

LA "JEFATURA VIRTUAL" DE TRÁFICO YA ESTÁ AQUÍ

Todo con un "clic"

Se podrán pagar multas, renovar el permiso, consultar el saldo de puntos, matricular el coche...

Suscríbase a "Tráfico y Seguridad Vial"

¡Solo 8 euros al año!



**BALANCE VERANO:
¡COMO EN 1962!**

**EL "RECICLADO" DE
LOS MENORES CON
DELITOS DE TRÁFICO**

**CUÁNDO LE PUEDEN
DECOMISAR EL COCHE**



**Ya funcionan los
radares de tramo
(Y la historia del radar)**

**Ejecutivos:
la crisis les deja
sin coches**

**El 70% de los
accesos a los
"coles", inseguros**

El ciclomotor, solo a partir de los 15 años

- 3** Editorial: Todos los trámites desde casa
- 4** La Locura
- 5** El Maletero
- 8** El Escaner: Las motocicletas y el verano 2010
- 9** Mi Carril: Mezquinos en la carretera

REPORTAJES

- 10** En Portada: Nace la Jefatura Virtual de Tráfico
- 16** Se eleva a 15 años la edad para conducir ciclomotores
- 20** Balance Verano 2010: ¡Como en 1962!
- 22** Europa quiere reducir sus accidentes a la mitad
- 25** Jóvenes condenados a estudiar por sus delitos de tráfico
- 29** Se puede decomisar el coche por infracciones muy graves
- 32** Peligro en la puerta de los colegios
- 36** Comienzan a funcionar los radares de tramo
- 38** Así es la historia de los radares
- 42** Actitudes: diez años de seguridad vial de Audi
- 44** El examen de conducir llega a las cárceles
- 48** 'Ladrones' de plazas de aparcamiento para discapacitados
- 50** SV Internacional
- 52** Marcaje reflector para mejorar la visibilidad de los camiones
- 53** Tráfico del Motor: La crisis deja sin coche a los directivos
- 56** Banco de Pruebas: Volvo S60, Mitsubishi ASX 200, Hyundai ix35 y Audi A1
- 58** Noticias del motor.
- 60** Javier Corona: "Conduzco o hablo por teléfono. Soy hombre y no puedo hacer dos cosas a la vez"
- 66** Salud Vial: ¿Qué hacer en caso de accidente? Avisar
- 67** Vía de servicio: Tasas, teléfonos de interés, matrículas...



Foto: Paul Alan Putnam; Retroque; Dliirós

10 Trámites a golpe de ratón

Ya está en marcha la Jefatura Virtual de Tráfico. Ésta permite, a través de Internet, que le notifiquen las multas en su correo electrónico o móvil, pagarlas, conocer el saldo de puntos, dar de baja un vehículo... , servicios a los que pronto se añadirán la posibilidad de matricular el coche o renovar los permisos. Todo con el objetivo a la vista de poder realizar todos los trámites desde casa, a través del ordenador, de día o de noche.



22 Europa quiere aún menos accidentes

La Unión Europea ha publicado su estrategia 2010-2020 de lucha contra los accidentes de tráfico con un objetivo más que ambicioso: volver a reducir a la mitad los accidentes de automóvil. Y eso que solo tres países, entre ellos España, han logrado cumplir con el objetivo en 2010.



Lucía Rivas

25 Menores con delitos de tráfico, a estudiar

Educar se ha desvelado como la medida más eficaz para reducir el número de delitos de tráfico cometidos por menores de edad. Cursos de educación vial, trabajos en beneficio de la comunidad, obtener la licencia de conducción... son algunas penas que menores de 14 a 17 años deben cumplir si cometen delitos relacionados con la seguridad vial.

36 La velocidad, controlada por tramos

Ya funcionan los primeros 'radares de tramo' que controlan la velocidad de los vehículos no en un punto concreto, sino a lo largo de un recorrido. Le explicamos cómo funcionan y cuál ha sido la evolución de estos aparatos.



Paul Alan Putnam



Roberto Garver

60 Javier Coronas, humorista

Partidario de educar y de poner un límite de edad para conducir, el humorista Javier Coronas —que conduce de tres programas de televisión— se preocupa, al volante, "sobre todo, por no molestar". "Cuando se conduce —explica—, se conduce y cuando se habla por teléfono, se habla por teléfono. Soy hombre y no puedo hacer dos cosas a la vez. Pasa lo mismo con el alcohol: si se bebe, hay que hacerlo como un profesional y si se conduce, como un profesional, pero, por supuesto, sin mezclarlo".



Portada: Paul Alan PUTNAM

AÑO XXVI
Número 204/2010

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).

Secretaria de Redacción:Francisca Robles (frobles@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, Ana Blanco, Aurora Cedenilla, A.
Mónica Colás, Susana Estévez, Federico C. Fernández,
Anna Ferrer, Ramón Ledesma, Juan Jesús Martín,
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: suscriptorestrafico@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" se distribuirá en la primera quincena de diciembre

Todos los trámites desde casa

Los manguitos son historia. Y las ventanillas van camino de ello. La "jefatura virtual de tráfico" es una realidad. Lo que el ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, llamó "*la revolución silenciosa*" es un ambicioso plan para agilizar al máximo, a través de Internet, la relación de los ciudadanos con la DGT. Para que cualquier conductor pueda renovar el permiso de conducción, matricular el nuevo coche, saber los puntos que le quedan, recibir rápidamente la notificación de que ha sido multado, presentar alegaciones, pagar la sanción...

El objetivo es facilitar todo tipo de trámites y gestiones a los usuarios, que se acaben las barreras, las colas, las esperas... Todo desde casa, cómodamente, a golpe de "clic" en el ratón. Y más adelante, incluso a cualquier hora del día o de la noche. Hay muchas cosas en marcha y otras muchas que vendrán, como las matrículas electrónicas, las tarjetas electrónicas que llevarán al baúl de los recuerdos la famosa "ficha técnica en papel" de los coches...

Un salto importante que permiten las nuevas tecnologías, como comenzar al instante la tramitación de una multa con las PDA de los policías de tráfico, lo que hace posible una drástica reducción de los plazos de tramitación, o que te lleguen a tu correo electrónico o a tu móvil, o que se puedan pagar las multas por Internet con tarjeta de crédito, como podemos pagar unas entradas para el teatro... Ya hay 30.000 conductores que se han adherido a estas "notificaciones telefónicas". Naturalmente, con todas las garantías. Y es que conocer al instante una denuncia, por ejemplo, permite al automovilista ejercer sus derechos con más eficacia y beneficiarse de las ventajas que se le ofrecen. Permite también que, con una sola visita a un centro de reconocimiento, salga con el permiso renovado...

Además de todos estos pasos adelante, está el último: el Plan Avanza 2, que persigue una "Administración sin papeles", con el consiguiente ahorro de tiempo, energía... ¡y dinero!

En la DGT queremos que hacer un trámite con nosotros no sea un engorro, sino todo lo contrario.

Edita:



TRÁFICO y Seguridad Vial

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



1 En la primera fotografía de la secuencia nos encontramos a un camión de color blanco detenido en un Stop. Lógico, ya que por la vía a la que quiere incorporarse circulan vehículos en ambos sentidos. De hecho, un camión de mayores dimensiones está comenzando la maniobra de giro a la derecha para abandonar esa misma vía...



2 Una vez el camión ha girado, y pese a que circulan vehículos en ambos sentidos y muy cerca, el conductor que estaba parado en el Stop decide avanzar... ¡Pero no para incorporarse a la derecha! ¡No! Cruza la vía, a pesar de que la señalización horizontal lo prohíbe y gira a la izquierda, obligando a frenar y detenerse a vehículos que circulan en los dos sentidos para evitar un choque que resultaría brutal...



3 Tres turismos y una furgoneta han tenido que frenar y detenerse para evitar el choque con el camión, que sigue adelante tan tranquilo, completando la maniobra prohibida y poniendo en peligro su vida y la de los conductores que circulan correctamente por la vía principal y que poco pueden esperar que alguien cometan semejante insensatez.



4 ...Y todo, como se ve en la última fotografía de la secuencia, porque este conductor 'debe tener prisa' y no 'tiene tiempo' de ir hasta el siguiente cambio de sentido antes de girar a la derecha en el siguiente desvío. El riesgo que ha corrido y que ha hecho correr a otros conductores es evidente. ¿Merece la pena por el tiempo que se ha ahorrado?

Conducción temeraria y 6 puntos menos

La "locura" publicada en este número nos sitúa a todos ante una infracción muy grave, cuya calificación es la de conducción temeraria, según el artículo 65.5.e de la Ley de Seguridad Vial. Ante esta infracción, la sanción que le corresponde es una multa de 500 € (art. 67.1 Ley de Seguridad Vial) y, además, lleva aparejada la pérdida de 6 puntos (Punto 4 del Anexo II de la Ley de Seguridad Vial) en el saldo de su permiso de conducción.

ASÍ LO VÍ



CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO. Si quiere contar alguna locura que haya presenciado, envíe una carta a la Revista «Tráfico y Seguridad Vial». (c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid). El escrito no debe sobrepasar las 12 líneas de extensión.

Señal *made in britain*

Llevo bastante tiempo queriendo enviar esta fotografía, que me parece un tanto curiosa. ¿El juego? Se trata de averiguar qué es lo que está mal en la fotografía. A simple vista no llama la atención, pero cuando te fijas en la señal de tráfico que pone parking gratuito, algo no va bien. ¿Qué será? ¿Será el color? ¿O la forma? No, es el sentido de las flechas, que está al revés.... Debe ser una señal "made in britain": se nota claramente cuando la comparas con la señal buena (a la derecha). Lleva puesta unos cuantos años en el centro comercial "Los Cuadernillos", en Alcalá de Henares (Madrid). Y detrás de las señales se encuentra la estación de cercanías de Alcalá de Henares Universidad.

Pedro A. Herráez Sánchez.

Semana de la Movilidad:

Muévete con inteligencia



Cesar San Millán

Con motivo de la celebración de la Semana Europea de la Movilidad, el pasado 21 de septiembre la Dirección General de Tráfico (DGT) organizó unas jornadas en las que expertos de diferentes ámbitos debatieron sobre la forma más inteligente de moverse, considerando los efectos perjudiciales que para la salud y el medio ambiente tiene el uso que actualmente se hace del coche. La DGT también colaboró en la Semana de la Movilidad recordando a los conductores que pequeños gestos, como circular a velocidades de bajo consumo, compartir coche o prescindir de él en trayectos que pueden realizarse a pie o en transporte público contribuyen a la calidad de vida del mañana.

Averías: mejor con luz

Los conductores también podemos utilizar, desde julio, sistemas de iluminación rotativos para señalizar la situación de un vehículo en caso de una detención por emergencia. Esta nueva medida es optativa y viene a reforzar las señalizaciones obligatorias (chaleco y triángulos) establecidas para estos casos.



Hella

Atropello mortal de dos ciclistas

Septiembre terminó con un terrible atropello con dos ciclistas fallecidos y otros cuatro heridos. Un Renault "Twingo" fuera de control colisionó con el guardarraíl del sentido contrario en la N-IV en Los Palacios (Sevilla) y se fue de frente contra un pelotón de 14 ciclistas aficionados de Huelva. Según las primeras hipótesis, el conductor del turismo, un ciudadano subsahariano sin permiso de conducir ni seguro, que fue detenido, pudo haberse quedado dormido.



Campeones por la seguridad

Federico Martín Bahamontes, Perico Delgado, Miguel Induráin, Oscar Pereiro, Alberto Contador y Carlos Sastre. Todos ellos han ganado el Tour de Francia, la carrera ciclista por etapas más prestigiosa del mundo. Y todos ellos se reunieron el verano pasado en una campaña de concienciación de Ponle Freno en la que dieron sencillas recomendaciones –utilizar el casco, respetar la distancia...– para ciclistas y conductores.

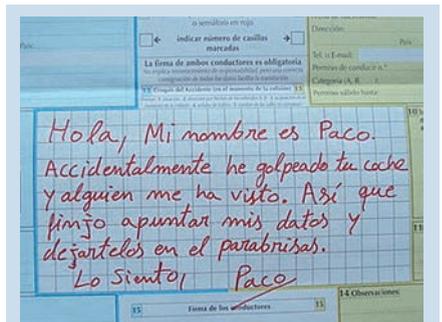
Centros de Reconocimiento:

El Fiscal, contra los "ilegales"

El fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, ha anunciado una ofensiva contra los centros de reconocimiento médico que expiden certificados de aptitud psicofísica para conducir sin realizar las exploraciones médicas necesarias. "Estos centros son una minoría, pero su número va en aumento, viven en la más absoluta impunidad –asegura el fiscal– y permiten que personas que no tienen facultades para conducir salgan a las calles poniendo en peligro la seguridad vial propia y ajena". La Fiscalía actuará por la vía penal a través de la Policía Judicial y en coordinación con la Dirección General de Tráfico, que le remitirá los casos más graves.

El presidente de la Asociación Española de Centros Médico-Psicotécnicos, José Ignacio Landaluce, celebra que se lleve a cabo esta labor contra los centros que no cumplen con la ley y que serán "en torno a un 5% de los 2.000 que hay actualmente en España". Cada año, asegura Landaluce, un 10% de los conductores que lo solicitan se quedan sin certificado por incumplir los requisitos médicos.

Por otra parte, la Fiscalía quiere promover un cambio de legislación para que las indemnizaciones de las aseguradoras a las víctimas de accidentes de tráfico –actualmente, de las más bajas de la UE– sean más justas y garanticen su calidad de vida.



"Paco, el cabrón"

Seguramente eso pensó el propietario del vehículo cuando encontró esta nota de un tal Paco en su parabrisas, explicándole que solo la escribía para disimular, que de datos para reparar el roce, nada. Una mala pasada y encima la firma con recochineo... pero ¡qué cabrón eres, Paco...!

Ciudades a 30

Las ciudades se apuntan a calmar el tráfico reduciendo la velocidad, en especial en las zonas de mayor afluencia de peatones. El último caso es el de Valencia, que acaba de ampliar la Zona 30 a todo su casco histórico.

Medidas similares tomaron en su momento otras ciudades como, por ejemplo, Madrid, Barcelona –que tiene más de 200 kilómetros de calles limitadas a 30

km/h.–, Málaga –que redujo la velocidad a 20 km/h en el centro–, Bilbao, Vitoria o Santiago de Compostela, cuyo centro histórico es peatonal. Según investigaciones realizadas al respecto, para un peatón la probabilidad de morir atropellado es nueve veces mayor cuando el vehículo circula a 50 km/h en lugar de a 30. Si aumenta la velocidad y circula a 80, la muerte es casi segura.

(Muchos) famosos con líos al volante

GTRES



Shakira (izquierda) y Lindsay Lohan.



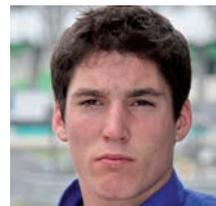
George Michael



Jesús Neira



Lewis Hamilton



Aleix Espargaró

Las 'celebrities' meten la pata en cuestiones del tráfico y de qué manera. El pasado verano se produjeron muchos y sonados casos. A Lewis Hamilton, piloto de Fórmula 1, le multaron (350 €) por conducción temeraria. Aleix Espargaró, de Moto GP, se saltó un Stop con el saldo de puntos del per-

miso agotado. También el cantante George Michael y la actriz Lindsay Lohan ingresaron en prisión por conducir bajo los efectos del alcohol. Por otra parte, el ayuntamiento de Barcelona estudia sancionar a la cantante Shakira por su comportamiento durante un rodaje para el que no pi-

dió permisos y en el que circulaba en moto sin casco. Y, por último, el profesor Jesús Neira fue detenido por conducir triplicando la tasa de alcoholemia permitida y multado con 1.800 € y diez meses de suspensión del permiso.

la frase

"Es necesario entender que el gasto en seguridad vial es inversión"

Federico Souvirón,
portavoz del PP en la Comisión de Seguridad Vial

Decálogo para conductores mayores

Según un estudio de la Universidad de Granada, los mayores conductores tienen más accidentes en situaciones que, para el resto, resultan poco problemáticas. Por ello, Ponle Freno y la Unión Democrática de Pensionistas y Jubilados de España han elaborado el primer decálogo hecho por y para conductores mayores.

- 1 Utilice el vehículo de día y evite el amanecer y puesta de sol.
- 2 Elija rutas cómodas y evite vías secundarias.
- 3 Evite desplazamientos largos y hágalos escalonados.
- 4 Haga comidas ligeras y sin alcohol.
- 5 Tenga en cuenta posibles efectos de los fármacos.
- 6 Regule adecuadamente el asiento.
- 7 Procure viajar acompañado.
- 8 Mantenga el vehículo a punto, especialmente neumáticos y luces.
- 9 Revise periódicamente su vista y oído.
- 10 Cruce por los lugares indicados y asegúrese que los vehículos se han detenido.

VII Foro contra la Violencia Vial

El 10 de noviembre, Stop Accidentes organizará el VII Foro Contra la Violencia Vial. En esta edición se debatirá sobre la manera de comunicar y concienciar acerca de la accidentalidad vial y se propondrá la aplicación de comportamientos viales correctos a la movilidad.





Paul Alan Putnam

Con menores, prohibido fumar en el coche

El proyecto de ley de prevención de drogodependencias del País Vasco prohíbe fumar –además de en los espacios públicos cerrados– “en cualquier tipo de transporte privado, como por ejemplo el coche, donde estén presentes menores de edad”; y dicen apoyarse en una recomendación del Parlamento Europeo. Esta prohibición, que ha levantado polémica entre la pobla-

ción, se adelanta a la intención anunciada por la ministra de Sanidad, Trinidad Jiménez, en el mismo sentido. En esta misma línea, durante las campañas de concienciación lanzadas de cara al verano, se hizo referencia a un estudio de las compañías de seguros británicas, que atribuían un 5% de los accidentes al hecho de fumar en el interior de los vehículos.

Bicis de 400 kilos

Un estudio de RACE y Seguros Caser, que incluye un crash test de un vehículo a 64 km/h, que transporta en su interior dos bicicletas sin sujeción, muestra un alto grado de lesividad para los ocupantes y la posibilidad de que la carga salga eyectada fuera del vehículo, de manera que una bicicleta, de 14 kilos, se transforma en el impacto en cerca de 400 kilos. Según el estudio, entre los conductores que habitualmente transportan bicis, el 70% las llevan en el interior del coche, pero el 50% no tiene información de cómo hacerlo de forma segura.

El peor accidente en dos años

Es el peor accidente de tráfico de los últimos 24 meses, desde el vuelco de un autobús en Castellón en agosto de 2008. Esta vez 7 personas lo han dejado todo en el asfalto en la provincia de Badajoz. En la madrugada de un sábado de septiembre, cuatro jóvenes vuelven de una fiesta; su BMW invade el sentido contrario y colisiona de frente contra un Citroën en el que viajan cuatro miembros de una familia. Todos mueren, excepto un niño, herido de grave. Los primeros datos indican que la velocidad excesiva –probablemente cerca del doble de los 90 km/h permitidos en el tramo– y una rueda trasera con poca pre-

D. Casillas



sión son las posibles causas. A la espera del resultado de la autopsia, sí se sabe que el conductor del BMW, de 25 años, había tenido suspendido el permiso hasta marzo, durante ocho meses, por conducir bajo los efectos del alcohol.

¡Cazado!!

¡A 232 km/h!

Los radares han cazado este verano excesos supersónicos de velocidad dignos de carreras de F-1, como el de la imagen, en la A-1 en julio, a ¡232 km/h! Excesos, cabe recordar, que están tipificados como delitos contra la seguridad del tráfico y sancionados con penas de prisión.



Infractores extranjeros

Para terminar con la impunidad de los conductores no residentes, la DGT puso en marcha un sistema de radares que ‘avisar’ a la patrulla de la Guardia Civil más cercana para que detenga a los vehículos infractores con matrículas extranjeras y procedan al cobro inmediato de la sanción.



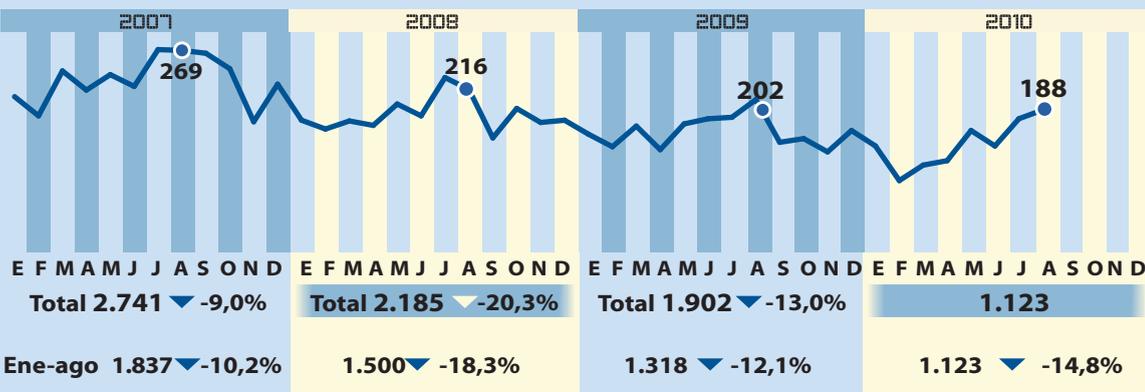
Jugar y conducir según las normas

Coincidiendo con el Mundial de Baloncesto, celebrado en septiembre pasado en Turquía, la Comisión Económica de Naciones Unidas para Europa y la Federación Internacional de Baloncesto (FIBA) lanzaron la campaña “Conducimos y jugamos según las reglas”, para animar a todos los aficionados a cumplir las normas de circulación.

FE DE ERRATAS

En el reportaje titulado “Más mortal que el coche” (nº 202, gráfico de la página 48), decíamos que los gases de efecto invernadero elevan la temperatura de la Tierra en 15º C. No es así, sino que 15º C es la temperatura media de nuestro planeta.

Víctimas mortales en carretera



Agosto de 2010

14 fallecidos menos respecto a agosto de 2009

-6,9%

Verano 2010 y motocicletas

En 2007, la Dirección General de Tráfico lideró la constitución, en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial, del grupo de trabajo denominado "Motocicletas y seguridad vial", integrado por representantes de los principales actores del sector, con el fin principal de conseguir una estrategia compartida para mejorar la seguridad vial de los vehículos de dos ruedas.

En el marco del grupo se elaboró el Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores, cuya ejecución, que tiene una duración prevista de cuatro años, inició su andadura en 2008.

Sus objetivos generales son:

- Invertir la tendencia al alza del número de muertos y heridos graves usuarios de motocicletas y ciclomotores.

- Iniciar un decrecimiento sostenido en el tiempo del número de muertos por millón de motocicletas.

El análisis del informe "Accidentalidad mortal en carretera verano 2010 con cómputo de las víctimas a 24 h. Datos

provisionales" señala que, aunque durante el verano de 2010 han muerto 64 motoristas en carretera –3 más que el año pasado–, la evolución de los fallecidos en moto de enero de 2003 a agosto de 2009 muestra que en 2008 comenzó la disminución en las cifras de fallecidos, tendencia que se mantiene en 2009 y 2010. De momento, las cifras de 2010 se sitúan al mismo nivel que las de 2003; es decir, muy por debajo de los repuntes de años anteriores.

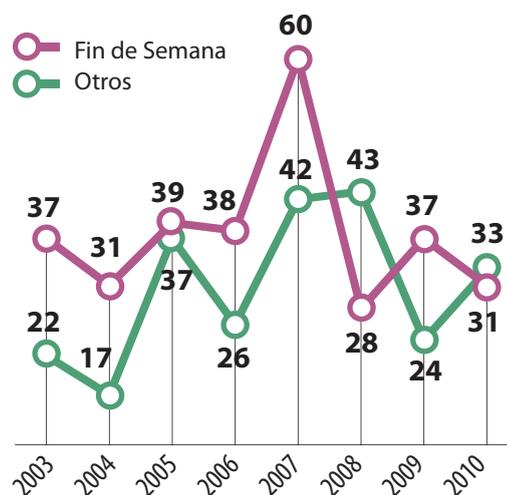
- El 77% de los fallecidos en el verano de 2010 se han producido en carretera convencional y el 13%, en autovía con una distribución similar a la de los años anteriores.

- El 41% de fallecidos en motocicleta en el verano de 2010 se produjeron por salida de la vía, mientras que el 17% fue en colisiones frontales.

- El 66% de los fallecidos iban en moto de más de 500 c.c.

- Algo menos de la mitad de los fallecidos en moto este verano ha sido en fin de semana (48%)

● Motoristas fallecidos



● Víctimas Mortales

Cilindrada	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Hasta 125 cc	0	1	7	6	11	7	6	8
126 cc a 250 cc	2	2	2	2	7	4	2	8
251 cc a 500 cc	3	2	4	4	5	6	4	3
501 cc a 750 cc	31	25	35	27	55	31	31	23
Mas de 750 cc	18	13	23	23	18	20	16	19
Desconocida	5	5	5	2	6	3	2	3
TOTAL	59	48	76	64	102	71	61	64

● Conductores de moto fallecidos por provincias



● Mortalidad en carretera

Mes	2003	2006	2007	2008	2009	2010	Dif. 2010/09	Dif. % 2010/09
Enero	12	16	19	16	12	15	3	25,00
Febrero	7	18	17	19	26	11	-15	-57,69
Marzo	18	23	37	25	23	11	-12	-52,17
Abril	15	32	28	34	16	11	-5	-31,25
Mayo	24	30	42	25	39	28	-11	-28,21
Junio	23	43	47	36	37	22	-15	-40,54
Julio	26	33	54	35	26	33	7	26,92
Agosto	33	31	48	36	35	31	-4	-11,43
Septiembre	24	28	57	21	19	-	-	-
Octubre	12	29	33	23	22	-	-	-
Noviembre	25	25	29	23	17	-	-	-
Diciembre	14	16	14	14	12	-	-	-
Total	233	324	425	307	284	-	-	-
Total (hasta agosto)	158	226	292	226	214	162	-52	-24,3

Mezquinos en la carretera

He visto algunas fotos de la tragedia de Badajoz, un choque frontal entre dos turismos, que se saldó con siete muertos. Son espeluznantes. A mi compañero Carlos le ha contado al detalle lo que vio quien estuvo allí poco después de ocurrir. Ha preferido no contármelo. Me lo imagino. Cuando los domingos las teles pasan las imágenes de las tragedias –las muy graves ocurren demasiadas veces en fin de semana– se ve perfectamente quién estaba emulando a Fernando Alonso en la carretera. Perdón, el que estaba haciendo el imbécil. En este caso, todo apunta, a finales de septiembre, que el coche que invadió la calzada y se llevó por delante otro coche y siete vidas, no marchaba precisamente ‘relajado’. Dice la investigación que circulaba al doble de la velocidad permitida. Volando bajo. Un dato: el conductor ya había estado ocho meses sin permiso por conducir no precisamente limpio de sustancias... Son los tipos por los que no derramo ni una lágrima. Lo siento. El problema es que, como tantas veces, se mataron y segaron vidas y hasta dejaron un niño huérfano. Si se confirman estos extremos, estaremos otra vez ante la mezquindad más absurda del fin de semana. De unos pocos, ojo. Como el irresponsable que conducía sin permiso y atro-



Jesús SORIA

Director

Los que se creen “alonsos”, pero conducen bebidos; los padres que regalan coches de 150 caballos a sus hijos para que dejen la bici; mezquinos también son los que se pegan al que va delante...



pelló a dos ciclistas. Y se había dormido. Ni una lágrima...

Pese a la juventud de estos dos conductores ‘enloquecidos’, necios, creo que no se debe demonizar a todos los jóvenes y sus supuestas locuras al volante. En el último verano, los que tienen entre 15 y 24 años son los que más han reducido su siniestralidad. Un 70% entre 2003 y este año. Sí, algunos se pasan y no ‘se cortan’ al coger el coche aunque un análisis de sangre daría un muestrario de sustancias peligrosas. Pero también es verdad que muchos jóvenes –cosa que hacen mucho menos los mayores– aplican cada vez más lo del “conductor alternativo”: uno pasa la noche a base de refrescos para hacer de taxista de sus amigos. La mezquindad no es un pecado de juventud. Mezquinos son los que se creen “alonsos” o “lorenzos”, pero bebidos, sin casco...; mezquinos son algunos padres, capaces de regalar coches potentes a niños que no digieren pasar de la bici a los 150 caballos; mezquinos son algunos adultos que conducen cada día después de comer con cervezas, vinos, copas... Mezquinos son los dueños de ciertos centros de reconocimiento que, según el fiscal Bartolomé Vargas, hacen el “tocomocho”: no hacen las pruebas obligatorias. Mezquino es el que se pega al que va delante... Algunos van más allá. Son asesinos al volante. ♦

Devuelven el dinero

Una marca de coches ha decidido emular a el Corte Inglés. “Si no le satisface, le devolvemos el dinero”. La caída en la venta de coches lleva a los fabricantes a ingeniosas ofertas que conviene aprovechar. Como no creo que nadie se plantee esta oferta como un juego y serán pocos los que den marcha atrás en su compra, quizá sea una buena opción a copiar por otros fabricantes. La guerra del mercado está en la atención al cliente. Que muchas veces dejan bastante que desear...

Precio ITVs

Las ITV están para algo. Estos controles a los coches permiten conocer el buen estado de los mismos y, sobre todo, detectar problemas serios en sistemas de seguridad, como los frenos, los neumáticos, la dirección... Muchos encuentran allí fallos que podrían ser muy peligrosos. Pero, ¿tiene alguna lógica la enorme diferencia de precios entre las ITV de algunas comunidades autónomas? 24 euros en una, 65 en otra. Hasta un 247% de diferencia en motos y ciclomotores.

Segunda mano

El mercado de los coches usados sigue por delante del de los nuevos. La crisis y la falta de facilidades para obtener créditos han cambiado el panorama y avejenta un parque que no era precisamente joven. Con un añadido más peligroso: muchas de las compraventas de coches usados son de “bajo coste”, 3.000 ó 4.000 euros, incluso “mileuristas”, coches con 150.000 y 200.000 kilómetros. Todo un peligro.

CONOCER SI TIENE UNA MULTA, RENOVAR EL CARNÉ, COMPROBAR EL SALDO DE PUNTOS... SOLO CON LA AYUDA DEL RATÓN Y LAS TECLAS DE UN ORDENADOR

Ha nacido la Jefatura virtual de Tráfico



Mercedes LÓPEZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Ilustraciones: **DLirios**

“**R**evolución silenciosa”. Así califica el ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, las medidas y planes que la Dirección General de Tráfico (DGT) está desarrollando para agilizar su relación con los conductores e impulsar el uso de Internet como el mejor medio para realizar trámites como el pago de multas, la renovación del carné o la notificación de infracciones; para poner en marcha lo que en la DGT se llama con orgullo “la Jefatura Virtual”. Se trata de una apuesta clara por implantar la administración electrónica, que evita desplazamientos y burocracia engorrosa, en un organismo que, por ejemplo, en el primer trimestre de 2010 tramitó cerca de 650.000 denuncias y más de 400.000

Adiós a las engorrosas colas, a los desplazamientos hasta la Jefatura de Tráfico, a la presentación de innumerables ‘papeles’, a la –a veces– antipática ventanilla... la Dirección General de Tráfico está incentivando el uso de Internet, para que para renovar el carné o pagar una multa solo sea necesario un ‘clic’ en el ordenador.

matrículas, o que realiza más de tres millones de transferencias al año.

Aunque no se trata de un caso aislado dentro de la Administración –en 2007 se aprobó la Ley de Acceso Electrónico de los Ciudadanos a los Servicios Públicos, por la que se insta a su implantación progresiva–, sí es cierto que, como señala Marta Carrera, subdirectora general adjunta de Formación Vial de la DGT, “somos un organis-

El buzón en el ordenador

Sustituye a la dirección postal del domicilio. Será obligatoria para todos los vehículos matriculados a nombre de personas jurídicas (normalmente empresas) y voluntaria para los de particulares. Una vez dada de alta, será la vía de comunicación entre el conductor y la DGT.

CÓMO DARSE DE ALTA:

- En la página web de la DGT (www.dgt.es), entre en Sede electrónica y seleccione Dirección electrónica vial (DEV).

- Es necesario poseer el certificado electrónico o el DNI electrónico.

- Para recibir los avisos, podrá elegir entre el correo electrónico o mediante SMS a su móvil. Además, podrá recibir avisos sobre la caducidad del carné, la revisión de la ITV y del seguro del coche.



CONSULTA DE PUNTOS

Tu saldo, en la red

- En la dirección www.dgt.es encontrará de forma destacada el apartado Consulte su saldo de puntos. También podrá obtener información sobre cómo recuperar puntos o el permiso de conducción, así como los cursos y los centros más próximos a su domicilio.

- Teclee su NIF o NIE (Número de Identificación de Extranjeros) y la fecha de la primera expedición de su permiso o licencia.

- Inmediatamente recibirá en su correo electrónico una clave de acceso, con la que podrá consultar su saldo.



MULTAS

Por e-mail o sms

- Debe suscribirse al sistema de Notificaciones Telemáticas Seguras del Ministerio de la Presidencia, a través de la Sede Electrónica, en la web de la DGT (www.dgt.es) dentro el apartado ¿Alguna multa? Es necesario disponer de DNI electrónico o certificado digital reconocido.

- Si indica su número de móvil, también recibirá un SMS cada vez que se le envíe una notificación a su correo electrónico.

- En la misma Sede Electrónica, puede identificar al conductor responsable de la infracción y pagar la multa.

- El pago se realiza mediante tarjeta de crédito (VISA, Master Card y Maestro). El sistema aplica, si procede, el descuento del 50% de la sanción por pago voluntario. Es necesario tener activada en el navegador la opción que le permita aceptar 'cookies'.

- Una vez finalizada la operación, el sistema posibilita la emisión del justificante de pago que deberá guardar o imprimir.



mo puntero dentro de la Administración y, además, no es un planteamiento nuevo, llevamos mucho tiempo trabajando para conseguirlo”.

PRIMERO, LAS BAJAS. El primer paso se dio con las bajas de automóviles. En 2004, aplicando una directiva europea, nacieron los Centros de Tratamiento de Residuos (CAT), los desguaces modernos. Solo hay que llevar el coche al CAT y allí se realiza toda la tramitación, aunque la anotación en el Registro de Vehículos podía tardar

hasta dos meses. En 2009, se llegó a un acuerdo con la Federación Española de Municipios para la tramitación telemática de las bajas. Hoy el registro es inmediato.

En 2007, la DGT firmó un acuerdo con los Gestores Administrativos para que a través de las gestorías –que se conectan telemáticamente con las bases de datos de la DGT, Hacienda y los Ayuntamientos–, los ciudadanos pudieran matricular sus vehículos. “Conseguimos que si comprabas el coche un viernes a las 7 de la tarde,

tuvieras la posibilidad de matricularlo”, apunta el subdirector general de Normativa de la DGT, Ramón Ledesma. “Todo un éxito. Hoy gestionamos el 98% de las matrículas de la Comunidad de Madrid”, subraya Eduardo Cavanna, del Colegio de Gestores de Madrid, quien adelanta que se van a hacer pruebas para que las transferencias puedan realizarse de esta forma.

Actualmente, se trabaja en la matrícula electrónica y “con una aplicación informática que interconecta

PERMISO DE CONDUCCIÓN

Renovar sin pisar la jefatura

- Ya es posible renovar el permiso de conducción directamente en un Centro de Reconocimiento de Conductores. En este caso:
- Solo es necesario que lleve el permiso de conducción y su DNI.
- Se le realizarán las pruebas médicas y psicológicas correspondientes del certificado de aptitud.



- El centro le hará las fotografías y le cobrará la tasa de Tráfico correspondiente.
- Esta documentación será enviada por vía telemática a la DGT. A usted se le entrega una autorización provisional, cuya validez es de 90 días, para seguir conduciendo.
- Al cabo de 10 días recibirá por correo ordinario el carné nuevo y definitivo.



TABLÓN EDICTAL DE SANCIONES DE TRÁFICO (TESTRA)

Un boletín oficial electrónico

Los Boletines Oficiales Provinciales en papel desaparecen y nace el TESTRA, un tablón 'on line' que se publicará todos los días del año en la Sede Electrónica de la DGT. En ese boletín electrónico aparecerán todas las notificaciones que no se hayan podido entregar en los domicilios, independientemente del lugar en el que se cometiera la infracción.



CÓMO SE CONSULTA:

- El acceso es libre y gratuito.
- Desde la página web de la DGT (www.dgt.es) se entra en la opción Sede Electrónica y se selecciona TESTRA.
- Se accede a la búsqueda tecleando la matrícula del vehículo o el DNI del conductor.

Desde el 25 de noviembre de 2010

En funcionamiento

a fabricantes y concesionarios para que los primeros envíen 'on line' los datos (ficha técnica) del coche para crear la tarjeta electrónica, lo que significa el adiós a la tarjeta en papel", explica Susana Gómez, subdirectora general adjunta de Normativa de Vehículos de la DGT. A finales de año, un millar de vehículos tendrán matrícula electrónica. Que los propios particulares puedan matricular su coche por Internet, es "una posibilidad –reconoce Gómez– aún muy lejana".

Igualmente, la informática es

"EN BREVE, SE REALIZARÁN LOS TRÁMITES CON LA DGT DESDE CASA, DE DÍA O DE NOCHE"

LUIS DE EUSEBIO, SUBDIRECTOR GENERAL DE LA GERENCIA DE INFORMÁTICA

esencial para que la DGT consiga su objetivo prioritario al imponer una sanción: que sea justa, rápida, fácil de cumplir y comprensible. Para ello, se han optimizado todos los recursos. Ya en 2008, más de dos tercios de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil formulaba sus denuncias a través de PDA, que, vía Internet, permitía iniciar la tramitación de la sanción en ese instante, verificar 'in situ' si el coche había pasado la ITV, si el seguro estaba en regla o el conductor tenía el permiso en vigor... Ca-

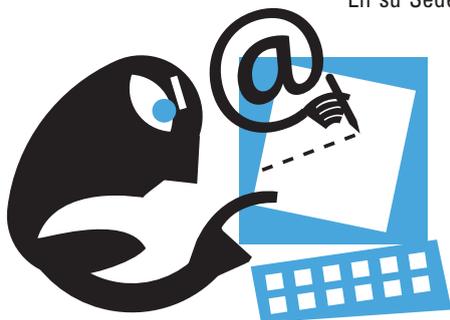


BAJA DEFINITIVA

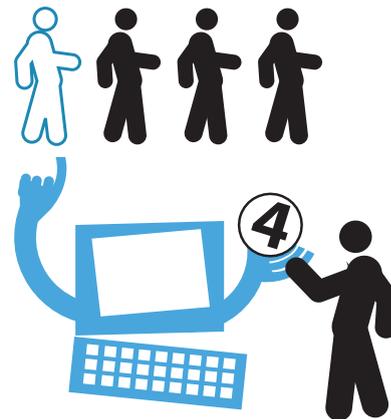
Directo al desguace

- Lleve su vehículo (siempre que sea un turismo o una furgoneta de menos de 3.500 kilogramos) al Centro Autorizado de Tratamiento (CAT) junto con la documentación (permiso de circulación y tarjeta de inspección técnica).
- Firme la solicitud de baja.
- Allí se encargan de destruir su coche y anotar la baja electrónicamente en el Registro de Vehículos de la DGT.
- Le entregarán el certificado de destrucción y el justificante de baja definitiva.
- Puede comprobar por Internet que todo el proceso se ha realizado correctamente. En www.dgt.es, en Sede Electrónica, seleccione el apartado Verificación de Documentos.
- También, puede consultar en esa web la lista de todos los CAT autorizados, para que elija el que más le convenga (algunos centros le recogen el vehículo en su domicilio).

Desde su teclado



En su Sede Electrónica, la Dirección General de Tráfico ha puesto a disposición de los ciudadanos un modelo de formulario que permite a los interesados la presentación de escritos y comunicaciones dirigidos a este organismo. Para ello es necesario poseer un certificado digital. En la misma página se indica cómo obtenerlo.



CANJES DE PERMISO

Cita previa

- Si es usted residente en España y quiere canjear su permiso de conducir puede pedir cita previa en la sede electrónica de la web de la DGT, (www.dgt.es). Allí también puede consultar los países con los que se ha llegado a un acuerdo de canje.
- Es necesario el número de NIF o NIE (Número de Identificación de Extranjeros).
- Deberá autorizar el cotejo de los datos de identidad con los archivos de la Dirección General de la Policía.



INSPECCIÓN TÉCNICA

ITV 'on-line'

La estación de ITV transmitirá el resultado de la inspección del automóvil, vía telemática, al Registro de Vehículos de la DGT, gracias a un nuevo sistema de comunicación denominado ITICI. Alicante será la primera provincia que contará con este sistema –desde este mes de octubre se están realizando pruebas piloto–. Se prevé que este sistema elimine la obligación de llevar la tarjeta de la ITV, ya que los



datos del vehículo podrán comprobarse 'on line' en el Registro de la DGT, igual que ocurre ya con el recibo del seguro.



si paralelamente iniciaba su actividad el Centro de Tramitación de Denuncias Automatizadas (ESTRADA) que gestiona las denuncias generadas por los radares fijos –millón y medio en 2009– y próximamente las de los móviles. La automatización ha reducido un mes y medio el plazo de tramitación de las sanciones. A principios de 2009, la DGT se adhiere a la Plataforma de Notificaciones Telemáticas Seguras para que los conductores reciban las denuncias a través del correo electrónico o por SMS en el móvil. Seguidamente, se posibilitó el pago de las sanciones por Internet, mediante tarjeta de crédito. Más de 30.000 conductores se han adherido ya al servicio de notificaciones telemáticas y el 25% de las multas se pagan 'on line'.

Otro impulso importante vino de la mano de la nueva Ley de Tráfico

ALREDEDOR DE 30.000 CONDUCTORES HAN SOLICITADO QUE SE LES NOTIFIQUEN SUS SANCIONES EN SU CORREO ELECTRÓNICO

y Seguridad Vial (noviembre de 2009) de manera que las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial (DEV) comenzarán el 25 de noviembre, y próximamente la publicación 'on line' de las notificaciones pendientes en el TESTRA, que sustituirá próximamente a los

Boletines Oficiales de la Provincia. *“Todos estos servicios añaden garantías al ciudadano –explica Ramón Ledesma–. Cuanto antes conozca la existencia de una denuncia, antes podrá ejercer sus derechos ante la Administración y beneficiarse de las ventajas que se le ofrecen”.*

SIN COLAS. La DGT ha abierto también una ventanilla virtual para todo lo relacionado con el permiso de conducción. En febrero de 2010, se aprobó el nuevo Reglamento de Centros de Reconocimiento de Conductores. Uno de sus objetivos era reducir los desplazamientos a las jefatura de tráfico para renovar el permiso, posibilitando que el conductor realice toda la tramitación, incluido el pago de la tasa, en el propio centro de reconocimiento. Esto *“revaloriza nuestros centros y la gente sale*

A través de las gestorías

Al comprar un coche nuevo, incluso sin moverse del concesionario, se puede proceder a su matriculación.

- El concesionario envía a la gestoría –de lunes a viernes, de 8 de la mañana a 11 de la noche– por vía telemática, la documentación del vehículo y del conductor y ésta se encarga de realizar toda la tramitación (pago de los impuestos de matriculación y circulación, de la tasa de Tráfico...) además de validar todos los datos (del conductor y del vehículo) y remitirlos a la Jefatura.

- Este proceso suele durar entre 24 y 48 horas, al cabo de las cuales el cliente recibe el justificante provisional para circular. Éste tiene una validez de 15 días, período en el cual recibirá el permiso definitivo.

- Las gestorías cobran entre 60 y 80 euros por este servicio.



Sin recibo del impuesto de circulación

Cuando alguien vende un coche, necesita hacer el cambio de titularidad, trámite conocido como transferencia. A partir del próximo año no será obligatorio presentar el recibo del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, el denominado Impuesto de Circulación. La razón es que la DGT conocerá la relación de los contribuyentes que no lo hayan abonado, porque los ayuntamientos enviarán informáticamente al Registro de Vehículos de la DGT la relación de los contribuyentes morosos. Así, solo será a éstos a quienes las jefaturas de tráfico les exigirán el recibo para realizar la transferencia. Además, a partir del próximo año está previsto que las transferencias puedan realizarse desde las gestorías.



encantada cuando ve que, en una sola visita, sale con su carné renovado”, afirma Ángel Pingarrón, vicepresidente de ASCEMP, una de las asociaciones de este colectivo. A partir del próximo 3 de noviembre, todos los centros de reconocimiento están obligados a enviar la documentación vía telemática.

Igualmente, está muy adelantado el desarrollo de los programas para que los conductores realicen cambios de domicilio y soliciten duplicados de su permiso vía Internet, sin olvidar que ya se puede consultar el saldo de puntos desde casa y que se está trabajando para que el examen teórico se realice por ordenador. Y es que, “en breve, los ciudadanos podrán realizar los trámites con la DGT desde casa y a la hora del día o de la noche que deseen”, resume Luis de Eusebio, subdirector general de la Gerencia

TODOS LOS NUEVOS SERVICIOS AÑADEN GARANTÍA A LOS CIUDADANOS AL INCREMENTAR LA INFORMACIÓN Y REDUCIR PLAZOS

de Informática de la DGT.

Una de las últimas iniciativas se produjo el pasado 21 de septiembre, cuando se introdujeron cambios en el proceso de matriculación de vehículos: obligación de introducir las emisiones de CO₂, posibilidad de anotar el kilometra-

je, desaparición del domicilio del permiso de circulación...

MÁS VERDES. Recientemente se aprobó el Plan Avanza 2, sobre el desarrollo hasta 2015 de las nuevas tecnologías en la Administración. Su objetivo prioritario es una Administración sin papeles que ahorre tiempo, dinero, y energía. Fernando de Pablo, director general para el Impulso de la Administración Electrónica pone un ejemplo: “Desde 2008, cuando se editó el último Boletín Oficial del Estado en papel, se han ahorrado dos mil millones de hojas de papel y cuatro millones de kilos de papel”. La DGT también ha echado cuentas: solo hablando de transferencias, suprimir la necesidad de presentar el recibo del Impuesto de Circulación ahorra cada año 3 millones de fotocopias. ♦



No ponerse el casco, retarse o beber alcohol son algunas de las conductas de riesgo vial más frecuentes de los adolescentes.

LA EDAD DE ACCESO AL CICLOMOTOR SE ELEVA A 15 AÑOS

El conductor de ciclomotor “crece”

El pasado 1 de septiembre se elevó de 14 a 15 años la edad para obtener el permiso de ciclomotor. El objetivo de esta medida es proteger a los menores, más propensos a las conductas de riesgo.

Marian GARCÍA RUIZ

Fotos: **Lucía RIVAS**

Infografía: **Oscar TREVIÑO**

Las condiciones para conducir un ciclomotor se han ido endureciendo paulatinamente en los últimos años. Aunque la accidentalidad en este tipo de transporte ha disminuido, se sigue cobrando vidas, muchas de ellas, muy jóvenes. En 2009, 26 conductores de ciclo-

motor de 14 a 17 años perdieron la vida en un accidente de tráfico y 272 resultaron heridos de gravedad. De los conductores heridos graves, diez tenían solo 14 años, según datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico (DGT).

Tras la modificación del Reglamento General de Conductores y al amparo de la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo, el pasado 1 de septiembre de 2010 se hizo efectiva la elevación de la edad de 14 a 15 años para obtener el permiso AM para conducir ciclomotores (hasta 50 c.c.) de dos o tres ruedas y cuatriciclos ligeros. Además, desde 2008, es necesario realizar un examen teórico y una prueba de destreza para obtener este permiso. Antes, solo se exigía realizar un curso en una autoescuela o en un centro de Educación Secundaria.

UNO DE CADA SEIS ADOLESCENTES HA VIVIDO UNA SITUACIÓN DE PELIGRO CON UN CICLOMOTOR, SEGÚN UN ESTUDIO SOBRE CONDUCTAS DE RIESGO

POR SEGURIDAD. Fabricantes y vendedores se han lamentado de esta medida, que, dicen, afectará a su mercado. Para Jose María Riaño, secretario general de la Asociación Nacional de Vehículos de Dos Ruedas (ANESDOR), “la medida es in-

oportuna desde el punto de vista industrial, porque traerá una mayor caída de las ventas, y tampoco favorece a la seguridad vial porque rompe con el acceso progresivo a la moto”.

Sin embargo, Anna Ferrer, directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, asegura que “esta medida se ha adoptado por coherencia con la política de seguridad vial y para proteger a los más débiles, los menores”. En cuanto al descenso de las ventas, se está produciendo a nivel europeo por una cuestión de mercado, asegura. La matriculación viene bajando desde hace una década, un 12% anual desde 1999 a 2009. “Se está dando un trasvase de ventas y matriculación del ciclomotor a los ‘scooters’ de 125 c.c., porque, de hecho, son vehículos más seguros. Y no se puede mantener el negocio a costa de los jóvenes”, asegura Anna Ferrer.

RESPALDO SOCIAL. Según el último Barómetro de Opinión de la DGT, solo el 4% de los encuestados cree que a los 14 años se está preparado para conducir un ciclomotor y tres de cada cuatro están de acuerdo en elevar la edad de acceso. Opinan así incluso los propios afectados: el

84% cree que la edad mínima para conducir un ciclomotor debe ser 16 años o más. Y dos terceras partes estiman que la medida de elevar la edad mínima para obtener el permiso AM a 15 años tendrá un efecto positivo en la seguridad vial.

MÁS VULNERABLES. Las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico son partidarias de elevar aún más la edad, hasta los 16 años, como en Gran Bretaña, Suecia o Holanda. En palabras de Mar Cogollos, psicóloga y directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular (AESLEME), “un niño de 14 años no está preparado ni física, ni psicológicamente para incorporarse a la circulación sin más defensa que un casco, en el mejor de los casos”. En esta edad, asegura, se sienten invulnerables, sobreestiman sus capacidades y subestiman los riesgos.

La directora de la Asociación Española de Prevención de Accidentes de Tráfico P(A)T, Eugenia Doménech, reconoce que “es un avance elevar la edad mínima a 15 años, aun cuando en nuestra opinión, antes de los 16 años es prematura la conduc-

Menos casco

Según un estudio de la DGT realizado durante 2008, los usuarios de ciclomotor utilizan menos el casco que los de las motos. Se usa más el casco en ciclomotor en entornos no urbanos (97,4%) que en los urbanos (96,6%). En las zonas urbanas, un 11% de los pasajeros de ciclomotor no lo utiliza.

El ciclomotor en cifras

Menos siniestralidad joven

Conductores 14/17 años	2006	2007	2008	2009
Muertos	66	56	44	26
Heridos Graves	728	587	473	272



Poco uso del casco *

	Carretera	Zona Urbana
2006	61,1%	40,6%
2007	68,8%	53,3%
2008	64,8%	65,4%
2009	70,5%	64,7%

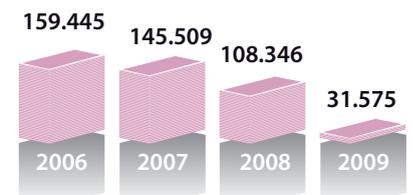
* Uso en víctimas mortales.

CC AA con más víctimas *

Andalucía	343
Cataluña	238
C. Valenciana	225
Galicia	99
Madrid	81
Total	1.429

* Conductores muertos y heridos graves.

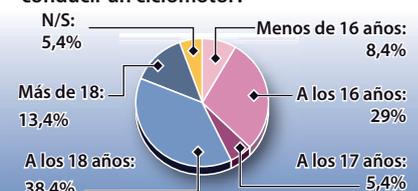
Bajan los permisos *



* Nuevas licencias y permisos AM expedidos.

La sociedad opina

¿A qué edad se está preparado para conducir un ciclomotor?



* Barómetro de Opinión de la DGT.



Un 7% de los adolescentes conduce su ciclomotor a pesar de haber bebido alcohol.

(Fuente: Observatorio Nacional Seguridad Vial DGT).

ción de vehículos a motor". Lo cierto es que la adolescencia es una etapa en la que las conductas de riesgo en materia vial se dan con demasiada frecuencia.

EDAD ARRIESGADA. Un estudio que realiza la Universidad de Comillas en colaboración con las Universidades de Granada y Sevilla en Andalucía, Madrid y País Vasco desvela que, al menos, uno de cada seis adolescentes ha vivido una situación de peligro en la moto o ciclomotor en el último año. En Andalucía, son más. Uno de cada cuatro.

El estudio, basado en una encuesta realizada a casi 4.000 estudiantes de Educación Secundaria Obligatoria (ESO) refleja, por ejemplo, que el 16,7% de los adolescentes encuestados nunca se pone el casco, que el 38% ha ido en moto a más velocidad de la permitida y que el 18% se ha retado con otros jóvenes conduciendo en carretera.

Según una de las autoras del estudio, Eugenia Gil, socióloga y profesora de Enfermería de la Universidad de Sevilla, "a esta edad, los mensajes preventivos calan poco y están menos dirigidos a ellos. Hay una gran demanda social con otros trastornos como los de la alimentación y, sin embargo, estas conductas de riesgo no producen tanta preocupación cuando son motivo de muchas muertes".

LOS CHICOS, MÁS.

Destaca en este estudio la diferencia por sexos de las conductas de riesgo: el 42% de los chicos reconocen que les gusta mucho el riesgo frente el 28% de las chicas. También influye la edad. Así, los más jóvenes están



26 conductores de 14 a 17 años murieron en 2009.

Nuevas normas

Tras la aprobación del nuevo Reglamento de Conductores, para obtener el permiso de ciclomotor es necesario hacer un examen teórico de veinte preguntas en las Jefaturas Provinciales de Tráfico. Una vez superado éste, se realiza la prueba de destreza que consiste en dos maniobras (pasar por una franja y hacer un zig-zag entre jalones). Además, los conductores de ciclomotor no pueden llevar pasajero hasta los 18 años de edad.



Corren más riesgos

Las Universidades de Comillas, Sevilla y Granada preguntan a 4.000 estudiantes de Secundaria por su conducta vial. Muchos corren demasiados riesgos.

- ✓ El **16%** de ellos vivió algún peligro en la moto en el último año.
- ✓ Nunca se pone el casco el **16,7%**
- ✓ El **38%** ha ido a más velocidad de la permitida.
- ✓ Han retado a otros conduciendo el **18%**
- ✓ El **7%** ha conducido tras beber alcohol y el **4,5%**, tras consumir drogas.
- ✓ Hacen botellón y después montan en la moto el **23%**.
- ✓ Al **68%** le gusta correr riesgos y el **59%** disfruta con la velocidad.

más relacionados con conductas como no ponerse el casco y los más mayores, de 3º y 4º de la ESO, con el consumo de alcohol. "En España hay mucha permisividad con el alcohol. No solo entre adolescentes. Su consumo está muy asociado a la conducta de riesgo vial". El 7% de los adolescentes reconoce haber llevado una moto o ciclomotor después de haber ingerido alcohol.

PEOR CON AMIGOS. El estudio refleja, además, que el 7% no se pone el cinturón cuando viaja como pasajero con sus amigos. Con la familia, sin embargo, solo el 2% corre ese riesgo. Y el 62% nunca se pone el casco cuando circula en bicicleta por la carretera.

La profesora Eugenia Gil demanda medidas de prevención dirigidas específicamente a los adolescentes: "Me parece la principal conducta de riesgo en este grupo de edad".

Según un estudio del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), en Barcelona, los jóvenes de 16 a 24 años protagonizan el 22% de los accidentes de ciclomotor a pesar de que sus conductores son el 8%. El riesgo de accidente en este segmento es similar al de las motos de gran cilindra- da. ♦

Una buena noticia para la seguridad vial



Pere NAVARRO

Director General de Tráfico

Desde el pasado 1 de septiembre, la edad mínima para conducir un ciclomotor se ha elevado de los 14 a los 15 años. Parece una buena noticia y un paso en la buena dirección.

Hay quien dice que las cosas bien hechas se explican por sí solas, pero somos muchos los que creemos que es bueno explicar el porqué y el para qué de las pequeñas decisiones que se van tomando.

Bastaría argumentar que la Unión Europea, a través de su Directiva sobre Permisos de Conducir, recomienda los 16 años como edad mínima para conducir ciclomotores en Europa, aunque es cierto que deja abierta la posibilidad, con carácter excepcional, de aumentarla hasta los 18 años o rebajarla hasta los 14 años. También podría recordarse que los países de referencia en seguridad vial, los mejores, como Suecia, Gran Bretaña o Holanda, tienen desde siempre los 16 años como edad mínima de acceso a la conducción de ciclomotores, pero es cierto, en este caso, que Francia, Italia y España han sido la excepción con los 14 años sin que se supiese muy bien el porqué.

Algunas asociaciones argumentaban que no parecía lógico ni razonable que hasta los 18 años no se pudiera comprar tabaco o consumir alcohol por imperativo legal y se permitiera a los 14 años conducir un vehículo a motor en el siempre complejo y peligroso tráfico por la vía pública.

Los especialistas en educación vial insistían en que el modelo formativo que se debería seguir era el aprendizaje con bicicleta hasta los 16 años, el acceso a la moto a partir de los 16 años y el acceso al coche a los 18 años.

Las asociaciones de ciclistas insistían en que la obligación de las

administraciones era promover el uso de la bicicleta como forma de ir a la escuela (la educación obligatoria es hasta los 16 años) y que la presencia del ciclomotor a los 14 años distorsionaba y dificultaba dicha promoción y los colegios y las asociaciones de padres de alumnos también habían solicitado la elevación de la edad.

Llegados a este punto, parece lógico preguntarse por qué se eleva la edad a los 15 años y no a los 16, como parecían aconsejar todos los expertos, la opinión pública y el sentido común. La respuesta hay que buscarla en las negociaciones, porque los fabricantes y los vendedores querían que se quedara en los 14 años y otros insistían en que había que elevarla a los 16 años, porque los procesos de consulta y participación son importantes para la toma de decisiones, porque en los acuerdos todos ceden y porque los cambios hay que hacerlos poco a poco, pero hay que hacerlos.

Y así se hizo mediante un Real Decreto de 25 de enero de 2008 en el que se daba un largo y cómodo plazo hasta el 1 de septiembre de 2010 para que todos, los fabricantes, los vendedores, las autoescuelas y las administraciones pudieran acomodarse al nuevo escenario.

Pero el tiempo pasa y todo llega y ahora es bueno recordar que, después del verano, una pequeña medida, que a unos les parecerá poco y a otros les parecerá mucho, se sumará a las muchas que, entre todos, hemos ido adoptando en el largo y no fácil camino de incorporar la cultura de la seguridad vial en

nuestra sociedad. ♦

Los países de referencia en seguridad vial, Suecia, Gran Bretaña o Holanda, tienen desde siempre los 16 años como edad mínima de acceso a la conducción de ciclomotores.



EDAD

14 AÑOS

15 AÑOS

16 AÑOS

18 AÑOS

Primer agosto con menos de 200 víctimas mortales

Dentro de la tragedia que suponen los muertos en carretera, el pasado verano se saldó con 364 fallecidos, 16 menos que en 2009, cifras similares a los que se producían muchos años atrás, ¡en 1962! Y otra buena noticia: los jóvenes dejan de ser el grupo de edad con mayor número de víctimas.

S. H.

Infografía: DLirios

Hay que remontarse 48 veranos atrás, hasta 1962, para encontrar cifras de muertos en carretera similares a las del último: 364 personas se dejaron la vida, un 4,2% menos que en el anterior, y 474 menos que en 2003, cuando hubo una media de 13,5 fallecidos por día, frente a los 5,9 de este verano. Hace 48 años había 1,5 millones de coches –ahora hay 32 millones– y un censo de 3,5 millones de conductores frente a los 26 actuales. Datos significativos, aunque, como dijo el ministro Alfredo Pérez Rubalcaba, continúan siendo muchos muertos “y hay que seguir trabajando en los aspectos que más inciden en la siniestralidad”.

Pero el verano ha traído otros datos interesantes. Por ejemplo, se ha cumplido el objetivo de la Unión Europea de rebajar a la mitad

LOS JÓVENES YA NO SON EL GRUPO CON MÁS VÍCTIMAS, Y AUMENTAN LOS ACCIDENTES EN AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS

las cifras de siniestralidad entre el verano 2001 y 2010: se ha pasado de 845 a 364 (-57%).

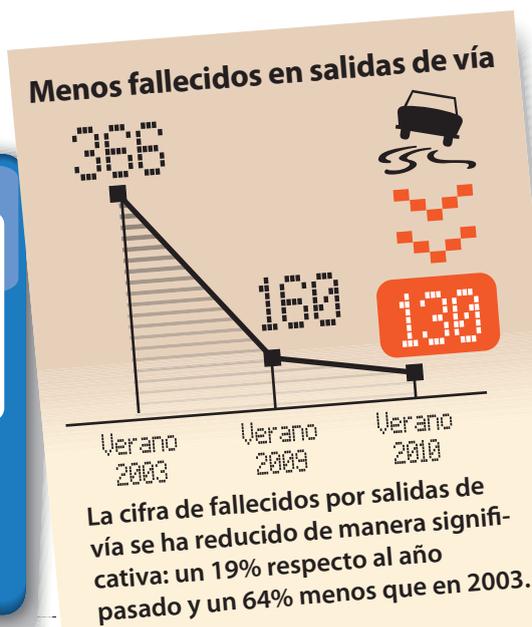
Los jóvenes han dejado de ser el grupo de edad con mayor número de víctimas en los meses estivales. Ahora, la franja de edad con mayor número de fallecidos es la de 45 a 55 años. El grupo de personas entre 25 y 34 años rebaja también de forma importante su siniestrali-

dad: 170 en 2003 frente a 61 el último verano, un 64% menos. Los jóvenes de 15 a 24 pasan de 182 en 2003 a 51 del último verano (-70%).

Por el contrario, crece mucho el número de niños menores de 14 años fallecidos. Este verano han muerto 23 niños –11 españoles y 12 de familias de la UE–, el doble que en el de 2009. Y lo más sorprendente: el 43% no utilizaban sistemas de retención.

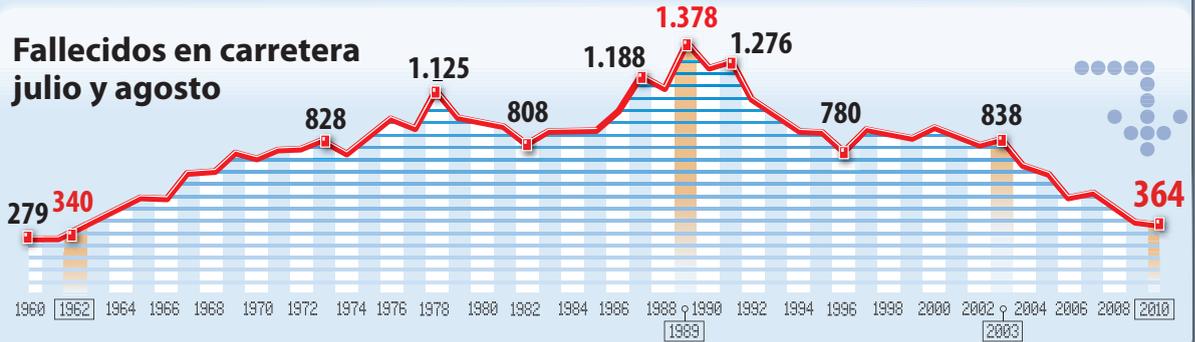
Más datos: Agosto, por primera vez, tuvo menos de 200 muertos, pero con el día más trágico, el día 28, con 14 fallecidos. Es también significativo el aumento del número de víctimas mortales en autopistas y autovías, las más seguras. Por el contrario, los accidentes en carreteras convencionales, las menos seguras, siguen en curva descendente.

En cuanto a las causas de los accidentes, las salidas de la vía siguen siendo la causa más frecuente, aunque disminuyen. ♦

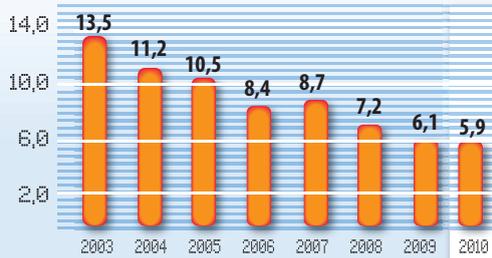


¡Como en 1962!

Fallecidos en carretera julio y agosto



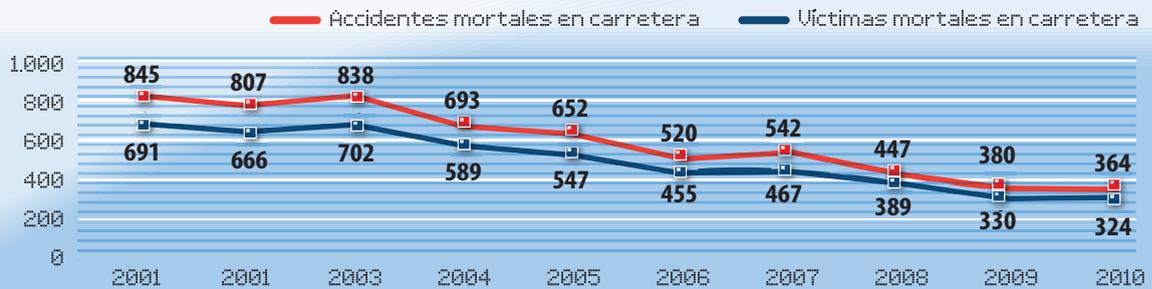
Los fallecidos, día a día



Los motoristas, más prudentes



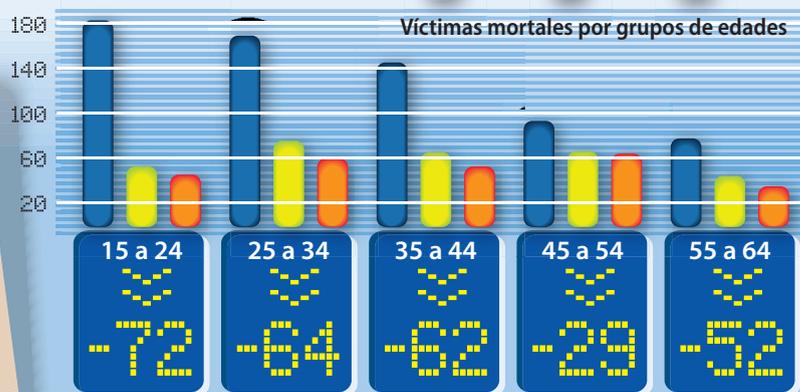
Los últimos diez veranos



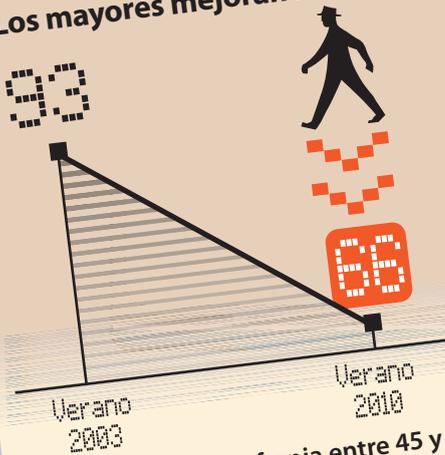
NEXT

PREV

Los jóvenes, los mejores



Los mayores mejoran menos



Por primera vez, la franja entre 45 y 54 años tiene el mayor número de víctimas mortales, aunque entre 2003 y 2010 ha bajado un 29%.

DGT

MARK

MENU



Europa inicia una nueva década contra los accidentes de tráfico: autobuses y vehículos pesados serán protagonistas.

LA UE, CON 35.000 VÍCTIMAS MORTALES EN 2009, APRUEBA SU NUEVO PLAN DE SEGURIDAD VIAL

Objetivo 2020:

Cortar por la mitad

El nuevo plan de seguridad vial de la UE ambiciona seguir recortando drásticamente la siniestralidad vial durante la próxima década. Para ello, la Comisión Europea pretende, entre otros aspectos, mejorar la formación de los conductores y lograr carreteras y vehículos más seguros. El objetivo, reducir a la mitad las muertes en carretera para 2020.

Carlos NICOLÁS FRAILE

En 2009 hubo más de 35.000 muertos en las carreteras europeas. Además, por cada fallecido, cuatro personas quedaron discapacitadas por lesiones cerebrales o medulares, 10 resultaron heridas graves y 40 leves. Y en el aspecto económico, los accidentes de tráfico cuestan a los europeos unos 130.000 millones de euros cada año.

Esta es la cruda realidad de la accidentalidad vial en Europa, y en el seno de la Unión Europea (UE) no se resignan a aceptarla como algo normal. El propio responsable de seguridad vial en la Unión así lo ha dicho. *“Hemos registrado grandes progresos desde 2001 y hemos conseguido salvar casi 80.000 vidas. Pero el número de*

muertos y heridos en nuestras carreteras sigue siendo inaceptable. Nos proponemos reducir a la mitad las muertes en carretera para 2020”, son palabras del vicepresidente de la Comisión Europea y responsable de los Transportes, el estonio Siim Kallas.

De este modo, Europa vuelve a repetir objetivo: reducir a la mitad las víctimas mortales en un plazo de diez años. La UE ya lo marcó para el decenio 2001-2010 y todo parece indicar que, a tres meses de cumplirse el plazo, va a ser un objetivo inalcanzable para la mayoría de los 27 socios europeos. De momento, solo cuatro países lo han conseguido: Letonia (-54%), España (-53%), Estonia y Portugal (ambos con -50%). Concretamente, en el caso de España ha supuesto pasar de 136 muertos por millón de habitantes (2001) a 58 (2009).

Las siete claves del nuevo plan

El Programa Europeo de Seguridad Vial 2010-2020 consta de siete objetivos. Son estos:

1 VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

- Nuevas medidas de seguridad activa obligatorias para camiones y autobuses, como el control de estabilidad, avisadores de cinturón de seguridad, de abandono de carril y de frenado automático.
- Establecer las normas técnicas de seguridad para vehículos eléctricos.
- Inspecciones técnicas de vehículos válidas para toda la Unión.

2 MEJORES CARRETERAS

- Por norma, solo se concederán fondos a las infraestructuras que cumplan las Directivas de seguridad vial.
- La UE pretende extender sus normas de seguridad a las carreteras secundarias: planificación, auditorías de seguridad, localización de puntos negros e inspecciones.

3 VEHÍCULOS INTELIGENTES

- Impulso a los sistemas de transporte inteligentes para el intercambio de información entre vehículos y las carreteras: atascos, límites de velocidad, reconocimiento de peatones...
- Desarrollo de los sistemas de llamada automática a emergencias en caso de accidentes (e-call) y su ampliación a motos, camiones y autobuses.



Paul Alan PUTNAM



Paul Alan PUTNAM



Paul Alan PUTNAM

4 MÁS FORMACIÓN A LOS USUARIOS

- Criterios mínimos para los profesores de formación vial.
- Introducción de la conducción con acompañante como paso previo a la concesión del permiso.
- Posibles períodos de prueba después del examen de conducción.

5 HACER CUMPLIR LAS NORMAS

- Campañas de sensibilización en toda la UE.
- Medidas preventivas contra la conducción bajo los efectos del alcohol, como la instalación obligatoria de dispositivos de bloqueo (alcolocks).
- Prioridad al intercambio de información entre países para luchar contra los excesos de velocidad.

6 MENOS LESIONADOS

- Mejora de los servicios de socorro.
- Instalación de cajas negras para mejorar la investigación de los accidentes.

7 ATENCIÓN A LOS MOTORISTAS

- Instalación obligatoria de sistemas avanzados de frenado y encendido automático de luces de cruce en determinados vehículos de dos ruedas.
- Nuevas normas técnicas sobre equipos protectores.
- Ampliación de las normas europeas sobre ITV a las motocicletas.

BIEN, PERO INSUFICIENTE. En lo que respecta a la UE en bloque, los resultados no cumplen con lo planeado, a pesar de que la rebaja media de la mortalidad en los 27 es del 36%. Y si hablamos de los 15 que comenzaron el programa, el descenso es aún mayor, del 42%, que es



Así lo ve el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC)

"Objetivos poco sólidos"

El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), organismo independiente que lucha contra la siniestralidad vial, aplaude que la nueva meta de la Unión Europea (UE) sea reducir los fallecidos en carretera al 50% para el año 2020. Pero puntualiza, a modo de sugerencia, algunas posibles correcciones:

- Para conseguir el objetivo, el ETSC considera que la UE debería ir *"más allá de las pautas actuales para reducir la siniestralidad"*. Para lograrlo, el Programa de la Comisión Europea necesita *"ser reforzado y traducido a acciones concretas"*
- Por otra parte, el ETSC lamenta que las medidas para lograr menos heridos graves se pospongan hasta que haya un consenso común en la definición de *"heridas graves"* y *"heridas leves"*.
- Califica el objetivo de *"ambicioso"* pero critica la decisión de la Comisión Europea de adoptar *"orientaciones políticas"* y pone en duda que se pueda alcanzar la reducción del 50% *"con una serie poco sólida de objetivos y acciones"* en lugar de un programa de *"mayor alcance"*.
- Entre otras sugerencias, el ETSC propone que los estados miembros elaboren planes con objetivos anuales para combatir el exceso de velocidad, el alcohol en la conducción y el no uso del cinturón de seguridad.



Una de las prioridades es reducir las lesiones de los usuarios vulnerables.

JOOP GOOS

Presidente de la PRI (Prevention Routière Internationale)

“España ha demostrado que se puede lograr”

- **¿Es realista pretender la mitad de muertos en 2020?**

- Será difícil, pero no imposible. Estoy convencido de que se puede lograr. España lo ha demostrado.

- **¿Este programa será suficiente?**

- Esperaba un programa más detallado. Es un marco para comenzar a trabajar de forma coherente. Ahora necesitamos medidas efectivas para asuntos como alcohol, drogas o velocidad

- **¿Echa en falta algo?**

- Sí, alguna directriz de tipo sanitario y de movilidad. La seguridad vial es un problema

de salud pública.

- **¿Dónde hay que trabajar más: conductores, carreteras o vehículos?**

- Debemos aumentar la concienciación y el compromiso de los ciudadanos. Lo siguiente será utilizar la tecnología. Los mejores resultados se consiguen con enfoques completos.

- **Las diferencias en seguridad vial entre algunos países son todavía enormes. ¿Son necesarias medidas especiales?**

- Algunos acaban de empezar. No se construye una cultura nacional de seguridad vial en un día, lleva décadas y generaciones. Es necesaria la implicación de la sociedad.



FRANCISCO FONSECA

Jefe de la Representación en España de la Comisión Europea

“Este plan debe ser posible para toda la UE”

- **¿En qué se diferencia este nuevo plan del anterior?**

- Aunque persigue la misma cifra de reducción (50%) y mantiene algunos objetivos estratégicos, se han incluido otros nuevos, como establecer un foco de atención sobre los motoristas.

Los accidentes de las motos se han reducido menos que los de otros vehículos.

- **¿La reducción del 50% es posible para toda la UE?**

- Sí, debe serlo. El plan 2001-2010 no ha cumplido por completo su objetivo pero se han

registrado progresos muy significativos. Con las medidas que se van a adoptar en la próxima década y los objetivos estratégicos establecidos, creo que es alcanzable con la colaboración y concienciación de todos.

- **¿Cómo va a trabajar la Comisión Europea con España para lograr los objetivos?**

- España ofrece la segunda mejor cifra de fallecidos en carretera de los últimos nueve años, lo que habla muy bien de las políticas adoptadas por nuestro país. En los próximos años va a continuar la estrecha colaboración entre la Dirección General de Transportes de la Comisión Europea y la Dirección General de Tráfico.



equiparable al que ha obtenido Japón, duplica el de Estados Unidos y triplica el de Australia. En definitiva, la disminución de la siniestralidad vial vivida en Europa durante esta pasada década ha supuesto pasar de 54.000 víctimas mortales en 2001 a 35.000 en 2009, una tendencia que, en la UE, esperan que se prolongue y amplíe con este nuevo plan de seguridad vial, cuya meta es bajar la cifra de fallecidos en carretera a 16.500 para el año 2020 .

SIETE OBJETIVOS. “Cien personas mueren todos los días en las carreteras de Europa. Estamos estudiando qué clase de coches se conducen, dónde y cómo”, ha explicado comisario Kallas, máximo responsable de la seguridad vial a nivel europeo. Efectivamente, el nuevo programa de seguridad vial europeo da una serie de orientaciones políticas a todos miembros de la Unión



Los siniestros en carretera provocaron 1.700.000 heridos en Europa en 2009.

Paolo AMORIN

con actuaciones sobre los tres actores protagonistas del tráfico: la vía, el vehículo y por supuesto, el usuario, “el primer eslabón de la cadena de seguridad y el más propenso a errores” como expresa el propio texto. El programa está organizado en siete objetivos estratégicos. Dos de ellos están encaminados a mejorar la

“EL NÚMERO DE MUERTOS Y HERIDOS EN CARRETERA SIGUE SIENDO INACEPTABLE”

SIIM KALLAS, COMISARIO DE TRANSPORTES DE LA UE

seguridad activa en los vehículos –la que ayuda a evitar accidentes– con la implantación de sistemas electrónicos de seguridad en vehículos pesados y tecnología inteligente. Un tercer objetivo está centrado en la construcción de mejores infraestructuras. Y el resto contempla la aplicación efectiva de las normas de tráfico, la mejora de la formación de los conductores, la reducción de las lesiones en los accidentes de tráfico y una novedad: atención especial a los vehículos de dos ruedas (ver recuadro en la página anterior).◆



Los jueces imponen las medidas –en menores no se debe hablar de penas– teniendo en cuenta el delito y las circunstancias personales del menor.

EDUCAR, LA MEDIDA MÁS ADECUADA PARA REDUCIR EL NÚMERO DE MENORES CON DELITOS DE TRÁFICO

Condenados a estudiar

Realizar cursos de educación vial, trabajar en beneficio de la comunidad, obtener la licencia de conducción... Son algunas de las penas que los menores de 14 a 17 años deben cumplir si cometen delitos relacionados con la seguridad vial, ya que la Ley del Menor apuesta claramente por la educación.

Conducir sin licencia y hacerlo temerariamente, son sus delitos más frecuentes.

Mercedes LÓPEZ

Fotos: **Lucía RIVAS**

No hay muchos datos, porque, como explica Luis Carlos Rodríguez –fiscal de Seguridad Vial de Andalucía–, “hasta ahora no se cruzaban las coordenadas menores y delitos de seguridad vial”, pero las cifras que comienzan a publicarse son muy preocupantes. En Andalucía, según datos de la Fiscalía, alrededor del 35% de los delitos cometidos por menores –chicos de 14 a 17 años– están re-

lacionados con la seguridad vial. En Galicia, según la última memoria de la Fiscalía del Tribunal Superior de Xustiza, este tipo de delitos suponen algo más del 43% de los cometidos por menores. Y los expertos indican que son datos extrapolables al resto de comunidades autónomas.

Por conducir un coche sin tener permiso de conducción se sancionó,

**ALREDEDOR DEL 35%
DE LOS DELITOS
COMETIDOS POR
MENORES ESTÁN
RELACIONADOS CON
LA SEGURIDAD VIAL**



Trabajar en beneficio de la sociedad en colaboración con entidades como la Cruz Roja puede 'engancharnos' como voluntarios para siempre.

de enero de 2007 a julio de 2010, a 2.609 menores, según datos de la Dirección General de Tráfico. Y a más de 3.000 adolescentes, por conducir temerariamente y a 1.123, por superar los niveles de alcohol.

Estas conductas, descritas en el Código Penal como delitos, conllevan su correspondiente pena, pero, como explica Luis Carlos Rodríguez, a los menores “se les aplica la Ley de Responsabilidad Penal de los Menores, la conocida como Ley del Menor”, y las ‘penas’ a las que se deben enfrentar van desde la privación de la licencia de conducir, o del derecho a obtener la licencia, a sanciones pecuniarias, arresto de fin de semana en su domicilio, libertad vigilada, prestaciones en

servicio de la comunidad... Carmen Padilla, psicóloga del equipo técnico del Juzgado de Menores de Badajoz, matiza que “en menores no se habla de penas, sino de medidas y siempre dependen del delito cometido, de las características personales del menor y de su entorno”.

Por ello, las medidas antes citadas no son las más generalizadas, ya que la nueva Ley del Menor se inspira en la eficacia de los criterios educativos y, tal como indica Aurelio Blanco –fiscal Superior de Extremadura–,

“siempre que no hayan participado en accidentes con heridos o se trate de infracciones muy graves, la solución extrajudicial a través de la conciliación y especialmente la ac-

tividad educativa, se han revelado como medidas muy adecuadas”.

FALLA LA EDUCACIÓN. “Nos hemos dado cuenta de que muchos menores no eran conscientes de que su actuación era constitutiva de delito”, afirma Blanco. Una idea que comparte Luis Carlos Rodríguez, quien subraya que “cuando estudiamos los casos, vemos que lo que existe es una falta de concienciación en la responsabilidad y el riesgo que corren”. Y continúa explicando que no ven la trascendencia de unas normas administrativas que hay que cumplir: “No consideran que sea una necesidad tener ‘papeles’ para conducir ni tienen conciencia de que se ponen en peligro a ellos y a los demás”. La razón es muy clara y lo dice con contundencia: “Lo que falla es la educación”.

Por ello, la Fiscalía y la Junta de Andalucía han creado una comisión para analizar estas conductas con el objetivo de incluir la educación vial como una asignatura concreta desde la educación primaria al bachillerato. Pero no como una actividad

Perfil del menor infractor

- ✓ Entre el 70 y 80% de los menores con delitos de tráfico son varones.
- ✓ No tienen un perfil social o económico determinado, salvo cuando se trata de hurtos; en estos casos, normalmente son chicos marginales.
- ✓ Conducir sin carné, hacerlo de forma temeraria o ir bebido o drogado son sus delitos más frecuentes.

“Pueden parecer sentencias blandas, pero no lo son”

esporádica “cargada de buenas intenciones, realizada por asociaciones con algún famoso que va a contar su experiencia a los chavales o un día en un circuito de karts”, dice Rodríguez. En este sentido, Francisco Álvarez, consejero de Educación de la Junta de Andalucía, confirma que “se está estudiando incluir la educación vial en la enseñanza obligatoria como un contenido específico”. Al tiempo, dicha comisión propone que los menores con delitos cumplan sus penas con cursos o programas educativos que se desarrollen en el ámbito escolar, una iniciativa que no es nueva y que ya se está desarrollando en numerosos puntos del país.

EL PAPEL DE LOS PADRES. Un ejemplo lo tenemos en Extremadura: los menores con delitos relacionados con el tráfico pueden evitar su procesamiento si acuden a un curso de seguridad vial impartido por la Academia de Seguridad Pública de Extremadura, por la que en

ANDALUCÍA QUIERE QUE LA EDUCACIÓN VIAL SEA UNA ASIGNATURA OBLIGATORIA DESDE PRIMARIA

2009 pasaron unos 120 menores, según Francisco Atanet, su director. Pero antes, el equipo técnico del Juzgado de Menores se reúne con ellos y con sus padres para ver la actitud que muestran ante los hechos cometidos. “Tienen que reconocer su delito, mostrar arrepentimiento y que no sean reincidentes”, explica Carmen Padilla, psicóloga del equipo.

También analizan la actitud de los padres. “Lo normal –cuenta Padilla– es que la familia ya lo sepa, esté implicada y sea consciente de que eso no se hace”. Pero también

- Hoy, en los juzgados de menores las palabras reeducación y medidas extrajudiciales se han generalizado, pero usted fue pionero con este tipo de sentencias. ¿Qué le impulsó a ello?

- Comencé en 1991, porque estoy convencido de que privar de libertad a un chaval no es operativo.

- ¿Dan mejores resultados estas sentencias blandas?

jar. ¡Y no es poco! Se lo aseguro.

- ¿Qué criterios sigue a la hora de imponer sentencias?

- Me fijo en el delito y las características personales del chaval. Algunos que conducen sin permiso tampoco tienen formación. Les condeno a sacárselo y, al tiempo, les estoy obligando a aprender a leer y a escribir. A aquellos que llegan por conducción temeraria, les mando a asistir a tetra-

pléjicos. Tenemos convenios con hospitales y pasan entre 100 y 200 horas allí. Además, las primeras 40 horas son de formación y para ello contamos con la Cruz Roja. Muchos se ‘enganchan’ como voluntarios y conseguimos que su compromiso sea constante. También deben hacerme un trabajo escrito de 50 folios en el que cuenten su experiencia.

- ¿Qué dicen los padres?

- Están muy agradecidos, porque muchas veces les falta información. No saben que son responsables de los daños que causen las conductas de sus hijos. Recuerdo un menor que le quitó a su padre la llave del coche, tuvo un accidente y un amigo que le acompañaba, murió. Además de la desgracia irreparable, el padre tenía que pagar una importantísima indemnización.

- ¿Cuál es el perfil del menor que llega a este juzgado?

- Como yo digo, ya se han equiparado las clases sociales. Es cierto que cuando se habla de hurtos se trata de chicos marginales. Pero cuando son, entre comillas, tonterías, las hacen todos. Y no podemos olvidar que los chavales pagan las consecuencias de las contradicciones de las leyes. Por ejemplo, un ciclomotor no puede sobrepasar 45 km/h. Sin embargo, salen de fábrica con 60 km/h. ¿Qué pasa con los señores de Honda, Yamaha...? Queremos que los chicos cumplan la ley, pero los ciclomotores que se venden son ilegales. ¡No seamos hipócritas!



- Pueden parecer blandas, pero no lo son. Se pueden pasar hasta 200 horas trabajando. Por ejemplo, a los típicos chavales que se dedican a arañar los coches les condeno a limpiar la fachada del Juzgado, que suele tener muchas pintadas difíciles de quitar. Les ponemos guantes y lija. Y a traba-

Ejemplos por toda España

● **GRANADA.** Los menores llegan a los equipos de mediación, que les derivan a cursos de seguridad vial y asistencia a un centro hospitalario con lesionados medulares y otras lesiones traumáticas, consecuencia de accidentes de tráfico.

● **LLEIDA.** La Sección de Menores de la Fiscalía Provincial de Lleida se decanta por la asistencia a talleres de educación vial, medida aceptada en casi todos los casos por los menores y realizada con éxito.

● **LAS PALMAS.** Se apuesta por la concienciación de la necesidad de una conducta responsable. Si carecen de cualquier otro expediente, tras tomar declaración al menor, se le advierte –a modo de amonestación– de las consecuencias legales que podría tener esa conducta. Se ha comprobado que la reincidencia es muy escasa. Si, además de una infracción, el menor ha incurrido en conducción temeraria, se le imponen prestaciones en beneficio de la comunidad.

● **SEVILLA.** Se deriva a los menores con delitos de conducción sin permiso o sin licencia, cuando se trata de la primera vez, al Equipo de Soluciones Extrajudiciales, que les envía a cursos específicos de seguridad vial.

● **TARRAGONA.** Cuando se trata de conducción de ciclomotores y siempre que sea su primer delito y no vaya acompañado de otro delito más grave, se opta por dejar la vía judicial y se estudia la correspondiente sanción administrativa, si procede.



Hacer el 'caballito' es una de las conductas temerarias más extendidas entre los menores.

hay quienes minimizan el tema y otros que se desentienden. “*Me he encontrado con una madre que no quería saber nada de su hijo, que decía que todo era un cuestión del chico*”, recuerda Carmen Padilla. Y otras familias, como “*la de aquel muchacho ecuatoriano de 15 años –con una cara de buena persona que no podía con ella–, totalmente integrada y muy educada. Un sábado, el padre realizando un trabajo en casa se cayó y el chico, ayudado por la madre, cogió el coche para llevarlo al hospital*”, cuenta Atanet. “*Hay que aclararles que no es la manera, que, a pesar de la buena intención, existen alternativas como llamar a una ambulancia, a un taxi...*”

OBJETIVO: FORMAR. El curso de seguridad vial, que dura dos días, lo imparten monitores de educación vial con la participación de un sociólogo, un psicólogo y un director de autoescuela. Según Francisco Atanet, “*éste se compromete a ayudarles en la obtención del permiso o licencia. Nos dimos cuenta de que el 80% conducía sin carné, y no siempre por motivos económicos; se trataba de menores con un alto índice de fracaso escolar, que se creen incapaces de enfrentarse a un examen por el pobre concepto que tienen de sí mismos*”.

Para Carmen Padilla, el resultado de esta experiencia no puede ser me-

jor, ya que el índice de reincidencia es muy bajo. Ella solo recuerda un caso y resalta la buena disposición de todos los participantes y el excelente rendimiento social que ofrece este tipo de actividades. El fiscal de Seguridad Vial de Andalucía también está convencido: “*Con educación se reducirá la delincuencia juvenil, se sentarán las bases para que tengamos adultos concienciados y se evitarán accidentes*”. ♦



Los técnicos apuestan por que los chicos cumplan sus penas (cursos...) en su entorno escolar.



Con la reforma del Código Penal, muchos conductores podrán evitar la cárcel, pero su coche irá a parar a un depósito para su posterior venta.

LOS FISCALES PEDIRÁN EN MUCHOS CASOS EL DECOMISO DEL VEHÍCULO EN VEZ DE CÁRCEL

Perder el coche

El juez dispondrá de mayor flexibilidad en las sentencias para algunos delitos de tráfico. Podrá optar por una multa, o trabajos en beneficio de la comunidad o cárcel; incluso, lo que es más novedoso, el decomiso del coche, cuya venta se destinará a las víctimas.

J. Ignacio RODRÍGUEZ

El 23 de diciembre entrará en vigor la última reforma del Código Penal, que flexibiliza las penas que se imponen a los conductores que han cometido infracciones menos graves sin haber causado un accidente, clarificándose la posibilidad de que el juez decreta el decomiso del coche. Hasta ahora, en los delitos relacionados con el alcohol y las drogas, la velocidad y conducción sin permiso, el juez podía optar entre una pena de cárcel y una multa económica; y a

cualquiera de ellas añadía una pena de 31 a 90 días de trabajos en beneficio de la comunidad y la suspensión del permiso durante un período de uno a cuatro años.

Ahora, además de la privación del derecho a conducir, el juez podrá elegir entre cárcel, o multa, o trabajos comunitarios. Pero no solo eso: otra de las novedades de la reforma es que el vehículo utilizado pasa a considerarse como instrumento del delito, y el juez, en función de la gravedad y de las circunstancias, podrá decretar el decomiso del coche.

Según el Fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, *“cuando el conductor utiliza el automóvil como instrumento de afirmación de poder, estatus y competitividad insolidaria, o como manifestación de violencia, lo convierte en arma con la que puede poner en peligro a los demás”*. Por



Ignacio RODRÍGUEZ

Será necesaria una normativa sobre la gestión y venta de los vehículos decomisados.



Paul Alan PUTNAM

En los delitos con daños, la venta del vehículo decomisado se destinará a las víctimas.

ENTRE LOS CRITERIOS PARA ACORDAR EL DECOMISO SE VERÁ SI EL COCHE ESTÁ MANIPULADO, SI LLEVA INHIBIDOR DE RADAR O SI EL CONDUCTOR ES REINCIDENTE

número de ingresos en la cárcel, el decomiso de vehículos por delitos de tráfico pretende ser un sustitutivo de la pena de prisión, “una medida muy rigurosa que debe reservarse a los casos más graves”.

CRITERIOS. Para solicitar el decomiso del coche, los fiscales tendrán en cuenta si el vehículo ha sufrido modificaciones para burlar las normas, como es el caso de la manipulación del tacógrafo, el uso de inhibidores de radares o hacer invisibles las matrículas a la lectura de las cámaras mediante un spray. En el caso de que el coche con el que se ha cometido el delito haya sufrido manipulaciones que alteren las condiciones legalmente prescritas para la circulación, esto supone un criterio objetivo, según Vargas, para solicitar su decomiso.

Para la Fiscalía de Seguridad Vial, la reiteración de conductas infractoras con el automóvil revela, igualmente, una relación de tipo criminal del conductor con el coche, pero también deben tenerse en cuenta otras consideraciones de carácter subjetivo; es decir, la situación económica y personal de quien ha cometido el delito, la necesidad de utilizar el vehículo para

ello, ha señalado, ese valor simbólico que representa el vehículo puede ser contrarrestado, de manera también simbólica, por la privación de su tenencia, algo que contempla la reforma al considerarlo como instrumento del delito. “El coche ha de ser un espacio de libertad, de seguridad y calidad de vida, y su comiso pretende tener un valor educativo, de respeto”.

La anterior modificación –diciembre de 2007– ocasionó que las penas de trabajos en beneficio de la comunidad se hayan cuadruplicado en tan solo un año, mientras que se ha producido un aumento considerable del número de conductores que entraron en prisión (más de un mi-

llar en la actualidad, cuyo delito principal es de tráfico). Efectivamente, los jueces suelen acordar la prisión en los casos de reincidencia, cuando un conductor tiene varias condenas firmes en cortos períodos de tiempo.

En este sentido, Bartolomé Vargas reconoció que, con el fin de paliar el

Aumentan las condenas por delitos de tráfico

Más de un millar de presos, cuyo principal delito es de tráfico, se encuentran en la cárcel. Desde la reforma del Código Penal, en diciembre de 2007, se estima que se han producido más de 230.000 condenas, fundamentalmente por conducir bajo la influencia de alcohol/drogas (135.000), hacerlo sin permiso (más de 87.000), conducción temeraria (más de 3.000) y velocidad excesiva (2.000), entre otros. Además, se ha incrementado el rigor en la respuesta penal al fijar una pena mínima de dos años y medio en los casos de delitos con resultado de muerte (600 condenas de diciembre de 2007 a julio de 2010) o en los casos en los que ha habido heridos (6.600 condenas por lesiones imprudentes en esos dos años y medio). Por otro lado, se está registrando un alto porcentaje de reincidentes, en torno al 60-70%, en los delitos relacionados con la velocidad y el alcohol.



Pegarse al de delante para exigir paso, creando peligro, puede considerarse conducción temeraria, con penas de hasta dos años de prisión.

Se perseguirá a los 'acosadores' viales

El conductor que se pega al que va delante para que se aparte y le deje pasar; el que adelanta con gestos insultantes y se sitúa delante haciendo frenar al vehículo adelantado; y, con mayor razón, el que persigue a otros automovilistas hasta sacarlos a la cuneta, serán castigados por conducción temeraria, con penas de hasta dos años de prisión. Así lo ha señalado el Fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, para quien

estas actitudes no solo atacan a la dignidad de las víctimas, sino que las someten a tal presión que pueden hacerles perder el control del vehículo y provocar un accidente. Todos estos casos, "suponen una modalidad de peligro diferente, como es la creación de una situación de presión y hostilidad, con alteración psicológica, generadora de graves riesgos de pérdida de control en la conducción; y cuando se genere peli-

gro (artículos 380 y 381 del Código Penal), pueden ser sancionados con penas de prisión de hasta dos años, o superiores". Por todo ello, añadió Vargas, "la Fiscalía dará instrucciones a la Policía Judicial para la persecución de estas conductas delictivas". Además, recomendó a los conductores que en los casos muy graves denuncien los hechos a las autoridades administrativas o penales.

el trabajo, o las repercusiones que puedan tener para el ámbito familiar y social.

Por tanto, "no se va a decomisar de forma indiscriminada", y se estudiarán aquellos casos en los que el propietario del vehículo no sea el conductor habitual con el fin de descubrir titularidades ficticias; asimismo, se investigarán aquellos casos en los que las empresas ponen los vehículos a disposición de sus directivos o representantes e imponen unas condiciones laborales y de horario tan exigentes que, para cumplirlas, incitan a la comisión de infracciones de tráfico.

REQUISA PARCIAL. Por otro lado, se podrá decretar el decomiso parcialmente y establecerse restricciones temporales de uso, así como garantías de una correcta utiliza-

PARA EL DECOMISO SE VALORARÁ LA NECESIDAD DEL COCHE PARA EL TRABAJO O LA REPERCUSIÓN EN EL ÁMBITO FAMILIAR Y SOCIAL

ción: por ejemplo, desmontando los dispositivos ilegales, o bien instalando mecanismos como el alcoholock (para que no pueda arrancar si se ha bebido), limitadores de velocidad, etcétera que garanticen o palien los potenciales efectos cri-

minales del automóvil.

Así pues, la reforma que entrará en vigor el próximo 23 de diciembre faculta el comiso del vehículo para los delitos imprudentes sancionados con pena privativa de libertad superior a un año, aunque también cabe cuando se han producido muertos o heridos (homicidios y lesiones imprudentes). En estos casos, tras la sentencia firme, el importe del vehículo se destinará a la satisfacción de las indemnizaciones a las víctimas, así como a programas para deshabituación de conductores alcohólicos o adictos a las drogas, a programas de educación y formación vial y a tutela de los derechos de las víctimas. De ahí la necesidad de una normativa reguladora sobre el depósito, administración, utilización, gestión y venta de los vehículos decomisados. ♦



En ocho de cada diez centros escolares no hay agentes de tráfico regulando la entrada y la salida.

SOLO TRES DE CADA DIEZ COLEGIOS TIENEN UN ENTORNO SEGURO

Accesos escolares: “Necesitan mejorar”

Aceras estrechas, ausencia de señalización, obstáculos...

La seguridad vial en los entornos escolares suspende estrepitosamente.

Seis de cada diez centros ni siquiera disponen de una valla protectora y en casi la mitad hay obstáculos en la entrada.

Marian GARCÍA RUIZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Tras analizar los accesos de 171 colegios públicos y privados de las principales ciudades de España y encuestar a 1.535 padres, Línea Directa y la Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial) han llegado a la conclusión de que la mayor parte de los centros, siete de cada diez, no tiene un entorno seguro desde el punto de vista de la seguridad vial.

Ocho de cada diez colegios carecen de agentes de tráfico regulando las entradas y salidas. La mitad tie-

ne elementos que obstaculizan la entrada, en el 60% no existe valla protectora ni acceso para discapacitados en las aceras y el 40% de estas aceras son estrechas o están mal pavimentadas.

Aunque el 92% de los centros dispone de pasos de peatones, más de la mitad están lejos. El 70% no tiene limitación específica de velocidad en la zona ni cuenta con dispositivos de calzado de tráfico, como los badenes. El 90% de los centros escola-

LOS PADRES RECLAMAN MÁS AGENTES REGULANDO EL TRÁFICO EN LOS COLEGIOS Y MÁS PLAZAS DE APARCAMIENTO

Los principales problemas

- ✓ Obstáculos en los accesos, en el **47%** de los centros
- ✓ El **40%** de las aceras de acceso son estrechas
- ✓ Sin vallas de protección, en el **60%**
- ✓ El **70%** de los centros, sin aparcamiento cercano
- ✓ **Más de la mitad** de los pasos de peatones, lejos de la puerta
- ✓ En el **70%** no existen medidas de calmado de tráfico
- ✓ **La mitad** no tiene señalización de peligro
- ✓ No hay carril bici en el **90%**
- ✓ El **80%** no cuenta con agentes que regulen el tráfico
- ✓ Casi **la mitad** de los pasos de peatones sin alumbrado

res no dispone de carril bici y el alumbrado no es adecuado en el 44% de ellos.

Este es el panorama. Pau Avellaneda, director de la empresa Moville, promotora de proyectos de mejora de accesos a centros escolares, cree que la preocupación tanto de los ayuntamientos como de los centros va en aumento, pero no lo suficiente: “*Los ayuntamientos están más sensibilizados, pero hay actuaciones que no están dispuestos a hacer por la cuestión económica y porque no están suficientemente concienciados*”. Además, el director de Moville considera el uso del coche para llevar a los niños al colegio una de las fuentes del problema. “*Es un círculo vicioso. Muchas familias lo hacen porque consideran que el entorno es inseguro, pero así propician un incremento del tráfico que aumenta la inseguridad*”.

LOS PADRES. Según la encuesta realizada por Línea Directa, el 80% de los padres cree necesario tener más información sobre seguridad



Las aceras estrechas y mal pavimentadas son un peligro para los niños.

vial, pero sólo el 14% dice haberla recibido.

Los padres se quejan especialmente de las dificultades de aparcamiento. Siete de cada diez lo califican con un suspenso. El 70% lleva a sus hijos andando al cole y el 31% en coche o en transporte privado, y la mayoría lo hacen porque viven lejos (40%) o por comodidad (22%). Casi la mitad considera agresiva la conducción en los entornos escolares.

El presidente de la Confederación de Asociaciones de Padres de Alumnos (CEAPA), Pedro Rascón, reconoce que, “*aunque todo lo que afecta*

Los mejores (*)

- Las Esclavas del Sagrado Corazón (A Coruña)
- Santa María de Gracia (Murcia)
- Los Dragos (Tenerife)
- Pablo VI (Sevilla)
- Don Quijote (Ciudad Real)

(*) De los 171 colegios analizados en el informe. Disponible en: www.seguridadvialencolegios.com/

a la seguridad de nuestros hijos nos preocupa, este tema aún no ha entrado entre las prioridades de la comunidad educativa. Pero a la vista de estos estudios, habrá que abordarlo en breve”.

Caminos escolares seguros

Cada vez son más los centros educativos que cuentan con un camino escolar seguro. Se trata de un itinerario en el que se eliminan los obstáculos y se adapta la infraestructura de las calles para que los niños puedan ir caminando al colegio de forma segura. Habitualmente son los ayuntamientos quienes financian las obras y estudios necesarios.

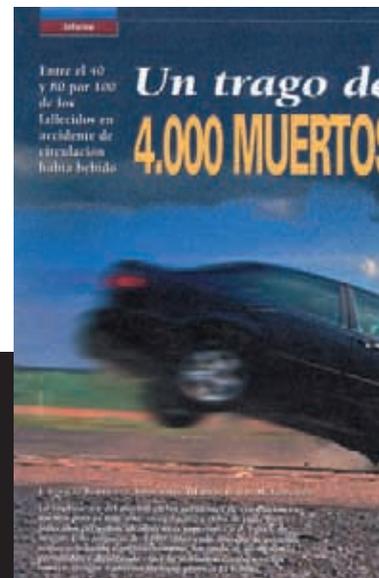
RECOMENDACIONES. Los responsables del estudio consideran la prevención como el principal valor para evitar accidentes. Según María Paramés, directora de Calidad de Línea Directa, “*mejorar las condiciones técnicas de los centros es casi tan importante como aumentar la formación y educación de los padres y fomentar las buenas prácticas entre los conductores*”.

Además de mejorar las deficiencias en los accesos, recomiendan poner en práctica experiencias de éxito de otros países, incorporar más la labor de voluntarios, crear aparcamientos especiales, webs con itinerarios seguros para ir a los colegios y recabar la colaboración de los comercios de la zona para aumentar la seguridad de los niños.

Línea Directa ha creado una web donde se puede consultar el estudio completo en: www.seguridadvialencolegios.com/ ♦

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





TAMBIÉN A TRAVÉS DE INTERNET

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

NOMBRE: APELLIDOS:

EMPRESA: CIF/DNI:

DIRECCIÓN FISCAL:

C. P.: POBLACIÓN: PROVINCIA:

DIRECCIÓN ENVÍO:

C.P.: POBLACIÓN: PROVINCIA:

TELF.: FAX:

E-MAIL: WEB:

DOMICILIACIÓN BANCARIA

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

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

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/revista



Los túneles son los primeros tramos donde se ha comenzado a controlar la velocidad media.

YA ESTÁ OPERATIVO EL DEL TÚNEL DE GUADARRAMA Y, ANTES DE FIN DE AÑO, LOS DE LEÓN Y MÁLAGA

Los 'radares' de tramo, en marcha

Carlos NICOLÁS FRAILE

Infografía: Dlirios

El primer tramo de velocidad controlada de la DGT ya está operativo en el túnel de Guadarrama, en la A-6, entre Madrid y Segovia. A diferencia de los radares fijos, este sistema sanciona a los vehículos que no mantienen la velocidad legal, no en un punto específico sino a lo largo de un tramo de varios kilómetros.

LAS CÁMARAS GRABAN LAS MATRÍCULAS Y CALCULAN LA VELOCIDAD MEDIA DE LOS VEHÍCULOS

Los llamados 'radares de tramo' son una nueva forma de controlar la velocidad, no en puntos kilométricos concretos, como hacen los radares fijos, sino en tramos de carretera de varios kilómetros. Y el primero ha comenzado a funcionar en el túnel de Guadarrama, en la A-6. Durante un mes lo hará en modo de prueba: los infractores no serán sancionados, simplemente recibirán una carta en sus domicilios con los detalles de la infracción (día, hora, velocidad registrada...).

En realidad, esta modalidad de vigilancia no funciona con radares, sino con cámaras de visión artificial, similares a las que sancionan en los semáforos de algunas ciudades.

El procedimiento de control de velocidad en un tramo es el siguiente: las cámaras –una por carril– graban

Control de velocidad de tramo

1 Se basa en cámaras de visión artificial que reconocen caracteres. Hay una por carril. En la entrada del túnel la cámara graba la matrícula y la hora de paso de todos los vehículos.

Otras funciones

- Información de tiempos de recorrido.
- Velocidad media del conjunto de vehículos.
- Intensidad y características de la circulación.
- Control de vehículos de mercancías peligrosas.
- Estadísticas y alarmas de tráfico.

La cámara, con iluminación por infrarrojos (no visible para el ojo humano) toma imágenes continuas.

Los relojes de los equipos se sincronizan a través de fibra óptica y satélite.

2 En la salida, otra cámara reconoce las matrículas que pasaron por el primer punto.

3 El sistema calcula el tiempo que tarda el automóvil en recorrer el tramo y averigua la velocidad media.

La distancia del tramo es de varios kilómetros

4 Si se ha rebasado el límite de velocidad, se envían los datos al centro de tramitación de denuncias de León.

Estarán indicados con una señalización similar a la de los radares fijos



de forma continua a todos los vehículos, a la entrada y salida del túnel. Para ello utilizan iluminación continua por infrarrojos –debido a las condiciones de luz– que el ojo humano no puede captar. Las cámaras están sincronizadas por fibra óptica y a través de satélite para que sus relojes marquen la misma hora. Con los datos almacenados, un ordenador ‘casa’ las matrículas iguales, comprueba los tiempos de paso de cada vehículo y calcula su velocidad media.

Solo se sanciona a los que sobrepasan el límite –en este caso, 100 km/h–. Una vez detectada la infracción, el resto del proceso es igual a las captadas por radares fijos: las imágenes y datos de la infracción viajan por cableado de fibra óptica al Centro de Gestión de Denuncias Automatizadas de León, que trami-

ta y envía la denuncia. “El control de velocidad por tramos no tiene la misma repercusión que el radar fijo, pues no pasa nada si en un momento puntual se supera el límite”, afirma Federico Fernández, subdirector de Gestión del Tráfico y Movilidad de la Dirección General de Tráfico (DGT). “Lo importante –continúa– es la forma de conducir, mantener la velocidad adecuada de forma continua a lo largo de todo el tramo”.

EL PRIMERO DE TRES. El de Guadarrama es el primero de los tres tramos de velocidad controlada que la DGT tendrá en marcha antes de fin de año. Los otros dos también se ubicarán en túneles: en el de Barrios, en la AP-66 en León (1.600 metros) y en el de Torrox (1.152 m.), en Málaga, en la A-7. Según Fernández, el motivo de comenzar dentro de túneles se debe a que en ellos “hay un riesgo añadido, son lugares problemáticos, por ejemplo para que intervengan los servicios de emergencia. ♦

“La seguridad en el túnel es sagrada”

El primer control de velocidad de tramo en carreteras españolas entró en funcionamiento en julio en el túnel de Vielha (Lleida), en la N-230. Antes de comenzar a sancionar, el sistema operó durante varios meses en modo preventivo e informaba a los usuarios de su velocidad si sobrepasaban el límite legal. En ese tiempo, se contaron 300 vehículos al mes por encima del límite, en un túnel de seis kilómetros de longitud y una circulación media de 75.000 vehículos al mes. “No podemos permitir que un pequeño incidente, por velocidad inadecuada por ejemplo, se acabe convirtiendo en un problema. La seguridad en el túnel es sagrada”, afirma Josep Pérez Moya, director del Servei Català de Trànsit (SCT), autoridad titular de las competencias de tráfico en Cataluña. Para Moya, el control por tramo es “más justo”, ya que anula la excusa de “antes iba a velocidad normal” de los radares fijos. El SCT prevé instalar otros dos controles de velocidad similares en los túneles de Cadí (Barcelona-Lleida), en la C-16, y del Bruc (Barcelona), en la A-2.



Dos controles de velocidad de la Guardia Civil: entre ellos, 50 años.

EN CINCO DÉCADAS, EL CAMBIO TECNOLÓGICO EN EL CONTROL DE LA VELOCIDAD HA SIDO ESPECTACULAR

Radars: Una historia a toda velocidad

Los primeros controles de la velocidad en carretera se hacían de forma manual, con cámaras de película fotográfica; actualmente se emplean equipos de radar informatizados. En 50 años, la evolución tecnológica ha transformado el control de la velocidad en las carreteras.



Carlos NICOLÁS FRAILE

Infografía: **DLirios**

Fotos: **Agrupación Tráfico Guardia Civil/Archivo DGT**

La historia de los controles de velocidad en nuestras carreteras es, sobre todo, la de los propios agentes de tráfico. Aunque en los años 20 la Guardia Civil ya controlaba la velocidad en la carretera Madrid-La



P.A. PUTNAM

EN LOS AÑOS CINCUENTA, LOS AGENTES SANCIONABAN TOMANDO COMO REFERENCIA LA VELOCIDAD DE SU PROPIO VEHÍCULO

Coruña, fue con el nacimiento de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC), en 1959, cuando se generalizó la vigilancia en carretera.

En aquellos primeros controles no había radares y los agentes tomaban como referencia su propia velocidad para denunciar. Un velocímetro exterior, sobre el faro derecho, servía como prueba. "Se vigilaba el cumplimiento de las normas y se fotografiaban las infracciones más frecuentes, como adelantamientos antirreglamentarios, rebasar líneas continuas, deslumbramientos y excesos de velocidad", explica Eduardo Seco, comandante retirado de la ATGC.



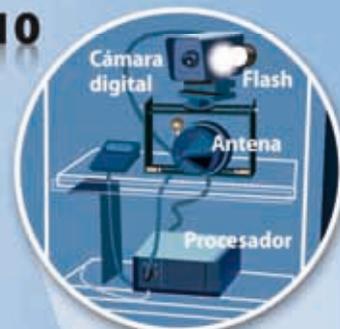
Así eran, así son

La evolución de los equipos de radar ha cambiado la forma de controlar la velocidad en las últimas décadas.

Los primeros radares se instalaban en coches patrulla o sobre trípodes



2010



- Los datos de la infracción se encriptan para que no puedan ser manipulados.
- Margen de error máximo 1%

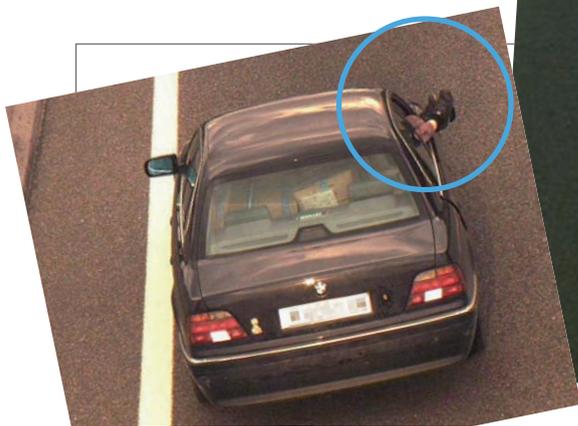
Un radar emite microondas que rebotan contra el coche y vuelven.



El cambio en la frecuencia de las ondas determina la velocidad del vehículo.

- Actualmente los radares fijos se sitúan en cabinas o en pórticos sobre la vía.
- La prueba de la infracción va por fibra óptica al centro de gestión, donde se tramita la denuncia





¡Bienvenidos a la jungla!

Además de excesos de velocidad, los radares captan todo tipo de infracciones. En ocasiones son conductores dedicando saludos poco 'amistosos' a la cámara, dedos anulares o cortes de manga en ristre, o pasajeros en posturas peligrosas, recostados con los pies sobre el salpicadero o las piernas colgando por la ventanilla (imágenes arriba a la izquierda). En otras, se han fotografiado turismos sobrecargados, con un cuadríciclo saliendo del maletero mientras circulaban a 134 km/h (izquierda) o medio destrozados con piezas colgando sobre el asfalto. También hay infracciones graves, que incluso podrían incurrir en delito: vehículos sin matrícula, placas dobladas, medio tapadas o carreras de motos a velocidades supersónicas. Destaca el caso de un motorista fotografiado en 2008 en chancas, bañador y camiseta, ¡¡ja 208 km/h!! Eso sí, llevaba el casco puesto.

PRIMEROS RADARES. Los primeros cinemómetros tipo radar –capaces de determinar la velocidad de un vehículo a través de microondas–, llegaron a la Agrupación en 1968. Eran pesados y grandes –tenían que ir transportados en los portaequipajes de los R-10 y los Seat 124 familiares–, y operaban en estático con el coche patrulla fuera de la calzada, en llano, para que funcionaran correctamente. Estos controles se solían ubicar en tramos peligrosos que cada unidad ya tenía identificados: el agente que operaba el radar elegía la ubicación concreta en función del tráfico y configuraba el

ACTUALMENTE LOS RADARES ESTÁN INFORMATIZADOS Y SE GESTIONAN A DISTANCIA

equipo introduciendo a mano los datos del control (velocidad del tramo, hora y punto kilométrico...). El puesto de operador era ya entonces

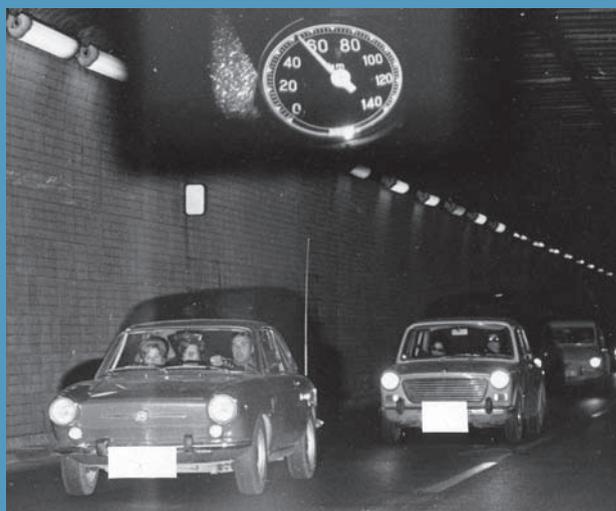
–lo sigue siendo– una especialidad que requería una formación específica, además de cursos de manejo en Alemania cuando se adquirían equipos nuevos. “*Hacíamos servicios de seis horas en carretera y otras dos para rellenar los boletines de denuncia, contestar pliegos de descargo y revelar las fotos*”, recuerda Francisco Gimeno, guardia de primera y operador de radar durante 25 años. “*Un equipo de radar hacía de 10 a 12 carretes por salida, unas 150 denuncias, con fotos en blanco y negro. Los primeros, eran equipos muy básicos*”. De hecho, dentro del coche los agentes tenían que cubrir las cámaras con una

manta negra para cambiar los rollos sin que se velaran.

Durante los años 70 y 80, los equipos menguaron en tamaño y mejoraron en prestaciones y fiabilidad: eran capaces de discriminar vehículos en distintos sentidos de la circulación y se podían utilizar tanto en estático como en movimiento. Progresivamente, los componentes digitales sustituyeron a los analógicos e hicieron más fácil el trabajo

Querido, ¡la de la foto no soy yo!

En los años setenta las fotos de radar produjeron una inesperada polémica: los ocupantes del vehículo infractor –como el de la foto, tomada en un control en el túnel de Guadarrama en marzo de 1970– eran perfectamente reconocibles, lo que trajo algún ‘problemilla’ a conductores cazados en compañías ‘extra-conyugales’ cuando la foto llegaba a sus domicilios. Para evitarlo, se cambió la toma trasera y nunca más se hicieron fotos de frente.





Patrulla en un Seat 1.500, a finales de los 50.



El modelo de cinemómetro "Autovelox", usado actualmente, se basa en tres rayos láser.



Las fotos de radar en la década de los 70 incluían la velocidad y la hora de la infracción.



Las fotos de radar en la década de los 70 incluían la velocidad y la hora de la infracción.

de los agentes. “Los aparatos han cambiado mucho: ahora solo hay que pulsar el botón de encendido, antes había que montar todo el equipo fuera del coche”, explica Alejo Caro, comandante de la ATGC responsable de la adquisición y mantenimiento de los equipos de radar durante 40 años.

Las mejoras han sido continuas. En la última década ha habido dos grandes avances en los equipos portátiles de vigilancia de velocidad.

Por un lado, los sistema de medición por láser, que proyectan varios rayos transversales a la carretera y miden la velocidad de los vehículos que los ‘cortan’ al pasar; además, estos cinemómetros también pueden operar dentro de vehículos en movimiento. Y por otro la-



Paul Alan PUTNAM

do, desde 2004 se comenzaron a sustituir las cámaras fotográficas de revelado tradicional por las cámaras digitales, que permiten a los agentes comprobar al instante la calidad de las imágenes en un monitor y la gestión informática de las mismas para la emisión de las denuncias.

APARECEN LOS FIJOS. A partir de 2004, los radares fijos toman sitio en las carreteras españolas y amplían la labor de vigilancia de los agentes. En pocos años, su presencia se multiplica: en 2005 no había más de diez radares fijos; en 2010 hay cerca de 300 en 550 puntos de control.

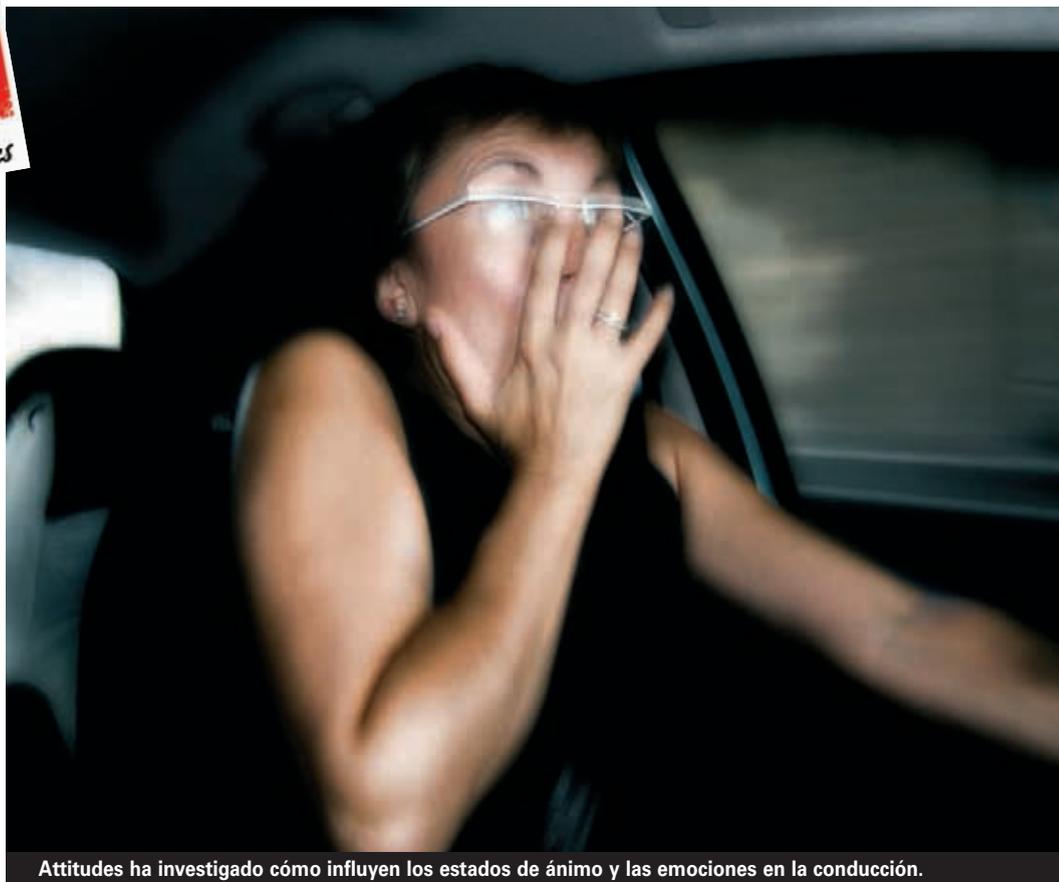
Se colocan en tramos conflictivos, para evitar velocidades excesivas, tanto en pórticos como en cabinas laterales. Los equipos están informatizados y gestionados a distancia y transmiten imágenes digitales e información de las infracciones de

manera instantánea, a través de fibra óptica o vía satélite, a un centro de tratamiento automatizado donde se tramitan y envían las denuncias.

La tecnología también ha contribuido a salvar problemas como el de las ubicaciones lejanas a tomas de corriente, con baterías de alcohol y placas solares, de forma que ahora es posible colocar los radares donde más necesarios son. También los flashes de las cámaras han evolucionado y las imágenes en condiciones de poca luz ya no son un imposible. Y además, las nuevas cajas antivandálicas que albergan los radares son más resistentes, graban el entorno y dan la alarma en caso de agresiones. “Hemos avanzado mucho –opina Carlos del Campo, jefe de Infraestructura de la Dirección General de Tráfico (DGT)–. El cambio en el comportamiento de los conductores en los últimos cinco años es evidente”. ♦



La implicación de Audi en la seguridad vial se llama Attitudes, un programa que cumple una década fomentando la educación y la formación vial de niños y adultos como forma de prevenir los accidentes de tráfico.



Attitudes ha investigado cómo influyen los estados de ánimo y las emociones en la conducción.

LA INICIATIVA DE AUDI CUMPLE 10 AÑOS INVESTIGANDO LA CONDUCTA HUMANA AL VOLANTE

Attitudes por la seguridad

Carlos NICOLÁS FRAILE

Fotos: Attitudes

En los últimos años no ha parado de crecer la lista de instituciones que han decidido 'mojarse' y arriar el hombro contra los accidentes de tráfico. Una de las veteranas es Audi, el fabricante alemán de automóviles, que arrancó hace diez años su proyecto en España para promover actitudes viales responsables y al que bautizó, precisamente, con ese término traducido al inglés: Attitudes.

Su objetivo principal, concienciar y sensibilizar sobre el problema de los accidentes de tráfico, promoviendo la seguridad y la educación vial. "Prendemos tocar temas de actualidad vinculados a todos los sujetos activos del tráfico, pero desde



Eslogan de la campaña de seguridad: ¡Detrás de una señal siempre hay alguien!

un punto de vista conductual, del comportamiento", explica la responsable del programa, Silvia Carrasosa, que apunta la clave de la filosofía de Attitudes: "Creemos que hay que educar en valores, y el tráfico se mueve en valores de respeto y tolerancia. Medidas como el permiso por puntos son efectivas a corto y medio plazo, pero entendemos que se debe hacer aún más labor educativa".

La educación y la formación han sido los ejes en la actuación de Attitudes durante la última década. Por un lado, para la población adulta; desde sus inicios, el programa de concienciación dirigido a los adultos ha impulsado la investigación con trabajos sobre la conducta humana en la conducción, la formación, la educación o la salud vial. Junto a estas investigaciones, Attitudes organiza cada año unas jornadas de reflexión en las que expertos

Ojo a la condición humana

En su afán divulgativo, Attitudes ha impulsado la investigación en materia de seguridad vial colaborando con el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (INTRAS). Durante los últimos diez años ha presentado estudios novedosos que han puesto el ojo en el comportamiento humano, con algunas conclusiones muy significativas: el 80% de los españoles piensan que la conducción agresiva es un problema social importante, directamente relacionado con los accidentes de tráfico; y el 96%, considera que los accidentes son el tercer problema social en España. Además, las investigaciones sobre la conducta social en el tráfico han señalado que los conductores españoles varones y jóvenes son más antisociales que las mujeres y adultos, y que las prisas y las prioridades son las situaciones que dan lugar a conductas más agresivas. Otro de los estudios, titulado "Salud Vial. Teoría y prácticas de los trastornos físicos y psíquicos en la conducción", desveló que el 77% de los conductores españoles padecen estrés, depresión (22%) y ansiedad (11%), sin ser realmente conscientes de las consecuencias de conducir en dichas condiciones. Para saber más, consultar en www.attitudes.org



e instituciones vinculados a la seguridad vial buscan promover actitudes positivas que impliquen a los ciudadanos en la seguridad vial (ver recuadro). Otra de las acciones para adultos que Attitudes lleva a cabo, denominada Actuemos Juntos, es un proyecto de colaboración con ayuntamientos y asociaciones de jóvenes y víctimas de toda España que pretende, entre otros objetivos, unir esfuerzos en la prevención de los accidentes de tráfico.

CONDUCTORES DE MAÑANA. La educación infantil es otro objetivo fundamental en Attitudes. Para la responsable del programa, "los adultos son responsables de sí mismos, pero también deben ser un buen ejemplo para los niños. Y a través de los niños se abarca todo", explica Carrascosa. Para promover e incentivar la formación de actitudes viales entre los alumnos de primaria, Attitudes ha diseñado su Programa de

"HAY QUE EDUCAR EN VALORES, Y EL TRÁFICO SE MUEVE EN VALORES DE RESPETO Y TOLERANCIA"

SILVIA CARRASCOSA, RESPONSABLE DE ATTITUDES

Educación Vial. Éste se lleva a la práctica, por una parte, en la Escuela de Educación Vial itinerante, que, desde hace diez años, imparte clases teóricas y prácticas –charlas, talleres, simulaciones de tráfico y prácticas con karts eléctricos y bicicletas– a escolares, y más de 50.000 niños de

9 a 11 años de toda España han pasado por ella. Y también en el parque educativo Micrópolis, una mini-ciudad donde los niños aprenden jugando a ser mayores y pueden, entre otras actividades, sacarse un carné de conducir –previo examen teórico– válido para circular por las calles del complejo en coches que ellos mismos conducen.

Así, toda esta labor formativa y divulgativa en España le ha valido una invitación para comparecer en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados y a formar parte de la Cátedra Española de Seguridad Vial y Movilidad, promovida por el Institut International of Political Sciences y la UNESCO. De hecho, después de diez años de Attitudes, los responsables consideran que su balance es tan positivo que creen posible que el programa, creado en exclusiva para España, sea 'exportado' a otros países en Europa. ♦



Jornadas de reflexión

Entre las acciones divulgativas de Attitudes, destacan las jornadas temáticas dedicadas a aspectos específicos de seguridad vial. Se trata de un encuentro anual de expertos nacionales e internacionales, educadores y periodistas especializados en la materia, que aportan opiniones y propuestas con el fin de implicar a los ciudadanos y las instituciones en la seguridad vial. La siguiente edición de estas jornadas se celebrará el próximo mes de noviembre y estará dedicada a la ansiedad y su influencia en todos los conductores, en especial en los de la tercera edad y en las conductoras poco habituales. Entre otros participantes, en esta edición destaca la presencia del divulgador científico Eduardo Punset.



Un interno del Penal de Ocaña practica en el ordenador algunos ejercicios relacionados con el examen teórico para el permiso de conducir.

147 INTERNOS SUPERARON EL TEÓRICO PARA EL PERMISO DE CONDUCIR

El examen llega a la cárcel

Tras los muros del Penal de Ocaña ha tenido lugar una experiencia singular: 12 presos realizaron el examen teórico del permiso de conducir. Antes de la prueba, en la que también han participado otras 14 cárceles, hablaron de sus planes en libertad y de la importancia de conducir con carné para no volver a la cárcel.

DE 252 PRESOS QUE HAN REALIZADO LA PRUEBA TEÓRICA PARA OBTENER EL PERMISO DE CONDUCIR, EL 58% LA HA SUPERADO

José Ignacio RODRÍGUEZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

El 77% de los internos solía conducir cuando estaban en libertad, aunque más de la mitad –unos 28.000– carecen del correspondiente permiso. Además, desde diciembre de 2007, conducir sin la autorización correspondiente es delito y, desde entonces, más de la tercera parte de las condenadas por seguridad vial lo son por esta causa. Por ello, Instituciones Penitenciarias, con la estrecha colabora-



Los aspirantes echan un rápido vistazo al test, instantes antes de que les autoricen a comenzar el examen.

ción de la Dirección General de Tráfico (DGT), está desarrollando un programa de Universalización de la Educación Vial en los Centros Penitenciarios que incluye, entre otros aspectos, que un profesor de autoescuela les imparta clases para que los reclusos puedan examinarse del teórico para la obtención del permiso de conducir.

Ya se conocen los primeros resultados de las pruebas en las que han participado 15 centros penitenciarios. De los 252 internos que se presentaron al teórico, lo superaron 147—el 58%— y se espera que el porcentaje aumente cuando lo repitan en la segunda convocatoria, a la que da derecho la matrícula, aquellos presos que no superaron el primer examen. En septiembre se ha retomado la actividad de formación con la idea de que se extienda al resto de los centros penitenciarios.

CHARLA ENTRE REJAS. La revista “Tráfico y Seguridad Vial” pudo charlar con va-

rios internos del Penal Ocaña II (Toledo), condenados por diversos delitos —tráfico de drogas, asalto con violencia, robo, maltrato...— una hora antes de que llegaran dos funcionarios de la Jefatura Provincial de Tráfico de Toledo y distribuyeran el test correspondiente para realizar el examen teórico del permiso de conducir.

Ante nosotros, doce hombres, al-

go nerviosos, dispuestos a demostrar su conocimiento de las normas, con la esperanza de que, una vez fuera y con el permiso de conducir en la mano, tendrán más facilidades para integrarse en la sociedad. Nervios, sí, pero sobre todo optimismo y entusiasmo. Todos estaban convencidos de que iban a aprobar aunque, al día siguiente, supimos que solo siete superaron el examen (58%, prácticamente el mismo porcentaje que en las pruebas normales). Como se recordará, el test para el examen teórico para el permiso de la clase B cuenta con 30 preguntas y, para aprobar, solo se admiten tres fallos. Pues bien, entre los cinco que no consiguieron superarlo, dos cometieron cuatro errores, otro cinco y los dos restantes, seis fallos.

Han tenido que abonar 40 euros para obtener el certificado psicotécnico (los facultativos se desplazaron a la cárcel); también han pagado otros 86 euros en concepto de tasa de examen; y, desde

Campaña en las prisiones

La Campaña de Universalización de la Educación Vial en Centros Penitenciarios incluye:

- **Cursos para formadores:** Se han celebrado 90 cursos en 60 centros, en los que se han formado 362 hombres y 34 mujeres como auxiliares en Educación Vial.
- **Formación en Seguridad Vial:** Se han realizado 280 cursos en 48 cárceles, en los que han participado 3.649 hombres y 430 mujeres.
- **Preparación para el permiso de conducir:** En la primera fase han participado 252 internos de 15 centros, y han superado el examen teórico 147.
- **Colaboraciones:** En estas acciones participa la DGT, el RACE, la Confederación Nacional de Autoescuelas de España (CNAE), la Asociación Española de Centros Médicos Psicotécnicos, la Fundación Pons, Etrasa y la Asociación de Lesionados Medulares. Además tienen el apoyo de la Fiscalía de Seguridad Vial.



Algunos alumnos estuvieron repasando los test de la autoescuela hasta el último momento.



Un funcionario de la Jefatura Provincial de Tráfico de

luego, han invertido tiempo, del que disponían sobradamente. Por lo demás, las 25 clases teóricas que les impartió José Luis Raboso, director de la Autoescuela Ocaña, les salieron gratis, de acuerdo con un convenio suscrito por CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas de España) con Instituciones Penitenciarias.

Cuando llegue el momento de enfrentarse a las clases prácticas, cada uno las tendrá que abonar a la autoescuela correspondiente. Pero no serán muchas, porque la mayoría, cuando estaban en libertad —todos con los que hemos hablado— utilizaba el coche habitualmente, incluso como herramienta de trabajo, a pesar de no disponer del carné correspondiente. Por

ello, José Luis Raboso calcula que el permiso les puede salir por 200 ó 300 euros, como mucho. *“Incluso, con cuatro clases prácticas —unos 100 euros— la mayoría estará suficientemente preparada; saben conducir y solo se trata de corregir malos hábitos al volante”.*

‘SUPEREMPOLLADOS’. Durante

dos días a la semana, de seis a ocho de la tarde, el profesor José Luis Raboso ha entrado en el Penal de Ocaña para dar las clases. Asegura que el centro dispone de aulas y medios audiovisuales adecuados (ordenadores, cañón para proyecciones...) para impartir la enseñanza. *“Comenzamos a dar clase a 23 alumnos, pero a algunos los han trasladado y*

otros no han pasado el psicotécnico por problemas de metadona; y de los doce que se examinan hoy, tres tienen un nivel bajo porque nunca han ido a la escuela”. Aparte de esta circunstancia, no ve muchas diferencias con respecto a los alumnos libres que acuden a su autoescuela. Y, salvo, claro está, que los que están en prisión han cometido un delito. *“Hay un par de*



El profesor da los últimos consejos a sus alumnos internos.



Toledo, controla la identidad de los aspirantes.

HAN PAGADO DE SU BOLSILLO EL RECONOCIMIENTO MÉDICO Y LA TASA DE EXAMEN, PERO LAS CLASES TEÓRICAS SON GRATIS

ellos o tres que están 'superempollados' y muy motivados, que te muestran todos los test que han hecho y te piden más y más".

Algunos ya han dado el primer paso para cuando estén en libertad; el siguiente, el examen práctico, les parece más asequible. Hay una idea y un propósito claro en todos ellos: que conducir sin permiso no les lleve de nuevo a la cárcel. ♦

Los presos confiesan

MANUEL, 28 años, lleva más de tres en prisión por robo

APTO

"Es mejor conducir con tu carné"

Conducía sin carné furgonetas, pero cuando salga, "tal y como están las cosas -miré usted- te pillan y vienes otra vez aquí" (risas entre sus compañeros). "Es mejor conducir correctamente con tu carné para ir a todos los sitios, sin tener problemas con nadie, ni con la ley". Está algo nervioso, pero "estudiar, he estudiado y pongo interés y ganas".



JOSÉ MARÍA, 26 años, condenado por tráfico de drogas

NO APTO

"Ya hemos pillado el truco de los test"

Conducía habitualmente sin permiso. Asegura que está preparado para el examen (sin embargo, suspendió) y ve bien esta oportunidad. "Desde hace casi tres meses estudio todos los días, en el 'chabolo', en la sala, con el profesor... Le hemos dado 'caña' todos los días a los test del libro y del ordenador; al principio teníamos muchos fallos, pero ya hemos pillado el truco".

JAVIER, 39 años, atraco y tenencia ilícita de armas

APTO

"Es peligroso conducir con alcohol"

"Estoy nervioso, me he levantado a repasar a las cuatro de la mañana, con colitis y todo". Conduce desde que tenía catorce años y ha tenido varios accidentes con los coches que robaba, "pero con uno mío, nunca". Piensa que es peligroso conducir con alcohol, "no ya por ti, sino por las personas que llevas; cuando se conduce no se debería de beber nada". Está de acuerdo con la limitación de velocidad -"si no, irían como locos"-, pero considera una hipocresía que se fabriquen coches que corren a 220 km/h. Y, supuesto, está convencido de que va a bordar el examen.



JUAN CARLOS, 58 años, tráfico de drogas

APTO

"Tenía el carné caducado y me he puesto al día"

Espera la condicional en marzo de 2011. Tiene carné de conducir chileno (nació en ese país), pero le ha caducado y ahora aprovechará la oportunidad de sacarlo en España. Se ha tenido que poner al día por los cambios normativos. "Aquí hay mayor control y exigencia en el cumplimiento de las normas que en otros países sudamericanos, pero también mayor concienciación". Tan pronto como pueda, comenzará las clases prácticas.

ABILIO, 42 años, tráfico de drogas

APTO

"Las clases son muy serias, sin cachondeo"

Saldrá de la cárcel en abril del año que viene. Ha conducido sin carné desde que tenía 16 años y le han pillado muchas veces. "Cogía el coche y me dedicaba a la venta de ajos, a recoger chatarra..." Las normas ya se las sabía y ahora, que las han estado 'machacando', más; porque, asegura, "en clase no hay ningún cachondeo, todo es muy serio".



JORGE ENRIQUE, 24 años, lesiones y robo con fuerza

APTO

"Sacaré el carné para no depender de nadie"

Se pone a la defensiva al preguntarle si, como la mayoría, conducía sin carné: "¿Por qué? ¿Se nos nota en la cara?" (risas). "Claro que conducía, pero antes no era delito; me sacaré el carné para no depender de nadie y para el trabajo" (es chapista). Cree que aprobarán todos "porque hemos puesto mucho interés... pero siempre está la duda". Piensa que el alcohol y la droga son la principal causa de los accidentes; y, por un lado, ve bien los límites de velocidad, pero "¿para qué te compras un coche de 500 CV si solo puedes ir a 120 km/h?".

ANTONIO, 44 años, condenado por robo, tendrá la libertad en mayo

NO APTO

"Cuando salga, conduciré legal"

Acostumbraba a ganarse la vida con la venta ambulante, pero sin carné. Por ello, sus familiares y amigos han tenido que acudir a hacerse cargo del vehículo cuando le paraba la Guardia Civil, aunque nunca le han multado por alcohol o por velocidad "Cuando salga, si Dios quiere, seguiré conduciendo, pero legalmente". Suspendió el teórico.



El distintivo de estacionamiento se otorga a personas que sufren discapacidad en las extremidades inferiores.

200 EUROS DE MULTA POR APARCAR EN ZONA RESERVADA PARA DISCAPACITADOS

Ladrones de plazas

Ocupar una plaza de aparcamiento reservada para discapacitados causa a éstos graves perjuicios: les obliga a desplazarse por la calzada —las aceras no suelen estar rebajadas—, poniendo en peligro su seguridad y la de los demás. No debe olvidarse que el coche es su pasaporte para integrarse socialmente: no les hace iguales, pero sí menos diferentes.



Anabel GUTIÉRREZ
Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

La reforma de la Ley de Tráfico, que entró en vigor en mayo, considera falta grave estacionar indebidamente en plazas reservadas para personas con movilidad reducida y, por tanto, lo sanciona con una multa de 200 euros. Para Oscar Moral, asesor jurídico de CERMI (Comité Español de Representantes de Minusválidos), esta reforma “*es positiva, aunque pretendíamos que llevase aparejada la pérdida de puntos por considerar que afecta a la seguridad vial, principalmente de los propios discapacitados que se ven obligados a caminar en penosas circunstancias. Desde CERMI tenemos el máximo interés en que la policía local, que es la que tiene mayor responsabilidad en el seguimiento de estas infrac-*

ciones, haga cumplir la sanción”.

En España existen cuatro millones de personas con discapacidad. De ellos, 120.000 son conductores de vehículos adaptados, según el INE (Instituto Nacional de Estadística). Pueden beneficiarse del distintivo de



ES FRECUENTE QUE LOS FAMILIARES DE DISCAPACITADOS HAGAN UN USO FRAUDULENTO DE LAS TARJETAS

aparcamiento aquellas personas que sufran una discapacidad en las extremidades inferiores exclusivamente, y también los familiares, pero solo para el desplazamiento del interesado. Esta tarjeta da derecho a aparcar en lugares específicamente reservados y también de forma gratuita, pero solo en determinadas localidades, en estacionamientos regulados y zonas de carga y descarga.

ACOSO. Pedro C. tiene 57 años. Camina con muletas a causa de su poliomielitis. Desde diciembre del año pasado, la cerradura de su coche, estacionado en una plaza reservada, ha sido obstruida con silicona en dos ocasiones. *“Al principio pensé que era una gamberrada, pero a la segunda lo denuncié a la policía –explica–, y la reparación me costó 300 euros”.* Pedro tiene claro que *“se trata de alguien a quien han multado”*; a pesar de ello, no piensa dejar de llamar a la policía. Sin embargo, el acoso continúa. La última agresión, en abril, consistió en forzar el coche y dejarle abierto el tapón del depósito del aceite.

FRAUDE. Más frecuente que el acoso es la picaresca que existe con los distintivos. Según Mario García, presidente de COCEMFE (Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica), *“existe un uso fraudulento de las tarjetas, desde fotocopias que utilizan los familiares a*



JESÚS TAMAYO, 48 años, poliomielitis



“A esa gente le diría que le cambio las piernas por la placa”

“Donde vivo hay un centro de salud y una farmacia, así que es normal encontrar tu plaza ocupada ilegalmente. Como en la mayoría de los casos es por un breve espacio de tiempo, no hay mayores problemas”. En una ocasión el conductor que aparcó sin autorización lo hizo durante tres días seguidos. *“Lo denuncié y la grúa se llevó su coche, pero el propietario me estaba esperando y amenazó con pincharme las ruedas. Mucha gente tiene una especie de envidia por no poder usar las plazas reservadas; a esa gente le diría que le cambio las piernas por la placa”.*

VICENTE MORENO, 38 años, esclerosis múltiple



“Temí que pudieran hacer algo al coche”

Vicente tiene un 69% de discapacidad, camina con muletas y necesita ir acompañado. *“La ocasión más desagradable me ocurrió en Madrid al aparcar en una plaza reservada frente a un restaurante”*, nos relata. Según salió del coche, tres personas del restaurante le invitaron a retirar el vehículo porque esperaban a unos clientes con un discapacitado. *“Al negarme, puesto que la plaza no era de uso exclusivo del restaurante, me amenazaron. Temí que pudieran hacer algo al coche, así que opté por retirarlo y aparcarlo más adelante”.* Al poco, la plaza fue ocupada por los clientes. Ni llevaban tarjeta ni a nadie con movilidad reducida. *“Intenté hacer una foto con el móvil, pero salieron rápidamente las tres personas y me largué por temor a mayores consecuencias”.*

MARTA ARRIERO, 38 años, distrofia muscular



“He visto y me ha pasado de todo”

Marta tiene una enfermedad degenerativa que la obliga a ir en silla de ruedas desde hace 6 años. *“Desde que tengo tarjeta he visto y me ha pasado de todo –explica–. En una ocasión, en la puerta de la asociación a la que vamos a fisioterapia, aparca un señor, se baja tan lozano y deja la tarjeta puesta. Le pregunté que qué minusvalía tenía y me contestó que ninguna, que la tarjeta era de su mujer, pero que la utilizaba él cuando venía a dar clase al instituto de enfrente porque no encontraba sitio para aparcar”.* También ocurrió algo parecido en un hospital, pero la conductora, en esta ocasión, no llevaba tarjeta. Cuando Marta se acercó a preguntarle, la mujer mostró una fotocopia en blanco y negro.

diario, sin que se encuentren acompañando a personas con discapacidad, hasta el uso de tarjetas de personas que ya han fallecido”. Ángel Cillán, agente de movilidad de Madrid, confirma que este tipo de

fraude se ha incrementado en el último año. Mario García concluye: *“Nadie está exento de tener una discapacidad a lo largo de su vida; lo triste es que solo se ve cuando se padece en primera persona”.* ♦

UNIÓN EUROPEA



Las carreteras, en el punto de mira

M

ás de la mitad de los ciudadanos europeos (52%) cree que la principal actuación que deben de

llevar a cabo los gobiernos para aumentar la seguridad vial es la mejora de las infraestructuras viarias, seguida de hacer cumplir la normativa a los ciudadanos y de la aplicación transfronteriza de las normas. Así lo refleja la encuesta realizada a más de 25.000 ciudadanos de los 27 países miembros de la UE en el último Eurobarómetro.



Josep LOASO

★ **CARRETERAS SEGURAS.** Otro estudio, el realizado por EuroRAP en 15 países de la UE, refleja que menos de un tercio de la red principal de carreteras europeas (30%) reúne las condiciones óptimas de seguridad y un 15% presenta un riesgo inaceptable. Suecia, Países Bajos, Gran Bretaña y Suiza son los países con mejores vías. En Suecia, el 85% de sus carreteras son óptimas. En Eslovaquia, el 38% son de alto riesgo. España se encuentra en un término medio. El estudio se puede ver en: <http://ten-t.eurorap.org/>

★ **DÍA EUROPEO.** El Tercer Día Europeo de Seguridad Vial, que se celebra en Bruselas los días 13 y 14 de octubre, se dedica este año a las infraestructuras. La incidencia que tiene el diseño, la gestión y el mantenimiento de las carreteras en la seguridad vial es el eje de estas jornadas en las que también se hablará sobre la colaboración entre la policía y los tribunales en los diferentes Estados miembros para mejorar la tramitación de las infracciones de tráfico en Europa.

Normas para mejorar la red



Paul Alan PUTNAM

La UE ha aprobado nuevas normas para mejorar la infraestructura viaria. La Decisión nº 661/2010/UE incluye indicaciones para desarrollar la Red Transeuropea de carreteras en base a criterios de intercomunicación, calidad e incorporación de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS). Su objetivo es gestionar el progresivo aumento del tráfico.

Y el pasado 6 de julio, el Parlamento Europeo aprobó una Directiva para el desarrollo de estos ITS. Los ITS aplican las tecnologías de la información y las comunicaciones a los medios de transporte para promover una movilidad más segura, eficiente y sostenible. La Directiva establece como prioridad el desarrollo de la información sobre tráfico y viajes, el sistema de emergencias E-call y el estacionamiento inteligente de camiones.

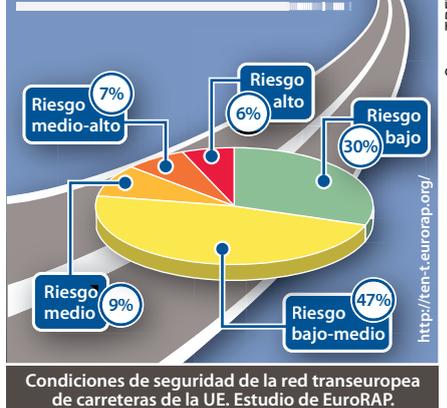
EUROBARÓMETRO

¿Qué deben hacer los gobiernos? *

- El **52%** cree que deben mejorar la seguridad de las carreteras.
- Hacer cumplir las normas es lo principal para el **42%**.
- El **36%** ve prioritario tratar igual a infractores extranjeros y nacionales.
- Reforzar las campañas de concienciación es esencial para el **30%**.
- Un **26%** es partidario de formar periódicamente a los conductores.

* Según la encuesta realizada en junio a 25.000 ciudadanos de la UE.

Pocas carreteras buenas



Oscar TREVIÑO

FRANCIA

Bicicletas en doble sentido

N

uestros vecinos galos han modificado su Código de la Circulación para permitir a los ciclistas utilizar los dos sentidos en vías urbanas de dirección única situadas en “Zonas 30” y en “Zonas de Encuentro”.

En éstas áreas, los vehículos circulan a velocidades moderadas y

el peatón tiene mayor prioridad. Esta nueva reglamentación pretende promover el uso de la bicicleta en ciudad, garantizando un desplazamiento más seguro a usuarios vulnerables como los ciclistas.

La medida, que entró en vigor el pasado 1 de julio, ya se ha puesto en marcha con éxito en ciudades de Alemania y Suiza.

Ventajas

- ✓ Distancias más cortas para los ciclistas
- ✓ Fácil implantación
- ✓ Reduce la velocidad y las emisiones en ciudad



R. UNIDO

Volver al árbol

El Departamento de Transportes del Reino Unido ha financiado un proyecto para combatir los excesos de velocidad que consiste en plantar grandes árboles en los márgenes de las carreteras de forma que, a los ojos del conductor, la perspectiva se estrecha e induce a levantar el pie del acelerador. El proyecto se ha llevado a cabo en el condado de Norfolk donde han plantado 200 árboles con los que se pretende reducir la velocidad media en 5 km/h y bajar la siniestralidad un 20%.

SUIZA

El súper radar

Puede detectar hasta diez infracciones de forma simultánea y seguir la trayectoria de 22 vehículos a la vez en cuatro carriles. El “SR590 Trafistar” pertenece a una nueva generación de radares capaces de identificar, mediante una cámara de alta precisión, a un conductor que cruza la línea blanca indebidamente o no respeta la distancia de seguridad. Además, claro está, de controlar los excesos de velocidad. Tras un período de prueba, se ha puesto en funcionamiento en las carreteras suizas.

ITALIA

Novatos y profesionales, cero alcohol

Desde el pasado verano, cuando el Parlamento italiano aprobó una nueva ley de seguridad vial, el límite de alcohol permitido a los novatos es cero. Los conductores con menos de 3 años de experiencia no pueden tomar ni una gota de alcohol si no quieren recibir severas sanciones. Tampoco los conductores profesionales pueden probarlo si no quieren perder el permiso.

La nueva ley italiana desestimó, en última instancia, la polémica medida de prohibir conducir a los mayores de 80 años, pero les obliga a renovar el permiso cada dos años. También eleva a 150 km/h el límite de velocidad en autopistas con tres carriles por sentido siempre que el automóvil disponga de limitador.



CHINA

El gran atasco

Los accesos a Beijing han sido escenario este verano de varios atascos gigantescos que han dejado atrapados a miles de conductores, sobre todo camioneros, que se vieron obligados a comer y dormir en la carretera. El mayor embotellamiento se registró el pasado mes de agosto, duró diez días y colapsó 100 kilómetros de la autopista Beijing-Tíbet en las provincias de Hebei y Mongolia interior, donde el incremento de la actividad económica ha provocado un crecimiento desorbitado de la circulación. Un estudio de la consultora de

IBM califica a Beijing como la peor ciudad del mundo desde el punto de vista de los atascos. Le sigue México DF.





Los conductores pueden visualizar esta señalización reflectante desde cualquier ángulo a más de 500 metros de distancia.

EL MARCAJE REFLECTANTE REDUCE HASTA UN 95% LOS ACCIDENTES DE CAMIONES

Mejor, ser visto

Los vehículos de transporte que utilizan marcas reflectantes para el contorno mejoran considerablemente su visibilidad, especialmente durante la noche y en condiciones climatológicas desfavorables.

Anabel GUTIÉRREZ

Foto: Paul Alan PUTNAM

El marcaje reflectante es una señalización de seguridad consistente en unas cintas de 5 centímetros de ancho, de color blanco o amarillo para los laterales y rojo para la parte trasera, que se colocan en el contorno de la caja y son visibles a 500 metros de distancia. Un estudio de la Dirección General de la Energía y Transporte de la Unión Europea recomienda “equipar todos los vehículos nuevos de más de 3,5 toneladas” con este sistema y argumenta que “si todos estos vehículos la usasen, se podrían evitar al año 165 muertos, 857 heridos graves y 1.836 heridos leves”.

Por esta razón, la última modifi-

Pocos accidentes, pero más mortales

- ✓ Aunque los accidentes en los que se vieron implicados camiones constituyen solo el **6%** del total, alcanzan más del **15%** cuando se refieren a accidentes con muertes.
- ✓ El **38%** de los accidentes de camiones produjeron heridos graves, cuando para el resto de vehículos la cifra es del **25%**.
- ✓ Un **20%** de las colisiones laterales contra un turismo ocurrieron durante la noche y sin iluminación.

(FUENTE: “Análisis de la accidentalidad en camiones de más de 3,5 toneladas”, elaborado por la Fundación CIDAUT).

cación del Reglamento General de Vehículos (publicada en el BOE el pasado 23 de enero) autoriza a los vehículos destinados al transporte de mercancías a usar la señalización de manera voluntaria. Los matriculados a partir del 10 de julio de 2011 deberán incorporarlo obligatoriamente.

VISIBILIDAD. Los resultados del estudio “Las carreteras y la noche”, realizado por la Fundación Mapfre, apuntan en esa dirección. Como explica Julio Laria, director general del Instituto Mapfre de Seguridad Vial: “Sobre 1.000 camiones sin marcas reflectantes se registraron 30 accidentes significativos, mientras que sobre otros 1.000 camiones con marcas reflectantes se produjo únicamente un accidente”. Estos datos reflejan “un descenso de hasta un 95%”.

En opinión de Luis Estremera, jefe de ventas de 3M España, esta modificación del Reglamento no es suficiente, porque “hasta 2027 no veremos todo el parque de vehículos con la señal incorporada”.

Las cintas, que son de fácil aplicación, se distribuyen en puntos de venta especializados y cuestan unos 70 euros. ♦



Los ejecutivos que han mantenido el coche de empresa han debido conformarse con un vehículo más pequeño o con una motorización inferior.

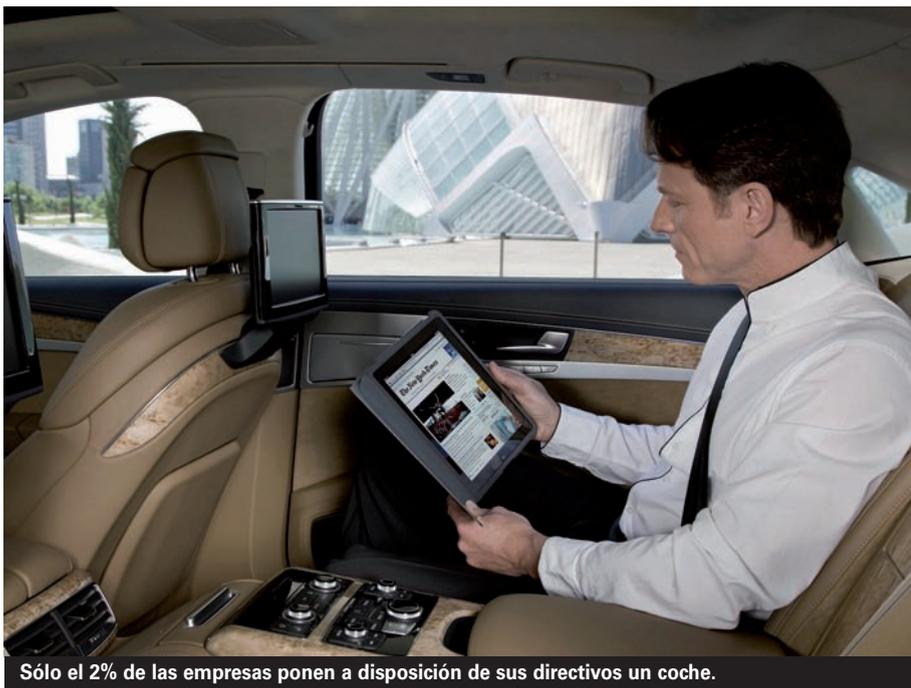
SOLO EL 2% DE LAS EMPRESAS PREMIA A SUS EMPLEADOS CON VEHÍCULOS

La crisis deja sin coche a los directivos

Un vehículo más pequeño, con un motor menos potente o con mayor antigüedad. Así son los coches con los que las empresas premian hoy a sus directivos. Eso con suerte, porque este año solo el 2% de las compañías utiliza el coche para retribuir a sus empleados, frente al 8% que lo hizo en 2009. Los recortes también afectan a los 'privilegios' de los ejecutivos.

Mercedes LÓPEZ

Si es usted un ejecutivo y disfruta de coche de empresa, está de enhorabuena: pertenece a ese privilegiado y reducido grupo de empleados al que su empresa todavía le ofrece un coche como parte de su retribución. Según el estudio "Observador del Vehículo de Empresa" (CVO), realizado por la



Sólo el 2% de las empresas ponen a disposición de sus directivos un coche.

compañía Arval, “solo el 2% de las empresas utilizan el vehículo como retribución al empleado, frente al 8% que lo hacían en 2009”. Y es que los recortes como medida de ajuste para hacer frente a la coyuntura económica por la que atravesamos han reducido la presencia de los conocidos como ‘coches de incentivos’ en las empresas. Las cifras de ventas lo corroboran. Según las estadísticas de ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles) mientras que en 2006 se vendieron más de 43.000 vehículos dentro del segmento denominado de ejecutivo (en el que se encuadran los modelos que escogen las empresas para este fin), en 2009 la cifra se redujo a 13.431 unidades.

Y no solo las empresas han dejado a alguno de sus empleados sin coche, sino que “han bajado la categoría del vehículo con el que premia a sus directivos”, declara Agustín García, presidente de la Asociación Española de Renting de Vehículos (AER). No obstante, Agustín García subraya que “lo habitual ha sido mantener los segmentos de los vehículos, pero se ha optado por modelos con menor motorización, que implican un precio inferior y un menor consumo”.

Stefano Berlinghi, director de Marketing y Desarrollo Comercial de la empresa Arval, comparte esta afirmación: “Es difícil ‘tocar’ el tamaño del

¿Qué es...?

EL RENTING

Es un contrato de alquiler, entre 36 y 48 meses, por el que se accede a un coche nuevo con todos los gastos incluidos (alquiler, pago de impuestos, seguro, mantenimiento y reparaciones) a cambio del pago de una cuota mensual. Se pueden contratar servicios opcionales como vehículo de sustitución, gestión de sanciones de tráfico...

EL LEASING

Es un contrato de alquiler por el que se cede el uso del coche nuevo a cambio del pago de unas cuotas y en las cláusulas se incluye la opción de compra cuando el contrato finalice. Permite el fraccionamiento del pago del IVA en tantas cuotas como tenga el contrato pactado. La duración de estos contratos ronda los cuatro años.

AHORA SE OPTA POR MODELOS CON MENOR MOTORIZACIÓN QUE CUESTAN Y CONSUMEN MENOS

Retrato robot del coche de ejecutivo

- ✓ En 2009, **solo el 2% de las empresas utilizó el coche corporativo** como retribución al empleado.
- ✓ Los empleados de las **pequeñas y medianas empresas** son los que más prescindieron **del coche de empresa**.
- ✓ Lo habitual no es bajar la categoría del coche, sino **optar por motorizaciones inferiores**.
- ✓ **Solo el 11% de los empleados puede escoger el coche** que prefiere, siempre ajustándose a un presupuesto previo.
- ✓ Las marcas alemanas son las **preferidas** por los ejecutivos.
- ✓ Cada vez más las empresas apuestan por **coches con etiqueta ecológica: Eco2, Econetic, Bluetec...**
- ✓ Apenas un **2%** dispone de **vehículos híbridos**.
- ✓ **Las grandes empresas prefieren el renting** y las PYMES, la compra directa y el leasing.

coche –no podemos olvidar que, ante todo, el coche del directivo significa estatus–, pero sí el motor, que ‘exteriormente’ no se nota”.

SUBE LA ANTIGÜEDAD. Otra medida de ahorro que está generalizándose, según indica el mencionado estudio, es renegociar los contratos de renting (ver recuadro). Las conclusiones del estudio de Arval indican que “sin duda, la medida estrella para el 18% de las compañías fue alargar los contratos de alquiler con el fin de poder mantener los coches sin tener que incrementar la cuota”.

En este sentido, Berlinghi lo tiene claro: “Primero, un coche de tres años –la duración media de los contratos– no es viejo y, segundo, la cuota es más baja que si pides un coche nuevo”. Esto supone, continúa explicando, que, como media, la antigüedad de los co-



Para los directivos el coche es un símbolo de estatus.

ches ‘de directivo’ se ha incrementado en 6 meses. En este punto se debe señalar que el renting es uno de los sistemas de financiación de estos coches más extendidos. Según la Asociación Española de Leasing y Renting, las empresas privadas tienen en el leasing su fórmula predilecta para adquirir estos coches, seguida del renting, el préstamo bancario y la compra directa.

CADA VEZ MÁS ECOLÓGICOS.

Reducir el gasto en combustible es otro de los objetivos de las empresas para reducir costes. Por ello, el informe CVO revela que “cada vez más empresas apuestan por vehículos con etiqueta de bajo consumo”. El 12% de las empresas reconoce contar con coches de consumo eficiente (Eco2, Bluetec, Efficient...), aunque sólo un 2% dispone de híbridos. Un ejemplo es Stefano Berlinghi, que disfruta de coche de directivo y se define a sí mismo como ‘mister limpio’: “He pedido un híbrido y, además, una reducción del motor: el anterior era un tres litros y hoy lo he cambiado por otro de dos”, una tendencia que irá en aumento, sobre todo ahora que cuentan con el apoyo del IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético) para subvencionar su compra. Esto, sin olvidar los beneficios fiscales o la reducción de impuestos en la com-

pra de coches de menor cilindrada y menos emisiones. Y, por supuesto, la mayor oferta que ofrece el mercado. Los fabricantes ‘premium’ –los preferidos por los directivos– ya están desarrollando programas limpios y tecnologías híbridas en sus modelos de la gama alta.

Otras tecnologías más innovadoras, como los vehículos eléctricos, todavía tendrán que esperar. En este sentido, el director de Marketing de Arval es tajante: “Van apareciendo en el horizonte, pero en un futuro lejano. Hoy por hoy, no es un planteamiento”. Las razones las explica Rafael Gómez, responsable de flota de Xertium, empresa del sector de máquinas industriales: “Ya hemos realizado alguna prospección de vehículos eléctricos, híbridos o de gas natural, pero el estado actual de la tecnología y las infraestructuras no nos permiten optar por alguna de ellas”. ♦

Los 5 preferidos



1 AUDI A6



2 MERCEDES CLASE E



3 BMW SERIE 5



4 VOLVO V70



5 JAGUAR XF

(Fuente: Instituto de Estudios de Automoción. Datos correspondientes a las matriculaciones de turismos del segmento denominado ejecutivo, vendidos a empresas en el período enero-agosto de 2010).

Carsharing, ¿otra posibilidad?

Alquilar un coche por horas –lo que se denomina carsharing– es otra de las posibilidades que las empresas tienen a su alcance. “Pero no es un sistema que se utilice como coche de incentivo”, declara el director de Avancar Carsharing, Josep Sala. Al mismo tiempo, Sala afirma que el carsharing “se usa, en general, pa-

ra los desplazamientos que los empleados deben realizar dentro de su horario profesional por cuenta de la empresa”. Este sistema lo utilizan generalmente consultorías, ingenierías, así como profesionales organizados en pequeñas empresas y autónomos muy sensibilizados con la movilidad sostenible.

La opinión de...

AUTOFÁCIL

VOLVO S60 2.0 D3



cias a los amplios reglajes del volante y a unos de los mejores asientos del mercado, aunque le falta anchura en las plazas traseras. En cuanto al motor, el nuevo 2.0 diesel de 163 CV es el más interesante de la gama: vibra y suena poquito. Por lo demás, es un coche muy seguro y fácil de conducir; y tan ágil que parece un coche más pequeño. El cambio manual de seis velocidades resulta muy preciso, y los frenos son potentes... pero se fatigan si se usan demasiado. Uno de sus puntos fuertes es su equipamiento de seguridad. En cuanto a precio, se sitúa a medio camino entre las berlinas premium y las generalistas.

www.volvocars.com.es

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.984 c.c.
Potencia máxima: 160 CV a 4.000 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasoil.
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales, laterales y de techo. SIPS (protección impactos laterales). WIPS (protección latigazos cervicales). City Safety. Entre otros.
DIMENSIONES:
Longitud, 4,62 mts.
Anchura, 1,86 mts.
Altura, 1,48 mts.
MALETERO:
380 litros.
CONSUMO:
Urbano, 7,2 l/100 km.
Carretera, 4,2 l/100 km

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 32.240 €

COMENTARIO. Volvo ha presentado la segunda generación de su berlina media, el "S60". Estéticamente es nuevo por completo... y lo mismo sucede en el interior, ahora más moderno y con mejor calidad, aunque no alcanza el nivel de sus rivales. La postura de conducción es excelente gra-

Emisiones de CO2
139 g/km
Imp. matric. 4,75 %

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Motor. ✓ Comportamiento. ✓ Calidad. 	Estética:7 Acabado:8 Habitabilidad: 6 Maletero:6 Confort:8 Potencia:8 Cambio:7	Aceleración: .7 Consumo: ...8 SEGURIDAD: Estabilidad: ..8,5 Suspensión: ..8,5 Frenos:6,5 Luces:8	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Espacio detrás. ✓ Maletero pequeño. ✓ No es barato.
	NOTA MEDIA: 7,4. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,9		

La opinión de...

AUTOPISTA

MITSUBISHI ASX 200 DI-D 4WD Kaiteki



resquebrajarse, llegan agua, nieve... O se pretenden unir dos puntos por un camino. Para esto último tiene sus limitaciones, principalmente porque sus ruedas son muy de asfalto y los recorridos de suspensión no son demasiado amplios, pero, con prudencia y paciencia, se puede llegar muy lejos con el "ASX". No obstante, su especialidad es el asfalto. Y la versatilidad. Sus plazas traseras, muy amplias en anchura, permiten viajar con desahogo. La suspensión, no muy refinada ante el eventual bache seco, sí aporta su granito de arena en confort. El motor ofrece un excelente rendimiento. Su comportamiento es toda una garantía, excepto en las distancias de frenado.

www.mitsubishi-motors.es

COMENTARIO. A por el "Qashqai" de Nissan. Es, sin duda, el principal objetivo de este Mitsubishi que viene a enclavarse de lleno en el segmento de los SUV compactos. Y como tal, ahí están sus características: carrocería elevada y tracción total con bloque diferencial. Polivalencia y seguridad para cuando el asfalto empieza a

Emisiones de CO2
150 g/km
Imp. matric. 4,75 %

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Equipamiento muy completo. ✓ Plazas traseras. ✓ Rendimiento mecánico. 	Estética:8,5 Acabado:8 Habitabilidad: 8 Maletero:7,5 Confort:7 Potencia:8,5 Cambio:8,5	Aceleración: ..8 Consumo: ...8 SEGURIDAD: Estabilidad: ..8 Suspensión: ..7,5 Frenos:7 Luces:7,5	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Confort de bacheo. ✓ Frenada poco mordiente. ✓ Volumen real del maletero.
	NOTA MEDIA: 8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,5		

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.798 c.c.
Potencia máxima: 150 CV a 4.000 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasoil
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cortina. Control de tracción y estabilidad activo ASTC. Anclajes Isofix sillas infantiles. Entre otros.
DIMENSIONES:
Longitud, 4,29 mts.
Anchura, 1,77 mts.
Altura, 1,62 mts.
MALETERO:
442 litros.
CONSUMO:
Urbano, 6,9 l/100 km.
Carretera, 5,0 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 30.400 €

La opinión de...

COCHE ACTUAL

Características

HYUNDAI ix35 2.0 CRDi 4x4 GLS

COMENTARIO. El fabricante coreano ataca con fuerza al segmento de los SUV compactos. El "ix35" es el nuevo arma de Hyundai, un modelo destinado a conquistar tanto a los amantes de las escapadas de fin de semana, como a los que buscan un único vehículo familiar. La versión probada se corresponde con la motorización básica de gasoil, un dos litros de 136 CV. Este propulsor es suficiente para moverle con soltura, manteniendo unos consumos razonables. Las prestaciones no son muy brillantes, ya que su peso se eleva hasta 1.600 kg. Por tanto, a quien suela viajar a ritmos más elevados y valore las prestaciones como algo importante, le recomendamos que opte por el 2.0 CRDi de 184 CV, si bien esta motorización solo es-



Emisiones de CO2
154 g/km

Imp. matric. 4,75 %

tá disponible con la tracción integral 4x4. Y para los que siempre vayan a circular por asfalto, es mejor optar por el 4x2. En lo que sí nos ha convencido es en el equipamiento interior, muy completo y con muchos detalles: llave electrónica, conexión USB...

www.hyundai.es

MOTOR:
Cilindrada: 1.995 c.c.
Potencia máxima:
136 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

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

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

DIMENSIONES:
Longitud, 4,41 mts.
Anchura, 1,82 mts.
Altura, 1,66 mts.

MALETERO:
465 litros.

CONSUMO:
Urbano, 6,8 l/100 km.
Carretera, 5,2 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
Desde 27.990 €

- ✓ Equipamiento.
- ✓ Motricidad.
- ✓ Confort de marcha.

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

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

- ✓ Tacto del cambio.
- ✓ Consumo en conducción rápida.
- ✓ Detalles de acabado.

NOTA MEDIA: 7,3. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,1

La opinión de...

MOTOR 16

Características

AUDI A1 1.2 TFSI 86 CV

COMENTARIO. El "A1" es un utilitario del segmento Premium que, de momento, solo se ofrecerá con carrocería de tres puertas y cuatro motorizaciones, entre las que destaca este 1.2 TFSI de gasolina, que, con 86 CV, ofrece una relación prestaciones-consumo realmente destacable. Este propulsor muestra un funcionamiento sumamente agradable y su consumo, homologado en solo 5,1 l/100 km, es tan bajo porque todos los "A1" recurren al sistema Start/Stop y al de recuperación de energía como parte del equipamiento de serie. No es un coche barato. La versión básica cuesta 15.770 €, pero no lleva aire acondicionado. La marca ofrece hábilmente el paquete Kult, que lo incluye, por 1.500 €, por lo que ya se sitúa en la línea del Mini, su más directo rival. Es un coche de capricho que se puede equipar hasta que la factura



Emisiones de CO2
118 g/km

Imp. matric. 0 %

de miedo. Su habitáculo no es especialmente grande: admite dos adultos y dos niños. Llegará un cinco puertas, un todocamino "Q1" y una versión cabrio. La lucha está servida.

www.audi.es

MOTOR:
Cilindrada: 1.197 c.c.
Potencia máxima:
86 CV a 4.800 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cabeza. ABS. ESP.

Distribuidor electrónico de frenada. Asistente de frenada. Control de tracción. Start/Stop. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 3,95 mts.
Anchura, 1,74 mts.
Altura, 1,42 mts.

MALETERO:
270 litros.

CONSUMO:
Urbano, 6,2 l/100 km.
Carretera, 4,4 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
Desde 15.770 €

- ✓ Calidad.
- ✓ Motor muy eficaz y facilidad conducción.
- ✓ Start/Stop de serie.

Estética:7
Acabado:9
Habitabilidad: 5
Maletero:6
Confort:6
Potencia:7
Cambio:8

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

- ✓ Precio elevado.
- ✓ Plazas traseras justas.
- ✓ Sin rueda de repuesto.

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

VENTAS: MÁS COCHES USADOS QUE NUEVOS

La venta de coches usados supera en un 40% a la de vehículos nuevos, según un estudio realizado por la empresa Carfax y la Escuela de Negocios IESE. La crisis, la incorporación a este mercado de los inmigrantes y la aprobación, en 2003, de la Ley de Garantías en la Venta de Bienes de Consumo que incluía a los coches de ocasión parecen ser las causas del despegue de este mercado. Tienen una antigüedad superior a los 8 años y una media de 150.000 kilómetros, y su precio oscila entre los mil y los 3.000 euros, explica la asociación de vendedores GANVAM. El 70% se venden entre particulares y no llega al 30% en redes oficiales.



MANDATARIOS ECOLÓGICOS

La Reina Doña Sofía (Peugeot "i-On"), el presidente de los Estados Unidos, Barack Obama (Chevrolet "Volt") o el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón (Toyota "Prius" Híbrido enchufable) son algunos de los altos dirigentes que se han apuntado al coche eléctrico. Doña Sofía lo utilizó este verano en sus desplazamientos por Palma de Mallorca, y el alcalde de Madrid lo usa como coche oficial desde el pasado septiembre.

LOS DUMMIES CUMPLEN 60 AÑOS

Sesenta años han pasado desde que los dummies –muñecos equipados con sensores– se empezaron a usar en las pruebas de choque para comprobar las lesiones que los ocupantes de un vehículo sufrirían en caso de colisión. Fueron utilizados por primera vez en Estados Unidos en los años 50. Inicialmente, estaban dotados de muy pocos puntos de medición y servían solo para estudiar las lesiones más graves en la investigación de los cinturones de seguridad. Después, pasaron a medir el grado de impacto en cabeza y pecho. Hoy pueden llevar más de 100 sensores distribuidos por todo el cuerpo. Su aportación a la seguridad ha salvado muchas vidas.



SI NO TE GUSTA, TE DEVUELVEN EL DINERO

Hyundai es el primer fabricante en poner en marcha una iniciativa muy demandada por los consumidores: si no te gusta el coche, te devuelve el dinero. Esta campaña estará vigente hasta finales de año y permite al cliente devolver el coche al mismo concesionario donde fue adquirido, cualquiera que fuera la causa, siempre y cuando hayan transcurrido menos de 30 días desde su fecha de matriculación y haya recorrido menos de 2.000 kilómetros. Se acepta la devolución con daños superficiales o de reparación por un valor de hasta 700 € que serían valorados por el concesionario y deducidos del importe del coche abonado por el cliente.

LA NOTICIA

el Dato



PASAR LA ITV PUEDE SER HASTA UN 170% MÁS CARO SEGÚN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA EN QUE SE REALICE. DESDE LOS 24,26 € DE ASTURIAS, HASTA LOS 65,20 € DE LA COMUNIDAD VALENCIANA.

Estudio realizado por la Asociación de Consumidores FACUA.

MÁS ESP. Más del 70% de los coches nuevos matriculados en España durante 2009 equipaban ESP, un porcentaje más elevado que en el resto de Europa. A partir de 2011, una normativa europea obligará a que todos los nuevos modelos de turismos y vehículos industriales lleven este sistema de seguridad activa.

VENTAJAS DE LOS FAROS LED.

La utilización de luces con tecnología LED durante el día puede reducir hasta un 5% los accidentes por falta de visibilidad, según la multinacional Hella. Además, estos consumen un 40% menos que los faros halógenos y tienen una vida útil de hasta 20.000 horas, frente a las 1.000 horas, aproximadamente, de los halógenos.

ELÉCTRICOS: RUIDO ANTIATROPELLOS



Peugeot "i-On"

Los coches eléctricos tienen que hacer ruido. Esta es una petición que, desde algunos colectivos –entre ellos, la ONCE española–, se ha hecho llegar a los fabricantes de estos vehículos. Son ecológicos y silenciosos, pero también suponen un peligro para los peatones y las personas discapacitadas como los ciegos, por-

que su silenciosa marcha hace que su presencia pase inadvertida con el consiguiente peligro de atropello. Los fabricantes han reaccionado y el "i-On", que Peugeot pondrá a la venta a finales de

año, ya incorpora un sistema de aviso que funciona por debajo de 40 km/h. Toyota está investigando con un sistema sonoro que simula el ruido de un motor para su "Prius". Por su parte, la Comisión Europea de la ONU en Europa está trabajando para conseguir que este sonido sea armónico y universal.

MOTOS CON ENCHUFE



Mini Scooter "E Concept"

Las 'scooter' también se hacen eléctricas. Dos fabricantes han presentado sus prototipos. Primero fue Smart, con un modelo que incorpora airbag integrado bajo el manillar, asistente de ángulo muerto en su espejo retrovisor y sistema de frenado ABS. Su autonomía es de 100 kilómetros y el tiempo de recarga completa en un enchufe convencional es de cinco horas. Alcanza 45 km/h.

El segundo, Mini, que por primera vez presenta un 'dos ruedas'. Lleva el motor eléctrico acoplado a la rueda trasera y en el tablero de mando se instala un teléfono móvil, que hace las veces de llave.

EL NUEVO "JETTA"

Volkswagen acaba de renovar su "Jetta", la berlina alemana hermana pequeña del "Passat". Crece 9 cm., situándose en 4,6 metros de longitud. Se podrá escoger entre seis motorizaciones y la posibilidad de equipar adicionalmente el paquete BlueMotion Technology. Con este equipamiento, el motor 1.6 TDI solo consume 4,1 l/100 km y sus emisiones de CO₂ se quedan en 109 g/km.

BAJADA DE VENTAS. Durante el mes de agosto y por segundo mes consecutivo, las ventas de coches han experimentado una importante caída (23,8%), según informa ANFAC, patronal del sector. Es el volumen de ventas más bajo de este mes desde 1989. A pesar de ello, el acumulado de los ocho primeros meses de 2010, muestra un incremento de casi el 22%.

PRUEBAS MÁS EXHAUSTIVAS. EuroNCAP da un paso más en su información a los consumidores y ha desarrollado un nuevo sistema de medición sobre las nuevas tecnologías de seguridad que equipan los coches, para determinar su eficacia en circunstancias reales. El primer análisis se ha realizado en el recién celebrado Salón Internacional del Automóvil de París. Los resultados se harán públicos en estos días.

SUPERVENTAS AGOSTO 2010

1		1.813	↔
2		1.625	↔
3		1.506	↑
4		1.504	↑
5		1.181	↑
6		1.120	↓
7		1.073	↓
8		1.037	↑
9		967	↑
10		964	↓

LOS FABRICANTES

	SEAT	3.677
	CITROËN	3.500
	FORD	3.450
	RENAULT	3.437
	PEUGEOT	3.240
	VOLKSWAGEN	3.112
	OPEL	2.993
	HYUNDAI	2.801
	TOYOTA	2.737
	NISSAN	1.887

Fuente: ANFAC (Asoc. Nal. de Fabricantes de Vehículos)
 ↑ ↓ ↔ Variaciones respecto al mes anterior

Javier Coronas, humorista, conduce actualmente tres programas: "Ilustres ignorantes" y "Sobre la marcha", en Canal Plus, y "Oregón TV", en el canal autonómico de Aragón. Además, colabora en el programa "Hoy por hoy" de la Cadena SER, un medio, la radio, muy querido para el humorista porque empezó en él. Al volante desde los 18 años, usa el coche muy a menudo, tanto en ciudad como para viajes largos y se declara como un conductor que *"sobre todo, me preocupó por no estorbar a los demás"*.

“O conduzco o hablo por el móvil... soy hombre, no puedo hacer dos cosas a la vez”

Emmanuel ZOCO

Fotos: **Roberto GARVER**

- **Las distracciones son una causa de siniestralidad que va en aumento... ¿qué precauciones toma?**

- Hay que tener mucho cuidado. Todo puede despistar, incluso fumar, aunque se haya fumado toda la vida. Todo lo que sea estar más atento a la carretera no está de más. No tengo 'manos libres' y cuando estoy en el coche no hago caso al móvil, no me la juego, me parece una tontería... Cuando se conduce, se conduce y cuando se habla por teléfono, se habla por teléfono. Soy hombre y no puedo hacer dos cosas a la vez. Pasa lo mismo con el alcohol: si se bebe, hay que hacerlo como un profesional y si se conduce, como un profesional, pero, por supuesto, sin mezclarlo.

- **¿Qué le parece establecer un límite de edad para conducir?**

- Estaría de acuerdo. Habría que ser más rigurosos y llegados a una edad no hacer los exámenes de capacitación tan a la ligera, pero se podría extender a otra gente, hay

conductores que salen de la autoescuela sin saber conducir.

- **Los jóvenes han dejado de ser este verano el grupo con más accidentalidad, que ha pasado a ser el de 45 a 55 años... ¿Se demoniza a los jóvenes en exceso?**

“ **Un curso de mantenimiento cada cierto tiempo para ver si has cogido malos hábitos resultaría muy útil** ”

- A veces, sí. Los jóvenes y no solo ellos deberían saber que conducir no es aprobar el carné. No lo tenemos muy claro y pasa lo que pasa. Un curso de mantenimiento cada cierto tiempo para ver si has cogido

malos hábitos resultaría muy útil, aunque al final no sé si serviría, porque la gente se limitaría a aprobar el examen y ya está.

- **Es cuestión de educación, ¿no?**

- Sí, poco a poco, tanto por la educación vial que recibimos como por las nuevas medidas como el carné por puntos y otras sanciones, se ha ganado en concienciación. De todas formas, cuanto antes se empiece a educar a los niños en este tema, mejor.

- **¿Ha sufrido algún accidente?**

- Sí, he tenido algunos. Ninguno muy grave. Se han quedado en pequeños sustos, como cuando me encontré un coche parado en el carril izquierdo de la autopista de noche y sin luces y tuve que dar un volantazo para esquivarlo.

- **¿Qué importancia concede al cinturón de seguridad?**

- Mucha, bienvenido sea todo lo que implique prevenir. Hice un curso de conducción con una gran casa de coches y me enseñaron cosas que normalmente el conductor no las aplica, como tensar bien el cinturón a la altura de la cintura y pegarlo adecuadamente al asiento pa-





ra evitar lesiones de cadera.

- **¿Qué medidas impulsaría si fuera director de la DGT por unas horas?**

- Obligaría a que los fabricantes incorporaran cualquier avance relacionado con la seguridad en todos los modelos, por muy baratos que fueran –es decir, con independencia del precio– y lucharía para que ningún coche pudiera tener la capacidad de superar los 130 km/h. No tiene sentido, resulta absurdo que los coches puedan correr a más velocidad de la permitida.

- **¿A quiénes considera sus maestros en el humor?**

- Fueron unos profesores de EGB en el Colegio del Montseny, en Bar-

“ Intento reírme de un concepto o de una situación, pero nunca de la gente ”

celona, que no son conocidos... (Silencio). Bueno, algunos de ellos sí me han servido de referencia para mi profesión, pero, aparte, me han influido tanto genios del humor ya clásicos –en mi opinión como Faemino y Cansado, Pepín Tre o los Monty Phyton– como otros más recientes como Especialistas Secunda-

rios o Muchachada Nui...

- **¿Qué diferencia a esta última generación de humoristas españoles?**

- Viene empujando muy fuerte y se caracteriza por intentar ir un poco más allá, aunque cada uno tenga su personalidad, pero en España cuesta un poco todavía hacer humor de cualquier cosa, nos tenemos que quitar muchos prejuicios y acercarnos al caso inglés. Ellos son más arriesgados.

- **¿Dónde pone los límites de su humor?**

- Intento reírme de un concepto o de una situación, pero nunca de la gente, aunque es muy difusa esta idea, porque hagas lo que hagas siempre habrá alguien que se enfadará y se molestará. De todas formas en televisión tienes que ser to-

“ Obligaría a que los fabricantes incorporaran cualquier avance relacionado con la seguridad en todos los modelos ”

avía mucho más cuidadoso...

- **Ha sido pregonero de las Fiestas del Pilar y su acento le delata a veces, pero no es aragonés...**

- No, nací en Barcelona y con 18 años me fui a vivir a Zaragoza. Tengo ambas ciudades en mi corazón; la verdad es que me siento con la doble nacionalidad.

- **¿Cómo es la relación con sus seguidores?**

- Es muy respetuosa. La gente es muy amable y no suele molestar; ya saben que no siempre uno está de buen humor ni tiene por qué estar haciendo gracias o contando chistes a todas horas. Lo más curioso fue el caso de una mujer que me confundió con Caco Senante...

- **¿Y cómo disfruta en sus ratos libres?**

- Lo que más me gusta es aburrirme y estar con los amiguetes que no ves por falta de tiempo. ♦

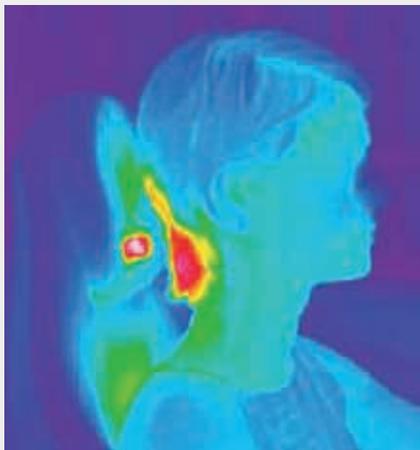


MENOR EN CICLOMOTOR

¿Puedo llevar a mi hija de casi 8 años (39 kg.) como pasajera en un ciclomotor? La niña está bastante grande para su edad (135 cm.) y llega perfectamente a los estribos de la moto, una Vespa "ET 50" (de 2001) que está homologada para llevar un segundo pasajero. Tengo también una Piaggio "Carnaby 200" (de 2007). En el coche tengo claro cómo ha de ir, pero en la moto, no.

María Asunción Traid Agustín

- **Respuesta:** *Los mayores de 7 años y menores de 12 pueden viajar en motocicletas o ciclomotores en cuyo permisos o licencias de circulación conste la plaza para el pasajero, siempre que sean conducidos por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, utilicen casco homologado, ocupen el asiento correspondiente detrás del conductor y vayan a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales, tal como establece el artículo 12 del Reglamento General de Circulación.*



COLOCAR EL REPOSACABEZAS

Tras leer el artículo sobre la bondad de los reposacabezas en algunos vehículos –en otros, no tanto–, no me quedó claro, a excepción de qué automóvil debía comprar en caso de tener suficientes posibles, cuáles son los reglajes correctos que debo poner en mi coche, para que sea lo menos lesivo, dadas sus condiciones de fabricación –que no puedo modificar–. Al fin y al cabo, esto es lo que verdaderamente importa para tener la menor incidencia en caso de accidente.

José Jiménez Santolaria

- **Nota de la Redacción:** El reposacabezas, si está bien colocado, limita el movimiento excesivo del cuello y evita el latigazo cervical en caso de accidente. Para colocarlo bien, primero sitúelo a unos 4 centímetros de la cabeza. En segundo lugar, regule la altura de forma que el centro de gravedad de la cabeza (la altura de los

ojos) coincida con la parte resistente del reposacabezas y asegúrese de que queda bloqueado. Además, recuerde que el ángulo de inclinación del respaldo del asiento no debe superar los 25 grados. Y antes de arrancar, ¡abróchese bien el cinturón!

BICICLETAS EN LA CIUDAD

Al subir la rampa del garaje, raro es el día en que una bicicleta no cruza por la acera cuando salgo, a pesar de que realizo avisos acústicos. Si se produce un choque, ¿quién es responsable? ¿Puede una bicicleta cruzar por un paso de peatones, sin semáforo especial para ellas?

Y por una de las denominadas vías verdes, ¿pueden circular peatones? ¿Deben éstos caminar por el lado izquierdo según el sentido de marcha? ¿Pueden las bicicletas circular a velocidades muy superiores a los 7 km/h a que circulan los peatones por esas rutas?

Ángel Montes Hernando

- **Respuesta:** *El Reglamento General de Circulación (art. 121.5) establece que la circulación de toda clase de vehículos en ningún caso debe efectuarse por las aceras. Por tanto, en ausencia de carriles-bici o zonas expresamente reservadas para bicicletas, éstas, igual que el resto de los vehículos, deben circular obligatoriamente por la calzada.*

La Ley de Seguridad Vial (art. 23.2) señala que, cuando los vehículos crucen las zonas peatonales por los pasos habilitados al efecto, los conductores tienen la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas. Los vehículos no pueden atravesar la calzada circulando por los pasos para peatones, si bien un ciclista puede desmontar de la bicicleta y cruzar por el paso de peatones empujando su vehículo, ya que, al realizar esta acción, tiene la consideración de peatón, conforme a la Ley de Seguridad Vial. Las denominadas Vías Verdes no están definidas en la normativa sobre tráfico,

circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Por ello, su utilización simultánea por peatones y bicicletas y las condiciones a las que la misma debe someterse, dependen de lo que establezca la norma de la Comunidad Autónoma que en cada caso las regule.



VELOCIDAD Y COCHE FÚNEBRE

Soy conductor funerario en A Coruña desde hace un mes, y tengo una duda sobre el límite de velocidad de los coches fúnebres. Mi empresa posee una Peugeot "Expert" (entendiendo, en este caso, que se registraría como cualquier otro furgón) y un Mercedes (los típicos y habituales para traslado de difuntos a los cementerios).

En la jefatura provincial empezaron por decirme que dependía de cómo estuviese registrado el coche en la DGT –puede estar como turismo o no–, y me dieron una copia del BOE en donde aparecen definidos de modo general los límites de velocidad.

Manuel Ángel García Martínez
Culleredo (A Coruña)

- **Respuesta:** *En efecto, como le indicaron en la jefatura provincial de Tráfico, el Reglamento General de Circulación establece el límite de velocidad en las vías fuera de poblado en función del tipo de vehículo que se conduce. Por tanto, examine la tarjeta de inspección técnica*



Acuse de Recibo / Reciclar a los mayores

Desde que saqué el permiso de conducir hasta hoy han pasado 50 años. Han aparecido gran cantidad de señales de tráfico nuevas, así como normas especiales. En este tiempo nunca se ha indicado a los 'viejos' conductores que deberíamos pasar un reciclaje para ponernos al día. Sin embargo, si debemos estar al día y por cualquier infracción de tráfico, que en el momento de examinarnos nadie

nos enseñó, debemos pagar la sanción que nos impongan. Es verdad que con los años uno va siendo más receptivo en cuanto a descifrar una señal no conocida y que la experiencia conduce a adivinar su interpretación. Con los años, la intuición en la conducción se desarrolla.

Albert Roma i Cabeza
Rubí (Barcelona)

ca. Allí bajo el epígrafe "Clasificación del vehículo", encontrará cuatro cifras. Cuando se trate de un "furgón", las dos primeras serán 24, 25 ó 26, dependiendo de la masa máxima autorizada que corresponda al vehículo. Cuando se trate de un automóvil "derivado de turismo", serán 30. Las dos últimas cifras serán en este caso 45, por tratarse de vehículos utilizados para el transporte funerario.

REVISAR LAS SEÑALES

Hace poco vi en televisión a un conductor que cumplía al pie de la letra los límites de velocidad, y, por ello, le llamaban el 'rebelde' de la carretera. Ciñéndonos al calificativo, podríamos llamar a quien corresponda inepto y atontado colocador de señales. Porque, señores, hay señales absurdas y provocadoras de accidentes. Si en grandes avenidas de tres o más carriles hay señales de 30 km/h, no falta el conductor que la rebasa con creces, y a veces la misma rabia hace que la triplique.

La Ley debe ir siempre de la mano del sentido común. ¿Por qué no crear un cuerpo de la Guardia Civil destinado a corregir éstos y otros muchos casos?

Juan Albors Soriano
Valencia



Paul Alan PUTNAM

AVISO PARA ITV

Una notificación de la DGT me recuerda que mi coche cumple 4 años y que tengo hasta ese día para pasar la ITV y, en párrafos anteriores, la legislación que lo dispone así. Revisándola, leo que los primeros cuatro años está exento y, desde entonces, que debe pasarla cada dos. Si los primeros cuatro está exento, ¿por qué la fecha límite para pasarla es el día en que cumple cuatro años? Entonces no son cuatro años.

José Antonio Domenech

- **Respuesta:** El RD 2042/1994, de 14 de octubre, que regula la Inspección Técnica de Vehículos, respecto de la frecuencia de la inspección técnica de los turismos de uso privado establece (art. 6.1.c): "Antigüedad: Hasta cuatro



Guardarraíl ecológico



El 10 de abril de 2010 fotografié este que llamo guardarraíl ecológico en la carretera que hay para llegar a la ermita de San Bernabé, en la Merindad de Sotoscueva, al norte de Burgos, uno de los mayores conjuntos de cuevas y simas de todo el mundo, con más de 100 kilómetros de cuevas.

Ignacio Sánchez Díaz-Calderón

años, exento. De más de cuatro años: bienal. De más de diez años: anual". Esto quiere decir que al día siguiente de cumplir cuatro años desde su primera matriculación, el vehículo, para poder circular legalmente, deberá haber superado favorablemente su primera ITV periódica. Por tanto, el último día para pasar la inspección es el día que cumple los cuatro años.

SOLO LOS PESADOS

Cuando obtuve el carné de conducir, estaba prohibido indicar con el intermitente al coche de atrás que te adelantara. ¿Eso sigue en vigor o ha cambiado la norma? ¿Cuál es el artículo del Código y dónde lo puedo conseguir?

Oskar Etxebarria Lekue

- **Respuesta:** La normativa de tráfico solo prevé que los conductores de vehículos pesados, de grandes dimensiones u obligados a respetar un límite específico de velocidad, indiquen la posibilidad de ser adelantados poniendo en funcionamiento el intermitente derecho cuando se den las condiciones y circunstancias previstas en el Reglamento General de Circulación (art. 86.1). Para los demás vehículos no está previsto nada al respecto. Puede encontrar esta norma en la web de la DGT (www.dgt.es).

AVISADORES, SÍ

Antes de la modificación de la Ley de Seguridad Vial (LSV), los detectores de radar estaban prohibidos; ahora hay una gran controversia. Antes la Relación codificada de infracciones decía: "Circular con el vehículo reseñado llevando instalado un mecanismo o sistema encaminado a eludir la vigilancia del tráfico" 150 y 2 puntos. No hay duda: avisadores, sí; detectores e inhibidores, no.

Ahora la LSV (Preámbulo, párrafo IV) dice: "Entre ellas cabría señalar la inclusión entre las infracciones muy graves de la utilización

de mecanismos destinados a eludir la vigilancia y control del tráfico". También señala (art. 65.5 h) que "conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radar o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico" y que "instalar inhibidores de radar en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico. No constituirán infracción los sistemas de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico" (art. 65.6 d).

El Anexo II, infracciones que restan puntos, habla de "conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o sistemas encaminados a inhibir la vigilancia del tráfico, o que lleven instrumentos con la misma intención, así como de inhibición de sistemas de detección de radar" y que cuando "se detecte que el vehículo está dotado de mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los Agentes de Tráfico y de los medios de control a través de captación de imágenes" (Art. 84.1 j) Inmovilizaciones), se traslade el vehículo a Taller.

Por tanto, no castiga los detectores, sino los inhibidores. Sin embargo, se puede inmovilizar por detector, aunque



Paul Alan PUTNAM

no denunciar. Está claro que la redacción no es la correcta. Es más, en Navarra donde la Policía Foral trabaja en el asunto, se absolvió al conductor gracias a la nueva normativa aprobada, según la cual estima su señoría que los detectores no inhiben ni interfieren, por lo que son legales desde su punto de vista. Yo tampoco lo entiendo, ya que no es el espíritu de la ley y además su entrada en vigor no era hasta mayo 2010.

Jorge Sánchez Rivas
Sarriguren (Navarra)

● **Respuesta:** "No constituirán infracción los sistemas de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico", dice Ley de Seguridad Vial (segundo inciso, art. 65.6.d), en la redacción dada por la Ley 18/2009 que entró en vigor el 25 de mayo de 2010. Los agentes de la autoridad, como consecuencia de presuntas infracciones (art. 83.2), podrán proceder a la inmovilización del vehículo, entre otros, en el supuesto del artículo 84.1.j), que se refiere por tanto a mecanismos o sistemas prohibidos, no a los citados sistemas de aviso expresamente permitidos por la Ley.

CUENTAKILÓMETROS INVOLABLES

No entiendo como a estas alturas de la tecnología no se implanta un cuentakilómetros inviolable que permita comprar un vehículo usado con la garantía de que sus kilómetros son reales.



E-90 y A-5 ¿o al revés?



Les adjunto una fotografía curiosa del hito kilométrico 68 de la A-5 (Madrid-Badajoz-frontera portuguesa), que, en sentido hacia Badajoz, tiene invertido los nombres de la vía.

Álvaro Trigo Sánchez
Madrid.



Hay vehículos destinados a fines comerciales que, con dos o tres años, acumulan 200.000 o más kilómetros, y el vehículo se vende, con un aspecto impecable, ya que ni ha tenido tiempo de envejecer ni ha pasado la ITV, por no tener 4 años. Y, ¡qué casualidad! No se ve en ningún local de venta vehículos con 2 ó 3 años y 200.000 km. O más.

Tampoco está bien meter en el mismo saco de la ITV a vehículos particulares de 10.000 ó 15.000 km/año que los de viajeros, que necesitan un control específico.

Ángel Retuerta Jiménez
Madrid

BANDAS A 45 GRADOS

Para impedir excesos de velocidad en zonas pobladas, encontramos con frecuencia 'bandas' o impedimentos que obligan a mermar la velocidad o a parar el vehículo, dependiendo de lo que uno transporte (mercancías, enfermos...)

Las bandas más estrechas prefabricadas son aparentemente menos llamativas, pero son muy agresivas. Pero si en lugar de estar colocadas en perpendicular a la carretera estuvieran a 45° con relación a la marcha, tendrían los mismos efectos y sin hacer rebotar el coche o hacer parar a cero y volver a arrancar acelerando, más ruido, más humo, etcétera. Hagan la prueba: el obstáculo es el mismo y el efecto no es tan 'dañino'.

Eliciesio Sabugo García
Bilbao (Vizcaya)

EJEMPLARES

Hace algunos años, había en televisión anuncios concienciando a los ciudadanos de las buenas costumbres al volante.

Creo que, a pesar que la gente conduce de buena fe, no nos queda claro cómo maniobrar en un carril de aceleración y mucha gente avanza esperando a que un camión que circula por la nacional frene, dejando que el coche –que tiene un Ceda el Paso– se incorpore a 10 km/h; en resumen, quedándose en parados en el fin del carril de aceleración. (Me animo a escribir porque lo vi hacer a una patrulla de la Guardia Civil de Tráfico,

incorporándose a la N-340 a la altura de Vila Real, con dirección Castellón, y me parece un hecho grave, ya que puede dar lugar a un accidente...)

Parece paradójico, porque después se hacen controles de velocidad en puntos con una absurda señal de 60 km/h que nadie cumple, demostrando, una vez más, que la señal no hace la ley, sino que el sentido común debe hacer la ley y luego poner la señal si procede. No se deben hacer controles en puntos que no son peligrosos, únicamente con fin recaudatorio, y después que los 'veladores' de nuestra seguridad no sean 'valor de ejemplo' en el día a día, con maniobras a mi parecer más peligrosas.

Raúl Ferrer Abella



Paul Alan PUTNAM

PROHIBIR FUMAR AL VOLANTE

No entiendo cómo no está prohibido fumar conduciendo. Además de la distracción, hay motivos suficientes para esta prohibición, como que la ceniza se vaya a los ojos. Y, por si fuera poco, los conductores que fuman suelen ir con la mano del cigarro fuera de la ventanilla –por tanto, conducen con una sola mano– y, para el colmo, cuando terminan, arrojan la colilla a la carretera, motivo por el que hay numerosos incendios.

Quizás no lo prohíben porque los que legislan fuman y los vigilantes de la DGT también. ¡No van tirar piedras contra su tejado! Pero motivos hay y poderosos.

José María Martínez-Cava
Madrid

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

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

¿Qué hacer en caso de accidente? (2): Avisar o alertar

La primera persona que acude al lugar del accidente tiene una función crucial en la supervivencia de las víctimas. Tras proteger el lugar y a sí mismo, el aviso al 112 es fundamental, pues inicia la cadena de ayuda a las víctimas. Avisar cuanto antes y aportar todos los datos y la colaboración que nos soliciten es un deber de todo usuario de las vías públicas.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE

Elena VALDÉS RODRÍGUEZ

Dirección General de Tráfico

F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ

Universidad de Valladolid

El número anterior de “Tráfico y Seguridad Vial” enumeró los pasos fundamentales que se deben realizar ante un accidente, mediante las siglas PAS: Proteger → Avisar → Socorrer. Y expuso el primer paso en lo que denominamos “la cadena asistencial al accidentado de tráfico”: **proteger**. Este número se centra en el segundo, **avisar**.

La supervivencia de las víctimas de accidente y las consecuencias para su salud dependen, entre otras cosas, de que la ayuda sanitaria llegue pronto y de que sea adecuada a la situación. Ambos objetivos se facilitan desde que aparece en escena el primer testigo del accidente, la primera persona capaz de actuar, el primer “interviniente” o “alertante” de la cadena asistencial. El primer “interviniente” no es sanitario ni es, normalmente, alguien con formación sanitaria, sino un conductor o usuario de la vía como cualquiera de los millones de ciudadanos que utilizan a diario calles y carreteras.

¿Qué debe hacer el primer “interviniente”? Lo primero es **protegerse y proteger** a las víctimas de nuevos accidentes. En segundo lugar, debe **avisar** a la ayuda de modo inmediato y adecuado.

¿A quién o dónde debe llamar? Debe alertar a un servicio de emergencias inte-



TODOS PODEMOS SER VÍCTIMAS DE UN ACCIDENTE Y TODOS DEBEMOS SER “ALERTANTES” EN CASO DE SER TESTIGOS DE UN ACCIDENTE

¿Qué información debe dar cuando llama al 112?

La comunicación con los servicios del 112 no consiste solo en llamar. Además, debe dar una serie de datos y, en ocasiones, seguir unas pautas de actuación que se dictarán desde la central de emergencias.

Las preguntas que se hacen están perfectamente protocolizadas –esto es, obedecen a un procedimiento reglado que usualmente comienza por el contacto con un operador que luego puede continuar con un sanitario– e inicialmente se refieren a:

- Localización del lugar del accidente

(calle, número, punto kilométrico, localidad...).

- Características y número de vehículos implicados.
- Número de heridos y toda la información que pueda aportar sobre ellos.
- Características especiales del accidente (existen personas atrapadas, existe peligro de caída del vehículo o éste ha caído al agua, está implicado un vehículo que transporta mercancías peligrosas, etc.).
- Número de teléfono de contacto.

gral. En España, se solicita ayuda a través del número 112, de forma que, cuando se realice la petición de auxilio desde la central de alarma y en función de las características del accidente, se puedan facilitar los efectivos necesarios para cubrir con eficacia la atención de las víctimas y resolver cuanto antes los problemas que el suceso origine en la vía.

El 112 es el número reservado en Europa –no se utiliza sólo en España– para atender todas las emergencias. Es gratuito y se puede acceder desde cualquier teléfono fijo o móvil –incluso sin conocer su código de seguridad (PIN)–, sin que exista cobertura, e, incluso, para llamar desde un teléfono público no son necesarias monedas.

El centro del 112 que recibe la alerta envía todos los efectivos necesarios (sanitarios, policiales, bomberos...) en función de las características del suceso. Así, si se informa de un herido atrapado dentro del vehículo, el centro de emergencias avisa a los bomberos y estos facilitan el acceso del personal sanitario al herido.

Si no dispone de teléfono, intente que otro usuario llame al 112: normalmente es el sistema más rápido para poner en marcha el sistema de ayuda. Esta colaboración no va a suponer ningún problema en el futuro.

Recuerde que una eficaz ayuda sanitaria comienza por la adecuada actuación del primer “interviniente”. Todos podemos ser víctimas y todos debemos ser ‘alertantes’ en caso de ser testigos de un accidente. ♦

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>

Junio, agosto y septiembre 2010 **Matriculaciones**



Turismos **253.022**



Motocicletas **45.008**



Furgones y camiones **34.231**

Última matrícula
(24/09/10)



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



Permiso por puntos

Información y saldo

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



Pago de multas por Internet

https://sede.dgt.gob.es/sede/faces/paginas/multas/pago_multas/pago_multas.xhtml

Cómo cambiar el domicilio en el permiso

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

Requisitos:

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

Documentación necesaria:

El permiso o licencia y el documento de empadronamiento que, tras la anotación, se devuelven al solicitante.

No se expide duplicado del permiso o licencia.

Tasas:

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

¿Dónde puedo realizarlo?:

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

www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/conductores/cambio_domicilio

No todos los intermitentes son iguales, pero todos hablan el mismo idioma



Utilízalos para comunicarte

- ✓ Utilice los indicadores de dirección para señalar y advertir toda maniobra que implique un desplazamiento lateral.
- ✓ Hágalo con antelación suficiente y tanto de día como de noche.
- ✓ Compruebe el estado de las luces de su vehículo.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR



www.dgt.es