

SILLITAS: 84 NIÑOS FALLECIDOS EN 2008; EL 40% NO LA LLEVABAN

¡Pónsela! Es su vida

Suscríbase a "Tráfico y Seguridad Vial"

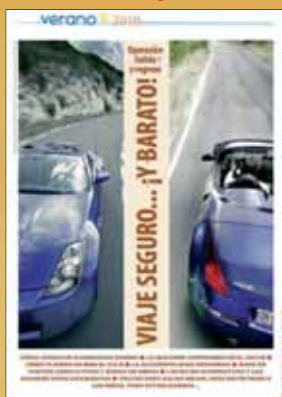
¡Solo 8 euros al año!

CUATRO AÑOS DEL
PERMISO POR
PUNTOS: 69.000
CONDUCTORES LO
HAN PERDIDO

LAS CLAVES DE LA
CONDUCCIÓN
DEFENSIVA

BICICLETAS: UN
TRANSPORTE MUY
SANO

ESPECIAL
VERANO



Talleres: "guerra"
entre oficiales e
independientes

El artículo que escribió
Saramago para Tráfico
y Seguridad Vial

Animales en coche:
qué ricos...
¡qué peligro!



- 3** Editorial: Seguir bajando
- 4** La Locura
- 5** El Maletero
- 7** José Saramago: "La Junta del Motor"
- 8** El Escaner: La accidentalidad de los ciclistas
- Mi Carril: Guerras de Precios

REPORTAJES

- 10** En Portada: Niños, su seguridad no es un juego
- 18** Balance de cuatro años de permiso por puntos
- 22** Los menores de 30 años reinciden más en causar accidentes
- 24** Europa preocupada por los accidentes laborales de tráfico
- 26** Planes autonómicos de seguridad vial
- 30** ¿Qué tal conduzcó?
- 32** Así son los controles de alcoholemia
- 38** Viajar seguro con mascotas
- 41** Ir al trabajo en bici mejora el tráfico... y la salud
- 44** Las claves de la conducción defensiva
- 48** SV Internacional
- 50** Información para médicos y pacientes contra la inseguridad vial
- 52** Cómo pagar multas a través de Internet

- 53** TRÁFICO DEL MOTOR: Guerra entre los talleres oficiales e independientes
- 56** Banco de Pruebas: Dacia Duster DCI 85 4X2, Peugeot RCZ 2.0 HDi, Seat Ibiza ST 1.6 TDI Style y Piaggio Beverly 125 cc
- 58** Noticias del motor.
- 60** Mikel Erantxún: "Nunca he tenido un accidente"
- 66** Salud Vial: ¿Qué hacer en caso de accidente?: Proteger
- 67** Vía de servicio: Tasas, teléfonos de interés, matriculaciones...

Paul Alan Putnam



10 La seguridad infantil no es un juego

En 2008, 84 niños murieron en accidente de tráfico y más de 5.000 sufrieron lesiones. A pesar de que la eficacia de los sistemas de retención infantil está demostrada, cerca del 40% de los fallecidos no utilizaba 'sillita', un 10% no las usa nunca y cerca del 18% lo hace incorrectamente. La DGT ha establecido como objetivo prioritario: "Cero niños fallecidos sin SRI".

Paul Alan Putnam



32 Así es un control de alcoholemia

Su lugar y la hora es uno de los secretos mejor guardados, y su objetivo, mantener la guardia alta entre los conductores para evitar que se pongan al volante bajo los efectos de una droga, presente en cerca del 40% de los fallecidos en accidente. Así son los controles de alcoholemia.

38 Mascotas sujetas, conductor seguro

Cada día es más frecuente ver mascotas en el interior de un coche. Pero uno de cada cinco conductores que viaja con su mascota no utiliza un sistema de sujeción. Por ello, más de la mitad de los conductores ha vivido situaciones de riesgo por culpa de un animal.



Paul Alan Putnam

SUPLEMENTO VERANO: MÁS SEGURO Y BARATO

Este verano de crisis, le contamos cómo conducir ahorrando combustible y contaminando menos... Y, además, dónde encontrará las obras, puntos conflictivos, cuáles serán las peores horas para viajar, los itinerarios alternativos, cómo suelen producirse los accidentes y en qué carreteras...

41 Pedalear mejora el tráfico... y la salud

Utilizar la bicicleta para los desplazamientos diarios (trabajo, estudios, compras...) no solo mejoraría la fluidez del tráfico, sino que proporciona grandes beneficios para la salud de quien lo haga. Colesterol, hipertensión, estrés, depresión... se reducen pedaleando.



Paul Alan Putnam

60 Mikel Erantxun: "Nunca he tenido un accidente"

Conductor desde hace 27 años y aficionado a las motos, el cantante donostiarra Mikel Erantxun es partidario de la educación como principal herramienta para combatir los comportamientos irresponsables en carretera, aunque es consciente de la dificultad para lograrlo.





AÑO XXVI
Número 203/2010

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 Emmanuel Zoco.

Infografía: Dlírios.

Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.

Teléf. 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, 26-3º. 28050 Madrid.
Tel.: 91 339 62 75. Fax: 91 339 63 69.
Correo e: suscriptor@trafico@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 alrededor del 15 de octubre

Edita:



Vacaciones: seguir bajando

El coche es el medio de locomoción preferido por los españoles para sus vacaciones. Movilidad y economía, un factor hoy más importante que nunca. Unas vacaciones que, seguramente, serán las más merecidas y buscadas de las últimas décadas por culpa de un año "horribilis" en todo el mundo. Ya saben, la crisis.

Esta búsqueda del ansiado asueto a través de la carretera implica, no obstante, algunos riesgos de todos conocidos. Muchos más desplazamientos, recorrer vías desconocidas, coches cargados con prestaciones reducidas, cierta relajación sobre algunas normas... Y además, nos preocupa que se diga que la situación coyuntural abona una cierta relajación en el mantenimiento de los vehículos. Sin embargo, con las cifras de los últimos veranos sobre la mesa, no podemos más que confiar plenamente en la madurez y responsabilidad al volante de la mayoría de los conductores.

Este espíritu de cambio ha llevado a un segundo plano las cifras de siniestralidad de los últimos veranos. Hay muchas tragedias, pero muchas menos. Por eso, olvidando la utópica siniestralidad cero, nos encantaría que la accidentalidad mantuviera la clara línea descendente de los últimos veranos. Conviene recordar que en 2003 la carretera se cobró 457 víctimas mortales, cifra que se quedó el pasado verano en 200, ¡un 56% de reducción! Julio y agosto continúan siendo meses de alto riesgo por la enorme cantidad de desplazamientos que se producen, pero anima ver que el promedio diario de víctimas mortales haya bajado de 13,5 a 6,1 –¡menos de la mitad!– en el período de 2003 a 2009. Y anima mucho más saber que la mortalidad en las carreteras en algunas comunidades ha bajado hasta un 61% en Cataluña en los últimos seis años, un 57% en Andalucía, un 51% en la Comunidad Valenciana o un 47% en Castilla-La Mancha. Y todas las demás, también en claro descenso. Pero, ¡jojo!, que las tragedias tienen los mismos nombres de casi siempre: en carreteras convencionales, la mayoría por distracciones, infracciones a la normas, por velocidad inadecuada... Es decir, mucha prudencia y nada de relajaciones. Confiamos en estas vacaciones para seguir con la marcha atrás... ¡Que sean muy felices para todos!

Tráfico y Seguridad Vial

Aunque esté prohibido, yo giro

1 En la primera fotografía de la secuencia, nos encontramos a un turismo de color oscuro colocado de forma 'extraña' para incorporarse a una vía de dos sentidos de circulación. Lo de 'extraña' se refiere a que parece una posición muy incómoda para incorporarse hacia su derecha, demasiado perpendicular a la corriente del tráfico. De hecho, parece querer incorporarse hacia su izquierda, para lo cual tendría que cruzar una línea continua que lo prohíbe y que está clarísimamente pintada en el centro de la calzada.



2 En la segunda fotografía de la secuencia vemos que, como nos temíamos y a pesar de acercarse un autobús de doble cuerpo, el conductor del turismo oscuro cruza el carril y la línea continua para incorporarse hacia el sentido contrario. Para ello, el autobús debe frenar ante una maniobra que, por prohibida, resulta inesperada, y que pone en peligro la seguridad de mucha gente.



3 Luego, tranquilamente, el turismo oscuro continua su camino. Seguramente habrá ganado unos minutos al reloj al no tener que ir hasta el siguiente sitio donde esté permitido el cambio de sentido, pero ¿merece la pena poner en riesgo su vida y la de tantos por unos pocos minutos de beneficio? Seguro que no.



Conducción temeraria y 6 puntos menos

La infracción que publicamos este mes, captada por el servicio de helicópteros, está considerada como muy grave y se calificaría como conducción temeraria (Ley de Seguridad Vial, art. 65.5.e), sancionada con multa de 500 euros (art. 67.1 Ley de Seguridad Vial) y, además, conllevaría la pérdida de 6 puntos en el saldo del permiso (punto 4, anexo II de la Ley de Seguridad Vial).

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

Adelantar en línea continua, deporte nacional

Me gustaría hacer constar una denuncia en su revista y, si puede ser, que se la hagan llegar a algún responsable de tráfico de la Comunidad de Madrid. Vivo en el municipio de Ciempozuelos y todos los días tomo la carretera M-307 hasta el municipio de San Martín de la Vega y, luego, la M-301 desde dicha localidad hasta Perales del Río. En estos dos tramos, todos los días tengo que aguantar adelantamientos en línea continua, velocidad excesiva de los vehículos y todo tipo de infracciones de tráfico con el consiguiente riesgo para la vida del que las comete como para la de todos los que circulamos por esas carreteras.

El caso más extremo se produce en un tramo de subida a la Marañosá, una zona con numerosas curvas con poca visibilidad, donde adelantar con línea continua parece el deporte nacional. Esto que comento pasa siempre entre las 7 y 9 de la mañana, que es la hora donde más circulación existe hacia Madrid. Agradecería enormemente que la DGT tomase nota de ello y pusiera las medidas necesarias para que esas dos carreteras dejasen de ser un circuito de carreras (supongo que lo más efectivo sería un helicóptero y que las sanciones hiciesen pensar a la gente el cometer tal número de barbaridades y de infracciones). Si este no es el medio para denunciar esta situación, me gustaría que me indicase cómo hacerlo, ya que es un tema demasiado grave como para que nadie haga nada.

Ignacio Zudaire Gurrea.
Ciempozuelos (Madrid).

CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO

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

El Código se adaptará al tráfico de las ciudades

El Código de Circulación será revisado. Lo anunció recientemente el ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, en su comparecencia en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso. *"Hay buenas razones para centrarse en la siniestralidad en las ciudades"*, apuntó el ministro, que dijo también que las líneas de trabajo de la política de seguridad vial de su ministerio *"tiene todavía recorrido"* y no está agotada. De ahí esta puesta en marcha de la modificación del Código de la Circulación para que los ayuntamientos, puedan hacer las oportunas modificaciones de sus ordenanzas municipales. El ministro se apoya en cifras que demuestran que una parte muy importante de la siniestralidad se produce en las ciudades. En 2008, el 53% de los accidentes con víc-



P. A. Putnam

timas se produjeron en los municipios, con 49.000 accidentes, 634 fallecidos, 5.400 heridos graves y 54.000 heridos leves.

"Vamos a intentar introducir normas que permitan ir por las ciudades con bicicleta o moto con mayor seguridad; en definitiva, normas que nos permitan regular mejor la convivencia entre el coche, las motos y las bicis en el seno de las ciudades", dijo el Ministro en su exposición.

Luz roja para los cascos

Se trata de una nueva medida que haría más segura la circulación en moto. La Comisión de Seguridad Vial del Congreso ha aprobado una proposición no de ley del Partido Popular que insta al Gobierno a autorizar que los cascos de los motoristas lleven una luz de freno en la parte posterior. Esta segunda luz de freno, más alta que la obligatoria, aumentaría la visibilidad de los motoristas y reduciría los riesgos de posibles alcances.



P. A. Putnam

La cuñada, en la baca

Ocurrió en junio, tras una discusión familiar: una gijonesa de 63 años condujo 5 kilómetros por carretera con su cuñada sobre la carrocería hasta que otro conductor logró frenar al vehículo. La Guardia Civil detuvo a la conductora.

Siniestros totales

Imágenes como esta, de coches totalmente deshechos en siniestros viales, pudieron contemplarse en las calles de la localidad alicantina de Elche durante los primeros días de junio, en las que la ciudad ilicitana se convirtió en un 'museo del accidente' al aire libre. El motivo, la celebración de unas jornadas sobre criminología y accidentes de tráfico urbanos.



Campaña de motos

La DGT puso en marcha una campaña de control y concienciación para motoristas entre los días 7 y 13 de junio. Durante esos siete días un total de 30.488 motocicletas fueron controladas, con 491 motoristas denunciados (43 de ellos por no llevar el casco protector). Otras de las principales infracciones detectadas fueron los adelantamientos anti-reglamentarios (73 denuncias), no pasar la ITV (91), excesos de velocidad (43), además, de 11 denuncias por positivo en las pruebas de alcoholemia. Hay que recordar que en lo que va de año ya han fallecido 85 motoristas.



P. A. Putnam

Desde diciembre, se decomisarán coches

A partir de las próximas Navidades, fecha en la que entrará en vigor la reforma del Código Penal, los jueces podrán ordenar el decomiso de los vehículos de los conductores que cometan un delito grave como exceso de velocidad, conducir borrachos o sin permiso de conducir. Hasta ahora, se recogía esta posibilidad para los conductores kamikazes

Los detectores de radar, con los días contados

El director general de Tráfico, Pere Navarro, ha asegurado que los detectores de radares pronto serán ilegales, por lo que ha recomendado que nadie gaste el dinero en adquirirlos ya que *"los prohibiremos lo antes posible"*, en una próxima corrección de la nueva ley de tráfico, en vigor desde el pasado 25 de mayo. Actualmente existen tres tipos de anti-radares en el mercado:

los detectores, que captan las ondas de los cinemómetros y avisan al conductor de su presencia; los inhibidores, prohibidos porque anulan la señal del radar; y los avisadores GPS, legales, pues incluyen información facilitada por la DGT.



P. A. Putnam

¡Cazado!!



¡A 195 km/h!

A casi 200 km/h iba este conductor cuando fue fotografiado por un radar fijo en la A-66. Una de las muchas fotos de excesos de velocidad que llegan a nuestra redacción, algunas de ellas, excesos 'supersónicos', por encima de los 240 km/h. Pero todavía hay quien lo supera: durante este mes de junio, la Guardia Civil detuvo en la A-6, en Bembibre (León), al conductor de un Porsche 911 a ¡251 kilómetros por hora! De locos.

El tráfico, en el móvil

El RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) ha desarrollado una aplicación para que los usuarios puedan recibir en su móvil información online del estado del tráfico. La aplicación Infotransit RACC integra datos de ocho fuentes de información diferentes, los procesa, clasifica y traduce a formatos diseñados por los usuarios. Este servicio permite consultar el estado del tráfico en tramos concretos y también seleccionar recorridos predefinidos. Esta aplicación es útil cuando no se conoce nombre de la vía que se quiere consultar y también para escoger trayectos alternativos en la misma zona. El sistema permite recibir alertas vía SMS si hay nuevas incidencias de tráfico en periodos posteriores de 30 minutos, una hora y hora y media. Más información en: www.infotransit.cat

Premios Línea Directa

"El País", RNE y Antena 3 son los ganadores de la VII Edición del Premio de Seguridad Vial de Línea Directa.



P. A. Putnam

Menos paraplégicos a causa de accidentes

La reducción de siniestralidad vial también está repercutiendo en el número de lesionados medulares en accidentes de tráfico, que, en los últimos diez años, se ha reducido progresivamente según informó la Consejería de Salud y Bienestar Social de Castilla La-Mancha. De todos los ingresados en 2009 en el Hospital Nacional de Paraplégicos, sito en Toledo, el 20% procedía de accidentes de tráfico, mientras que en el año 2000 la proporción era de casi la mitad. Según fuentes del hospital, el 92% de las personas atendidas el año pasado tras un accidente de tráfico eran varones, la mayoría comprendidos entre los 20 y 40 años de edad. El centro registró en 2009 un total de 264 pacientes nuevos con lesión medular espinal.

Fármaco 'salvavidas'

Un estudio publicado por la revista científica "The Lancet" afirma que el ácido tranexámico podría salvar cada año las vidas de miles de personas que sufren accidentes de tráfico. Dicho ácido es un fármaco de bajo coste que se emplea para evitar las hemorragias.

Subvenciones para las víctimas

El Gobierno destinará 450.000 € a la subvención de proyectos de seguridad vial que realicen víctimas de los accidentes de tráfico. Según Antonio Camacho, secretario de Estado de Seguridad, es *"una materia sensible como para hacer un esfuerzo"*.

NOTA ACLARATORIA

Estudio de velocidad

El estudio "Medición de la Velocidad de Flujo Libre de la Red Vial Española", citado en el artículo "Velocidad: Pasiones que matan" (nº 202), es un estudio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT. El Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA) se encargó de la elaboración técnica del mismo.



José SARAMAGO

Escritor

La junta del motor

Hace setenta años que yo debería saber conducir un automóvil. Conocía bien, en aquellos remotos tiempos, el funcionamiento de tan generosas máquinas de trabajo y de paseo, desmontaba y montaba motores, limpiaba carburadores, afinaba válvulas, investigaba diferenciales y cajas de cambio, instalaba zapatas de freno, remendaba cámaras de aire agujereadas, en fin, bajo la precaria protección del mono azul que me defendía lo mejor que era capaz de las manchas de aceite, efectué con razonable eficacia casi todas las operaciones por las que obligatoriamente pasa un automóvil o un camión a partir del momento en que entra en un taller para recuperar la salud, tanto la mecánica como la eléctrica. Sólo faltaba que me sentase un día detrás del volante para recibir del instructor las lecciones prácticas que culminarían en el examen y en la soñada aprobación que me abriese las puertas de la clase social cada vez más numerosa de automovilistas documentados. Sin embargo, ese día maravilloso nunca llegó. No son solo los traumas infantiles los que condicionan e influyen la edad adulta, también los que se sufren en la adolescencia pueden llegar a tener consecuencias desastrosas y, como sucedió en este caso, determinar de manera radicalmente negativa la futura relación del traumatizado con algo tan cotidiano y banal como es un vehículo automóvil. Tengo sólidas razones para creer que soy el deplorable resultado de uno de esos traumas. Más aún: por muy paradójica que la afirmación le parezca a quien de las íntimas conexiones entre las causas y los efectos solo tenga ideas elementales, si en mis verdes años no hubiese trabajado como cerrajero mecánico en un taller de automóviles, probablemente hoy sabría conducir un coche, sería un orgulloso transportador en lugar de un humilde transportado.

Aparte de las operaciones que describí al comienzo, y como parte obligatoria de alguna de ellas, también sustituía las juntas de los motores, esas finas placas forradas de láminas de cobre que evitan fugas de la mezcla gaseosa de combustible y aire en la juntura entre la cabeza del motor y el bloque de los cilindros (si el lenguaje que estoy usando les parece ridículamente arcaico a los entendidos en automóviles modernos, más gobernados por

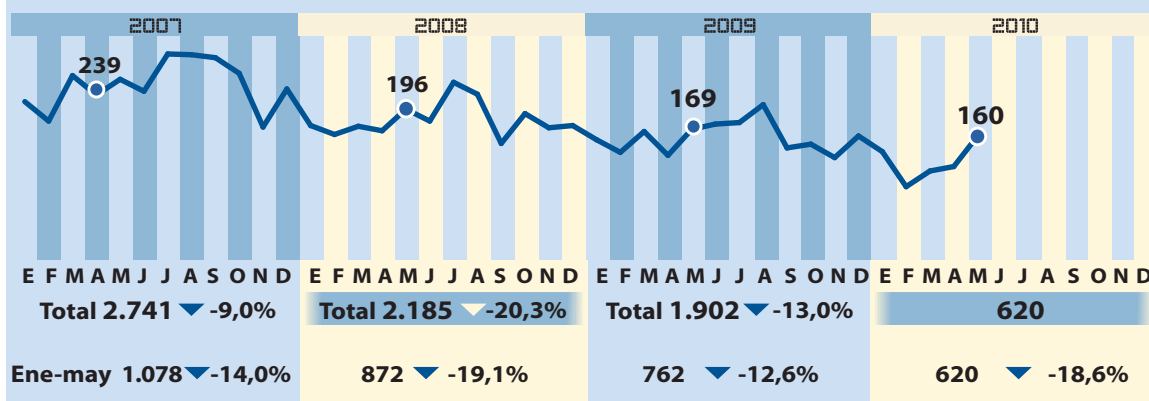
El de escritor es un oficio en el que somos al mismo tiempo motor, agua, volante, cambios de velocidad y tubo de escape

computadoras que por la cabeza de quienes los conducen, la culpa no es mía: hablo de lo que conocí, no de lo que desconozco, y suerte tienen de que no me ponga aquí a describir la estructura de las ruedas de los carros de bueyes y la manera de uncir estos animales al yugo. Es materia igualmente arcaica en la que también tuve alguna competencia). Ahora bien, un día después de haber acabado el trabajo y colocado la junta en su sitio, después de haber apretado con la fuerza de mis diecinueve años las tuercas que sujetaban la cabeza del motor al bloque, me dispuse a realizar la última fase de la operación, es decir, llenar de agua el radiador. Desenrosqué el tapón y comencé a echar en la boca del radiador el agua de la vieja y abollada regadera que para esos y otros similares fines había en el taller. Un radiador es, a todos los efectos, un depósito, tiene una capacidad limitada y no acepta ni un milímetro más de la cantidad de agua establecida. Agua que siga echándosele, es agua que rebosa. Pero algo extraño estaba pasando con ese radiador, el agua entraba, entraba, y por más agua que le metiese no la veía subir danzando hasta la boca, señal de que se estaba acabando el trasvase. El agua que había

vertido por aquella garganta insaciable habría bastado para satisfacer dos o tres radiadores de camión, y era como si nada. A veces pienso que, pasados sesenta años, todavía estaría intentando llenar aquel tonel de las Danaides si en cierto momento no hubiera notado un rumor de agua cayendo, como

si dentro del taller hubiese una pequeña catarata. Fui a ver. Por el tubo de escape del coche salía un abundante chorro de agua que, poco a poco, ante mis ojos estupefactos fue disminuyendo de caudal hasta quedar reducido a unas últimas y melancólicas gotas. ¿Qué había pasado? Había colocado mal la junta, tapé entre la cabeza del motor y el bloque lo que debería estar abierto, y, mucho más grave que eso, facilité pasos y comunicaciones donde no debería haberlos. Nunca llegué a saber qué vueltas tuvo que dar la pobre agua dentro del motor para salir por el tubo de escape. Ni quiero que me lo digan ahora. Para vergüenza fue suficiente. Posiblemente ése sería el día en que comencé a pensar en hacerme escritor. Es un oficio en el que somos al mismo tiempo motor, agua, volante, cambios de velocidad y tubo de escape. Tal vez, al final, el trauma haya valido la pena. ♦

Víctimas mortales en carretera



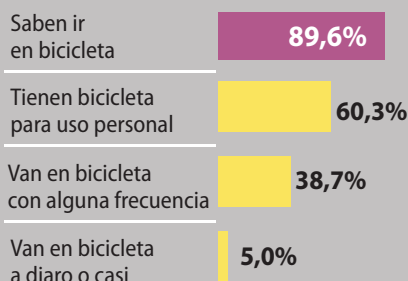
Mayo de 2010

9 fallecidos menos respecto a mayo de 2009

-5,3%

Bicicleta: una alternativa vulnerable

Datos sobre la bici



(Fuente: Barómetro de la Bicicleta).

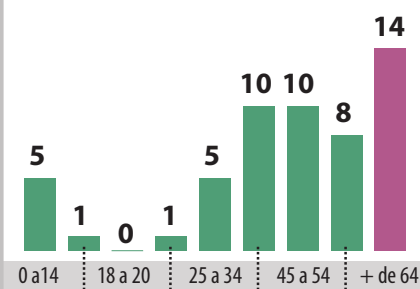
Según el Barómetro de la Bicicleta (junio 2009), en España 23 millones de personas tienen bicicleta, pero solo unos 2 millones la usan diariamente.

Lo primero que se asocia espontáneamente al uso de la bicicleta en nuestro país es el deporte y el ocio; no obstante, en algunas de nuestras ciudades estamos asistiendo a un movimiento para recuperar la bicicleta como alternativa al vehículo motorizado. Muchas de

estas ciudades han participado en el 3er Congreso de la Bicicleta, organizado por la Fundación Eca Bureau Veritas, que ha abordado cuestiones relacionadas con las infraestructuras y la legislación. El interés por la bicicleta ha propiciado la realización de dos Estudios sobre tráfico de ciclistas en las carreteras de algunas provincias españolas por la DGT en 2006 y 2009. Además, a nivel internacional, el Joint Transport Research Centre de la OECD/ITF ha organizado el Primer Grupo de Trabajo sobre Seguridad Ciclista, para dar soluciones seguras y efectivas a este tema.

Las Principales Cifras de la Siniestralidad Vial España 2008 muestran que las bicicletas se vieron implicadas en 2.971 accidentes, en los que fallecieron 54 ciclistas y 2.802 resultaron heridos. Los accidentes se produjeron mayoritariamente en zona urbana (69%) y el mayor

Muertos en carretera y zona urbana a 30 días



(Fuente: Base de datos de accidentes DGT 2008).

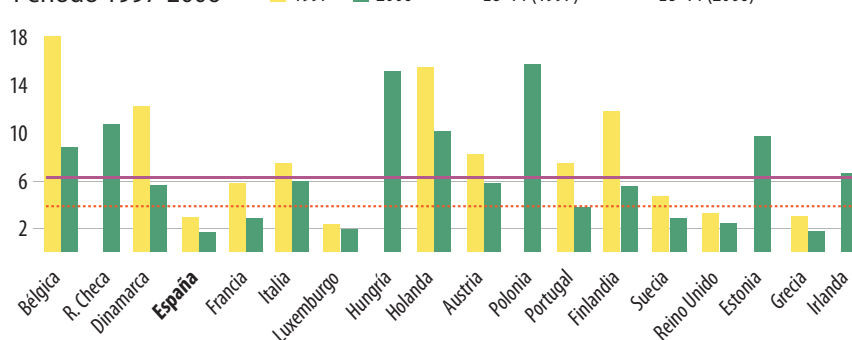
número de ciclistas fallecidos, en carretera (80%). Los accidentes con víctimas de las bicicletas representan en torno al 3% del total: 2% en carretera y 4% en zona urbana.

En 2008 la cifra de fallecidos en bicicleta ha disminuido respecto a 2007, más en zona urbana que en carretera. Sin embargo, respecto a 2003 la disminución ha sido mayor en carretera que en zona urbana.

España está bastante por debajo de la media de ciclistas fallecidos en los países europeos. Sin embargo, las tendencias en movilidad señalan un claro incremento en el uso de este medio de transporte. Por ello, la Estrategia de Seguridad Vial 2010-2020, que marcará las líneas de actuación nacionales para reducir el impacto de los accidentes de tráfico en España, priorizará a los ciclistas, que son uno de los colectivos más vulnerables.

Evolución de ciclistas fallecidos en Europa

Período 1997-2006



(Fuente: ETSC 2008).

Guerras de precios

Reconozco que hay ciertas guerras que me gustan. Sobre todo cuando tienes armas para ganarlas, cuando te asiste la razón. Por ejemplo, me gusta la guerra de los talleres oficiales y los independientes, al rebufo de la norma europea que, ¡por fin!, nos permite a los automovilistas hacer las revisiones en cualquier taller. Incluso en período de garantía, sin que perdamos derechos. Las consecuencias son ya una batería de ofertas y contraofertas que el automovilista debe saber aprovechar. La cosa es: ¿De verdad todos los talleres y todos los mecánicos están igualmente formados para atajar determinados problemas de los coches? Yo creo que siempre, no. Me parece que algunos se tienen que poner las pilas en materia de formación para poder ser competitivos. Dicho esto, no está mal que, de una vez por todas, las



Jesús SORIA

Director

Es grave olvidarnos de los talleres aunque sean caros... Que retrasemos el cambio de neumáticos, que nos "olvidemos" de las pastillas de los frenos...



cosas se pongan en su sitio, los precios se adapten a los tiempos y los conductores elijamos libremente, sin ataduras, con todas las garantías y sin temer más ir al taller que al dentista. El mercado pondrá a cada uno en sitio.

No sé si entre esos miles de nuevos ricos que hay en el país, los que como casi siempre saben sacar tajada hasta de las crisis más severas, están los dueños de talleres. Me imagino que no. Entre otras cosas, porque el otro día me contaban en una gran cadena de talleres que la gente ha dejado de visitarlos como lo hacía antes. Es decir, tenemos un problema colateral: no llevar el coche a punto supone contaminar y consumir más... Y si es malo para nuestros oídos que no reparemos el tubo de escape, el problema más grave es de jar las revisiones de seguridad de cara a la salida del verano para el siguiente. Siempre es grave que retrasemos el cambio de neumáticos, que nos "olvidemos" de las pastillas de los frenos... ♦

Ejecutivos sin lujos

Los ejecutivos se han puesto el cinturón. Han pasado de coches de altas cilindradas, grandes prestaciones e importantes niveles de contaminación a coches de menor potencia, mucho menos contaminantes, con menos extras... No es que nuestros directivos se hayan apuntado a organizaciones ecologistas, que de repente se hayan conjurado contra el cambio climático. No. Es que la crisis obliga a apretarse el cinturón...

No mentimos...

En las redes sociales se debaten algunos temas que salen en nuestra revista. Lo sabemos. Nos gusta. Estamos en el mundo. Nos congratula que se debata sobre nuestros contenidos, incluso que no estén de acuerdo siempre. Cada uno ve las cosas a una manera. Pero hay datos incontestables. Algunos confunden la realidad con sueños y fantasías. Y carecen a veces de rigor. ¿La velocidad no mata? Dicho esto, nosotros no mentimos. Niego la mayor.

Bebedor...y ¡agresor!

Los guardias civiles de tráfico no sufren solo el mal tiempo, el calor, el tener que "aparcar" sus vacaciones mientras los demás van en su búsqueda. También sufren a los desaprensivos bebedores que, además de convertir la carretera en un lugar de alto riesgo, les plantan cara. Un joven de 28 años fue pillado in fraganti, dio 0,96 miligramos por litro en la prueba de alcoholemia y, encima, pegó a los agentes. ¿Les extraña si les digo que el individuo ya tenía antecedentes?

CADA CUATRO
DÍAS MUERE
UN NIÑO
EN ACCIDENTE
DE TRÁFICO

Su seguridad no es un juego

En 2008 murieron 84 niños en accidente de tráfico y más de 5.000 sufrieron lesiones. Aunque los SRI reducen hasta un 75% el riesgo de lesiones, cerca del 40% de los fallecidos no utilizaba sillita. La DGT está trabajando en un Plan para conseguir "Cero niños fallecidos sin SRI".



Mercedes LÓPEZ

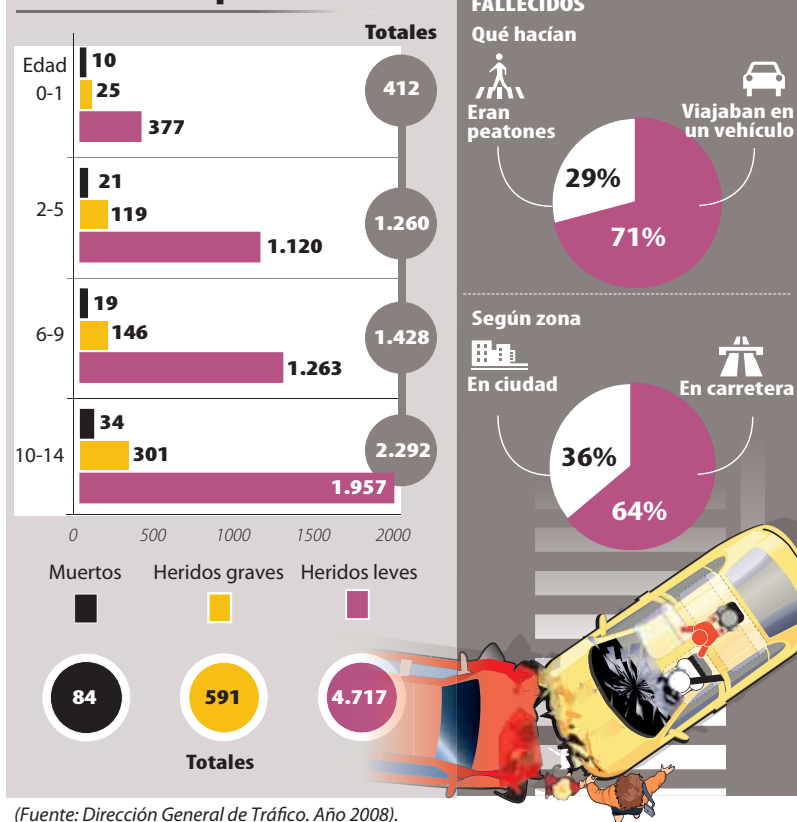
Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Infografía: **DLirios**

Cada cuatro días un niño pierde la vida en un accidente de tráfico. En 2008, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), 84 menores de 14 años fallecieron, 591 resultaron heridos graves y 4.717 sufrieron lesiones leves. Unas cifras que sitúan a los accidentes de tráfico, según señala Jordi Mateu –presidente del Comité de Seguridad y Prevención de Accidentes de la Asociación Española de Pediatría–, *“como la primera causa de mortalidad en niños de cuatro años, la segunda en menores de dos años y la cuarta en niños de un año”*. Aunque también hay que destacar, que el número de fallecidos descendió un 22% respecto 2007, año en el que se registraron 108 fallecidos menores de 15 años.

Lo más grave es que cerca del 40% de los niños que murieron en accidente de tráfico no utilizaban ningún sistema de retención infantil (SRI). A pesar de que está demostrado, como afirma Tomás Santa Cecilia –director de Seguridad Vial del Real Automóvil Club de España (RACE)–, *“que un SRI adaptado a su talla y a su peso puede reducir hasta en un 75% el riesgo de lesiones”*. A ello se debe añadir, siguiendo las estadísticas de la DGT, que si bien es cierto que el 90% de los niños viaja con SRI, aún queda un 10% de menores que no utilizan ningún dispositivo de seguridad. En este sentido, es destacable que en la Estrategia de Seguridad Vial 2010-2020 de la DGT, en cuyo borrador se está trabajando en estos momentos, se ha establecido como uno de sus objetivos es-

Víctimas con pocos años



(Fuente: Dirección General de Tráfico. Año 2008).



Llevarlo en brazos es como tirarlo desde un tercer piso.

estratégicos el conseguir “Cero niños fallecidos sin SRI”.

El responsable de Seguridad Vial de la Fundación RACC (Real Automóvil Club de Cataluña), Lluís Puerto, da un paso más y destaca “la necesidad de diferenciar entre llevar SRI y usarlo correctamente”, ya que “cerca del 18% de los menores que utilizan SRI lo usan incorrectamente” y enumera las causas más comunes: incorrecta orienta-

ción de la sillita, SRI no adecuado a su peso o altura, mal uso de los cinturones o arneses y ubicación incorrecta de la sillita.

Esto a pesar de que “el niño, cuando viaja, es titular del derecho a ir protegido, de acuerdo con la Convención de Derechos del Niño, a la que está adherida España, y la Ley Orgánica de Protección del Menor”, subraya con contundencia el Fiscal de Seguridad Vial,

Bartolomé Vargas; y, añade, “en cualquier lugar y momento”, y extiende este derecho a cualquier medio de transporte: taxi, autocares, rutas escolares, autobuses urbanos... independientemente de que los desplazamientos sean por carretera o en entornos urbanos. Vargas concluye señalando que “la Fiscalía va a defender con rigor ese derecho”.

Estas declaraciones han tenido

SILLITAS

Resultados de las pruebas de impacto 2010

El 80% ha aprobado

Como cada año, los principales clubes automovilísticos europeos han analizado la seguridad de los sistemas de retención infantil. En esta ocasión sometieron a estudio 27 modelos de todas las categorías. Ninguna ha sido calificada como muy buena; más del 50% se calificaron de buenas; un 30%, de aceptables; un 15%, de malas y un 4% (una sillita), de muy mala. Informe completo: www.racc.es

CÓDIGO DE COLORES

BUENA	MALA
ACEPTABLE	MUY MALA

GRUPO 0

Recién nacidos hasta diez kilos (1 año)



MAMAS&PAPAS
Autocruise Carry Cot

Este capazo similar a una cunita ha tenido buen comportamiento en las pruebas. Entre sus puntos débiles destaca su complicada instalación.



CASUALPLAY Prima
FIX

Silla tipo capazo, bastante incómoda y poco práctica y difícil de instalar. Además, es complicado colocar el cinturón al niño y presentó riesgo medio en choque lateral.



BARTOLOMÉ VARGAS

Fiscal Coordinador de Sala de Seguridad Vial

“Mi consejo ético: si un niño no lleva sillita, conductor no arranque”

- ¿Por qué algunos padres no llevan a sus hijos en sillitas?

- Actúan así muchas veces por desconocimiento. Si supieran lo que puede ocurrir, estoy seguro de que lo harían de otra forma. También por irresponsabilidad. Por ello, hay que educar a los padres. Tampoco podemos olvidar el precio, sobre todo en momentos como este. Hay que conseguir que los SRI sean asequibles a todos.

- ¿Qué ocurre cuando el niño viaja en taxi o en la ruta del cole?

- Los niños tienen el derecho a ir protegidos independientemente del medio en el que viajen. No siempre van con sus padres; en muchas ocasiones tenemos que delegar esa acción en otros conductores, como cuando van en la ruta escolar, en taxi o en autobús.

- ¿Qué debe hacer un conductor cuando el niño no va protegido?



- Mi consejo ético para cualquier conductor que vea que un niño no lleva SRI, que sus padres no cumplen con sus obligaciones, y que, por lo tanto, es un niño absolutamente indefenso y con su vida en riesgo, es que tenga una reacción solidaria y no arranque el vehículo.

- ¿Cómo actuaría la Fiscalía en caso de accidente si el niño no lleva SRI?

- Se daría cuenta a la Fiscalía de Menores para que se revisara la patria potestad. Si hay lesiones graves y no digamos un fallecimiento, el fiscal actuaría con toda la sensibilidad, caso por caso, plantearía una acción penal, cumpliendo escrupulosamente todos los requisitos y comprobando la relación causa-efecto. Es decir, qué hubiera ocurrido si el niño hubiera ido en sillita. Eso sin olvidar que la primera ‘pena’ y lo digo entre comillas es el sufrimiento de esos padres.

contestación desde el sector del taxi. “Si los taxistas tuviéramos que llevarlas, estaríamos hablando de 4 ó 5 sillitas, para cada peso, lo que en la práctica es totalmente inviable”, dice Julio Moreno, secretario de la Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid, quien también afirma que “no es habitual que el cliente venga con la sillita del niño”. Ramón Puertas, presidente de Radio-Taxi Bilbao, añade que “sobre todo

SILLITA MAL COLOCADA, NIÑOS SIN ABROCHARSE EL ARNÉS... EL 18% NO LA USA CORRECTAMENTE

cuando el niño ya ‘aguanta’ andando, no se cansan tanto, los padres se ‘olvidan’ de la sillita”. Cuando el recorrido es interurbano se informa a los padres que en esas condiciones no se debe viajar, pero en los recorridos urbanos no se suele poner ningún impedimento, explican en el sector. Por ello, “las declaraciones del Fiscal, con muy poco sentido práctico, van a conseguir que seamos menos permisivos” apunta Moreno.

GRUPO 0+

Niños recién nacidos y hasta 13 kilos de peso (aproximadamente hasta los 18 meses de edad)



MAXI COSI Pebble +FamilyFix

Silla tipo capazo de fácil montaje con ajuste escalonado del cinturón de seguridad a la talla del niño. Está homologada para utilizarse en determinados aviones.



KIDDY Maxifix pro+kiddyfix

Silla tipo capazo con base Isofix cuya instalación es algo complicada. Buen comportamiento en las pruebas de choque.



MAXI COSI Cabriofix+FamilyFix

Silla tipo capazo con base Isofix de muy fácil instalación. Buen comportamiento en choque frontal, pero con riesgo medio en choque lateral.



KIDDY Maxifix pro

Silla tipo capazo de instalación complicada. Buen comportamiento en las pruebas de choque, tanto en impactos frontales como laterales.



CHICCO Autofix Fast

Silla tipo capazo de instalación complicada. Buen comportamiento en choque frontal pero con riesgo medio en lateral. La sillita no se puede sujetar firmemente al vehículo.

Jamás en brazos

Un maniquí que simula un niño de 18 meses sentado correctamente en su sillita, una 'mama maniquí' con el cinturón de seguridad abrochado y un bebé en sus brazos. Todo está preparado. El vehículo es lanzado a 64 km/h contra otro con el que colisiona frontalmente. A los 85 milisegundos, el bebé se escapa de los brazos de 'mamá'. Mientras, ella y el hermano mayor permanecen correctamente retenidos en sus asientos. En el milisegundo 123, la cabeza del bebé impacta contra el salpicadero. A continuación, el bebé se golpea contra el volante y sufre un segundo impacto contra la luna delantera del coche con tal energía que la rompe. El riesgo de que salga despedido del coche es muy alto.

Todo ha transcurrido en 100 milésimas de segundo, el tiempo equivalente a un parpadeo. El maniquí de meses ha quedado en el suelo del coche. Este es el resultado de una prueba de choque realizada por la Fundación CIDAUT, junto con el RACE y Chicco, que simulaba una colisión frontal para demostrar que las probabilidades de supervivencia de un bebé que viaja en brazos de su madre son prácticamente nulas. No existen brazos, aunque sean los de mamá, capaces de retener a un bebé en caso de accidente.



Siempre protegidos

- Todos los niños menores de doce años deberán utilizar dispositivos de retención infantil (SRI) homologados y adaptados a su talla y peso. Cuando su altura sea igual o superior a 135 centímetros, podrán utilizar indistintamente el correspondiente SRI o bien el cinturón de seguridad para adultos.
- Si el niño va sentado en el asiento delantero y utiliza un SRI colocado en sentido contrario a la marcha, el airbag frontal debe ir desactivado.
- Cuando los menores viajan en taxi, son los padres los que están obligados a llevar la sillita adecuada a su hijo.
- Si viajan en autocar, podrán utilizar los cinturones de seguridad de los mismos, siempre que se adapten a la altura y al peso de los niños.
- No llevar el sistema de retención infantil cuando es necesario conlleva la retirada de 3 puntos y multa de 200 euros.

Bartolomé Vargas entiende que *"es necesario reflexionar para que el derecho de los niños sea efectivo y negociar con todos los colectivos afectados para llegar a soluciones concretas, conociendo la realidad de cada sector"*. Y adelanta que en esta dirección se está trabajando en la Estrategia de Seguridad Vial 2010-2020 de la DGT.

Pero, ¿cuáles son las razones que llevan a los padres a no utilizar SRI

GRUPO 0 / I

Hasta 18 kilos, (alrededor de 4 años).



MAXI COSI Pebble

Silla tipo capazo con buen comportamiento en choque frontal, aunque con riesgo medio en choque lateral. Fácil de instalar, se puede utilizar en algunos aviones.

BREVI Grand Prix T2

Silla de gran tamaño de montaje problemático en coches pequeños. Riesgo medio tanto en choque frontal como lateral. No se puede sujetar firmemente al coche.

GRUPO I

De 9 a 18 kilos, (entre 1 y 4 años).



KIDDY Energy Pro

Sillita ligera con elemento de retención, que será imprescindible probar primero, porque no a todos los niños les gusta. Buenos resultados en las pruebas de choque.



MAXI COSI Pearl+FamilyFix

Sillita que puede instalarse muy fácilmente sobre una base Isofix. Buenos resultados en choque frontal, pero riesgo medio en choque lateral.



JANÉ Exo

Ofrece como opción reposapiés. Obtiene mejores resultados si se instala con Isofix. Con el cinturón de seguridad del coche, empeora un poco la calificación.



La sillita les reduce un 75% el riesgo de lesiones en caso de accidente.

o a hacerlo incorrectamente? Lluís Puerto opina que “*es por falta de información*”. Por ello, son numerosas las acciones que tanto desde la Administración como desde otras instituciones o el sector privado se llevan a cabo. La Generalitat de Catalunya acaba de poner en marcha una campaña para concienciar a las familias mediante un video y un tríptico que se difundirá en centros sanitarios, escolares y comer-

cios especializados. Otro ejemplo: el RACE, junto con la empresa CHICCO y la Asociación Española de Pediatría, trabajan en la campaña “*La Seguridad es un viaje que se inicia desde niño*”, en la que se utilizarán vídeos on line, folletos y stands informativos en centros comerciales.

Silvia Martínez, vendedora de SRI en una tienda especializada en Madrid, considera estas campañas

Lesiones más frecuentes



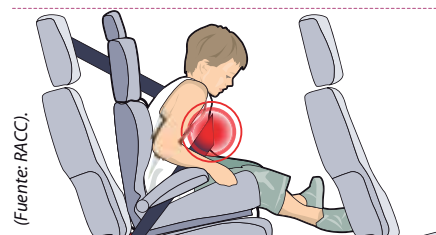
Hasta los 2 años

CUELLO: Con esta edad, los niños tienen la cabeza muy grande en proporción al tamaño de su cuerpo y su columna vertebral es aun muy frágil. Por ello, las lesiones más frecuentes se producen en el cuello.



Entre 2 y 4 años

CABEZA: Las vértebras que sujetan su cabeza todavía no son lo suficientemente fuertes para soportar la desaceleración que se produce en un accidente. Las lesiones más graves se producen en la cabeza.



(Fuente: RACC).

De 4 a 10 años

ABDOMEN: En un accidente tienen riesgo muy alto de sufrir hemorragias internas o una lesión abdominal, porque sus órganos no están suficientemente fijados a su estructura muscular.



PEG PEREGO Viaggio 1 Duo-Fix.+Isofixbasis

Silla con Isofix. Resulta fácil de instalar, aunque es complicado colocar el cinturón al niño. Puntos débiles en su protección en caso de choque lateral.



RENOLUX Total Confort

Silla sin puntos fuertes ni puntos débiles destacados. Los finos cinturones se retuercen fácilmente, por lo que resulta complicado colocar el cinturón al niño.



PEG PEREGO Viaggio1 Duo-Fix

Sillita complicada de instalar y de sujetar al niño con el cinturón de seguridad. Presentó riesgo medio tanto en las pruebas de choque frontal como lateral.



CAM Viaggiosicuro S157

Silla complicada de instalar y que presentó un riesgo muy alto en las pruebas de choque frontal.

GRUPO I / II / III

De 9 a 36 kilos, (entre 1 y 12 años).



KIDDY Guardian Pro

Silla ligera, con elemento de retención —es conveniente probarlo, porque no gusta a todos los niños—. El asiento se mantiene más estable si se retira el reposacabezas del coche.

Nunca olvide

- ✓ Todos los ocupantes de un vehículo deben ir sujetos con su sistema de retención adecuado. Daremos ejemplo a los niños.
- ✓ Nunca lleve a un niño en brazos, ni utilice su mismo cinturón de seguridad para protegerle.
- ✓ Asegúrese que la silla está bien instalada.
- ✓ Adapte el reposacabezas y los arneses de la silla a medida que el niño vaya creciendo.
- ✓ Si la silla va en sentido contrario a la marcha en la plaza delantera, desactive el airbag frontal.
- ✓ El recorrido del cinturón de seguridad o del arnés nunca debe ir por encima del cuello. Debe ajustarse lo más bajo posible sobre las caderas y sin holguras.



Los padres son los que están obligados a llevar la sillita cuando viajan en taxi con sus hijos.

muy positivas, porque “cuando en la ‘tele’ aparece alguna, se nota un incremento de la gente que viene a informarse”. Al mismo tiempo explica que “en la compra de la sillita el que lleva el control es el padre. Se interesa por la ‘parte técnica’: sistema de fijación, el tipo que necesita su hijo, si es reclinable...”.

Los estudios indican que son en los desplazamientos cortos donde los padres bajan más la guardia, a pesar de que está demostrado que

LOS TRAYECTOS DE CASA AL COLE SON LOS QUE ACUMULAN MAYOR NÚMERO DE CONDUCTAS DE RIESGO

“a 50 km/h, un niño de 20 kilos en caso de impacto, ejerce una fuerza de 32 veces su peso”, explica Tomás Santa Cecilia. Y concreta: “Equivale a una caída desde un tercer piso”.

Los trayectos de casa al colegio son aquellos en los que más riesgo corren los niños. Así lo confirma Francisco Canes, presidente de DIA, una asociación de víctimas que realiza campañas de concienciación a las puertas de los cole-

GRUPO I / II / III De 9 a 36 kilos, (entre 1 y 12 años).



CYBEX Pallas

Silla con elemento de retención –mejor probar antes de comprar–. Fácil de instalar y de utilizar. Riesgo bajo en pruebas de colisiones frontales y laterales.



RENOLUX Quick Confort

Silla sin puntos destacables. Es complicada de instalar y de sujetar al niño con el cinturón. Riesgo medio en choque frontal y lateral.



SAFETY 1st Tri Safe+

Silla que ofrece muy poco espacio para niños mayores. Riesgo medio tanto en choque frontal como lateral. Su instalación es complicada al igual que su uso.

GRUPO II / III De 15 a 36 kilos, (de 4 a 12 años)



CONCORD Transforme T

Silla satisfactoria solo para niños a partir de 4 años (alrededor de los 15 kilos). Se sujeta mejor si se retira el reposacabezas del asiento del vehículo.



MAXI COSI Rodi Airprotect

Sillita aconsejable mejor si los niños tienen ya 4 años. Riesgo medio en pruebas de choque frontal. Resulta difícil de colocar el cinturón del coche en la guía del cinturón en el hombro.



Taxistas vizcaínos, muy concienciados

Que todos los taxis de Vizcaya puedan ofrecer a sus clientes con niños una sillita utilizable a partir de los 10 kilos de peso (alrededor de tres años) es la solución en la que trabaja desde hace unos meses los taxistas de Vizcaya. Su intención es evitar que los niños no viajen desprotegidos “porque lo normal es que los padres, cuando los niños ya empiezan a ser independientes, no traigan la sillita”, explica Ramón Puertas, presidente de Radio-Taxi Bilbao y la persona que está llevando a cabo las negociaciones con una empresa vasca que suministrará el dispositivo, los ayuntamientos y el Gobierno Vasco, para que todos se impliquen en el proyecto.

gios: “Vemos como de un coche aparcado en doble fila se bajan 4 ó 5 niños, o salen por el lado de la calzada y cruzan disparados”. Señala que estas conductas tan peligrosas las realizan aproximadamente el 40% de los padres y está seguro de que “la mayoría son conscientes del peligro y riesgos que conllevan estas imprudencias y de que son actitudes poco ejemplarizantes para el futuro comportamiento de sus hijos”. Las excusas

son siempre las mismas: “Llevo mucha prisa, voy tarde al trabajo, son unos amiguitos que siempre traigo al cole...” Incluso, cuenta, “algunos nos pasan su responsabilidad y nos piden ‘dígaselo’ usted, a mí no me hace caso”.

Para evitar esta situación, entre otras actuaciones, el RACC pide ordenar los accesos a las escuelas para permitir una colocación tranquila, correcta y segura de los niños en los SRI. ♦

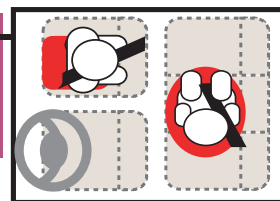
Cómo colocar la sillita



Grupo 0
(hasta 10 kilos)

SENTIDO CONTRARIO A LA MARCHA

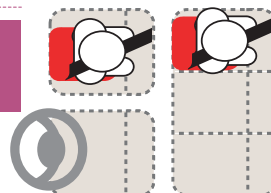
CAPAZO En los asientos posteriores, en posición horizontal y transversal a la marcha. **SILLITA** Asiento delantero o en el asientos traseros.



Grupo 0+
(hasta 13 kilos)

SENTIDO CONTRARIO A LA MARCHA

Colocarla siempre en esa posición y preferiblemente en los asientos traseros.

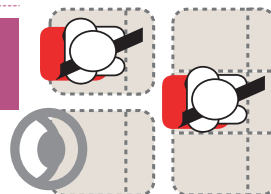


Grupo I
(de 9 a 18 kilos)

SENTIDO CONTRARIO A LA MARCHA

Aconsejable colocarla en esta posición y el mayor tiempo posible (hasta 2 años).

También es posible ubicarla en sentido de la marcha.



Grupo II
(15 a 25 kilos)
Grupo III
(22 a 36 kilos)

EN SENTIDO DE LA MARCHA

Ubicada mejor en el asiento trasero central.

(Fuente: RACC).

✗ Siempre que vaya colocada en asiento delantero, desconectar airbag.



CYBEX Free-fix

Silla aconsejable para niños a partir de 4 años. La prueba se realizó con anclaje Isofix. Riesgo medio en pruebas de choque frontal.



SAFETY 1st Evolu Safe+

De manejo sencillo, pero con puntos débiles en seguridad. Recomendable para mayores de 4 años, porque hasta esa edad, se inclinan hacia delante cuando se duermen.



RÖMER Adventure

Silla ligera, de manejo sencillo y puntos débiles en seguridad. Riesgo medio tanto en choque frontal como lateral. La silla no se puede sujetar firmemente al coche.



RECARO Monza Seatfix

Silla de manejo sencillo. La prueba se realizó utilizando el anclaje Isofix. Mejor si se retira el reposacabezas del coche. Presentó riesgo medio tanto en choque frontal como lateral.



CHICCO Key 2-3 Ultrafix

Silla para niños a partir de 4 años, con riesgo superior a la media tanto en choque frontal como lateral. El anclaje Isofix aumenta la estabilidad lateral e impide que la silla vuelque.



Quedarse sin puntos obliga a asistir a un curso de reeducación y a examinarse después para recuperar el permiso.

BALANCE DE 4 AÑOS: 69.000 CONDUCTORES SIN PERMISO Y MÁS DE 13 MILLONES DE PUNTOS PERDIDOS

Perder por los puntos

El Permiso por Puntos empieza a hacerse mayor. El pasado 1 de julio cumplió cuatro años de andadura. En este tiempo, unos 69.000 conductores han perdido el permiso de conducir tras agotar todos sus puntos. Y cerca de 90.000 han asistido a los cursos de reeducación para recuperar los puntos perdidos.

Marian GARCÍA RUIZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Infografía: **DLirios**

Más de tres millones de sancionados, cuatro millones de sanciones firmes y casi 13 millones de puntos perdidos. Este es el balance aproximado (son datos de la DGT del 1 de julio de 2006 a 2 de junio de 2010) de los cuatro primeros años del Permiso por Puntos, un período en el que ha sufrido cambios, ha mejorado y ha ido engrasando su maquinaria. En estos cuatro años, cerca de 69.000 conductores han perdido su permiso de conducir tras perder todos los puntos. Otros 20.000, lo harán en breve,

ya que están en fase de tramitación. Y 387 conductores se han quedado sin permiso por segunda vez.

De los cuatro millones de sanciones firmes, una tercera parte ha sido por la velocidad. No usar el cinturón de seguridad, el exceso de alcohol y el uso del móvil son las otras tres infracciones más frecuentes.

Pero este permiso nació con una clara vocación de reeducación y muchos conductores han conseguido recuperar los puntos perdidos. Así, según cifras del 1 de julio de 2006 a 7 de junio de 2010, en todo el territorio español excepto Cataluña y País Vasco, cerca de 90.000 personas han asistido a los más de 9.000 cursos de recuperación de puntos impartidos a través de autoescuelas y otros centros autorizados. Casi 39.000 lo hicieron para re-

LA CONDUCCIÓN AHORA ES MÁS SEGURA SEGÚN LAS VÍCTIMAS, CONDUCTORES, PROFESIONALES...

cuperar el permiso y 51.000 asistieron para recuperar puntos. Desde el pasado 25 de mayo se pueden recuperar hasta seis puntos con los cursos de reeducación.

En este cuarto aniversario, el fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, ha querido destacar esta vertiente educativa: *“Se trata de una ley histórica que ha calado en los conductores; ha logrado condicionar su comportamiento a favor de la legalidad, consiguiendo una conducción más segura y solidaria”*.

Para el presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso, Emilio Olabarría, *“esta es una de las pocas leyes que, salvo discrepancias de carácter menor, ha generado un consenso de carácter universal. Esto ha contribuido a una mejor y más eficiente aplicación”*, asegura.

RECUPERAR A TIEMPO. Además de los conductores que se han quedado sin permiso, actualmente hay otros 570.000 en la cuenta atrás que han perdido la mitad de sus puntos.

Según el subdirector general de Recursos de la DGT, Javier Villalba, *“nuestro reto a medio plazo es que este medio millón de conductores*



Las autoescuelas y centros autorizados imparten los cursos para recuperar puntos.

pueda reincorporarse al sistema sin problema, reeducarlos a través de los cursos. Debemos reforzar el mensaje y la información. Y pensamos hacerlo al notificar la sanción y a través de las asociaciones de conductores”.

María Palomero, profesora de autoescuela y de cursos de recuperación de puntos, asegura que el principal problema es la falta de información: *“La gente no sabe si ha perdido los puntos, dónde los puede recuperar... algunos llegan a cero por desinformación, sobre todo gente mayor”*. Según el presidente de la Con-

Últimos cambios

Las 7 infracciones que YA NO RESTAN

- Circular por autopista o autovía con vehículos expresamente prohibidos.
- Conducir con un exceso del 50% o más en el número de plazas autorizadas.
- Parar en curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores o intersecciones.
- Parar en carriles para el transporte público urbano.
- Circular sin alumbrado cuando sea obligatorio o hacer un mal uso.
- Llevar a un menor de 12 años como pasajero de moto o ciclomotor.
- Conducir de forma negligente creando riesgo.

Las nuevas que SÍ QUITAN

- Conducir con un permiso inadecuado o suspendido o con un vehículo de uso prohibido: 4 puntos.
- Manipular navegadores (GPS) en marcha: 3 puntos

Las que SUBEN

- Utilizar inhibidores de radares ha pasado de 2 a 6 puntos.
- No mantener la distancia de seguridad, de 3 a 4 puntos.

Las claves del permiso

- **PUNTOS DE PARTIDA.** Los novatos con menos de 3 años de permiso y los que lo recuperan después de perderlo cuentan con 8 puntos. El resto, 12 puntos.
- **PUNTOS EXTRAS.** Si en tres años no se pierde ningún punto, se suman dos más (14). Con otros tres años sin perder, se consigue el máximo, 15 puntos.
- **PUNTOS PERDIDOS.** Se pierden puntos por infracciones graves y muy graves, cuando la sanción es firme o cuando le notifican la resolución de un recurso.

- **PUNTOS RECUPERADOS.** Se puede recuperar un máximo de 6 puntos asistiendo a los cursos de reeducación (12 horas) en autoescuelas y centros autorizados. Se puede hacer un curso cada dos años (los profesionales uno al año).
- **RECUPERAR EL PERMISO.** Si ha perdido todos sus puntos deberá hacer un curso de reeducación de 24 horas y un examen posterior. Si es la primera vez, podrá conducir 6 meses después (3 si es profesional). En sucesivas ocasiones deberá esperar 12 meses (6 si es profesional).

HASTA 6 PUNTOS SE PUEDEN RECUPERAR CON LOS CURSOS DE REEDUCACIÓN

federación Nacional de Autoescuelas (CNAE), José Miguel Báez, “los alumnos se sorprenden con agrado ante el contenido de los cursos; pensamos que contribuyen a ese cambio de mentalidad que impide la reincidencia”.

La CNAE está haciendo una macroencuesta, que presentará en septiembre, cuyos primeros datos reflejan un alto grado de aceptación.

LOS REINCIDENTES. De los 25.732.387 de conductores españoles, 20.484.938 conservan su saldo intacto. Solo uno de cada cinco ha perdido puntos. Y los que se han quedado sin el permiso tras agotar todo su saldo son un 0,3%. Los reincidentes son un pequeño grupo para los que la pérdida de puntos no parece tener tanto valor como para la mayoría de los conductores.

En este pequeño grupo destacan los 8.400 conductores que han perdido más de 20 puntos por denuncias en tramitación, los 387 que se han quedado sin permiso por segunda vez y los diez que han supe-



Las infracciones por exceso de velocidad, alcohol, cinturón de seguridad, casco y uso del móvil durante la conducción, son las que más puntos hacen perder.



rado las 90 infracciones con detracción de puntos. La persona con más sanciones es un motorista de 20 años. Tiene 130 sanciones impuestas por el Ayuntamiento de Málaga desde enero de 2007 a abril de 2010, la mayoría por no llevar el casco. Según el subdirector de Recursos de la DGT, “el problema es que los ayuntamientos no disponen de los antecedentes de los infractores in situ. La policía municipal no tiene información directa del registro de la DGT, aunque la tendrá en breve”. Del total de los puntos detraídos

desde el 1 de julio de 2006, más de dos millones (2.105.000) procedieron de los ayuntamientos.

LOS AYUNTAMIENTOS. Su incorporación al Permiso por Puntos ha sido uno de los principales retos que afortunadamente se están superando. También las diputaciones provinciales están haciendo una buena labor. En general, todas las grandes

El balance de los cuatro años

Datos desde el 1 de julio de 2006 al 2 de junio de 2010

Las grandes cifras

3.122.704

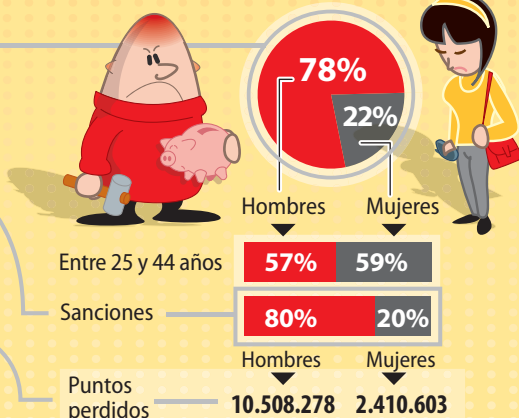
Sancionados

4.195.495

Sanciones

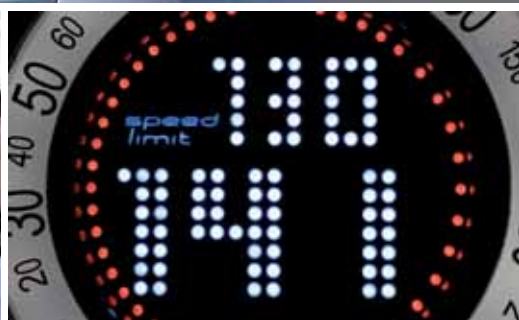
12.918.881
Puntos perdidos

Por sexos



Las principales infracciones

	Sancionados	Puntos
Velocidad	1.547.943	4.786.374
Cinturón	518.859	1.745.484
Alcohol	332.072	1.741.354
Teléfono móvil	331.725	1.077.426
Semáforos	118.751	503.724
Estacionamiento	99.034	215.068



Los puntos llegan a la Fórmula 1

El presidente de la Fórmula 1, Jean Todt, quiere que los pilotos se impliquen en la lucha por la seguridad vial y está estudiando la manera de que la pérdida de puntos por infracciones de tráfico repercuta en los circuitos profesionales. En principio, pretende que los pilotos que pierdan el permiso de conducir resten puntos también en el Mundial. Por infracciones de tráfico han perdido el permiso pilotos como Lewis Hamilton, Nelson Piquet (padre), Ralf Schumacher y unos cuantos más.

ciudades se han incorporado excepto algunos grandes municipios del sur de Madrid. El presidente de la Federación de Municipios y Provincias, Pedro Castro, asegura que *"los ayuntamientos han tenido que hacer un esfuerzo considerable, en consonancia con sus recursos humanos y materiales, para dar cumplimiento a la ley"*. Castro reconoce que el Permiso por Puntos *"ha sido un magnífico instrumento en el objetivo de asestar otro fuerte golpe a la inseguridad vial urbana"*.

LOS CONDUCTORES. Las asociaciones de conductores destacan también la aportación de este permiso a la seguridad vial.

Según el director de Seguridad Vial del RACE, Tomás Santa Cecilia, *"el Permiso por Puntos ha sido una de las herramientas necesarias para el desarrollo de la cultura de la seguridad vial. Ha servido para generar conciencia"*.

Las asociaciones de víctimas ven un antes y un después. De 2006 a 2009, las muertes en accidente de tráfico en carretera han bajado un 36%. Según un estudio realizado por el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA) el pasado año, el Permiso por Puntos podría haber salvado unas 50 vidas al mes.

Para Ana Novella, presidenta de Stop-Accidentes, *"se ha conseguido salvar miles de vidas, y se está consiguiendo, junto con otro tipo de medidas sancionadoras, punitivas y correctivas, que la sociedad despierte y*

El saldo en Internet

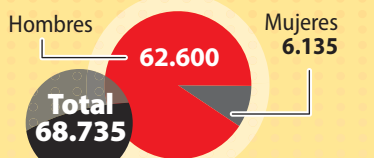
- 1 Entre en www.dgt.es y busque el recuadro "Consulte el Saldo de Puntos".
- 2 Si no dispone de certificado digital, lo más habitual, pulse el 1º botón: Saldo de puntos sin certificado.
- 3 Le piden el NIF y la clave de acceso. Pulse sobre el espacio "Solicitar clave de acceso a la consulta del saldo".
- 4 Le piden nombre, apellidos, NIF, teléfono, correo electrónico y fecha de primera expedición del permiso. Rellene las casillas y pulse enviar datos.
- 5 Un mensaje le confirma que se ha generado la clave y que la recibirá en su correo electrónico.
- 6 La primera vez que acceda al saldo, le obligarán a cambiar la clave por motivos de seguridad.
- 7 Entre otra vez y siga los pasos 1, 2, 3 y 4. Con el NIF y la clave de acceso ya puede acceder a su saldo definitivo.

se empiece a concienciar de la importancia de la seguridad vial, y de lo que hay detrás de un accidente".

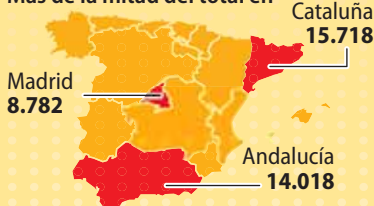
En definitiva, la maquinaria funciona. Tras varias modificaciones, la última el pasado 25 de mayo, se han eliminado los puntos de las infracciones que menos contribuyen a la seguridad vial (alumbrado, estacionamiento...) y se han incorporado otras (por usar inhibidores o el GPS). Lo que se pretende ahora es asentar los cambios y mejorar la gestión. ♦

4 años

Los permisos perdidos



Más de la mitad del total en



Los reincidentes

8.400 conductores con más de 20 puntos perdidos (en denuncias en tramitación)

570.600 con la mitad de los puntos

387 han perdido el permiso 2 veces

Hay **10 conductores** con más de **90 sanciones** con detracción de puntos

El récord

Un motorista malagueño de 20 años con 130 sanciones, la mayoría por no llevar casco.



90.000 conductores han vuelto a las aulas



De recuperación del permiso



De recuperación de puntos





Unos 140.000 jóvenes provocaron dos o más siniestros entre 2007 y 2009.

LOS MENORES DE 30 AÑOS REINCIDEN MÁS A LA HORA DE CAUSAR ACCIDENTES

Tropezar en la misma piedra

Tres millones y medio de conductores, un 15% del total, han causado al menos un accidente en los últimos tres años y cerca de medio millón son reincidentes, según el estudio realizado por la Fundación Mutua Madrileña.

Marian GARCÍA RUIZ

La gran mayoría de los conductores responsables de accidentes aprende la lección y mejora sus hábitos. Pero hay un pequeño grupo, en torno al 2% de los conductores, que vuelve a tropezar en la misma piedra.

El estudio realizado por la Fundación MAPFRE sobre siniestralidad vial y reincidencia analiza el comportamiento de 1.800.000 conductores no profesionales durante los años 2007, 2008 y

2009. El resultado es que un 15%, unos tres millones y medio, ha causado al menos un accidente en este período. Y unos 480.000 conductores son responsables de dos o más accidentes. De este grupo, un tercio (160.000) vuelve a causar su segundo accidente seis meses después del primero. La mitad lo hace al año siguiente.

EN GALICIA, ASTURIAS Y CANTABRIA, EL 3% DE LOS CONDUCTORES CAUSARON DOS O MÁS ACCIDENTES

Según el director general de la Fundación Mutua Madrileña, Lorenzo Cooklin, “*el grupo de menores de 30 años es el que mayor tasa de reincidencia presenta. De hecho, son el 30% de los reincidentes, unos 140.000, y tienen un 75% más de probabilidades de reincidir que el resto de la población*”.

El grupo de 40 a 50 años de edad causa, sin embargo, accidentes más graves, relacionados con la mayor potencia de sus vehículos y con hábitos muy arraigados como es el consumo de alcohol durante las comidas de trabajo, por ejemplo.

“INVULNERABLES”. Según el profesor de Psicología de la Universidad de Valencia y miembro del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), Francisco Alonso, “*los conductores poli-accidentados suelen ser también poli-infractores y presentan una mayor desadaptación social y laboral así como una mayor impulsividad, egocentrismo, rigidez e inmadurez*”.

En cuanto a los jóvenes, el profesor Alonso señala que es un colectivo que percibe menos su vulnerabilidad, subestima el riesgo y sobreestima su capacidad de respuesta frente a él. “*La reinterpretación del joven de haber sufrido un accidente, con consecuencias no muy graves, es pernicioso ya que incrementa su sentido de invulnerabilidad*”, asegura.

Los mayores de 70 años son los que extreman más las precauciones tras un accidente y los de 60 a 65 años, los que menos accidentes tienen, aunque provocan más siniestros por aparcamiento.

Por sexos, aunque en general las mujeres tienen menos accidentes —las menores de 30 años un 25% menos— en el grupo de los reincidentes no hay diferencias. Las que sí causan accidentes, reinciden de igual manera que los hombres, aunque éstos suelen provocar siniestros más graves.

LA CORNISA CANTÁBRICA. Por distribución geográfica, existen más conductores reincidentes en Galicia, Asturias y Cantabria (casi el 3% de sus conductores). Donde menos hay es en Madrid y Castilla-La Mancha (con un 1%). Los responsables del

Los reincidentes en cifras

- ✓ **480.000** conductores han provocado dos o más accidentes en 3 años.
- ✓ Una tercera parte repite **6 meses** después del primer accidente.
- ✓ El **30%** de los reincidentes, unos 140.000, tiene menos de 30 años.
- ✓ Los de **40 y 50** años provocan accidentes más graves.
- ✓ Los que menos accidentes tienen son los de **60 a 65** años.
- ✓ Las mujeres tienen **menos** accidentes pero reinciden igual.
- ✓ Galicia, Asturias y Cantabria es donde **más** reincidentes hay (**3%** conductores).



Cuando un joven sufre un accidente sin graves consecuencias aumenta su sentido de invulnerabilidad.

Evitar accidentes

- Tras provocar un accidente, analice las causas y rectifique.
 - Extreme la precaución, pero no conduzca con miedo.
 - Haga un curso de conducción segura.
- (Consejos de la Fundación Mutua Madrileña).



Las mujeres reinciden igual.

estudio lo atribuyen a la climatología. Sin embargo, el fiscal de Seguridad Vial de Pontevedra, Carlos Gil García, asegura que “*la falta de concienciación y el consumo de alcohol, es decir, conductas imprudentes, están asociados a la mayoría de los accidentes en Galicia, donde el 26% de los infractores son reincidentes por la vía penal y el 33% por la vía administrativa*”. Precisamente, Carlos Gil es uno de los fiscales que ha reclamado medidas como el comiso del vehículo para combatir la reincidencia. “*Hasta ahora se aplicaba solo en los casos de conducción suicida pero, con la reforma del Código Penal, recién aprobada, es una consecuencia posible para todos los delitos de tráfico cuando el juez lo considere oportuno*”.

Las entidades aseguradoras también penalizan la reincidencia encareciendo las pólizas o echando al asegurado en los casos más graves. ♦



Los expertos coinciden en la necesidad de convencer a las empresas –algunas tienen grandes flotas– de que invertir en seguridad vial es rentable.

EXPERTOS EUROPEOS ANALIZAN LA SINIESTRALIDAD VIAL LABORAL EN UNA JORNADA AUSPICIADA POR LA DGT

El coche también es trabajo

La siniestralidad vial laboral preocupa, y mucho, en Europa. Un grupo de expertos se ha reunido recientemente en Barcelona para tratar el problema, analizar las medidas en marcha y proponer soluciones para erradicar los accidentes de tráfico de los trabajadores, que suponen más de un tercio de todos los accidentes laborales.

Carlos NICOLÁS FRAILE

La seguridad vial en el entorno laboral resulta preocupante. En España mueren al año 400 personas en accidentes de tráfico laborales y 90.000 sufren al menos un siniestro de este tipo. En 2008 hubo 1.065 accidentes mortales de trabajo, de los que la tercera parte tuvieron relación con el tráfico. En la Unión Europea la proporción es mayor: cuatro de cada diez accidentes de trabajo son de tráfico, sin contar los que se producen en los desplazamientos (in itinere).

Destacados expertos europeos en esta materia se reunieron en junio en Barcelona en el Seminario Internacional Praise sobre trabajo y seguridad vial para analizar los accidentes de tráfico laborales y las iniciativas para erradicarlos. En líneas generales, coincidieron en tres pun-

tos clave para luchar contra la siniestralidad laboral: sensibilizar a la sociedad sobre el problema, convencer a las empresas de que invertir en seguridad es rentable y extender las buenas prácticas e impulsar la educación vial desde edades tempranas.

La convocatoria de esta jornada, que contó con el apoyo de la Fundación Mapfre y de la Dirección General de Tráfico (DGT) entre otras instituciones, corrió a cargo del Consejo Europeo de la Seguridad Vial (ETSC), que inició en 2009 el programa PRAISE para prevenir las lesiones y los accidentes de tráfico de los trabajadores. Su director ejecutivo, Antonio Avenoso, señaló que *“la seguridad vial relacionada con el trabajo es todo un reto en Europa que exige el compromiso por parte de todos los actores involucrados y que repercute favorablemente en los beneficios financieros de las empresas”*.

Para María Cristina Marolda, de

EN ESPAÑA MUEREN AL AÑO 400 PERSONAS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO LABORALES

la Dirección General de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea, “los accidentes de tráfico son una carga inaceptable para la sociedad, en vidas humanas y económicamente”. Afirmó que la legislación europea debe contemplar todos los tipos de transporte en el trabajo y puso el acento en el desarrollo de una cultura de la seguridad vial en las empresas que implique tanto a patronos como a trabajadores.

La jornada contó con la presencia de varios especialistas internacionales. Jacqueline Lacroix, del Consejo Alemán de Seguridad Vial (DVR), señaló que los buenos resultados logrados en Alemania –uno de los países con mayor tradición en la prevención vial-laboral– se han conseguido gracias a la asociación de la administración con instituciones públicas y privadas de todo tipo, desde aseguradoras, clubes de automovilistas o fabricantes de automóviles hasta la misma Iglesia. Desde este año, la nueva campaña 2010-2011 contra los accidentes laborales de tráfico en Alemania, denominada “Fuera riesgo”, tendrá como temas prioritarios seguridad de la carga, el análisis de este tipo de siniestros,

Alemania, a la cabeza

La nueva campaña alemana 2010-2011 de sensibilización contra los accidentes viales, “¡Fuera de riesgo!”, incluye los siniestros laborales y apela a la atención del conductor a través de situaciones donde

personas ‘descabezadas’ están a punto de provocar un accidente a causa de una distracción. Debajo, una de las imágenes de esta campaña en la que se puede leer: “Mi cabeza está en otra parte”.



tros, la seguridad en el transporte de las empresas e incluso la seguridad de los niños como ciclistas.

ESPAÑA TIENE PLANES. Por su parte, la directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, Anna Ferrer, explicó que “los trabajadores son el colectivo con menor descenso de la accidentalidad” y señaló que en España ya se han puesto en marcha los primeros planes de seguridad vial laboral, a través de acuerdo con mutuas y organizaciones empresariales, aunque

“necesitamos conocer mejor las circunstancias en que se producen estos accidentes”.

Asimismo, Ferrer adelantó que la seguridad vial en el trabajo será uno de los grandes campos en la política de la DGT, con acciones como el incentivo de la formación o la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas, y apuntó a las furgonetas y los transportistas como dos de las líneas de trabajo fundamentales en el futuro.

Para Filomeno Mira, vicepresidente de la Fundación Mapfre, la formación y la sensibilización en las empresas son “claves para contribuir al descenso de las víctimas producidas por los accidentes de tráfico”. Un estudio de la citada fundación desvela que el 71% de los siniestros viales laborales en España se producen en desplazamientos in itinere, y que el 23% ocurre en desplazamientos en misión (durante la jornada y por motivos de trabajo). Además, el 7,6% de los accidentes laborales de tráfico en España suceden en el sector de la construcción; aunque son los conductores de camiones quienes más siniestros mortales tienen, casi el 20% del total. ♦

Guía para expertos

El Seminario Internacional PRAISE sobre accidentes de tráfico laborales sirvió también para presentar “La Seguridad Vial en las Empresas. Programas internacionales de promoción”, una guía que analiza la magnitud del problema de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo y recopila iniciativas relevantes puestas en marcha en España y Europa en los últimos años. La guía está dirigida a empresas y, sobre todo, a las administraciones. Según su autor, Jesús Monclús, “el ámbito laboral es muy importante dentro de la seguridad vial, y quería aprovechar otras actividades que se llevan a cabo en Europa para ayudar a que se pusieran en marcha programas nacionales de seguridad vial en el trabajo”. Más información en: www.tiendaetrasa.com





Helicóptero de la policía vasca realizando tareas de vigilancia y control de la circulación.

PLANES AUTONÓMICOS DE SEGURIDAD VIAL: PAÍS VASCO, ARAGÓN Y CATALUÑA MUESTRAN SUS ARMAS PARA LUCHAR CONTRA LOS ACCIDENTES

En todos los frentes

Mientras Europa prepara el nuevo Plan de Acción y España ultima su Estrategia de Seguridad Vial 2010-2020, nuestras comunidades autónomas trabajan ya en la misma línea con los suyos para aunar esfuerzos frente un problema social que es tarea de todos.

J. Ignacio RODRÍGUEZ

El programa de acción europeo de seguridad vial 2003-2010 planteaba reducir a la mitad el número de muertos.

España, con una reducción del 52% entre 2001 y 2009, había conseguido el segundo mejor resultado de la UE, para lo que fue determinante la aplicación, desde 2005, del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que recogía la necesidad de la participación del conjunto de administraciones públicas, con medidas urbanís-

LOS PLANES AUTONÓMICOS Y MUNICIPALES, EN LÍNEA CON EL DE LA DGT

ticas, educativas, técnicas, legislativas, policiales o de control.

En este momento Europa prepara su nuevo Plan de Acción, y la Dirección General de Tráfico ultima su Estrategia de Seguridad Vial 2010-2020; además, ha elaborado un plan tipo de

Seguridad Vial Urbana que se aplica en Soria y Plasencia y se extenderá este año a otras diez ciudades.

La futura reforma del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial pondrá en funcionamiento la Comisión Autonómica de Seguridad Vial, que coordinará a todas las comunidades y propondrá al Gobierno medidas y actuaciones en materia de seguridad vial, promoviendo la concertación y el intercambio de experiencias.

Hasta entonces, algunas comunidades, no solo las que tienen competencias de tráfico, como País Vasco y Cataluña, sino otras, como Aragón (Castilla y León acaba de renovar su plan hasta 2012), se aprestan a seguir avanzando en esta línea de coordinación con la Estrategia de Seguridad Vial de la DGT, de la que se irán desprendiendo los planes autonómicos y, en un último escalón, los planes municipales. ♦

Mejorar la atención de los accidentes

El País Vasco presentó el pasado mes de mayo su Plan Estratégico de Seguridad Vial 2010-2014, con el objetivo cumplido del plan anterior de reducir a la mitad el número de muertos en accidente de tráfico, respecto a 2001, superándolo incluso en un 15%.

El nuevo plan incide en aspectos en los que existe aún margen de mejora, como la coordinación entre administraciones y agentes sociales, la recopilación de la información, análisis y estadísticas de accidentes y la investigación para conocer las principales causas de inseguridad vial.

También pone el acento en la mejora de los procesos y los protocolos de actuación en los accidentes, tanto para los distintos agentes que intervienen, como para los usuarios.

CAMPAÑAS. El plan plantea la mejora de la información y la comunicación, con campañas de vigilancia, control y concienciación a los grupos específicos de riesgo. Se mejorará la eficacia de los procesos sancionadores y las acciones educativas y formativas sobre la percepción del riesgo.

En todo caso, el plan se enmarca en la Carta Europea de Seguridad Vial y, por tanto, asume, entre otros compromisos, disminuir las víctimas. Por ello, considera necesario identificar los grupos de riesgo, el análisis de la accidentalidad, el comportamiento de los conductores, peatones, tipos de vehículo, etc., con el fin de programar actuaciones preventivas.

Finalmente, el



Agentes de la ertzaintza en un control.

SE FOMENTARÁ LA INFORMACIÓN Y LA CONCIENCIACIÓN

Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi plantea campañas específicas para propiciar una movilidad sostenible y segura en Euskadi, un objetivo que se relaciona directamente con la necesidad de propiciar un cambio cultural en la sociedad vasca que introduzca una mayor percepción del riesgo y la disminución de la movilidad innecesaria. ♦

Siniestralidad a la baja

● **Fallecidos.** La tasa de personas fallecidas a 30 días en accidentes de tráfico por millón de habitantes ha pasado de 111,4 en 2001 a 40,7 en 2009.

● **Peatones.** Se ha pasado de una tasa de 16,5 peatones fallecidos en atropello por millón de habitantes en 2003, a 7,5 en 2009, mientras que la de los heridos graves ha sido de 107,5 en 2003 a 76,1 en 2009.

● **Ciclomotores-motocicletas:** En los accidentes con víctimas, ha aumentado el porcentaje de personas que utilizan el casco de 71,7 en 2003 a 89,4 en 2009.

● **Alcoholemias:** El porcentaje de alcoholemias positivas en los controles preventivos realizados por la Ertzaintza ha descendido de 6,7% en 2003, a 3,4% en 2009. Igual tendencia en el ámbito urbano.

AMPARO LÓPEZ

Directora de Tráfico del Gobierno Vasco

“Una sola víctima nos parece demasiado”



- ¿Se ha cumplido el objetivo de reducir a la mitad los fallecidos en accidente?

- Se ha cumplido en su totalidad, superándolo en un 15%.

- ¿Se cuantifica en el Plan 2010-2014 la reducción de víctimas en carretera?

- Somos exigentes y trabajamos en la visión cero víctimas. Una sola víctima nos parece demasiado.

- ¿En qué ámbitos pone el acento el nuevo Plan?

- Sobre todo, en el conocimiento para saber las causas de siniestralidad, los grupos de riesgo... Buscamos la participación de todos los agentes implicados y fomentamos la coordinación, la información y concienciación al ciudadano. Fomentaremos una movilidad más sostenible y segura.

- ¿La crisis ha supuesto algún tipo de recorte en la seguridad vial?

- Hasta el momento hemos intentando que no afecte, pero estamos haciendo una política de contención del gasto. Necesitamos un gasto eficaz y dirigido al objetivo que nos interesa: salvar vidas.

Impulso político a la Seguridad Vial



Se prevé un aumento de los controles de alcoholemia y uso del cinturón en Cataluña.

El nuevo plan de seguridad vial que está ultimando Cataluña plantea nuevos retos: mayor protagonismo de los ayuntamientos y en el ámbito de la sanidad; mayor control del uso del cinturón, del casco y el consumo de alcohol y drogas al volante; gestión dinámica de la velocidad en áreas metropolitanas; e impulso de la seguridad vial a través del liderazgo político.

PLANES URBANOS. En lo que va de año, Cataluña ha reducido un 53% los accidentes mortales, y el nuevo plan reforzará los planes locales de seguridad urbana en cuyo ámbito “*queda bastante por hacer, sobre todo entre los usuarios de motocicletas*”, según el coordinador de Movilidad y Seguridad Vial, Óscar Llatje. Y se pondrá el acento en los grupos más débiles, como peatones –especialmente mujeres mayores– y ciclistas.

Según Llatje, los últimos diez años han mostrado que los costes derivados de una mayor información y gestión de

EN ESTUDIO, UN CENTRO DE MULTAS (COMO LA DGT)

las sanciones son muy altos. “*Por ello estudiamos la posibilidad de un centro de gestión de multas similar al de la DGT*”.

En el ámbito de las infraestructuras se realizarán auditorías para conseguir carreteras más ‘legibles’ que sean capaces de proporcionar información suficiente sin necesidad de cargar el acento en un mayor número de señales. ♦

La ‘foto’ de los accidentes

- En 2009 se produjeron 24.663 accidentes con víctimas, un 5% más que en el año 2000, aunque el número de muertos se ha reducido en un 58,8%.
- Colisiones (63,8%), salidas de la vía (14,6%) y los atropellos (12,3%), los accidentes más frecuentes.
- Los errores de conducción (18,4%), las distracciones (13,7%) y la velocidad inadecuada (8,9%) son las principales causas de los accidentes.
- El 47% de las pruebas toxicológicas (alcohol/fármacos) a conductores muertos dieron positivo; en el caso de los peatones fue del 40,5%.
- Por kilómetros recorridos, la circulación la componen turistas (85%), pesados (13%) y motos (2%).

OSCAR LLATJE HIERRO

Coordinador de Movilidad y Seguridad Vial del Servei Català de Trànsit

Gestión dinámica de velocidad: buenos resultados

En julio de 2007, el Servei Català de Trànsit recibió el encargo de implantar el límite de 80 km/h en los alrededores de Barcelona (80 km/h en una gran parte del área metropolitana y recomendar 90 km/h en una segunda zona). Se consiguieron reducciones significativas en la accidentalidad y en emisiones contaminantes, en parte confundidas con un descenso de la circulación, asociada a la influencia de la crisis económica a principios del 2008. Se produjo un aumento del tiempo de viaje, debido a la reducción general del límite de velocidad, pero la capacidad de las vías aumentó.

El 15 de enero de 2009 entró en funcionamiento el sistema de gestión dinámica de la velocidad en los tramos adyacentes a la zona urbana de las vías C-31 y C-32 en el marco del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Región Metropolitana de Barcelona, en cumplimiento de la legislación de la UE. Opera en unos 15 km de cada una de las vías que conforman el corredor sur, que soporta el 26% de la movilidad radial con centro en Barcelona y afecta a siete de los municipios más poblados de Cataluña.

Un año después se han suavizado los períodos de congestión y han disminuido los tiempos de viaje. Se han observado reducciones significativas de las paradas y arrancadas, aumentando la sensación de confort y contribuyendo a disminuir emisiones, al pasar de velocidades entre 0-10 km/h a 40-50 km/h.

La actual planificación de los sistemas de gestión dinámica de la velocidad contempla la expansión del modelo a la totalidad de la zona 1 (80 km/h) y de la zona 2 (recomendación de 90 km/h), además del inicio de una serie de estudios sobre medidas complementarias para la gestión dinámica del flujo en el corredor C-31/C-32.



Objetivo: bajar la mortalidad

El principal objetivo del Plan integral de Seguridad Vial de Aragón 2010-2020, que aprobarán en septiembre las Cortes Aragonesas, es reducir la tasa de mortalidad por debajo de la media. Para su redacción, en el que han participado 150 expertos, se ha tenido en cuenta la convergencia con el plan nacional y europeo, y centra los esfuerzos en la atención a las víctimas, la coordinación, la capilaridad del territorio y la necesidad de acciones en el ámbito comarcal y la aplicación de medidas de eficacia probada.

Se desarrollará en planes bianuales y tendrá como ámbito de aplicación las carreteras autonómicas y otros campos relacionados con la salud, la educación y los servicios sociales.

732 MUNICIPIOS. Se han tenido en cuenta las características territoriales –732 municipios, 10 de ellos de más de 10.000 habitantes– en los que se realizarán campañas de control de alcoholemia durante las fiestas veraniegas, con la colaboración del Delegado del Gobierno.

El plan potenciará la investigación en vehículos, la atención a los accidentados y la coordinación entre administraciones y aspira a mejorar la prevención de los accidentes y lesiones en el ámbito laboral.

En el campo de las infraestructuras, la promoción de las vías más seguras y las auditorías de seguridad vial se configuran como algunas de las medidas más destacadas, lo mismo que el papel que jugará la futura página web sobre seguridad vial en Aragón en la que, además de datos de siniestralidad, se habilitará



El plan aragonés tiene en cuenta las características de capilaridad del territorio.

HABRÁ PRIORIDAD EN LA ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS

una línea de comunicación para que los ciudadanos propongan mejoras.

Se realizarán campañas específicas sobre grupos de riesgo y situaciones particulares de la comunidad, y se prevén medidas como el fomento del transporte público, velocidades seguras de circulación, cursos de conducción ecológica y segura y accesibilidad para todos. Un ámbito éste, en el que la nueva ordenanza de Zaragoza supone ya un referente a nivel nacional. ♦

Accidentalidad en Aragón

- En 2009 se registraron en Aragón un total de 106 fallecidos, 577 heridos graves y 2.852 leves.
- Por sexto año consecutivo, las víctimas mortales por accidentes de tráfico han disminuido respecto al año anterior; un 19% en los dos últimos años: 25 personas fallecidas menos.
- Más de la mitad de los accidentes (53%) suceden en zona urbana; en carretera cuatro de cada cinco víctimas son mortales.
- Mayo y octubre son los meses con más víctimas.

ALFONSO VICENTE BARRA

Consejero de Obras Públicas Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón

Línea abierta para los ciudadanos



La situación de partida de la accidentalidad en Aragón no es buena, aunque el actual ritmo de reducción es esperanzador. Nuestro primer objetivo es reducir la tasa hasta

situarla por debajo de la media nacional en el año 2020, pero a largo plazo, el objetivo es que ningún aragonés ni nadie que viaje por nuestras carreteras muera o resulte herido grave. Es el único objetivo éticamente aceptable. Por sexto año consecutivo, las víctimas mortales han disminuido respecto al año anterior y la atención a las víctimas de accidentes de tráfico es el punto central de nuestro plan, aunque es imprescindible mejorar en ámbitos de trabajo relacionados con la prevención de accidentes y lesiones. Los expertos nos han hecho ver que lo que es seguro es sostenible, y viceversa. Además, esperamos habilitar una línea de comunicación para que los ciudadanos puedan hacernos llegar sus propuestas de mejora de la seguridad vial, información sobre deficiencias detectadas, etc.



El fallo humano, principal causa de accidente en los vehículos industriales, podría reducirse con la iniciativa "¿Conduzco bien?"

UNA PEGATINA EN CAMIONES Y AUTOCARES INVITA A DENUNCIAR SU CONDUCCIÓN IRREGULAR

Conductor profesional: ¡Cuidado!, te estoy viendo...

Una pegatina colocada en la parte trasera de un vehículo de transporte, invita al resto de usuarios de la vía a denunciar por teléfono o Internet cualquier irregularidad que cometa su conductor. La empresa "¿Conduzco bien?" ofrece el servicio a propietarios de grandes flotas, se encarga de investigar los hechos e informar al propietario del vehículo. El objetivo, prevenir accidentes.

Anabel GUTIÉRREZ

Un adhesivo colocado en la parte trasera del vehículo con la inscripción: ¿Conduzco bien?, junto a un número de teléfono y una dirección de Internet, hace posible que los usuarios denuncien anomalías si lo consideran oportuno. La empresa "¿Conduzco bien?" gestiona, investiga las incidencias e informa a los empresarios y propietarios del vehículo para que tomen medidas.

Esta idea, que aquí en España ha recibido el Premio al Mejor Proyecto de Creación de Empresas otorgado por Caja Madrid y el Instituto de Empresa, es una experiencia que

ya existe en otros países como Reino Unido, Estados Unidos o Canadá, con unos resultados contundentes en la reducción de la siniestralidad: hasta un 17%.

Mientras el número de víctimas mortales en turismos se redujo un 53% desde 2003 a 2008, según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, en los camiones esta disminución ha sido nula. Es más, en un 85% de los casos, el accidente se produjo por fallos humanos. Ésta es la razón por la que, además del adhesivo, los conductores pueden optar a cursos de formación dirigidos, según José Luis Hojas, director general de este proyecto, a "generar hábitos correctos y a manejar los sistemas de seguridad activa de un vehículo industrial moderno".

LLEVAN PEGATINA

JAVIER IZQUIERDO,

35 años, conductor de la empresa Julián de Castro

Se investigan las denuncias falsas

"Al principio hubo ciertas inquietudes entre nosotros, puesto que podía ser considerado como una forma de control. Sin embargo, nos hemos dado cuenta de que, cada vez que se recibe una llamada de denuncia, la empresa investiga para eliminar denuncias falsas, nos informa para que podamos participar en la investigación y, si procede, nos da un toque de atención, incidiendo más en la prevención que en la sanción".



RUBÉN LUNA,

33 años, conductor de la empresa Julián de Castro

No lo hubiera permitido

"Cuando llegué, ya estaba la medida en funcionamiento. Si de mí dependiese, no lo hubiera permitido. Pero he de reconocer que si cumples con tu obligación, que no es otra que transportar a nuestros viajeros con la mayor prudencia posible, no tienes mayores problemas. En mi caso no estoy preocupado, he podido aclarar y explicar todas las denuncias a mi nombre, quedando sin mancha mi expediente".



EN CONTRA. Eugenio de Dobryni-
ne, director general de la Fundación
CEA, considera que en España este
sistema de denuncia pública no va a
tener el mismo resultado que en
otros países. *"Poner en evidencia los
defectos de los demás no es una buena
práctica* –según sus palabras–,
porque el colectivo de transportistas

MEJORA LA SEGURIDAD VIAL Y REDUCE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

En otros países...

Reino Unido: Well-driven (buena conducción) es un servicio independiente que ofrece la pegatina "How's my driving?" (¿cómo conduzco?) dirigido a empresas, pero también a padres de jóvenes conductores.

EE. UU.: Driver's Alert, con sede en Florida, es un sistema de alerta para flotas de vehículos. A través del adhesivo How am I driving? (¿cómo conduzco?), gestiona las denuncias y ofrece cursos de formación.

www.well-driven.net
www.driversalert.com



NO LLEVAN PEGATINA

ALEJANDRO RODRÍGUEZ,

34 años, transportista

Estaríamos obligados a ser más responsables

"Mirando por el conductor, usar la pegatina te obliga a estar muy pendiente de tu vehículo, a trabajar con cuidado porque te están controlando en todo momento y te pueden ocasionar problemas con denuncias de gente con ganas de fastidiarte. Por otra parte, entiendo que, con la pegatina, las imprudencias se reducirían al mínimo, el conductor se lo pensaría dos veces antes de realizar una maniobra peligrosa".



JUAN CARLOS MORENO,

36 años, agente de Delim Logística, sector alimentación

El conductor intentará circular de forma más cuidadosa

"En principio, me parece una buena idea, ya que si a una empresa le llega una queja y se la traslada al conductor pidiéndole explicaciones, creo que éste intentará no ser reincidente y circular de forma más cuidadosa. Esto, a su vez, reducirá el riesgo de accidentes y los gastos que conlleva para la empresa. Pero, habría que valorar el coste del servicio y la efectividad del mismo".



no está bien valorado".

Pero, ¿y los conductores?, ¿no se sienten coaccionados? José Luis Hojas asegura que ocurre todo lo contrario, porque *"ponemos en valor el trabajo del conductor y a la empresa para la que trabaja, presumiendo de su pertenencia a un club de conductores profesionales de calidad".*

PIONEROS. La empresa de autobuses Julián de Castro materializó esta idea hace 17 años, colocando en las traseras de sus vehículos el indicativo de: *"¿Cómo le parece que conduzco?"*. El mismo Julián de Castro nos explica que su idea *"fue y es un éxito total"*. Reconoce que la primera reacción de los conductores supuso un cierto escepticismo, pero en *"ningún momento las llamadas recibidas han sido utilizadas para abrir expediente disciplinario"*, y esa es la razón que ha permitido a los profesionales comprender este sistema *"en clave de ayuda y motivación"*. ♦



Los controles preventivos de alcoholemia se realizan en lugares y a horas imprevisibles para que los conductores mantengan la guardia alta.

ACOMPANAMOS A LA GUARDIA CIVIL DE TRÁFICO EN LOS CONTROLES PREVENTIVOS DE ALCOHOLEMIA

“Le vamos a hacer una prueba, ¿ha bebido?”

El lugar y la hora de los controles de alcoholemia es uno de los secretos mejor guardados. El objetivo, mantener la guardia alta entre los conductores para evitar que se pongan al volante bajo los efectos de una droga, presente en cerca del 40% de los fallecidos en accidente. Acompañamos a un equipo del Subsector de Tráfico de la localidad madrileña de Valdemoro.



La mayoría acepta que le hagan la prueba.

J. Ignacio RODRÍGUEZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Infografía: **DLirios**

Cada año, la ATGC (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil) realiza más de cinco millones de pruebas de alcoholemia. Si se añaden las que realizan las distintas policías locales o autonómicas con competencias, se entiende que le puede tocar a cualquiera. Además de las dos campañas anuales de intensificación de los controles de alcoholemia que realiza la DGT (Dirección General de Tráfico) en Navidad y verano (en la última se realizaron 400.000 pruebas en 15 días y se detectaron 4.600 positivos), hay otras razones por las que se realizan mediciones: en caso de infracción o, simplemente, cuando los agentes están realizando

¿Infracción o delito?

Para valorar que un conductor que ha bebido está cometiendo una infracción administrativa o un delito, existen dos criterios. El primero de ellos responde a la medición objetiva de la tasa de alcoholemia; y el segundo, a los síntomas que presenta el conductor de encontrarse bajo la influencia del alcohol, aunque la medición no supere la tasa objetiva para considerarse delito.

✓ **DELITO.** Se considera delito siempre que la tasa supere 0,60 mg/l, pero también si es menor pero presenta signos evidentes de influencia alcohólica (caminar vacilante, ojos enrojecidos, dificultades en el habla...). Se inmoviliza el coche y se le cita para un juicio rápido.

✓ **INFRACCIÓN GRAVE.** Si la tasa oscila entre 0,25 y 0,50 mg/l (profesionales y noveles, 0,15/0,30), multa de 500 euros, y descuento de 4 puntos; entre 0,51 y 0,60 (más de 0,30 profesionales y noveles), multa de 500 euros y resta de 6 puntos.



En los controles, lo primero es la seguridad de los usuarios y de los propios agentes.

cualquier tipo de control y detectan que la persona que está al volante lleva una copa de más.

Con un simple vistazo, el agente ya sabe lo que se va a encontrar, asegura Manuel García, del equipo de atestados del Subsector de Tráfico de Valdemoro, en el sur de Madrid. *“En ocasiones se equivocan con los intermitentes, o no encuentran el interruptor para encender la luz interior... Otras veces se quedan agarrados con las manos al volante, no te miran directamente a los ojos y sabes de antemano que han bebido”.*

UNA VAHARADA DE ALCOHOL. Y

no digamos cuando, al abrir la ventanilla, el agente percibe una vaharada etílica. En todo caso, pide la documentación y establece un diálogo que le ayuda a valorar si le va a hacer la prueba o no: si articula bien las frases, si balbucea o tiene los ojos enrojecidos... Si detectan algún síntoma, antes de realizar una primera prueba con el etilómetro evidencial –de mano y que no sirve como prueba–, le preguntan si ha bebido. Según García, *“nunca reconocen haber tomado más de dos cerve-*

NO HAY TRUCO QUE VALGA PARA ENGAÑAR AL ETILÓMETRO

zas, pero en unos pocos segundos sabemos la verdad; si da positivo, se llama al equipo de atestados, para poder realizar el control con un etilómetro de precisión”.

También se realizan mediciones de alcohol cuando se ha producido un accidente. En ningún caso se obliga a soplar a alguien que ha su-

frido lesiones, aunque *“cuando los trasladan a un hospital, solicitamos que se realice allí un análisis de sangre, que tendrá que validar el juez”.*

Pero el mayor número de pruebas se hacen en los controles preventivos, que se realizan a cualquier hora del día o de la noche y en cualquier lugar. Se programan mensualmente entre los jefes provinciales de tráfico y los de los subsectores de la ATGC y solo los responsables de los equipos están al tanto de este secreto. Manuel García nos acompaña durante la mañana de este viernes en los dos controles que se realizarán en la zona. El primero, bajo la M-45, cerca del estadio de fútbol del Getafe. Nos recibe el sargento Na-

vas, al mando de ocho guardias (motoristas y equipo de atestados) que se afanan en prepararlo todo para el control. *“La seguridad de la circulación y de los propios agentes es lo primero”*, señala el suboficial.

Parece raro que a estas horas alguien dé positivo. *“Estaremos aquí unos 50 minutos y haremos casi un centenar de pruebas, pero nos verán más de 2.000 con-*



El agente fotografía una rueda desgastada durante el control de alcoholemia.



Un agente instalando la señalización necesaria para efectuar un control de alcoholemia.

ductores; es lo importante, que vean que, en cualquier momento, pueden verse sometidos a un control”, asegura el sargento.

ARRANCA EL CONTROL. Comienzan a detener vehículos. El protocolo de los controles es simple: se eligen vehículos al azar. Si el conductor se niega a hacer la prueba, se redactará un atestado por delito de desobediencia, y si presenta determinados síntomas, se hacen constar por si el juez valora un segundo delito. En cuanto a los síntomas, “no es que les hagamos caminar por una línea recta, pero pedimos que salgan del coche y que nos acompañen hasta el coche de atestados –señala Ma-

nuel García– y así otro agente observa sus movimientos; lo mejor es darles cierta confianza y evitar las broncas, porque uno se encuentra de todo: el simpático, que quiere hacerse tu amigo, el listillo, el humilde, el que pasa de un estado de gracioso a otro

No hay truco que valga

Con los actuales equipos de medición, ningún truco sirve para reducir la concentración de alcohol, asegura Juan Carlos González, asesor médico de la Dirección General de Tráfico: “Engañar al etilómetro no es posible, ni con absorbentes, granos de café o fingiendo enfermedades metabólicas que puedan dar falsos positivos”.

¿Cuánto duran los efectos? El tiempo de distribución y eliminación del alcohol en el organismo es muy variable: depende del sexo y el peso de la persona, de la cantidad y tipo de alcohol, el período de tiempo durante el que lo ha estado tomando, si lo ha acompañado con alimentos... Lo normal, según el doctor, es que transcurran unas seis horas hasta que un conductor que ha bebido dé negativo; pero, ¡jojo!, “los efectos residuales del alcohol, que además afectan a la conducción, pueden durar mucho más”.

de indignación y comienzan a exigir derechos que no tiene... Pero lo que más te indigna son los que dan positivo y llevan detrás a un bebé”.

Pero lo normal, tal y como podemos observar, es que acepten soplar. Se les entrega una boquilla para que ellos mismos les quiten el precinto y la instalen en el etilómetro evidencial. Sencillo, ¿no? Pues algunos son incapaces de soplar durante ocho segundos seguidos, o se orinan encima, o expelen ruidosas ventosidades... Afortunadamente, son excepciones, ya que el porcentaje de positivos se sitúa en torno al 2%. Además, nos indican, “cada vez se ven más conductores alternativos”.

La única irregularidad detectada en el primer control ha sido la de un conductor con el permiso caducado, que se solventa con una denuncia que se tramita con una PDA (un dispositivo electrónico conectado con la base de conductores y vehículos de la DGT).

El equipo inicia los preparativos para instalar un nuevo control en un glorieta de la M-301, sobre la M-50, con menos afluencia de vehículos. Pero los agentes no descansan y en algunos momentos se están realizando tres controles al mismo tiempo. Turismos, furgonetas, motos, camiones...

Un camionero pasa sin problemas la prueba de alcoholemia, pero lleva una rueda muy desgastada,

Así se realiza un control de alcoholemia

Selección aleatoria	Negativa a soplar	Si acepta la prueba	Análisis de sangre	Coche inmovilizado	Infracción o delito
En los controles preventivos que se hacen diariamente, se detienen vehículos al azar y se explica al conductor que se le va a someter a una prueba de alcoholemia.	Negarse a la prueba es delito; podría haber un segundo delito si muestra síntomas de alcoholemia. Se le inmoviliza el coche y se le cita a un juicio rápido.	Si da positivo en el etilómetro de mano, se le hacen dos pruebas más con uno de precisión, dejando un intervalo de 10 minutos. Se toma la medida más baja.	Si da positivo, el conductor puede pedir que se contraste la prueba con un análisis de sangre en un hospital (correrá con los gastos si se confirma el positivo).	El conductor no podrá continuar conduciendo si ha dado positivo: si algún pariente o amigo no puede hacerse cargo del coche, se inmoviliza con un cepo o se llama a la grúa.	Con una tasa de hasta 0,60 mg/l, multa de 500 euros y descuento de 4 ó 6 puntos. Si la supera o muestra síntomas de embriaguez, se instruye un atestado y se le cita a un juicio rápido.

“Comió hierba para bajar la tasa”

● **PROBLEMAS CON LA BOQUILLA.** Algunos tienen dificultades para encajar la boquilla en el etilómetro; incluso se ponen a soplar en la boquilla suelta.

● **ELIXIR.** Echarse elixir en la boca para anular la prueba o argumentar que se han enjuagado con whisky por un dolor de muelas, es un recurso socorrido que no engaña ni al etilómetro ni a los agentes.

● **COMIÓ HIERBA.** Entre medición y medición, un conductor se puso a comer hierba porque había oído que la tasa era menor si se ingerían alimentos.

● **FLEXIONES.** Para reducir cuanto antes la alcoholemia y poderse ir conduciendo el coche, otros optan por hacer flexiones para eliminar alcohol con el sudor, otro truco que tampoco funciona.

● **DE BODA.** El principal argumento para justificar que han bebido es que vienen de una boda; hasta un cumpleaños le pareció suficiente coartada a otro, que cuadruplicó la tasa permitida.

● **LA CULPA, DE LA MUJER.** Un conductor estaba ostensiblemente enfadado con su mujer porque, por su culpa, había tenido que ir a la fiesta; y claro, ya que estaba allí, había tenido que beber.

● **ARMAS DE MUJER.** Algún caso se ha dado de la chica que le sugiere al agente aquello de que “esto lo podríamos arre-

● **¡SOCORRO, QUE ME VIOLAN!** Entre la Guardia Civil de Valdemoro es famoso el caso de la conductora que trasladaban al destacamento para evitar el desorden público que estaba organizando, cuando se empezó a desnudar y, sacando la cabeza por la ventanilla, comenzó a gritar: “¡Socorro, que me violan!”.

glar de otra manera”. Y si van acompañando a sus maridos, “a veces la lían”.

● **¿ES QUE NO SE NOTA QUE HE BEBIDO?** Los agentes tuvieron dificultades para conseguir que el conductor del vehículo que se acercaba haciendo eses, se detuviera en el arcén; cuando le pidieron que se bajara del coche se cayó redondo al suelo y, al preguntarle si había bebido, contestó “¿Pero es que no se nota que he bebido?”

● **CAMBIO DE ASIENTO.** También se dan los casos en los que, antes de parar, el conductor trata de cambiarse, sobre la marcha, con el acompañante y se quedan enredados uno encima de otro.

● **DIRECTOS AL CORAZÓN.** A veces te hablan de sus hijos, de sus miserias, de que no tienen dinero... “Tratan de tocarte el corazón, pero son las seis de la mañana y has visto que acaban de salir de un club de alterne”.



Si la tasa o los síntomas constituyen delito, se cita a un juicio rápido con la agenda electrónica.



Si la tasa es positiva, se coloca un cepo.

SE TARDAN SEIS HORAS PARA DAR NEGATIVO, PERO LOS EFECTOS AL VOLANTE DURAN MÁS

que es fotografiada con una cámara digital, y se le multa.

Solo al final de la mañana se detecta al primer conductor que da positivo: 0,37 mg/l, cuando el límite permitido es hasta 0,25. Le hacen bajar de su coche y se acerca al vehículo de atestados para hacer la

prueba con el etilómetro de precisión. “Mire usted –se justifica ante nosotros el conductor–, me he tomado un café y una copa... No creo que eso sea peligroso...” No parece nervioso y se muestra amable y colaborador. El aparato confirma la anterior medición y tras diez minutos se hace una nueva prueba que sube a 0,39 mg/l.

MÁS DE UNA COPA. “No creo que se haya tomado solo una copa –nos dice aparte el sargento– y, además, no debe hacer mucho porque la alcoholemia aún le está subiendo. No obstante, siempre se toma la medida más favorable para él”. El cabo le informa de que va a ser sancionado con 500 euros, aunque se quedarán en 250 si paga en 20 días, y además le quitarán 4 puntos. Lo que peor le sienta –se ve en su semblante, en sus gestos, en sus palabras, en su actitud– es que el coche se quedará allí y le pondrán un cepo. No se podrá poner al volante hasta que dé negativo, aunque le dicen que puede avisar a algún conocido para que se haga cargo de él o que pueden llamar a la grúa...

Si la tasa hubiese superado 0,60 mg/l, o hubiera presentado signos de encontrarse bajo la influencia del alcohol, se le hubiera puesto a disposición judicial. Y si en el juicio rápido el juez no lo considerase delito, el procedimiento continuaría por la vía administrativa: 500 euros de multa y descuento de 6 puntos del permiso de conducir. ♦

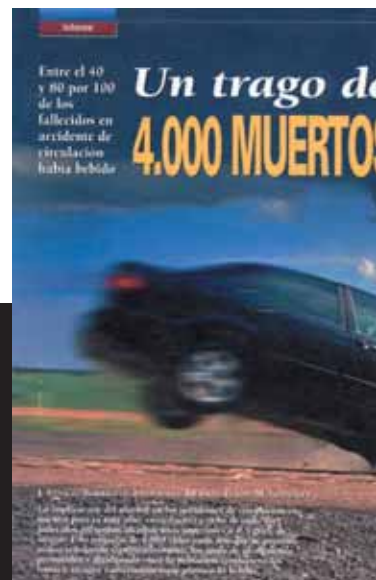
Suscríbese a la revista

TRÁFICO y Seguridad Vial



RECIBA EN SU CASA LA REVISTA DE REFERENCIA EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

¡Por 8 €, todo el año informado!



INFORMACIÓN ÚTIL... ¡Y SEGURA!

- ✓ LA MEJOR INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL
- ✓ TODA LA LEGISLACIÓN, AL DÍA
- ✓ LES INFORMAREMOS SOBRE LAS MEJORES INVESTIGACIONES
- ✓ LAS OPINIONES DE LOS MEJORES ESPECIALISTAS
- ✓ TODA LA ACTUALIDAD DE LA DGT
- ✓ TODO SOBRE MOVILIDAD
- ✓ INFORMACIONES PRÁCTICAS

PARA LOS VIAJES

- ✓ LOS FAMOSOS NOS CONTARÁN SUS PUNTOS DE VISTA
- ✓ LAS NOVEDADES EN EL MUNDO DEL MOTOR
- ✓ LAS MEJORES INFOGRAFÍAS Y FOTOGRAFÍAS PARA FACILITAR LA LECTURA...
- ✓ CONTADO PARA QUE LO ENTIENDA TODO EL MUNDO...





BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

LAS DIFERENTES VIAS PARA HACERLO.

- ✓ 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

**TAMBIÉN A
TRAVÉS DE
INTERNET**

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			
Entidad	Oficina	D.C.	Núm. de cuenta

BANCO:

TITULAR:

FIRMA

FECHA

RESPONDEMOS A SUS DUDAS

¿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 recibir 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.

¿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 euros por unidad.

¿SE PUEDE HACER POR INTERNET?

También se pueden suscribir on-line. Tiene que ir a esta página: <http://grupotpi.es/vari-ros/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-re-vista



Perros y gatos son las mascotas que más nos acompañan en el coche. La mayoría van sueltos en el interior del vehículo.

LA MITAD DE LOS CONDUCTORES HA SUFRIDO UNA SITUACIÓN DE RIESGO POR CULPA DE UN ANIMAL

Mascotas sobre ruedas

La imagen de una mascota en el interior de un coche es cada día más frecuente. Sus consecuencias: más de la mitad de los conductores vive situaciones de riesgo por culpa de un animal. Al mismo tiempo, uno de cada cinco conductores que viaja con su mascota no utiliza un sistema de sujeción, según una encuesta realizada por el RACE y la Asociación Nacional de Amigos de los Animales.

Mercedes LÓPEZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

El 70% de los conductores dueños de animales de compañía no conoce la norma que regula el transporte de mascotas y más de la mitad no sabe que existe una legislación que les obliga a asumir los daños producidos por las

**UN PERRO QUE
PESE 20 KILOS
SUPERARÁ LA
MEDIA
TONELADA EN
UNA COLISIÓN A
50 KM/H**

mismas. Estas son algunas de las conclusiones de un estudio realizado conjuntamente por el RACE (Real Automóvil Club de España) y la Asociación Nacional de Amigos de los Animales, basado en una encuesta realizada a más de 3.000 conductores dueños de una mascota.

Según un estudio de la Feria Profesional del Animal de Compañía, en seis de cada diez hogares españoles convive al menos una mascota, preferentemente perros (5,5 millones) y gatos (4 millones). Estos animales, entre otras cosas, comparten coche con sus dueños en viajes, desplazamientos y también les acompañan a pie por las calles de su ciudad, lo que supone que los animales tienen una relación con la seguridad vial.

Una relación que termina en muchas ocasiones en accidente. Y las



Cifras a cuatro patas

- ✓ El **82%** de las mascotas viaja en turismo.
- ✓ Los más viajeros son **perros y gatos**.
- ✓ Un animal **multiplica por 35** su peso a una velocidad de 50 km/h, en caso de accidente.
- ✓ En el **60%** de los vehículos solo viaja un animal; en el **29%**, dos animales; y en el **11%** restante, tres o más.
- ✓ **Uno** de cada **cinco** usuarios lleva a su mascota sin **ningún** sistema de protección.
- ✓ El **91%** considera que es peligroso, tanto para el animal como para los pasajeros, llevar a la mascota sin protección.
- ✓ De los conductores dueños de animales de compañía, un **70%** no conoce la normativa que regula el transporte de mascotas.

(Fuente: RACE).

cifras, “*sorprendentes*” en palabras de Antonio Lucas, coordinador de proyectos nacionales del RACE, así lo indican: “*Cinco de cada diez conductores reconocieron haber sufrido una situación de riesgo al volante por culpa de un animal; un 36% había visto un accidente provocado por un animal; un 4% había sufrido un siniestro con su mascota (el 20% sufrió heridas leves); un 6% había tenido un accidente por culpa de un animal salvaje; y un 1%, por culpa de su mascota*”.

MUCHOS ABANDONADOS. Dos son los tipos de accidentes en los que nos podemos ver involucrados si vamos acompañados por un animal de compañía. El primero, un atropello, al pasear con ellos por la calle. No obstante, en la mayor parte de los atropellos se trata de animales abandonados. Los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), correspondientes a 2008, indican que se produjeron más de 12.000 accidentes de tráfico provocados por un animal en la calzada.

De ellos, un 23% estuvo protagonizado por un perro abandonado. Según datos del sector, ese año se abandonaron en España más de 110.000 perros. Y lo que es peor: como afirma Pilar Cañizo, presidenta de la CEPA (Coordinadora Estatal de Protección de Animales), “*en el contexto de la crisis se están registrando más abandonos*”.

Conviene saber que cuando la mascota sea la causante del accidente, el responsable de los daños cau-

sados o de los perjuicios que pueda ocasionar a terceros, según el Código Penal, es el propietario del mismo, incluso si no es él quien le acompaña o el perro se hubiera escapado.

El segundo lugar, hay que destacar los accidentes que se producen cuando llevamos mascotas en el interior del coche. Antonio Lucas indica la “*necesidad de sujetarlas adecuadamente para que no interfieran en el conductor*”, porque es bastante frecuente la imagen del perro que ‘acompaña’ a su dueño moviéndose ‘libremente’ por el coche.

SIN SUJECCIÓN. Según el estudio del RACE, dos de cada diez usuarios no utiliza ningún sistema de sujeción, a pesar de que el 91% considera “*peligroso siempre y en todos los casos, tanto para el animal como para los pasajeros, llevar la mascota sin protección en el coche*”. Las consecuencias, explica Lucas, pueden ser muy serias: “*En caso de accidente, nuestra mascota se convertiría en una amenaza tanto para los ocupan-*

En el coche...

- Utilice siempre un sistema de sujeción adecuado.
- No deje que el animal vaya en brazos.
- Consulte al veterinario cómo prevenir mareos.
- No deje a su mascota en el interior del vehículo con altas temperaturas.
- Cuando abra el portón o la puerta, prevea situaciones de riesgo, ya que el animal puede salir corriendo.



La forma más segura de transportarlos es en su transportín en el suelo del coche.

tes como para ella, que queda expuesta a lesiones muy graves o mortales". Para comprobarlo se han realizado una serie de crash-test: a 50 km/h, en caso de choque frontal, multiplica por 35 su peso. Esto significa –según Antonio Lucas– que “un perro de unos 20 kilos de peso tendrá una carga de impacto que superará la media tonelada”. E, incluso, subraya que “la carga adicional para los pasajeros del coche es tal que puede reducir o anular la protección de sistemas de seguridad como cinturones o airbags”. Parece que la falta de información es la principal razón. Por

Palabra de ley

- **Transportar un animal suelto que pueda interferir en la conducción, puede ser sancionado con multa de hasta 100 euros.**
- **Cuando se lleven sueltos varios animales o un animal sentado en el regazo del conductor, los hechos podrían considerarse como conducción negligente (infracción grave) castigada con multa de 200 euros.**

Reglamento General de Circulación, artículos 18.1 y 3.1

ello, el RACE, en colaboración con Royal Canin, ha iniciado una campaña de concienciación y divulgación en la que se alerta a los dueños de mascotas del riesgo que conlleva viajar con una mascota o circular con ella por la calle. Además, se mostrarán las consecuencias de no llevar correctamente sujeto al animal de compañía, con un análisis de los diferentes sistemas que existen en el mercado y su eficacia. Se distribuirán dípticos informativos y se ha puesto en marcha una web con videos formativos que estarán disponibles a través de todas las redes sociales. ♦

La eficacia de los sistemas de sujeción

Para demostrar la necesidad de que nuestras mascotas viajen protegidas, se han realizado una serie de crash-tests en los que se simulaba una colisión frontal a 50 km/h, utilizando un maniquí de perro de 22 kilos y otro de adulto como conductor. Así se ha analizado la eficacia de los distintos sistemas de sujeción que se comercializan.

1 ANIMAL SUELTO

El peor escenario posible es el perro tumbado en la bandeja trasera, detrás del conductor. El animal saldrá lanzado contra el reposacabezas del conductor si hay un accidente. Los dos sufren lesiones muy graves, incluso mortales.

2 ARNÉS DE UN SOLO ENGANCHE

El arnés se engancha al cinturón de seguridad del vehículo. En la colisión, la hebilla del arnés se rompe. El perro choca con el respaldo del asiento. Graves lesiones en la columna del conductor. El animal sufre lesiones graves o mortales.

3 ARNÉS CON DOS ENGANCHES

El arnés evita el desplazamiento hacia adelante. No se transmite ninguna carga al conductor. Para evitar que la mascota choque contra los asientos –con consecuencias que serían muy graves–, deberán tener un sistema de unión corto.

4 TRANSPORTÍN SUJETO CON EL CINTURÓN DE SEGURIDAD

El transportín destroza los puntos de sujeción del cinturón. Además, se rompe su parte superior. El animal sufre lesiones muy graves y los ocupantes del vehículo soportan cargas importantes.

5 TRANSPORTÍN COLOCADO EN EL SUELO DEL VEHÍCULO

Los transportines pequeños encajan bien en el suelo. Como tienen poco espacio la energía del impacto es absorbida pronto y apenas se deforma el habitáculo del animal que solo sufre lesiones leves.

6 TRANSPORTÍN EN EL MALETERO

Cuando el animal es más grande y el transportín también, se puede colocar en el maletero en posición transversal a la dirección de marcha. No se puede excluir la posibilidad de que los ocupantes de las plazas traseras sufran lesiones.

7 REJILLA DIVISORIA

Una rejilla colocada entre los pilares de la estructura del coche, separando la cabina del maletero, permite a la mascota moverse libremente sin molestar al conductor, pero en caso de colisión y según la posición del animal en ese momento, puede sufrir lesiones muy graves. Lo mejor es combinar el transportín con la rejilla divisoria.

Toda la información en:
www.suseguridadpartedeti.es

Montar en bici mejora la salud

Realizar nuestros desplazamientos habituales en bicicleta no sólo beneficia el medio ambiente y la movilidad. Pedalear habitualmente produce beneficios físicos –y lo prueban varios estudios científicos– no sólo a nivel general, sino a nivel individual. Reducción del peso, aumento del colesterol ‘bueno’, menor riesgo de infarto y enfermedades coronarias, mejora del tono muscular y reducción de los dolores musculoesqueléticos... Y todo sólo con un poco de bicicleta mientras vamos al trabajo o de compras.



Incluso en grandes ciudades, como Madrid o Barcelona, es posible ir al trabajo en bicicleta, mejorando la movilidad y la salud.

J. M. M.

Fotos: Paul Alan PUTNAM

Según la Comisión Europea, un 30% de los viajes en automóvil son de menos de 3 kilómetros y el 50%, de menos de 5. Estas distancias son perfectas para desplazamientos en bicicleta, ya que se tarda de 5 a 30 minutos. De hecho, como demostró la última ‘carrera’ entre

**CON 10 MINUTOS
AL DÍA DE BICI
SE PRODUCEN
MEJORAS EN LAS
ARTICULACIONES
Y SISTEMA
CIRCULATORIO**

diferentes medios de locomoción en A Coruña –apoyada por datos similares de Bilbao (Vizcaya)–, la bici obtiene tiempos de desplazamiento (12 minutos) muy parecidos al taxi (13), mientras que el coche privado los duplica (24). Y con un coste muy inferior: 5 céntimos frente a los 4,5 euros del taxi y 2,85 del coche.

A una velocidad media de 10 km/h, asumible para cualquier ciudadano, cinco kilómetros tardan en recorrerse 30 minutos; y tres kiló-

Dolores de espalda y columna: fortalece los músculos

La mayoría de la población en países industrializados –y no escapan ni jóvenes ni niños– padece o ha padecido dolor de espalda debido a malas posturas en la mesa de trabajo o a tareas físicamente duras en cadenas de montaje. Como resultado, músculos afectados por la tensión de malas posturas sostenidas y daños en los discos intervertebrales. El ejercicio moderado es eficaz contra el dolor de espalda, pero, además, el movimiento de piernas del pedaleo estimula los músculos de la zona lumbar e ileosacral –donde se producen la mayoría de las lesiones de espalda– y los pequeños músculos de las vértebras, fortaleciéndolos.

Obesidad y sobrepeso: adelgaza y no castiga las articulaciones

Una quinta parte de la población alemana –cifra extrapolable a la mayoría de los países europeos– padece sobrepeso. La obesidad, en muchos casos aparejada con problemas psicológicos y limitación de la calidad de vida, puede ‘atacarse’ con un ejercicio como pedalear, ya que, además de estimular el metabolismo y quemar calorías, el peso no recae en las articulaciones (ocurre, por ejemplo, en la cadera al andar o correr). De hecho, una hora de bicicleta quema de 600 a 800 kilocalorías, en función de la intensidad del esfuerzo. Así, a partir de 20-30 minutos de ejercicio, el ciclista obtiene el 60% de la energía para pedalear de la grasa corporal –80% en personas entrenadas–, mientras que otros ejercicios ‘queman’ principalmente carbohidratos (azúcar).

Colesterol: incrementa el ‘bueno’

Un incremento inadecuado de la grasa corporal provoca arterioesclerosis e hipertensión, enfermedades ambas que incrementan el riesgo coronario. El ejercicio habitual quema calorías –principalmente de la grasa ingerida–, pero, además, la práctica en bicicleta mejora el metabolismo, incrementa la producción de colesterol HDL (‘bueno’) y reduce la presencia del LDL (‘malo’), responsable del endurecimiento de arterias y vasos sanguíneos, con el consiguiente riesgo circulatorio y de trombosis. Y, a la vez, se reduce el peso...

Hipertensión: baja la tensión

La tensión arterial alta es de las enfermedades más frecuentes en la sociedad moderna. Se calcula que un 20% de la población padece hipertensión (otro 20% tiene la tensión muy alta), aunque apenas el 10-20% tiene disposición genética a padecerla. Muchas investigaciones demuestran que el ejercicio moderado previene o reduce, al menos, la hipertensión. Y aunque debe evitarse algún deporte intenso, el ciclismo reduce la hipertensión, que constituye el mayor riesgo de sufrir ataques al corazón.



La bici, un vehículo alternativo y saludable.

metros, unos 18 minutos. Tres kilómetros, en ciudades como Madrid, significan un recorrido desde el centro (Paseo de la Castellana) a la periferia (Plaza de Cristo Rey); y cinco kilómetros, ir desde un extremo a otro de la ‘almendra’ central (Cristo Rey-M-30/Arturo Soria); es decir, que cubren perfectamente trayectos para ir al trabajo, la Universidad y colegios, etc. Pero es que, además, las velocidades reales de circulación son superiores: 14,5 km/h en la prueba de A Coruña y de 16 a 18 en recorridos reales de personas más habitadas.

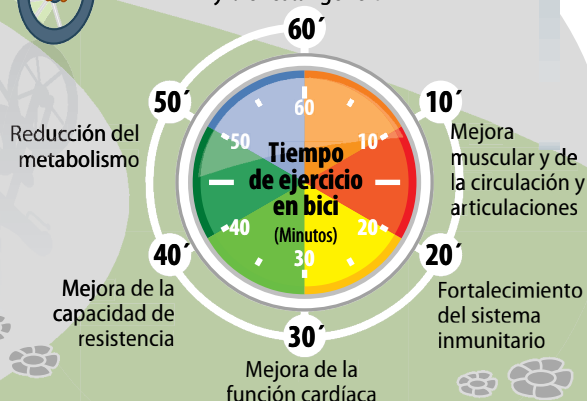
Incluso en distancias tan cortas,

Si pedaleas, mejoras

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



Beneficios físicos por tiempo





aunque recorridas habitualmente, se producen importantes mejoras en las salud. El informe “En bici, hacia ciudades sin malos humos”, de la Comisión Europea, señala textualmente que *“dos trayectos diarios de 15 minutos en bicicleta bastan para tener un corazón sano. La bicicleta, que es tan benéfica como la natación, es mucho más fácil de practicar a diario, pues no obliga a reservar una franja especial, y el equipamiento público necesario (las calles) ya existe en todas partes”*. Las investigaciones del doctor Ingo Fröbose, de la Universidad de Colonia (Alemania), van más allá y determinan la mejora física en función del tiempo: con 10 minutos al día –unos 1,5 km.–, mejoras importantes en articulaciones, músculos y sistema circulatorio; con 20 minutos –unos 3 km.–, se fortalece el sistema inmunológico; con 30, la función cardíaca; con 50, rebaja del metabolismo; y con 60, una bajada notable del peso corporal (ver infografía).

Además, circular habitualmente en bicicleta rebaja un 40% el riesgo de padecer diabetes tipo 2; un 50%, el de enfermedades cardíacas; y del 60%, el de accidentes cerebro-vasculares.

De hecho, con 20 minutos/día en bici, cinco veces a la semana, a un ritmo de principiante –la mitad de la intensidad máxima– se queman 900 kilocalorías (2.200 si se realizan a un ritmo fuerte). Dicho de otra forma, cada hora en bici quema de

Varices: idónea para evitarlas

Practicar deportes aeróbicos, como el ciclismo, ayuda a mejorar la circulación sanguínea y previene la aparición de *“arañas vasculares y venas antiestéticas”*, según expertos de la Unidad de Cirugía Láser de Varices del Centro Médico Teknon (Barcelona). Según cirujanos vasculares, el ejercicio regular estimula el retorno venoso y potencia el bombeo de sangre hacia las extremidades, con lo que se consigue mejor circulación y piernas más saludables. Los deportes ‘progresivos’ –natación, ‘aquagym’, golf o bicicleta– son los más idóneos, mientras desaconsejan aquellos en los que los pies golpean con fuerza el suelo –‘step’, baloncesto o tenis–, ya que el golpeo brusco dificulta el retorno venoso de la sangre, que se estanca en las piernas.

Estrés, depresión, ansiedad...

Al estrés y los problemas psicológicos les viene bien la bici. Varios estudios científicos muestran que el deporte reduce los efectos negativos de los desórdenes psicológicos y estimula la producción de hormonas. Así, la depresión y ansiedad mejoran con deportes de resistencia y el paciente puede reducir la ingestión de medicamentos dirigidos a su control hormonal. Además, el movimiento del pedaleo, cíclico y uniforme, estabiliza física y emocionalmente y reduce los efectos del estrés. De hecho, tras 30 ó 40 minutos de pedaleo, el cuerpo comienza a liberar endorfinas (hormona de la felicidad), que inhiben el dolor y contrarrestan los efectos depresivos de estas enfermedades.

Riesgo cardiovascular: lo reduce un 50%

El ciclismo produce grandes efectos positivos sobre el corazón (rebaja la frecuencia cardíaca en reposo, la cantidad de sangre bombeada por unidad de tiempo...), reduce el estrés de este músculo e influye positivamente ante todos los factores de riesgo de ataque cardíaco. De hecho, una actividad física regular reduce el riesgo de sufrir un ataque de este tipo en más del 50%. Un estudio en hospitales de Le Havre, Münster y Groeningen descubre una relación entre los desplazamientos habituales a pie o en bicicleta y reducciones del 60% en enfermedades cerebrovasculares.

Diabetes: previene su aparición

Un estudio finlandés del año 2003 demuestra que la utilización habitual de la bicicleta, sea para hacer deporte o para desplazarse, disminuye hasta en un 40% el riesgo de desarrollar una diabetes de tipo 2.

LA BICI DIARIA PREVIENE ESTRÉS, DEPRESIÓN, COLESTEROL, HIPERTENSIÓN...

600 a 800 kcal. Y todo ello mientras nos desplazamos al trabajo, a las compras o al colegio.

Además, a la vez se producen mejoras medibles en los niveles de contaminación, congestión, espacio urbano ocupado y costes sanitarios. De hecho, la Comisión Europea calculó que si un tercio de quienes circulan en bici se pasase al coche se

produciría un sobrecoste de 250.000 €/año por contaminación; 10.000 €, por ruido; y 485.000 €, por consumo extra de combustible en atascos.

Por otro lado, un estudio austriaco calculó que la práctica deportiva ahorraría más de 250 millones de euros anuales en gasto sanitario y jornadas de trabajo perdido. Y un estudio francés calculó que aumentar un 10% los viajes en bicicleta reduciría 9 millardos de euros en el gasto sanitario anual, mientras una política ciclista en Francia costaría 500 millones de euros.

Así que por lo que mejora su ciudad y su cuerpo, la próxima vez que vaya a coger el coche para ir al trabajo o al colegio, piénselo. Y vaya en bicicleta. ♦



Detectar a tiempo a los conductores distraídos puede ser muy útil para evitar un susto.

LA **CONDUCCIÓN DEFENSIVA** AYUDA A EVITAR SITUACIONES COMPROMETIDAS AL VOLANTE

Quien evita la ocasión, evita el peligro

No provoca accidentes y tampoco los tiene. Respeta las normas, ve venir el peligro y sabe esquivarlo tomando ciertas precauciones e interpretando las 'señales' que dan los demás. Si se identifica con este perfil, es usted un 'conductor 10'. Si no, en este reportaje le contamos cómo serlo.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Infografía: **DLirios**

En teoría, el tráfico es un hecho social que transcurre en un espacio compartido (calles, carreteras...) donde los conductores deben convivir pacíficamente de acuerdo a unas normas. Pero, con frecuencia, conocer y respetar dichas normas no es suficiente y el conductor tiene que andarse con mucho ojo y 'sabérselas todas' para esquivar los accidentes. ¿Y eso cómo

AL VOLANTE Y AL MÓVIL. Delante de usted, un conductor habla por teléfono. Distráido, tiene dificultad para mantenerse dentro de su carril y corrige continuamente su trayectoria.

¿Qué hacer?

Detectarlo a tiempo y mantener la separación evitará que le sorprenda con movimientos bruscos o frenazos que provoquen una colisión lateral o un alcance.

mo se consigue?

Pues, fundamentalmente, anticipándose a las 'amenazas' de nuestro alrededor y sabiendo decidir correctamente en cada situación. En eso consiste la conducción preventiva o defensiva. *"La conducción preventiva es la forma más inteligente de*

ADELANTAMIENTOS INADECUADOS. En una vía de doble sentido otro conductor adelanta y usted preve que va muy justo para volver a su carril.

¿Qué hacer?

Si viene de frente, reduzca la velocidad para darle más margen. Si le está adelantando, debes ayudarlo por la seguridad de todos: frene si insiste en completar el adelantamiento o acelere si renuncia y vuelve atrás.

conducir un vehículo”, explica Ernesto Nava, director de la Escuela de Conducción del Real Automóvil Club de España (RACE). *“No se trata de una conducción temerosa, lenta o aburrida –prosigue–, sino de ser consciente de la responsabilidad de conducir un vehículo, ser cortés, cívico y racional, mantener la concentración, valorar nuestro nivel de conducción con humildad y prestar atención al mantenimiento del vehículo, entre otras precauciones”.*

NO SON ACCIDENTALES. Sabido es que la mayoría de los accidentes de circulación no son fortuitos, sino provocados por fallos humanos –en el 70-90% de los casos–, muy por encima del porcentaje estimado a la vía (10-35%) o al vehículo (4-13%). Estos errores son, en muchas ocasiones, predecibles y evitables, si se sa-



Es conviene facilitar la maniobra a los conductores que nos están adelantando

“LA CONDUCCIÓN PREVENTIVA ES LA FORMA MÁS INTELIGENTE DE CONDUCIR UN VEHÍCULO”

ERNESTO NAVA (RACE)

DESLUMBRAMIENTOS NOCTURNOS

De noche, un vehículo que viene de frente con las luces de largo alcance o las de cruce mal reguladas puede cegarle y provocar que se salga de la carretera.

¿Qué hacer?

Circule a una velocidad a la que tenga control total de la situación y adviértale al otro conductor con un cambio de luces. Para evitar el deslumbra- miento, mantenga la vista sobre el margen derecho de la vía.

ben interpretar correctamente las ‘pistas’ que nos da el entorno. Así, dominar la conducción defensiva puede ser, en muchas situaciones, la diferencia entre tener un accidente y no tenerlo. Para Roberto Ramos, especialista en Seguridad Vial de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), *“siempre hay que contar con que algún usuario actúe en contra de las normas de tráfico. ¿Podemos circular con total tranquilidad por una glorieta? Lo ideal sería que así fuera pero no todos los conductores tienen las mismas ideas normativas. Esto es precisamente lo que da sentido a la conducción defensiva”.*

Los expertos en la materia dicen que la observación es una de las claves en la conducción defensiva (ver recuadro). El conductor que en todo

momento sabe lo que ocurre a su alrededor -mira a lo lejos y vigila los retrovisores y los ángulos muertos en los espejos- siempre tiene mas posibilidades de salir bien parado ante un imprevisto.

Detectar a tiempo a los conductores distraídos puede ser muy útil para evitar un susto. Los ‘síntomas’ son inequívocos: dificultad para mantener su carril, volantazos para



Incluso cuando la prioridad está indicada, los cruces pueden resultar puntos conflictivos.

'PROYECTILES' SUELTOS.

La gravilla suelta en la calzada puede hacerle perder adherencia o convertirse en un peligroso proyectil contra el parabrisas.

¿Qué hacer?

Ponga especial cuidado en tramos deteriorados o en obras. Reduzca la velocidad para no proyectar la grava y para no derrapar, especialmente en las curvas. Si un camión delante pierde carga, aumente la separación y nunca le adelante de forma precipitada.

no salirse o conducción errática. Muy posiblemente, al adelantarlo le veamos más atento al teléfono móvil que a conducir. Aquí, como en otros muchos casos, aplicamos otro de los principios de la conducción defensiva: mantener las distancias, cuanto más lejos, mejor. Igual que cuando oscurece, es de noche o llueve, ya que la falta de luz o el mal estado de la vía imponen conducir más despacio y guardar mayores distancias de separación.

Otros de los puntos conflictivos son las intersecciones y las incorporaciones en carriles compartidos, de aceleración, deceleración. En un cruce con prioridad, por ejemplo, anticiparse a la 'jugada' reduciendo la velocidad sumado a un aviso con luces o claxon (solo fuera de ciu-



Resulta difícil advertir la presencia de los usuarios de dos ruedas. No se deje sorprender.

dad) son las medidas a tomar más apropiadas si desconfía del conductor que espera a que usted pase.

EN UNO MISMO. Del propio coche hacia dentro, también hay otras muchas precauciones que el propio conductor debe tomar en cuenta. Por un lado, nunca sorprender con movimientos inesperados e informar de las maniobras con los intermitentes, ejecutándolas de forma gradual. Por otra parte, la conducción sosegada -sin acelerones ni frenazos, con marchas lo más largas posibles- y mantenimiento regular no solo afecta al entorno, también alarga la vida de un vehículo. Y un

CUIDADO CON LOS 'FITTIPALDIS'.

Un conductor 'ansioso' se acerca por detrás a toda velocidad pidiendo paso. Si se 'pega' demasiado, puede provocar un problema.

¿Qué hacer?

Toque suavemente el freno para invitarle a que se separe hasta la distancia de seguridad. Si persiste, lo mejor es deshacerse de él: mantenga la calma y facilítele el paso cuando le sea posible.

Prever el riesgo, evitar accidentes

Interpretar a tiempo las señales que dan otros conductores es fundamental para salir airosos de situaciones comprometidas.





Si llueve o es de noche, conviene disminuir la velocidad y aumentar la distancia de seguridad.

coche 'sano' reaccionará siempre de forma adecuada en una emergencia. Y por último, el conductor debe ser consciente de sus propias limitaciones, de su estado anímico y condición física: el cansancio, el alcohol o los medicamentos e incluso la falta de experiencia son inconvenientes 'controlables'. Al conductor estresado, con sueño o bebido se le pasarán por alto esos detalles que marcan la diferencia. *"Todo hoy es con prisa, nos imponemos demasiadas exigencias. Conducimos pensando en cerrar otra venta o en llegar a tiempo a la próxima reunión, la crisis... todo eso afecta negativamente"*, asegura Albert Alumá, responsable de la Escuela de Conducción Segura del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC). ♦

OJO EN LAS INTERSECCIONES. Incluso cuando la prioridad está establecida, los cruces en carretera pueden ser puntos conflictivos si hay excesos de velocidad y falta de observación.

¿Qué hacer?

Aproxímese siempre con la intención de ceder el paso, reduciendo la velocidad. Si tiene un STOP, la detención es obligatoria. Si tiene prioridad pero desconfía, hágase ver con una llamada de atención con las luces o el claxon.

Las claves de la conducción defensiva

OBSERVACIÓN



● **Mirar lejos.** La mirada del conductor debe ser panorámica, no limitarse a lo que ocurre delante del vehículo. A mayor velocidad, observe más lejos.



● **Alrededor.** El conductor debe saber qué ocurre a su alrededor. Consulte los retrovisores regularmente y gire la cabeza para controlar el ángulo muerto.

ANTICIPACIÓN



● **Más espacio.** Si prevé algún peligro, levante el pie del acelerador: si va más despacio, tendrá más tiempo para maniobrar.



● **Desconfíe.** Si ve acercarse un coche en un STOP, piense: "¿Y si no se detiene?". Anticípese pensando lo peor en cada situación. Si ocurre de verdad, no se verá sorprendido.

SEPARACIÓN

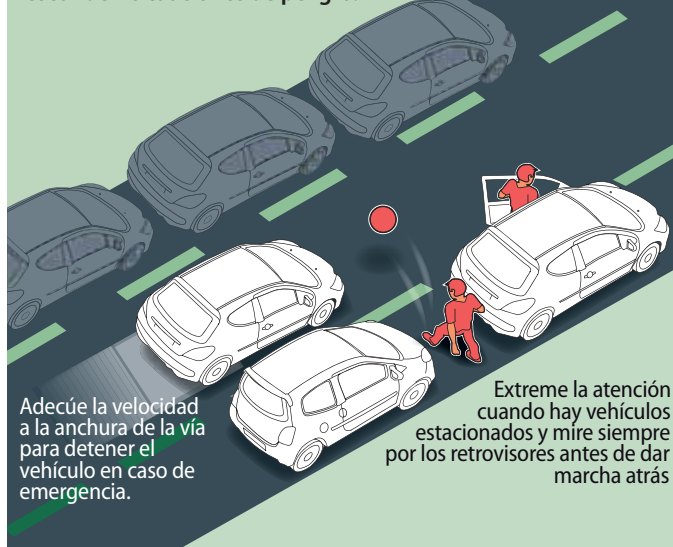


● **Delantera.** Calcule al menos dos segundos de separación frontal. En las detenciones siempre debe ver las ruedas traseras del vehículo que tiene delante.



● **Y trasera.** Frene con tiempo y de forma progresiva para mantener 'a raya' a los de atrás. En semáforos o atascos, adviértalos pisando el freno o con las luces de emergencia.

Donde menos se espera. Un peatón que cruza, una puerta que se abre..., las calles 'esconden' situaciones de peligro.



Ojo a las dos ruedas. Las bicis y motos que 'culebrean' entre los coches son difíciles de detectar.



UNIÓN EUROPEA

Alcohol: desconocemos nuestros límites



Datos del Eurobarómetro

★ Los hombres de 25 a 54 años, con más estudios, responsabilidad laboral y recursos son los que mejor conocen las normas. Los de más de 55 con menos estudios y cualificación son los que menos perciben el riesgo del alcohol.

★ El 83% de los conductores europeos son partidarios de los controles de alcoholemia aleatorios. El 73% apoya una rebaja de los niveles permitidos a los jóvenes sin experiencia.



★ En la Unión Europea, el consumo de alcohol es responsable de 195.000 muertes cada año, supone un coste 125 billones anuales y está relacionado con una tercera parte de los accidentes de tráfico mortales.

El 73% de los europeos desconoce el límite de alcohol permitido para conducir en su propio país. Son datos del último Eurobarómetro realizado por la Comisión Europea, en los

que el 36% de los encuestados dio una respuesta incorrecta y el 37% dijo no saber.

Entre los 27 países de la UE hay grandes diferencias. En la República Checa, por ejemplo, tres de cada cuatro saben que su límite es cero. En Austria y Finlandia, casi dos tercios saben que es 0,5 g/l. Sin embargo, en Bélgica, Holanda y España, al menos dos de cada tres personas desconocían que era 0,5.

En Malta más del 90% no conoce las tasas legales. En Grecia y Rumanía, en torno al 75%.

La mayoría considera peligroso conducir después de beber una o dos bebidas alcohólicas, pero aún hay un 14% que lo haría después de tomar

dos copas en dos horas. Más de la mitad (62%) cree que no se debe conducir en estas circunstancias.

En España, el 48% lo piensa, pero sólo el 6% cree que no se debe beber nada, una opción que globalmente defienden el 15% de los europeos. En Polonia, Hungría, Suecia y Eslovaquia es donde más seguidores tiene la propuesta del 0,0.

TASAS MÁXIMAS PERMITIDAS (g/l en sangre)

0,0 República Checa, Hungría, Rumanía y Eslovaquia

0,2 Estonia, Polonia y Suecia

0,4 Lituania

0,5 Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Alemania, Estonia, Grecia, España, Francia, Italia, Luxemburgo, Letonia, Holanda, Austria, Portugal, Eslovenia y Finlandia

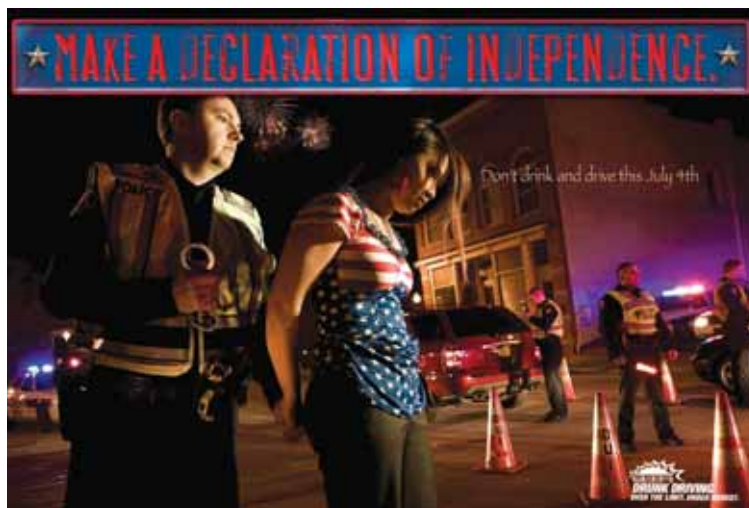
0,8 Irlanda, Reino Unido y Malta

Las tasas para profesionales y noveles son más bajas en la mayoría de los países.

EE.UU.

“Haz una declaración de independencia, no bebas”

Con motivo del 4 de julio, día de la Independencia, la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Estados Unidos (NHTSA) lanzó una campaña para evitar que se condujera bebido. “No arriesgues tu independencia por beber y conducir estas fiestas. Recuerda: si superas los límites, serás arrestado”. Éste fue el mensaje que el NHTSA difundió a través de diversos carteles como el de la imagen.



34.000 fallecidos

Según una estimación provisional, 33.963 personas murieron en accidente de circulación en Estados Unidos durante 2009, la cifra más baja de muertes desde 1954. Casi un 9% menos que en el año 2008, cuando las víctimas mortales se elevaron a 37.261. La tasa de muertes por cada 100.000 vehículos ha bajado en este país de 1,25 en 2008 a 1,16 en 2009.

FRANCIA

En 2009 las muertes en accidente bajaron un 11%

Según datos aportados por el Consejo Europeo de la Seguridad en el Transporte (ETSC), la cifra de muertos en accidente de tráfico en 2009 en la UE bajó un 11%. Se-

gún estas cifras, el pasado año murieron en torno a 35.000 personas frente a las 39.000 de 2008. Y 1.700.000 resultaron heridas, de ellas 300.000 de gravedad.

Se trata del mejor resultado desde 2001, cuando la UE se marcó el objetivo de rebajar en un 50% la cifra de víctimas mortales. Los países del Este son los máximos responsables de este descenso. El mayor lo registró Eslovaquia con un 36% menos, seguido de Lituania (26%) y Estonia (24%). Dinamarca rebajó la cifra de muertes un 25%.

España cumple el objetivo

✓ En 2009, España consiguió un descenso de las muertes del 13%; Francia se quedó igual (0%); Portugal e Italia bajaron un 5%; y el Reino Unido, un 7%. (CARE)

✓ Entre 2001 y 2009, España es el segundo país con mejores resultados, con un 52% menos de muertes, tras Letonia (54%). En tercer y cuarto lugar, con un recorte del 50%, están Estonia y Portugal.

✓ La UE se marcó el objetivo de reducir a la mitad la mortalidad entre 2001-10. España, un año antes, lo ha conseguido.



Nuevo teórico

Desde el pasado mes de abril, el examen teórico para obtener el permiso de conducir se ha simplificado. Así, incluye nuevos temas, como la percepción del riesgo y cómo compartir la vía los usuarios, y refuerza otros: conducción eficiente, alcohol y drogas. El examen francés permite un margen de error algo más elevado que el español (e12,5%), plantea cuatro respuestas de las cuales una es siempre válida y se realiza a través de ordenador.

La muerte de su bisnieta empañó el Mundial

La bisnieta de Nelson Mandela, Zenani Mandela, de 13 años, murió en accidente de tráfico el pasado día 11 de junio en Soweto cuando volvía del concierto inaugural del Mundial de Fútbol que se celebró en Sudáfrica. El conductor del vehículo responsable del accidente dio positivo en la prueba de alcoholemia, por lo que podría ser juzgado por homicidio. El ex presidente sudafricano y premio Nobel de la Paz no pudo asistir al inicio del campeonato.



MÉXICO

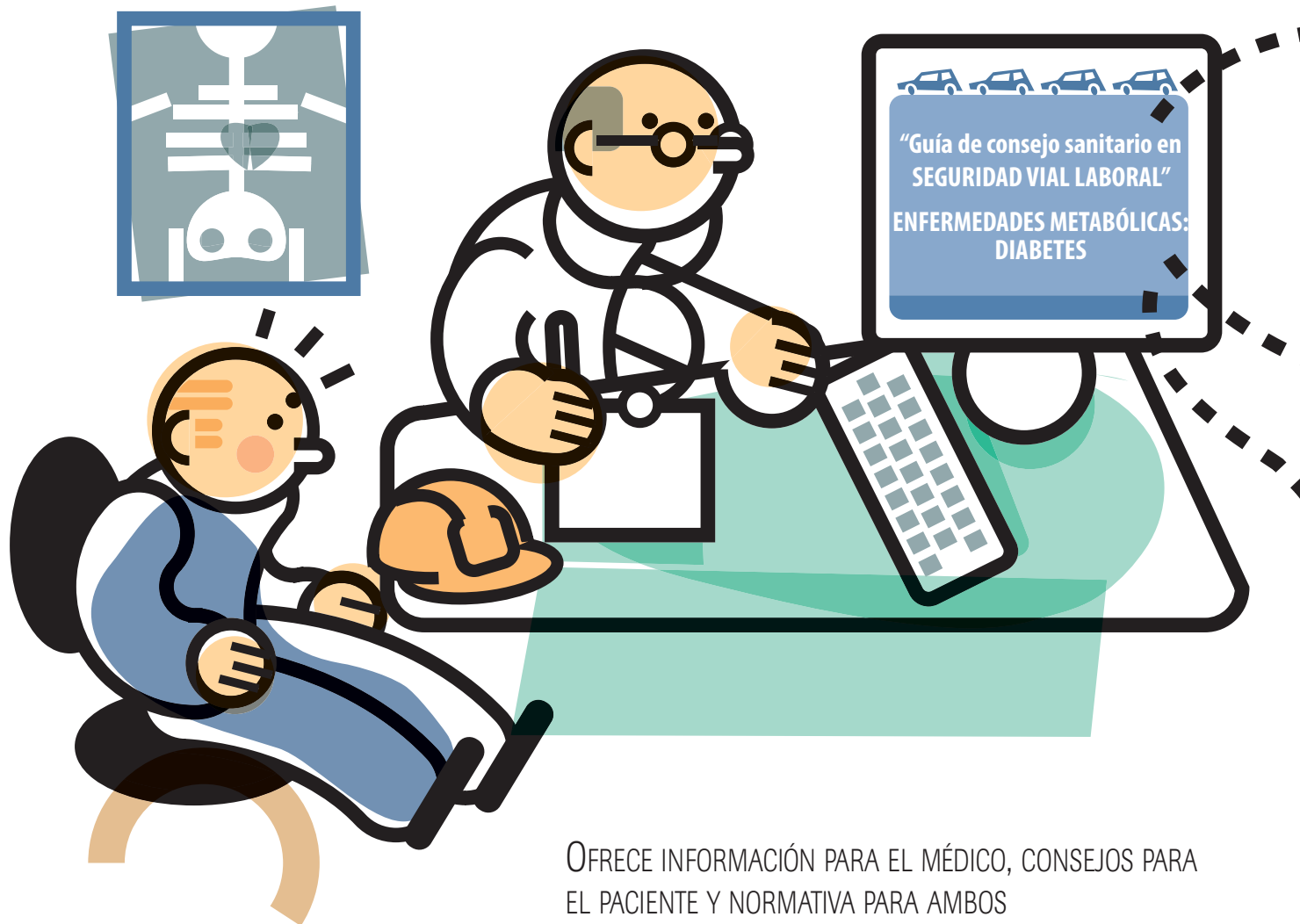
Contaminación y "mordidas"

La capital mexicana, con más de cinco millones y medio de vehículos, se enfrenta a dos graves problemas. La contaminación, que obliga a limitar el tráfico, y los sobornos, conocidos como "mordidas". Para evitarlas, las autoridades han decidido restringir a solo 500 de los 2.000 policías existentes la potestad de poner multas. México es uno de los países de Iberoamérica con más muertes por accidente de tráfico: 30.000 en 2008.

INDIA

El país más letal

"India vive en sus ciudades y muere en sus carreteras". Esta frase de Mahatma Gandhi sigue vigente en este país. A pesar de tener muchos menos coches, India ha superado a China en el número de muertos por accidente de tráfico. En 2008 registró 118.000 fallecidos. La deficiente planificación vial, un aumento de los vehículos y una escasa formación de los conductores ha hecho de la India la carretera más letal del mundo.



OFRECE INFORMACIÓN PARA EL MÉDICO, CONSEJOS PARA EL PACIENTE Y NORMATIVA PARA AMBOS

Los especialistas en Medicina del Trabajo disponen de una nueva herramienta para prevenir el riesgo laboral que suponen los accidentes de tráfico. Es la Guía de consejo sanitario en Seguridad Vial Laboral que ha elaborado la DGT en colaboración con la Comisión Profesional de Sociedades Científicas para la prevención de lesiones por accidentes de tráfico.

Guía navegable contra el riesgo vial

Marian GARCÍA RUIZ

Infografía: **Dlirios**

La Guía de consejo sanitario en Seguridad Vial Laboral, apoyada y financiada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, ha contado con la colaboración de las diferentes Sociedades Científicas para implicar a los profesionales de la salud en la lucha contra los accidentes de tráfico desde el ámbito laboral.

Su objetivo es facilitar a los trabajadores un consejo sanitario vial personalizado, detectar factores de riesgo relacionados con enfermedades o deficiencias y cumplir la normativa.

Se trata, en definitiva, de que cuando se haga el preceptivo reconocimiento de salud a un trabajador o cuando sufra alguna dolencia se le pueda aconsejar sobre si debe o no conducir y en qué circunstancias. “*Muchos médicos desconocen la incidencia de las enfermedades y deficiencias en la conducción. Con esta guía se intenta facilitar la información necesaria para evitar lesiones por accidentes de tráfico y aumentar la seguridad de los trabajadores*”, asegura Teresa Lascorz, jefa del Servicio de Prevención y Salud Laboral de la DGT y coordinadora de este proyecto, junto con Marta Ozcoidi, vocal de la Sociedad Española de Medicina de Tráfico.

La nueva guía se difunde en forma-

Para el médico

¿CÓMO INTERFIERE EN LA CAPACIDAD PARA CONDUCIR?

*La hipoglucemia representa el principal factor de riesgo de accidente. Los síntomas que pueden modificar la aptitud para conducir son temblor, palpitaciones, nerviosismo, ansiedad...

Para el médico y el trabajador

REFERENCIA NORMATIVA

*Los conductores no profesionales que precisen tratamiento con insulina deben aportar un informe del especialista que acredite el adecuado control de la enfermedad. El criterio de vigencia del permiso será de 4 años máximo...

Para el trabajador

CONSEJOS AL CONDUCTOR

- * Realice siempre controles de glucemia antes de iniciar un viaje.
- * Tenga en cuenta que su actividad y estado psíquico le pueden influir.
- * Aprenda a reconocer los síntomas de la hipoglucemia.
- * Lleve siempre alimentos ricos en hidratos de carbono y su medicación...

to PDF a través de las páginas web de la DGT y de las Sociedades Científicas. Y es navegable, se puede, transitar de un punto a otro en función de lo que se busque.

Consta de 21 capítulos dedicados a las principales patologías y trastornos relacionados con la conducción. Diecisiete de ellos recogen enfermedades y deficiencias contenidas en la normativa que son causa de denegación, adaptación o restricción del permiso de conducir.

Aborda la incidencia del alcohol, los medicamentos y el consumo de drogas, las alteraciones auditivas, respiratorias, de la capacidad visual

y del sistema motor, las enfermedades cardiovasculares, mentales, metabólicas o los trastornos relacionados con el sueño, entre otros.

Además, incluye otras cuatro unidades donde trata la relación entre la enfermedad y la conducción, el embarazo, los trastornos del envejecimiento y la utilidad de los sistemas de seguridad pasiva. En cada epígrafe, dedicado a una dolencia, se incluye información para el médico, una referencia normativa y consejos para el paciente.

La gran ventaja es que los cerca de 5.000 especialistas en Medicina del Trabajo y aquellos profesionales que lo necesitan pueden disponer de esta guía a través de su ordenador y consultar directamente el punto que les interesa de forma personalizada.

ACONSEJAR Y PREVENIR. Los especialistas en Medicina del Trabajo deben saber identificar, evaluar y prevenir los riesgos que puedan afectar al trabajador. “El consejo sanitario vial es una de las claves más importantes para prevenir las lesiones en accidente de tráfico”, según consta en la guía.

Según el presidente de la Asociación de Especialistas en Medicina del Trabajo, Antonio Iniesta, “la guía es fundamental desde el punto de vista de la prevención. Casi todos

Consejos para el paciente

- Si padece alguna enfermedad aguda o crónica, consulte al médico del trabajo si puede conducir.
- Conozca los efectos de los medicamentos que consume.
- Tras una baja, informe a su médico del trabajo por si afecta a su aptitud.
- No consuma alcohol.
- Cumpla las restricciones que le impongan en el Centro de Reconocimiento y que figuran en su permiso.
- Infórmese de la responsabilidad en que puede incurrir.
- Utilice siempre los sistemas de seguridad.
- Si padece un proceso agudo y no puede evitar conducir, incremente la distancia de seguridad, disminuya la velocidad y descanse al menos cada hora.



los trabajadores conducen o vienen al trabajo en medios motorizados. Teniendo en cuenta las altas tasas de mortalidad que tienen los accidentes laborales, es necesario actuar”.

Y muchas veces, el origen de un accidente está en las circunstancias y las condiciones de un individuo. Las enfermedades que padecen o los tratamientos que siguen, pueden afectar a la conducción.

Según Antonio Iniesta, “nosotros vivimos muchas veces aislados del sistema sanitario, pero el 99% tenemos ordenador. Poder descargarse la guía y consultar en el momento cómo afectan las diferentes dolencias a la conducción, la convierte en una herramienta muy eficaz”.

Además del formato para ordenador, la DGT ha editado 2.500 ejemplares en papel junto con un CD.◆

“SE PUEDE DESCARGAR EN EL ORDENADOR Y ESO LA CONVIERTE EN UNA HERRAMIENTA MUY EFICAZ”

(ANTONIO INIESTA, PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE ESPECIALISTAS EN MEDICINA DEL TRABAJO)

Multas: Pagar con tarjeta y en internet

Ya se pueden pagar las multas a través de la web de la Dirección General de Tráfico mediante tarjeta de crédito. El sistema aplica, si procede, el descuento por pago voluntario y emite, incluso, el justificante del mismo.

J. M. M.

Ya puede pagar sus multas con tarjeta de crédito a través de la página web de la Dirección General de Tráfico (www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/multas/pago_multa/).

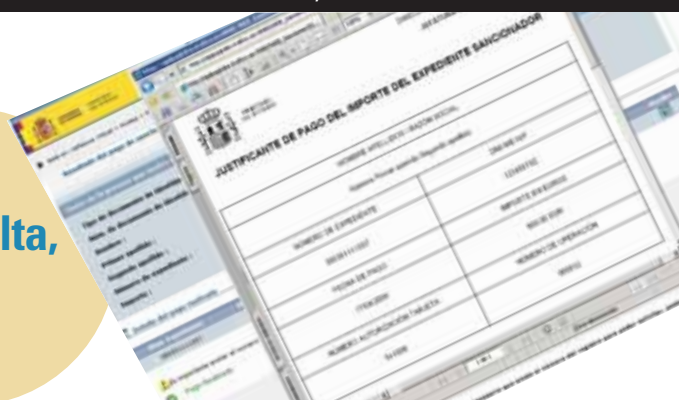
Existen dos opciones. La primera se efectúa con cargo a una tarjeta de crédito o débito vigente –se admiten todas las de uso habitual en España–. El sistema aplica, si procede, el descuento sobre el importe de la multa si se paga en el período voluntario. Así, si la denuncia es de fecha 24/05/2010 o anterior, se descuenta el 30% del importe de la multa si paga en 30 días naturales desde que el agente formule la denuncia o desde que el instructor notifique correctamente la sanción; si la denuncia es de fecha de 25/05/2010 o posterior, puede beneficiarse de la reducción del 50% del importe de la multa si paga en el plazo de 20 días naturales. El pago con reducción implica el fin del procedimiento, la renuncia a presentar alegaciones o recurso de reposición, y la detracción de puntos al día siguiente, si la infracción implicaba pérdida de puntos.

La segunda fórmula, más avanzada, es similar, pero necesita el uso de certificado digital o DNI electrónico, permitiendo al usuario el pago de una sanción pendiente si se da esta circunstancia y opta por ello. ♦



Puede pagar en carretera o en la web de la DGT, con descuento automático.

Pagar una multa, paso a paso



En la página web de la DGT, navegue en la zona izquierda hasta el apartado “Trámites y Multas: Jefatura Virtual” y allí a “¿Alguna multa?”. Haga ‘click’ en “Pago de multas”, luego, en “Pago de multas en Internet” y elija pagar con o sin certificado digital.

1 Elija el tipo de documento de identidad (NIF; CIF o NIE) y rellene las casillas de nº documento de identidad, nombre (o razón social), apellidos, nº de expediente e importe de la multa (que encontrará en el boletín de denuncia o en la notificación que llega a casa).

2 Si los valores son correctos, aparecen el importe a

pagar y una ventana para introducir los datos de la tarjeta con la que se pagará: nº tarjeta (16 dígitos), fecha de caducidad (mes y año, con 4 dígitos) y código de seguridad CVV (Card Validation Value) –figura en el reverso y consiste en los tres últimos dígitos de la numeración–.

3 Tras introducir los datos de la tarjeta, aparece el resultado de la operación y muestra el importe pagado, fecha de pago, número de la operación realizada, de la autorización de la entidad financiera y del registro telemático asignado por la DGT, y un enlace para ver, guardar o imprimir el justificante de pago. Guarde este archivo o el número de registro para poder solicitar, posteriormente, un duplicado del recibo.





YÁ SE PUEDE REALIZAR EL
MANTENIMIENTO DEL COCHE FUERA
DE LOS SERVICIOS OFICIALES

¿Qué taller me conviene?

Desde el 1 de junio podemos realizar cualquier tarea de mantenimiento del coche en el taller que queramos, aunque no pertenezca al servicio oficial, sin perder la garantía. Así lo dice la nueva normativa europea que establece que los talleres podrán disponer de información técnica y de recambios originales facilitados por los fabricantes. La "guerra" de precios está abierta.

Anabel GUTIÉRREZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Ilustración: **Turcios**

Ahora mismo, ya podemos elegir el taller que queramos gracias a la norma europea que regula su libre competencia. El mercado de la posventa se enfrenta a una dura competencia por convencer al cliente de que su servicio ofrece las



El derecho a elegir taller, sin perder la garantía, es uno de los principios básicos de la nueva normativa.

mismas garantías que uno oficial y a mejores precios, aunque los representantes de talleres lamentan la falta de información que ha recibido el consumidor. La principal novedad del reglamento, según Nuria Álvarez, portavoz de la Federación Española de Empresarios de Automoción (CO-NEPA), “*es la separación entre el tratamiento legal de la venta y el de la pos-venta o reparación de automóviles*”. La norma europea, explica Nuria Álvarez, “*avala los tres principios liberalizadores del anterior reglamento –que expiró el 31 de mayo– y que son: el derecho a elegir taller, el acceso a la información técnica para todos los talleres y la consideración de las piezas de recambio*”.

Calidad en todos los talleres

La directiva europea obliga a los fabricantes de vehículos a facilitar el acceso a la información técnica para que los talleres puedan realizar análisis de diagnóstico. Los fabricantes de recambios originales pueden poner las piezas tanto a talleres autorizados como independientes. El reglamento permite el doble marcaje de las piezas, es decir, cada producto puede llevar la marca registrada o logotipo del fabricante del automóvil y del fabricante de la pieza.

Un coche que costó 30.000 euros en el momento de adquirirlo habrá supuesto una inversión de un 40% más, es decir, 12.000 euros al final de su vida, en concepto de mantenimiento, reparación, seguro, impuestos, consumo de combustible, etc. La Comisión Europea, para abaratar el coste de la reparación, se ha propuesto vigilar la competencia entre talleres, permitiendo que éstos puedan hacerse cargo de las revisiones, que pagan los clientes, sin perder por ello la garantía del vehículo.

Respecto a las piezas de repuesto, a los talleres independientes se les facilita el acceso a los recambios no fabricados por la casa oficial y a la información de las especificaciones téc-

¿Qué quiere decir...?

TALLER INDEPENDIENTE: Es aquel que, no siendo oficial de una marca, realiza reparaciones de cualquiera, varias o todas las marcas. Aunque no tenga relaciones contractuales con la marca, puede tener otras relaciones de tipo comercial y pertenecer a otro tipo de redes. Ejemplos: Midas, Norauto, Bosch Car Service, Cecauro, Eurotaller...

TALLER OFICIAL: Es un taller de la marca (también puede ser uno autorizado) que puede realizar reparaciones específicas de ese fabricante o de varias marcas. Tienen un contrato con la marca que les permite publicitarse como taller oficial y hacer trabajos cubiertos por la garantía de la marca (que es quien le paga esos trabajos).

DISTRIBUIDOR AUTORIZADO: Los concesionarios tienen una relación especial con el fabricante de automóviles. Normalmente firma con él contratos para la venta de coches, venta de recambios y operaciones de reparación y mantenimiento.

SE PODRÍA RECHAZAR LA GARANTÍA SI LA REPARACIÓN NO SE HA HECHO CON LAS PIEZAS ADECUADAS

nicas necesarias para la reparación.

OPINIONES. Armando Higuera, secretario general de la Confederación Española de Talleres (CE-TRAA), considera “positivo para la competencia entre talleres que se clarifique la práctica abusiva” que puede derivarse de una interpretación de las revisiones en garantía. Eso sí, recomienda a los clientes que exijan en las facturas “las especificaciones sobre cada recambio, la referencia, horas de trabajo, descripción de lo que se ha hecho, etc.”, como ya marca la normativa de talleres, puesto que “el fabricante podría rechazar la garantía si el trabajo no se ha hecho adecuadamente y con las piezas correctas”.

Antonio Romero-Haupold, presidente de FACONAUTO, la patronal de los concesionarios, reconoce que “el nuevo reglamento aumentará la competencia entre talleres, pero seguirá siendo el cliente el que tenga la última palabra, ya que tendrá que elegir entre un servicio de calidad y un mode-

Guerra de precios

Esta nueva situación está llevando a una guerra de precios en los talleres. Algunas cadenas incluso están haciendo campañas televisivas con sus precios competitivos y hasta permiten calcular a través de internet el presupuesto personalizado para cada vehículo. En respuesta, algunas marcas oficiales también están lanzando ofertas de hasta un 15%.



El cliente tendrá la última palabra para exigir un servicio de calidad.

¿Qué nos cuesta?

Precio por hora de mecánica según taller:

- CONCESIONARIO: 47 €
- SERVICIO OFICIAL DE LA MARCA: 38 €
- TALLER INDEPENDIENTE: 32 €

(Fuente: Consultora GIPA –Grupo Interprofesional de Productos de Automóviles–. Estudio realizado a 1.200 talleres españoles en junio de 2009).



lo “low cost”, de bajo coste”. Por su parte, Juan Antonio Sánchez Torres, presidente de GANVAM, la Asociación Nacional de Vendedores, “lamentaba que la nueva normativa no incluya información específica sobre el impacto que puede tener sobre consumidores y pymes”.

CONSUMIDORES. Para la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU), “cualquier norma destinada a fomentar la competencia entre prestadores de servicios es una buena medida”. Antonio López, portavoz de la Confederación Nacional de Consumidores y Usuarios (CECU), reconoce que abre la posibilidad de abaratar precios al mismo tiempo que se mantiene la calidad.

Maud Pottier, directora de comunicación de Norauto, explica que la norma trata dar mayor publicidad a la regulación que ya se estableció en la anterior de 2002, “puesto que el consumidor no está bien informado”. Además, la Comisión incide en la necesidad de introducir mayor competencia en el sector de reparación, porque “las diferencias de tarifa entre un taller a otro pueden llegar hasta un 40%”, concluye Maud. La razón, según Armando Higuera, de CE-TRAA, “está en el coste de personal, la inversión y el coste en publicidad”, que asumen los concesionarios. ♦

Características

MOTOR:

Cilindrada: 1.461 c.c.
Potencia máxima:
85 CV a 3.750 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasol.

EQUIPAMIENTO DE

SEGURIDAD:

De serie: Airbags
frontales delanteros.
Airbags laterales
delanteros de cabeza
y tórax. Anclajes
Isofix plazas traseras.
Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 4,31 mts.
Anchura, 1,56 mts.
Altura, 1,69 mts.

MALETERO:

475 litros.

CONSUMO:

Urbano, 5,7 l/100 km.
Carretera, 4,9 l/100 km

RELACIÓN
CALIDAD/PRECIO

PRECIO:

A partir de 15.200 €



COMENTARIO. Es importante explicar que Dacia pertenece a Renault. Una vez aclarado este aspecto, hay que decir que este "Duster" es un todocamino de atractivo diseño, robustez demostrada, mecánica y ha-

Emisiones de CO2

135 g/km

Imp. matric. 4,75 %

DACIA DUSTER DCI 85 4X2

bitabilidad sorprendente que se muestra como una magnífica alternativa a modelos como el Suzuki "SX4" y a unos cuantos derivados de comerciales algo más baratos pero sin la imagen de todocamino de la que disfruta nuestro protagonista. El motor dCi de 85 CV mueve un conjunto muy ligero con facilidad. El coche es agradable y fácil de conducir, de mantenimiento económico y prácticamente indestructible. Sus acabados en plásticos duros no convienen, más por aspecto que por calidad, la bandeja que cubre el maletero es mala con avaricia y los mandos de los elevallunas eléctricos traseros están mal situados. A cambio, cumple lo prometido: robusto todocamino a precio competitivo.

www.dacia.es



- ✓ Habitabilidad y maletero.
- ✓ Agrado y facilidad conducción.
- ✓ Cambio preciso y rápido.

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

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

- ✓ Bandeja cubre equipajes.
- ✓ Posición elevallunas traseros.
- ✓ Detalles de acabado.



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

Características

MOTOR:

Cilindrada: 1.997 c.c.
Potencia máxima:
163 CV a 3.750 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasol.

EQUIPAMIENTO DE

SEGURIDAD:

De serie: Airbags
frontales delanteros.
Airbags laterales.
ABS. ESP. Anclajes
Isofix plazas traseras.
Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 4,28 mts.
Anchura, 1,84 mts.
Altura, 1,35 mts.

MALETERO:

321 litros.

CONSUMO:

Urbano, 6,8 l/100 km.
Carretera, 4,5 l/100 km.

RELACIÓN
CALIDAD/PRECIO

PRECIO:

A partir de 29.900 €



COMENTARIO. Objetivo: Audi "TT". Fíjense en sus formas, Peugeot no lo puede expresar más claro. Pero, además de eso, de un diseño 'de galería', el "RCZ" esconde un conglomerado de virtudes que le permiten tutear al que hasta ahora viene siendo un punto de referencia en esta exclusiva categoría. Pero para descubrirlas no basta subirse a bordo. Hay que echar a rodar. El interior rezuma

Emisiones de CO2

139 g/km

Imp. matric. 4,75 %

PEUGEOT RCZ 2.0 HDi

el estilo propio de la casa, aunque no llega a ser tan audaz como el exterior, y en su parte inferior no encontramos la misma calidad y ajustes que en el resto del habitáculo. Como estricto coupé que es, no busca grandes posibilidades de transporte detrás, aunque el volumen de maletero resulta más que satisfactorio. Arrancar el "2.0 HDi" supone descubrir un giro fino, suave y agradable, una respuesta directa al acelerador y una escalada de fuerza siempre al alza.

Aplomado, sólido y confortable en carretera abierta, basta llegar a la primera curva para descubrir la que, sin duda, es la cualidad más destacable: su efectividad, agilidad y la facilidad con la que se conduce.

Seguridad y diversión sin necesidad de explorar al máximo las posibilidades de un motor que, además, ofrece un bajísimo coste de utilización.

www.peugeot.es



- ✓ Diseño 'impactante'.
- ✓ Eficacia y facilidad de conducción.
- ✓ Motor suave y agradable.

Estética:9,5
Acabado:8,5
Habitabilidad: 7
Maletero:8
Confort:8,5
Potencia:8,5
Cambio:8,5

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

- ✓ Plazas traseras anecdóticas.
- ✓ Sin airbag de cabeza.
- ✓ Plásticos zona inferior del salpicadero.



NOTA MEDIA: 8,4. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,9

AUTOFÁCIL

SEAT IBIZA ST 1.6 TDI Style

COMENTARIO. Por primera vez en sus 25 años de historia, el popular "Ibiza" estrena una carrocería familiar. Mide 18 cm. más y ofrece un maletero de 430 litros y mayor espacio en las plazas traseras, aunque, en la práctica, sigue resultando demasiado estrecho para acomodar a tres adultos con comodidad. Destaca la calidad de acabados por sus buenos ajustes y por los materiales empleados. De la oferta inicial, el propulsor más recomendable es el '1.6 TDI' turbodiésel de 90 CV. Además, es una mecánica silenciosa, vibra poco... y tiene un consumo medio ajustado. Va unido a un cambio manual de cinco marchas con un manejo suave, preciso y muy agradable. Debido a su mayor capacidad de carga, recibe una suspensión trasera más firme que asegura un muy buen com-



Emissiones de CO₂
109 g/km

Imp. matric. 0 %

portamiento... a cambio de ceder algo de comodidad. La dirección asistida variable resulta muy suave en parado, firme en carretera y muy precisa en todo tipo de curvas, mientras que los frenos, con un tacto del pedal algo 'esponjoso', consiguen una buena nota por potencia, resistencia y estabilidad en la frenada.

www.seat.es

Características

MOTOR:

Cilindrada: 1.598 c.c.
Potencia máxima:
90 CV a 4.200 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag cabeza-tórax. ABS. ESP. Control presión neumáticos. Dos anclajes Isofix plazas traseras. 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 17.460€



- ✓ Motor.
- ✓ Comportamiento.
- ✓ Maletero.

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

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

- ✓ Menos cómodo que sus rivales.
- ✓ Espacio detrás.
- ✓ Detalles de equipamiento



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

SOLO MOTO

PIAGGIO BEVERLY 125 cc

COMENTARIO. La marca italiana acaba de sacar del horno la última versión del conocido scooter "Beverly 125" –también en 300 cc–. Renovado tanto técnica como estéticamente, alcanza nuevas cotas de belleza y ergonomía. Externamente recibe nuevos plásticos, de formas más redondeadas, nueva decoración en tonos bicolor y monocolor metalizados, nuevo faro de doble óptica en el manillar, luces de posición de diodos de led, piloto posterior también de diodos led, nueva instrumentación de triple esfera con pantalla LCD, nuevo silencioso de escape, asiento renovado... El cambio es total. La parte ciclo mejora con nuevas llantas y un sistema de frenado delantero con un gran disco de freno.

La ergonomía ha sido revisada y ahora ofrece más confort y el asiento cambia de forma y espumado. Bajo el asiento se ha ampliado el espacio disponible y caben sobrada-



Emissiones de CO₂
< 80 g/km

Imp. matric. 0 %

mente un par de cascos jet. El "125 cc" tiene un nuevo sistema de refrigeración líquida, denominado ECS (Electric Cooling System), en el cual la bomba de agua es eléctrica.

www.es.piaggio.com

Características

MOTOR:

Tipo: 4 tiempos, 1 cilindro, 4 válvulas.
Cilindrada: 124 c.c.
Diámetro: 57x48,6 mm.
Arranque: Eléctrico.
Encendido: Digital transistorizado.
Depósito: 12,5 litros.

TRANSMISIÓN:

Automática por variador.

FRENOS:

Un disco delantero y uno trasero.

SUSPENSIÓN:

Delantera, horquilla telescópica, trasera por doble amortiguador.

RUEDAS:

Neumáticos:
Delantero, 110/70x16;
trasero, 140/70x14.

DIMENSIONES:

Longitud: 2,15 mts.
Altura asiento: 790 mm.
Peso: 162 kgs.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: Desde 3.599 €



- ✓ Estética y acabados.
- ✓ Capacidad de transporte.
- ✓ Capacidad depósito.

Estética:7
Acabado:7
Posición conductor:8
Pasajero:8
Instrumentación: 9
Motor:8

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

- ✓ Precio.
- ✓ Mayor peso.



NOTA MEDIA: 8,25. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,5

EL IVA HA SUBIDO EL 1 DE JULIO

Desde el 1 de julio, el IVA ha pasado del 16 al 18%, una subida que también afecta al mundo del motor. Según Faconauto, este incremento eleva unos 450 euros el precio de un coche medio que ronda los 21.000 euros. Solo los coches adquiridos por personas con minusvalías tributarán por el IVA reducido (8%). En Anesdor, la patronal de las dos ruedas, también han echado cuentas e indican que el precio medio de las motocicletas sube unos 100 euros. En cuanto a los coches de segunda mano, en Ganvam explican que se encarecen entre 400 y 450 euros, con la excepción de las operaciones que se realicen entre particulares, que no pagan IVA, sino Impuesto de Transmisiones (4%). Por su parte, la factura de los talleres se incrementa una media de unos 20 euros. Tanto concesionarios como fabricantes se han planteado asumir esa subida y en estos momentos son muchos los que están realizando campañas para reducir el 'impacto negativo' que esta medida, aseguran en el sector, va a tener en sus ventas.

HABLAR CON EL SEMÁFORO

Que nuestro automóvil dialogue con las señales luminosas, especialmente con los semáforos, para reducir el tiempo que estamos parados o acelerando y, por lo tanto, disminuir el consumo de combustible es el objetivo del proyecto Traveolution de Audi. Los semáforos, controlados por un sistema informático, se comunican con el vehículo y van transmitiendo datos que aparecen en la pantalla de información del conductor. Por ejemplo, cuál es la velocidad adecuada para

'pillar' el siguiente semáforo en verde. De esta forma se mantiene un tráfico más fluido y se reduce el consumo de combustible en 0,02 litros por cada detención y correspondiente reaceleración al salir del semáforo. Si esta tecnología se utilizara en toda Alemania, las emisiones de CO₂ se reducirían cerca de dos millones de toneladas al año.



Si esta tecnología se utilizara en toda Alemania, las emisiones de CO₂ se reducirían cerca de dos millones de toneladas al año.

EL KIA "cee'd" A REVISIÓN. Kia está revisando todos sus modelos "cee'd", tanto los de cinco puertas como los familiares y de tres puertas, equipados con ESP y fabricados entre el 1 de abril de 2008 y el 30 de marzo de 2009, debido a problemas con el cilindro de frenos. En España, fuentes de KIA indican que existen 1.661 unidades afectadas. La inspección, gratuita, dura unos 30 minutos. El fabricante se está poniendo en contacto con los clientes afectados.

LUCES: NO PASAN LA ITV. Según los datos facilitados por la Dirección General de Industria correspondientes a 2009, los defectos más frecuentes encontrados en las inspecciones de ITV están relacionados con el sistema de alumbrado y señalización, seguido de los neumáticos y los frenos. También se indica que algo más del 20% de los vehículos fueron rechazados en la primera inspección.



ADIÓS A LOS ATROPELLOS

El nuevo Volvo "S60" equipará un detector de peatones como opción integrada en el ACC (Control de Velocidad Constante). Cuando la velocidad es de hasta 35 km/h y el sistema detecta que es inminente el atropello de un peatón, emite una alerta sonora y señales luminosas parpadeantes en la base del parabrisas, que advierten al conductor del riesgo. Si no reacciona, el sistema frena automáticamente el coche.



AUMENTA EL PAGO EN METÁLICO

Siete de cada diez compradores de coches de segunda mano pagan en metálico. Así lo indican en el Libro Blanco del Vehículo de Ocasión, presentado por GANVAM, la asociación de los vendedores de vehículos de ocasión. Su presidente, Juan Antonio Sánchez Torres, ha señalado que "una de las razones que explica esta tendencia es el importe de los coches que ahora se compran, entre 3.000 y 4.000 euros". Esta tendencia ha ido aumentando entre 2007 y 2009, cuando se llegó al 16% de las compras, mientras que las financiadas cayeron más de un 14% debido a la dificultad para conseguir crédito. Los coches de segunda mano que más se venden son los de gasolina con una antigüedad superior a los 8 años.



LARGAS QUE NO MOLESTAN

Se llama Dynamic Light Assist y es el último sistema de iluminación de Hella. Cuando el vehículo detecta la presencia de otros vehículos que circulan tanto de frente como de delante, en los faros se 'dibuja' una zona de sombra que evitará el deslumbramiento, sin cortar el alcance del haz de luz. Además, dispone de otras posibilidades: cuando la cámara que incorpora el sistema 'lee' la señal de entrada en zona urbana y la velocidad se reduce, automática-



mente, los faros se 'abren', creando una zona de iluminación más ancha que cubre aceras e intersecciones. Este sistema ya lo incorpora el nuevo Volkswagen "Touareg".

LLEGAN MÁS ELÉCTRICOS

Comercializar un eléctrico no es un objetivo solo de los grandes fabricantes. También los más modestos buscan su hueco. Es el caso de Tata, que ha anunciado que, a finales de este año, tendrá lista la versión eléctrica de su "Nano", con una autonomía de 200 kilómetros por recarga. Pero ya no será el más barato del mundo, puesto que su precio rondará los 30.000 euros. Además, ha presentado el "Ace EV", un comercial con una capacidad de carga de 750 kgs. y motor eléctrico. Varias son las pequeñas empresas españolas que también lo intentan, como Corporación Mondragón, que ha presentado un prototipo eléctrico, el "City Car", un cuatro plazas cuyo precio rondaría los



Tata "Ace EV".

12.000 euros (sin batería, el elemento más caro).

La CIFRA

200

SON LOS AÑOS QUE ACABA DE CUMPLIR PEUGEOT, DESDE QUE EN 1810, EMPEZÓ A FABRICAR MOLINILLOS DE CAFÉ. EN 1886 ENTRÓ EN EL CAMPO DE BICICLETAS Y MOTOCICLETAS Y EN 1891, EN EL DE LOS AUTOMÓVILES, ESTAMPANDO EN TODOS SU EMBLEMA: EL LEÓN. DESDE ENTONCES HA FABRICADO 55 MILLONES DE UNIDADES.

GOLF: EL DESEADO. El Volkswagen "Golf" es el coche más deseado por los compradores del mercado de segunda mano, según un análisis realizado por AutoScout24, plataforma de vehículos en la red. El BMW "Serie 3" y el Audi "A4" completan la lista de los preferidos. Los compradores buscan turismos clásicos y prácticos, que rondan los 6.000 euros.



FUMAR EN EL COCHE, SOLO LOS GUAPOS. El 61% de los conductores no quiere que se fume en su coche, según un estudio. Pero el 20% reconoce que podría cambiar de opinión si el/la acompañante 'está de buen ver'.

SUPERVENTAS MAYO 2010

1		4.374
2		4.216
3		3.750
4		3.747
5		3.621
6		3.094
7		2.564
8		2.462
9		2.431
10		2.412

LOS FABRICANTES

	VOLKSWAGEN	10.105
	SEAT	9.827
	PEUGEOT	8.979
	CITROËN	8.504
	RENAULT	7.983
	FORD	7.800
	OPEL	6.924
	TOYOTA	5.021
	AUDI	4.503
	NISSAN	3.968

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

↑ ↓ ↔ Variaciones respecto al mes anterior

Mikel Erentxun está de gira con su último trabajo, "Detalle del miedo", inicio de una nueva etapa en la que le acompaña la banda Las Malas Influencias. Dieciocho discos en sus 25 años de carrera profesional –primero al frente de Duncan Dhu y luego en solitario– son los números que avalan a este donostiarra. Conductor desde hace 27 años y aficionado a las motos, es partidario de la educación como principal herramienta para combatir los comportamientos irresponsables en carretera, aunque es consciente de la dificultad para lograrlo.

“Nunca he tenido un accidente”

Emmanuel ZOCO

El planteamiento inicial de Mikel Erentxun cuando hablamos de tráfico es contundente: *“España es un país muy difícil de concienciar y, por eso, hay que recurrir a la fuerza y a medidas disuasorias potentes como multas gordas y el sistema de puntos, pero el planteamiento es erróneo, la mitad de los conductores no deberían tener carné, se deja conducir a cualquiera; si fuese mucho más complicado sacárselo, tal vez no harían falta tantas normas represivas”*.

- **Defínase como conductor...**

- Nunca he tenido un accidente, así que tiendo a pensar que soy bastante prudente.

- **¿Qué opina de los límites de velocidad?**

- En autopista, lo cambiaría, lo aumentaría; 120 km/h se quedan cortos con la seguridad que dan los coches actuales y con el buen estado del asfalto, deberían dejar ir por lo menos a 140 km/h o incluso hacer como en Alemania y que no hubiera límites. En ciudad y carreteras comarcales, me parecen adecuados.

- **¿Y qué le parecen las campañas de Tráfico?**

- Son muy efectivas. Todo lo que

sea educación resulta útil... Los anuncios tan duros de los últimos años consiguen su objetivo: impactan mucho, a mí me llegan y me dan qué pensar.

- **¿Qué medidas de precaución toma con tres hijos (el mayor de 15 años y la pequeña de casi tres)?**

- Todas, porque es obligatorio; aunque probablemente haría lo mismo si fuera opcional. Los tres van

“ Los anuncios tan duros de los últimos años consiguen su objetivo: impactan mucho, a mí me llegan y me dan qué pensar ”

atados, los pequeños en su silla, por supuesto. Las nuevas generaciones que ya han crecido siempre con el cinturón de seguridad lo van a tener como algo obvio, ni se van a plante-

ar si merece la pena o no, porque lo tienen muy interiorizado. La complicada es nuestra generación, la que nunca se puso un cinturón y ahora se ve obligada a hacerlo.

- **¿Está preparado para el momento en el que su hijo mayor le pida una moto?**

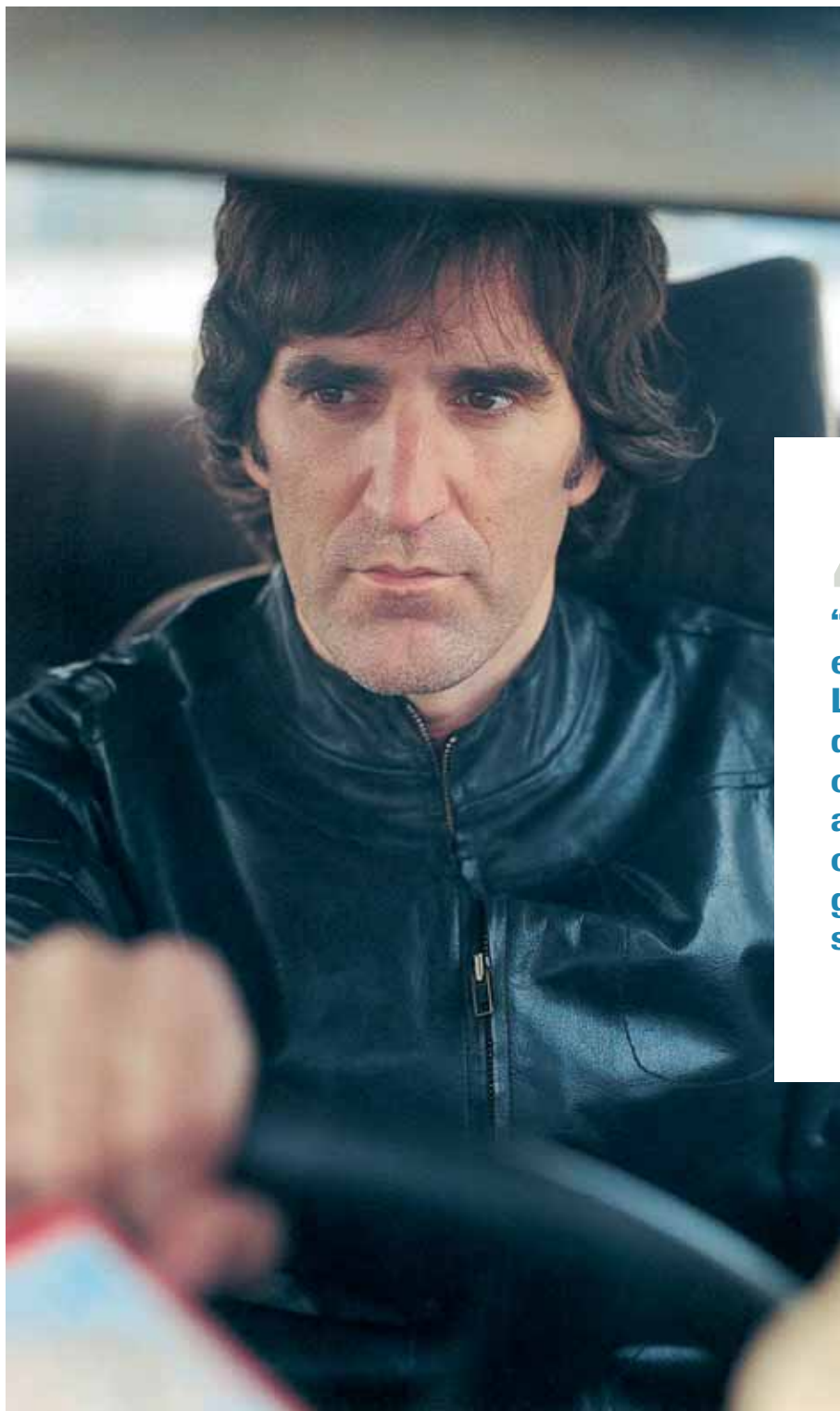
- Sí, y le apoyaré, porque yo siempre, desde los 16 años, he tenido moto, con lo cual no puedo obligarle a hacer algo que yo no hice; si la quiere, pues la tendrá... A mí me gustan las motos clásicas, las de pelo al viento y esas cosas, para pasear, no por la velocidad...

UN NUEVO CAMINO. Agotada ya la prolífica etapa de Duncan Dhu, Mikel Erentxun se embarcó en la aventura en solitario y ahora, con "Detalle del miedo", ha vuelto a trabajar con un grupo, Las Malas Influencias. Con ellos ha grabado los doce temas en Londres. Y lo ha hecho en un tono diferente, más bajo.

- **Ha confesado que con "Detalle del miedo" comienza un nuevo camino, ¿por qué?**

- Porque es el disco más intimista y más poético que he hecho nunca, me ha salido así. La gente se va a encontrar un Mikel mucho más





- Sí, no queda otro remedio, sobre todo por un rollo anímico, por seguir sintiéndote vivo y contento. No es ningún esfuerzo, me sale, sigo escuchando música a diario, viendo novedades y emocionándome.

- **Grandes grupos de los ochenta se han vuelto a unir, ¿pasará lo mismo con Duncan Dhu?**

- No, no, no... —responde con contundencia—. Yo creo que romperíamos la magia. Duncan Dhu tuvo su momento y ya pasó.

- Es consejero de la SGAE y se

“ Mis tres hijos van “atados”. Los pequeños en su silla, por supuesto. Las nuevas generaciones que han crecido con el cinturón lo ven como algo obvio. La complicada es nuestra generación, la que nunca se puso un cinturón...”

muestra muy beligerante con la piratería...

- Sí, es una pequeña lacra, muy responsable de lo que nos está pasando, es una de las causas de que ahora mismo se venda muy poca música.

- **Además de la música, ¿con qué otras cosas disfruta?**

- Lo que más me gusta es ir al cine, me encanta leer, pasear con mi perra y el deporte en general: jugar a fútbol, hacer surf, snowboarding en la nieve en invierno. El verano no va conmigo mucho, soy más de invierno y de otoño. La mejor manera de pasar el verano es estar de gira y la peor, ir a la playa.

- **Está de enhorabuena: su equipo, la Real Sociedad, para el que compuso el himno del centenario, ha ascendido a Primera División...**

- Ha sido espectacular... ¡Un orgasmo! ♦

tranquilo y detallista, más cercano al folk y más alejado del rock.

- **A sus 45 años, ¿este disco refleja su madurez artística y personal?**

- Desde luego es el más maduro que he hecho hasta ahora, pero todavía me considero muy adolescente, me falta bastante para madurar definitivamente.

- **¿Para mantenerse en el mundo de la música es imprescindible reinventarse constantemente?**

“ Desde los 16 años he tenido moto y no puedo obligar a mi hijo a hacer algo que yo no hice. Si quiere una moto, la tendrá”



¡HALA, CHICOS!

¡A seguir fabricando coches potentes y legislaciones que permitan la circulación de coches en ciudad! ¡Qué el holo-causto sangriento no pare!

Juan Carlos Montaner Cubi.

ADELANTAR POR LA DERECHA

En la carta titulada “Denuncias voluntarias” (nº 201), Luis Andrés Cabarcos dice que “se ven muchas infracciones”, y menciona “adelantar por la derecha...” Si un vehículo es adelantado por la derecha, es que no circula correctamente: va por la izquierda dejando libre el carril derecho, e impidiendo que le puedan adelantar.

Encuentro a diario gran cantidad de vehículos que circulan por el carril izquierdo o el central estando totalmente libre el derecho. Además de ser práctica habitual sin sanción, ¡ahora se pretenderá multar a los que ellos impiden el adelantamiento correcto (por la izquierda)!

Rafael Borrell Viñas.
Badalona (Barcelona).

Paul Alan PUTNAM



VELOCIDAD Y AUTOCARAVANAS

Tengo una autocaravana (3200). ¿Cuál es el límite máximo autorizado de velocidad en las distintas carreteras? No tengo muy claro si es 100 o 120 km/h en autopistas y autovías.

Jokin Estrada.

● **Respuesta:** Las autocaravanas son vehículos de categoría M1 distintos de los turismos, por lo que no se les aplican los mismos límites de velocidad que a éstos, sino los correspondientes a otros vehículos de categoría M destinados al transporte de personas: a) en autopistas y autovías, 100 km/h; b) en carreteras convencionales señalizadas como vías para automóviles y carreteras con arcén pavimentado de al menos 1,50 m. de anchura o más de un carril para alguno de los sentidos de circulación, 90 km/h; c) en el resto de vías fuera de poblado, 80 km/h.

Estos límites de velocidad son aplicables a las autocaravanas que circulen sin remolque, cuya masa máxima autorizada sea inferior a 3.500 kg.

Nota de la Redacción: El Congreso ha aprobado una iniciativa que insta al Gobierno a igualar el límite de velocidad de las autocaravanas a los de los turismos, aunque aún falta el desarrollo reglamentario.

¡QUÉ CONDUCTA!

Esta mañana, como otras tantas, en la rotonda de Villanueva del Pardillo (Madrid) en dirección Villafranca del Castillo encontré el mismo atasco de todos los días. Es obvio que se genere, ya que en ésta confluyen tres calles, dos de ellas de doble carril.

Hasta ahí, normal. Me incorporo al segundo carril de la rotonda (son tres) y, a los pocos metros, una señora con un Jeep, que iba por el carril interior de la rotonda,

sin intermitente alguno de aviso y sin prioridad –iba por el carril central–, se empieza a acercar peligrosamente a mi coche (ella estaba más atrasada, pero según se ponía a mi altura, se acercaba más y más), ya que los tres carriles de la rotonda desembocan en un solo de la carretera a Villafranca. Y casi da en mi

Paul Alan PUTNAM



coche con sus ‘empujones’. Incluso cuando fui a plegar mi espejo para que no lo rompiera, casi me lleva la mano por delante. Le avisé con un golpe con mi mano que estaba demasiado cerca de mí, y ella aprovechó el momento para colarse: objetivo cumplido, coche grande que amenaza al pequeño.

No se quedó contenta y debió decir a sus hijos que tomaran nota de la matrícula –a lo mejor rompo su coche con mi mano– y, aunque seguíamos en el atasco y no había mucho peligro, éstos se soltaron para asomarse por el cristal trasero y tomar nota...

Cada acto de la señora era más patético que el anterior... Cuando se fue por otro camino, mi mujer, que me acompañaba, vio que decía que había anotado la matrícula y que, en vez de mirar la carretera, hacía señas y gritaba. Bueno, son conductas... Se cruza en una rotonda sin prioridad y avasallando, hace que los niños se quiten el cinturón, los expone a cualquier peligro, amenaza por la ventanilla... por pasar delante en un atasco y adelantar ¿cuánto: dos segundos, tres? Según pasa el tiempo me resulta más triste y recuerdo el civismo en carretera que aprendí de mi padre. ¡Qué pena que esa señora no haya tenido la misma suerte!

Felicidades por la revista: no la conocía, pero me ha gustado mucho leerla.

Joaquín Alfaro

Acuse de Recibo / El puente

Viernes, 4 de diciembre por la tarde. Se inicia el puente de la Constitución. La DGT inaugura oficialmente la operación salida. Comienza el éxodo con más de seis millones de conductores pisando el acelerador.

Los coches atiborrados, las maletas abultadas, la tarjeta de crédito reluciente, las ilusiones desbordadas. De esta guisa, unos se desplazan a los aeropuertos, donde, poco a poco, irán levantando el vuelo como aves migratorias; otros, los más, nos incorpora-

mos a la fila en la carretera, a semejanza de una hilera de hormigas agitadas que vienen y van en un eterno trasiego.

Ya en nuestros destinos, y como si de una invasión se tratara, abarrotamos playas, montañas, pueblos y ciudades. Llenamos hoteles, bares, restaurantes y lugares de ocio. Vivimos con intensidad nuestra efímera libertad y, sin darnos cuenta, tenemos que organizar el regreso.

Martes, 8 de diciembre por la noche. Los telediaristas hacen el recuento. El resultado, 29

muertos y 12 heridos graves. Este es el precio de la huida, este es el precio de la irresponsabilidad. Pero no seamos aguafiestas, estas cosas sólo les pasan a los demás.

Pedro Serrano Martínez.
Valladolid.

Nota: Aunque esta carta no se refiere expresamente a una salida del verano, la idea que refleja se puede extrapolar –y, por ello la publicamos– a cualquier salida masiva.

MANTENER LAS SEÑALES

Llevo conduciendo 44 años. En ese tiempo sólo me han puesto dos multas –una, por aparcamiento indebido–. He llevado caravana y recorrido media Europa, incluso en Gran Bretaña, en vacaciones, unas veces con mi coche con volante a la izquierda y otras, con vehículo alquilado y volante a la derecha. Tengo experiencia y me caracterizo por la prudencia.

No comprendo cómo las autoridades de Tráfico, en España, toleran el desprecio que las constructoras muestran 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 sus alledaños, limitaciones que se solapan sin sentido, zanjas desprotegidas que pueden destrozar neumáticos, conos abandonados o con separaciones enormes entre ellos, líneas superpuestas que no permiten saber cuál es el carril que uno debe seguir. No he conocido nunca ninguna multa por estas auténticas muestras de desprecio a los demás e infracciones intolerables.

Miguel A. Baz de San Ceferino.
Madrid.



BICI Y PEATÓN

Enhorabuena para quienes podemos utilizar la información de esta prestigiosa publicación sobre seguridad vial; felicitades y gracias a ustedes que la construyen con tan acertados contenidos.

Ya que, como director de “Tráfico y Seguridad Vial”, tendrá influencia sobre la DGT y los ayuntamientos, le transmito mis preocupaciones sobre los problemas que suscita la circulación de bicis en áreas, antes de uso y disfrute exclusivo de viandantes, y el contenido del artículo “Ayuntamientos: Guerra a la accidentalidad” (nº 199). En la página 30 dice: “Según Alfonso Sanz, el conflicto entre viandantes y ciclistas no debe desviar la atención del conflicto de fondo: la cultura vigente de la movilidad y la dificultad de integrar al ciclista en su espacio natural, la calzada”.

Me parece bien que se busque al ci-

clista otro lugar para transitar y protegerle del riesgo que padecía en la calzada, por ser el vehículo más frágil. A cambio, el viandante, que antes podía incluso llevar sueltos a sus hijos pequeños al pasear por la acera, hoy, incluso yendo solo, no pueden parpadear, porque puede tener un tropiezo con una bici. Ahora el peatón es el frágil frente a la violencia que supone la circulación nunca sosegada de los ciclistas, que llegan a encararse con quien les pide consideración hacia los viandantes, niños, ancianos o cualquier despreocupado. Echando mano del refranero, “para vestir un santo, hemos desnudado otro”.

Normativa e infraestructura están siendo más generosas con la bici que con el peatón. Por ejemplo: 1.- Es raro ver un carril-bici con charcos tras la lluvia; no así las aceras. 2.- La superficie de los carriles-bici es lisa y, si se deteriora, se repara de inmediato. Las irregularidades, losas sueltas o que faltan, así como otros desperfectos de las aceras perduran mucho tiempo. 3.- El encuentro de las rampas de los carriles-bici con las calzadas se ha cuidado enlazándolos a cero. No así las rampas para sillas de minusválidos, coches de niños, carros de compras..., y suelen haber resaltes e irregularidades de diverso espesor, además de charcos y desperfectos. 4.- Se persigue que el itinerario ciclista tenga suficiente continuidad para su circulación. A cambio, no existen indicaciones para cruce de peatones o se obliga a éstos a adop-

Burgos, pionera en préstamo

Cuál fue mi sorpresa e indignación al ver que su artículo “La ciudad del futuro” (“Tráfico y Seguridad Vial”, nº 201) comentaba que Burgos tiene una red de bicis como antes la implementaron Barcelona o Sevilla. Burgos inauguró el préstamo de bicis en agosto de 2006, meses antes que Barcelona y años antes que Sevilla. Cuando Burgos desarrolló su propio sistema (pionero) importado a otras 30 ciudades más, sólo Gijón lo tenía en España, y fue el primer municipio que lo ofreció gratis al ciudadano. Y era incorrecto el número de kilómetros de carril bici.

Burgos ha recibido numerosos galardones por proyectos de movilidad sostenible (CIVITAS City of the Year, Energy Globe, IDAE y Ministerio de Industria...) y muchas actuaciones suyas son referentes en España y Europa. Por eso, lidera el proyecto CIVINET de ciudades interesadas en movilidad sostenible y participa en la iniciativa CIVITAS y otros cuatro proyectos europeos. Quizá sorprenda que una ciudad media sea más innovadora que las ciudades que cita. -José Mª Díez (Plan Estratégico de Burgos. Encargado de Proyectos Europeos de Movilidad Sostenible).

Nota de la Redacción: Por error, el reportaje “Cómo será la ciudad en el 2020” destacó Barcelona y Sevilla como anteriores a Burgos en implantar el sistema de bicicleta pública. Burgos lo inauguró en agosto de 2006; Barcelona y Sevilla, en marzo y julio de 2007, respectivamente.



tar itinerarios ortogonales e irracionales en vez de favorecer los de simple continuidad.

Para colmo, en aceras sin carril-bici y cuyas dimensiones dificultan incluso el paso de viandantes, pueden aparecer ciclistas a velocidades de riesgo incluso para ellos mismos.

Manuel Jiménez Baturones.

TRÁFICO, MEDICINA PREVENTIVA

Felicitaciones por el nivel que ha alcanzado “Tráfico y Seguridad Vial”. Cuando la recibo me digo: Ésta es mi medicina preventiva para el coche. A mí me ha dado la suficiente tensión para ir con más atención en la conducción y quién sabe si no me ha evitado algún accidente. Ahora, cuando hay que pagarla y disminuyen los suscriptores, se valora más. Posiblemente también algún acci-

dente hubiera evitado. En todo caso, pienso que este ahorro de la Administración es inferior a cualquier otra medida incluida en los gastos corrientes.

Otro ahorro de la Administración ha sido no enviar al do-



micilio la renovación por correo del carné de conducir, aunque después hayamos comprobado que ahora es mejor, más fácil y rápida la renovación hecha personalmente que hace unos años: han tardado 10 días en darme el permiso definitivo.

Este escrito tiene la finalidad de agradecerles haberme facilitado tantos años la revista –por supuesto deseo seguir recibiendo aunque tenga coste– y por lo cómodos y rápidos trámites para la renovación del carné.

Jaime Rosado González.

SOPORTE PARA REMOLQUE

Tras mucho tiempo observando este añadido de algunos vehículos y viendo las distintas variaciones que, por seguridad, se vienen haciendo en las normas de circulación, es extraño que no se haya adoptado ninguna medida para controlar el uso de esta pieza cuando no se utiliza para lo que ha sido diseñada.

Supongo que a otros se les ha podido ocurrir la idea, y me uno a su causa, pero sería conveniente regular este tema por los peligros que conlleva su utilización fuera de lo estrictamente necesario.

He observado que existen modelos desmontables o con retracción interior



que no producen ningún peligro y si es una posibilidad implantada en el mercado, sugiero la recomendación de cambiar los viejos modelos por los actuales. Si los parachoques metálicos se sustituyeron por los actuales –al margen del costo–, también sería recomendable cambiar una pieza de utilización limitada para cuando se necesite verdaderamente. Yo mando mi sugerencia por si llega la hora de removerlo a fondo.

Juan Ignacio Saiz.
Basauri (Vizcaya).

COCHES OFICIALES

En la actualidad, se ve en las carreteras a todos los coches oficiales (la mayoría también “A 8”) de autoridades a velocidades infernales e irrespetuosas para los demás usuarios. Algunos no van mucho menos que los que publicáis en la sección “Cazados”. ¿Por qué la Justicia, ante la que todos “somos iguales”, no toma medidas? ¿O es que lo absolvió para hacer con todos los demás coches oficiales lo mismo y así que no haya diferencias? Lo peor de todo es que, cuando causan un accidente, el contrario no lleva un coche similar y, a pesar de no tener la culpa, se va al hoyo “y el vivo al bollo”, con coche nuevo y pagado con los impuestos de todos. Y –esto es lo penoso– sin culpa de ninguna clase, para seguir haciendo lo mismo.

José Manuel Pacín Rivera.
La Coruña.

ZONA 30 Y PRIORIDAD

Trabajo en temas de movilidad y tengo una duda, igual que muchos compañeros. La señal S-30 (Zona 30) establece, entre otras cosas, que el peatón tiene prioridad. Desconozco la intención del legislador, pero esta reglamentación podría permitir que, en una calle convencional, incluso con aparcamiento, no dispusiésemos pasos para peatones. Esto podría tener nefastas consecuencias para los niños, que no entenderían por qué en unas calles deben cruzar por un paso para peatones y en otras, no. Muchos ayuntamientos no ponen la señal S-30 (aunque sí la limitación de velocidad) para evitar esta incongruencia.

Por otro lado –y es lo más determinante de todo–, la legislación de países europeos que fueron pioneros en su uso (Alemania, Francia y Suiza, entre otros) sobre esta señal establece que el peatón no tiene preferencia en estas zonas. Por tanto, si toda la normativa europea tiende a uniformizarse (con las peculiaridades que pueda tener cada país), no entiendo esta diferencia tan importante en nuestro Reglamento General de Circulación.

Sergio Gallego Miralles.



ZONAS AVANZADAS

Desconozco si en las diversas ciudades donde se ha implantado la zona avanzada para vehículos de dos ruedas han mejorado la circulación y seguridad de motos y ciclomotores. En Bilbao aún no lo han hecho, con gran acierto según mi parecer. Estamos cansados de ver gente que guía este tipo de vehículos que no respetan líneas continuas, curvas sin visibilidad, cambios de rasante, ciclomotores que deberían de circular por el arcén y no lo hacen, motocicletas que sí... El mundo al revés. A mi parecer, estas zonas avanzadas solo fomentan que estos vehículos circulen entre los demás sin respetar distancias y posibles maniobras inesperadas de los vehículos que están parados o circulando muy lentamente. Deseo que las personas que saben y circulan por lugares donde existen estas zonas lo contasen y me intenten convencer de lo contrario.

Andoni Bolumburu.
Bilbao (Vizcaya).



¿Solo en temporada?



Les remito la fotografía de una señal muy curiosa. Se encuentra en la localidad onubense de Beas, donde se anuncia, eso sí, sólo en temporada, la dirección hacia un belén viviente. Muy buena aclaración.

Manuel Hijano.
Málaga.

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 extraerlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores. Los envíos se realizarán a:

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

¿Qué hacer en caso de accidente?: Proteger

¿Qué hacer en caso de accidente? Esta es una pregunta que, en ocasiones, nos hemos hecho todos. Pretendemos en este, y los siguientes dos números, dar respuestas a los lectores de "Tráfico y Seguridad Vial"

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE

Elena VALDÉS RODRÍGUEZ

Dirección General de Tráfico

F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ

Universidad de Valladolid

Todos nos hemos preguntado en alguna ocasión qué podemos hacer en caso de ser los primeros en llegar a un accidente de tráfico. Pero, ¿por qué es importante que todos conozcamos las actuaciones correctas?

1.- Porque en cualquier momento podemos ser los primeros en llegar al lugar del suceso y es importante saber qué debemos y qué podemos hacer.

2.- Porque los primeros minutos tras el accidente de tráfico son vitales y cualquier persona con un mínimo entrenamiento puede salvar la vida al herido con sencillas maniobras.

Un estudio publicado en la revista "Accidents Analysis and Prevention" (julio de 2010), realizado por investigadores de la Universidad Autónoma de Madrid, ha analizado la importancia de la asistencia urgente al paciente accidentado de tráfico, evidenciando que una rápida asistencia (reducción de 10 minutos en el tiempo de respuesta) reduce un tercio la probabilidad de mortalidad. Esto nos ha motivado para elaborar estos artículos

Cuando una persona se aproxima al lugar del accidente forma parte de una cadena, denominada cadena de supervivencia o cadena asistencial al accidente de tráfico. Es res-

ponsabilidad del primero que llega la activación del sistema. Y de esta activación depende el tiempo y a veces el tipo de auxilio sanitario que acudirá.

Desde el momento en que una persona presencia un accidente de tráfico, sea cual sea la gravedad del mismo, tiene la posibilidad de dar apoyo a las víctimas. Para ello es importante seguir un esquema fácil de recordar, que será muy útil al auxiliador si se ve involucrado en una situación de emergencia. Consta de tres aspectos que se pueden recordar como PAS: Proteger, Avisar, Socorrer.

PROTEGER. Es el objeto de este primer artículo y comprende, en primer lugar, la protección del propio

auxiliador, la protección de las víctimas y la del lugar del accidente.

Autoprotección: Es extremadamente peligroso permanecer en la calzada, acceder a un vehículo en llamas o en el que se observa que se han derramado mercancías peligrosas. Es fundamental valorar la situación antes de actuar con el fin de evitar que el auxiliador acabe sufriendo un nuevo accidente. El uso de prendas reflectantes protege al auxiliador al hacerlo más visible.

Protección del lugar del accidente: Protegiendo el lugar del accidente se evita que se produzcan nuevos accidentes, se arriesgue la vida de más personas, se protege a los heridos y se autoprotege el auxiliador. Es preciso señalizar adecuadamente y cuanto antes la zona, colocando los

triángulos de preseñalización, encendiendo las luces de emergencia y las de posición, y deteniendo el coche en el que viajamos en un lugar seguro. Es necesario identificar los peligros: si existe riesgo de incendio, manchas de gasolina, se transportan materiales peligrosos, el vehículo puede caer...

Protección de las víctimas: Los heridos por accidente de tráfico, como

norma general, no deben sacarse de los vehículos, ya que realizar movilizaciones de la columna vertebral sin una adecuada protección entraña grave peligro. Extraer del vehículo a las víctimas sin las condiciones adecuadas puede originar lesiones que no existían o agravar las ya existentes. Por ese mismo motivo, también se debe evitar la retirada del casco a los motoristas, salvo en casos en los que exista una indicación clara. ♦



Paul Alan PUTNAM

EXTRAER DEL VEHÍCULO A LAS VÍCTIMAS SIN LAS CONDICIONES ADECUADAS PUEDE ORIGINAR LESIONES QUE NO EXISTÍAN O AGRAVAR LAS YA EXISTENTES

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>

Mayo 2010

Matriculaciones



Turismos **104.497**



Motocicletas **15.225**



Furgones y camiones **13.930**

Última matrícula
(23/06/10)



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/

¿Cómo enfrentarse a una ROTONDA?



Escoge el carril más conveniente, pero siempre, a la hora de salir, sitúate con la suficiente **ANTELACIÓN** en el carril de la derecha.



Indica la maniobra con el **INTERMITENTE** y si no te ha dado tiempo a colocarte en el carril correcto, da otra vuelta a la rotonda y realiza el cambio de carril con **TRANQUILIDAD**.