonell, los de Muchachada Nui... Estoy muy bien rodeado, por eso estoy muy tranquilo". Pero sobre todo se pone serio al hablar de tráfico.

- ¿Supongo que no es conductor por alguna razón?

- Nunca he tenido esa inquietud. De joven vivía en el centro y para ir al cine o para salir iba andando o en metro y para los viajes largos me gusta el tren.

- Como peatón, ¿cuáles serían sus reivindicaciones?

- Tengo bastantes: la primera, moderar la velocidad dentro de la ciudad, que los coches contaminen menos, que el casco antiguo de las ciudades esté únicamente para la gente que vive allí o para servicio público, no debería haber tráfico en el centro de las ciudades. La gente es respetuosa, pero las normas están mal hechas: si se restringiera el tráfico en el centro, muchos conductores se acostumbrarían a dejar el coche y usar más el transporte público.

- ¿Qué tiene en cuenta cuando va de copiloto?

- No creo que el coche sea una cosa para tenerle miedo, es más peli-

groso ir sufriendo porque pones nervioso al conductor. Y por supuesto, siempre me pongo el cinturón, no se me olvida, además hasta te avisa un pitido si no lo haces. No hay excusa.

- Subir en el vehículo de alguien que ha tomado una copa, ¿no lo contemplará...?

- No, en ningún caso. Todavía queda mucho por hacer para que la gente sea consciente del peligro de

“El cómico siempre tiene la obligación de reírse del poder establecido; por naturaleza, tiene que ser políticamente incorrecto”

conducir bajo los efectos del alcohol porque forma parte de la cultura popular y de la cultura nocturna de nuestro país, y hasta que pasa algo, parece que a ti nunca te toca... De todas formas, sí veo que cada vez más hay un amigo dentro del grupo ese día o ese fin de semana no bebe, a uno del grupo le toca no beber y es el que lleva a los otros amigos a

casa.

- ¿Está pendiente de que el conductor no se distraiga con el teléfono o el navegador?

- Yo siempre le digo al conductor que hablar con el móvil, ni de 'coña'; cuando llevas un coche tienes que estar a lo que estás, que es conduciendo. Realmente, la gente piensa que por ir despacio no se va a dar un golpe fuerte, pero están confundidos. Hay que tener en cuenta los factores físicos que rodean el coche, el problema no es que tú controles, sino que hay muchos coches por la carretera y el de al lado puede ser un inútil o que haya tenido un día malo, por eso cuando vas conduciendo tienes que tener todos los sentidos en el volante.

- El permiso por puntos, ¿qué le parece?

- Cualquier norma que reduzca la siniestralidad es bienvenida...

- ¿Y las campañas divulgativas con imágenes crudas?

- Las campañas de prevención duras sirven porque son agresivas, si no, no se las haría ni caso.

- ¿Le parecen adecuados los límites de velocidad?

- Hay otros países con límites superiores a los de España y no les va mal. Yo cambiaría las infraestructuras y las carreteras y que los coches fueran más seguros. Ir más deprisa es posible, pero solo si se reúnen las condiciones.



“ Tengo bastantes reivindicaciones: moderar la velocidad en la ciudad, que los coches contaminen menos, que el casco antiguo de las ciudades sea para la gente que vive allí, para servicio público... ”

- Hablando de su trabajo profesional, ¿qué se van a encontrar los espectadores en su película?

- Una película familiar –un género que no se practica mucho en España, donde no se suele hacer cine para los niños–, que es lo que buscábamos, y con muchos guiños para los adultos que van a ir a verla y que se van a divertir, se van a reír- En ese sentido, estoy muy contento con el resultado final. Es un humor políticamente incorrecto, pero, a la vez, también blanco. Es la historia de un niño de diez años al que su madre no deja ir al campamento de verano porque es torpe y miope, y el padre, un inventor frustrado, le ayuda dándole un compuesto



“ Las campañas de prevención duras sirven porque son agresivas; si no, no se las haría ni caso ”

que resulta ser un brebaje para engordar cerdos; entonces, pega un estirón y se queda con el cerebro de un niño y el cuerpo de un adulto.

- ¿Se puede hablar de una nueva generación de humoristas?

- Sí, sin duda. Se caracteriza por el compañerismo entre todos nosotros y por la falta de autocensura, no estamos tan encorsetados como la mayoría de presentadores, nos escribimos nuestros propios textos y eso se nota. El cómico siempre tiene la obligación de reírse del poder establecido; por naturaleza, tiene que ser políticamente incorrecto. Además, Internet también ha tenido mucho que ver. Por ejemplo, la popularidad de Muchachada Nui o La Hora Chanante se debe a Youtube.

- Actor, monologuista, productor... ¿Con qué se queda?

- Ante todo, me defino como cómico. La faceta de productor me

permite seguir con la comedia desde otro lado, ayudar a gente con muchísimo talento, en el caso de Joaquín Reyes o José Mota, a que el producto final sea lo más aproximado a lo que ellos tienen en la cabeza.

- ¿Por qué cree que la sección de ciencia de “El hormiguero” tiene tanto éxito entre los niños?

- Porque el espacio es algo muy vistoso, que tiene color y mucho movimiento, la manera de comunicar es cercana y no me ven como un adulto. A mí me había interesado siempre la ciencia y la propuesta de Pablo Motos fue un regalo. Al principio, había muchas dudas sobre si tenía que ser serio o explicar mucho las cosas, pero Pablo me dio libertad para hacerla a mi manera y le estoy

muy agradecido.

- ¿Sabe qué opinan los científicos?

- Hay de todo. Una minoría considera que tendría que ser más divulgativa, pero no hay que olvidar que es un programa de entretenimiento y conseguimos acercar la ciencia a los niños, y eso que los niños piensan que la ciencia es un ‘coñazo’. Nos llaman de institutos y de colegios para visitarles... Yo era de ciencias, hice ciencias puras, pero se me daban muy, muy mal. Ahora, después de cuatro años y 900 experimentos, he aprendido algo.

- ¿Qué hace en su tiempo libre?

- Me gusta jugar al fútbol, ir a pasear con mi perra y ver series de televisión, muchas, se puede decir que soy un adicto. ♦



BAJAR LOS SEGUROS

Hace varios años se subieron las tarifas de los seguros de coches con el argumento de que los accidentes de tráfico habían aumentado mucho y que las indemnizaciones por muerte hacían inviable la continuidad de las aseguradoras. El aumento fue escandaloso, pero ahí quedó.

Ahora, tras el gran descenso que se viene produciendo repetida y afortunadamente, tanto en número como en gravedad, ¿bajarán los precios? De momento, no lo han hecho. Al contrario, continúan subiendo año tras año. Los organismos competentes, políticos, funcionarios..., ¿no se mueven? ¿Es que la reducción de los precios no estimularía la compra de vehículos?

Francisco Montes Navarro

MÁS ÁREAS DE DESCANSO

Sugiero que instalen pequeñas áreas de descanso en las carreteras, pequeñas isletas en el margen derecho para dos o tres vehículos, con protección y separación de la vía. No sería necesario dotarlas de mucho más (sombra, agua, etc.), sino ampliar el número de zonas para poder parar el vehículo si uno quiere descansar ante casos de somnolencia, cambio de conductor... En nuestras carreteras es difícil encontrar estas zonas, lo que obliga a ocupar arcenes, no muy amplios y con riesgo de colisión, o, sencillamente, a salirse de la autovía hacia vías secundarias, gasolineras...

No basta con recomendar parar a descansar cada dos horas, facilitarlo sería la mejor publicidad.

Miguel García Cacho.
Madrid.



MENOR DELANTE

Tengo dudas acerca de la interpretación del artículo 117 2.a de la Ley General de Circulación (RD 1428/2003 modificado por el RD 965/2006) sobre la posibilidad de que un niño de 10 años, 139 cm. de estatura y 36 kg. de peso pueda viajar en el asiento delantero sujeto únicamente con el cinturón de seguridad.

Juan Valdés.

- **Respuesta:** Según el Reglamento General de Circulación (art. 117.2.a) los menores de doce años, excepcionalmente, cuando su estatura sea igual o superior a 135 cm., podrán ocupar el asiento delantero de un vehículo utilizando como dispositivo de retención el propio cinturón de seguridad para adultos del que esté equipado dicho asiento delantero.

MANTENER LAS SEÑALES

Llevo conduciendo 44 años, con sólo

dos pequeñas multas –una, por aparcamiento indebido–, he llevado caravana y recorrido media Europa en vacaciones, incluso Gran Bretaña, unas veces con mi coche con volante a la izquierda y otras, con vehículo alquilado y volante a la derecha. Tengo alguna experiencia y me caracterizo por la prudencia.

No comprendo que las autoridades de Tráfico, en España, toleren el desprecio de las constructoras por las señales: limitaciones absurdas que se mantienen igual entre semana que en fin de semana, cuando no hay nadie ni nada en la calzada o aledaños, límites que se solapan sin sentido, zanjas desprotegidas que pueden destrozar neumáticos, conos abandonados o con enormes separaciones, líneas superpuestas que no permiten saber el carril que se debe seguir. Nunca he sabido de ninguna multa por lo estas auténticas muestras de desprecio a los demás e infracciones intolerables.

Miguel A. Baz de San Ceferino.
Madrid.



Paul Alan PUTNAM

OBLIGATORIO, SEGURO

Los vehículos de la Unión Europea ¿deben tener suscrito seguro obligatorio para circular por España o, simplemente, al tener permiso circulación en vigor

parados y el semáforo, en rojo. Paso con mi moto en verde y un coche que no había visto el semáforo me tira. La Policía Local toma declaración y como hay testigos pero no dejan nombres ni teléfonos, se queda en nada. Según el juez, la culpa es mía por pasar y no dejar terminar 'su' maniobra. En fin, la salud lo primero.

Con la revista digital, espero que la lean más personas, que se den cuenta de las barbaridades de algunos, de que hay accidentes en que no se cuenta la verdad, pero bueno los tiempos están cambiando..., Realmente, ¡me estoy haciendo mayor!

Jordi Bondia.
Terrassa (Barcelona).

Acuse de Recibo / ¡Me hago mayor!



Intermitentes: Muchas cartas lo dicen: no los utiliza nadie. ¡Sí se usan! Hace días, un coche delante de mí rebasó tres carriles sin poner ningún intermitente, al llegar al tercero lo puse para girar a la izquierda en un carril de giro obligatorio. Yo lo hago al revés y pensaba que era correcto, pero se ve que no. ¡Me hago mayor!

Rotondas: Llego a una rotonda a poca velocidad donde cruza una carretera comarcal y llego antes que nadie para atravesarla, pero veo un vehículo rápido por mi izquierda que la rebasa a gran velocidad. Y me paro, pues si sigo, nos damos y será culpa mía. ¿Por qué? Los agentes de tráfico calcularán que el otro coche había recorrido más metros que yo. Claro: a más velocidad, más metros.

Semáforos: Intersección colapsada. Coches



ya están asegurados en base al convenio multilateral de garantía de 12 de diciembre de 1973?

Guillermo Pedreira González.
Priego de Córdoba.

● **Respuesta:** Todos los vehículos matriculados en la Unión Europea tienen que tener suscrito un seguro obligatorio para circular. De esta obligación no están exceptuados los vehículos matriculados en los Estados adheridos del Convenio Multilateral de Garantía, en virtud del cual el Estado de establecimiento habitual del vehículo (normalmente el de matrícula, sea definitiva o temporal) implicado en un accidente, a través de su respectiva Oficina Nacional garantiza que se compensará debidamente a quien corresponda por los daños causados por dicho vehículo, aún en el caso de que éste careciera indebidamente de seguro. En España, la Oficina Nacional es OFESAUTO (Tel.: 91 446 03 00), donde pueden dirigirse consultas sobre esta materia.

AURICULARES: SOLO AGENTES

Su respuesta Auriculares Prohibidos (nº 199) dice que “se prohíbe conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o aparatos de sonido, excepto durante la enseñanza de la conducción y realización de las pruebas de aptitud para la obtención del permiso de conducción de motocicletas”. Estoy totalmente de acuerdo. Mi marido y yo viajamos bastante y hemos optado por no llevar la radio puesta, pues se pierde mucha audición exterior.

Pero su respuesta nos coge ‘fuera de juego’: consultando esto con agentes de Tráfico y siempre respondieron que si los altavoces van integrados en el casco, no hay problema. Es más, los agentes usan el mismo casco y llevan conectado un receptor de sonido, con el peligro para su seguridad vial. ¿Pueden los agentes de Tráfico

llevar cascos de protección con altavoces instalados a la altura de la oreja y conectados a receptores de sonido?

Joaquina Pancorbo Bermejo.

● **Respuesta:** Solo los agentes de la autoridad en el ejercicio de sus funciones pueden utilizar el casco de protección al que se refiere. El Reglamento General de Circulación (art. 18.2, párrafo 3º)



Paul Alan PUTNAM



Señal-buzón



El vecino correspondiente optimizó el uso de esta señal de prohibido estacionar, que se encuentra en Villaviciosa de Odón (Ma-



drid), añadiéndole la función de buzón.

Joaquín Sampalo Gómez.
Griñón (Madrid).

prohíbe “la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares”. El párrafo siguiente añade: “Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas”.

PARA EVITAR ACCIDENTES

Tras un accidente es muy fácil que ocurra otro. Además algunos conductores se distraen mirando el accidente y para eso disminuyen demasiado la velocidad, incluso en autovía o autopista en sentido contrario.

Lo primero que se debe hacer es señalar el accidente lo mejor posible para evitar que se produzca un nuevo siniestro. Si éste se produce, agravaría mucho la situación, ya que puede afectar a personas ya heridas o a personal sanitario, guardia civil, bomberos..., que tendrían que ser reemplazados por otros, aumentando el tiempo de asistencia a las víctimas. Además, puede que en el pueblo más cercano sólo haya una ambulancia o una patrulla de Guardia Civil cerca.

Para evitar que se produzca un nuevo accidente, propongo dotar a los vehícu-



los, no sólo policiales, sino ambulancias, bomberos y vehículos grúa, de la señal P-32, señal plegable que puede ir incluso en las motos de Tráfico. Y una campaña publicitaria diciendo qué se debe y más bien qué no se debe hacer ante un accidente de tráfico.

José Sánchez Melgar.

PONER EL INTERMITENTE

¡Qué acierto indicar en los carteles luminosos que la gente use el intermitente! No se qué pasa últimamente, pero nadie los pone. Como se suele decir “ese coche de serie no lleva intermitente”.

También pediría que hicieran una campaña para que los conductores respetaran los ceda el paso. En las incorporaciones a autopistas parece que debe ceder el paso quien va por la autopista y tiene preferencia quien se incorpora, pues directamente no frena y hace frenar al otro. Es como el que llega primero, aunque sea por los pelos, tiene preferencia, sin saber que él es el quien debe ver si puede salir sin poner en peligro a los demás y a él mismo.

Oscar Muñoz.

RECUPERAR PUNTOS

La ley de permiso por puntos recoge la posibilidad de recuperar los 12 puntos a los dos años sin sanciones. ¿Cuándo empieza a contar el plazo: desde la infracción, desde la notificación de la sanción, desde que ésta es firme o desde que se anota? Y si hemos tenido una sanción con pérdida de puntos, ¿cuándo se vuelve a poder tener 14 puntos: tres años más tarde de recuperar los doce puntos? Si tuviera 15 puntos, pierdo dos –me quedo en 13– y estoy tres años sin cometer infracciones, ¿volvería a los 15?

Julio de Miguel.
Bilbao (Vizcaya).

- **Respuesta:** De acuerdo con lo previsto en la Ley de Seguridad Vial (art. 60.5), el plazo de recuperación del crédito inicial de 12 puntos empieza a contar desde la firmeza en vía administrativa de la sanción. Los 14 puntos se obtienen como bonificación partiendo de los 12, siempre que el titular del permiso no sea sancionado en firme en vía administrativa durante tres años. Si se hubieran perdido puntos previamente, habrá que recuperar primero los 12 para, tres años después, poder obtener esta bonificación. Si se hubieran perdido puntos después de haber alcanzado el máximo de 15, podrán obtenerse de nuevo mediante bonificación, pero sólo cuando el saldo sea de 13 ó 14.

MÁS GRAVE

En la revista, vi un coche dando marcha atrás en una vía de acceso. ¡Qué barbaridad! Y me sorprende la sanción. A mí me multaron en un túnel, cuando empezaron a poner sanciones en ellos, por rebasar en 30 km/h lo establecido y sin peligro para nadie. Lo asumo, hice mal. Pero a mí me quitaron 6 puntos; al autor de esta burrada, 4; a mí, falta muy grave; a él, grave; a él, multa de 300 €; a mí, 400 €, aunque, al pagarlo antes, me



¿Obstáculo en la calzada?



Circulando por la N-340, a la altura de la entrada sur de Villarreal (Castellón), mi acompañante fotografió un obstáculo, una señal, que se ha instalado en la calzada. Claro que nunca se debe invadir la isleta, ni rebasar la línea continua, pero ¿qué ocurriría si de noche con mi motocicleta debo realizar una maniobra evasiva hacia el centro de la calzada, por ejemplo, por un camión averiado en el arcén derecho inexistente en ese punto? ¿No se supone que las carreteras deben de estar libres de obstáculos que pongan en peligro la circulación?

Sergio Brunori.
Castellón.



descontaron el 30%. Es verdad: él tiene retirada del carné de 1 a 3 meses, pero aún así no entiendo la diferencia. Es mucho más peligroso lo que él hizo que circular más deprisa por un túnel grande y sin peligro para nadie. (Esto sólo ha servido para recaudar dinero para las arcas del ayuntamiento). La sanción a ese coche en puntos, dinero y gravedad, debería ser mucho mayor que la mía. Cosas incomprensibles.

Marga Segura Fernández de la Puente.
Madrid.

NEUMÁTICOS PARA NIEVE

¿Tengo que montar los neumáticos de invierno en las cuatro ruedas o solo en las ruedas motrices como las cadenas?

Jaime Kayser.

- **Respuesta:** El Reglamento General de Vehículos (art. 12.5.2) establece que, cuando sea obligatorio o recomendable el uso de cadenas u otros dispositivos antideslizantes autorizados, se deberán colocar, al menos, sobre una rueda motriz a cada lado del vehículo o, alternativamente, utilizar neumáticos especiales para hielo con clavos redondeados que no sobresalgan más de 2 mm., o neumáticos para nieve, con la inscripción M+S, MS o M&S, conforme a lo dispuesto en el anexo VII del citado reglamento.

El art. 12.5.2 no indica que los neumáticos especiales puedan ser instalados únicamente en ruedas motrices, como sí señala que puede hacerse con las cadenas, por lo que cuando se opte por la utilización de este tipo de neumáticos deberán seguirse las instrucciones de su fabricante.

SEÑALES LUMINOSAS

Quiero denunciar el mal uso que se hace de las señales luminosas V1, V2 y V3. Si no me equivoco, la V3 son dos luces destellantes de color rojo que los coches de policía incorporan para ordenar detenerse al vehículo que les precede. ¿Que alguien se lo explique a la guardia civil: en la M-40, A-5 y M-507 me he detenido al ver luces azules junto con rojas y la guardia civil ha seguido a toda velocidad!

Si la Guardia Civil usa luces rojas pa-

Carta del médico / Conducir con gafas

Tengo 55 años. Recientemente renové el carné de conducir y, para mi sorpresa, me pusieron gafas. Me gustaría saber si, al tener que usar gafas para conducir, puedo ser sancionado en caso de no llevarlas?

José Luis Tizón Freire. Lugo



- **Respuesta:** En efecto, si tras la prórroga (revisión) de su permiso de conducción, usted tiene la necesidad de corrección óptica con gafas, y así lo indica en su permiso (mediante el código 01), tiene la obligación de llevarlas durante la conducción. De lo contrario, incurre en una infracción tipificada como grave, sancionada con 300 €.

ra ordenar detenerse, alguien debe decir al SAMUR, Protección Civil o Cruz Roja que usar luces rojas en la señal V1 incumple la norma y es un peligro: se confunde con la V3 y te detienes, o te acostumbras a verlas y no haces caso a la Guardia Civil cuando te da el alto.

¿Por qué no ponen las señales V1 de color azul de emergencia en todos los servicios reconocidos como tal, como muchos países europeos? Así evitaríamos que algún empleado del SELUR en Madrid conduzca de forma agresiva con su señal V2, obligando a la gente a apartarse: es un servicio de limpieza urgente, no de emergencia y el día que deba llegar muy rápido, seguro que le ponen escolta policial.

F. Javier Cortés Cortés.
Villa del Prado.

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

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

Seguridad vial: pida consejo al médico

La prevención y promoción de la salud son objetivos básicos de los profesionales sanitarios. Las lesiones –las de tráfico en particular– constituyen una de las mayores amenazas para la salud a nivel mundial. Por ello, la Organización Mundial de la Salud recomienda que los profesionales sanitarios aconsejen a sus pacientes sobre los problemas de salud que afecten a la conducción de vehículos.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE

Dirección General de Tráfico

F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ

Universidad de Valencia

Las lesiones –en particular, las de tráfico– son una de las mayores amenazas para la salud. Por ello, la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda que los profesionales de la salud aconsejen a sus enfermos respecto a los problemas de salud que puedan afectar a la conducción de vehículos. Y los aspectos relacionados con la seguridad vial en los que el consejo del médico, enfermero o farmacéutico tiene especial interés son muchos: el campo de los dispositivos de retención infantil, el uso de casco y cinturón de seguridad, el consumo de alcohol u otras drogas o los conductores que sufren determinadas enfermedades o consumen medicamentos.

En este campo son de interés las recomendaciones extraídas de unos informes que recientemente elaboró el Departamento de Transporte de Gran Bretaña (www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/research/researchreports).

Solo uno de cada tres conductores con enfermedades fueron advertidos por el profesional sanitario sobre los riesgos de conducir. Estos profesionales consideran escasa o inexistente la formación académica en la valoración de la capacidad de conducción, aunque mayoritariamente creen que el consejo sobre conducción es una de las tareas que deben realizar. Una encuesta realizada a profesionales y estudiantes destacó que muchos médi-



Sobre las enfermedades y consejo sanitario sobre conducción:

- Pregunte a su médico sobre su enfermedad, riesgos e implicaciones legales que le afecten. Pídale consejo verbal y también escrito: así les quedará constancia a ambos.
- Pida a su médico qué pautas de conducción debe seguir para reducir riesgos.
- Consulte a su médico o farmacéutico los efectos de su medicación en la capacidad de conducir. Lea las instrucciones y fíjese si un pictograma le alerta sobre

Pregunte al doctor

efectos negativos.

- Si tiene alguna duda, consulte a los profesionales de la DGT.
- Indique siempre a su médico cuánto y cuándo conduce. Sobre todo si usted utiliza el vehículo por motivo profesional.
- Si le diagnostican una enfermedad, acuda a su centro de reconocimiento de conductores o a la Jefatura de Tráfico de su provincia. No oculte sus datos: está obligado a facilitarlos y, sobre todo, evitará riesgos y responsabilidades para usted y los demás.

obedecen en este tema es al profesional de la salud: el 90% de los enfermos sigue sus consejos respecto a la conducción de vehículos, mientras sólo un tercio de los conductores enfermos sigue las recomendaciones de la administración de tráfico.

En España hace años se encuestó a médicos de cabecera con resultados similares. La administración de tráfico desarrolló y promovió diversas actuaciones (cursos de formación, textos y materiales divulgativos), en colaboración con sociedades científicas y administraciones sanitarias, dirigidas a mejorar la formación de médicos y profesionales sanitarios respecto a las aptitudes psicofísicas para la conducción.

El paciente-conductor y el profesional sanitario encontrarán útiles las recomendaciones de la “Guía sobre patología médica y conducción de vehículos”, editada por la DGT, (www.semt.es/pdf/bibliografia1.pdf) para diferentes enfermedades. Aunque la norma que regula la aptitud médica para la conducción se revisó recientemente (RD 818/2009), los cambios son puntuales y no afectan los consejos sobre enfermedades. ♦

EL 90% DE LOS ENFERMOS SIGUE LOS CONSEJOS DE LOS MÉDICOS RESPECTO A LA CONDUCCIÓN

cos y enfermeros desconocen las normas de aptitud para la conducción de su país y, cuando las conocen, que a menudo tienen dificultades para su interpretación.

Y todo a pesar de que los propios pacientes reconocen que a quien más

Teléfonos

EMERGENCIAS

112 Toda España **900 123 505** DGT
+ información

DGT Teléfono **900 123 505**
Internet: <http://www.dgt.es>

Estaciones ITV

http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/vehiculos/itv

Información de Carreteras

Páginas Teletexto:

- TVE (600) ● Tele 5 (470) ● A-3 (410) ●
- Cuatro (185) ● La Sexta (490) ●

Teléfono móvil

Movistar (nº 505, 404 + carretera o provincia)

- Orange (2230 + tráfico)

● Vodafone (141+ carretera o provincia)

http://www.dgt.es/portal/es/informacion_carreteras/incidencias/

Jefaturas de Tráfico

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

Centros de Reconocimiento de Conductores

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

Centros de Recogida de Vehículos fuera de uso

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

Abril 2010

Matriculaciones



Turismos **95.415**



Motocicletas **13.113**



Furgones y camiones **13.083**

Última matrícula
(23/04/10)



Tasas DGT 2010

TRÁMITE

Matriculación automóviles (Permiso Circulación)	90,90
Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación)	25,25
Permisos temporales y autorizaciones especiales	18,79
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (transferencia)	50,50
Examen conducción (vehículos a motor)	85,85
Obtención de permisos por pérdida de puntos	26,26
Licencias especiales (canjes militares, extranjeros...)	26,26
Licencias para conducción de ciclomotores	40,40
Baja de un vehículo (*)	7,88
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (Certificación, cotejo y desglose de documentos).	7,88
Prórroga permisos y licencias conducción	22,22
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	4,44
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	8,89
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	13,33
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	17,78
Duplicado permisos y licencias conducción y circulación	18,99
Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico	3,54

(*) 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 diferentes reducciones, en función del plazo, que deberá consultar en las jefaturas de Tráfico)



Permiso por puntos

Información y saldo permiso por puntos

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

Cómo pagar las multas por Internet

Ahora se pueden pagar las multas a través de Internet, simplemente con su tarjeta de crédito (Visa, Mastercard o Maestro).

Siga estos pasos:

- Entre usted en la página web de la DGT (www.dgt.es) y en el apartado "Trámites y Multas. Jefatura Virtual" y en el subapartado "¿Alguna Multa?".
- Una vez allí, debe elegir entre utilizar certificado digital o DNI electrónico o sin estos medios.

- En caso de no tener DNI electrónico (o certificado digital), simplemente debe rellenar un formulario con el tipo de documento de identidad y número del mismo, nombre (o razón social), apellidos, y el número de expediente y el importe que figura en la denuncia (el sistema automáticamente calcula y aplica el descuento).
- En cualquier caso, si con posterioridad necesita un duplicado del recibo puede obtenerlo a través de un enlace en la misma página.

www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/multas/

**Si apagas el móvil en el cine,
en el museo, en el avión, en clase...
¿Por qué lo usas cuando puede costarte la vida?**



Al volante, sólo el volante

Usar el móvil mientras conduces:

- ✓ Marcar un número de teléfono, 13 segundos
- ✓ Responder una llamada, 8 segundos
- ✓ Tras un minuto y medio de conversación por el móvil (incluido el manos libres) el conductor deja de percibir el 40 % de las señales



www.dgt.es