

TRÁFICO y

Seguridad

Especial
invierno

Vial

www.dgt.es/revista

AÑO XXVI ● Nº 205 / 2010

LA IMPORTANCIA DE LA **VISTA**, EL **OLFATO**,
EL **OÍDO**, EL **TACTO** Y EL **GUSTO**

5 sentidos para conducir

**CENTROS DE RECONOCIMIENTO:
TODAS LAS PRUEBAS**

**LA ACCIDENTALIDAD DE LAS
MOTOS SIGUE PREOCUPANDO**

**LA DGT, AHORA POR
E-MAIL Y MÓVIL**

Suscríbese a "Tráfico
y Seguridad Vial"

¡Solo 8 euros al año!

**VÍCTIMAS:
QUE SUBAN LAS
INDEMNIZACIONES**

La responsabilidad
de conducir con
más de 65

La Movilidad
"sostenible y segura"
de muchas ciudades

Los coches
eléctricos que ya
se pueden comprar

El adiós a los postes SOS ahorrará millones



- 3** Editorial: Adiós ventanilla, llega la red
- 4** La Locura
- 5** El Maletero
- 8** El Escaner: La efectividad de la vigilancia y la seguridad
- 9** Mi Carril: Mayores... riesgos, mayor responsabilidad

REPORTAJES

- 10** En Portada: Con los cinco sentidos al volante
 - 17** Conductores a más de 65
 - 21** Adiós a los Postes SOS
 - 24** Todas sus notificaciones por e-mail, ya
 - 26** ¿Te da miedo conducir?
 - 29** Movilidad urbana: sostenible y segura
 - 34** Las motocicletas siguen preocupando
 - 36** Hay que mejorar las indemnizaciones
 - 39** Reconocimientos Médicos de primera
 - 42** Más formación, menos infracciones
 - 46** Segunda mano: solo se venden los baratos
-
- 49** SV Internacional
 - 50** Marcas antivelocidad
 - 52** Ponle freno: Es causa de todos
-
- 53** TRÁFICO DEL MOTOR: Preparados, listos y sin vuelta atrás
 - 56** BANCO DE PRUEBAS: Seat "Alhambra" 2.0 TDI, Opel "Meriva" 1.7 CDTI Automático, Ford "Mondeo" 2.2 TDCi y Citroën "C4" 1.6 HDI
 - 58** Noticias del motor.
 - 60** Belén Rueda: "¿Alcohol? Yo he pasado de ser madre a ser taxista"
 - 60** Cartas
 - 66** Salud Vial: ¿Qué hacer en caso de accidente? Socorrer
 - 67** Vía de servicio: Tasas, teléfonos de interés, matriculaciones...

Paul Alan PUTNAM



10 Cinco sentidos al volante

Los automóviles de hoy 'ven' por el conductor mediante infrarrojos; calman o excitan su conducción mediante olores; le avisan, mediante sonidos, de que se ha salido del carril o ha olvidado abrochar el cinturón de seguridad; o, mediante el tacto del asiento, de que se está quedando dormido... Son coches que ayudan a conducir con los cinco sentidos.

24 Toda la DGT en su e-mail

Con la puesta en marcha de la Dirección Electrónica Vial (DEV) y el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA), los ciudadanos que lo deseen recibirán en su correo electrónico todas las notificaciones de tráfico y podrán buscar si tienen alguna multa que no le ha sido notificada.



21 Adiós al poste SOS

Hoy el uso de los móviles y mañana la implantación del e-Call han llevado a los Postes SOS a que nadie los utilice. La DGT los retirará durante los próximos años y se ahorrará 2 millones de euros anuales en mantenimiento.

29 Movilidad se escribe con S

S de sostenible, para que caminar, ir en bicicleta o en transporte público sea tan posible como ir en coche; S de segura, moderando la velocidad y la circulación para que resulte cómoda y agradable; y S de saludable, libre de humos y de ruidos. Ya la aplican 180 ayuntamientos.



Sinestasia Studio

Suplemento de invierno

Conducir contra el mal tiempo

Las claves para conducir con lluvia, nieve, hielo y viento; mapa con los puertos conflictivos por hielo o nieve y las zonas afectadas por niebla; y este año incluimos previsiones de cómo será el invierno, que los expertos anuncian frío y seco.



60 Belén Rueda: "¿Alcohol? He pasado de ser madre a ser taxista"

Belén Rueda ha vuelto al cine de terror con "Los ojos de Julia", que es uno de los éxitos españoles del año. Al volante, muestra la misma firmeza y pasión que en su profesión: "Siempre me ha encantado conducir; en cada producción que hago, si me dejan, voy con mi coche, aunque no sea en Madrid. Es un espacio en el que estoy sola y me da tiempo a ir pensando mientras conduzco. Además tengo un todoterreno muy grandote que me da mucha seguridad".



Portada: Paul Alan PUTNAM/Diarios

AÑO XXV
Número 205/2010

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

Juan M. Menéndez –edición– (*jmmenendez@dgt.es*)
y José Ignacio Rodríguez –información–
(*jrodriguez@dgt.es*)

Confección: José Belamo.**Redactores:**

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

Fotografía:

Paul Alan Putnam y Lucía Rivas (colaboradores).

Secretaría de Redacción:Francisca Robles (*frobles@dgt.es*)

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

Infografía: Diarios.

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

www.dgt.es/revista

Consejo Editorial: Ernesto Abati, María Luisa Alonso,
Francisco Altozano, 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, 26-3ª. 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" comenzará a distribuirse en la primera quincena de febrero

Adiós ventanilla, llega la red

Hace mucho tiempo que se acabaron los "manguitos" en la DGT, pero este final de la década de 2010 se recordará como el año en el que se acabaron las ventanillas. Este organismo ha trabajado muy duro en los últimos años para mejorar la relación con los usuarios, con los automovilistas, con los profesionales del sector. Y ahora recoge los frutos. Las nuevas tecnologías, Internet, los móviles nos permiten acercarnos mucho más a los ciudadanos para poder solventar sus dudas y solucionar sus problemas. Sin vernos cara a cara, estaremos más cerca que nunca.

Desde el pasado 25 de noviembre está en marcha la Dirección Electrónica Vial, un sistema de notificación electrónica que sustituye al domicilio postal. Si se da de alta, todas las administraciones con competencias sobre tráfico, DGT, Servei Català de Trànsit y ayuntamientos, ya no le enviarán notificaciones en papel, para alegría de ecologistas y respiro de los bosques, y cada usuario recibirá en su "domicilio electrónico", es decir, en su e-mail y su móvil, el saldo de puntos que tiene, las multas, cuándo le caduca el permiso o en qué fecha le toca pasar la ITV. Ya no hay que ir a Correos, ya no hay que ir a la jefatura de Tráfico... Cuando quiera, cuando le apetezca, a cualquier hora del día, 365 días del año. Sin desplazamientos, sin pérdidas de tiempo.

No es lo único que empezó el pasado mes. También se puso en marcha el TESTRA (Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico) un "tablón" en la web que publicará todas las notificaciones de multas que antes se enviaban a los boletines provinciales. Un acceso ahora sencillo, gratuito, sin necesidad de DNI electrónico ni certificado digital. Tan sencillo como acceder a la web de la DGT, www.dgt.es, y con la matrícula del coche, el DNI o el número de su expediente, podrá saber si ha sido multado. Incluso con una opción que le facilita aún más las cosas: se puede acceder a un servicio de alertas en el e-mail o el móvil que le avisará si tiene alguna notificación.

Más comodidad, más agilidad, más transparencia y, lo que también es muy importante: más garantías. Cuanto antes sepamos que ha y una denuncia, por ejemplo, antes podremos ejercer nuestros derechos ante las administraciones y beneficiarnos de sus ventajas, como el descuento por "pronto pago". El futuro ya es presente.

Edita:



TRÁFICO
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 vehículo pesado, a un camión, que circula normalmente, seguido de un turismo, por una carretera de doble sentido y que abandona su carril para tomar un carril de deceleración, presumiblemente para detenerse en la estación de servicio que existe en la parte derecha de la calzada... Hasta aquí, todo va bien.



2 Sin embargo, en la segunda fotografía observamos que el camión no se ha desviado a la gasolinera y que permanece parado en el carril adicional que continúa, en paralelo al principal para dar servicio a otras instalaciones de lo que parece una pequeña zona industrial. Esta actitud, además de una desconsideración hacia los demás –si alguien se lo encuentra detenido, tendrá que esperar– no deja de entrañar peligro, ya que nadie espera encontrarse un vehículo detenido así.



3 En la tercera fotografía vemos la razón por la que se había parado el camión: estaba esperando el momento oportuno para girar a la izquierda y cruzar los dos sentidos de circulación, en una maniobra que, además de prohibida –no hay más que observar la señalización horizontal, con al menos tres líneas continuas–, conlleva un peligro más que evidente, tanto para el conductor del vehículo pesado como para los de cualquier otro vehículo que circule normalmente por la carretera.



4 Al final se trata de entrar en una zona afirmada –quizás un aparcamiento o un ensanche– donde permanecen detenidos otros vehículos pesados. Es posible que allí hagan las paradas reglamentarias o se detengan para descansar o comer, pero, en cualquier caso, es seguro que existe en las cercanías un lugar donde realizar el cambio de sentido sin provocar semejantes situaciones de peligro.

Seis puntos menos

La Locura que se publica este mes se califica como “conducción temeraria”, de acuerdo al artículo 65.5.e de la Ley de Seguridad Vial, y se sanciona con una multa de 500 euros (art. 67.1 de la Ley de Seguridad Vial). Además de la cuantía económica, esta infracción lleva aparejada la pérdida de 6 puntos en el permiso de conducir del conductor, de acuerdo a lo establecido en el punto 4 del Anexo II de la ya citada Ley de Seguridad Vial.

ASÍ LO VÍ

Hace bastante tiempo me dirigí a la revista a fin de informar de un hecho realmente lamentable que sucintamente relato. Circulando una noche de invierno por la autovía A-62, en dirección a Tordesillas, adelanté a un camión del servicio de mantenimiento de la autovía que, asimismo, circulaba por la misma vía y, en ese instante, estaba echando una verdadera lluvia de granos de sal en la calzada. Como era de noche, no pude apercibirme del ‘detalle’ hasta que, estando próximo al camión, sentí, con natural sobresalto, el brusco ‘apedreamiento’ al que sorpresivamente fui sometido. Obviamente, de forma instintiva, intenté realizar

Sal y seguridad de los conductores

una maniobra evasiva, pero sin resultado. Detrás de mí circulaban otros vehículos que, asimismo, sufrieron el mismo percance, e igualmente se vieron impelidos a realizar bruscas maniobras evasivas. Pues bien, recientemente, en la misma vía, aunque en otro lugar, me sucedió algo similar, sin que, a priori, las condiciones climatológicas del lugar y la hora (alrededor de las 12:00 horas) aconsejasen tal acción. ¿No se podría adecuar ese loable trabajo a fin de que los usuarios de la vía no suframos el sobresalto de verse literalmente acribilados con granos de sal? Ya tenemos que soportar que, en

algunas operaciones de mantenimiento de las calzadas, simplemente se esparza gravilla encima de la brea..., gravilla que, al ser pisada por un vehículo, sale disparada violentamente contra los parabrisas de los vehículos que circulan detrás, lo cual no es de recibo.

Juan José López Casado.

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.

El airbag, un seguro para motoristas



Sí, el airbag, también es muy seguro para los motoristas. Así ha quedado demostrado en unas recientes pruebas de choque: las prendas y elementos de seguridad que incorporan airbag ofrecen mayor protección al motorista. Un test, en el que ha participado el Real Automóvil Club de España (RACE), ha reproducido una colisión real contra un turismo parado de una moto que circulara a 50 km/h: el motorista golpea con la cabeza el capó, vuela más de cinco metros y se

desliza sobre el firme otros dos. Los ensayos demuestran que las prendas con airbags integrados protegen las zonas más frágiles y reducen los daños de forma significativa: un 80% menos de carga en la espalda, un 25% menos de deformación en el tórax y un 32% menos de flexión de la nuca. Habitualmente, los accidentes de moto provocan politraumatismos. Los más frecuentes en accidentes mortales afectan a la cabeza (27%), toráx (21%) y piernas (20%).

¿Pagaremos por usar las carreteras?

La Asociación Española de la Carretera (AEC), formada por diversas empresas e instituciones vinculadas a las carreteras, propone limitar el uso libre de las vías a 15.000 kilómetros anuales por vehículo y cobrar a quien supere esa cifra a través de un dispositivo de control instalado en el vehículo asociado a una cuenta bancaria. La crisis y los ajustes presupuestarios –Fomento reducirá a la mitad la inversión en carreteras en 2011– han sido los motivos para proponer esta vía del pago por uso, que según estima la AEC, supondría unos ingresos de hasta 25.000 millones de euros que se destinarían exclusivamente a mejorar la calidad de las vías.

¡Cuidado con los neumáticos chinos!

Los fabricantes de neumáticos Goodyear y Dunlop denuncian que los conductores que utilizan ciertas ruedas de fabricación china en sus vehículos tienen mayor riesgo de sufrir accidentes que los que instalan marcas convencionales. En una prueba a 85 km/h, con coches pilotados por ordenador y neumáticos de idéntica medida, los equipados con estos neumáticos chinos necesitaban 8,7 m más para detenerse –a 120 km/h superarían los 10 m–. Además, una encuesta sobre 3.500 conductores de Alemania, Bélgica, España, Polonia, Francia y Reino Unido muestra que la mitad desconocía que se debe medir la presión de las ruedas en frío y que un tercio reconoce haber circulado con neumáticos gastados.

Con radares, un 44% de fallecidos menos

Un estudio de investigadores de la Universidad de Queensland en Brisbane (Australia) ha analizado una treintena de informes sobre el impacto de los radares en distintos países. Concretamente, afirma que la velocidad se redujo entre un 10% y 35% tras la instalación de los radares; las colisiones bajaron de un 8% a un 50%; y las lesiones graves y los fallecimientos, entre el 11% y 44%. El estudio indica, además, que no solo se detectaron menos muertos, sino, también, menos traumatismos.

Precios excesivos de los carburantes

La asociación de consumidores Facua ha solicitado a las comisiones de Competencia (CNC) y Energía (CNE) que investiguen a las estaciones de servicio por las recientes subidas de los precios de los combustibles, al considerar que *“responden a una estrategia concertada por el sector contraria a la ley”*. La patronal ha desmentido estas afirmaciones y dice que es un sector muy controlado. Según Facua, a mediados de noviembre, el precio sin impuestos de la gasolina de 95 octanos y del gasóleo estaban, respectivamente, un 7% y un 5,8% por encima del precio medio en la Unión Europea.



Jóvenes: ahora mejor

Los conductores entre 18 y 25 años provocan ahora menos accidentes que hace diez años. Aún así, el 15% causa al menos un accidente al año y en el 20% de estos accidentes fallecen 600 personas y más e 100 quedan incapacitadas. Por sexos, ellos provocan más accidentes con heridos –un 67% más– que ellas. Son algunas de las conclusiones de un estudio sobre la accidentalidad realizado conjuntamente por la Fundación Mutua Madrileña y la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME) entre más de 50.000 jóvenes.

Ciclistas: de noche, con luces

Tras una campaña de concienciación durante noviembre, desde el 1 de diciembre, DGT y ayuntamientos vigilan que los ciclistas cumplan con la obligación de llevar una luz delantera y un reflectante detrás cuando circulen de noche.

Esta infracción de circular sin las luces se rebajó a leve en la última reforma de la Ley de Seguridad Vial (mayo 2010), una medida que trata de apoyar a las ciudades en su esfuerzo por

promocionar la bicicleta construyendo carriles-bici o con servicios de alquiler.

Así, la infracción de circular sin el alumbrado reglamentario por la noche tendrá una multa de hasta 100 euros. La DGT propone que sean 80 euros, 40 si se paga la multa antes de 20 días. Además, la DGT estudia in-



cluir en la futura remodelación del Código de la Circulación una regulación específica de la bici como vehículo, determinando por dónde podrá circular y armonizando su uso en las ciudades. De hecho, ya está debatiendo estas medidas con colectivos de usuarios y la Federación de Municipios.

Más famosos en líos

El jugador de fútbol del Real Madrid Royston Drenthe, cedido al Hércules de Alicante esta temporada, fue multado tras saltarse seis semáforos en rojo y conducir a 160 km/h de madrugada por las calles de la capital alicantina. El centrocampista holandés fue



Royston Drenthe

alcanzado por una patrulla de la policía en una clínica de la zona, donde explicó que llevaba al hospital a una persona en estado grave (luego se comprobó que solo estaba ebria). Drenthe dio negativo en la prueba de alcoholemia. Otra celebridad con problemas es la actriz Eva Longoria, protagonista de la serie televisiva "Mujeres desesperadas", envuelta en un choque entre varios vehículos en Los Ángeles (EE. UU.) tras realizar, supuestamente, un giro inesperado.



Eva Longoria

Yoga contra las multas

Si le multan, respire profundo y haga ejercicio. Es la solución que se le ha ocurrido a las autoridades en la localidad de Cambridge, cerca de Boston (EE. UU.), para reducir el estrés a los conductores sancionados: imprimir posturas relajantes de yoga en los sobres para las multas de tráfico. Al parecer, a los conductores no termina de gustarles la iniciativa.

Reivindicar derechos, despertar conciencias

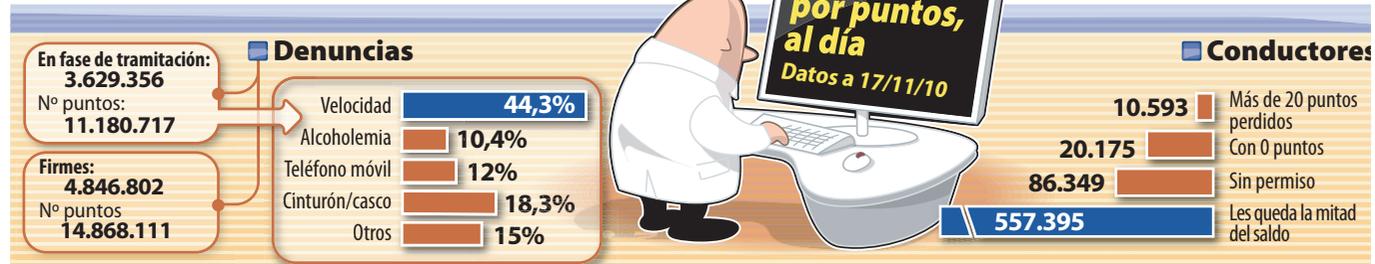
El Foro Nacional contra la Violencia Vial reunió en su séptima edición, celebrada en noviembre pasado en Madrid, a distintos expertos y autoridades en una jornada que se ha convertido en referente nacional en política de seguridad vial, nacida para "reivindicar derechos y despertar conciencias utilizando la palabra y el debate". Entre los distintos aspectos tratados, los participantes reflexionaron sobre la necesidad de promover la educación vial en edades escolares, sobre los costes en vidas de la "sociedad de las prisas" y sobre la responsabilidad de los medios de comunicación en la difusión de mensajes de seguridad vial.

¡Atención, respete la distancia!

La Generalidad de Cataluña está recordando a los conductores la necesidad de respetar la separación mínima obligatoria –al menos 1,5 metros– para adelantar a los vehículos de dos ruedas. Para ello ha instalado una nueva señal en algunas carreteras secundarias gerundenses muy frecuentadas por ciclistas.

FE DE ERRATAS

En el cuadro "Conductores de moto fallecidos por provincias", publicado en número pasado, tras papelemos topónimos propios de mapas de otras épocas. En concreto Oviedo en lugar de Asturias y Santander por Cantabria. Nuestras disculpas a todos los que hayan podido sentirse ofendidos.





Distracciones: 3.300 denuncias

La última campaña de control y vigilancia de las distracciones al volante de la DGT, que duró toda la segunda semana del pasado mes de noviembre, finalizó con un total de 2.792 conductores denunciados por usar el teléfono móvil mientras conducían. Además, otros 124 fueron sancionados por utilizar auriculares y 400, por distintas conductas causantes de distracción. En total, 3.316 conductores denunciados y

343.492 vehículos controlados. Destaca el aumento de conductores que utilizan el 'manos libre' —un 25% más—, un dispositivo permitido pero que también resta concentración al conductor. Las distracciones son la segunda causa de siniestralidad en nuestras carreteras: en lo que va de año ha estado presente en cuatro de cada diez accidentes, causando más de 600 muertos y 560 heridos.

Día Mundial de las Víctimas

El pasado 21 de noviembre, tercer domingo del mes, se celebró el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de los Accidentes de Tráfico, una jornada instaurada por Naciones Unidas para ofrecer reconocimiento a las víctimas de accidentes y a la difícil situación de los familiares que afrontan estos trágicos sucesos. Para conmemorar esta fecha, las asociaciones de víctimas, como Stop Accidentes y DIA, convocaron distintos actos y concentraciones con lecturas de manifiestos en más de una veintena de ciudades españolas.



Bicis en la vía de Plazaola

La vía verde de Plazaola, que discurre durante 40 kilómetros entre Navarra y Guipúzcoa, cuenta con un nuevo servicio de alquiler de bicicletas para usuarios abonados y ocasionales. El objetivo del servicio es favorecer la movilidad sostenible facilitando bicis a todos aquellos que quieran conocer esta vía sin necesidad de llevar las suyas propias.

Los atrapados por la nevada de 2004, cobrarán

Las más de 4.000 personas que quedaron atrapadas durante el 27 y 28 de febrero de 2004 en la autopista de peaje AP-1 (Burgos-Armiñón) por un temporal de frío y nieve tienen derecho a una indemnización de 150 euros más la devolución del peaje por parte de la empresa Europistas Concesionaria. Así lo ha dictado el Tribunal Supremo, confirmando la sentencia anterior de la Audiencia Provincial de Burgos. El Tribunal Supremo condena a la empresa concesionaria por su falta de previsión, de información a los conductores y de coordinación con la Administración.

¡Cazados!!

¡A 225 km/h!

Dos recientes infracciones de velocidad ilustran esta última entrega de "Cazados". Ambos fueron captados por radares fijos en la A-6, en la provincia de Valladolid, y en la AP-71, en León. Son solo dos de los grandes excesos de velocidad ocurridos de los que hemos tenido conocimiento. Algunos los superaron, como el vehículo detectado en noviembre por la Guardia Civil en la A-62, en la provincia de Salamanca, a 235 km/h. Su conductor fue detenido como presunto autor de un delito contra la seguridad del tráfico.



la frase

"El Gobierno ha hecho una extraordinaria labor en seguridad vial"

Estéban González Pons,
vicesecretario general de comunicación del Partido Popular

Disfruta con cabeza

Aesleme, Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal, cumplió 20 años en octubre. Y lo celebró con una nueva campaña dirigida a conductores de motos y ciclomotores para prevenir accidentes, fallecidos y víctimas de lesiones irreversibles. La campaña cuenta con la colaboración de grandes pilotos, entre ellos los recientes campeones del mundo de Moto GP, Jorge Lorenzo, y de 125 c.c., Marc Márquez, además de Dani Pedrosa o Álvaro Bautista.

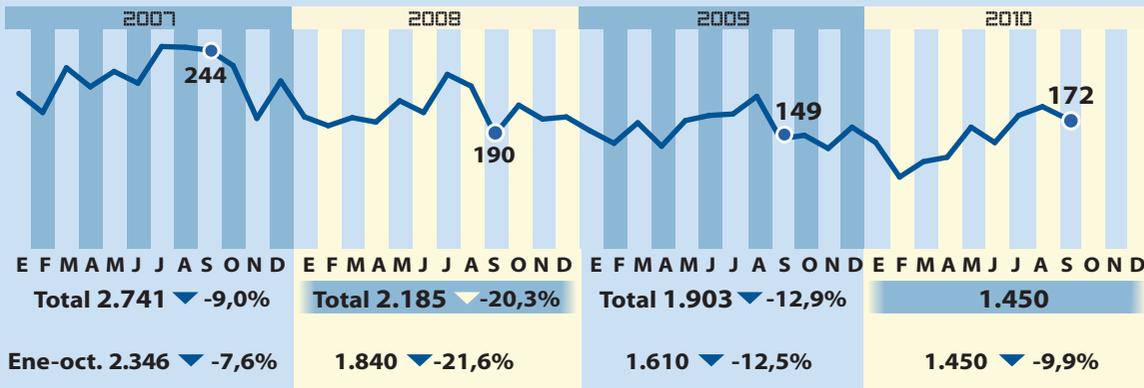


Víctimas mortales en carretera

Octubre de 2010

23 fallecidos más respecto a octubre de 2009

15,4%



La efectividad de la vigilancia y la seguridad

Las políticas de vigilancia y control del tráfico ocupan un lugar importante en los programas de seguridad de todos los países desarrollados. Se estima que los comportamientos de riesgo relacionados con la velocidad de circulación, el consumo de alcohol y el cinturón de seguridad son responsables de unas 25.000 muertes en la Unión Europea, y que aumentos sustanciales del número de controles pueden ayudar a reducir significativamente esta cifra. A pesar de ello, la necesidad y efectividad de las actividades de vigilan-

cia y control son, en muchas ocasiones, motivo de controversia.

La encuesta SARTRE 3, realizada entre 2002 y 2003 en 23 países europeos, puso de manifiesto que los conductores españoles podrían tener una mayor tendencia a adoptar las principales conductas de riesgo —velocidad excesiva, conducción bajo los efectos del alcohol y no uso del cinturón de seguridad—. Una posible explicación de este comportamiento residía en que estas conductas eran percibidas como causas de accidentes en una proporción inferior a las de otros países.

Durante los últimos años, se han llevado a cabo medidas en el ámbito de la vigilancia y control para acercar la realidad española a la de los países con los niveles de seguridad más elevados y cumplir las recomendaciones de la Comisión Europea. Estas incluyen importantes aumentos del número de controles y la realización de importantes campañas de información y concienciación.

Como consecuencia de las políticas puestas en marcha, el comportamiento de los conductores españoles ha tenido una evolución muy

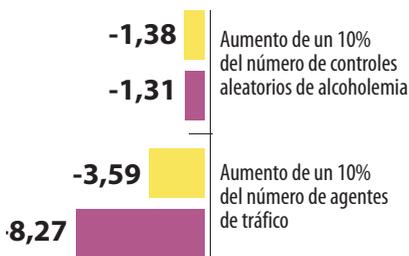
favorable. Los indicadores disponibles permiten concluir que han aumentado las tasas de utilización del cinturón y disminuido el porcentaje de conductores fallecidos con alcoholemia positiva y el porcentaje de vehículos que circulan a velocidades superiores a 120 km/h en autovías y a 100 km/h en carreteras convencionales.

Como consecuencia del aumento del nivel de vigilancia se ha incrementado el número de denuncias, pero —y es importante destacarlo— debido a la mejora del comportamiento de los conductores, se ha incrementado en una proporción inferior al número de controles. Esto queda de manifiesto al analizar el porcentaje de denuncias: en controles de velocidad, la tasa de vehículos denunciados disminuyó de 3,23% (2003) a 2,91% (2009); y la tasa de positivos en pruebas preventivas de alcoholemia, de 4,18% a 1,77%.

El modelo econométrico DRAG-España demostró que un aumento de distintos indicadores de vigilancia, como el número de agentes de tráfico o de controles de alcoholemia, está asociado a una reducción de la accidentalidad mortal.

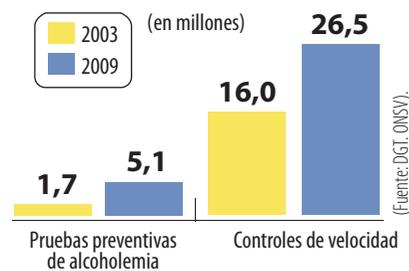
Accidentes mortales e intensidad de vigilancia

(% de variación de los accidentes mortales)



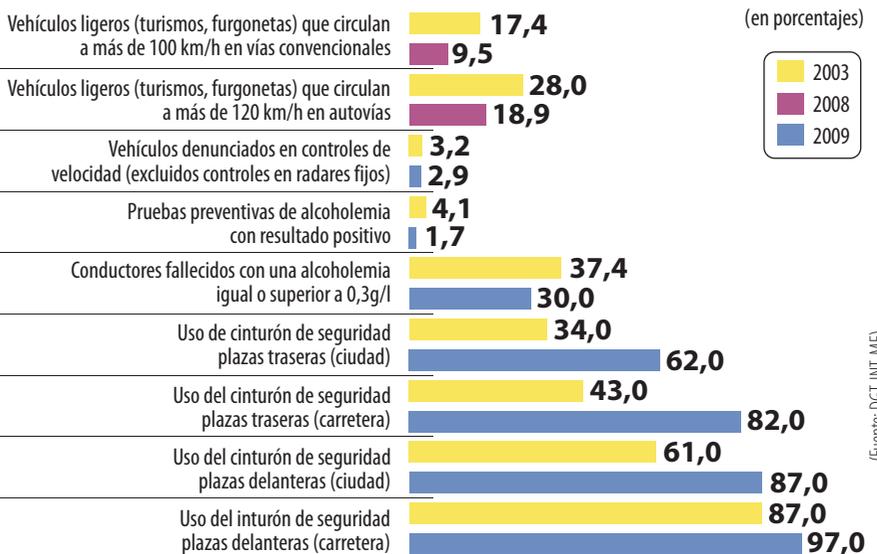
Modelo DRAG (Fuente: INSI-A-UPM, 2009).

Controles de velocidad y pruebas de alcoholemia



(Realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil 2003 y 2009. Excluidos controles en radares fijos.)

Evolución indicadores de comportamiento 2003-2009



Mayores... riesgos, mayor responsabilidad

Son el 9% de la población conductora, les gusta moverse en coche y por eso lo utilizan en 60 de cada 100 ocasiones para sus desplazamientos. Circulan sobre todo por carretera, aunque la mayoría no más de cinco horas a la semana. Conocen muchísimo mejor términos como artritis, diabetes, cataratas, hipertensión o audífonos que twitter, facebook, iMac o PC. Sí, son nuestros mayores, nuestros queridos padres o abuelos, nuestra memoria, nuestros recuerdos de lo que no vimos... Han superado los 65 años, son más de dos millones y en 2050 serán el 33% de la población, frente al 17% actual.

Seguramente más de uno se ha planteado en su seno familiar si el abuelo o la abuela deben seguir conduciendo. Más de uno de estos conductores se lo habrá planteado también: ¿cuándo debo colgar las llaves y pasarle el coche al nieto? Es verdad que estamos ante un colectivo muy heterogéneo: automovilistas con 65 años que pueden tener serios problemas para conducir y otros estar perfectamente para ponerse al volante con 80 o más. Por eso se trata de



Jesús SORIA

Director

Conocen mucho mejor la artritis que el facebook, tienen experiencia, sensatez, pero no deben olvidar que los problemas físicos lógicos de la edad no son, en muchos casos, los mejores para conducir



analizar con responsabilidad cada caso, cada circunstancia... No es lo mismo el entorno urbano, la gran ciudad, o el pueblo. Estar enfermo o no. Tomar una medicación u otra. Hay que valorar cada situación, ellos y el entorno, para saber si están preparados para hacer un viaje largo, si es una temeridad en sus condiciones conducir por la noche, con climatología adversa, si su visión les hace conducir a velocidad anormalmente baja...

Es verdad que tienen experiencia, prudencia, responsabilidad, sensatez.. Conducir fue un auténtico triunfo para muchos, les costó un riñón conseguir un 600... Pero no deben olvidar que los problemas físicos lógicos de la edad, oído, visión, etc., a los que hay que añadir los medicamentos que toman en muchos casos, son "puntos" que de ben quizá pesar más que la libertad, la autonomía y la movilidad que les da conducir. Es muy importante para ellos, sí, pero hay otras cosas importantes. ¿Van seguros? ¿Suponen algún riesgo para ellos y los demás? Es lógico que sufran pérdidas en sus funciones motoras, sensoriales, cognitivas, pero ¿es suficiente para que les quite mos algo tan importante como su coche? ♦

Bicis por coches

El otro día vi un documental, "Cambio de Sentido". Una hora de 'pelí', muy 'currada', sobre el tráfico y todo lo que conlleva: movilidad, accidentalidad, contaminación, adicción a los coches, los intereses económicos que mueven los hilos en este mundo... Un retrato de nuestra sociedad motorizada con muchos intereses en juego y que va por barrios: mientras en China están en la línea de quitar bicicletas y poner coches sobre el asfalto, en las sociedades más desarrolladas buscamos lo contrario: quitar coches para poner bicicletas... La industria, ahogada en estos tiempos de crisis, 'respira' por ahí... No se la pierdan.

Gasolinas "sospechosas"

La asociación Facua-Consumidores en Acción ha vuelto a sacar la 'bicha' de un presunto pacto en el precio de las gasolinas. Ha pedido a la Comisión Nacional de la Competencia que investigue al sector "por fijar precios hasta un 7% por encima de la media de la UE". Todo, en días de máximos históricos en los precios de los combustibles. La Patronal salió rápidamente al quite. La AOP lo ha desmentido: "El sector petrolero es uno de los más transparentes y controlados. La Ley de Defensa de la Competencia prohíbe cualquier acuerdo sectorial". Los podemos creer, pero, hombre, ¿se hacen tantas cosas prohibidas...!

Víctimas: más dinero

Las asociaciones de víctimas están demandando mejores indemnizaciones y, para ello, negocian con las aseguradoras. Parece una postura lógica, sobre todo si tenemos en cuenta que lo que aquí se paga es mucho menos que en países de nuestro entorno. Y, también, si tenemos presente que, además de habernos quedado desfasados, la siniestralidad se han reducido considerablemente en los últimos años en nuestro país. Es decir, que las aseguradoras, las que pagan las indemnizaciones, tienen mejor panorama que antes... Sí, ha habido guerras de precios, pero la baja de accidentes les supone mucho más. ¿O no?

EN PORTADA

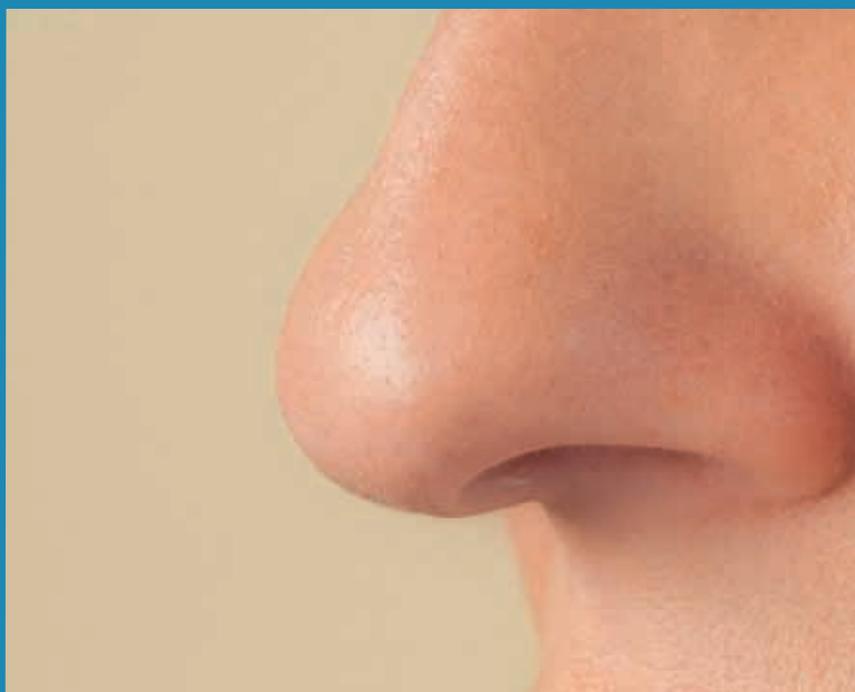
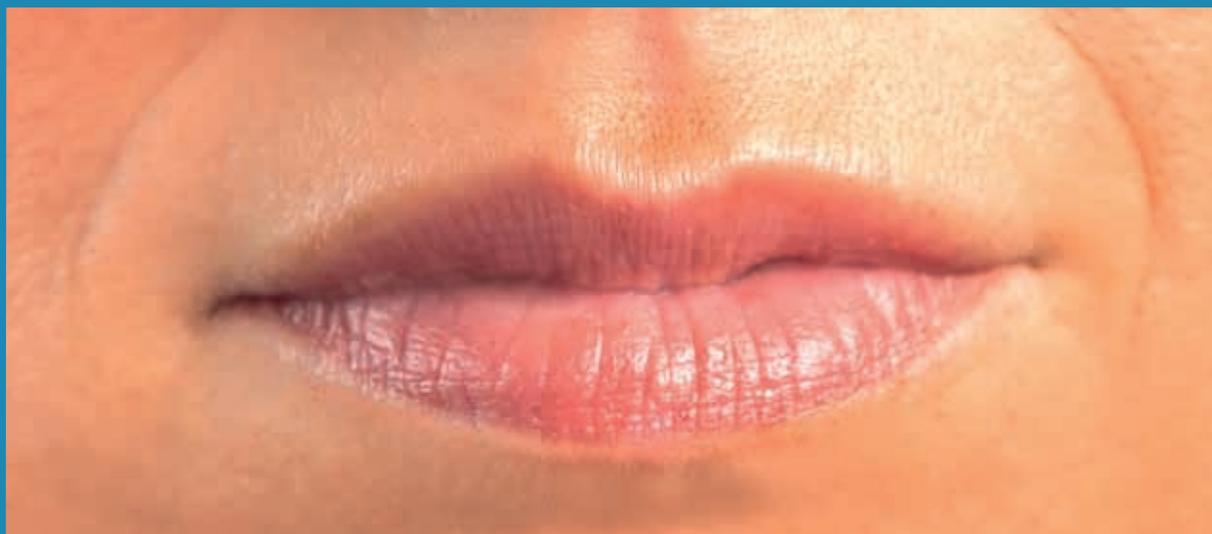
CONducir ES, CADA VEZ MÁS,
UNA EXPERIENCIA TECNOLÓGICA Y
SENSORIAL

Con los 5 sentidos al volante

Ver, oír, oler, tocar
e, incluso,
degustar...
Conducir es poner
a funcionar
nuestros sentidos
y aplicarlos a un
vehículo cada vez
más sensorial e
interactivo.

Del buen
funcionamiento de
esos cinco
sentidos, y un
sexto, el sentido
común, depende
en gran parte la
seguridad vial.





Marian GARCÍA RUIZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Ilustraciones: **DLirios**

Desde que metemos la llave de contacto, arrancamos, visualizamos nuestro entorno, cogemos el volante, pisamos el embrague y metemos una marcha para iniciar nuestro viaje, estamos ejercitando nuestros sentidos.

A través de la vista recibimos el 90% de la información que necesita-

mos para conducir. Pero no es el único sentido importante. También es fundamental el oído, que nos alerta de peligros o de un mal funcionamiento; el tacto, que nos conecta directamente con la máquina y nos hace sentir sus buenas o malas vibraciones; el olfato, que nos aporta sensaciones que redundan en una conducción más o menos relajada; y el gusto: comer y beber de forma adecuada es fundamental para realizar una buena conducción.

En este reportaje queremos hablarles de la importancia que juega

cada uno de los sentidos y de las muchas ayudas que recibimos del exterior. Porque los vehículos que hoy en día salen al mercado son cada vez más sensoriales y con unicativos. Y complementan nuestros sentidos de forma que ven lo que nosotros no llegamos a ver, corrigen nuestros defectos y nos proporcionan información. Tanta que algunos expertos creen que incluso puede llegar a ser perjudicial.

Las nuevas tecnologías ayudan, pero es necesario que el conductor reciba una adecuada formación.



La vista percibe el 90% de la información útil para conducir



Abre tus ojos

Si hay un sentido que reina sobre los demás en la conducción es, sin duda, el de la vista. *“Es el sentido que tiene además una mayor interrelación con otros muchos aspectos como la experiencia, las emociones, la edad o las enfermedades. También es el que más influye en el riesgo de accidente”*, según el ase-

sor médico de la Dirección General de Tráfico (DGT), Juan Carlos González Luque.

Una mala visión puede aumentar un 10% el riesgo de sufrir accidentes. Sin embargo, los conductores cuidan este sentido menos de lo que deberían. Según Javier Cañamero, presidente de la asociación Visión y Vida, *“las exigencias*

visuales en nuestra sociedad son cada vez mayores, pero no somos conscientes del papel de la vista en la conducción; y lo importante no es tener problemas de visión, sino tenerlos controlados y corregidos”. Ver bien depende de la nitidez con la que captamos las imágenes –la agudeza visual–, de la amplitud del espacio que abarcamos –el campo visual–, del movimiento y coordinación de los ojos –la motilidad ocular–, de la percepción del color, la profundidad y la reacción ante el deslumbramiento.

En todas estas cualidades influyen

Demasiada información

La acumulación de estímulos, la sobreinformación, puede dificultar nuestra visión perceptiva y provocar una pérdida de atención. Según un estudio del Instituto Universitario de Seguridad Vial (INTRAS), ante seis señales consecutivas, el 76% de los conductores ve solo la primera, el 55% llega a ver la cuarta y solo el 25% logra ver todas, desde la primera a la última.

El color también importa

El color afecta a la visibilidad de los vehículos, pero no distinguir un color de otro no tiene por qué influir en la conducción. Las personas daltónicas pueden conducir. Los vehículos más oscuros (negro, marrón y verde) protagonizan el 87% de los accidentes. Los plateados, rojos y amarillos son los que menos siniestros sufren. Por su mejor visibilidad.

Por la noche, todos los gatos...

El campo de visión y la agudeza visual pueden reducirse hasta un 70% por la noche. El 38% de los accidentes mortales se producen en horas nocturnas y su índice de gravedad es un 30% mayor. Para ayudar al conductor, algunos vehículos incluyen dispositivos de visión nocturna que, con cámaras de infrarrojos, captan el calor de los cuerpos (viantantes, ciclistas o animales) y si existe posibilidad de colisión, advierten al conductor.

FAROS INTELIGENTES, SENSORES QUE CAPTAN EL ESPACIO EXTERIOR, CÁMARAS DE INFRARROJOS... LAS ÚLTIMAS TECNOLOGÍAS AYUDAN A VER MEJOR

ye, además, la edad y el estado psicofísico. A partir de los 45 años los deslumbramientos afectan más. Las señales se ven peor, es más fácil tener una colisión lateral y cuesta más enfocar.

Elena Valdés, asesor médico de la Subdirección de Formación para la Seguridad Vial de la DGT, destaca que, *“además de las limitaciones que impone el Reglamento de Conductores, cada uno debe ser consciente de sus circunstancias y evitar conducir en condiciones que le son adversas. Algunos conductores no utilizan el vehículo con malas condiciones de iluminación”*.

VISIÓN DE FUTURO. Conscientes de la importancia de una buena visión al volante, los fabricantes incorporan elementos para ayudar. Según Francisco Aparicio, director del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA), *“donde más se ha avanzado es en los sensores de reconocimiento del espacio exterior, sobre todo frontal, que usan tecnologías como el radar, láser, infrarrojos o cámaras CCD para detectar lo que el conductor no ve. Y se estudia cómo mejorar el reconocimiento lateral o posterior”*.

Además de multiplicar la calidad de la iluminación con las últimas tecnologías (LED, xenón, diodos...), algunos vehículos cuentan con faros inteligentes que se encienden y apagan en función de la luz; que se adaptan al tráfico y la velocidad y se autorregulan para evitar deslumbramientos. Sin olvidar los lectores de señales o los sistemas de visión nocturna que captan la existencia de peatones u obstáculos en la calzada. Sin duda, cada vez hay más luz. ♦



Los sonidos alertan, informan y previenen



Conducir de oído

El sonido de un claxon, el silbato de un agente o una sirena abriendo el paso entre el tráfico nos alertan de peligros cuando vamos conduciendo. El ruido del motor nos guía y nos da pistas sobre un buen o mal funcionamiento del vehículo.

A través del oído nos llega mucha información útil y necesaria. Por este motivo, las personas con una pérdida auditiva superior al 45% deben realizar una serie de adaptaciones en el vehículo para poder conducir: los espejos retrovisores, tanto los laterales como el interior deben ser panorámicos. Y si comienzan a utilizar un audífono, deben

adaptarse a su uso antes de volver a conducir.

También en este sentido, los vehículos incluyen cada vez más ayudas para facilitar una conducción segura. Los avisadores acústicos nos advierten si tenemos puesto un intermitente, la luz sigue encendida o una puerta está mal cerrada.

Son, a veces, la voz de nuestra conciencia: nos recuerdan que no llevamos puesto el cinturón o que los neumáticos están desinflados. Y nos previenen de peligros inminentes, de la existencia de un obstáculo o de una conducción inadecuada.

Sin olvidar la voz del GPS que nos acompaña y a cuya selección

EL SONIDO DE UN VEHÍCULO, ADEMÁS DE INFORMAR Y PREVENIR, ES UNA SEÑA DE IDENTIDAD

dedican mucho tiempo los fabricantes. Según el director de Marketing de TomTom, Ángel Sevillano, “se emiten mensajes cortos y precisos con voces claras, amistosas y neutras, que no cansen ni distraigan ni creen confusión”.

LOS CAZA-RUIDOS. Al mismo tiempo que multiplican los sonidos, los fabricantes trabajan para conseguir vehículos silenciosos o sonidos característicos. Audi, por ejemplo, tiene un equipo ‘caza-ruidos’ para evitar sonidos molestos, vibraciones o crujidos. Utiliza dummies

con micrófonos, mete los vehículos en cámaras climáticas o los lleva al Ártico, donde los someten a 40 grados bajo cero para estudiar la pérdida de elasticidad del plástico o el cambio de los coeficientes de fricción.

Sin embargo, Ferrari emplea dinero y esfuerzos en conseguir un sonido característico.

Según Federico García, jefe de Prensa del Club Ferrari, “sus vehículos tienen un sonido propio que va cambiando según aumenta la velocidad y suenan diferente dentro y fuera. Es un sonido casi de Fórmula 1”.

Citroën también busca un sonido especial para cada modelo. Según su responsable técnico, Pedro Gómez, “las informaciones sonoras son polifónicas o estándar según el segmento. Y los sonidos de alertas son diferentes de los informativos”. Existe una regulación a seguir. ♦

Ojo con la música

Con la música, aumenta el pulso cardíaco y la actividad cerebral se acelera. Para la conducción, lo más importante es el ritmo, que puede inducir a correr, y el volumen, que aumenta la distracción y el tiempo de reacción. Según investigaciones de la Universidad de Dortmund (Alemania), con la música pop se corre más que con la música clásica. Hay excepciones. La Cabalgata de las Valquirias, de Wagner, puede ser una de las más peligrosas para conducir.



A través de la piel se percibe el vehículo y la vía



Cuestión de tacto

En la conducción, son nuestras manos y nuestros pies las herramientas que ejecutan las órdenes y nos conectan al vehículo.

A través de nuestra piel percibimos las vibraciones, la amortiguación y también la carretera por la que rodamos. La dureza del pavimento, los baches y el deslizamiento.

Una vibración nos puede poner sobre aviso de una rueda pinchada, un problema en la dirección o un derrape. Lo que percibimos a través de la piel nos sirve para prevenir. Según una investigación de la

Universidad de Harvard, el sentido del tacto, que es el primero que se desarrolla, puede ejercer influencia sobre la cognición, es decir, sobre cómo procesamos la información que nos llega a través de los sentidos.

Elena Valdés, asesor médico de la DGT, recuerda que “hay patologías neurológicas o complicaciones de otras enfermedades que restan sensibilidad a las extremidades y afectan a la conducción”. En este caso puede ser necesario utilizar mandos adaptados.

Algunos elementos de seguridad utilizan este sentido

Calor peligroso

El exceso de calor en el interior de un vehículo puede hacer que el conductor cometa más errores e incrementar el riesgo de accidentes porque aumenta la fatiga y la distracción. Una temperatura en torno a los 35-40 grados puede afectar a la conducción casi tanto como el alcohol.

para combatir la distracción y la fatiga, responsables de un tercio de los accidentes.

Hay marcas como Citroën que, en algunos modelos, provocan una vibración en el asiento del conductor cuando se cambia de carril sin accionar el intermitente mientras se circula a más de 80 km/h. Mercedes cuenta con asientos que ‘te sacuden’ para que no te duermas o con ventilación interior para evitar que sudés. Renault ofrece respaldos con opción de masaje para crear una actitud más relajada al volante.

Según el responsable de seguridad de Renault, Jean-Yves Le Coz, *“la tecnología seguirá evolucionando para obtener una mayor anticipación e interactividad, pero los sentidos influyen también sobre la calidad percibida, el confort de conducción y la vida a bordo”*.

A FLOR DE PIEL. Los mandos, los asientos o el volante son cada vez más ergonómicos y se realizan con materiales sin elementos irritantes para la piel.

Las tapicerías, metales y plásticos pasan por controles exhaustivos. Se les aplican tests propios de la industria cosmética y se estudia el deterioro de los materiales por efecto de la sudoración. Se calcula la durabilidad, la resistencia a la combustión y la permeabilidad.

Según Stefan Riewer, ingeniero responsable de materiales de Ford, *“los elementos que contienen níquel o cromo, que normalmente se encuentran en botones o interruptores en el salpicadero o en el volante, causan la mayor parte de las alergias y están siendo erradicados de la mayoría de los vehículos”*. ♦



Hay olores que son irritantes, otros crean somnolencia



Buen olfato

Los olores afectan a nuestro sistema emocional potenciando o contrarrestando determinados comportamientos.

Un olor puede ser evocador, nos puede relajar o alterar. Fragancias como la fresca y el pino disminuyen la agresividad y otras, como la canela y la

hierbabuena, aumentan la concentración. Hay olores que son negativos porque provocan somnolencia o irritabilidad.

Algunos fabricantes han creado comisiones que rastrean los olores que desprenden sus vehículos. Uno de los más veteranos en esta investigación es el equipo nasal de Audi cuya misión consiste en detectar los malos olores para erradicarlos de su producción. Según el químico que dirige este grupo de expertos, Heiko Lübbmann-Geiger, *“no puede haber un automóvil que no huela a nada. Un vehículo nuevo debe de emitir un olor característico, aunque nunca desagradable”*.

Además de eliminar los olores desagradables también se intenta crear el ambiente ideal

El equipo nasal

Para encontrar el aroma ideal, los seis miembros del equipo nasal de Audi meten un pequeño trozo de cada componente del vehículo en un tarro de cristal. Lo someten a temperaturas de hasta 80 grados y clasifican el resultado de “inodoro a insoportable”. Si los elementos no pasan la prueba, se eliminan de la cadena de producción.

UN OLOR NOS PUEDE RELAJAR O HACER QUE SEAMOS MÁS AGRESIVOS

a través de sofisticados sistemas de climatización que reproducen, por ejemplo, todos los elementos de un bosque.

OLOR A BOSQUE. En algunos de sus modelos, Infiniti incluye un difusor de aromas que va alternando fragancias frescas del bosque elegidas por sus cualidades para mejorar la conducción. Reproduce, por ejemplo, el olor de las hojas porque es calmante y reduce la fatiga, y el de la madera olorosa de Borneo porque favorece la concentración. Renault también ofrece un difusor con dos tipos de perfume: uno relajante para no estrarse en los atascos y otro más energético, para no dormirse.

En el mundo de los prototipos, hay modelos como el Hipnos, de Citroën, que actúa sobre la fragancia que emana del ambientador en función del estado de ánimo del conductor. Lo capta interpretando su fisonomía. Todo llegará. ♦

Fresa y pino, menos agresivos

Según un estudio realizado por la Universidad Wheeling Jesuit de Virginia (EE. UU.), las fragancias y olores afectan a nuestras emociones y a la conducción. La fresa y el pino nos hace ser menos agresivos al volante. La canela y la hierbabuena aumentan la concentración. La camomila, jazmín y lavanda pueden provocar somnolencia. La ausencia de olor se asocia a discusiones y a una mayor irascibilidad.



Un sensor en la palanca de cambios puede detectar el alcohol



Con mucho gusto

Este sentido es quizás el que menos interviene directamente en la conducción, pero, de forma indirecta, si lo relacionamos con la comida y la bebida, vemos que también tiene su influencia. Mantenerse hidratado a lo largo de un viaje evita la fatiga; las comidas ligeras y frecuentes ayudan a realizar una digestión más fácil y a mantener la atención. Comer y beber mientras se conduce puede distraer. Y, desde luego, el consumo de alcohol debe ser erradicado de la conducción.

La automoción ofrece sistemas para detectar el nivel de alcohol del conductor a través de un simple soplo. Desde el alcoholock, que ya está en el mercado, hasta otros sistemas que se investigan. Un prototipo de Nissan cuenta con un sensor en la palanca de cambios capaz de detectar el alcohol a través del sudor de la palma de la mano.

En general, según Francisco Aparicio, director del INSIA, “el futuro pasa por la actuación automática del automóvil. Un vehículo puede aminorar el so-

lo la velocidad, amortiguar un golpe con un giro o sacar un parachoques adicional. Y se investiga la introducción de mapas electrónicos en los navegadores con las velocidades recomendadas y frenadas automatizadas”.

Las tecnologías son de gran ayuda, asegura Luis Montoro –caudatario de Seguridad Vial–, pero “habría que formar a los conductores porque muchos las desconocen y se sienten abrumados por ellas; otros se relajan demasiado y asumen más riesgos de los necesarios”. En este caso, habría que alcanzar un equilibrio entre el hombre y la máquina y apostar de nuevo al sexto sentido, el sentido común. ♦

Sentidos sobre (2) ruedas

- La vista en las motocicletas está condicionada por el casco. Para evitar una visualización borrosa, la pantalla del casco debe de estar limpia y sin rayaduras.
- El oído debe captar lo más posible del exterior. El casco no debe insonorizar.
- El tacto debe de preservarse con guantes y botas que garanticen protección y sensibilidad.
- El gusto juega un papel similar que en el resto de vehículos, pero el olfato ofrece más información en la motocicleta. Un derrame de gasoil en la carretera, sobre todo de noche, no se ve, pero se puede oler.



El 94% de los conductores de 65 a 74 años sigue cogiendo el coche par desplazarse.

MÁS DE DOS MILLONES DE AUTOMOVILISTAS SUPERAN LA EDAD DE JUBILACIÓN

Conductores a más de 65

Más del 9% de los conductores españoles superan los 65 años. Este colectivo presenta unas características y unos factores de riesgo derivados de la edad, pero sigue prefiriendo el coche (60%) para sus desplazamientos y adopta patrones de conducción más seguros para paliar sus déficits. Desde la Administración se busca incrementar la responsabilidad de los mayores y de su entorno, por su seguridad y la de los demás conductores.

Mercedes LÓPEZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Infografía: **DLirios**

Las estadísticas de la Dirección General de Tráfico (DGT) indican que en España, más de dos millones de conductores superan los 65 años (algo más del 9% del total del censo de conductores) y las previsiones auguran que estas cifras aumentarán año tras año. Primero, porque la calidad y la esperanza de vida de este colectivo ha mejorado mucho. Como consecuencia de ello, se producirá un considerable incremento de la población mayor en las próximas décadas. El Instituto Nacional de

Estadística (INE) estima que los mayores de 65 años llegarán a ser el 33% de la población en el año 2050, frente al 17% que representan en la actualidad.

Y segundo, porque la mejora de su estado físico tiene como consecuencia un incremento de su movilidad y el vehículo particular es el medio de transporte preferido por las nuevas generaciones de mayores. Los datos son contundentes: solo el 8,6% de las personas mayores de 60 años con permiso no conduce, según el último Barómetro de Seguri-

¿Me caduca el carné?

Los permisos ordinarios de turismo y las licencias tienen una validez de 10 años hasta que el conductor cumpla 65 años. A partir de ese momento, tendrá que renovarlo cada 5 años.

En los permisos profesionales (camiones y autobuses), la validez es de 5 años hasta que el conductor cumpla 65 años, y de 3 años a partir de esta edad.

Radiografía de los conductores mayores

Las cifras



Hay **2.224.218** conductores mayores de 65 años (9,4% del total)

De 65 a 74 años sigue conduciendo el 94%

Salud, los años no perdonan

Padecen con mayor frecuencia enfermedades de tipo crónico

- Apnea del sueño
- Enfermedades cerebro-vasculares
- Enfermedades visuales (glaucoma, cataratas...)
- Pérdidas de audición
- Parkinson
- Diabetes
- Reuma...
- Demencia

Consumen más medicamentos

- Antidepresivos, carditónicos → **Sedación**
- Benzodiacepinas (Valium) → **Aumento tiempo de reacción**
- Hipoglucémicos → **Lipotimias, debilidad y fatiga muscular**
- Antihipertensivo → **Somnolencia, vértigos, visión borrosa**

Conductores muy expertos

Sus problemas al volante:

- No distinguen bien el color de semáforos o señales.
- Estiman peor las distancias y tardan más tiempo en frenar.
- Mayor fatiga visual.
- Ven peor con poca luminosidad o de noche.
- Más susceptibles al deslumbramiento.
- Campo de visión más reducido.
- Se cansan antes.
- Mayor dificultad para manejar nuevas tecnologías.
- Les cuesta orientarse en nuevos trayectos.

Lo peor
Se creen buenos conductores y a veces tienen exceso de confianza y malos hábitos

Coche, el preferido en sus desplazamientos

Utiliza el coche como medio de transporte

60%

Circula sobre todo por carretera

37%

Conduce menos de 5 horas a la semana

60%

Sus trucos para sentirse más seguros

- Evitan conducir de noche
- Usan más el cinturón de seguridad
- No viajan en invierno ni con condiciones climatológicas adversas (lluvia, nieve...)

- No circulan en horas punta
- Prefieren no aparcar en paralelo
- Conducen a baja velocidad
- Su experiencia suple algunas deficiencias

Coge el coche principalmente por vacaciones, ocio o visita a otros familiares

(Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT e Instituto Nacional de Estadística.)

Consejos al volante

- Descanse con frecuencia. Cada hora si fuera necesario.
- Conduzca de día.
- No coja el coche si llueve, nieva o hay niebla.
- Extreme la precaución en cruces e intersecciones.
- Circule por vías conocidas.
- Manténgase informado de los cambios normativos, señales, nuevas tecnologías de los coches...
- Acuda a revisiones médicas periódicas, sobre todo de vista y oído.
- Pregunte a su médico por los efectos secundarios de los medicamentos que le receta.

dad Vial realizado por el Observatorio de Seguridad Vial de la DGT. Esto conllevará, según muchos expertos, un incremento en el número de accidentes en los que se vean implicados ellos. Los datos de la DGT indican que en 2009 fallecieron en nuestras carreteras 501 personas mayores de 64 años, lo que supone un 9% menos que en 2008. Si analizamos esas cifras, observamos que de los fallecidos, 203 eran conductores, 92 pasajeros y 206 peatones.

FACTORES DE RIESGO. En este sentido, lo que es cierto, así lo indica David Cantón, profesor de psicología de la Universidad de Granada, "es que los mayores presentan una serie de factores de riesgo por la disminución de sus funciones motoras, sensoriales y cognitivas". Y es que con la edad, palabras como artrosis, artritis, diabetes, hipertensión, ca-

JOSÉ TOMÁS NAVARRO. 83 años

"He dejado de conducir porque mi edad y mis reflejos no me lo permiten"



"A los 18 años un tío me dijo un refrán que nunca he olvidado: "A más años, menos trabajo" y yo lo he aplicado a la conducción". Con estas palabras, José Tomás Navarro, de 83 años, explica por qué dejó de conducir el pasado mes de mayo. Me llegaron -cuenta- "los papeles para renovar el permiso y no lo hice" y ni corto ni perezoso, escribió una carta al Director General de Tráfico, Pere Navarro, para comunicárselo: "En estos años nunca he tenido ningún accidente y solo alguna infracción, como suele pasar a muchos conductores. Tengo mucha experiencia, pero ya no me siento seguro. Mi edad y mis reflejos no me permiten seguir conduciendo".

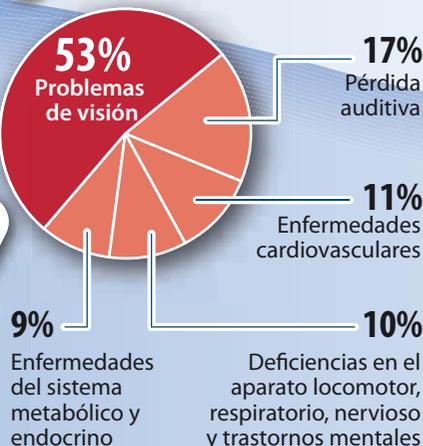
Se había dado cuenta de que los reflejos ya no eran los mismos, que le costaba aparcar cuando acompañaba a su

mujer de compras, o que no veía con nitidez la 'raya' de la carretera. Atrás han quedado 47 años de muchos kilómetros al volante. Desde el camión que llevó en el servicio militar, a la "Vespa" -que hoy guarda su hijo como una reliquia- con la que durante cinco años recorrió 50 kilómetros diarios para ir de casa al trabajo. Sin olvidar sus cuatro coches, el último 'el Pitufo' (un Ford "Ka" que ahora conduce su nuera). Y un garaje vacío que le hace sentir: "Sobre todo al principio, tristeza y añoranza. Pienso que ya no valgo ni para conducir, que me he hecho mayor".

QUIEREN SEGUIR CONDUCIENDO Y PARA IR MÁS SEGUROS NO CIRCULAN DE NOCHE, NI CON LLUVIA, NI EN HORAS PUNTA...

ratas, pérdida de audición... se convierten en normales. Aunque, como subraya Carlos Martínez, técnico de investigación del Intratras (Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia), "estamos hablando de uno de los colectivos más heterogéneos. Entre los mayores hay muchas individualidades: algunas personas a los 80 años están fenomenal y otras a los 70 tienen muchos problemas". Además, los conductores mayores tratan de adquirir patrones de conducción más seguros para compensar sus déficits: dejan de conducir de noche, lo hacen por recorridos conocidos, evitan las horas punta... como se subraya en el Estudio Descriptivo sobre Conductores Mayores y Accidentes de Tráfico del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, elaborado por el Intratras

● Carné, ¿por qué lo pierden?



● Accidentes, sobre todo en carretera

Tipo	Colisión diurna					
Lugar	Intersección en carretera convencional					
Vehículo	Turismo o vehículo agrícola					
Causa	Distracción, no respetar la prioridad o giros incorrectos					
Nº de fallecidos	año	2005	2006	2007	2008	2009
		713	667	602	551	501

MÁS RESPONSABILIDAD. Ante esta situación, desde la DGT se están realizando e impulsando campañas de información y concienciación sobre los riesgos dirigidas a las personas mayores y su entorno familiar, con el objetivo de "incrementar la propia responsabilidad de los mayores y de su entorno, por su segu-

¿Cuándo debo dejar de conducir?

Es la pregunta que todos los mayores se plantean en algún momento. Los expertos indican que la conducción ya no es segura si concurren varias de estas situaciones:

- Dificultad para aparcar.
- Sufrir frecuentes accidentes leves o de 'chapa'.
- Invadir con frecuencia el carril del sentido contrario.
- Peatones y vehículos aparecen de pronto.
- Tardar mucho en recorrer trayectos cortos y conocidos.
- Se empieza a pensar que ya no se conduce bien.
- No se recuerda cual es el trayecto realizado.



Para ellos, dejar las llaves del coche es su última jubilación.

idad y la de los demás conductores", explica Anuncia Ocampo, responsable de Estadística e Investigación del Observatorio Nacional de Seguridad de la DGT.

Además, se velará por el desplazamiento seguro, incluido el transporte público, de los mayores mediante la promoción de espacios públicos adaptados a sus necesidades, con un mejor diseño vial y de señalización. En este sentido, Ocampo adelanta que se van a elaborar una serie de recomendaciones técnicas que sirvan de base y ayuda a los municipios que quieren acometer cambios en sus infraestructuras. ♦

CONDUCTORES CON MUCHA EXPERIENCIA



Jesús García. 76 años

"Prefiero la carretera, en ciudad me pierdo un poco"

"Yo me siento seguro conduciendo, pero reconozco que prefiero conducir en carretera; si me meto en ciudad, las entradas, las salidas... ahí me pierdo un poco, porque ahora todo cambia muy deprisa. Tampoco me gusta la noche, pero siempre me ha molestado. Lo demás no lo noto, pero sí me estoy planteando dejar el coche por lo poco que lo uso. Muchas veces lo utilizo porque tengo que moverlo un poco".



Mª Paz López. 66 años

"Cuando dejas el coche es la última jubilación de la vida"

"El coche te da libertad y movilidad. Si de joven se aprecia, de mayores más. Cuando dejas el coche es la última jubilación de la vida, la definitiva. Es lo último que haces con libertad. Pero sí creo que se debería establecer una edad límite: los 80 años. Porque luego, cuando se llega a esa edad es difícil que te des cuenta de tus fallos, y tu familia no se atreve a decírtelo, pero evitan que conduzcas, los nietos no quieren ir contigo..."



Tomás Menéndez. 79 años

"Me cuido a mí y a mi coche"

"El coche me da mucha libertad. Vivo en la Sierra de Madrid y dependo de él. Con el transporte público tienes que mirar horarios, paradas... y con el coche voy cuando lo necesito y a la hora que me viene bien. No pienso dejarlo mientras me encuentre en condiciones. Me cuido, pregunto al médico sobre los medicamentos que me receta y, además, también cuido a mi coche, soy muy estricto con sus revisiones".



Emilio Rodríguez. 82 años

"Reconozco que los reflejos no son los de antes"

"A los 14 años ya me ponía al volante del camión cuando tenía que ayudar a mi padre; después fue mi medio de vida. Reconozco que los reflejos no son los de antes, pero voy con más precaución y evito la noche. Además, ahora, con las carreteras que tenemos, se conduce con más seguridad. Si yo contara cómo eran hace 60 años... Aunque utilizo poco el coche, para ir al médico, algún recado... no me gustaría dejarlo".



Francisco Tejada. 91 años

"No soy de esos que van siempre a 60"

"Solo conduzco por la ciudad, pero hasta hace dos años cogía mi coche para todos los viajes. Ahora mis hijos me dicen que mejor vaya en autocar o tren y les hago caso. Voy más a gusto, pero no es porque no pueda. Hasta la fecha me encuentro muy bien y soy muy precavido al volante: respeto las distancias, las señales... Pero no soy de esos que van siempre a 60, voy a la velocidad que establecen las señales".



Los Postes SOS desaparecerán de las carreteras: en tres años, dejaremos de ver imágenes como esta.

SU ELIMINACIÓN POR DESUSO SUPONDRÁ UN AHORRO DE MÁS DE 2.000.000 DE EUROS ANUALES

Adiós a los Postes SOS

El auxilio en carretera de la DGT a través de los Postes SOS desaparecerá a partir de 2011. La falta de uso y su elevado coste de mantenimiento son las razones para suprimir este servicio, que permanecerá en puntos muy concretos donde no haya cobertura telefónica. Con esta medida, la Dirección General de Tráfico ahorrará cada año por encima de 2.000.000 de euros.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Después de tres décadas presentes en las carreteras, los postes SOS ponen punto final a su trayecto: el desuso les ha puesto fecha de caducidad. Durante los primeros años 80, las nuevas tecnologías aplicadas al transporte comenzaron a modernizar y a hacer más seguras las carreteras españolas, y los pórticos, las estaciones de toma de datos del tráfico o los paneles de aspas y flechas aparecieron en las grandes vías. Y entre ellos, los Postes SOS, un hilo de comunicación directa con la DGT para que los automovilistas pudieran pedir ayuda inmediata ante cualquier tipo de emergencia.

Se instalaron en carreteras convencionales y autopistas, paradas, de forma que se pudieran encontrar en ambos sentidos de la circulación y llegaron a cubrir más de 7.000 kilómetros de vía. El conductor que lo necesitaba solo debía andar unos cientos de metros hasta el más cercano a pretar un botón y explicar al operador su emergencia, normalmente una avería o un accidente. El centro de gestión, por su parte, localizaba la llamada y enviaba una grúa, ambulancia o daba información al usuario sobre hospitales, talleres, gasolineras o taxis.

El servicio tuvo una gran acogida en sus primeros años, en una época en la que llamar por teléfono sin hilo era poco menos que ciencia ficción para el común de los mortales. *“Cuando comenzaron a funcionar se recibían muchísimas llamadas”*, recuerda Rosario García-Olías, jefa de sala en el centro que gestionó los primeros postes.



De izquierda a derecha, modelo de poste antiguo -con botones de avería y accidente- y uno actual.

El principio del fin llegó en los años 90. Con el boom del teléfono móvil, los conductores llamaban directamente a sus aseguradoras, a emergencias o a los servicios en carretera. El uso de los Postes SOS comenzó a declinar y desde entonces la caída fue progresiva.

Así, el número de llamadas ha ido bajando progresivamente año tras año, hasta llegar a una reducción del 80% en solo una década: de 53.320 asistencias efectuadas en 1999 a 11.879 en 2009. Y en este 2010 que termina no se pasarán de las 10.000. En algunos centros de gestión, como el de Madrid, se ha pasado de recibir decenas de llamadas diarias hace unos años a una o incluso ninguna actualmente. Así, el coste medio por llamada se ha disparado a unos 360 € por emergencia atendida en 2009.

COSTE ELEVADO. En la retirada de los Postes SOS también ha pesado su elevado coste de mantenimiento. “Hoy los Postes SOS no tienen prácticamente uso y el coste de mantenimiento es muy elevado”, explica Enrique Belda, subdi-

rector general adjunto de Circulación de la DGT. Por su ubicación exterior, las cabinas y sus componentes electrónicos están expuestos a la intemperie, al vandalismo y a los accidentes. Un mantenimiento cuyo coste sube considerablemente cuando se producen problemas puntuales, por obras por ejemplo. “Se ha hecho una evaluación del gasto y mantenerlos cuesta más que desmontarlos”, afirma Belda. En efecto, la inversión anual en el mantenimiento de

los postes es de unos 2.000.000 € y actualizar el sistema costaría unos 3,5 millones más. Retirarlos costará 500.000 €.

El desmontaje de los Postes SOS se realizará entre 2011 y 2014. Las carcacas –de fibra de vidrio– serán

recicladas– y el resto de la infraestructura quedará en su sitio para futuros usos. De cualquier modo, los Postes SOS no se irán del todo. Está previsto que algunos permanezcan dentro de los túneles, donde la normativa lo exige por motivos de seguridad, y, posiblemente, en localizaciones muy concretas que estén fuera de cobertura telefónica. ◆

EN UNA DÉCADA, EL NÚMERO DE LLAMADAS SE HA IDO REDUCIENDO PROGRESIVAMENTE EN UN 10% ANUAL

Historias ‘SOS’

Casi 30 años de servicio han dado para un buen número de anécdotas, tantas como para llenar un libro. En todos esos años, los operadores han realizado una importantísima labor de ayuda, atendido miles de peticiones de auxilio y lidiado con todo tipo de situaciones. Ellos mismos cuentan que han sido frecuentes los usos indebidos, como las llamadas de peatones que andaban tocando todos los postes que encontraban a su paso; o de niños desde postes colocados cerca de pueblos y paradas de autobús, especialmente en las horas de entrada y salida del colegio. En el recuerdo también queda el agradecimiento de muchos conductores rescatados (hasta ramos de flores han llegado a algunos centros de gestión). Y muchos sucesos curiosos, extraños, algunos casi inverosímiles. Estos son algunos ejemplos:

● **¡UN TAXI!** Entre las historias más curiosas ocurridas en torno a los Postes SOS está la de un hombre que salió a pasear por la carretera. Tras una larga caminata, acudió exhausto a la carcaca naranja de la carretera más próxima para que le enviaran un taxi que le devolviera a casa.

● **¡NO SON HORAS!** A las 3 de la mañana, con una rueda pinchada, llamó un joven ciclista pidiendo ayuda. Los operadores avisaron en su casa para que fueran a buscarle y el padre, indignado por lo intempestivo de las horas para practicar deporte, respondió que se las compusiera él solito.

● **DE BODA.** Una de las historias más surrealistas fue la de un hombre en Valencia que estrelló su coche cuando iba camino de su propia boda: preocupado, contactó con su novia a través del poste para tranquilizarla y, al parecer, la escena fue subiendo de intensidad con los contrayentes declarándose su mutuo amor y el operador intermediando: “¡Señora, dice que la quiere!”

“Los postes están desfasados”

Federico Fernández, responsable de la gestión del tráfico y de los servicios de auxilio en carretera, explica por qué, cuándo y cómo desaparecerán los Postes SOS de las carreteras.

- ¿Por qué se retiran los Postes SOS?

- La razón principal es por que están desfasados, con una tecnología en proceso de extinción, como los dinosaurios. Simplemente, ya no son útiles, cada vez se usan menos y en pocos años no servirán para nada.

- Prescindir del servicio supondrá además un ahorro importante.

- Sí, pero no es el principal motivo para quitarlos. Vamos a ahorrar un dinero que estamos gastando en algo que no se utiliza y el ahorro se destinará a otros sistemas para mejorar la seguridad vial. Si tuvieran utilidad, no se plantearía suprimirlos.

- ¿Cuánto cuesta el mantenimiento de los postes?

- Mantenerlos en servicio cuesta más de 2 millones de euros al año.

- ¿Cómo se hará el desmontaje? ¿Será muy costoso?

- El personal de mantenimiento de las vías lo hará paulatinamente y no costará nada. El coste principal, en torno a 500.000 €, está en el reciclaje de los componentes electrónicos y las carcasas de fibra de vidrio.

- ¿Por qué han caído en desuso?

- Es una cuestión de salto tecnológico. Los pocos que los utilizan son sobre todo los conductores extranjeros, porque los nacionales utilizan el móvil para llamar a la aseguradora si es una avería o al 112 si es un accidente. En los últimos años se ha reducido su uso un 80%.

- ¿Qué han significado los Postes SOS en nuestras carreteras?

- Los postes se pusieron a mediados de los 80 en vías de alta ocupación, pero también en muchas carreteras convencionales que no eran



Paul Alan PUTNAM

“AHORRAREMOS 2.000.000 € AL AÑO. EL FUTURO DEL AUXILIO EN CARRETERA ES EL E-CALL”

autovías, como la ruta de los Portugueses (N-620).

- ¿Cómo valora el papel que han desempeñado?

- Han sido un gran apoyo a los conductores durante casi 30 años. Calculamos que hemos realizado más de 1.500.000 de servicios en todo este tiempo.

- ¿Cuál es el futuro del auxilio en carretera?

- Ni los Postes SOS, ni siquiera a la

telefonía móvil. El futuro es el e-call, un sistema que llama automáticamente al 112 e informa dónde se encuentra el vehículo. En pocos años, todos los coches que se matriculen en Europa lo llevarán. Es como tener un Poste SOS en cada coche y en todas las carreteras, no solo en las principales.

- Pero los conductores no quedarán desamparados ante las emergencias...

- No se abandona a los conductores a su suerte. Todo lo contrario. El e-call es un objetivo prioritario en las estrategias de seguridad vial de la Unión Europea suscrita por todos sus miembros (España firmó el compromiso en 2007) y por los fabricantes de automóviles.

- ¿Se retirarán todos los postes?

- No, se mantendrán algunos en las zonas con peor cobertura para los móviles y en los túneles. ♦

DEV y TESTRA, en marcha



SALDO DE PUNTOS, CADUCIDAD DEL PERMISO O LA ITV, BAJAS, CAMBIOS DE TITULAR DEL COCHE...

Todas sus notificaciones por e-mail o móvil, ya

El 25 de noviembre, la Dirección General de Tráfico (DGT) dio un nuevo paso adelante para acercarse al ciudadano y facilitar la realización de trámites por Internet, al poner en marcha la Dirección Electrónica Vial (DEV) y el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA). Son, como dice el eslogan de la campaña de comunicación, "la nueva forma de comunicarse con Tráfico"-

J. M. M.

Fotos: Paul Alan PUTNAM

La Dirección Electrónica Vial (DEV) es un sistema de notificación electrónica -obligatorio para los vehículos matriculados a nombre de personas jurídicas, y voluntario para los particulares- que sustituye el domicilio postal por una de correo electrónico.

Una vez dado de alta en esta nueva forma de comunicarse con Tráfico, las Administraciones con competencias sobre tráfico (DGT, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, Servei Català de Trànsit y ayuntamientos) dejan de enviar notificaciones en papel y recibirá en ese 'domicilio electrónico' (e-mail y teléfono móvil) todas las notifica-

ciones y avisos relativos a su permiso de conducir y sus vehículos: multas, saldo de puntos, caducidad del permiso de conducción o seguro obligatorio, fecha límite de pasar la ITV del vehículo, baja o cambios de titular del mismo... Tanto el móvil como el correo electrónico podrán cambiarse, o incluso darse de baja, si varían las circunstancias del titular.

Así, como señala la campaña de divulgación, se podrán conocer "tus multas y el estado de tu expediente sancionador, incluida la pérdida de puntos" se ahorrarán desplazamientos

**LA DIRECCIÓN
ELECTRÓNICA
VIAL (DEV) Y EL
TESTRA SON LA
NUEVA FORMA
DE
COMUNICARSE
CON TRÁFICO**

EN EL TABLÓN EDICTAL (TESTRA) ENCONTRARÁ TODAS LAS MULTAS BUSCÁNDOLAS POR LA MATRÍCULA, EL DNI O NÚMERO DE EXPEDIENTE



Desde el 25 de noviembre, podemos recibir las multas en nuestro correo electrónico o móvil.

tos innecesarios “a las oficinas de Correos a recoger la notificación no entregada”, se facilitan trámites (“podrás realizar alegaciones, identificar al conductor o pagar, de forma mucho más sencilla. Y es que todo lo haces a través de Internet”) y se evitará la vía ejecutiva y que Hacienda cobre la multa con recargo.

Para darse de alta en la DEV, entre en la web de la DGT (www.dgt.es) y, en el apartado Sede Electrónica, encontrará Dirección Electrónica Vial (DEV). Rellene el formulario (nombre, apellidos, DNI, correo electrónico...). Así como necesita una llave para su buzón físico, en la DEV la llave es su DNI electrónico o un certificado digital. De esta forma, sus notificaciones son seguras y solo usted podrá acceder a ellas.

¿TENGO UNA MULTA? También en esa fecha se puso en marcha el TESTRA (Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico), una web que publica todas las notificaciones de multas que antes se enviaban a los boletines oficiales de provincias, produciendo los mismos efectos transcurridos 15 días desde su publicación, pero que permite buscar si existe alguna sanción publicada,

Dirección Electrónica Vial: ¿Cómo funciona?

Tras confirmar el alta en la Dirección Electrónica Vial (DEV), su correo electrónico será la vía de comunicación para los servicios relacionados con la DGT y otras administraciones para temas de tráfico. Por ejemplo, el proceso en una infracción de velocidad detectada por un radar fijo de la DGT, si dispone de Dirección Electrónica Vial, será:

- 1 La DGT remite una notificación y avisa a su correo electrónico y a su móvil.
- 2 Dispone de 10 días para decidir si acepta o rechaza la notificación (como con las notificaciones en papel).
- 3 Si la acepta, accede al contenido (un documento PDF) y se abre una pantalla desde la que, si no está conforme, puede alegar, y si lo está, pagar beneficiándose del descuento, identificar al conductor... igual que si la recibiera en papel.
- 4 Si la rechaza, la notificación se da por hecha y el procedimiento sancionador continúa.
- 5 Si no acepta ni rechaza la notificación –no la abre–, ésta se da por realizada a los 10 días del envío del aviso a su correo electrónico, y el procedimiento sancionador continúa.

independientemente de dónde le haya sido impuesta, y así evitar entorpecerse de ésta –ocurría en un tercio de los casos– al recibir el embargo, ya que había sido publicada en el Boletín Oficial de la Provincia.

El acceso es gratuito y libre –sin DNI electrónico ni certificado digital–. Desde la web de la DGT (www.dgt.es), entre en la Sede Electrónica y seleccione TESTRA. Allí, con la matrícula de l vehículo, el DNI o el número de expediente, se accede a la búsqueda de multas. Tras ello, aparece un listado con la Administración que ha remitido una notificación para poder dirigirse a ella. Además, el TESTRA dispone de servicio de alertas a correo electrónico y teléfono móvil, que avisa siempre que exista una publicación relacionada con su DNI o la matrícula de su vehículo.

Además, estas dos iniciativas ofrecen al ciudadano mayores garantías. Como resume Ramón Ledesma, subdirector general de Normativa de la DGT, “cuanto antes conozca éste la existencia de una denuncia, antes podrá ejercer sus derechos ante la Administración y beneficiarse de las ventajas que se le ofrecen”. ♦

Un conductor que muestra síntomas de preocupación o nerviosismo excesivo es más propenso a cometer errores por falta de atención, a reaccionar más tarde ante un peligro y a agotarse fácilmente. Si a ello le añadimos el consumo de medicamentos, como tranquilizantes, el resultado puede ser una bomba de relojería.



Entre las personas que conducen a diario, un 18% lo hace con un grado elevado de ansiedad.

¿Te da miedo conducir?

Anabel GUTIÉRREZ

Fotos: ATTITUDES

Infografía: Óscar TREVIÑO

Uno de cada cinco conductores está tenso al volante y uno de cada tres no conduciría si pudiera evitarlo. Asombra, pero así lo afirma una encuesta realizada por Attitudes, el programa de responsabilidad social de Audi, en colaboración con la Universidad Autónoma de Barcelona. Un 32%

¿Cuándo debemos preocuparnos?

- Si antes de conducir sentimos intranquilidad ante la idea de coger el coche y si al aparcar respiramos aliviados, estamos sufriendo ansiedad.
- Hay que acudir al médico cuando ese nerviosismo se hace más intenso, hasta el punto de producir malestar físico e impedir, incluso, que desempeñemos esa tarea.

confiesa sentir algo de intranquilidad, un 18% declara a sufrir bastante ansiedad y un 4% muestra claros síntomas de amaxofobia o fobia a conducir (del griego “amaxos”, carruaje). En total, un 54%, más de la mitad; de éstos ocupa la cifra de 5 millones y medio de conductores (un 22%) que padece un grado de tensión considerable.

La ansiedad es una emoción vital en los seres humanos que nos permite prepararnos física y mentalmente ante una posible amenaza. Antonio Cano Vindel, catedrático

ABARCAR MÁS DE LO QUE PODEMOS, PUEDE SER UNA DE LAS CAUSAS DE LA ANSIEDAD

de psicología de la Universidad Complutense y presidente de la Sociedad Española para el Estudio de la Ansiedad y el Estrés (SEAS), explica que cuando “nos preparamos excesivamente, prácticamente a todas horas y sin descanso, como si estuviéramos permanentemente asistiendo a un examen”, es señal de que nuestro mecanismo de alerta está fallando.

¿QUÉ NOS PASA? Fernando Sáiz, director de comunicación de Audi España, afirma que la ansiedad influye al volante: “El conductor puede sufrir mayor falta de concentración, tener un incremento en los tiempos de reacción, experimentar rigidez muscular, sudoración, temblores, te-

EDUARD PUNSET

Escritor y divulgador científico

“El coche es mucho más generador de ansiedad de lo que nos imaginamos”



- El 54% de los conductores españoles, según el estudio de *Actitudes*, sufre ansiedad. ¿Tiene esto algo que ver con la forma en que vivimos?

- Conducir un coche aparece muy tarde en la evolución de los humanos. Nos hemos habituado perfectamente a tener las manos liberadas para fabricar herramientas cuando optamos por ponernos de pie, pero no estamos todavía acostumbrados a conducir un coche. Es mucho más complicado y generador de ansiedad de lo que uno se imagina.

- ¿Cuál es la causa?

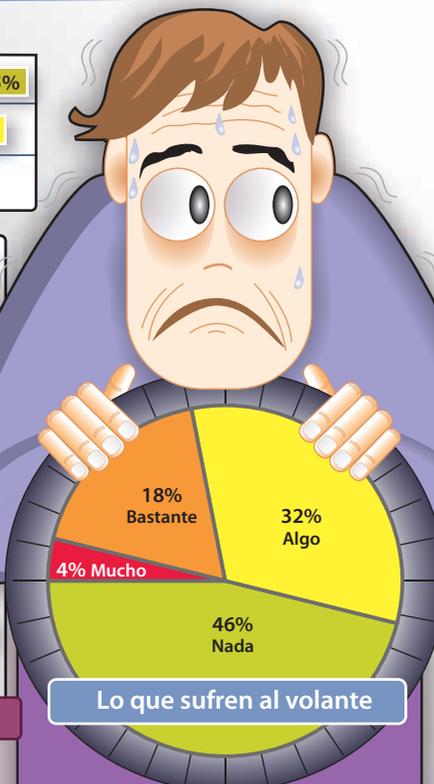
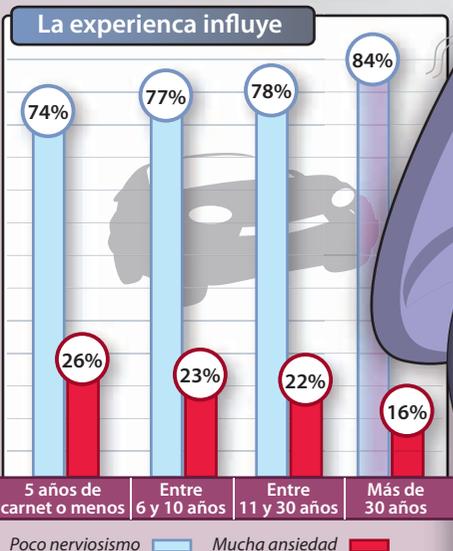
- Además de la falta de hábito mencionada antes, está la absoluta ignorancia relativa a la gestión de las propias emociones básicas y universales con que venimos al mundo. El sistema educativo tampoco insiste en el aprendizaje de aquellas materias o aptitudes que contribuirían a reducir esa ansiedad: la capacidad de concentración o focalización de la atención; el trabajo en equipo o, por supuesto, el aprendizaje social y emocional.

- ¿Qué podemos hacer?

- Aplicar el aprendizaje social y emocional en la enseñanza primaria. Introducirlo, igualmente, en el mundo corporativo. De paso, se reducirían los niveles de violencia y también aumentarían los de altruismo y empatía en las sociedades del futuro.

Conductores con ansiedad

Frecuencia con la que conducen	
Nunca o casi nunca	35%
De vez en cuando	30%
Todos o casi todos los días	18%



Nos pone de los nervios

Sobre el total de los encuestados (verde) Encuestados con ansiedad elevada (rojo)

La conducción imprudente de los demás	47%	63%
Las condiciones climatológicas adversas	27%	42%
Circular con mucho tráfico	25%	39%
Transitar por grandes ciudades	22%	33%
Circular con prisa	20%	31%
Viajar por carreteras desconocidas	20%	37%
Llevar un coche que no es mío	20%	35%
Conducir cuando me encuentro mal	20%	29%
Viajar cuando estoy cansado	18%	28%
Transportar niños	17%	26%
Circular de noche	16%	29%
Las carreteras con curvas	15%	25%
Conducir cuando estoy preocupado	12%	26%
Los viajes largos	10%	20%
Pasar por puentes y túneles	7%	14%
Circular por autovías o autopistas	7%	15%

Fuente: Resultados de la encuesta realizada por Actitudes y la Universidad Autónoma de Barcelona.



Un conductor con ansiedad pierde reflejos y sufre faltas de atención que le impiden percibir correctamente señales y circunstancias del tráfico.

ner pensamientos negativos e, incluso, irracionales, puede visualizar accidentes, y esto, además, le puede suceder mientras conduce”. Ignacio Morgado, catedrático de Psicobiología de la Universidad Autónoma de Barcelona, considera que “una ansiedad elevada podría afectar a los reflejos motores, a la atención, a la percepción de señales y circunstancias del tráfico y a la toma de decisiones en la conducción”.

Según la encuesta, las personas con altos niveles de ansiedad abundan entre aquellos conductores que durante el primer año de tener el permiso se sentían intranquilos, iban acompañados o conducían poco. Por esto, Jordi Fernández, director de Investigación de Actitudes, concluye que “la falta de confianza en uno mismo, la inexperiencia y muchas veces una preparación poco adecuada pueden estar detrás de ese miedo a conducir”.

¿QUÉ PODEMOS HACER? Ignacio Morgado explica que “la mayoría de las situaciones que provocan ansiedad tienen en común un desajuste entre emoción y razón, es decir, entre lo que se quiere y lo que se puede”. “Por ello –continúa diciendo–, una

“A VECES ES MEJOR CONducIR SOLO QUE MAL ACOMPAÑADO”

MAR COGOLLOS,
PSICÓLOGA Y
DIRECTORA DE
AESLEME

Qué debes hacer...

● SI SUFRES ANSIEDAD AL VOLANTE

Procura conducir a menudo, pero efectúa itinerarios que conozcas y en los que te sientas seguro. Intenta, gradualmente, afrontar pequeños retos, como trayectos más largos o con mayor densidad de tráfico.

● SI ERES ACOMPAÑANTE

- ◆ No te burles. Ten paciencia y respeta su estilo de conducción.
- ◆ No des consejos continuamente y no le metas prisa.
- ◆ No conduzcas en su lugar.

causa importante de la ansiedad es tener mal programada nuestra vida”, de modo que abarquemos más de lo que podemos. Antonio Cano advierte de que el tratamiento farmacológico para la ansiedad no es la solución: “Evita los síntomas, pero no elimina el trastorno, y, además, tiene efectos secundarios para la conducción, multiplicando por cinco la probabilidad de sufrir un accidente”. Por tanto, y en esto coinciden todos los expertos consultados, a prender habilidades que ayuden a gestionar o controlar nuestras emociones, figura entre las soluciones más adecuadas.

En trastornos leves, el estudio aconseja no dejar de conducir, hacerlo en trayectos conocidos, mantener una actitud positiva y no dejarse intimidar por otros conductores. Los familiares deben apoyarle, tener paciencia, no dar consejos ni advertencias, respetar su estilo de conducción y no sobreproteger y conducir en su lugar. Mar Cogollos, psicóloga y directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME), afirma que “el acompañante tiene un papel fundamental; por eso, a veces es mejor conducir solo que mal acompañado”. ◆

Movilidad se escribe con S



Pontevedra, Premio Nacional de Seguridad Vial 2010, lleva 6 años sin muertos por accidentes de tráfico.

Movilidad se escribe con S de sostenible, para que caminar, ir en bicicleta o en transporte público sea tan rentable como ir en coche; S de segura, moderando el tráfico y la velocidad para que el espacio que compartimos resulte cómodo y agradable; y S de saludable, libre de humos y de ruidos. Más de 180 ayuntamientos españoles ya escriben Movilidad con S.

Anabel GUTIÉRREZ

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) tiene por objeto “*aprovechar al máximo el uso de todos los modos de transporte para garantizar la movilidad, la calidad de vida y la protección del medio ambiente*”, según el Libro Verde de Movilidad Urbana de la Unión Europea. María Eugenia López-Lambas, profesora de Ingeniería Civil y Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid, lo define como “*un conjunto de medidas para que todos los modos de transporte sean sostenibles*”.

EL OBJETIVO DE UN PLAN DE MOVILIDAD ES EQUILIBRAR EL USO DE TODOS LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

En España no existe ninguna ley que prevea su existencia, al contrario de lo que sucede en Italia, Francia o Reino Unido. Únicamente, Cataluña dispone de una Ley de Movilidad desde 2003. No obstante, el gobierno español recomienda y financia la implantación de PMUS a los ayuntamientos que lo soliciten. Actualmente, según el Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE), más de 180 municipios disponen de planes de movilidad. M^a Eugenia López-Lambas, advierte de que “*no se trata de ir contra el coche, sino de utilizar lo realmente cuando se necesite*”.

Destacan como referentes ciudades como San Sebastián, que ya en



PONTEVEDRA

Ciudad accesible y segura

Pontevedra lleva diez años trabajando en una importante reforma. En 1999 comenzó con la peatonalización del centro histórico, que, posteriormente, se ha extendido también a calles céntricas de naturaleza más comercial. En la actualidad, la transformación de la ciudad es evidente. La circulación por el resto de vías, convertidas en zonas 30, se ha limitado a un carril de tráfico para la circulación en un único sentido y un carril de servicios para el aparcamiento gratuito en horario comercial (15 minutos para todos los vehículos). Habilitadas también unas 130 zonas para carga y descarga, toda la ciudad se ha convertido en un gran itinerario peatonal.

Pontevedra lleva seis años sin muertos por accidentes de tráfico. En el año 2000 se produjeron 1.203 accidentes y 3 muertos en zona urbana; en 2008, 784 accidentes y cero muertos. Además, el 92% de los heridos en accidente no necesitó asistencia hospitalaria. Gracias a esta exitosa política, la Fundación Española para la Seguridad Vial (FES-VIAL) le otorgó el Premio Nacional de Seguridad Vial en febrero de 2010.

sus primeros planes urbanísticos, en 1989, planteó el fomento de medios de desplazamiento alternativos al coche; Vitoria, que desde 1995 orienta su política de movilidad hacia la protección del medio ambiente; y Barcelona, que a través de iniciativa ciudadana firmó su Pacto por la Movilidad en 1999.

Pero, ¿qué actuaciones contempla un plan de movilidad? Veamos, paso a paso, cada una de las principales áreas.

ESPACIO PÚBLICO. Es fácil entender que para crear, por ejemplo, itinerarios peatonales o ciclistas no basta con ampliar aceras o construir carriles bicis. Es necesario que estos circuitos sirvan a sus ciudadanos en sus desplazamientos y no solo para pasear o hacer deporte. Esto requiere un diseño urbanístico previo. Otro aspecto referido a la recuperación de espacios públicos es la peatonalización. En España se ha abordado por dos motivos, según explica la urbanista Isabela Velázquez: o bien para recuperar centros históricos por su atractivo turístico,

DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN

Pensada para pasear

Donostia-San Sebastián está considerada de manera unánime un referente en temas de movilidad sostenible. Su política de movilidad, ligada a la planificación urbanística, tiene como protagonista al peatón. Una prueba de la efectividad de esta gestión es el hecho de que un 42% de los donostiarros prefiera desplazarse a pie. También es una ciudad pensada para disfrutar en bicicleta, gracias a los 45 kilómetros de itinerarios en carriles exclusivos que han permitido una intensidad media de 1.000 ciclistas diarios.

Respecto al transporte público, San Sebastián ha apostado por la mejora de la red urbana de autobuses mediante carriles segregados, biocombustibles, sistemas de información a viajeros, información multimedia a bordo de los vehículos, GPS para localización de vehículos, etc. Los autobuses urbanos transportan anualmente más de 28 millones de viajeros. Lo que se traduce en un ratio de 152 viajes por habitante al año, uno de los mayores de Europa para una ciudad de ese tamaño.



Capital verde europea

En 1982, Vitoria (Álava) aprueba la construcción de una red básica de vías ciclistas, un año después, la revitalización de su casco histórico y en 2003 firma el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible y el Plan General de Ordenación Urbana. Estos 30 años de dedicación han servido para que sea nombrada Capital Verde Europea para el 2012-2013, desbancando a ciudades como Barcelona, Nantes (Francia), Nüremberg (Alemania), Malmoe (Suecia) y Reikiavik (Islandia).

El alcalde socialista, Patxi Lazcoz, ha destacado cuatro cuestiones claves que han distinguido a Vitoria del resto de candidatas: *“El consenso político, la valentía política con el Plan de Movilidad Sostenible, el compromiso ciudadano y el ofrecimiento de Vitoria para ser ciudad laboratorio con el coche eléctrico”*. Una de las apuestas importantes que resalta la Comisión Europea es su Anillo Verde. La ciudad dispone de 1.091 hectáreas verdes públicas, lo que representa casi el 33% de la superficie urbana, distribuidas de forma que prácticamente la totalidad de la ciudadanía vive a menos de 300 metros de una de ellas.



Sinestesia Studio



como es el caso de los barrios del Sacromonte y Albaicín granadinos o el casco urbano de Toledo; o bien para revitalizar ejes comerciales, como las calles Preciados de Madrid o Sierpes de Sevilla.

Una práctica cada vez más común de las políticas municipales en torno a la movilidad consiste en establecer una velocidad máxima de 30 km/h en determinadas vías, lo que se conoce con el nombre de Zona 30. La Fundación RACC, en su informe “Criterios de Movilidad”, explica que una Zona 30 *“da mayor protagonismo al peatón y reduce la accidentalidad un 50%”*. Como ejemplo mencionaremos el diseño de itinerarios peatonales y ciclistas que ha realizado la ciudad de Sevilla, no solo pensados como ejes de conexión, sino como infraestructuras verdes. Ello unido a la peatonalización del centro y reorganización del

tráfico ha supuesto un importante descenso de la contaminación acústica y ambiental.

TRANSPORTE PÚBLICO. Según la Guía Práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad, editada por el IDAE, las medidas que incrementan el número de usuarios del transporte público son: carriles bus o plataformas reservadas; mejorar la comunicación e interconexión entre metros, tranvías y autobuses; disponer de un sistema integrado de tarifa que permita usar un único billete y, por tanto, facilite los transbordos y aplicar nuevas tecnologías, que permita la información del servicio

al usuario en tiempo real o la lectura automática de billetes.

En relación a los autobuses urbanos, un número importante de ciudades está integrando el uso de biocombusti-

Made in Spain

Al contrario que en otros países europeos, la mayor parte de las demandas para mejorar el espacio público no han sido promovidas individualmente por los ciudadanos, sino por asociaciones ecologistas y de ciclistas.



MÁLAGA

Nuevas tecnologías y transporte público

La estrategia de Málaga, especialmente en los últimos tres años, se puede resumir en tres aspectos: fomento del transporte público, política de aparcamiento y peatonalización del casco histórico. Desde 2006 a 2010, el transporte público malagueño cuenta con dos millones más de usuarios. La razón de este importante incremento se debe a los casi 17 kilómetros de carril bus, a la modernización de la estación de autobuses interurbanos, a la mejora de los trazados y líneas, a que los horarios y frecuencias son más productivos, al uso de biocarburantes en autobuses urbanos y a la apuesta por las nuevas tecnologías: control GPS de todos los vehículos, instalación wifi gratuito e incremento del número de paneles con información a tiempo real en las marquesinas.

En 2004 se realizaban al día unos 62.300 viajes en vehículo privado por el casco histórico, lo que suponía una emisión de 9 toneladas de dióxido de carbono a la atmósfera. En julio de 2009, con la instauración del Entorno Protegido para el Centro Histórico, el número de viajes en coche se ha reducido a 9.800 y las emisiones a 1 tonelada. La mejora en los niveles de ruido, confort y calidad de vida ha supuesto también un incremento del número de turistas.

bles y gas natural e incorporando vehículos eléctricos o híbridos. El 100% de la flota que circula por la ciudad de Burgos utiliza gas natural o biodiesel. Como consecuencia, el centro burgalés ha reducido su contaminación ambiental un 30%.

VEHÍCULO PRIVADO. Teniendo en cuenta que el tráfico urbano es responsable de la mayor parte de las emisiones contaminantes, no es extraño que muchos ayuntamientos hayan adoptado medidas para limitar la circulación del coche. Impopulares pero muy generalizadas son las políticas de estacionamiento: regulación de las plazas en superficie, zona azul o zonas reservadas para residentes, o los garajes públicos externos. Los llamados aparcamientos disuasorios, ubicados en la periferia, gratuitos y en muchas ocasiones conectados a una red de transporte público, fomentan el uso de este medio en detrimento del vehículo privado. Como curiosidad, el ayuntamiento de Zaragoza establece un régimen fiscal de carácter positivo a los comportamientos adecuados

GIJÓN

Ciudad amable y calmada

Gijón lleva años trabajando la movilidad sostenible para mejorar la seguridad vial y pacificar el tráfico. Limitar la velocidad de los vehículos es una de sus grandes apuestas, especialmente en aquellas zonas conflictivas y de mucha densidad. Esto se ha conseguido estableciendo zonas 30 e instalando radares, que desde 2008 han reducido notablemente el número de imprudencias. Gracias, por ejemplo, al sensor fijo instalado en un semáforo, que fotografía al vehículo que se lo salta en rojo, de 602 infracciones detectadas en 2009 se pasó a 89 en tan solo diez meses.

La Empresa de Transportes de Gijón cuenta con un título único de viaje para facilitar a los usuarios la utilización de este medio de transporte. Cualquier ciudadano, además, puede acceder a información en tiempo real del servicio a través de pantallas ubicadas en las marquesinas o a través del teléfono móvil. Otra de las apuestas fuertes del ayuntamiento se refiere a la movilidad ciclista. A finales de este año, 30 kilómetros más de carril bici se sumarán a los aproximadamente 40 kilómetros que conforman las sendas peatonales y ciclistas del perímetro de la ciudad.





COPENHAGUE, DINAMARCA

Experiencia europea

Norrebrogade es una de las calles más importantes de la capital danesa, Copenhague, por su actividad comercial y por ser una de las principales arterias de tráfico. En 2006 las autoridades municipales dieron luz verde a un plan para restringir el acceso de vehículos privados y equilibrar la convivencia entre peatones, ciclistas y usuarios del transporte público. En 2008 la transformación de la calle fue evidente: se creó un carril de uso exclusivo

para autobuses, se duplicó el ancho del carril bici, la ampliación de aceras permitió mejorar el mobiliario urbano, plantar árboles, reservar zonas para carga y descarga e instalar aparcamientos para bicicletas. A finales de 2008 el volumen total de tráfico disminuyó un 44%; los 27.000 usuarios diarios del autobús llegaron un 3% antes a sus destinos, lo que ahorró al año unos 400.000 euros; la reducción del número de coches supuso también un descenso de la contaminación, el ruido y la inseguridad, especialmente para peatones y ciclistas.



“NO SE TRATA DE IR CONTRA EL COCHE, SINO DE UTILIZARLO CUANDO SE NECESITE”.

MARÍA EUGENIA LÓPEZ-LAMBAS, PROFESORA DE INGENIERÍA CIVIL Y TRANSPORTE

desde el punto de vista ambiental. En el caso de los vehículos, ofrece una bonificación que oscila entre el 50 y 75% en función de las características del motor, el tipo de combustible, etc.

SEGURIDAD. La moderación de la velocidad, ampliación de aceras, mejora de intersecciones y señalización, restricciones al tráfico o fomento del transporte público forman parte de las medidas que la Dirección Gene-

ral de Tráfico (DGT) recomienda en su Plan de Seguridad Vial Urbano. Como sintetizó Pere Navarro, director general de Tráfico, en las jornadas celebradas durante la Semana Europea de la Movilidad 2010, *“una buena política de movilidad es condición previa para una buena política de seguridad vial”*.

Desde 2005, la DGT ofrece este plan, que incluye financiación y apoyo técnico, y está dirigido a los municipios de más de 25.000 habitantes. Dos ejemplos son Soria, que presentó los resultados este año (ver “Tráfico y Seguridad Vial” nº 201), y Plasencia, que firmó su Plan Municipal de Tráfico y Seguridad Vial en 2008 con asesoramiento técnico de la DGT. Entre las medidas que contempla, destacan, entre otras, la creación de glorietas, el cambio a sentido único de siete calles de doble sentido, plazas de aparcamiento, peatonalización progresiva del centro, mejora de la señalización, itinerarios ciclistas y aparcamientos para bicicletas, moderadores de velocidad, zonas reservadas para carga y descarga, etc. ♦

Las motos siguen preocupando

La siniestralidad de las motos preocupa en toda la Unión Europea. España puso en marcha en 2008 un Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores tras aumentar la accidentalidad un 77% de 2003 a 2007. Muchas de las medidas previstas ya se han realizado.

Marian GARCÍA RUIZ
Infografía: **Oscar Treviño**

El Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores, vio la luz en diciembre de 2007. Se elaboró en el grupo de trabajo denominado "Motocicletas y seguridad vial", donde están representados todos los sectores implicados, que fue creado por la DGT en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial.

El primer objetivo de este plan fue invertir la tendencia al alza del número de muertos y heridos graves usuarios de motocicletas y ciclomotores y conseguir que el número de muertos por millón de motocicletas iniciara un decrecimiento sostenido en el tiempo. Y así ha sido.

EN 2009 MURIERON 194 MOTORISTAS MENOS QUE EN 2007, EL PEOR AÑO PARA LA MOTO

Con este plan, se pusieron en marcha a partir de 2008 un paquete de medidas destinadas a mejorar la formación de los motoristas, combatir las prácticas de riesgo, reducir los escenarios de alta siniestralidad y la lesividad de los accidentes.

Desde entonces, el acceso al permiso de motos se ha hecho más pro-

gresivo, en función de la edad y la experiencia; se incluyeron exámenes teórico-prácticos en todos los permisos de motos; se elevó la edad para acceder al ciclomotor a 15 años; muchas ciudades han incorporado la moto en sus planes viarios; se siguen sustituyendo poco a poco los guardarráiles por otros sistemas de contención menos agresivos; se han puesto en marcha campañas de concienciación y control... Y la accidentalidad ha bajado.

MENOS MUERTOS. "En los dos últimos años se ha producido una mejora muy significativa de la accidentalidad en motos", asegura Anna Ferrer, directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT.

De los 632 fallecidos en 2007 se ha pasado a 438 en 2009, lo que supone un descenso del 30%. "Sin embargo -reconoce- si tomamos como referencia el periodo 2003-09, en el cual el descenso global de todas las víctimas mortales ha sido el 50%, en el caso de las motos se ha producido un incremento del 19%". Así las cosas, a corto plazo, se ha logrado invertir la tendencia de aumento de la mortalidad tanto en carretera como en zona

La accidentalidad de las motos: mejora, pero menos

1 Baja la mortalidad

Motoristas muertos	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	09/08	09/03
Carretera	266	304	358	368	471	359	325	-9%	22%
Zona urbana	101	96	114	113	161	136	113	-17%	12%
Total en moto	367	400	472	481	632	495	438	-12%	19%
Total en todo tipo de vehículos	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	-12%	-50%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

* 2010: Los accidentes mortales de motoristas bajan un 15% hasta octubre. Respecto a 2003 suben el 12%.

* Datos a 24 horas.

Parque de motocicletas

En 2009 había 2.606.674 motocicletas, un 4,23% más que el año anterior. Son un 8,4% del parque de automóviles.

MEDIDAS REALIZADAS

- Introducción del **nuevo permiso A2** para potencias intermedias indispensable para conseguir, dos años después, el A. Promueve el acceso progresivo por edad y experiencia.
- Realización obligatoria de pruebas de destreza y **circulación en vías abiertas** en todos los exámenes de moto.
- Elevación de la edad mínima para obtener el permiso de ciclomotor, **a partir de los 15 años** y con examen.
- **Más nociones de moto** en todos los permisos, incluidos los de coche y especialmente en el permiso B.
- **Diseños urbanos** más seguros: zonas de salida adelantada en semáforos (Barcelona, Madrid), pasos de peatones antideslizantes (Bilbao) o carriles bus/moto(Madrid).
- Campañas de comunicación **para fomentar la convivencia** entre vehículos **y el uso del casco**: "Si pensamos en las motos, todo irá sobre ruedas".
- Campañas de vigilancia y control de prácticas de riesgo **en los Grandes Premios de motociclismo**, así como vigilancia y control del uso del casco.

● **Campaña para el fomento de la formación** mediante cursos de conducción segura. Estos cursos, con dos modalidades, adaptados a la conducción en zona urbana y carretera, abordan temas como las técnicas de frenado, tiempos de reacción, maniobras, conducción en situaciones meteorológicas adversas... Los cursos cuestan entre 150 y 250 € y los impartirán, en principio, nueve escuelas especializadas. Más información en la página Web de la DGT y en www.emmotomasseguro.com

MEDIDAS DE FUTURO

- Promover la formación voluntaria con **incentivos** (en la venta de material, aseguradoras, etc).
- Elaborar un plan especial para **motoristas profesionales**.
- Concienciar e informar sobre la importancia de la **equipación de seguridad** y de una buena visibilidad.
- Continuar con la instalación de los **Sistemas de Protección de Motoristas** (en lugar de los guardarrailes) y diagnosticar la situación.
- Profundizar en el conocimiento de las **zonas de concentración de accidentes**.
- Tener en cuenta a la moto en las **auditorias de seguridad vial** en carretera.
- Fomentar la **investigación, desarrollo e innovación** de los vehículos motorizados de dos ruedas.
- Una nueva **ordenanza municipal para zona urbana** que están elaborando DGT y la Federación de Municipios con medidas específicas para motos.
- Elaboración de un estudio sobre **el perfil del motorista** y su exposición al riesgo.
- Intentar eliminar la posibilidad de usar **cascos certificados** en lugar de homologados y la exención de usar casco por motivos de salud.

* El Plan Estratégico de Seguridad Vial para Motos y Ciclomotores tiene vigencia hasta 2011.

urbana pero, a largo plazo, las cifras siguen siendo menos positivas que con el resto de los vehículos. Lo mismo está ocurriendo en la UE, donde la seguridad de la moto se ha con vertido en una de las prio-

ridades del Plan de Acción Europeo de Seguridad Vial 2010-2020, como lo es también en el Plan Estratégico de Seguridad Vial que está elaborando la Dirección General de Tráfico.

Mientras tanto, el Plan de Motos, cuya vigencia se extiende hasta 2011, sigue en marcha. La última de sus medidas ha sido fomentar a

través de la DGT la realización de cursos de formación para motoristas que impartirán escuelas especializadas del sector. Y en la agenda quedan medidas pendientes como incentivar esta formación, incluir la en las empresas, incrementar la vigilancia y aumentar los sistemas de seguridad de los vehículos, entre otras. ♦



2 Perfil del accidentado*

En carretera: El 46,4% de las víctimas tiene entre 30 y 44 años.
El 87,7% son varones.

En ciudad: El 47,7% tiene de 30 a 44 años.
El 80% son varones.

4 Accidentes mortales. ¿Cuándo?*

En carretera: El 50% en fin de semana.
En ciudad: El 84% en día laborable.

3 Dónde ocurre el accidente*

En carretera: El 77% en carreteras convencionales. El 37% en recta. El 29% por salida de la vía.

En ciudad: El 51,7% en una intersección. El 45,7% por colisiones laterales o frontolaterales.

5 Cómo son sus motos*

En carretera: El 74% de los fallecidos viajaba en motos de 500 cc o más.

En ciudad: El 56% de los muertos viajaba en motos de 500 cc o más.

* Datos 2009. Observatorio Nacional de Seguridad Vial.



Parece existir un acuerdo general para dar prioridad a solucionar la situación de las víctimas más graves de accidentes de tráfico.

TRAS QUINCE AÑOS DE BAREMO, VÍCTIMAS, ADMINISTRACIÓN Y ASEGURADORAS ESTÁN DE ACUERDO

Hay que mejorar las indemnizaciones

Ha llegado la hora de modificar el baremo de indemnizaciones por accidentes de tráfico. Tanto asociaciones de víctimas –que han elaborado un documento conjunto– como aseguradoras y Administración están de acuerdo en la necesidad de cambiarlo. Luego, en qué hay que cambiar y qué no, surgen los matices.

Juan M. MENÉNDEZ

El baremo obligatorio para indemnizar a víctimas de tráfico entró en vigor en 1995, hace quince años. Las indemnizaciones se fijaron sobre el Salario Mínimo Interprofesional (SMI) de 1994 y no se actualizaron con el IPC (4,3%) ni con el de 1996 (4,3%). Además, el SMI aumentó de 1996 a 2009

DE 1995 A 2009, EL PARQUE CRECIÓ UN 65% –DE 18 A 31 MILLONES– Y LAS VÍCTIMAS MORTALES SE REDUJERON UN 51%

un 51,2%, un 10% por debajo del IPC. Por ello, las víctimas calculan haber perdido un 19% de poder adquisitivo.

Además, el baremo se reformó a la baja en 2003. “Se cambió la Tabla VI de puntuaciones de las secuelas”, según José Pérez Tirado, abogado y portavoz de las asociaciones de víctimas, diciendo que la ciencia médica había avanzado, se separó el perjuicio estético del funcional y sucedió lo que sucedió: indemnizaciones a la baja”.

Este recorte –“terrible” según José Pérez– se realizó para que las aseguradoras españolas ganaran potencia y competitividad en Europa. “Pero –explica Pérez Tirado– en España las grandes compañías, además de Mutua y Mapfre, son Axa (francesa), Allianz (alemana), Generali (italiana), que en sus países pagan muy bien a las víctimas, y aquí muy mal a los españoles”. Un informe de 2009 de la Comisión Europea lo confirma: España tiene uno de los niveles indemnizatorios a víctimas de tráfico más bajos en la UE.

La petición de modificar el baremo

mo “no es solo de las víctimas –dice Javier Fernández, director de Comunicación de UNESPA–. Es de toda la Sociedad, incluyendo las aseguradoras. El bar emo ha sido un gran instrumento de justicia social, objetividad y solidaridad. Ha funcionado y funciona con éxito, pero han pasado 15 años y es posible mejorarlo y adaptarlo a la realidad económico-social de nuestros días”.

NIVELES EUROPEOS. Las víctimas presentaron a la Dirección General de Seguros 34 modificaciones y diez principios que orientan su reforma. Y un dossier con datos económicos que las justifican. Por ejemplo, que de 1995 a 2009, el parque móvil creció un 65% y el número de víctimas bajó un 51%. “Si alguien tuviera un negocio en el que aumenta la clientela un 65% y sus costes bajan un 51% –explica Pérez Tirado–, tendría un resultado fabuloso”. O que, según datos del Consorcio de Compensación de Seguros, éste pagó 83 millones de euros a víctimas por vehículos sin seguro, y tres años después solo 46 (-44%). “Y hay otra víctima –señala Pérez Tirado–, la asistencia sanitaria pública, a la que se dedica solo el 6%”.

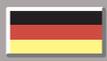
El informe también señala que, según cifras oficiales de 2009, el beneficio de las aseguradoras fue del 9,3%. “En un país en crisis, el sector asegurador, con 62 millones de euros de beneficios, no lo está. En Europa, con beneficios del 3-4% en el seguro obligatorio están muy

Indemnizaciones: Así se paga en Europa

(Cuantías en un caso de tetraplejía)

Datos en miles de euros




	ESPAÑA	ALEMANIA	ITALIA	FRANCIA	BÉLGICA	R. UNIDO
						
Pérdida temporal de ingresos	37	(1)	(2)	31	44	(1)
Pérdida futura de ingresos	--	277	230	247	331	273
IP A	343	--	434	338	--	--
Daño moral a la víctima	64	256	212	137	227	200
Daño moral a familiares	96	--	103	30	25	--
Cuidados permanentes	257	3.372	2.156	2.127	3.054	3.443
Otros gastos	345	302	69	592	228	388
TOTAL	1.142	4.207	3.204	2.502	3.909	4.304

(1) Incluido en Pérdida futura de ingresos
(2) Incluido en IPA

(Fuente: Informe presentado por las asociaciones víctimas ante el Ministerio de Economía y Hacienda).

“QUEREMOS QUE AL JUEZ LE QUEDEN MÁS SALIDAS PARA SITUACIONES ESPECIALES, UN BAREMO MENOS ENCORSETADO”.
(JOSÉ PÉREZ TIRADO. PORTAVOZ VÍCTIMAS)

satisfechos”, señala Pérez Tirado.

Por esto, las víctimas exigen elevar las indemnizaciones al nivel europeo: “Alemania está un 300% por encima de España; Italia, un 150%... En los casos graves, podría cambiar entre un 200 y 300%, pero seguiremos en cantidades que no son nada del otro mundo”, explica Pérez Tirado.

“El nivel de vida es importante –según Javier Fernández (UNESPA)– y marca diferencias, pero no es solo eso. En España el bar emo indemniza cuando se han producido y determinado secuelas: el daño permanente. Pero antes ha habido un proceso de curación, largo y complejo, que también es atendido por el seguro”.

Así, el portavoz de UNESPA recuerda que la consolidación de las secuelas de los grandes lesionados tarda más de un año, en el que están atendidos y sometidos a tratamiento médico. “En España, ese gasto, que asume el seguro, aunque sea en centros públicos, no se tiene en cuenta al calcular la indemnización –detalla UNESPA–; en otros países, forma parte de la indemnización. En España se indemniza un porcentaje del daño patrimonial sin necesidad de probarlo”.

Y existen más diferencias: donde

Datos para mejorar las indemnizaciones

- El parque de vehículos ha crecido un **65%** entre 1995 y 2009
- Los accidentes mortales en carretera se han reducido **a la mitad (51%)** de 1995 a 2009.
- España ha pasado de **281** víctimas mortales por cada millón de vehículos en 1995 a solo **61** en 2009
- Las víctimas menores de 16 años y mayores de 70 son el **12%** del total.
- Solo un **11%** de las víctimas son peatones. Los ciclistas, apenas un **1%**.
- Las víctimas con hasta 3 puntos de lesión son el **75%** y hasta 9 puntos, el **92%**.
- El **70%** de los traumatismos que provocan Daño Cerebral Adquirido se originan en accidentes de tráfico.
- Solo el **6%** de los pagos del Seguro de Automóvil van a asistencia sanitaria; el **58%**, a daños materiales y el **28%**, a indemnizaciones por baremo.
- En 2009 las primas pagadas por seguro de automóvil en España fueron **11.430** millones de euros. Los beneficios de las aseguradoras, del **9,3%**.



La indemnización a víctimas cuesta la mitad que los costes materiales.

Los diez principios de las víctimas

- 1 El seguro obligatorio tiene una función social
- 2 El baremo debe ser un sistema de valoración vinculante
- 3 El baremo debe cuantificar el daño moral y el daño patrimonial básico y sus cuantías no deben incluir el lucro cesante ni los gastos acreditados. La ayuda de tercera persona debe calcularse valorando las circunstancias personales y los gastos de profesionales deben ser abonados a las víctimas.
- 4 Se actualizarán las cuantías.
- 5 La reforma priorizará a los grandes lesionados y fallecidos, sin olvidar a las demás víctimas de accidente.
- 6 Es necesario incluir a las familias entre las víctimas de los accidentes.
- 7 Se modificará la valoración de las secuelas yendo hacia una rehabilitación integral.
- 8 Debe mejorarse la regulación de la agravación de secuelas y secuelas temporales.
- 9 Se debe hacer una referencia especial al Daño Cerebral adquirido.
- 10 Mejorar y priorizar el pago de las indemnizaciones por el sistema de renta vitalicia.

no hay baremo, se indemniza a la víctima en función de sus daños y , además, de su capacidad de acceder a mejores abogados o a la tramitación en una u otra jurisdicción... El Reino Unido, fija el lucro cesante aparte del baremo, mientras España lo incluye.

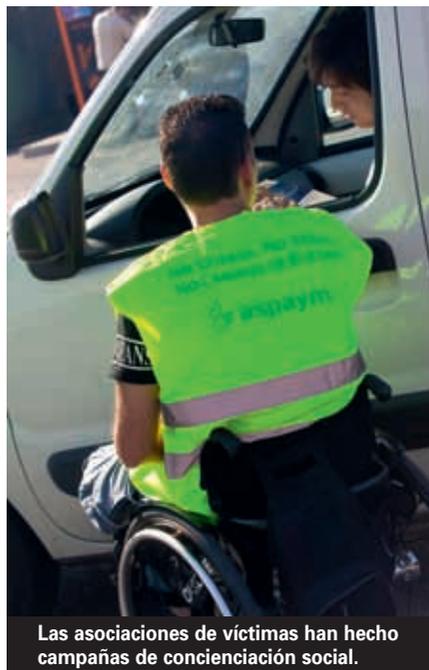
Estas diferencias llevarán a situaciones como la que plantea José Pérez Tirado: *“Con las becas Erasmus y los estudios en el extranjero, si en un accidente en España, en el mismo coche quedan lesionados un español y una francesa, ella litigará en su país, y su indemnización será superior a la del español, que no entenderá el por qué”*.

PRIORIDAD, LOS MÁS GRAVES.

Víctimas, Administración y aseguradoras, la Sociedad en general ha afirmado su voluntad de reformar el baremo, y que éste sea vinculante. UNESPA plantea un baremo que, con mejoras técnicas, *“otorgue mayores indemnizaciones a las grandes víctimas, llegando a duplicar algunas cantidades para que puedan atender mejor necesidades como la de la ayuda de tercera persona y su supervivencia en su nueva situación”*.

En eso coinciden las víctimas que, *“sin olvidar a ningún lesionado”*, piden *“prioridad para los grandes lesionados”*. También hay acuerdo en que, como señala Javier Fernández (UNESPA), *“cada víctima es única y*

“EL BAREMO ES UN INSTRUMENTO DE JUSTICIA SOCIAL Y SOLIDARIDAD, PERO ES POSIBLE MEJORARLO Y ADAPTARLO A LA REALIDAD ECONÓMICO-SOCIAL”
(JAVIER FERNÁNDEZ. UNESPA)



Las asociaciones de víctimas han hecho campañas de concienciación social.

su compensación se individualiza al máximo en función de factores relacionados principalmente con su secuela, situación social y familiar e ingresos”, como solicitó (“un traje a medida de cada víctima”) la Fiscalía de Seguridad Vial. “Queremos –explica José Pérez Tirado– que al juez le queden más salidas para situaciones especiales. En definitiva, un baremo menos encorsetado”.

Además, las asociaciones de víctimas plantean reformas como que a menores y ancianos no se les pueda imputar culpa, y que el grado de culpabilidad de peatones y ciclistas sea muy bajo –como en Bélgica–, que se considere a la familia víctima del siniestro, que no se valoren las lesiones neurológicas como definitivas hasta los 18 meses, más pagos por el sistema de renta vitalicia... Y así hasta 34 modificaciones puntuales que una comisión debe ahora discutir y aprobar en el plazo de un año. ♦



La revisión de la vista es una de las pruebas primordiales del reconocimiento.

LOS CONDUCTORES DEBEN EXIGIR QUE LES HAGAN UNA REVISIÓN MÉDICA PSICO-FÍSICA

Reconocimientos de primera

Un problema en la vista, una diabetes mal controlada o una medicación contra la depresión, por ejemplo, pueden afectar a la conducción y desembocar en un accidente. Los Centros de Reconocimiento de Conductores deben garantizar que estamos en condiciones de conducir. Hay que exigirlo por nuestro bien.

Marian GARCÍA RUIZ

Fotos: Paul Alan PUTNAM

Los Centros de Reconocimiento de Conductores (CR C) se crearon en España hace 28 años. Desde entonces, su objetivo ha sido garantizar que las personas que acaban de obtener el permiso de conducir, o las que desean renovararlo, no tengan ningún problema de salud que ponga en riesgo la conducción.

Precisamente por la importancia que tiene este chequeo, el fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, ha anunciado que perseguirá penalmente a aquellos centros que entre-

UN RECONOCIMIENTO BIEN HECHO NO DEBE DURAR MENOS DE VEINTE MINUTOS Y SUELE COSTAR EN TORNO A 40-50 EUROS

güen informes sin hacer el reconocimiento médico pertinente. “*Son una minoría los que no cumplen, pero el número está aumentando*”, ha asegurado el fiscal, que ha llamado también a la atención de los conductores: “*Es una problemática muy grave en la que también participa un sector de los ciudadanos que escogen en los centros donde no les hacen determinadas pruebas*”.

El objetivo de este reportaje es, sobre todo, recordar a los conductores la importancia de conducir con las facultades físicas y mentales en buen estado y lo que pueden y deben exigir de un reconocimiento.

Según Fernando Pérez Torralba, presidente de la Sociedad Española de Medicina de Tráfico, “*cuando un conductor es consciente de un déficit y recibe información de las medidas*



1 El facultativo del centro comprueba la agudeza visual del conductor. Si existe algún problema, un oftalmólogo deberá realizarle un examen en profundidad.



2 La reacción ante el deslumbramiento es otra de las pruebas impresionantes que le deben realizar en un centro de reconocimiento.

compensatorias que pueden reducir el riesgo o que le provoca, se sitúa en el grupo de conductores seguros o, al menos, reduce sus niveles a los de la población sana”.

Para ilustrar este reportaje hemos recorrido el paso a paso de un reconocimiento en el Centro Avenida 101 de Madrid, cuya directora, Alicia Pérez, destaca la labor preventiva que realizan estos centros:

“Hay personas que no se hacen ningún reconocimiento, pero acuden a éste porque es obligatorio. Y detectamos gente que no sabe que necesita lentes correctoras, con hipertensión, problemas auditivos, etcétera”.

LO QUE DEBEMOS EXIGIR. Las pruebas que por ley se deben realizar en un reconocimiento quedaron establecidas en el RD 170/2010 que

Un importante papel

Los CRC deben valorar las limitaciones a aplicar a un permiso y orientar sobre el tipo de adaptaciones que puede necesitar un conductor o su vehículo. También es fundamental la valoración que hagan del conductor mayor porque es un rango de edad muy amplio y con muchas diferencias. “Es muy importante adaptarles la conducción de forma individualizada; la velocidad limitada, evitar las horas de mala iluminación, conducir en entorno conocido, son posibilidades que recoge la norma para mantener la autonomía reduciendo el riesgo vial”, nos informa Elena Valdés, médico asesor de la Subdirección de Formación de la DGT.

se publicó en el BOE el 3 de marzo de 2010. Se dividen en tres grupos: un reconocimiento general, uno oftalmológico y otro psicológico.

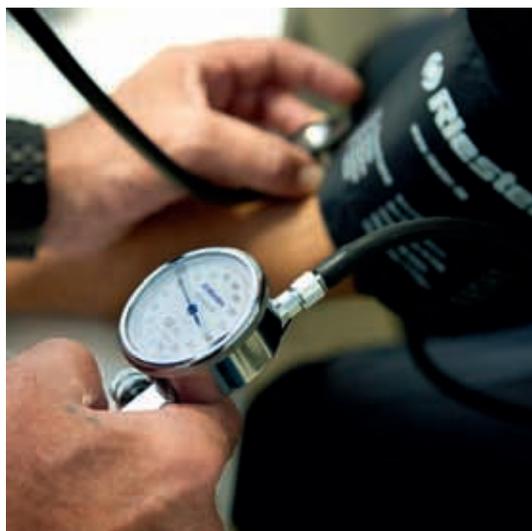
En el primero, un médico debe preguntar al conductor si padece alguna enfermedad, ha estado ingresado en un hospital, si sigue algún tratamiento o toma medicación. El facultativo realizará una exploración general en la que a us-

culta, toma la tensión y comprueba la audición. Si existe alguna patología, el médico debe pedir un informe a un especialista para averiguar si afecta a la conducción.

La historia clínica que se hace del conductor, y que es confidencial, recoge también datos sobre el uso del vehículo en el trabajo, accidentes, revisiones laborales.

El segundo bloque de pruebas se centra en la visión. Es una revisión que ahora puede realizar un médico general (antes era obligatorio contar con un oftalmólogo en el centro), quien decidirá si el conductor está bien o debe someterse a un examen en profundidad con un especialista concertado que correría por cuenta del centro de reconocimiento.

En cualquier caso, en esta primera



5 El facultativo ausculta y toma la tensión al conductor, que es responsable de la información que facilita al centro.



6 Un psicólogo es el encargado de comprobar, mediante pruebas de destreza, si el conductor conserva sus reflejos y capacidad de coordinación necesarias para conducir.



3 El médico deberá preguntarle si padece alguna enfermedad o está sometido a algún tratamiento, si le cuesta dormir o tiene alguna adicción.



4 Se deberá comprobar también si la capacidad auditiva del conductor es adecuada. A partir de una pérdida auditiva del 45% hay que colocar adaptaciones al vehículo.

revisión, el médico deberá comprobar la agudeza visual, la reacción al deslumbramiento, la existencia de cataratas o de problemas de motilidad ocular.

El tercer bloque de pruebas lo realiza un psicólogo. Además de preguntar al conductor si sufre algún trastorno, toma tranquilizantes o pastillas para dormir, o si tiene o no estabilidad laboral, social y familiar, el psicólogo debe comprobar los reflejos y la coordinación (aptitudes perceptivo-motoras).

Los conductores profesionales, que deben cumplir requisitos más exigentes a todos los niveles, realizan también una prueba más de coordinación (foto 7).

Finalmente, el conductor firma un escrito en el que se compromete a no ocultar ningún tipo de dolencia y es, por ello, responsable de su conducta ante el volante.

Los centros deben disponer del equipamiento recogido en el Boletín Oficial del Estado. También, si el

La mayoría, aptos

- ✓ En 2009 se realizaron **4,2 millones** de reconocimientos.
- ✓ Solo un **1,13%** de los conductores (47.702) resultaron no aptos.
- ✓ **1.363.423** reconocimientos registraron la obligación de usar lentes correctoras (**32%**).
- ✓ Un **11%** (479.707 conductores) resultaron aptos con condiciones restrictivas o limitaciones.
- ✓ Los problemas de la vista, auditivos, del sistema cardiovascular y enfermedades metabólicas y endocrinas son las principales causas de restricción*.

*Fuente: Dirección General de Tráfico / * Asociación Española de Centros Médicos-Psicotécnicos (ASECEMP).*

conductor quiere, le pueden gestionar la prórroga de vigencia de su permiso sin necesidad de ir a la Jefatura Provincial de Tráfico.

DURACIÓN Y PRECIO. Según el secretario general de la Asociación Española de Centros Médicos-Psicotécnicos, Bonifacio Martín, un buen reconocimiento, “no debe durar menos de 20 minutos y suele costar entre 40 y 50 euros. Aunque cada centro puede cobrar lo que quiera, el precio suele ser significativo”.

En 2009, sólo un 1,13% de los conductores que pasaron un reconocimiento resultaron no aptos y a un 11% les impusieron restricciones.

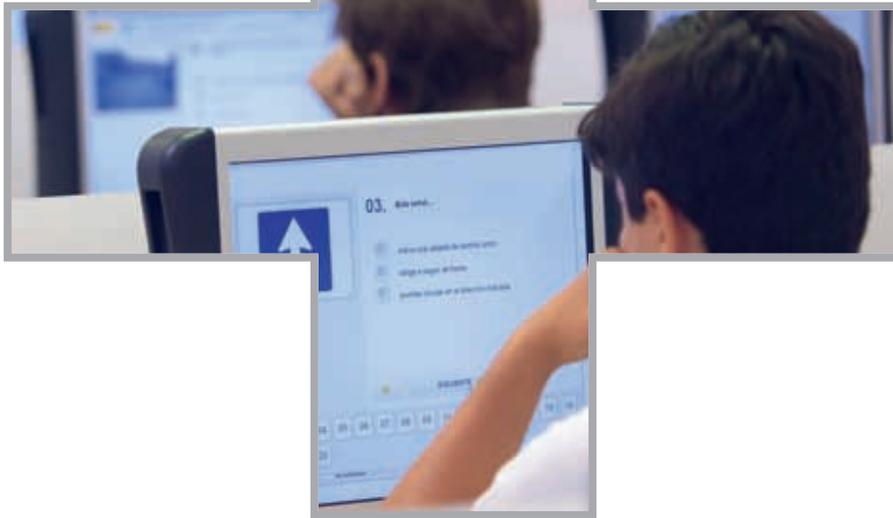
La mayoría de los 2.000 CRC que existen en España, aplaude las medidas anunciadas por el fiscal de Seguridad Vial de perseguir, y castigar con penas de hasta tres años de cárcel, las irregularidades más graves cometidas por los centros. Los que cumplen, están totalmente de acuerdo. ♦



7 Los conductores profesionales son sometidos a una prueba adicional de coordinación de pies y manos llamada “Reacciones múltiples”.



8 Si el resultado del reconocimiento es Apto, algunos centros ofrecen la posibilidad de tramitarle el permiso por vía telemática sin tener que pasar por la Jefatura.



Más formación



menos infracciones

Tres de cada cuatro conductores hubieran evitado sus infracciones de haber contado con una formación previa como la que se imparte en los cursos de sensibilización para recuperar puntos del permiso de conducir. Es una de las conclusiones más significativas de un estudio que analiza algunas opiniones de los asistentes a las clases.

Carlos NICOLÁS FRAILE
Infografía: **DLirios**

Los conductores que han recuperado puntos se muestran, en amplia mayoría, satisfechos con la formación recibida, reconocen estar más concienciados y afirman su intención de conducir de forma más segura en adelante.

Estas son las principales conclusiones del estudio elaborado por el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) para la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), que analiza las opiniones y perfiles de más de 2.600 alumnos asistentes a los cursos de recuperación de puntos en centros

de toda España, e xcepto Cataluña. Estos cursos, que se imparten desde hace cuatro años, pueden ser de 12 horas, para aquellos conductores que quieren una recuperación parcial de puntos (6), y de 24 horas, para la recuperación total del permiso. Además, asisten otros conductores por sentencia judicial.

El estudio pone de manifiesto que el perfil medio del 'recuperador' de puntos sería el de un conductor varón (93%), no profesional (87%), y soltero de entre 26 y 40 años. En general, las infracciones más frecuentes son por velocidad y teléfono móvil, aunque las que más puntos restan son por las de velocidad y alcohol. Concretando, los conductores profesionales pierden más puntos

por el móvil y el cinturón, los conductores infringen más por el uso de móvil y por exceso de velocidad y cuanto mayor es el nivel de estudios, más aumenta la pérdida de puntos por excesos de velocidad.

¿SON ÚTILES? Uno de los objetivos del estudio ha sido conocer la impresión que los conductores tienen después del curso: si lo consideran interesante, de utilidad... En una palabra, si ha cambiado su forma de conducir. Y la gran mayoría ha dado una respuesta muy positiva y reconoce un impacto en su comportamiento: más del 90% de los asistentes reconoce estar más concienciado, asegura que adoptará medidas más seguras en la conducción al tiempo que opina que el resto de la población también debería recibir una formación similar. Y no solo eso: tres de cada cuatro conductores que recuperan puntos aseguran que no los hubieran perdido de haber recibido una formación similar cuando obtuvo el permiso de conducir.

Sobre la calidad de la formación, las opiniones también son muy positivas, en especial acerca del profesor y de la víctima del accidente que aporta un testimonio personal de las consecuencias de los mismos.

EL 93% AFIRMA QUE ADOPTARÁ COMPORTAMIENTOS MÁS SEGUROS TRAS EL CURSO

“Más información y reciclaje, necesarios”

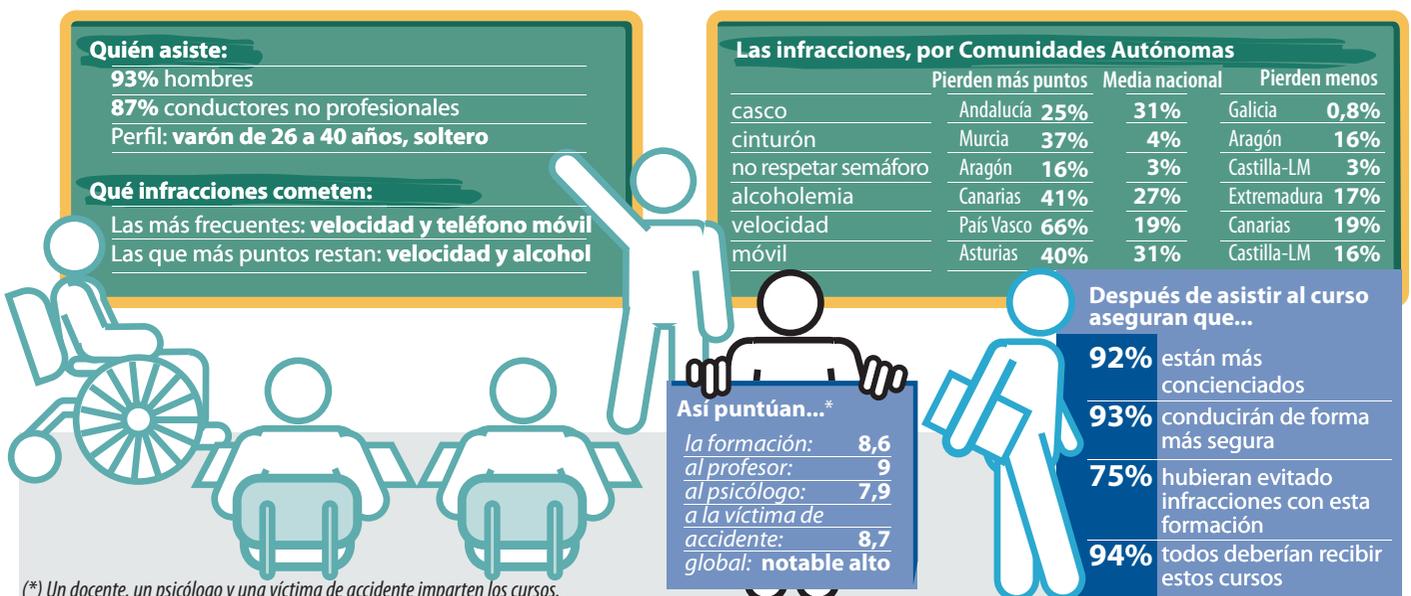
Tras estudiar el perfil y opiniones de los conductores que recuperan puntos, sus autores –CNAE e INTRAS– extraen dos conclusiones principales. Por un lado, que la crisis y aún cierto desconocimiento del sistema de permiso por puntos hacen que muchos conductores no se den por enterados de que les queda ‘poco permiso’ o de que incluso ya lo han perdido, como demuestra que, a fecha de octubre, hubiera 100.000 conductores sin puntos y otros 600.000 con la mitad del saldo agotado. Según apunta CNAE, la asistencia prevista para este año en sus centros “será de 60.000 conductores”. Y, por otra parte, que el estudio pone de relieve –tal y como afirman los propios conductores– la necesidad de una formación similar para el resto de la población que no ha infringido. “Hay que llevar a cabo una reformulación del sistema de formación de conductores”, asegura José Miguel Báez, presidente de CNAE, que aboga por completarlo y mejorarlo, tanto durante el aprendizaje inicial como con repases y actualizaciones periódicas de conocimientos y habilidades.

Globalmente, la calificación que reciben los cursos refleja el sobresaliente (8,6), una ‘notaza’ teniendo en cuenta que la asistencia es obligada y que cada curso cuesta entre 156 y 351 euros.

Analizadas por comunidades autónomas, también se observa diferencias importantes entre las infracciones que detraen puntos: en Castilla-La Mancha y el País Vasco, los excesos de velocidad son la primera causa de pérdida de puntos y superan con mucho la media nacional. En Andalucía la primera causa es no usar el casco; y en Aragón, no respetar los semáforos. Canarias tiene el mayor porcentaje de infractores por superar las tasas permitidas de alcoholemia y en la región de Murcia la infracción que más puntos detrae es no usar el cinturón de seguridad.

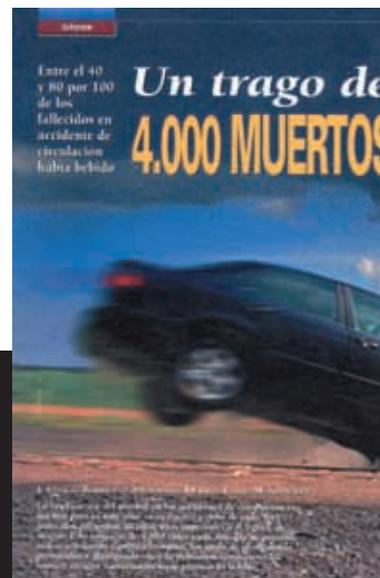
Para Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial de la Universidad de Valencia y director del estudio, “el permiso por puntos es una de las estrategias más eficaces para controlar la siniestralidad vial y estos cursos de reeducación son la base. De su éxito depende que funcione el sistema”. Según sus propias estimaciones, “el permiso por puntos podría estar salvando unas 50 vidas cada mes”. ♦

Así son los conductores que recuperan puntos



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

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 Manoterías, 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/variados/suscripciontrafico.htm> y rellenar el formulario con sus datos personales y bancarios. También puede acceder a la suscripción online a través de la web de la DGT: www.dgt.es/revista

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

LAS DIFERENTES VIAS PARA HACERLO.

- ✓ Por correo: TPI Edita. Avda. de Manoterías, 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. Manoterías, 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.



Las ventas de coches de segunda mano en los concesionarios atrae al 42% de los compradores, el resto prefiere las operaciones entre particulares.

EL MERCADO DE SEGUNDA MANO SUBE GRACIAS A LOS COCHES 'MILEURISTAS'

Solo se venden los baratos

A pesar de que los datos apuntan a una subida de las ventas de coches usados frente a los nuevos, una lectura detallada dibuja una situación más preocupante: suben porque el mercado de nuevos se desploma, y gracias al empuje de los coches baratos —'mleuristas'— y con más edad.

Mercedes LÓPEZ

Durante los nueve primeros meses del año se vendieron casi un 6% más de coches de segunda mano que en el mismo período de 2009 —superando la cifra de 1.100.000 unidades—, según el informe "El mercado de automóviles de turismo de ocasión. Enero-septiembre 2010", realizado por Ganvam (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios). Y lo más destacable, es que si se comparan estos datos con las ventas de coches nuevos, por cada coche nuevo, se vendió en España en esos meses casi uno y medio de ocasión; es de-

cir, un 44% más. Esto supone que España se está acercando a la tendencia imperante en Europa, donde se venden más vehículos de segunda mano que nuevos. Por ejemplo, en Alemania la relación está en 1,9/1, en Francia 2,7/1 y llega al 3,2/1 en el Reino Unido.

Sin embargo, Juan Antonio Sánchez Torres, presidente de Ganvam, subraya que se debe hacer una lectura más detallada de las cifras, "porque lo que está sucediendo es que se están vendiendo muchísimos menos coches nuevos; por eso en la relación la balanza se está inclinando a favor del mercado de ocasión".

Además, también hay que destacar que, durante el tercer trimestre, el mercado ha mostrado una tendencia negativa, en especial en sep-

Cifras de segunda mano

- ✓ Los más demandados son los que cuestan **menos de 3.000 euros.**
- ✓ **El 59% tiene más de 8 años** de antigüedad y sólo el 16% tiene menos de 3 años.
- ✓ Sus principales compradores son los **jóvenes, inmigrantes y asalariados** afectados por la crisis.
- ✓ El 58% de la ventas se realizan **entre particulares**
- ✓ **7 de cada 10** pertenecen al segmento bajo o medio-bajo.
- ✓ El 90% de las compras se realizan **al contado.**
- ✓ **Madrid, Cataluña, Andalucía y Valencia** son las Comunidades Autónomas con más ventas de usados.

LOS MÁS BUSCADOS



1 Volkswagen Golf



2 BMW Serie 3



3 Audi A4



4 Renault Mégane



5 Seat Ibiza

(Fuente: AutoScout24 España).

POR CADA COCHE NUEVO, AHORA SE VENDE UNO Y MEDIO DE SEGUNDA MANO



Si no se vende en tres meses, el precio del coche se rebaja hasta un 12%.

tiembre –mes que registró un descenso de las ventas del 36%, según datos de Ficonauto (Federación de Asociaciones de Concesionarios)–. Las razones, para su presidente, Antonio Romero, son las mismas que para el mercado del vehículo nuevo: “El final del Plan 2000E y la situa-

ción económica general”.

COCHES ‘MILEURISTAS’. Una de las preocupaciones del sector está en las características del actual mercado de usados. “Los compradores tienden claramente a adquirir vehículos más baratos y, por tanto, con más

kilómetros y más antigüedad”, resume Romero. En concreto, los coches más buscados este año son los llamados por el sector ‘mileuristas’: no superan los 3.000 euros y pertenecen al segmento medio bajo. Así, el 60% de los vendidos tiene 8 o más años y llevan un rodaje a sus espal-



ANTONIO ROMERO
Presidente de Faconauto *

“Son una opción competitiva, tanto en calidad como en garantía”

“Los vehículos de ocasión son en la actualidad una opción competitiva en un momento económico delicado para las familias españolas, tanto por la calidad como por la garantía de los coches ofertados en los concesionarios”.

* Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción.



JUAN ANTONIO SÁNCHEZ TORRES
Presidente de Ganvam *

“Por el mismo precio compras un coche con más prestaciones”

“Hasta hace unos años incluso se ocultaba que el coche que habíamos comprado era de segunda mano. Ahora está calando la cultura europea: puedo comprarme un coche nuevo, pero por ese dinero también tengo la opción de acceder a uno usado con más prestaciones”

* Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor.

das de más de 100.000 kilómetros, según Ganvam.

Además, las ventas de estos coches ‘mileuristas’ se producen principalmente entre particulares –copan el 58% de las transacciones–, mientras que las redes de concesionarios y los vendedores profesionales se quedan con el 42% del negocio. “Con esta práctica, –subraya Juan A. Sánchez Torres–, el comprador está renunciando a la garantía que supone comprar a los profesionales”. Y aconseja “no comprar nunca en la calle ni tampoco a su vecino. Son coches que no están debidamente revisados”.

Pero no debemos olvidar que la actual demanda es absorbida, mayormente, por clientes con poder adquisitivo reducido como inmigrantes, jóvenes y asalariados con problemas de empleo y recortes en sus sueldos. “Son coches que –en palabras de Sánchez Torres– debe-

Consejos para una buena compra

- Utilice el sentido común. No compre nunca en la calle. Mejor a profesionales que a particulares.
- No realice todo el proceso de compra on-line. La red solo es para informarse.
- Nunca realice pagos por adelantado, pague solo cuando le entreguen el coche y su documentación.
- Analice el estado del coche in situ y al detalle.
- Compruebe toda la documentación del coche y del propietario.
- Verifique si está al día de la ITV y que no tiene cargas o gravámenes.
- Infórmese de sus derechos. Todos los coches cuentan con dos años de garantía, salvo acuerdo en contrario, si lo ha comprado en un concesionario o a un vendedor profesional.
- Extreme las precauciones ante ‘chillos’ y ‘gangas’.

rían estar en el desguace y que tienen una incidencia muy negativa, tanto en la siniestralidad como en el medio ambiente”. Y a punta que la antigüedad del parque automovilístico español va en aumento: el 34% supera los 10 años; es decir, cinco puntos porcentuales más que hace un año.

FUTURO INCIERTO. Además, la oferta de vehículos seminuevos, con menos de un año de antigüedad es muy escasa. Para el sector, las causas están claras. Las ‘tradicionales grandes fábricas de vehículos de ocasión’ –como las denominan– han “parado de producir”. Desde Ganvam lo explican: ya no llegan al mercado los vehículos procedentes del renting (porque las empresas están prolongando sus contratos), los ‘rent a car’ no renovaron sus flotas el año pasado y la automatriculación (una práctica habitual estos años pasados entre los fabricantes para alcanzar sus objetivos) ha dejado de tener sentido en estos momentos.

Las perspectivas de futuro “dependen de cuánto se alargue la recuperación económica de España; de que se recupere la confianza de los compradores y consumidores, que está bajo mínimos”, destaca Antonio Romero. Y como la confianza no vive sus mejores tiempos, los vendedores rebajan en más de un 10% el precio de su coche si no consiguen darle salida en el plazo aproximado de un mes, según los datos que maneja el portal de venta de coches por Internet, AutoScout24. Los recortes son mayores (hasta el 11%) si se tiene el coche sin vender dos meses, para ampliarse hasta el 12% a partir del tercer mes. ◆



Lucía RIVAS

Los expertos aconsejan no comprar nunca los coches que se venden en la calle.

BRUSELAS A 30

“Más despacio, un avance”



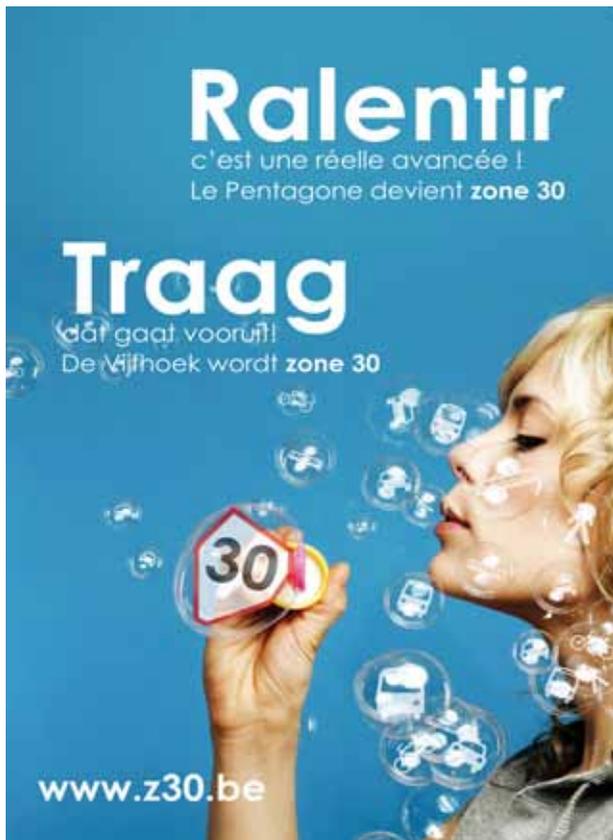
En el centro de Bruselas (Bélgica) se ha puesto en marcha una de las Zonas 30 más grandes de Europa.

Es la zona conocida como el Pentágono, donde se ha establecido un límite de velocidad de 30 km/h para todos los vehículos, excepto



los tranvías. El área limitada tiene una superficie de 4,6 kilómetros cuadrados y deja fuera cuatro bulevares (Max, Anspach, Lemonnier y Dixmude) que tienen que ser remodelados.

La campaña, cuyo cartel reproducimos, utilizó el siguiente lema: “Más despacio, un avance”. Más información en www.z30.be



- En una colisión a 50 km/h, el riesgo de morir es del **45%**; a 30 km/h es del **5%**
- Con la implantación de Zonas 30, Países Bajos redujo los accidentes en ciudades un **40%**, y el Reino Unido, el **60%**
- En la UE, 8.000 peatones pierden la vida en atropellos cada año. Son el **20%** de las víctimas mortales

Más ventajas

- ✓ Menos emisiones
- ✓ Una mejor convivencia
- ✓ Menos ruido
- ✓ Más fluidez

IRLANDA

Baja la tasa de alcohol

El límite legal de alcoholemia para conducir en Irlanda ha bajado, desde el pasado verano, de 0,8 g/l a 0,2 para conductores noveles y profesionales y 0,5 para el resto. Ésta es



la tasa límite más común en los países europeos y la que tenemos en España. Ya solo

Reino Unido y Malta mantienen una tasa de 0,8 g/l.

ITALIA

Etilómetros obligatorios

Todos los locales italianos que sirven bebidas alcohólicas pasada la medianoche están obligados a poner a disposición de sus clientes un etilómetro. Así, los conductores pueden averiguar si están en condiciones de conducir o han superado los límites permitidos. La medida entró en vigor el pasado 13 de noviembre.

PORTUGAL

Autovías de peaje

Desde el pasado 15 de octubre, para circular por las autovías portuguesas en Norte Litoral, Oporto y Costa da Prata es necesario pagar peaje. El pago se extenderá al resto de las principales autovías lusas el próximo año.

Los vehículos de matrícula extranjera que circulan por ellas deben usar un dispositivo electrónico que se puede alquilar temporalmente en áreas de servicio u oficinas de correos. Los viajes se pueden pagar con tarjeta. La multa por impago es 10 veces la tasa. Más información en www.estradas.pt

LATINOAMÉRICA

300 muertos diarios

1.300 expertos asistieron al II Congreso Ibero-Americano de Seguridad Vial celebrado en Argentina el pasado mes de octubre para buscar soluciones conjuntas al grave problema que los accidentes de tráfico plantean en esta región del planeta. La Dirección General de Tráfico de España fue una de las entidades organizadoras. En Latinoamérica, 110.000 personas mueren al año en accidente de tráfico, 300 cada día; 1.200.000 sufren heridas y cientos de miles quedan incapacitadas. Esta región padece una siniestralidad vial entre 10 y 20 veces mayor a la del mundo industrializado.





La mayoría de los accidentes producidos en accesos a entornos urbanos son causados por conducir a una velocidad inadecuada.

PRODUCEN UN EFECTO ÓPTICO QUE INDUCE AL CONDUCTOR A REDUCIR LA MARCHA

Marcas antivelocidad

Unas simples marcas, formadas por una serie de uves invertidas pintadas en blanco sobre el pavimento (chevron), influyen en el comportamiento del conductor haciendo que levante instintivamente el pie del acelerador. Así se consigue reducir la velocidad entre un 6 y 7%.

Anabel GUTIÉRREZ

Un estudio realizado en la Universidad de Valencia por la sección de investigación "Innovación en Ferrocarril, Seguridad Vial y Ergonomía" (INFORSE) ha demostrado que unas marcas blancas con forma de punta de flecha (chevron), fabricadas en material luminiscente y antideslizante, reducen la velocidad hasta un 7%. Su secreto es el efecto óptico que provocan: el conductor cree que circula a una velocidad mayor y por una calzada más estrecha e, instintivamente, reduce la marcha. Esta in-

LOS "CHEVRON" SE UTILIZAN PARA MANTENER UNA VELOCIDAD Y SEPARACIÓN ADECUADAS Y REDUCIR EL NÚMERO DE ACCIDENTES

vestigación, presentada en las sesiones técnicas del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico (DGT), se encuadra dentro de una línea de trabajo de la DGT junto con las administraciones locales para reducir la velocidad.

PROBADO EN SIMULADOR. La experiencia piloto comparó me-

Más rápido, accidentes más graves

Según el profesor sueco Göran Nilsson, "un aumento del 5% en la velocidad media supone un aumento aproximado del 10% en los accidentes con heridos y del 20% en los accidentes mortales". Igualmente, "si la velocidad media se reduce en un 5%, hay una reducción de en torno al 10% en accidentes con heridos y de un 20% en los accidentes mortales".



En el Puerto de Piedrafita (León) hay que visualizar dos marcas para mantener la distancia correcta.

dante un simulador la velocidad de los vehículos en dos escenarios diferentes de entrada a entorno urbano: el primero, desde una travesía recta de gran longitud y buena visibilidad; y, el segundo, desde una carretera convencional a través de un carril de deceleración. Según el grupo INFORSE, “el factor más significativo de los accidentes ocurridos en las entradas a zona urbana es la velocidad inadecuada”. En ese sentido, “los resultados del estudio han sido bastante esperanzadores”.

En España, las marcas viales de este tipo se utilizan para mantener la distancia de seguridad, como ocurre en la auto vía A-6, en el Puerto de Piedrafita (León). El conductor debe visualizar dos de estas marcas para guardar la separación adecuada con el vehículo precedente. Aunque no son muy frecuentes en nuestro país, es común encontrarlas en muchas carreteras europeas para imponer precaución al circular por vías con mala visibilidad. Así ocurre, por ejemplo, en Dinamarca, Hungría, Francia o Reino Unido. El interés de la DGT en este sistema de señalización vial se basa en que sus beneficios no se limitan a lograr una separación o velocidad adecuada. Según una investigación británica de 1995, también fueron efectivas a la hora de reducir hasta un 56% el número de accidentes. ♦

Seguras para las motos

Las marcas tipo chevron se pintan con material antideslizante por lo que no entrañan problemas para la circulación de vehículos de dos ruedas.



Marcas chevron en Milwaukee, Estados Unidos.

ALEX DRAKOPOULOS, profesor de Ingeniería Civil de la Universidad de Marquette en Milwaukee (EE.UU.)

“La velocidad media bajó 24 km/h”

“Las marcas chevron se agrupan de forma sucesiva a corta distancia creando la impresión de que el vehículo circula a mayor velocidad; eso hace que el conductor frene rápidamente para mantener una velocidad constante”, según ha señalado a la revista “Tráfico y Seguridad Vial” Alex Drakopoulos, profesor de Ingeniería Civil de la Universidad de Marquette, en Milwaukee y coautor del primer estudio sobre este tipo de marcas viales en Estados Unidos. “Además, la anchura de las líneas produce la impresión de estrechamiento de la carretera, lo que también induce a reducir la velocidad”. Por todo ello, según los resultados del estudio “la velocidad media disminuyó en 24 km/h”.



Ante la posibilidad de su aplicación en España, el profesor pone el acento en dos aspectos: “Necesitan ser repintadas con frecuencia, porque al circular cientos de coches sobre ellas cada día se desgastan más rápidamente que otras marcas; y en segundo lugar, la pintura debería ser antideslizante”.

Los accesos urbanos, más peligrosos

En 2008, según datos de la DGT, 576 personas fallecieron en accidentes ocasionados por la velocidad: 77 murieron en autopistas o autovías y otras 499 en carreteras convencionales.

Una vía principal urbana es más peligrosa a causa de la coexistencia de diferentes usuarios (peatones, ciclistas o vehículos agrícolas).

El factor más significativo de los accidentes ocurridos en entradas urbanas es la velocidad inadecuada, es decir, conducir demasiado rápido para las condiciones de la vía, aunque sea dentro de los límites.

Frank Both, Century Fence Company



Es causa de todos

Después de tres años, Ponle Freno ha logrado su pretensión de ser un altavoz contra la siniestralidad vial a través de campañas en los medios de comunicación con la implicación de expertos y personajes públicos y la colaboración ciudadana.



Una de las acciones de Ponle Freno, pidiendo prudencia a los conductores en Semana Santa.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Foto: Ponle Freno

Una carrera por las calles madrileñas por la seguridad vial, con la participación de más 10.000 corredores, ha sido la última acción de la plataforma ciudadana Ponle Freno del grupo Antena 3, nacida hace casi tres años para contribuir a terminar con las muertes y el sufrimiento de los accidentes de tráfico. El evento es representativo de la filosofía “la unión hace la fuerza” presente en campañas que cuentan con el asesoramiento de expertos, con una gran difusión mediática y con un importantísimo apoyo social. “Hemos hecho muchas cosas en casi tres años –explica Javier Olave, su director de Contenidos–. Ponle Freno nació para ser una mera campaña de televisión: queremos hacer de altavoz para que pasen cosas”.

Y lo está logrando. Solo hay que ver el gran respal-

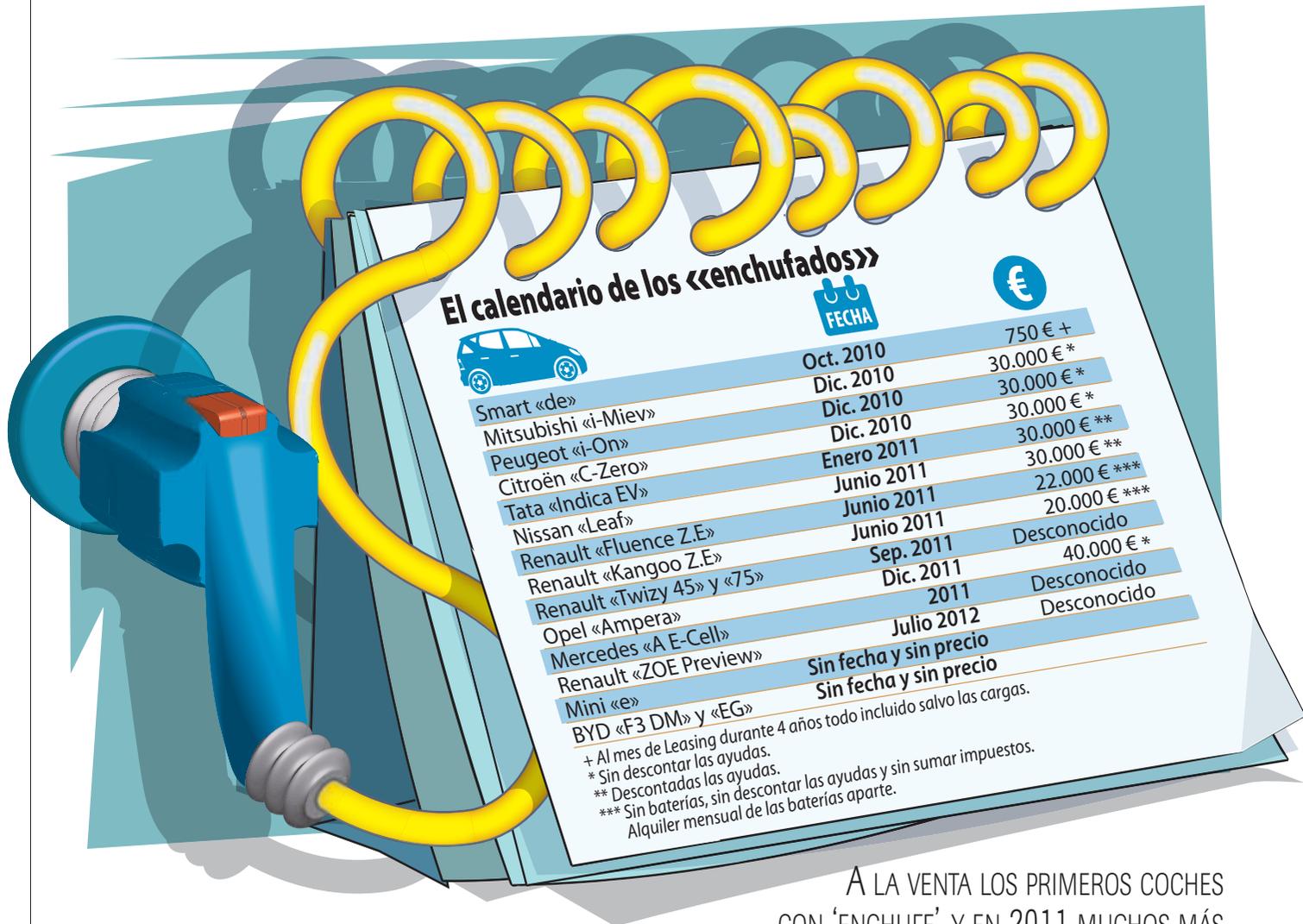
do social –incluidas muchas caras famosas del deporte, la televisión o el cine– que ha conseguido en muchas de sus campañas. Así ocurrió, por ejemplo, en la de señalización de los tramos de concentración de accidentes –hasta la fecha una de las más exitosas–, en la que participaron más de 400.000 personas.

CAMPAÑAS AMABLES. En Ponle Freno reconocen que el éxito de sus campañas proviene del fuerte consenso entre expertos y protagonistas de las mismas. “Las nuestras son

campañas amables, sin enemigos; la gente se involucra y las acepta porque no tenemos intereses particulares en la seguridad vial. Nuestro negocio es otro –explica Olave–. Pero la seguridad vial es nuestra causa, queremos ayudar a salvar vidas”. En efecto, estas campañas se gestan en un consejo de expertos, formado por instituciones y especialistas relacionados con la seguridad vial, encargado de elaborar propuestas que después se convierten en campañas de concienciación para todos los públicos. Habitualmente, Ponle Freno lleva a cabo tres o cuatro grandes actuaciones al año (ver recuadro) junto a otras más específicas, como las realizadas durante los grandes desplazamientos por carretera en Semana Santa, verano y Navidad. Como adelanto de las acciones de 2011, Ponle Freno pondrá en marcha una gran campaña sobre la distancia de seguridad y, como estrategia, pedirá más horas lectivas de seguridad vial en los programas educativos escolares para promover el aprendizaje de valores sociales como el respeto y la prudencia. ♦

Ponle Freno: campañas en 2010

- **TRANSPORTE ESCOLAR:** Una campaña para la concienciación de los padres en la que se exigieron retenciones en los autobuses escolares y se cursó una solicitud a Industria de un ‘plan renove’ para bonificar la compra de vehículos con cinturones.
- **SEÑALIZACIÓN DEFECTUOSA:** Cientos de usuarios enviaron fotos de señales en mal estado a la web de Ponle Freno, que las remitió a los titulares de esas vías. La mitad de las señales fueron sustituidas.
- **CONDUCTORES MAYORES:** La campaña por la protección de los conductores mayores duró todo el mes de abril y ellos mismos elaboraron un decálogo de conducción segura. Junto a la de motoristas y trabajadores, fue una de las ‘estrellas’ de 2010.
- **CARRERAS POR LA SEGURIDAD VIAL.** Con una participación ciudadana multitudinaria, Ponle Freno ha convocado a miles de corredores en Murcia y Madrid. En la celebrada a finales de noviembre en la capital, participaron más de 10.000 personas.



A LA VENTA LOS PRIMEROS COCHES CON 'ENCHUFE', Y EN 2011 MUCHOS MÁS

¿Quiere comprarse un coche eléctrico? Ya puede escoger modelo.

Los eléctricos han pasado de ser prototipos a modelos de serie con un ambicioso futuro. Algunos ya están listos y preparados para rodar. En 2011 llegarán muchos más, sobre todo a organismos oficiales y empresas, y en 2012 comenzarán a ser habituales en nuestras ciudades.

Eléctricos:

Preparados, listos y sin vuelta atrás

Andrés MÁS

Ilustración: Dlírios

Parece que la cosa va en serio. Lo que comenzó casi como una anécdota y la implicación de una marca en un desafío sumamente arriesgado, va a terminar con una lista contundente de fabricantes, empresas y gobiernos apostando por la electricidad como tabla de salvación para reducir las

emisiones de CO₂ y también su dependencia del petróleo.

Renault fue la primera en apostar por esta tecnología. Por ahora, va cumpliendo los plazos e incluso ha comunicado los precios y estrategias de venta de alguno de sus modelos. Pero ya no está sola.

Desde el grupo indio Tata hasta fabricantes de automóviles de lujo como Mercedes o BMW, pasando por deportivos como Porsche o incluso motos aportadas por Smart y Mini;

UN VISTAZO A LOS 10 PRINCIPALES



MITSUBISHI I-MIEV

Llega a 130 kilómetros de autonomía, con 63 CV y unas baterías que se cargan en 6 horas en un enchufe normalizado o a un 80% en 20 minutos, en uno trifásico. Tiene 4 plazas y maletero de 246 litros.

NISSAN LEAF

Motor eléctrico con el equivalente a 107 CV y una autonomía de 160 kilómetros con una carga. Este compacto de 5 puertas y 4,4 metros de longitud se puede cargar en 8 horas o en 30 minutos al 80%.



RENAULT FLUENCE Z.E.

Una potencia de 95 CV y una autonomía de 160 kilómetros es lo que ofrece esta berlina de 4 puertas y 4,75 metros de longitud. El alquiler, la recarga y el mantenimiento de las baterías se realiza mediante un leasing de 67 € al mes.



RENAULT KANGOO FURGÓN Z.E.

Vehículo comercial ligero para profesionales, destinado a un uso urbano y alrededores. Mide 4,21 m. de largo y su carga útil es de 650 kg. Tiene 70 CV y una autonomía de 160 kilómetros. El alquiler, la recarga y el mantenimiento de las baterías cuesta 72 € al mes.



RENAULT TWIZY 45 Y 75

Habrán dos versiones del "Twizy": una para la que hará falta carné de conducir y que alcanzará 75 km/h; y otra que pasará por cuadriciclo ligero sin carné, con un tope de 45 km/h. Su precio será comparable al de un scooter de tres ruedas. Mide 2,32 metros de largo, 1,19 de ancho y 1,46 de alto. Tiene espacio para dos ocupantes sentados en tandem (uno delante y otro detrás).



La red de puntos de recarga es uno de los temas a solucionar.

un total de como mínimo 38 marcas trabajan sobre alternativas eléctricas o modelos híbridos enchufables que tendrán a punto en los próximos tres años.

POSICIÓN PRIVILEGIADA. La situación española es privilegiada, pues sus políticos han creído a pies juntillas en esta tecnología y, desde el primer momento, han apostado por ella. Así, además del Plan Movele –que ya ha otorgado ayudas para la compra de más de 800 vehículos eléctricos en España–, el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, cumpliendo con la denominada Estrategia Integral para el Impulso de Vehículos Eléctricos, dedicará en 2011 nada menos que 168,5 millones de euros a todo lo que tiene que ver con el coche eléctrico en nuestro

CON UNA RECARGA COMPLETA (8 HORAS) SE RECORREN MÁS DE 100 KILÓMETROS

país. De esa cantidad, 80 millones se destinarán a ayudas a la compra, hasta un máximo de 6.000 euros por coche.

Otro buen pellizco –70 millones– se destinará para que España se sitúe a la vanguardia en I+D+i (Investigación + Desarrollo + Innovación tecnológica) e industrialización. El desarrollo de la red eléctrica necesaria en las ciudades para enchufar estos coches eléctricos también necesitará de la intervención de Industria, que dedicará un total de 17,5 millones de euros.

El Gobierno quiere que en 2011 se comercialicen 20.000 vehículos eléctricos (18.000 para flotas y 2.000 para particulares) y que esta cantidad se eleve a 50.000 en 2012 (45.000 para flotas y 5.000 para particulares). El objetivo final es contar, en 2014, con 250.000 eléctricos e híbridos enchufables, una ambiciosa cifra a la que habrá que sumar a los híbridos normales.



En el cuadro de instrumentos hay un testigo de la batería.

Y la cuenta atrás ya ha comenzado. Este año y el que viene, los fabricantes más apegados a aprovecharán para probar los puntos débiles de sus vehículos; el Gobierno, para desarrollar una red de puntos de recarga y encontrar soluciones a un sinnúmero de problemas que se han ido presentando; y las empresas de flotas, las de leasing, las eléctricas o los ayuntamientos, entre otros, harán de ‘conejillos de indias’ para que cuando el producto final llegue al cliente de la calle todo funcione correctamente.

Pero también existen incertidumbres. Por un lado, la aceptación ciudadana de este nuevo modo de propulsión y de la evolución tecnológica de las baterías que condiciona, a su vez, su autonomía. Y, por otro, la oferta de modelos, hoy por hoy, solamente incipiente.

LA INCÓGNITA DEL PRECIO. El precio será otro problema, aunque todas las fuentes consultadas aseguran que, para 2012, el importe de las baterías, y por tanto el del vehículo, habrá disminuido y continuará haciéndolo a medida que la demanda aumente.

Referente a este aspecto, la incertidumbre de Renault radica en saber si su apuesta de vender el coche sin baterías y cobrar una cantidad mensual por su alquiler va a ‘calar’ entre los compradores. El Renault “Fluence Z.E.”, por ejemplo, costará 22.000 euros y el comprador deberá pagar una cuota mensual de alquiler de la batería que llegará, para un máximo de 10.000 kilómetros anuales, a 800 euros/año, cifra que incluye el alquiler de la batería, su recarga y el mantenimiento. Según la marca francesa, el coste de uso será comparable al de un vehículo de motor térmico, aunque por encima de 15.000 kilómetros anuales será incluso mucho más competitivo.

Habrà que hacer muchas cuentas, sobre todo si, como se insinúa, los propietarios de un vehículo eléctrico no pagarán impuestos, aparcarán sin pasar por el parquímetro, circularán por el carril bus... Pero también será importante estar sensibilizados con la reducción de las emisiones. ♦

TATA INDICA VISTA EV

Homologado para cuatro ocupantes, tiene un motor de 54 CV y una autonomía de 200 km. Su batería de iones de litio se recarga en 8 horas en un enchufe doméstico.



SMART ed

Hay 50 unidades circulando por España en pruebas. Tiene 40 CV, una autonomía de 135 kilómetros y una velocidad máxima de 100 km/h. Sus baterías van ubicadas bajo el piso y el motor, bajo el maletero.



OPEL AMPERA

En 6 horas se cargan sus baterías para poder recorrer en modo eléctrico unos 60 kilómetros. Además, esconde bajo el capó un pequeño motor de gasolina que genera electricidad, lo que permite aumentar la autonomía hasta los 500 kilómetros.



CITROËN C-ZERO

Es un clon del Mitsubishi “i-Miev”, ya que el grupo PSA (Peugeot-Citroën) y la marca japonesa los construyen de forma conjunta. Con 64 CV de potencia, su autonomía ronda los 130 km y sus baterías de ion litio se cargan en 8 horas, o en 30 minutos al 80% en un enchufe trifásico.



PEUGEOT i-ON

Como el “C-Zero” o el “i-Miev”, el “i-On” de Peugeot mide 3,48 m. de longitud, tiene 63 CV, una autonomía de 130 km y sus baterías se cargan en 8 horas, o en 30 minutos al 80%. Cuatro plazas, maletero de 166 litros, ESP y aire acondicionado completan el equipamiento.



MOTOR 16

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.968 c.c.
Potencia máxima:
140 CV a 4.200 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales, laterales y de cortina delanteros. Airbag de rodilla para el conductor. ESP. Anclajes Isofix para sillas infantiles. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,85 mts.
Anchura, 1,90 mts.
Altura, 1,72 mts.

MALETERO:
267/2297 litros.

CONSUMO:
Urbano, 6,9 l/100 km.
Carretera, 4,9 l/100 km.



SEAT ALHAMBRA 2.0 TDI

nuevas puertas laterales correderas, lo que, unido a su funcionalidad interior acrecentada mediante el sistema 'Easy Fold', permite hablar de un modelo interesantísimo cuando las necesidades de espacio son prioritarias. A pesar de su peso, el motor 2.0 TDI E- Ecomotive con 140 CV mueve el conjunto con solvencia, suavidad y un consumo ajustado. Lástima que el acabado Reference incluya una dotación algo escasa al dejar como opción elementos muy interesantes que deberían ser de serie. Esto, junto a la ausencia de rueda de repuesto, sustituida por un kit reparapinchazos, son las pegadas más importantes.

COMENTARIO. Aunque no tan exitoso como el segmento de los monovolúmenes compactos, el "Alhambra" se inscribe en el grupo de coches con siete plazas, espacio generoso a todos los niveles y una gran modularidad. Y para afrontar los nuevos retos y exigencias del cliente, se ha renovado por completo ofreciendo ahora un tamaño mayor y más practicidad. Una de las claves del nuevo modelo es, sin duda, sus

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

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★★
PRECIO:
A partir de 31.800 €

 <ul style="list-style-type: none"> ✓ Puertas laterales correderas ✓ Funcionalidad interior ✓ Motor suave y de bajo consumo 	Estética:7 Acabado:7 Habitabilidad: 8 Maletero:8 Confort:8 Potencia:8 Cambio:7	Aceleración: ..8 Consumo:9 SEGURIDAD: Estabilidad: ..7 Suspensión: ..7 Frenos:7 Luces:7	 <ul style="list-style-type: none"> ✓ Sin rueda de repuesto ✓ Visibilidad en las curvas a izquierdas ✓ Precio poco competitivo
	NOTA MEDIA: 7,7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7		

www.seat.es

COCHE ACTUAL

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.686 c.c.
Potencia máxima:
150 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales, laterales y de cortina. ESP. ABS. Faros halógenos adaptativos. Sistema de pedales retráctiles. Reposacabezas delanteros activos. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,30 mts.
Anchura, 1,81 mts.
Altura, 1,62 mts.

MALETERO:
397 litros.

CONSUMO:
Urbano, 5,1 l/100 km.
Carretera, 8,6 l/100 km.



OPEL MERIVA 1.7 CDTI Automático

mismo lado, si no se dispone de mucho espacio lateral. En cualquier caso, resulta diferente y práctico, pues ofrece bastante espacio en su interior, plazas posteriores deslizantes y un maletero de interesante capacidad. Con el motor 1.7 CDTI de 100 CV, asociado a la caja de cambios automática, se logra un nivel de comodidad destacable, pero no se obtienen unas prestaciones llamativas, pues la gestión del cambio de marchas resulta bastante lenta y la respuesta a bajo régimen es mejorable. Se presenta en dos niveles de terminación y un equipamiento bastante completo. Su precio final resulta algo elevado.

COMENTARIO. Sin duda, uno de los principales atractivos del nuevo Opel "Meriva" son sus originales puertas traseras, de apertura inversa a las convencionales. Tiene ventajas en el día a día, pues permiten un buen acceso al interior y facilitan la colocación de niños en sus sillas infantiles. Pero también inconvenientes: no permiten salir a la vez a los ocupantes de las plazas delantera y trasera del

Emisiones de CO2
168 g/km
Imp. matric. 9,75 %

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★★
PRECIO:
A partir de 18.615 €

 <ul style="list-style-type: none"> ✓ Acceso a plazas traseras ✓ Acabado ✓ Comportamiento 	Estética:8 Acabado:8 Habitabilidad: 8 Maletero:7 Confort:7 Potencia:6 Cambio:6	Aceleración: ..6 Consumo:6 SEGURIDAD: Estabilidad: ..8 Suspensión: ..8 Frenos:7 Luces:7	 <ul style="list-style-type: none"> ✓ Salida desde parado ✓ Consumo ✓ Respuesta a bajo régimen
	NOTA MEDIA: 6,9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,5		

www.opel.es

La opinión de...

AUTOPISTA

FORD MONDEO 2.2 TDCi

COMENTARIO. Lo que Ford considera una profunda evolución de producto, el cliente bien lo podría percibir como un cambio generacional en toda regla. Tal vez, la conservadora estética impida sentir que el "Mondeo" sufre transformaciones revolucionarias. Destaca el masivo desembarco de medidas de seguridad activas y pasivas, donde cabe señalar el nuevo control de carril o el 'drive alert', un dispositivo que advierte síntomas de cansancio y aconseja al conductor tomarse un descanso. En la parte mecánica, también suma las habituales ayudas para mejorar la eficiencia, como el alternador con recarga inteligente o la aerodinámica activa, aunque no se estandariza para toda la gama. En su renovación mecánica sobresale el nuevo 2.2 TDCi, un diesel todo voluntad



Emissiones de CO2
159 g/km

Imp. matric. 4,75 %

y refinamiento que otorga a esta berlina un exquisito rodar, aunque acusa el largo desarrollo en sexta, orientado a rodar con el mínimo gasto, y al mayor confort en autopista. Su comportamiento, como siempre, superlativo.

www.opel.es

Características

MOTOR:
Cilindrada: 2.179 c.c.
Potencia máxima:
200 CV a 3.500 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales, laterales y de rodilla delanteros. Airbag de cortina. Sistema activo de protección de cuello en asientos delanteros. ABS.ESP. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,78 mts.
Anchura, 1,89 mts.
Altura, 1,50 mts.
MALETERO:
540 litros.

CONSUMO:
Urbano, 7,8 l/100 km.
Carretera, 5,0 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
Desde 31.150 €



- ✓ Comportamiento excelente
- ✓ Amplitud interior
- ✓ Equipamiento seguridad

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

Aceleración: ..8,5
Consumo:8,5

SEGURIDAD:
Estabilidad: ..8,5
Suspensión: ..8,5
Frenos:8,5
Luces:8,5

- ✓ Airbags laterales traseros no disponibles
- ✓ Stop&Start como opción
- ✓ Respuesta sexta marcha



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

La opinión de...

AUTOFÁCIL

CITROËN C4 1.6 HDI

COMENTARIO. Citroën ha renovado por completo el "C4", un modelo compacto que llegó al mercado a finales de 2004. Su sucesor, solo disponible en cinco puertas, mide 4,32 m y estrena un diseño más elegante, pero menos llamativo. Lo mismo sucede en el interior, donde se reemplaza la instrumentación digital por otra más 'clásica', además de mejorar la calidad e incorporar opciones muy avanzadas, como asientos con masaje o el sistema de alerta de cambio de carril. ¿Lo peor del habitáculo? Un espacio justito para las piernas en las plazas traseras, compensado con un gran maletero de 408 litros. Respecto a las motorizaciones, hay 3 de gasolina y cuatro diesel. La más sorprendente es la 'e-HDI' de esta prueba, con 112 CV y que incorpora el sistema Stop/Start y cambio automático. Es un motor con



Emissiones de CO2
109 g/km

Imp. matric. 0 %

una respuesta progresiva, prestaciones correctas y condicionado por la respuesta algo lenta del cambio. La suspensión es algo dura, pero consigue que se muestre bastante cómodo y seguro en cualquier carretera. La dirección ha ganado en precisión y ofrece mejor tacto, mientras los frenos cumplen en potencia y en resistencia a la fatiga.

www.citroen.es

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.560 c.c.
Potencia máxima:
112 CV a 3.600 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. ABS. ESP. Regulador-limitador velocidad. Sistema Isofix en asientos laterales traseros. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,32 mts.
Anchura, 1,78 mts.
Altura, 1,48 mts.
MALETERO:
408 litros

CONSUMO:
Urbano, 5,8 l/100 km.
Carretera, 3,9 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: Desde 16.850 €



- ✓ Calidad de acabados
- ✓ Relación precio/equipamiento
- ✓ Maletero

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

Aceleración: ..7
Consumo:8

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

- ✓ Plazas traseras algo justas
- ✓ Solo con cinco puertas
- ✓ Cambio automático algo lento



NOTA MEDIA: 7,1. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,25

EL PROYECTO

¿SIN CONDUCTOR? SÍ, Y NO ES CIENCIA FICCIÓN

No es una película de ciencia ficción. Los coches sin conductor son ya una realidad. Recientemente dos proyectos probaron públicamente su eficacia.

Por un lado, Google realizó una prueba con siete coches (seis Toyota "Prius" y un Audi "TT") a los que ha equipado con cámaras de vídeo, sensores de radar y sistemas láser –además de utilizar sus propios mapas para orientarse–, con los que son capaces de reconocer señales, personas y animales. Durante la prueba, los coches recorrieron 225.000 kilómetros por ciudades y autopistas de Estados Unidos sin necesidad de conductor. Google ha indicado que harán falta por



lo menos 8 años para que esta tecnología esté disponible.

Por otro lado, la Universidad de Parma (Italia), de la mano de la empresa Vislab, lleva 15 años trabajando en cuatro furgonetas eléctricas, que utilizan energía solar, equipadas con 7 cámaras, 6 escáneres de láser, GPS y ordenador de a bordo. El pasado 20 de julio, arrancaron en Belgrado (Serbia) con destino a Shanghai (China), y, tras atravesar durante 80 días el Este de Europa, Rusia y el desierto del Gobi, llegaron a su destino sin apenas incidentes. Su promotor, Alberto Broggi asegura que se podrá circular en entornos amistosos, como las autopistas, en cinco años.



ABRIR EL MALETERO SIN MANOS

Ya está aquí la séptima generación del Volkswagen "Passat". Con diez motorizaciones (de 105 a 300 CV), incorpora un equipamiento tecnológico muy completo: del sistema de detección de fatiga al asistente de frenada de emergencia automática en ciudad, pasando por el novedoso y curioso 'Easy Open' –solo en las berlinas–, que permite abrir el maletero sin usar las manos. Si llevas la llave Keyless Acces (510 €) en un bolsillo y pasas el pie bajo el paragolpes trasero, el maletero se abre solo.

COCHES MUY CONTAMINANTES

Los coches que se venden en España emiten de media 142 gramos de dióxido de carbono (CO₂) por kilómetro, lejos todavía de los límites impuestos por la CE para el 2015, que exige no se superen los 130 gramos. Pero contaminamos menos que la media europea, que se acerca a los 146 gramos. Toyota, Suzuki, Daimler, Ford y Mazda han logrado reducir sus emisiones un 3%. Los peores resultados los presenta el grupo Volkswagen.

RUIDO DE PELÍCULA

Los técnicos de sonido de Audi están trabajando en el 'ruido' de los futuros coches eléctricos de la marca. Aseguran que será nuevo e inusual, y dan pistas: "El sonido del Audi "RSQ" que aparecía en la película "Yo, Robot" puede servir de muestra". Han desechado sonidos como los de las naves espaciales de las películas.

CHOQUES ELÉCTRICOS

Los coches eléctricos ya están pasando por los centros de investigación para realizar 'crash test' con el objetivo de comprobar la seguridad del elemento que más preocupa: la batería. Uno de los primeros fabricantes en realizarlo ha sido Volvo, que recientemente sometió a su modelo "C-30 Drive" a una colisión frontal a 50 km/h.



MOTOS MÁS SEGURAS.

La Comisión Europea ha hecho público un borrador de Reglamento, por el que, a partir de 2013, las motocicletas de alta y media cilindrada estarían –si finalmente fuera aprobado– obligadas a equipar de serie ABS (sistema antibloqueo de frenos) y mecanismos automáticos de iluminación.

EL PRECIO DE LAS REPARACIONES.

Según un estudio de la empresa Audatex, las reparaciones de los coches europeos son un 9% más baratas que las de los de origen americano o asiático. Los recambios necesarios (que representan un 57% del precio total de la factura) para los coches no europeos son más caros debido a los cambios de divisa, las políticas de producto y precio y los procesos de logística.



TOP TEN DE LA SEGURIDAD

Diez han sido los sistemas de seguridad galardonados con el premio EuroNCAP Advanced, que distingue y reconoce la labor de las marcas en su búsqueda de tecnologías que garanticen la máxima seguridad de los ocupantes de un automóvil, incentivándoles para que los incorporen de serie sus modelos. Estos son los sistemas premiados:

- 1 **Side Assist de Audi:** ayuda a cambiar de carril.
- 2 **Assist Advanced eCall de BMW:** llamada de emergencia automática que predice la gravedad de las lesiones.
- 3 **Collision Mitigation Braking de Honda:** sistema de frenos que, mediante la utilización de radares, evita la colisión con los vehículos que nos preceden.
- 4 **PRE-SAFE y PRE-SAFE Brake de Mercedes:** reconocen la proximidad de un posible accidente y, antes de que se produzca, los cinturones se ajustan y se activa toda la potencia de frenado.
- 5 **Eye de Opel:** una cámara va leyendo todas las señales de tráfico y avisa al conductor.
- 6 **Connect SOS y Localized Emergency Call de Peugeot y Citroën,** respectivamente, conectan automáticamente con el centro de emergencia en caso de accidente.
- 7 **Lane Assist de Volkswagen:** detecta si se realizan cambios involuntarios de carril.
- 8 **City Safety de Volvo:** frena automáticamente en caso de colisión a velocidades hasta 15 km/h.

LA HORA DEL CAFÉ

Bosch acaba de desarrollar un nuevo sistema que detecta si el conductor está cansado o a punto de dormirse. Este sistema



puede utilizarse tanto en turismos como en vehículos comerciales ligeros y analiza los patrones de conducción para detectar las reacciones 'típicas' del cansancio: pequeñas desviaciones de la trayectoria, cambios en la velocidad... Con esos datos, calcula el grado de cansancio y avisa al conductor de que es el momento de tomarse un descanso. En el salpicadero aparece un símbolo intermitente de una taza de café.

LA FRASE

"UNOS DOS MILLONES DE VEHÍCULOS ELUDEN EN ESPAÑA PASAR LA ITV, PORQUE SUS PROPIETARIOS SON CONSCIENTES DE QUE, DADO SU ESTADO, NO LA PASARÍAN"

Luis RIVAS, secretario general de AECA-ITV, asociación que engloba a las empresas del sector

LEXUS A REVISIÓN. Debido a un problema en el sistema de frenos, Lexus revisará en España 2.455 automóviles de sus modelos "GS300", "IS250" y "IS220d". En algunos casos, el líquido de frenos 'no original' puede tener polímeros que, en ocasiones, pueden degradar los manguitos del sistema de frenado y ocasionar fugas. Lexus no tiene conocimiento de que el defecto haya provocado ningún accidente.



NACE Latin NCAP. Siguiendo el trabajo de EuroNCAP, ha nacido Latin NCAP, cuyo objetivo es informar a los consumidores de América Latina y el Caribe y servirles de asesoramiento libre y fiable sobre la seguridad de los coches que se venden en aquellos países.

SUPERVENTAS OCTUBRE 2010

1		2.998	↔
2		2.099	↑
3		2.082	↑
4		1.840	↑
5		1.674	↓
6		1.661	↑
7		1.517	↑
8		1.310	↔
9		1.277	↑
10		1.228	↑

LOS FABRICANTES

	VOLKSWAGEN	5.275
	RENAULT	5.251
	PEUGEOT	5.038
	SEAT	5.037
	CITROËN	4.535
	FORD	4.294
	OPEL	4.278
	TOYOTA	3.181
	AUDI	2.877
	NISSAN	2.807

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

↑ ↓ ↔ Variaciones respecto al mes anterior

Belén Rueda ha vuelto al cine de terror tras "El orfanato" y de nuevo ha triunfado. "Los ojos de Julia", dirigida por Guillem Morales y coprotagonizada por Lluís Homar, es uno de los éxitos españoles del año y ha liderado los primeros puestos de la taquilla durante semanas. Al volante, la actriz muestra la misma firmeza y pasión que en su profesión: *"Siempre me ha encantado conducir; en cada producción que hago, si me dejan, voy con mi coche, aunque no sea en Madrid. Acabo de terminar una película en Pamplona con Montxo Armendáriz e iba y venía con mi coche. Es un espacio en el que estoy sola y me da tiempo a ir pensando mientras conduzco. Además tengo un todoterreno muy grandote que me da mucha seguridad"*.

“¿Alcohol? Yo he pasado de ser madre a ser taxista”

Emmanuel ZOCO

- ¿Qué precauciones toma cuando viaja con sus hijas en el coche?

- Extremo la prudencia conduciendo y el cinturón es obligatorio de toda la vida. Muchas veces les he comentado que, cuando éramos pequeños, íbamos muchos en el coche y que los cinturones se usaban tan poco que estaban sucios. Ahora te parece algo impensable. Lo primero que hacen cuando se suben al coche es ponérselo; ni siquiera se lo tengo que decir. Me parece un avance.

- ¿Les ha enseñado educación vial?

- Sí, siempre he tratado de ir inculcándoles, poco a poco, algunas cosas. Mi hija de 16 años se está sacando el carné de moto para poder conducir un cochecito de esos que no van a más de 40 km/h. Antes nunca me habían preguntado, y ahora quieren saber el significado de todas las señales... La pequeña, de 11 años, también se apunta y ahora vamos por la carretera fijándonos en todo. Eso sí, moto no van a tener: me gustan, pero me dan mucho miedo.

- El alcohol es una de las causas más habituales de siniestralidad entre los jóvenes...

- Sí, es algo que me preocupa mu-

cho. Yo he pasado de ser madre a ser taxista. La mayoría ya sabe que prefiero que me llame, aunque sea tarde, e ir a recogerle que enterarme de que se ha subido en el coche de alguien que ha bebido. A esta edad piensas todavía más que a otras que no pasa nada y que controlas muy bien aunque hayas tomado poco alcohol y no se dan cuenta de que con una copa ya es suficiente, es un error muy frecuente.

“ Mi hija mayor sabe que prefiero que me llame aunque sea tarde e ir a recogerle que enterarme de que ha subido con alguien que ha bebido ”

- ¿Qué opinión tiene sobre el carné por puntos?

- Las cifras dicen que ha servido de algo, pero puede ser una faena, sobre todo en determinadas profesiones, porque con algunas infracciones te quitan demasiados puntos

de golpe. Hay sanciones excesivas. Lo único que sirve es la educación y desde que somos pequeños, ahí está el ejemplo del cinturón: hace años era impensable, y los más jóvenes lo han interiorizado. Educar resulta más útil que sancionar. Las sanciones son más apropiadas para los conductores que llevamos más tiempo porque hemos adquirido malos hábitos y tenemos que adaptarnos a las nuevas normas que van apareciendo.

- ¿Qué le da más miedo en la carretera?

- La gente que cambia de carril de manera muy extraña y puedes intuir que ha bebido o que va discutiendo, o los conductores que no están atentos y lo notas en los intermitentes –porque no los usan– y provocan muchos sustos. La distracción es lo peor, porque, a determinadas velocidades, se convierte en un accidente. Todo puede influir, desde hablar por el móvil, poner un CD o el GPS.

- ¿Ha sufrido algún accidente?

- Sí, y yo iba de copiloto. Me di un golpe muy fuerte en la cabeza y pasé 48 horas muy asustada hasta saber si se había producido alguna lesión grave o no. Era de noche y un coche que venía de frente y llevaba las 'largas' puestas deslumbró al conductor.



REINA DEL TERROR.

Belén Rueda comenzó su carrera en la gran pantalla hace seis años con “Mar adentro”, con Alejandro Amenábar, y desde entonces cada paso ha sido un acierto. Ahora ha vuelto al cine de terror y no le importa que, tras su papel en “El Orfanato”, algunos la califiquen de reina española del terror. “*Me parece maravilloso. Se tiende a poner etiqueta a todo y para un actor no es con veniente, pero te das cuenta de que es algo temporal, que caduca si decides meterte en otra cosa diferente y trabajas para que salga bien*”.

- Los espectadores le han acompañado en sus aventuras cinematográficas. ¿Casualidad o consecuencia de una buena elección?

- Todo tiene un proceso. Comparo la opinión de que ha y tres películas en una: la que se escribe, la que se rueda y la que se monta. Cuando estás haciéndola, no sabes qué pasará cuando haya terminado. He tenido siempre mucha suerte con los equipos con los que he trabajado. Al elegir, piensas en si la historia está bien contada, en el director y actores con los que vas a trabajar... no en si funcionará en taquilla.

- ¿Cómo preparó el papel de ciega de “Los ojos de Julia”?

- Hablé con gente de la ONCE. Me daba mucho respeto, quería hacer una interpretación creíble, sin caer en estereotipos. Quería transmitir verdad. Es una historia que, dentro del género de terror, intenta estar lo más cercana a la realidad y por eso me interesaba saber cuáles eran las sensaciones de la pérdida de visión. Las personas que me asesoraron me dijeron que no me preocupara, que cada caso era diferente.

- Hay una imagen con un cuchillo muy realista...



“ Para hacer “Los ojos de Julia” hablé con gente de la ONCE, quería hacer una interpretación creíble sin caer en estereotipos ”

- Y tanto, porque todo era verdad... Estaba pensado hacer la con un cuchillo falso, pero el plano era tan cercano, que se notaba mucho y confié en el director y en el actor que tenía delante, Pablo Derqui... Él me dijo que lo podíamos hacer con uno de verdad y que confiar a en él y... me lancé. Después de terminar la secuencia noté que había tocado el cuchillo con las pestañas...

- ¿Le gustan las películas de terror?

- Dentro del género hay tipos. Me gusta el que te propone y tiene intriga y el espectador puede ir más allá de lo que le muestras; de esas, siempre he sido fan absoluta. Las de

sangre me angustian. A los 14 años no podía ir al cine a verlas porque me lo creía todo.

- La escasez de papeles para actrices a partir de los 40 años no se cumple en su caso...

- Esto ha cambiado e, incluso en el cine en el que predomina la estética, como el americano, hay actrices que con una cierta edad siguen llevando gente a las salas y cuentan historias interesantes. Había que cambiar la visión de lo que se estaba contando para que interesase a todo tipo de público de diferentes edades, y ahora hay muchas películas que ofrecen esa posibilidad. Hasta hace poco tiempo las actrices se quejaban con razón.

- No ha dejado la televisión. Acabamos de verla en “La princesa de Éboli” en Antena 3...

- Para mí no depende del medio, sino del proyecto. Si la historia está bien contada y sé que el equipo que está detrás va a responder, me apunto. “La princesa de Éboli” han sido cinco semanas de rodaje y prácticamente ha sido como dos películas, pero me tiré de cabeza porque todo me convencía. Y he estado a punto de hacer una serie más larga sobre soldados destinados en Afganistán, pero era de alto presupuesto y al final no ha salido por la crisis.

- ¿Qué hace en su tiempo libre?

- Aprovecho para hacer actividades con la familia. Me gusta mucho el deporte al aire libre: en verano, me encanta el agua y en invierno salimos por ahí con la bicicleta. Algún fin de semana cogemos el coche y nos vamos a alguna parte de España, que es tan bonita... He descubierto Pamplona: no lo conocía, y me ha parecido fascinante. La próxima vez tengo que ir de vacaciones. ♦



ICONOS EN LAS SEÑALES

En las carreteras españolas se encuentran con frecuencia señales con textos en castellano o en otras lenguas españolas. Para facilitar su interpretación —en particular, a los conductores europeos y extranjeros que nos visitan— con vendría utilizar exclusivamente señalización iconográfica oportunamente codificada.

Lo ideal sería que, además, se uniformasen los iconos de señalización a nivel europeo, tanto su aspecto gráfico como su criterio de colocación. Se evitarían instantes críticos de confusión. Se salvarían vidas.

Iván Ramos-Catalina
Turín (Italia)

REMOLQUES PARA BICIS

¿Están permitidos, en España, los remolques para niños acoplados a las bicicletas? Tengo uno traído de Alemania y homologado allí. En otros países funcionan mucho y me parece extraño que en Europa estén permitidos y aquí no.

Juan Manuel Asensio Moralejo.

● **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 12 punto 4), que establece normas relativas a ciclos, ciclomotores y motocicletas, indica que ciclos y bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque siempre que no supere el 50% de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones: "a) que la conducción sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad; b) que la velocidad a que se circule en esas condiciones quede reducida en un 10% respecto a las velocidades genéricas que para estos vehículos se establecen en el artículo 48.; c) que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado. En circulación urbana se estará a lo dispuesto en las ordenanzas correspondientes".

Por tanto, la prohibición de transportar personas en remolques o semirremolques arrastrados por bicicletas afecta a la circulación fuera de poblado. En zona urbana, la ordenanza municipal podrá permitirlo en determinadas zonas y bajo ciertas condiciones.



para estos vehículos se establecen en el artículo 48.; c) que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado. En circulación urbana se estará a lo dispuesto en las ordenanzas correspondientes".

Por tanto, la prohibición de transportar personas en remolques o semirremolques arrastrados por bicicletas afecta a la circulación fuera de poblado. En zona urbana, la ordenanza municipal podrá permitirlo en determinadas zonas y bajo ciertas condiciones.

QUITE LA BOQUILLA

La DGT debe poner una solución para recoger las boquillas de la prueba de alcoholemia que realiza la policía de tráfico a los conductores. Ahora, al finalizar la prueba se dice al conductor que quite la boquilla y éste, por respeto

o porque no se da cuenta en ese momento, se la queda, y termina en la cuneta, la calle o donde caiga.

El policía de tráfico debe llevar una bolsa para recoger las boquillas usadas y, al final del servicio, depositarlas en un contenedor específico que debería haber en los cuarteles de la Guardia Civil para su recogida y entregarse para el reciclado posterior del plástico y no contaminar el suelo. El conductor no lleva la boquilla. Se la da el agente de tráfico. Por ello, lo lógico es que el agente la recoja.

Ángel García Santos
Barbastro (Huesca)

MERCANCÍAS TAPADAS

Trabajo con un camión clase A dedicado al transporte y movimiento de tierras. ¿Cómo se regula la obligatoriedad de taponar la carga con un toldo para evitar derrames? ¿Hay alguna altura máxima establecida hasta la que el conductor esté obligado a subir para taponarla?

José P. Rodríguez
Palos de la Frontera (Huelva)

● **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación establece (art. 14.2) que "el transporte de materias que produzcan polvo o puedan caer se efectuará siempre cubriéndolas total y eficazmente". Lo que el Reglamento General de Vehículos (art. 14 y anexo IX) prevé



es la altura máxima incluida la carga que no podrán superar los vehículos. Ambas disposiciones se deben cumplir.

RECEPTORES, NO

Uso habitualmente mi moto para desplazarme al trabajo y quiero comprar un intercomunicador con bluetooth para poder oír el GPS cuando voy de viaje. Va adaptado al casco, pero los oídos quedan libres y no hay que introducir nada en ellos. Además está homologado en la CE. ¿Son legales en España?

José María T. Amézaga Asensio
Sopelana (Vizcaya)

● **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 18.2, que desarrolla el art. 11.3 de la Ley de Seguridad Vial) prohíbe, durante la conducción, utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la correspondiente enseñanza y realización de

Acuse de Recibo / Amor filial y formación vial

Se nos llena la boca de orgullo cuando afirmamos que queremos a nuestros hijos. Y además lo decimos convencidos.

Desde pequeños, los padres buscan para ellos el mejor colegio, la mejor ropa, los mejores médicos cuando están enfermos, sin importar el precio, porque su salud está en juego...

Pero ¡cómo cambia la situación cuando vuestro hijo se saca el carné...! Lo primero que se pide al profesor es que apruebe pronto; y si puede ser con el mínimo de prácticas, mejor. Y ahí el profesor, convertido en 'profeta', debe hacer el 'milagro'. Además, está entre la espada y la pared: si no exige un poco al chico, no va a cumplir con ese mínimo de prácticas exigido; y si le exige en demasía, le echarán la culpa de que el chaval se pone nervioso y no es capaz de hacerlo bien por culpa del profesor.

Poco importa entonces a los padres que la futura seguridad al volante de su hijo puede estar en ese mínimo de prácticas, porque: ¿podemos adquirir destrezas al volante en todo tipo de situaciones cuando hemos estado tan poco tiempo viviendo esas



situaciones? Y lo que es más importante: ¿podemos cambiar la actitud al volante de un chaval si ni siquiera podemos exigirle que asista a las clases teóricas? Así detectamos, en muchos casos, graves actitudes respecto a la seguridad vial que ni siquiera tenemos tiempo de corregir, pudiendo muchas veces, por desgracia, señalar con el dedo el alumno que va a sufrir tarde o temprano un accidente.

Ya ven, señores, cómo está la situación. Quizá la próxima vez que piensen en lo mucho que quieren a sus hijos, recapaciten. Al fin y al cabo, los profesores de formación vial también intentamos salvar vidas.

Patro Monzón Cid
Profesora de formación vial. Lleida.

pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción de motocicletas de dos ruedas cuando así lo exija el Reglamento General de Conductores.

Los sistemas de recepción o reproducción de sonido integrados en el casco del motorista incorporan auriculares o altavoces, adosados al interior y próximos a la oreja, cuyo funcionamiento altera o impide la audición de otros sonidos exteriores que pueden ser relevantes para la conducción. Su utilización constituye infracción del citado precepto reglamentario.

ADELANTAR POR LA IZQUIERDA

Rafael Borrel (nº 203) defendía que era lícito adelantar por la derecha, si se produce porque el vehículo adelantado circula incorrectamente dejando libre el carril derecho. Argumenta –y se queda tan ancho!– que se debe sancionar al adelantado y no al que adelanta por la derecha incorrectamente.

Ambos comportamientos son incorrectos. Salvo excepciones, se debe circular por la derecha y adelantar, también salvo excepciones, por la izquierda. Que alguien infrinja la norma no me exime a mí y el Reglamento dice qué comportamiento seguir en casos como éste. Créame, señor Borrel, si le pillan adelantando por la derecha fuera de poblado, le van a sancionar, independientemente de que sancionen o no al otro.

Para evitarlo, colóquese tras el vehículo que circula a la izquierda fuera de poblado –dentro, en algún caso, está permitido adelantar por la derecha– y hágale señales acústicas o de luz a intervalos cortos para no deslumbrar y advertirle de su propósito de adelantarlo. Lo dice el Reglamento de Circulación. Hágame caso. Se evitará una sanción.

Jorge Ibáñez Aldonza
Camprovin (La Rioja)

SIN INTERMITENTES DE SERIE

Rogaría que España elimine la obligatoriedad de tener instalados intermitentes ‘de fábrica’, y a que prácticamente nadie los usa. Me siento el ‘raro’ de la carretera cuando señalo mi incorporación, cambio de

carril para adelantar o realizo un giro.

En más de una ocasión he corrido riesgo, y no por una velocidad excesiva, sino por un conductor que, sin pensarlos dos veces ni indicación alguna, cambia



Stop al carril-bici



Le envío unas fotos para denunciar el lamentable estado en el que se encuentra el carril bici a la entrada de Arroyomolinos (Madrid). Ha sido cortado brutalmente con un guardarrail, y, para continuar circulando por él, tanto peatones como ciclistas deben invadir la calzada –que no dispone de arcén–, lo que conlleva el riesgo de ser atropellados por los vehículos que circulan por ella. Esperemos no tener que lamentar una desgracia para que se solucione ésta situación.

Candido M. Sanz Robledo
Numancia de la Sagra (Toledo)

de carril y se coloca delante a escasos centímetros de mi vehículo cuando le adelantaba. Otras veces, el coche que me precede aminora repentinamente la velocidad y gira a la derecha o izquierda sin los dichosos intermitentes.

Es un tema suficientemente serio como para usar los paneles informativos de las auto vías para recordar la obligación de usarlos y no quedarnos en campañas puntuales de la DGT. Esto sí es un grave problema y no rebasar en 5 ó 10 km/h el último radar colocado Dios sabe con qué motivo.

Juan Antonio Agirre
Portugalete (Vizcaya)

CIRCULAR POR LA DERECHA

El 21/08/2010 cumplí 32 años de carné de conducir sin ningún permiso grave. Cuando lo saqué, una de las normas era siempre ir por el carril derecho, tanto si me incorporaba a una carretera de doble vía (había pocas) como si adelantaba.

De un tiempo a esta parte he llegado a pensar que había cambiado la ley y que debía conducir por el carril izquierdo: ¡como siempre está ocupado y el derecho prácticamente vacío..! He llegado a ver a un coche con “L” incorporarse desde la vía de servicio ¡a la izquierda del todo! y sin que fuese excesivamente rápido.

¿Por qué la DGT no hace una campaña –como las cuñas de la radio– para recordar el circular por la derecha igual que la que hace sobre los conductores que se pegan al ‘culo’? ¿No se evitarían situaciones de riesgo si todos fueran por la derecha y se dejara el carril izquierdo para adelantar? Me ha ocurrido que, por la derecha, a la velocidad correcta y sin realizar ninguna imprudencia, he ido más rápido que los coches que iban pegados a la izquierda a 80 km/h ¡en autovía!

¿No dan las autoescuelas la norma de utilizar siempre el carril derecho y el izquierdo solo adelantar en el menor tiempo posible? ¿Cómo pueden ir coches en paralelo durante kilómetros con el carril derecho vacío? Incluso debería ser una

de las actuaciones que conllevará sanción o pérdida de puntos.

Mª Carmen Salsamendi Cuende
Madrid



INFORMACIÓN ACTUALIZADA

Acabo de recibir (vía e-mail) y leer el número del verano de “Tráfico y Seguridad Vial”. Una vez más publican la previsible congestión de algunas carreteras y sus alternativas en los días veraniegos. Muy bien, pero es de relativa utilidad, ya que la información, para que sea plenamente eficaz, debe estar actualizada.

Por eso me sorprende que en España no se haya puesto en marcha el sistema que, con un pequeño receptor añadido, hace llegar a los navegadores esa información actualizada, facilitando al momento datos de cuántos kilómetros sobre la ruta planificada se encuentren a una retención, el tiempo previsto de la misma y, si el usuario lo desea, la mejor alternativa. Eso, que en Francia funciona a la perfección (dice hasta si hay viento fuerte) aquí no funciona. Y con los datos casi instantáneos que posee la DGT, es una lástima que no lo desarrolle. Las retenciones serían menores al evitarlas muchos vehículos, se ahorraría combustible, subidas de tensión arterial y hasta discusiones familiares en el coche.

José Martos Domínguez
Madrid

CASCO EN CIUDAD

¿Tenemos los ciclistas obligación legal de llevar el casco protector y el chaleco reflectante puestos en vías urbanas como

desde 2006 la tenemos en interurbanas?

Eduardo Fraile Monge
Santa María del Páramo (León)

- **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 118.1 párrafo tercero) establece que los conductores –y en su caso los ocupantes– de bicicletas estarán obligados a usar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prologadas, por razones médicas y en condiciones extremas de calor. La Ley de Seguridad Vial (art. 42.3) establece, en su inciso final, que, cuando sea obligatorio el uso de alumbrado, los conductores de bicicletas, además, llevarán colocada alguna prenda reflectante si circulan por vía interurbana. Estas obligaciones rigen solo en vías interurbanas. El uso de casco de protección y prendas reflectantes por los ciclistas en vía urbana no es obligatorio, aunque sí recomendable.

APARCAR PELIGROSAMENTE

He hecho una foto mientras caminaba por una calle de una céntrica calle de una de las ciudades españolas más de moda. Y es uno de los tantos casos que encuentro a diario, y que la mayoría de las veces no son sancionadas por la autoridad competente, en este caso, la Policía Local. Y lo peor no es la falta de sanción, sino que los peatones siempre salen peor parados en estas situaciones: si encontramos, como en mi ejemplo, un coche sobre una acera, ¿qué medida de bien tomar los peatones? ¿Cruzar por la vía poniendo en peligro su vida? En este caso, existía un jardín, por el que tuve que pasar,



pero otras veces no existe y hay que hacer filigranas... El colmo en esta foto es que el coche está en un lugar donde estacionamiento y parada están prohibidos, como indica la línea continua amarilla. También se aprecia que el coche lo estaciona un conductor no vel. Es indignante que esto ocurra y que los infractores salgan siempre impunes.

Alberto García Mancheño

LÍMITE PELIGROSO

Conduzco moto y coche desde hace 35 años. En la A-7, en Murcia capital, hay 8 kilómetros limitados a 80 km/h (del acceso a Molina de Segura, por la N-301, al del Barrio del Carmen), seguramente porque hace años eliminaron los arcones en favor de un tercer carril en cada sentido. ¿Limitación? ¿Para qué? Suelo ir a 85/90 km/h de velocímetro (unos 80/85 reales) y todos los vehículos, incluidos camiones y autobuses, van muy por encima (120-130 km/h). Respetar la velocidad aquí es jugarse la vida, en especial si voy en moto, y exponerse a fatales alcances. ¿Qué de bien hacer? ¿Circular también a 130 km/h y esperar una sanción con retirada de puntos o respetar la velocidad y exponerme a ser golpeado por los que vienen lanzados por detrás? Desconozco si las atribuciones corresponden a la DGT (por ser autovía) o al ayuntamiento (zona urbana). Que quien le corresponde haga respetar el límite de velocidad, con radares o controles de otro tipo, o que quite la limitación y permita circular a los 120 km/h de una autovía. Además, en caso de accidente, las víctimas podrían invocar este "laissez-faire" o dejación de autoridad al fijar responsabilidades.

Ángel I. Fernández Niño
Murcia

NO SUPRIMIR EL AIRBAG

¿Desde qué fecha es obligatorio que los vehículos que se matriculen en España tengan airbags en el volante? ¿Suprimir éste es una infracción administrativa al Reglamento General de Vehículos?

Lorenzo Jiménez

- **Respuesta:** La normativa actualmente en vigor no establece la obligación de que los vehículos dispongan de airbag. Pero si un vehículo ha sido homologado con dicho sistema de protección, éste no puede suprimirse o desactivarse. Suprimir o desactivar el airbag constituye infracción grave al Reglamento

Carta del médico / Pérdida de audición

Juan Ramón Virseda (nº 199) pregunta sobre el uso de altavoces integrados en los cascos para motos, con los que se transmite información del GPS, telefonía o comunicación con el pasajero. La respuesta dice que el RGC prohíbe instalarlos, ya que mitigan los sonidos del exterior e impiden oír otros sonidos exteriores relevantes para la conducción. ¿No es incongruente permitir conducir a personas que han perdido total o parcialmente la audición?

Francisco J. Vilches Navarro

- **Respuesta:** Las personas con hipoacusia pueden conducir los permisos no profesionales (turismos, motos..., grupo 1º). Si tienen una pérdida de agudeza auditiva combinada en ambos oídos mayor del 45%, deben llevar en el vehículo espejos panorámicos tanto el interior como los exteriores. Para los permisos profesionales (grupo 2º) no se permite la pérdida de agudeza auditiva combinada mayor del 35%. Si es mayor del 35%, no se permite obtener o prorrogar el permiso de conducción del grupo 2º.

General de Vehículos (art. 7.3), de acuerdo con el art. 65.4.o) de la Ley de Seguridad Vial, y se sanciona con una multa de 200 €. Dicha infracción no se produce en el supuesto previsto en el Reglamento General de Circulación (art. 117.2.c), que establece la obligación de desactivar el airbag frontal que protege el asiento en el que viaja un niño con un dispositivo de retención orientado hacia atrás.



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: jmmenendez@dgt.es

Tropezar en la misma piedra

La seguridad vial en el ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo (León) es asombrosa, como se observa en la foto. Así se prohíbe el paso para circular por una calle. ¡Ni en el país más tercermundista se les ocurre!

Manuel Martín



¿Qué hacer en caso de accidente? (3): Socorrer

A la hora de socorrer a un herido en accidente de tráfico, lo primero que se debe recordar es no hacer nada que pueda perjudicarlo. Además, en situaciones concretas, la actuación del auxiliador puede salvar una vida o evitar una secuela de por vida.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE

Elena VALDÉS RODRÍGUEZ

Dirección General de Tráfico

F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ

Universidad de Valladolid



¿Qué hacer en caso de accidente? En los dos números anteriores es de “Tráfico y Seguridad Vial” nos hemos centrado en los

dos primeros pasos de la cadena asistencial al accidentado de tráfico: Proteger y Avisar. En el presente número nos centraremos en el tercer paso: Socorrer

La adecuada atención a las víctimas de accidente de tráfico depende, entre otras cosas, de que la ayuda sanitaria llegue pronto y sea la adecuada. Pero para que esto suceda, la “cadena de asistencia” debe de tener íntegros todos sus eslabones. El avisar a los servicios de emergencia rápida y adecuadamente es, como vimos, el primer eslabón. Pero, ¿qué hacer hasta que la ayuda llega, en unos minutos que pueden ser vitales para los heridos?

Alrededor del suceso, el accidente de tráfico, generalmente se crea un ambiente de gran nerviosismo y desconcierto y, en ocasiones, el desconocimiento y la necesidad de ayudar provocan actuaciones incorrectas.

Lo primero que se debe recordar es que no se debe hacer nada que pueda perjudicar al herido. Lo segundo es que en situaciones concretas la actuación del auxiliador puede salvar una vida o evitar una se-

EN GENERAL, NO SE DEBE MOVER AL HERIDO NI DARLE COMIDA, BEBIDA O MEDICAMENTOS. TAMPOCO RETIRAR EL CASCO A UN ACCIDENTADO AUNQUE PAREZCA QUE NO ESTÁ GRAVE



cueta permanente. En todo caso, el auxilio prestado al herido en un accidente de tráfico ha de ser extremadamente cuidadoso, con el fin de no añadir más lesiones a las previamente existentes.

Repasaremos lo más elemental, que es conocer qué no hacer y qué hacer.

Como norma general NO deberemos:

- Mover o trasladar a los heridos por nuestra cuenta
- Darle bebida, comida o medicamentos.
- Hacer comentarios sobre el estado de otros ocupantes delante de los heridos.
- Retirar el casco a un accidentado,

do, aunque parezca que no está grave

En cambio, SÍ deberemos:

- Acercarnos a los heridos, para darles nuestro apoyo y conocer su estado
- Observar y hablar a los heridos inconscientes para ver si responden y si respiran

Y excepcionalmente, SÍ podremos:

- Mover a un herido en caso de mayor riesgo, por ejemplo incendio del vehículo.
- Colocar al herido inconsciente en

posición lateral de seguridad para evitar que se asfixie con el vómito o la sangre (si conocemos la técnica)

- Mover al herido para poder hacer la técnica del masaje cardíaco o maniobras de reanimación (si conocemos la técnica)

Le recomendamos que haga un curso de primeros auxilios, por ejemplo en su empresa de trabajo o en alguna Organización. Tenga

en cuenta que las técnicas a usar dependen del origen de la emergencia. No es lo mismo un accidente de tráfico que una emergencia médica, como el infarto de miocardio o la pérdida de conciencia, fundamentalmente en lo que se refiere a la protección del cuello. También le remitimos a que lea las recomendaciones del Plan Español de Resucitación

(http://www.cercp.es/?q=system/files/private/Algoritmo_SVB.pdf) y las del Plan Nacional de Resucitación (http://www.semicyuc.org/sites/default/files/cuadriptico_1_.pdf). Conocer esto le puede ser útil en muchas situaciones de su vida y fundamental en caso de emergencias en carretera, en el hogar o el trabajo. ♦

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>

Octubre 2010

Matriculaciones

	Turismos	62.592
	Motocicletas	10.721
	Furgones y camiones	11.584

Última matrícula
(22/11/10)



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

LA NUEVA FORMA DE COMUNICARTE CON TRÁFICO

¿QUÉ ES LA DIRECCIÓN ELECTRÓNICA VIAL (DEV)?

Es un sistema de notificación electrónica creado para sustituir la dirección de tu domicilio por una dirección de correo electrónico. De este modo, una vez que te des de alta en este servicio, las Administraciones con competencias en materia de tráfico (Dirección General de Tráfico, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, Servei Català de Trànsit y Ayuntamientos) dejarán de remitirte notificaciones en papel y pasarán a enviártelas por vía telemática a tu correo electrónico y a tu teléfono móvil.

En ese "domicilio electrónico" recibirás todas las notificaciones y avisos relativos a tu permiso de conducir y a tus vehículos.

La Dirección Electrónica Vial es voluntaria para las personas físicas y obligatoria para las personas jurídicas que matriculen nuevos vehículos.



¿CÓMO DARTE DE ALTA?

- 1• Entra en la Web de la DGT (www.dgt.es).
- 2• Accede a la Dirección Electrónica Vial (DEV).
- 3• Rellena el formulario, indicando el correo electrónico y el teléfono móvil donde quieres que te avisen.

Como ocurre con el buzón físico de nuestro domicilio, que necesitas una llave para abrirlo, para acceder a la Dirección Electrónica Vial necesitarás tu DNI electrónico o certificado digital. De este modo, tus notificaciones son seguras y solo tú podrás acceder a las mismas.

¿QUÉ VENTAJAS TIENE?



Estar mejor informado: además de las multas, se irán incorporando nuevos servicios:

- a) Te comunicaremos: el saldo de puntos.
b) Te avisaremos de:
- la caducidad del permiso de conducir, del seguro y de la ITV.
 - la baja del vehículo.
 - el cambio de titular del vehículo.



Evitar sorpresas: Conocerás tus multas y el estado de tu expediente sancionador, incluida la pérdida de puntos.



Ahorrar desplazamientos innecesarios: las notificaciones postales se practican en horas en las que no nos encontramos en el domicilio, por lo que tenemos que desplazarnos a las oficinas de Correos a recoger la correspondiente notificación no entregada.



Facilitar los trámites: con la Dirección Electrónica Vial podrás realizar alegaciones, identificar al conductor o pagar, de forma mucho más sencilla. Y es que todo lo haces a través de Internet.



Evitar la vía ejecutiva: que Hacienda te cobre la multa con un importante recargo que podías haberte ahorrado.

testra

Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico

¿QUÉ ES EL TABLÓN EDICTAL DE SANCIONES DE TRÁFICO?

El Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico en internet sustituye a los Boletines Oficiales de la Provincia.

Es una página web donde se publican las notificaciones que no han podido ser entregadas en tu domicilio. Como ocurría antes, tienes 20 días para enterarte antes de que vayas a ejecutiva, solo que ahora estar informado es mucho más fácil.

Además, la página web cuenta con un servicio de alertas a tu correo electrónico y tu teléfono móvil, de tal modo que te avisan siempre si hay alguna publicación relacionada con tu DNI o la matriculación de tu vehículo.

¿QUÉ VENTAJAS TIENE?



Puedes acceder desde cualquier ordenador sin necesidad de certificado digital o DNI electrónico.



Encontrarás con una sola consulta todas las notificaciones de multas pendientes que te hayan puesto en cualquier parte del territorio nacional.



El TESTRA es la última oportunidad de conocer la existencia de una sanción pendiente antes de que Hacienda te cobre la multa con un importante recargo.



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DEL INTERIOR



Para más información entra en www.dgt.es

reforma
ley
de tráfico

CAMBIAMOS
PARA
MEJORAR