

HABRÁ CONTROLES EN TODO TIPO DE VÍAS, DÍAS Y HORAS

TOLERANCIA CERO CON LAS DROGAS (EN LA CARRETERA)



● LAS NORMAS
PARA VIAJAR POR
EUROPA

● LA IMPORTANCIA
DEL PASAJERO

● LAS CLAVES
DEL BUEN
ADELANTAMIENTO

● SILLITAS:
1 DE CADA 5,
¡MALAS O
MUY MALAS!

● LOS
CRASH-TEST,
AHORA CON
CADÁVERES

● RECHAZO
SOCIAL HACIA
EL INFRACTOR



Pruebas de choque
EuroNCAP:
¿Son fiables?

Mario Casas: "No me
gusta ir con quien se
juega la vida al volante"

Seguridad niños: El fiscal pide "responsabilidad" a los padres

3 Editorial: Tolerancia cero...
¡También con las drogas!

4 La Locura

5 El Maletero

8 La FOTO

9 Mi Carril: La importancia de los detalles

REPORTAJES

10 En portada: Tolerancia cero con las drogas al volante

17 Cadáveres que salvarán vidas

20 La fiscalía pide más responsabilidad para 'llevar' a los niños

22 Las matronas enseñarán a escoger la 'sillita'

24 Una quinta parte de las sillitas son malas

28 El copiloto no debe ser una mala compañía

30 Las infracciones reiteradas puede tener consecuencia 'laborales'

34 Los neumáticos cada vez se cambian en peor estado

38 Cómo adelantar bien

41 Las líneas de investigación

42 Las normas 'diferentes' de los países europeos

44 Los fallos y apelaciones más sorprendentes del tráfico

47 Así se viajaba hace 200 años

50 SV Internacional

52 Campaña de control a motoristas

53 TRÁFICO DEL MOTOR: ¿Son fiables los resultados de Euro NCAP?

56 BANCO DE PRUEBAS: Kia Cee'D 1.6 CRDI, Honda NC 700 S, Dacia Lodgy 1.5 dCi/110 y Piaggio X10 350.

58 NOTICIAS DEL MOTOR

60 LA ENTREVISTA: Mario Casas, al que no le gusta jugársela en la carretera.

63 CARTAS

66 SALUD VIAL: Lesiones: de la investigación a la práctica

67 VÍA DE SERVICIO

Iconos
informativos



Textos



Videos



Audios



10 Drogas al volante: tolerancia cero

Con los nuevos controles de drogas para conductores, no solo se detectará este peligro en carretera, sino que se quiere mandar un mensaje a la sociedad: ha llegado la tolerancia cero para las drogas al volante.



34 Neumáticos: cada vez los apuramos más

Una simple visita a cualquier empresa dedicada a la venta y sustitución de neumáticos deja bien claro que cada vez se sustituyen en peor estado, apurando su vida más allá de lo que aconseja la seguridad.

24 Todas las sillitas para elegir mejor

De las 33 sillitas infantiles analizadas, un 20% tiene una nota mala o muy mala. Le mostramos todas, con la calificación obtenida y sus puntos fuertes y débiles. Para que elijan mejor.



30 Aumenta el rechazo social a los infractores

Las infracciones reiteradas pueden tener repercusiones en el ámbito laboral, como ya lo tienen en el social. Y es que las infracciones por velocidad o alcohol, por ejemplo, han dejado de 'tolerarse' y han pasado a ser rechazadas por la sociedad.



VERANO 2012: Cien ideas, cien consejos...

Del 1 al 100 repasamos todo lo que tiene que preparar, revisar, tener en cuenta, planificar... para el viaje de vacaciones. Cómo planificar la ruta, alternativas, dónde estarán las obras y las retenciones, los peores días y horas para viajar, qué revisar en el coche, cómo cargar el equipaje...

60 Mario Casas: "No me dejan comprarme una moto"

Mario Casas, uno de los actores españoles más taquilleros del momento, conduce desde los 19 años, pero un susto con una moto, aunque sin consecuencias graves, le volvió muy respetuoso con la seguridad: "Con la moto, aunque te caigas a poca velocidad, te haces daño".



AÑO XXVIII
Número 215/2012

Director:

JESÚS SORIA (jsoria@dgt.es)

Redactores-jefe:

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

Confección: José Bélamo.**Redactores:**

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

Infografía: Dirios y Oscar Treviño.

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

Tfno. directo: 91 301 84 25.

Fax: 91 320 41 38.

www.dgt.es/revista

SUSCRIPCIONES

Avda. Manoteras, 26-3ª. 28050 Madrid.
Tel.: 91 339 62 75. Fax: 91 339 63 69.
Correo e: suscriptorestrafico@grupotpi.es

Impresión, distribución y fotomecánica:

TPI edita.

Depósito legal: M-25.988-1985.

N.I.P.O.: 128-12-003-2. **ISSN:** 1886-3558.

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

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:

<http://publicacionesoficiales.boe.es>

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

Edita:



Tolerancia cero... ¡También con las drogas!



El mensaje es muy claro: "Tolerancia cero a las drogas en la carretera". Exactamente igual que hay tolerancia cero al alcohol entre los conductores, la Dirección General de Tráfico ha puesto en marcha estos días una nueva línea de actuación que consiste en intensificar los controles de drogas en todo tipo de vías.

Es un ambicioso programa de detección de conductores bajo los efectos de las drogas de comercio ilegal –cualquier día del año, en cualquier vía, a cualquier hora– análogos a los controles de alcoholemia. La medida está más que justificada: España es uno de los países en los que más cocaína (4%) y cannabis (10%) se consume. Y lo que es más preocupante: los datos de controles aleatorios realizados en la carretera, demuestran que casi el 20% de los conductores circulan tras haber consumido drogas. Además, según el Instituto Nacional de Toxicología, usando técnicas analíticas y puntos de corte diferentes de los de otros estudios, al menos el 15% de los conductores fallecidos en accidente de tráfico circulaban tras haber ingerido drogas ilegales.

De ahí el empeño que desde la DGT vamos a poner desde este momento para concienciar a los automovilistas sobre los riesgos de conducir bajo los efectos de las drogas. Está demostrado que incrementan entre 2 y 7 veces la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico respecto a quienes no consumen ninguna sustancia. Y es que las drogas dificultan la coordinación del conductor, distorsiona su atención, alargan el tiempo de reacción, producen somnolencia, pérdida de control, "invitan" a las velocidades excesivas...

Sacarlas de la carretera supondría sin duda un gran avance en materia de seguridad vial: Se calcula que si ningún conductor circulara tras haber consumido drogas ilegales se podría evitar cada año la muerte de al menos 480 personas, es decir, uno de cada seis fallecidos del año pasado.

Eso sí, debe quedar claro que no son en ningún caso medidas contra los consumidores de drogas, sino, exclusivamente, contra los conductores que conducen bajo los efectos de las drogas, como resaltó el Ministro de Interior, Jorge Fernández Díaz. Con todas las garantías en la captación de las muestras, que se harán por parte de la Guardia Civil y con procedimientos similares a las pruebas de alcohol, que se harán conjuntamente, y con todas las garantías legales. Se trata, única y exclusivamente, de evitar que estén en las carreteras, al volante, conductores que no están en condiciones de conducir. Por ellos mismos y por los demás. Las drogas, como el alcohol, son peligrosas "compañeras" de viaje...

TRÁFICO y Seguridad Vial



LA REVISTA, DESDE EL MÓVIL. Habrán visto en nuestra portada y en el cuadernillo de verano un código BIDI que permite al usuario de teléfonos inteligentes acceder directamente a la nuestra web. Simplemente debe fotografiarlo con su lector de códigos BIDI –si no dispone de esta aplicación, hay muchas gratuitas en su tienda–. Automáticamente esta arrancará su navegador y le llevará a la web de la revista (www.dgt.es/revista). Allí podrán disfrutar de los contenidos de la revista en papel, más los contenidos adicionales de la versión electrónica (vídeos, documentos, campañas, enlaces webs...).



1 ¿QUÉ HACE? En el primer fotograma de la secuencia, el helicóptero alcanza en su vuelo la incorporación de una vía a otra perpendicular con carriles en ambos sentidos de la circulación y un carril central con dos lugares reservados para el giro a la izquierda señalizados con sendos ceda el paso. Pero en la parte superior izquierda, un turismo de color oscuro se encuentra en una posición extraña e irregular.



2 GIRO PELIGROSO. El turismo de color oscuro –quizás porque se ha pasado del giro que querría haber tomado (donde se encuentra detenido un turismo de color blanco esperando a poder realizarlo)– está realizando un cambio de sentido cruzando sobre dos líneas continuas –que prohíben la maniobra que está realizando– y un carril reservado para el giro a la izquierda.



3 MARCHA ATRÁS. Además, por si la maniobra no fuera suficientemente peligrosa, el vehículo no gira suficientemente y –como se aprecia mejor en el video que pueden ver en nuestra revista interactiva– debe realizar una pequeña marcha atrás para poder realizar el cambio de sentido completo. Con todo esto, el tiempo en que está ‘cruzando’ en la calzada aumenta peligrosamente, aumentado, proporcionalmente, el peligro de la misma.



● Multa de 500 euros.
● Pérdida de 6 puntos.

4 ¿MERECE LA PENA? Acabada la maniobra prohibida, vemos el peligro de la misma, al llegar un vehículo de color más claro al lugar donde estaba cruzando el infractor. Y también vemos clara la razón de la maniobra prohibida: se había pasado el lugar donde debería haber realizado el giro... Y, como siempre, una pregunta: ¿Ha merecido la pena el riesgo corrido por no buscar el siguiente cambio de sentido que normalmente no está demasiado lejos?

ASÍ LO VÍ

Volviendo de Logroño a Madrid por la autovía (A-1), me sorprendió, antes de llegar a Somosierra, una niebla tan tupida que casi no se veía nada a 50 metros, y menos a los camiones.

Tuve que adelantar, con extrema precaución y velocidad mo-

derada, a dos camiones y a una camioneta. Y digo con “extrema precaución”, porque eran ambos vehículos completamente invisibles. Las luces traseras que llevaban todos ellos eran pequeñísimas y, además, estaban sucias.

Debería haber una legislación

que obligara a los camiones a llevar unas luces traseras bien visibles e incluso, como a todos los demás automóviles, una luz antiniebla que les hiciese perceptibles desde mayor distancia.

José A. Comellas.
Madrid

Sus luces traseras eran pequeñísimas

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.

Límites de velocidad y otros cambios

Primero lo anunció el ministro del Interior, Jorge Fernández: la bajada de los límites de velocidad en todas las carreteras convencionales, a 90 km/h, y la aplicación de la velocidad variable en ciertos tramos de autopistas y autovías *"teniendo en cuenta circunstancias como el nivel de seguridad del tramo, la situación del firme y la meteorología"*. Para las carreteras de doble sentido, donde se producen ocho de cada diez muertes en accidentes de tráfico, el objetivo es reducir la siniestralidad, ya que hay *"una relación causa-efecto directa entre el límite de velocidad y la siniestralidad"*. En 2010, más de 1.500 personas fallecieron en siniestros en carretera convencional.

Posteriormente, en su comparecencia ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso, la direc-



Nuevos exámenes

María Seguí informó también en su comparecencia sobre la informatización del examen teórico, mejoras en el práctico y la revitalización de la educación vial en el entorno escolar y en la sociedad mediante cursos de formación o módulos en los estudios universitarios. Habló del objetivo de "Visión Cero" en alcohol, drogas y medicamentos y mostró su preocupación por la posible aplicación de peajes en las autovías: un posible trasvase a las carreteras secundarias podría aumentar la siniestralidad.

tora general de Tráfico, María Seguí, se refirió también a una rebaja de los límites en vías urbanas y carreteras convencionales y un posible aumento en determinados tramos mediante límites variables, *"pero solo para vehículos ligeros, a no más de 130 km/h, y siempre que bajen la siniestralidad y mejore la economía"*.

Además, entre las principales líneas de actuación de la DGT para mejorar la seguridad vial, destacó la mejora de los sistemas actuales para conocer las causas de los accidentes, la convivencia pacífica de los diferentes medios de transporte, un mayor uso de los sistemas de retención y del casco, la modernización del parque de vehículos y de sus dispositivos de seguridad, la caracterización de la seguridad de las vías y la mejora de la señalización variable.

Un punto más en el permiso

El próximo uno de julio, millones de conductores, todos los que han mantenido su saldo intacto desde que el permiso por puntos entrara en vigor en verano de 2006, sumarán un punto extra a su permiso por buen comportamiento. En total, la medida beneficiará a 18 millones de conductores (y no 16 como publicamos por error en el número 214), que pasarán a tener un total de 15 puntos. Si usted es uno de ellos, ¡enhorabuena!

¿Cuántos puntos tengo?

Puede consultar su saldo de puntos en www.dgt.es, pinchando en la sección "Consulte su saldo" a la izquierda.

Existen dos formas de realizar la consulta, con y sin certificado digital. Y recuerde, previamente d e b e darse de alta en el servicio.



No hagas el ganso

Humor para concienciar en la última campaña de sensibilización de la Dirección de Tráfico del País Vasco. Hace una llamada al sentido común de conductores y peatones en ciudad, colocando a un ganso como protagonista de situaciones de riesgo evitable.

Campaña: carreteras secundarias

Más de 20.000 sancionados

La última campaña de vigilancia en carreteras secundarias que la DGT puso en marcha en junio, controló la circulación de 400.000 vehículos y se formularon casi 11.000 denuncias por distracciones al volante. De ellas, 8.711 fueron por usar el móvil al volante. Además, se denunció a 123 conductores por programar o manipular el navegador, y a 416 por usar auriculares. Igualmente, 1.639 conductores fueron denunciados por otras infracciones que provocan distracción. La falta de atención en la conducción ha causado 99 fallecidos (datos hasta el 21 de marzo).

Sea un 'Conductor Zen'

La actividad de la conducción involucra nuestra parte física, pero más aún la intelectual. Por este motivo, UNESPA ha dado una serie de consejos para evitar accidentes basados en la filosofía 'zen'. Son estos:

- **Toma conciencia:** revisar el vehículo antes de arrancar te ayudará a concentrarte.
- **Encuentra 'tu postura':** sentarte cómodo te ayudará a sentirte cómodo.

- **Evita las distracciones:** olvida el móvil, la radio, el GPS...
- **Fluye con el tráfico:** evita acelerones y frenadas bruscas.
- **Date tu espacio:** ir pegado al de delante te alterará a ti y al otro conductor.
- **Respiración abdominal:** es una buena forma de mantener la calma.
- **Sé amable:** ayudando a los demás te ayudas a ti mismo.



Un 'ojo de halcón' en la carretera

Parece un pequeño helicóptero de juguete pero se trata de un dispositivo de control aéreo del tráfico. Se llama ELFOII, incorpora una cámara de alta definición y alcanza los 300 metros de altura. Según sus inventores, puede ejecutar misiones de vigilancia desde lugares comprometidos para los helicópteros tripulados. Por todo esto ha conseguido un puesto de finalista en la VII convocatoria al Premio ACEX.

Multado por disparar a un radar

Nada menos que 5.400 euros de multa tendrá que pagar un vecino de la localidad leridana de Pont de Suert por haber disparado tres veces contra un radar que le sancionó en dos ocasiones por exceso de velocidad. La sentencia establece que el condenado deberá correr con los gastos de reparación del radar (más de 33.000 euros) en caso de que la compañía de seguros del Servei Català de Transit no se haga cargo.

ITVs en línea

Las primeras cuatro estaciones de ITV ya pueden enviar 'on line' los resultados de sus inspecciones al registro de vehículos de la DGT. El resto de estaciones se irán conectando progresivamente hasta principios de 2013. El objetivo es mantener el registro de vehículos al día, evitar fraudes, falsificaciones y robos de sellos ITV y evitar burocracia al ciudadano. La comunicación telemática con la DGT también dará acceso a consejerías de industria y jefaturas de tráfico a las fichas técnicas y a los datos de inspecciones, proporcionará información más completa a los cuerpos policiales y agilizará las sanciones por este tipo de denuncias.

¡Cazado!!

¡A 211 km/h!

Motoristas a toda velocidad en esta última entrega de 'Cazados'. El de la imagen, ca-

zado a 211 km/h en una autovía gaditana, marca el récord de velocidad. Pero el de temeridad lo marca en esta ocasión otro conductor de motocicleta, detenido por la policía local de Cartagena (Murcia) cuando circulaba por una avenida de la ciudad a ¡¡168 km/h!!.



Lucía RIVAS

El alcalde de Moscú visita la DGT

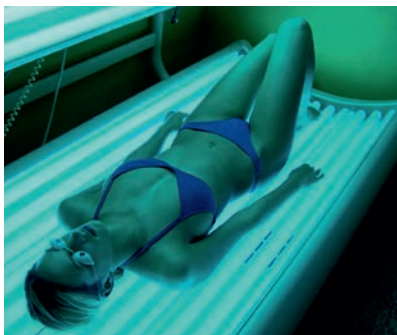
Una delegación rusa encabezada por el alcalde de Moscú, Sergéi Sobianin, visitó el Centro de Control de Tráfico de la DGT a principios de junio. El grupo se reunió con autoridades y empresarios para promover la cooperación comercial.

Educación para integrar

La DGT colabora con el Instituto Pío Baroja de Madrid en una experiencia educativa piloto dirigida a alumnos del ciclo superior de Técnicos de Integración Social, para que sean capaces de poner en marcha proyectos de educación vial. De esta forma, los futuros técnicos podrán incorporar la educación vial como herramienta de integración social de personas adultas, jóvenes, mayores y con discapacidades. Una vez finalizadas todas las fases de prueba, esta formación estará a disposición de todos los centros de formación profesional.

El humo del diésel, cancerígeno

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha confirmado que los gases emitidos por los vehículos diésel producen cáncer en el ser humano. Después de considerar decenas de investigaciones con personas muy expuestas al humo del tráfico, la OMS considera que hay "evidencias suficientes" de que estas emisiones están relacionadas con el aumento del riesgo de cáncer pulmonar y posiblemente también con el cáncer de vejiga. De este modo, la OMS ha incluido a los gases de la combustión de los motores diésel en el grupo de los principales agentes cancerígenos junto a otros como el arsénico, las lámparas de bronceado, el tabaco y el plutonio. Además, la OMS sitúa a las



emisiones de los vehículos de gasolina un escalón por debajo catalogándolos de "probablemente cancerígenos". Actualmente, siete de cada diez vehículos matriculados funcionan con gasóleo y tres con gasolina.



Premio Línea Directa a la Patrulla de Helicópteros

La labor de la patrulla de helicópteros de la DGT ha sido reconocida con el galardón honorífico en la IX edición de los Premios Línea Directa. Este servicio realiza desde su creación en 1961 todo tipo de intervenciones, especialmente de vigilancia.



Avanzamos en seguridad para jóvenes

España es uno de los cinco países europeos que más avanza en seguridad para menores de 19 años en el período 2007-2011, según un informe de la Alianza Europea para la Seguridad Infantil sobre 31 países. El estudio reconoce grandes progresos en la seguridad de los jóvenes ciclistas y avances en la protección a los peatones. También señala mejoras en protección de los usuarios de ciclomotores, a pesar de que en este apartado aún tenemos una de las peores medias europeas de mortalidad.

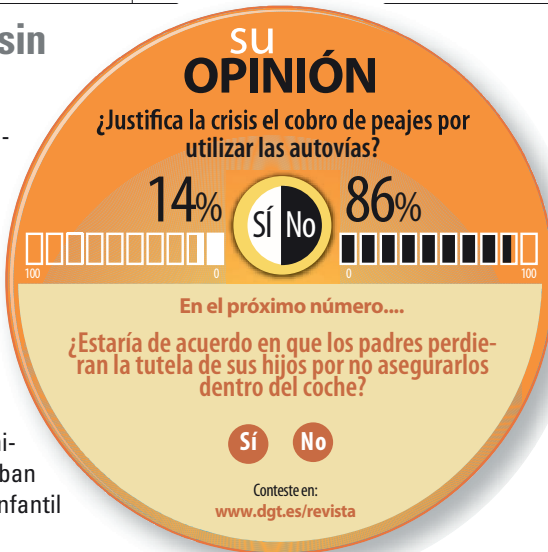
Despeñaperros, más seguro y rápido

El último tramo de la autovía A-4 a su paso por Despeñaperros, de casi 5 km, ha sido inaugurado recientemente, cerrándose la renovación



Ebrio, con dos niños y sin cinturón

La Guardia Civil detuvo a un conductor que circulaba haciendo eses por una carretera coruñesa. Ante sus evidentes signos de embriaguez, una prueba de alcoholemia confirmó 0,93 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, casi cuatro veces la tasa máxima permitida. Y aún peor, los agente tuvieron que hacerse cargo y tranquilizar a los hijos del conductor, dos niños de cinco y ocho años que viajaban dentro del vehículo sin retención infantil ni siquiera cinturón de seguridad.



del principal acceso a Andalucía por carretera. La nueva infraestructura mejora en capacidad (tres carriles por sentido) y seguridad, y la duración del trayecto se reduce a la mitad de tiempo.

Ciclistas más seguros

Cerca de tres millones de españoles utilizan la bicicleta a diario y 15 millones lo hace con cierta frecuencia. Y es que las políticas de movilidad, la conciencia ecológica y la propia crisis económica han hecho que muchas personas pasen a utilizar la bici como medio de transporte para ir al trabajo, sus desplazamientos de ocio... Pero ojo que, según un reciente estudio de la Fundación Mapfre, en 2010, 3.496 ciclistas sufrieron un accidente y 67 de ellos murieron. Pero mientras en Europa la mayor parte de los accidentes se producen en ciudad, en España, los accidentes con ciclistas –la mayoría varones– se concentran en las carreteras, quizás porque en Europa se utiliza más como transporte y en España más para hacer deporte.

La Fundación Mapfre ha presentado, de cara al verano, un proyecto de buenas prácticas con el objetivo de mejorar la seguridad y disminuir el número de accidentes con ciclistas.



La importancia de los detalles...

La vida, a veces, es cuestión de matices. Las cosas bien o mal hechas dependen de pequeños detalles. Unos detalles que, en ocasiones, nos llevan de lo bien realizado a la normalidad o, incluso, a la chapuza. La línea entre lo excelso y la vulgaridad es, a veces, muy fina...

Un cristal repuesto en un coche no tiene que plantear problemas, pero puede ser un auténtico desastre si se filtra agua; dejarse un rinconcito sin pintura en un coche repintado es una chapuza. Un tornillo no ajustado perfectamente en una rueda cambiada en un coche puede ser una tragedia. Ronaldo o Messi valen mucho más porque son capaces de la esquisitez en determinados momentos... Nadal gana más partidos cuando cambia algunos mínimos detalles en el saque o juega un metro más adelantado... Fernando Alonso es campeón del mundo o no si es capaz de correr una décima más rápido que Vettel o Hamilton. La foto de un profesional es diferente hacerla un segundo antes o un segundo después... De la Rosa fue cazado con el bocado en la mano justo cuando pasaba por el ventanillo de la cárcel... No todos estamos al alcance de lo más cercano a la perfección. Pero sí podemos intentar acercarnos. Por ejemplo, asesorándonos para saber que una décima en una hipoteca puede ser muchos miles de euros en su vida útil. Tampoco es lo mismo un percebe gallego que uno marroquí. O una merluza de pincho que una de piscifactoría. En se-



Jesús SORIA

Director

La línea entre lo excelso y la vulgaridad es muy fina. Alonso gana si corre una décima más deprisa... Nos jugamos la vida o no colocando el triángulo unos metros más atrás o más adelante...



guridad vial, lo mismo. Sin capacidades especiales, podemos buscar lo mejor. La señalización correcta de una maniobra es vital para evitar una colisión; mirar el espejo y girar la cabeza ligeramente antes de adelantar para evitar el temido “ángulo muerto” es suficiente para evitar más de un accidente; rebajar la velocidad adaptándonos a la situación de la vía, cuando llueve por ejemplo, es fundamental para evitar un presumible frenazo brusco; medir correctamente la distancia del coche que viene de frente en un adelantamiento, coger la velocidad adecuada, es un “salvavidas”; colocar bien la sillita de los niños o no hacerlo es la noche y el día en la seguridad de nuestros hijos. Nos jugamos la vida o no colocando el triángulo de peligro unos metros más atrás o unos más adelante; no es lo mismo pararse con el semáforo en ámbar que saltárselo; no es igual tomarse un gintonic que una caña “sin” antes de conducir... Conducir un poquito más deprisa aumenta el riesgo, consume más, contamina más...; llevar los neumáticos un poco “bajitos” es muy diferente a llevarlos en su punto: más consumo, más probabilidades de un percance... Una pizca más de sal o vinagre arruina un gran plato. Un detalle en la carretera puede ser la vida.

Ensayos con cadáveres

Cada día se “afina” más en la investigación de accidentes y en nuestro país se ha dado un paso muy significativo: la Universidad de Zaragoza, de la mano de expertos investigadores españoles en la materia, han comenzado ensayos con cadáveres, donados a la Ciencia. Los dummies juegan un papel fundamental, pero nada como acercar los ensayos a la realidad y nada para eso como el propio cuerpo humano. Nuestra enhorabuena a esta iniciativa y a las familias que ayudan a la sociedad con las donaciones.

Peajes en vacaciones

Dicen que los niveles de utilización de las autopistas de peaje han bajado. La crisis. En 2011, 18.500 vehículos circularon a diario por estas carreteras, lo que supone un 5,7% menos que el año anterior. Una situación que ha “obligado” incluso a un equipo de primera, el Rayo Vallecano, a desplazarse por carreteras secundarias para ahorrarse el peaje. Cada cual conoce su bolsillo, pero en épocas de muchos desplazamientos, tampoco conviene olvidar los niveles de seguridad de estas carreteras, la comodidad de circular por vías “calmadas”, con menos tráfico...

Talleres “aburridos”

La visita al mecánico ha descendido entre un 20 y un 25% en los últimos meses. Además, según la Federación Española de Empresarios Profesionales de Automoción, el 40% de los conductores retrasa los mantenimientos periódicos. El problema es grave. En 2011 las ITV detectaron seis millones de defectos leves y 13 millones de defectos graves. ¿Se está perdiendo la cultura del mantenimiento? Es especialmente preocupante si tenemos en cuenta el envejecimiento del parque de vehículos en el país... Solo hace falta ver la foto de cómo dejan algunos los neumáticos...

CERCA DEL 20% DE
LOS CONDUCTORES
CONSUME SUSTANCIAS
ILEGALES ANTES DE
SENTARSE AL VOLANTE

TOLERANCIA CERO

Controles de drogas: **Todos los días, a todas las horas, en todas las vías...**

Tolerancia cero para los conductores que consuman drogas y se pongan al volante. Es el objetivo de la campaña de control y concienciación que el Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico han puesto en marcha estos días. ¿Las causas? Más del 19 % de los conductores consumen drogas ilegales, y otro 5%, alcohol. Con el agravante de que el consumo de estas sustancias aumenta entre 2 y 7 veces el riesgo de sufrir un accidente de tráfico.



Reducir el número de accidentes de tráfico provocados por el consumo de sustancias ilegales de los conductores. Es el objetivo de una de las principales estrategias de actuación del Ministerio del Interior, que se está llevando a cabo a través de la Dirección General de Tráfico, y que se traduce, en palabras de Jorge Fernández Díaz, ministro del Interior, en “tolerancia cero al consumo de drogas al volante, por la propia seguridad del conductor y, lógicamente, por la de los otros conductores”. Y enfatiza unos datos para la reflexión: “si ningún conductor circulara después de haberse drogado, se podría evitar la muerte de al menos 480 personas cada año”. O lo que es lo mismo, una de cada tres víctimas mortales contabilizadas el pasado año en accidente de tráfico, no se hubieran producido.

Para conseguirlo, desde este 9 de julio, se ha puesto en marcha una campaña de control de drogas a pie de carretera, controles que, según la directora general de Tráfico, María Seguí Gómez, “se van a extender a todo tipo de vías, a todos los días y a todas las horas”. Su presupuesto, un millón de euros. “Nada comparado con los 1,4 millones de euros que



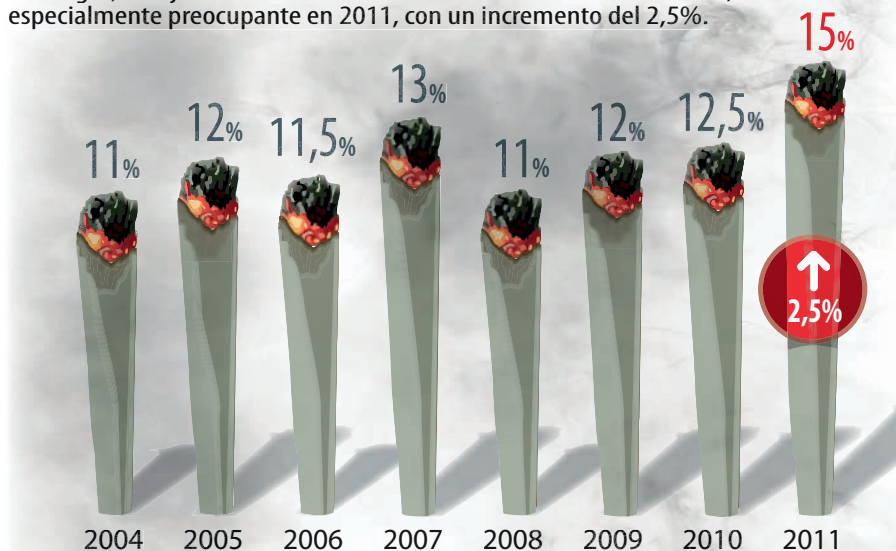
El cannabis es la droga ilegal más consumida en España.



Varón y menor de 25 años, es el perfil del conductor que consume sustancias estupefacientes.

Drogas en los conductores fallecidos

Los datos de conductores fallecidos en los que se ha detectado la presencia de drogas, reflejan una tendencia creciente en los últimos ocho años, especialmente preocupante en 2011, con un incremento del 2,5%.



Fuente: Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. Ministerio de Justicia

cuesta una víctima mortal de tráfico”, puntualiza Seguí.

La propia María Seguí deja muy claro que no se baja la guardia con el alcohol, sino que se amplían los controles de alcoholemia, que realiza habitualmente la Guardia Civil de Tráfico, a las drogas. El ministro Jorge Fernández Díaz, por su parte subraya: “No se trata de establecer controles a los ciudadanos que consuman drogas. Sino de controlar a los que conducen bajo los efectos del consumo de drogas, por su influencia en la seguridad vial”.

Paralelamente, se ha iniciado una campaña de divulgación “para informar a los conductores del riesgo del consumo de drogas y sus efectos, e incrementar la sensibilización de toda la sociedad en torno a este problema. Sin olvidar también el riesgo

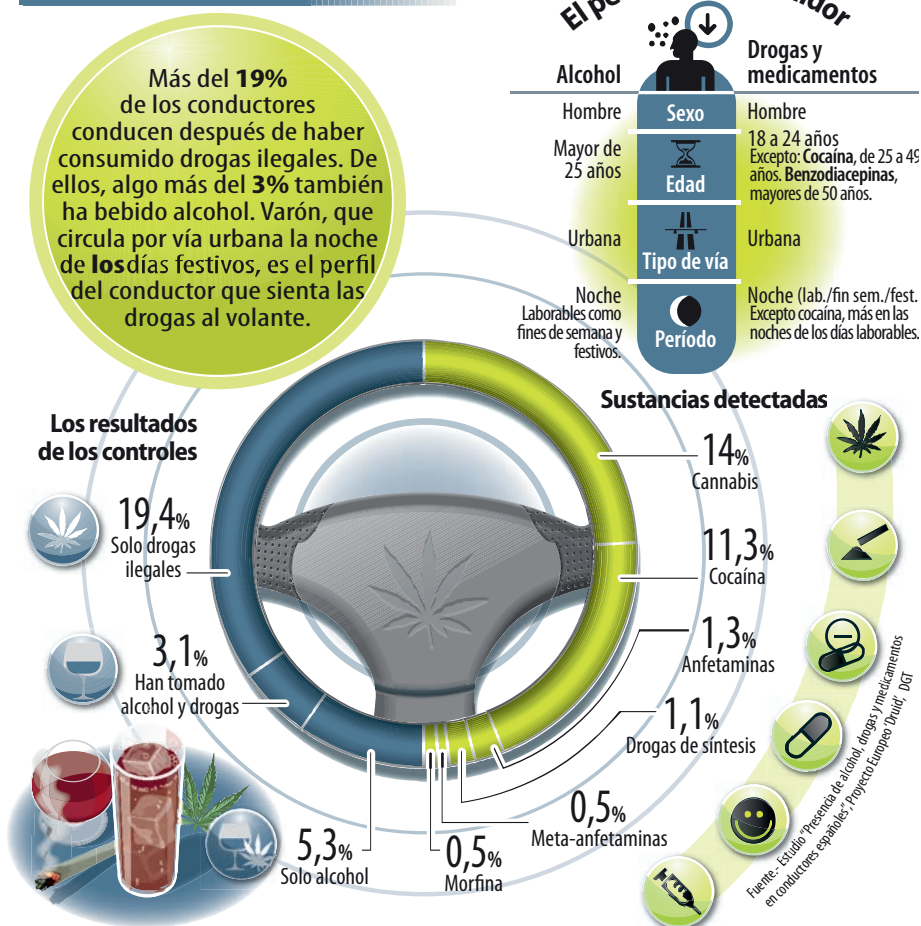
SI NINGÚN CONDUCTOR SE DROGARA, SE PODRÍA EVITAR LA MUERTE DE 480 PERSONAS CADA AÑO

que supone el consumo de alcohol", afirma la directora general.

Además, se va a poner en marcha un programa de rehabilitación de los conductores que den positivo, en colaboración con la Delegación del Gobierno del Plan Nacional de Drogas y con el sector sanitario.

PRIMEROS EN CONSUMO. Los datos de consumo de drogas en nuestro país son alarmantes. En los controles realizados durante la elaboración del estudio "Presencia de alcohol, drogas y medicamentos en los conductores españoles", dentro del Proyecto Druid (Driving Under the

Conductores "colocados"



FRANCISCO DE ASÍS BABÍN(*)

"Objetivo irrenunciable de salud pública"

Según los datos del Observatorio Español de las Drogas y las Toxicomanías, entre las conductas o comportamientos de riesgo asociadas al consumo de drogas se encuentra la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol. En 2010, un 21,3% de los estudiantes de 14-18 años reconocían haber sido pasajeros, en los últimos 12 meses, en vehículos conducidos bajo los efectos del alcohol, observándose un descenso de 3,3 puntos porcentuales con respecto a 2008 (24,6%). Esta cifra aumenta con la edad y alcanza el 31,9% entre los estudiantes de 18 años (34,5% en 2008).

Por otra parte, según datos de la Encuesta Domiciliaria sobre Alcohol y Drogas en España (EDADES) del año 2011, el 0,6 de los encuestados (15 a 64 años) afirmaron haber sufrido un accidente de tráfico relacionado con el consumo de alcohol, drogas o medicamentos. La proyección de estos datos a la totalidad de la población española sería de 179.942 personas.

Es conocido el efecto que el alcohol y otras drogas causan en la percepción y capacidad de maniobra durante la conducción de vehículos. Así, el consumo de alcohol constituye posiblemente el factor de riesgo más importante de accidente de tráfico y de lesiones asociadas al mismo. Contribuyen a ello varios factores. El alcohol deteriora la capacidad de conducir vehículos de forma directamente proporcional a su concentración en sangre, de forma que el deterioro ocasionado por alcoholemias más elevadas incrementa sensiblemente la susceptibilidad a sufrir un accidente y las lesiones asociadas. El alco-



hol, además, agrava las lesiones derivadas del accidente, incrementando la probabilidad de sufrir daños mortales y de padecer secuelas e incapacidades permanentes.

La Estrategia Nacional contra las Drogas vigente contempla dentro de las acciones del eje 6 "Reducir o limitar los daños ocasionados a la salud de las personas que consumen drogas y, en general, los efectos sociales y sanitarios indeseables relacionados con su uso", desarrollar programas de reducción de daños en personas con problemas de consumo de alcohol, con especial hincapié en la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el alcohol, por sí solo o junto a otras sustancias legales o ilegales.

Para ello, el Plan Nacional sobre Drogas, viene colaborando desde hace años con la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, a través de convenios de periodicidad anual, en el desarrollo de acciones en este campo, coherentes con la vigente Ley de Seguridad Vial, en la convicción de que es necesaria la "tolerancia cero" con el consumo de drogas durante el tiempo en que nos encontremos manejando vehículos, como medio de disminuir la siniestralidad y la morbilidad asociada a estas situaciones que alcanza tanto a los que conducen bajo el efecto de las mismas, como al resto de los que circulan por nuestras carreteras, constituyendo un objetivo irrenunciable de salud pública que entre todos debemos asegurar.

*Delegado del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas

Si se droga, no conduzca

Fijar como prioridad institucional la tolerancia cero con el consumo de drogas y alcohol es consustancial con el concepto de "visión cero" declarada en otros países avanzados y, ahora también, en el nuestro. Todas las muertes y lesiones de nuestras calles y carreteras son evitables. También el sufrimiento propio o ajeno debido al efecto del consumo de drogas al volante. No podemos olvidar que sigue siendo prioritaria la lucha contra el alcohol

en la carretera, pero muchos conductores no saben que el consumo de cannabis, cocaína o drogas estimulantes, entre otras, ponen en riesgo nuestras vidas y la de los demás. Porque las drogas afectan la percepción -que permite identificar cuanto nos rodea-, el procesamiento cognitivo -que permite analizar la realidad

percibida y preparar la respuesta adecuada-, la capacidad motora y de coordinación -para actuar según las necesidades del entorno- y, en fin, el estado anímico, que condicionará los pasos anteriores.

Nos queda mucho por trabajar y por investigar; no todo lo que hemos aprendido con el alcohol vale para las otras drogas. Pero ya conocemos lo frecuente que es consumir drogas y conducir, y este es el hecho que hemos de prevenir. No se trata de controlar el consumo de drogas de los ciudadanos, sino de trabajar en la conciencia de que "si he consumido alcohol o drogas, no debo conducir". Por el bien de todos. Ahora, además, por imperativo legal.

* Responsable de la Unidad de Coordinación de la Investigación. Sub. Gral de Análisis y Vigilancia Estadística. DGT.



El ministro del Interior, Jorge Fernández Díaz y la directora general de Tráfico, María Seguí.



Los laboratorios toxicológicos son los encargados de analizar la segunda muestra de saliva.

Así afectan las drogas al conductor

Las drogas impiden conducir un vehículo con seguridad porque deterioran las capacidades físicas y mentales. Estos son los efectos de las más frecuentes.

CANNABIS



- Relajación, hilaridad, somnolencia
- Falsa percepción de espacio y tiempo
- Ebriedad
- Problemas para ver colores
- Reacciones lentas
- Falsa sensación de seguridad
- Distracción



- Excitación, euforia, comportamiento impulsivo
- Sobrevaloración de las propias capacidades
- Agresividad
- Percepción alterada
- Menor concentración
- Falta de sensación de fatiga
- Sueño repentino



COCAÍNA



ANFETAMINAS



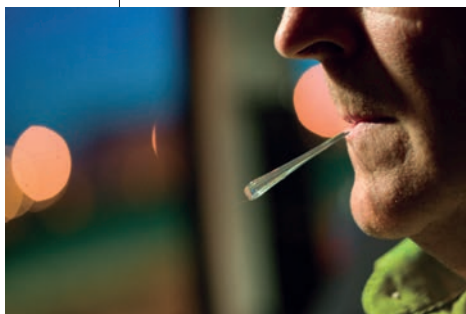
- Falta de sensación de fatiga
- Euforia, excitación
- Sobrevaloración de las propias capacidades
- Movilidad limitada
- Retraso del sueño
- Agotamiento agudo
- Reacciones violentas e inexplicables

EL CONSUMO DE DROGAS AUMENTA ENTRE 2 Y 7 VECES EL RIESGO DE SUFRIR UN ACCIDENTE

Influence of Drugs, Alcohol and Medicines), promovido por la Comisión Europea, se detectó la presencia de sustancias ilegales en más del 19% de los conductores, y en más del 5%, de alcohol. De ellos, además, algo más del 3% había consumido conjuntamente drogas y alcohol. Asimismo, entre otras conclusiones, se destaca que España se encuentra entre los países con mayores consumos de droga entre los conductores: 14% cannabis y 11,3% cocaína. El perfil más frecuente de los casos positivos es el de varón, menor de 25 años, que conduce en vías urbanas y durante la madrugada de los días festivos.

A estos datos hay que unir otras cifras muy preocupantes: en los últimos ocho años, según las estadísticas del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, ha crecido el número de conductores fallecidos en los que se ha detectado la presencia de drogas, llegando al 15% el pasado 2011, frente al 11% del año 2004. Conviene matizar que sería un 15%, como mínimo, ya que el nivel de sustancias exigido para dar positivo en los análisis realizados en ese Instituto es superior, al de los controles realizados en carretera. Se espera que en un futuro se

Todos los pasos de los controles



✓ **SALIVA.-** Primero se realiza una prueba de alcoholemia. A continuación, se toma una muestra de saliva con unos dispositivos especiales. A esta toma se la llama 'indiciaria' y su objetivo es detectar la presencia o no de sustancias ilegales.

✓ **POSITIVO.-** Si el test da positivo en algún tipo de sustancia, se toma una segunda muestra de saliva. En este caso (al igual que ocurre en la prueba de alco-

holemia), el conductor no podrá volver a ponerse al volante de su coche. Si lo desea, puede esperar y someterse a otra prueba pasado un tiempo.

✓ **SÍNTOMAS.-** Además, los agentes, siguiendo un cuestionario previamente establecido, realizan una observación de los signos externos que presenta el conductor: nerviosismo, sudoración, euforia, habla dificultosa, temblores...

✓ **LABORATORIO.-** La segunda muestra se envía al laboratorio toxicológico, con cadena de custodia, para garantizar que durante el transporte no sufre ninguna manipulación. Allí, se realiza la prueba 'evidencial', es decir, se confirman la sustancia o sustancias ingeridas y su cantidad.



✓ **SANGRE.-** Si el conductor lo desea, puede solicitar que se le haga un análisis de sangre como prueba de contraste. Este se realizará por personal sanitario en un centro hospitalario o de salud. La muestra se analiza en el Instituto Nacional de Toxicología. Si el resultado es positivo, es el solicitante el que deberá pagar los gastos.

✓ **EXPEDIENTE.-** Los resultados del laboratorio toxicológico se unen al informe del agente de la Guardia Civil, y se inicia el correspondiente expediente, bien en vía administrativa, bien en vía judicial.



ÉXTASIS



- Percepción alterada de espacio y tiempo
- Euforia, comportamiento impredecible
- Ilusiones ópticas
- Deslumbramientos y visión borrosa
- Falta de concentración y atención



LSD

- Distorsión de la percepción, Alucinaciones
- Reacciones agresivas ante el tráfico
- Ansiedad, pánico
- Reparación imprevisible de los efectos



HEROINA



- Sedación, relajación
- Shock, sensaciones muy intensas
- Convulsiones, fuertes calambres
- Comportamientos más arriesgados y violentos.
- Visión afectada



Los agentes informarán al conductor de la obligatoriedad de someterse a la prueba.

pueda mejorar la comparabilidad de datos.

Estas cifras confirman que el consumo de drogas incrementa el riesgo de sufrir un accidente. En este sentido, María Seguí, afirma que *“está comprobado que el consumo de drogas no mejora las capacidades del conductor en ningún caso, sino que aumenta el riesgo de sufrir un accidente de tráfico entre 2 y 7 veces. Con un agravante: el diagnóstico y tratamiento de las lesiones que se producen es más difícil, y su recuperación, también”*.

Está ampliamente demostrado que el consumo de sustancias como el cannabis, la cocaína, el éxtasis, las anfetaminas o los opiáceos, influyen negativamente en la capacidad de control, concentración y reacción del conductor, explica Juan Carlos González Luque, jefe de la Unidad de Coordinación de la Investigación de la DGT, *“porque provocan dificultad en la coordinación, distorsión de la atención, somnolencia, agresividad en la conducción...”*.

CON TODAS LAS GARANTÍAS.

Los controles de drogas que realizan los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil cuentan con todas las garantías legales (tanto durante el proceso de realización, como de custodia de las muestras), fiabilidad y eficacia de los dispositivos utilizados, y respaldo legislativo. Hay que recordar que la última reforma del Código Penal (junio de



Los dispositivos han demostrado su fiabilidad.

UN 14% DE LOS CONDUCTORES DIO POSITIVO EN CANNABIS, Y UN 11% EN COCAÍNA

2010) modificó la Ley de Enjuiciamiento Criminal e introdujo la saliva como muestra biológica para la realización de pruebas que determinen la presencia o no de drogas.

Un control de drogas es un proceso muy sencillo para el conductor, que será informado por parte del agente de la Guardia Civil de la obligatoriedad de someterse a esta

Lo que dice la ley

CONTROL POSITIVO

El artículo 65 de la Ley de Seguridad Vial tipifica como infracción muy grave la conducción tras el consumo de estupefacientes, psicotrópicos y cualquier otra sustancia ilegal de efectos análogos.

- Si el conductor da positivo en el control, pero no presenta síntomas, la sanción es administrativa: multa de 500 euros y la pérdida de 6 puntos del permiso de conducir.

- Si además de dar positivo en el test de saliva, el conductor tiene alguno de los síntomas de estar bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas (nerviosismo, sudoración, habla dificultosa...), se enfrentará a un delito tipificado en el artículo 379. 2 del Código Penal, que establece penas de: prisión de 3 a 6 meses o multa de 6 a 12 meses (que se concreta en una sanción cuya cuantía depende de la capacidad económica del condenado) o bien la de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días; y, en cualquier caso, con la privación del derecho a conducir entre 1 y 4 años.

SE NIEGA A HACER LA PRUEBA

El artículo 383 del Código Penal, establece que el conductor que se niegue a someterse a los controles de alcohol y drogas, será castigado con penas de prisión de 6 meses a 1 año, y privación del derecho a conducir entre 1 y 4 años.

prueba. Se le entrega un dispositivo -una varilla que termina en una lengüeta de tejido absorbente- que tendrá que impregnar de saliva. Si diera positivo, se tomara una segunda muestra de confirmación o evidencial, que se enviará, debidamente custodiada, a un laboratorio toxicológico, para determinar las sustancias y la cantidad que el conductor había consumido.

Además, los agentes, que han recibido la formación necesaria para reconocer los efectos del consumo de narcóticos (sudoración, temblores, locuacidad...), realizarán una observación de los signos externos del conductor, de acuerdo con un cuestionario previamente establecido ♦





Las pruebas de choque con cadáveres para el desarrollo de nuevos sistemas de seguridad son una práctica habitual desde los años 60.

LA UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA REALIZA 'CRASH TEST' CON CUERPOS DONADOS A LA INVESTIGACIÓN

Cadáveres para salvar vidas

El cinturón de seguridad o el airbag son algunos de los elementos de seguridad que más vidas han salvado. Para comprobar su eficacia se realizaron pruebas de choque en las que se usaron cadáveres, una práctica que por primera vez se está desarrollando en España, en el Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón. Su objetivo, conseguir coches que protejan mejor a sus ocupantes.

Mercedes LÓPEZ

Realizar pruebas de choque para estudiar cómo responde un cuerpo humano ante un impacto y comprobar las diferencias existentes entre mujeres, niños, ancianos... Es la finalidad de una investigación que acaba de ponerse en marcha en el Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón, dependiente de la Universidad de Zaragoza, centrándose, concretamente, en el comportamiento de la columna vertebral durante un impacto. Su objetivo final, conseguir coches cada vez más seguros, que protejan mejor a sus ocupantes.

Hasta aquí, nada

noticioso. Sabemos que, diariamente, dummies que representan a los diferentes tipos de seres humanos, son sometidos a estas pruebas en institutos de investigación y departamentos técnicos, tanto independientes como pertenecientes a fabricantes de automóviles, de todo el mundo. Y es de sobra conocido que sus 'hermanos virtuales' se ven implicados en innumerables colisiones frontales, laterales... en los ordenadores de los ingenieros de esos laboratorios, un día sí y otro también.

La novedad es que los dummies serán reemplazados por cuerpos do-

EN EL MUNDO SOLO SIETE LABORATORIOS ESTÁN AUTORIZADOS PARA REALIZAR ESTE TIPO DE PRUEBAS



Otra de las finalidades de las pruebas es mejorar el diseño de los actuales dummies.

nados a la ciencia. Ya han comenzado unos ensayos pioneros en España, que marcarán un hito en la historia de la investigación en nuestro país, porque solo hay siete laboratorios en todo el mundo autorizados a usar cuerpos humanos en pruebas de choque.

NO SON IGUALES. Pero ¿por qué son necesarios cadáveres y no sirven los dummies? La razón nos la explica Francisco J. López-Valdés, ingeniero del Centro de Biomecánica Aplicada de la Universidad de Virginia (EE. UU.), y uno de los ‘cerebros’ del estudio que se está realizando en España: “*Los dummies son una herramienta muy útil, pero imperfecta*”. Y pone un ejemplo concreto: “*La sección torácica de la columna vertebral humana está formada por 12 vértebras que se articulan de forma flexible entre sí. Sin embargo, en el dummy que se utiliza actualmente (Hybrid III) en todas las pruebas de*

homologación de vehículos, la columna es una pieza metálica totalmente rígida”. Es fácil deducir –subraya– que la deformación de la columna será totalmente distinta.

Lo mismo indica Juan José Alba, ingeniero del instituto aragonés y coordinador del proyecto: “*En nuestras investigaciones estamos comprobando como los dummies que se utilizan representan a un patrón normalizado, pero no todas las personas son iguales*”. Y explica: “*Si en un coche viajan cinco personas, todas con el*

cinturón de seguridad abrochado, y se produce un accidente, cada una sufrirá, con toda seguridad, unas lesiones distintas”. Por ello, han de acudir al sustituto que más se parece a un humano vivo: un cadáver. A pesar de todo, reconocen que la experimentación con cadáveres tampoco es perfecta, porque, por ejemplo, carecen de tono muscular.

Por eso, la otra finalidad de esta investigación es mejorar el diseño de los actuales dummies y lograr que se comporten de manera más ‘bio-fiel’ (más parecida a un humano),

hasta el punto de que no sean necesarios más ensayos con donantes. Ese momento, reconocen, está aún muy lejos.

Primeros en donaciones

España encabeza la lista de países europeos por número de donaciones de cuerpos para la investigación, situándose en el mismo nivel que Alemania y solo superados por Gran Bretaña y los Países Escandinavos, según los datos facilitados por la Sociedad Anatómica Española. Su presidente, José Luis Bueno, indica que “*no existen cifras globales*”, pero sí aporta como ejemplo los datos de la Universidad del País Vasco, donde en estos momentos cuentan con 2.500 donantes potenciales en lista de espera y más de 70 cuerpos preparados para ser utilizados. Y afirma que “*hay un incremento lineal de donaciones a lo largo de la historia, que en el caso de mi departamento podemos situar en un 2% anual*”. La donación es un acto unipersonal y voluntario que hay que realizar en vida, siendo mayor de edad. Más información en: www.sociedadananatomica.es

MÁXIMO RESPETO.

En las pruebas de choque que se van a realizar participará un equipo multidisciplinar, formado por personal médico e ingenieros. Además, toda la investigación será supervisada por un comité formado por expertos en ética que ase-

guraré que todas las prácticas respetan al máximo la dignidad del donante. Los ensayos representarán casos reales, pero *“sin probar situaciones extremas, como que no lleven cinturón de seguridad, que sabemos terminan en lesiones muy graves”*, aclara López-Valdés.

Para las pruebas, los ‘dummies humanos’ –de los que se dispondrá a través de convenios establecidos con centros de coordinación de donaciones– se preparan previamente para que se parezcan a un humano vivo. Llevan implantados una serie de sensores en diversas partes del cuerpo (especialmente en columna vertebral, cabeza y tórax), que permiten medir con precisión cómo reaccionan esas estructuras durante el impacto. El análisis de los datos permite comparar estas medidas con las lesiones generadas y así obtener lo que los investigadores de-

UN COMITÉ ÉTICO ASEGURA EL RESPETO A LA DIGNIDAD DEL DONANTE EN LAS PRUEBAS

nominan ‘curvas de riesgo de lesión’.

La utilización de cadáveres no es una práctica nueva. López-Valdés explica que su uso en el desarrollo de los sistemas de seguridad pasiva ha sido una práctica constante desde principios de los años 60 y que no siempre han sido los fabricantes de coches quienes directamente han realizado las pruebas. Aunque algunos de ellos tienen sus propios laboratorios de biomecánica, generalmente realizan las pruebas en colaboración con un centro de investigación o una universidad.

Se trata de prácticas no siempre reconocidas por los fabricantes, porque, como afirma Alba, *“no estamos educados para que la ingeniería necesite cadáveres para mejorar la seguridad de los coches; en cambio, se ve con naturalidad que se utilicen para la formación de nuevos médicos”*. ♦

Sus aportaciones a la seguridad

La utilización de cadáveres en las pruebas de choque, en alguna fase de su desarrollo, ha sido esencial para la evolución de algunos de los elementos de seguridad. Estos son los que los investigadores consideran más importantes:



CINTURÓN DE SEGURIDAD. En 1959 Volvo lo puso en el mercado. En 1995, Renault desarrolló un sistema en el que el cinturón se asocia con el limitador de esfuerzo, los pretensores y el bloqueador. Reduce un 50% el riesgo de muerte.



SILLITAS INFANTILES. Ya en 1972, Volvo fue el primero que presentó un asiento de seguridad infantil. Su uso es obligatorio desde 1992. Nueve de cada diez lesiones graves o mortales pueden evitarse utilizando una sillita infantil.



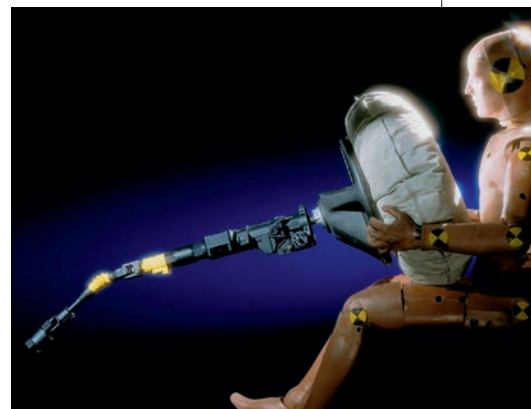
MATERIALES BLANDOS. La utilización de materiales blandos en el diseño de los componentes interiores del habitáculo llegó en los 70. Menos agresivos con los ocupantes, en caso de impacto reduce la gravedad de las lesiones.



CRISTALES LAMINADOS. A partir de la década de los 50, los parabrisas de los vehículos comenzaron a montar ese nuevo tipo de cristal, que en caso de impacto no ‘salta’ en mil pedazos. Desde 1983 es obligatorio en el parabrisas delantero.



DUMMIES. Fueron presentados en 1976 por Ford. Fabricados con espumas, silicona y acero, pueden equipar hasta 200 sensores y ayudan a los investigadores a conocer la resistencia y el comportamiento del cuerpo humano en un impacto.



AIRBAG. Diseñado como complemento del cinturón, Mercedes lo incorporó a sus modelos en 1981. Hoy los hay delanteros, laterales, de rodilla, de cabeza... Reducen la probabilidad de lesión mortal en colisiones frontales entre un 20 y un 25%.



El 15% de los niños fallecidos murió aplastado por el cuerpo de su madre y el 36% tras salir despedido.

UN PROTOCOLO DETERMINARÁ EN QUÉ CASOS EL MENOR PODÍA HABER SALVADO LA VIDA SI HUBIERA VIAJADO CON SISTEMA DE RETENCIÓN

El fiscal pide a los padres más responsabilidad

Más de la mitad de los niños fallecidos en accidente de tráfico se hubieran salvado si sus padres les hubieran llevado con el sistema de retención infantil adecuado. El Fiscal de Seguridad Vial plantea consecuencias legales para los padres que no protegen a sus hijos.

Marian GARCÍA RUIZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

La Fiscalía de Seguridad Vial ha presentado un estudio sobre siniestralidad infantil, que analiza la muerte de 68 niños de hasta 14 años en accidentes de tráfico ocurridos entre 2008 y 2010.

Se trata de una investigación basada en los procedimientos judiciales abiertos tras los accidentes y que, por primera vez, tiene en cuenta los informes periciales, atestados, autopsias y la declaración de testigos. Fruto de esta investigación se ha sabido que el 51% de los niños fallecidos podían haber salvado la vida si hubieran llevado los sistemas de retención infantil (SRI) ade-

cuados. Es decir, 34 niños de hasta 14 años podrían seguir vivos si sus padres hubieran sido más responsables. Para luchar contra esas muertes evitables, la Fiscalía quiere aplicar la ley con el máximo rigor y que los padres respondan, incluso penalmente, si no protegen adecuadamente a sus hijos.

A LA TERCERA, AL FISCAL. A partir de ahora, la Fiscalía va a poner en marcha un protocolo de investigación para averiguar si los menores hubieran salvado la vida o evitado lesiones graves si sus progenitores les hubieran protegido con el sistema de retención infantil adecuado; y si es así, les acusará de homicidio imprudente (o lesiones), penado con hasta 4 años de cárcel y 6 años de suspensión del permiso. La conduc-

Retrato robot de la siniestralidad infantil

- ✓ EL **46%** de los niños fallecidos iba sin sistema de retención. El **18%** lo utilizaba mal.
- ✓ Ninguno de los fallecidos iba en el asiento central trasero, el más seguro.
- ✓ El **15%** de los niños fallecidos fueron aplastados por sus madres y el **36%** salieron despedidos.
- ✓ El **80%** sufrieron lesiones graves en la cabeza.
- ✓ El **15%** de los fallecidos eran niños atropellados. El **7%** eran ciclistas y ninguno llevaba casco.
- ✓ El **37%** de los accidentes mortales fueron por vuelco y el **36%** por colisión frontal.
- ✓ El mes de agosto, cuando más niños mueren. También por la noche.
- ✓ En el **10%** hay circunstancias relacionadas con el vehículo, especialmente con los neumáticos y en el **34%** con la vía.

Datos extraídos del estudio presentado por la Fiscalía de Seguridad Vial

ción con alcohol o con exceso de velocidad se considerará un agravante. Según el fiscal: *“La intervención penal es el último recurso. No queremos criminalizar a los padres, solo recordarles sus obligaciones; no es tan difícil hacer las cosas bien, poner a tus hijos el sistema de retención adecuado, prestar atención e informarse sobre lo que se debe hacer”*.

También propone el fiscal, Bartolomé Vargas, que a partir de la tercera sanción por no llevar a los niños con el SRI adecuado se remita este hecho, primero a la Fiscalía de Seguridad Vial y luego a la Fiscalía de Menores, para valorar si los padres ejercen la protección adecuada o si procede alguna medida espe-



El 46% de los niños fallecidos no llevaba ningún sistema de retención infantil.

cial como la protección vigilada o la suspensión de la custodia.

Además, quiere que se cambie la ley para que se prohíba viajar sin sistema de retención en todo tipo de transporte, ya sea autocar escolar, taxi o transporte público. El fiscal reconoce que *“se trata de una medida complicada de llevar a cabo, pero lo primero es la protección de los menores”*. Actualmente solo los autobuses matriculados a partir de 2007 tienen obligación de llevar instalados cinturones y el uso de los SRI no está regulado.

ESTUDIO DEL ACCIDENTE. El estudio en el que se ha basado el fiscal proporciona un retrato robot de la siniestralidad infantil en el tráfico, sus causas y las circunstancias que le rodean. Destaca sobre todo que el

Demasiada velocidad y distracciones

Según el estudio de la Fiscalía, solo en el 21% de los accidentes con niños fallecidos, el vehículo y su conductor circulaban correctamente. En el 49% de los casos la distracción y la somnolencia del conductor fueron causas concurrentes. La falta de pericia, que se tradujo en maniobras inadecuadas, estuvo también presente en 35% de los accidentes. Y como conductas infractoras destacan el exceso de velocidad, que se registró en el 45% de los accidentes con niños fallecidos y el alcohol, en el 9%.

A LA TERCERA SANCIÓN POR NO UTILIZAR LA SILLITA PODRÍAN ESTUDIAR LA SUSPENSIÓN DE TUTELA

46% de los menores muertos no utilizaba ningún sistema de retención, y el 18% de los que lo usaban, lo hacían inadecuadamente: con holgura en los arneses, con cinturón de dos puntos en lugar de tres o sin elevador. El perito investigador, Jesús Monclús, que ha llevado a cabo el estudio, pone de relieve, además, la necesidad de mejorar las sillitas:

“El 38% de los accidentes mortales estudiados fueron vuelcos, y se da la circunstancia de que la homologación de los SRI no contempla este tipo de accidente”.

El fiscal de Seguridad Vial propone una reconsideración de las normas de homologación de los sistemas de retención infantil además de la mejora de la formación y concienciación de los conductores y de la educación vial en las escuelas. ♦





Las preguntas sobre la seguridad del niño cuando viaja en coche son cada vez más frecuentes en los talleres de preparación al parto.

MATRONAS: AHORA TAMBIÉN ENSEÑAN CÓMO ESCOGER LA MEJOR SILLITA PARA EL COCHE

Biberones, pañales y seguridad vial

Formar primero a las matronas, para que estas a su vez lleguen a los futuros papás y les enseñen a proteger mejor a su bebé cuando van en el coche, es el objetivo de los cursos que sobre la importancia de los sistemas de retención infantil se están impartiendo a este colectivo. La DGT y las asociaciones de matronas están al frente de esta iniciativa.

Mercedes LÓPEZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Enseñar a respirar en los momentos álgidos del parto, las pautas de la lactancia materna, los cuidados en el puerperio... es el día a día de los talleres que las matronas realizan con los futuros padres. Pero ahora, también explican a la mamá cómo debe ponerse el cinturón de seguridad en el coche para que la 'barriga' vaya bien protegida, o cómo escoger la sillita más adecuada para que el bebé viaje seguro en el coche, o cuál es la

plaza más segura para instalarla, o qué es ese sistema al que llaman Isofix... Mil y una preguntas y dudas que cada vez se escuchan con más frecuencia en esos talleres.

Una información que no formaba parte de su contenido, y que poco a poco se va introduciendo, a partir de iniciativas como la que desde hace unos meses se está llevando a cabo desde la Dirección General de Tráfico. José Luis Moreno, coordinador de Educación Vial de la Jefatura de Tráfico de Alicante, ha sido uno de los pioneros en ver la posibilidad de utilizar los talleres que realizan las matronas *"para concienciar a los padres sobre la importancia de la seguridad de los menores cuando viajan en automóvil y, al mismo tiempo formarles sobre el uso correcto de las sillitas infantiles"*. El inició unos

cursos de formación a las matronas del Hospital General de Elche (Alicante). Esta iniciativa sigue una de las líneas de investigación

EN 2012, EL 9% DE LOS MENORES DE 4 AÑOS TENÍAN MAL COLOCADO EL SRI

Usuarios menores, cifras mayores

- ✓ En 2010, el **34%** de los niños fallecidos en carretera en accidente de tráfico no utilizaba ningún sistema de retención infantil (SRI).
- ✓ El **4,5%** de los niños heridos en un accidente de tráfico en zona interurbana en 2010 no viajaba en SRI, frente a más del **12%** en 2006.
- ✓ En zona urbana, entre el **19** y **20%** de los niños que resultaron con lesiones en un accidente no usaba SRI.
- ✓ El **9%** de los menores de 4 años heridos usan mal los sistemas de retención, y más del **13%** no utilizan SRI. Tanto en zona urbana como en carretera.

(Fuente: Dirección General de Tráfico).

que la DGT se ha marcado para este 2012: mejorar la información sobre los sistemas de retención infantil, incentivar su uso y reducir los errores en su utilización.

COLECTIVO MUY SENSIBILIZADO.

Los cursos han sido muy bien acogidos por este colectivo sanitario. Así lo indica Mila González, matrona de atención primaria del Centro de Salud del Altet (Elche), al asegurar que “cada vez es más frecuente que las parejas te pregunten y que hablen entre ellas del tema”. Hasta ahora poco podíamos aportar en ese campo. Nuestros conocimientos estaban basados en la buena voluntad personal y en las indicaciones y afirmaciones que podíamos recoger de los comerciales del sector”, reconoce González. Con



La lección del cinturón

Otro de los puntos que las matronas tratan de transmitir es la forma adecuada de abrocharse el cinturón durante los meses de embarazo. Estas son las reglas:

- La cinta inferior del cinturón debe colocarse por debajo del abdomen, nunca de forma que atraviese la ‘barriga’; porque en caso de colisión, podría dañar al feto.
- La cinta superior del cinturón debe bajar desde el hombro y pasar por medio del pecho.
- También es aconsejable colocar el respaldo en posición vertical.

En el mercado se comercializan una serie de accesorios para utilizar con el cinturón durante el embarazo. Los expertos aseguran que no aportan más seguridad; lo importante es que el cinturón de seguridad se abroche correctamente.

esos cursos, explica, “tenemos la seguridad de que estamos transmitiendo una información veraz”.

Además, subraya la importancia de la figura de la matrona para los futuros padres: “Somos quizás el colectivo que más cerca estamos de ellos, en unos momentos en los que están muy sensibilizados, muy ávidos de información, muy receptivos”. En este mismo sentido se manifiesta Cristina Barroso, formadora de la Comunidad de Madrid: “Son una figura lo suficientemente cercana a los padres para poderles preguntar, pero, al mismo tiempo, al ser personal sanitario, transmite mucho respeto y

son un gran referente”. Barroso, que imparte cursos de sistemas de retención infantil en la Asociación de matronas de Madrid, señala el alcance que tiene esta formación “porque por sus talleres pasan casi todos los padres” y está segura de que saben transmitir el mensaje. Su idea, comenta, es que se planten los cimientos para que luego los padres busquen y amplíen la información recibida. Y sobre todo, destaca: “Ayudamos a las matronas a reconocer la línea que separa la salud y el confort de un bebé y su seguridad dentro de un coche”.

FALSOS CONCEPTOS.

Esa afirmación la corrobora la presidenta de la mencionada asociación, Teresa Villar: “Te das cuenta de lo importante que es elegir una silla apropiada para cada niño, conoces la legislación y, sobre todo, cambias el concepto que popularmente se tiene de la sujeción dentro del coche”. Y es consciente del papel que ellas pueden desempeñar para ayudar a que los padres también lo cambien, y que a la hora de escoger el sistema de retención infantil, “se olviden de la sillita monísima, para que el bebé esté a gusto, con la espaldita recta... que es más importante que vaya seguro a que vaya cómodo”. ♦



Una quinta parte ¡malas o muy malas!



No llegan al 50% las sillitas que, en el último informe sobre la Seguridad de los Sistemas de Retención Infantil, han sido calificadas como buenas, mientras que un 30% han aprobado por los pelos (son 'aceptables'); y lo que es peor: algo más de un 20% han sido calificadas como malas o muy malas. Resumimos, por grupos, los resultados obtenidos por las 33 sillitas analizadas en este informe.

Código de colores

BUENA
ACEPTABLE
MALA
MUY MALA



GRUPO 0 +

Niños recién nacidos y hasta 13 kilos (aprox. 18 meses)



BABYSTYLE Oyster

Silla tipo capazo muy ligera, pero complicada de instalar. Riesgo alto en choques laterales. No se puede sujetar firmemente al vehículo. **Presencia ligeramente elevada de sustancias peligrosas.**



CYBEX Aton 2

Silla tipo capazo con un buen comportamiento en las pruebas de choque. Poco práctica porque, para realizar el montaje en el coche, es preciso extender las dos lengüetas colocadas en el asa portadora.



CYBEX Aton 2 con Base

Silla tipo capazo ligera y con buen comportamiento en las pruebas de choque. Fácil de instalar y de sujetar al niño. La estructura básica que acompaña a la silla, una vez montada, puede quedarse en el coche, simplificando su uso diario.

Una de cada cinco sillitas infantiles han sido calificadas como malas o muy malas en las últimas pruebas sobre la seguridad de los sistemas de retención infantil (SRI) que periódicamente realizan los clubes automovilísticos europeos, entre ellos el español RACE (Real Automóvil Club Automovilístico), y cuyas conclusiones han sido presentadas recientemente. En cambio, casi la mitad (48%) han sido evaluadas como buenas y un 30% se quedó en un 'aceptable'. Unos resultados sobre los que Antonio Lucas, coordinador de seguridad vial del RACE, indica que *"no difieren mucho de los del año anterior"*, y subraya que *"lo que echamos de menos es que ninguna haya sido evaluada como 'muy*

ES DESTACABLE QUE NINGUNA HA SIDO EVALUADA COMO 'MUY BUENA'



GRACO Logico L
GRUPO 1/2/3

Cojín elevador con respaldo, que se puede retirar, para niños que pesen más de 15 kilos, en cuyo caso no ofrece ninguna protección en una colisión lateral. En las pruebas de choque frontal se registró un riesgo medio. El recorrido del cinturón es incorrecto y la sillita no se puede sujetar firmemente al coche. **Presencia ligeramente elevada de sustancias peligrosas.**



KIDDY Guardianfix Pro
GRUPO 1/2/3

Cojín elevador con respaldo y elemento de retención, con buenos resultados si se utilizan los anclajes Isofix, pero si se sujeta con el cinturón de seguridad del coche, en las pruebas de choque frontal la sillita rotó y se salió del cinturón. En caso de colisión secundaria, el maniquí se hubiera golpeado con el interior de la cabina del coche, sufriendo lesiones graves.



PEG PEREGO VIAGGIO convertible
GRUPO 0+/1

Silla tipo capazo. Destacó su mal comportamiento en las pruebas de choque frontal, al fallar los cinturones tipo arnés, por lo que el maniquí se desplazó primero hacia adelante y después fue retenido de golpe. Con estos movimientos, la cabeza se desplazó fuertemente, con el riesgo de que chocara con el asiento delantero y las consiguientes lesiones. Además, es complicada de instalar y de colocar el cinturón al niño

EASYCARSEAT Inflatable
GRUPO 1/2/3

Cojín elevador con respaldo muy ancho, por lo que el cinturón de pelvis no queda ajustado a la altura adecuada sobre las piernas del niño. En el choque frontal, el maniquí se deslizó por debajo del cinturón, que se encajó sobre el vientre. En el choque lateral, al no contar el respaldo con elementos laterales, la cabeza y el tórax del maniquí se golpearon contra las puertas del coche. Las lesiones que puede sufrir el niño son muy graves. **Presencia ligeramente elevada de sustancias peligrosas.**



GRACO Junior Maxi
GRUPO 1/2/3

Cojín elevador con respaldo, que se puede retirar y utilizar sin él para niños con un peso superior a 15 kilos, en cuyo caso no ofrecerá ninguna protección en caso de colisión lateral. Asimismo, presenta riesgo medio en las pruebas de choque frontal, el recorrido del cinturón es incorrecto y no se puede sujetar firmemente al vehículo. **Presencia ligeramente elevada de sustancias peligrosas.**



HTS Besafe iZi Go
Isofix

Silla tipo capazo muy ligera, pero ocupa mucho espacio. Riesgo medio en choque frontal y alto en choque lateral. Es complicado de sujetar al niño con el cinturón. La estructura básica, una vez montada, puede quedarse en el coche, simplificando la utilización diaria.



PEG PEREGO Primo Viaggio Trifix K

Silla tipo capazo ligera pero poco práctica al ser necesario abatir el asa portadora para realizar el montaje en el coche. La base que acompaña la silla, una vez montada, puede permanecer en el vehículo. **Presencia ligeramente elevada de sustancias peligrosas.**



PEG PEREGO Primo Viaggio Trifix Isofix

Silla tipo capazo, poco práctica porque es necesario abatir el asa portadora para realizar el montaje en el coche. Riesgo medio en choque lateral. Es complicado sujetar al niño con el cinturón. **Presencia ligeramente elevada de sustancias peligrosas.**



BRITAX Hi-Way II

Silla tipo capazo muy estrecha y que ocupa mucho espacio, con buenos resultados en seguridad, pero difícil de utilizar porque es complicado instalarla y sujetar al niño con el cinturón. Es pequeña para los niños más mayores. **Presencia ligeramente elevada de sustancias peligrosas.**



CAM Viaggiosicuro Isofix S157

Silla tipo capazo que puede montarse tanto con los sistemas de anclaje Isofix y Top-Tether como con el cinturón de seguridad del coche (en este caso se reduce su seguridad). Riesgo medio en choque frontal. Complicada de instalar.

Ojo ¡las peores!

Cinco han sido las sillitas que han sido evaluadas como 'muy malas'. Analizamos los resultados más alarmantes de las pruebas.

GRUPO 0 + / 1-2

Para niños de hasta 25 kilos (aprox. hasta los 7 años)

GRUPO 1

Para niños de entre 9 y 18 kilos (aprox. de 1 a 4 años)

HASTA LOS 4 AÑOS ES MEJOR SENTARLOS EN SENTIDO CONTRARIO A LA MARCHA

buena', lo que quiere decir que los fabricantes pueden esforzarse más porque aún tienen margen de mejora".

En el Informe, en el que se trabajó sobre 33 modelos de SRI correspondientes a todos los grupos, además de su seguridad, con pruebas de choque frontal y lateral, se analizó su ergonomía, limpieza, manejo, confección y contenido de sustancias peligrosas.

Destaca la mejora de los resultados obtenidos en el análisis de sustancias peligrosas (introducido por primera vez el pasado año), aunque dos modelos de sillitas de las marcas Chicco y Recar, han suspendido por sobrepasar los límites permitidos. Desde



Isofix obligatorio

A partir de noviembre de este año, todos los nuevos modelos de vehículo deberán ir equipados con sistema Isofix para sillitas infantiles y Top Tether y, a partir de noviembre de 2014, será obligatorio para todos los coches nuevos que se comercialicen. El Isofix es un sistema de anclaje que facilita la instalación de las sillitas evitando o reduciendo el riesgo de errores. Por su parte, el Top Tether es un cinturón con una argolla que va unido a la sillita en la parte superior y que debe anclarse a un soporte específico que lleva el coche. Su objetivo es evitar que la silla vuelque hacia adelante en caso de colisión.

el RACE se indica que a la hora de elegir una sillita es fundamental *"tener en cuenta su seguridad y la facilidad de uso"* y hacen especial hincapié en la utilización del sistema Isofix para anclar las sillitas al vehículo (ver recuadro).

MUY IMPORTANTE.

También, advierten de la importancia de colocar las sillitas en sentido inverso a la marcha el mayor tiempo posible. Normalmente, hasta que lleguen a los 18 kilos (unos 4 años), porque, en caso de colisión, la cabeza y el torso del niño sufrirán menos cargas. Asimismo, recuerdan que nunca se debe prescindir del respaldo en los SRI (los que llamamos cojines elevadores) que utilizan los más mayores, aunque el vehículo esté equipado con airbag de cabeza y/o airbag lateral. No hay que olvidar, que estos por sí solos no protegen la cabeza del niño, que llega a la altura del espacio que queda entre un airbag y otro cuando se despliegan. ♦



CHICCO Xpace Isofix

Silla tipo capazo complicada de instalar y pesada. Buen comportamiento en las pruebas frontales y laterales. Se puede instalar tanto con anclajes Isofix como con el cinturón del coche, en este caso su nota en seguridad empeora. Fácil ajuste de los cinturones a la talla del niño.



CYBEX Juno-Fix

Sillita muy ligera y ancha, con elemento de retención (compruebe primero que el niño no lo rechaza). Buen comportamiento en pruebas de choque. Imposible instalar en vehículos con cinturones de seguridad cortos. Si no se utiliza el sistema Isofix para su anclaje, empeora su nota en seguridad.



RÖMER Trifix

Silla tipo capazo, complicada de instalar y que utiliza exclusivamente con el sistema Isofix y Top Tether. Práctico sistema de ajuste de los cinturones a la talla del niño. **Presencia ligeramente elevada de sustancias peligrosas.**

GRUPO I / II / III
Para niños de entre 9 y 36 kilos (aprox. de 1 a 12 años)



CASUALPLAY Multiprotector Fix

Cojín elevador con respaldo, elemento de retención y anclajes Isofix. Riesgo alto en choque frontal. No todos los niños aceptan el elemento de retención (retirar a partir de los 15 kilos de peso), por lo que se recomienda probarla antes de comprar. Se mantiene más estable retirando el reposacabezas del coche o si se utiliza en sentido contrario a la marcha.



CHICCO Neptune

Silla tipo capazo, que a pesar de estar indicada para un uso prolongado, es pequeña para los niños más mayores. Riesgo medio en choques frontales y laterales. Mejor si se retira el reposacabezas del coche. **Presencia elevada de sustancias peligrosas.**



CONCORD
Transformer Pro

Cojín elevador con respaldo y elemento de retención (mejor probar antes de comprar). Si no se utiliza el anclaje Isofix, sino el cinturón de seguridad del coche, empeora su nota de seguridad. Riesgo medio en choque frontal. Mejor si se retira el reposacabezas del vehículo.



CYBEX Pallas 2

Cojín elevador con respaldo y elemento de retención (probar con el niño antes de comprar). Ocupa mucho espacio, aunque es muy estrecha. En algunos casos es mejor retirar el reposacabezas del coche para sujetarla firmemente.



GRACO Nautilus

Silla tipo capazo que ofrece poco espacio a los niños más mayores. Es difícil de instalar y de colocar el cinturón al niño. Riesgo alto en choque frontal y medio en choque lateral. No se puede sujetar firmemente al vehículo. A veces es necesario retirar el reposacabezas del coche. **Presencia ligeramente elevada de sustancias peligrosas.**



NANIA Beline SP

Silla tipo capazo, un poco pequeña para los niños más mayores, complicada de instalar y de sujetar al niño con el cinturón. Riesgo alto en choque frontal y medio en choque lateral. No se puede sujetar firmemente al coche. **Presencia ligeramente elevada de sustancias peligrosas.**



PHIL & TED'S Tott XT

Silla tipo capazo muy estrecha, complicada de instalar y con instrucciones contradictorias. Riesgo alto en choques frontales y laterales. En algunos casos es necesario retirar el reposacabezas del coche para sujetar más firmemente la silla.



STORCHENMÜHLE
Taos

Cojín elevador con respaldo y elemento de retención (probar con el niño antes de comprar). Riesgo medio en choques frontales y laterales. No es posible mantenerle estable, a veces es necesario retirar el reposacabezas del coche. **Presencia ligeramente elevada de sustancias peligrosas.**

GRUPO II / III
Niños de entre 15 y 36 kilos (aprox. de 4 a 12 años)



CYBEX Solution X2

Cojín elevador con respaldo. Ocupa mucho espacio porque es muy ancho. Buen comportamiento en pruebas de choque, pero no se puede sujetar firmemente al vehículo y, en algunos casos, es necesario retirar el reposacabezas del coche para sujetarla adecuadamente.



HTS Besafe
iZi UP X3 Fix

Cojín elevador con respaldo muy estrecho. Se puede instalar tanto con sistema Isofix como con el cinturón del coche (en este caso empeora su nota). Riesgo medio en choque frontal. Se sujeta mejor retirando el reposacabezas del coche o colocándolo en sentido contrario a la marcha.



HTS Besafe
iZi UP X3

Cojín elevador con respaldo muy estrecho. Riesgo medio en choques frontales y laterales. No se puede sujetar firmemente al vehículo. En algunos casos es necesario retirar el reposacabezas del vehículo para sujetarlo mejor.



JANÉ
Montecarlo R1

Cojín elevador con respaldo que se puede instalar tanto con sistema Isofix como con el cinturón del vehículo (en este caso empeorará su nota en seguridad). Resulta muy complicado sujetar al niño con el cinturón. **Presencia ligeramente elevada de sustancias peligrosas.**



MAXI COSI RodiFix

Cojín elevador con respaldo ligero. Si se sujeta con el cinturón del coche, empeora su nota en seguridad. Buen comportamiento en pruebas de choque. Fácil de instalar y de sujetar al niño. Es posible sujetarlo muy firmemente el coche.



PEG PEREGO Viaggio
2/3 Surefix

Cojín elevador con respaldo que se puede montar con el sistema Isofix. En caso de utilizar el cinturón de seguridad del coche, su seguridad puede mejorar algo. Riesgo medio en choque lateral. Es complicado sujetar al niño con el cinturón.



RECARO Monza Nova
Seatfix

Cojín elevador con respaldo que ocupa mucho espacio. Mantiene los mismos niveles de seguridad, tanto si se utiliza el sistema Isofix como si se sujeta con el cinturón del coche. Riesgo medio en choque frontal. **Alta presencia de sustancias peligrosas.**



SAFETY 1st Travel
Safe

Cojín elevador con respaldo muy ligero, pero pequeño para niños más mayores. Riesgo medio en choques frontales y laterales. Resulta complicado sujetar al niño con el cinturón. **Presencia ligeramente elevada de sustancias peligrosas.**



STORCHENMÜHLE
Solar Seatfix

Cojín elevador con respaldo fácil y rápido de instalar pero ocupa mucho espacio. Riesgo medio en choque frontal. En algunos casos se sujeta más firmemente si se retira el reposacabezas del coche. Se puede anclar con sistema Isofix o con el cinturón del coche.



Mantener una conversación tensa con el copiloto reduce la atención un 26%, igual que si se circulara bebido.

VIAJAR ACOMPAÑADO INCREMENTA LA PROBABILIDAD DE SUFRIR UN ACCIDENTE, ESPECIALMENTE EN LOS CONDUCTORES JÓVENES

Juntos, pero no revueltos

El pasajero puede ser de gran ayuda si se ocupa de todo aquello que no sea la conducción: observaciones puntuales para mantener su nivel de alerta, atender a los niños, responder al teléfono... Pero también todo lo contrario si, por ejemplo, mantiene una discusión acalorada con el conductor.

Anabel GUTIÉRREZ

Fotos: Paul Alan PUTNAM

El papel de un pasajero es fundamental para la seguridad vial y muchas veces no se tiene en cuenta. Un acompañante que habla por teléfono, que grita mientras habla; que tiene una charla acalorada, una pelea, incluso con el conductor; que le distrae de cualquier manera está deteriorando una conducción correcta. El pasajero adulto, según el Reglamento General de Vehículos, es responsable de llevar correctamente el cinturón de

seguridad. Lógicamente, también es responsable de todo aquello que pueda ocasionar un accidente al margen de la conducción: subir y bajar del vehículo en marcha, no hacerlo por el lado del arcén o la acera, arrojar objetos, sacar el cuerpo por la ventanilla o abrir la puerta al paso de otro vehículo o peatón. Es decir, el acompañante puede desempeñar una gran ayuda o ser un obstáculo importante para el conductor y para la seguridad del viaje.

MALAS COMPAÑÍAS. Un estudio del RACC atribuye a las conversaciones con otros pasajeros el mismo poder de distracción que una conversación telefónica. Y una reciente investigación de Prevensis, que relaciona emociones con el riesgo de sufrir un accidente, asegura que mantener una conversación tensa con el copiloto reduce su atención un 26%, lo que equivale a ir bebido.

La distracción que provoca un pa-

“LA ASISTENCIA DEL COPILOTO NO DEBE CONVERTIRSE EN UN FACTOR DE DISTRACCIÓN”.

**JUAN ANTONIO SÁNCHEZ,
COORDINADOR DEL RACE**

Mejor solo que acompañado

Los norteamericanos lo tienen claro: recomiendan a los conductores noveles que no viajen con pasajeros durante los 6 primeros meses. Las investigaciones demuestran que el riesgo de un joven de verse involucrado en un accidente aumenta considerablemente con cada pasajero de su misma edad. Los resultados en EE. UU. de la Encuesta Nacional sobre conductores jóvenes son muy esclarecedores respecto a la frecuencia con la que se producen las principales distracciones que causan otros pasajeros de la misma edad: viajar con otros jóvenes en el automóvil (93%), música alta (85%), pasajero o conductor cantando o bailando (79%), pasajeros actuando de manera descontrolada (69%), niños más pequeños gritando (67%), pasajeros que han estado bebiendo alcohol (48%) y pasajeros incitando al conductor a acelerar (45%).



Las constantes interrupciones del copiloto o dejar objetos sueltos pueden ser causa de accidente.

sajero –no olvidemos que las distracciones están detrás del 39% de los accidentes de tráfico– es aún mayor en el caso de conductores jóvenes. Un estudio del Institute for Road Safety Research de los Países Bajos afirma que el mayor riesgo de accidente lo sufren los conductores jóvenes que van acompañados de pasajeros de su misma edad. ¿Por qué? Según la publicación, porque *“a los jóvenes les gusta asumir riesgos, especialmente cuando forman parte de un grupo”*, pero además pueden ser una fuente de distracción adicional *“especialmente si el pasajero es una mujer atractiva”*. Asimismo, los jóvenes tienden a considerar ‘normal’ cualquier comportamiento de riesgo.

Eugenio de Dobrynine, director general de la Fundación CEA, analiza tres perfiles de copilotos peligrosos: *“El copiloto que agobia, aquel que se pasa el rato advirtiendo e incluso estresando al conductor; y otro es el clásico que molesta con ruidos, cambiando el*

dial de la radio, gesticulando demasiado, hablando muy alto o disertando sobre temas que no se deben tratar ni discutir en un vehículo”.

EN BUENAS MANOS. ¿Cómo puede influir positivamente un acompañante? El psicólogo y coordinador de Educación Vial del RACE, Juan Antonio Sánchez, afirma que el pasajero debe *“utilizar el cinturón de seguridad, persuadir al conductor de no iniciar la conducción si ha observado que no está en las mejores condiciones, especialmente por fatiga o*

Objetos sueltos

Los propios pasajeros pueden descuidar los buenos hábitos dentro del coche. Por ejemplo, dejando objetos en lugares que pueden representar un riesgo. Unas gafas de sol o un móvil en el salpicadero pueden caer encima del conductor en una maniobra y generar un accidente. Incluso en caso de choque frontal podrían tener consecuencias fatales. Un objeto puede alcanzar una velocidad de 60 km/h a causa de la aceleración: un móvil de 150 gramos impactará con un peso de 5 kilos; una guía de viaje de 600 gramos lo hará con 33 kilos o nuestra mascota; un perro de 12 kilos, se convertirá en un “toro” de 660 kilos. Incluso puede “colarse” en la zona del conductor, con grave riesgo para todos. Los pasajeros también pueden distorsionar la visibilidad del conductor.

Mamá, ¿cuánto falta?

Los niños tardan en aburrirse de media unos 27 minutos. Así concluye una encuesta global de TomTom realizada a 3.000 madres de niños entre los 2 y 8 años, que realizaron viajes superiores a 30 minutos sin utilizar ningún entretenimiento (como un reproductor de DVD). El 74% de estas madres inventa juegos para mantener entretenidos a los pequeños; un 53%, ofrece tratos y recompensas por buen comportamiento; mientras que el 24 reconoce haber mentido sobre la hora estimada de llegada. Aunque el 60% de las encuestadas asegura que estar juntos en familia es lo mejor del viaje, un 41% piensa que hacerlo con niños es más estresante que estar en la oficina, de hecho, un 36% discute con su pareja durante el viaje.

sueño”. Además el pasajero puede *“evitar distracciones en el conductor, como por ejemplo –continúa explicando Juan Antonio Sánchez– en el manejo de la radio o facilitando al conductor información de la ruta”*. En todo caso, concluye, *“su asistencia no debe convertirse en un factor de distracción y nunca debe interferir en la toma de decisiones del conductor”*. ♦





La intervención de las personas que rodean al conductor puede evitar algunas tragedias.

LAS INFRACCIONES REITERADAS PUEDEN TENER REPERCUSIONES TAMBIÉN EN EL ÁMBITO LABORAL Y PERSONAL

La “mala imagen” del infractor

La velocidad “ya no vende”, el alcohol al volante es causa de desprestigio y no ponerse el cinturón de seguridad se ve como una gran imprudencia. La imagen del infractor va de mal en peor. Y el reiterado incumplimiento de las normas puede traer consecuencias que van más allá de la sanción.

Marian GARCÍA RUIZ

Fotos: **Lucía RIVAS**

El maltrato a un niño, la violencia doméstica, el acoso escolar... hay muchas conductas que antes se ‘toleraban’ de alguna forma y ahora inspiran un gran rechazo social. Lo que algunos han venido en llamar “violencia vial”, las malas conductas al volante (con alcohol, exceso de velocidad, usando el móvil o sin cinturón), también ponen en peligro la seguridad de las personas, su vida incluso. Y la sociedad española lo va interiorizando poco a poco.

Por eso, si bebe y pretende conducir, lo normal es que alguien cercano intente persuadirle de que no coja el volante. Si corre en exceso, lo lógico es que su acompañante le diga que no pise tanto el acelerador. Si no se pone el cinturón de seguridad, lo más probable es que su propio hijo se lo recuerde. Y si conduce el coche de su empresa, lo normal es que le pidan cuentas si no cumple las normas.

Según el vocal de Psicología del Tráfico del Colegio de Psicólogos de Madrid, Roberto Durán, “*la sociedad ha cambiado en los últimos años con relación a la seguridad vial; en general, hemos madurado, pero, como todo cambio social, es lento y en España somos tolerantes todavía con este tipo de conductas*”. El contexto del tráfico —asegura— “*con poca vigilancia, anonimato e incluso impunidad*”, favorece que la violencia vial aparezca y se mantenga más en el tiempo.

CAUSA DE DESPIDO. En algunos países, cometer una infracción grave de tráfico o incumplir reiteradamente las normas puede tener conse-

cuencias laborales. Por ejemplo, en EE. UU., la empresa FCC Ámbito, de recogida de residuos industriales, cuenta con un Manual de Comportamiento al volante que deben de cumplir todos los empleados que conducen vehículos de empresa.

Si cometen infracciones de tráfico, tanto dentro como fuera de su horario laboral, van sumando puntos y si superan los 21 les quitan el vehículo y pueden ser despedidos.

Conducir superando la velocidad permitida, de forma negligente o bajo los efectos del alcohol, está penalizado con 20 puntos, aunque pueden recuperar hasta cinco haciendo una serie de cursos que deben de costearse ellos mismos.

En el Reino Unido, los empleados de ING Car Lease firman un documento que permite a la empresa consultar el registro que recoge todas sus incidencias relacionadas con el permiso de conducir, incluidas las infracciones.

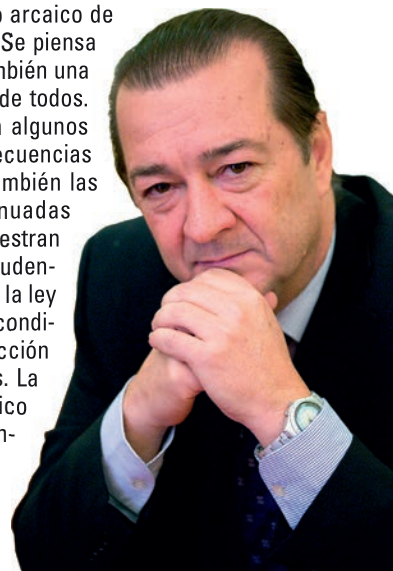
Además, les realizan controles de conocimiento y una prueba sicométrica para identificar conductas de riesgo y de tendencias antisociales al menos una vez al año.

ING es último ganador de las mejores prácticas de seguridad vial de empresas del Reino Unido (www.drivingforbetterbusiness.com/).

También en este país, en el terreno de los seguros puede tener repercusión el número y tipo de infracciones cometidas y provocar un aumento del precio de la póliza.

La faceta pedagógica de la ley

Existe en el inconsciente colectivo un concepto arcaico de la propiedad del automóvil y de la vía pública. Se piensa "es mi coche y hago con él lo que quiero". También una concepción privatista de lo público, de lo que es de todos. No hay reproche social ante la constatación, en algunos casos, de que se infringe la ley sin que haya consecuencias de ningún orden. La educación es clave, pero también las sanciones proporcionadas, disuasorias y continuadas (acabando con los reductos de impunidad) que muestran la faceta pedagógica de la ley. Los conductores prudentes ven reafirmada su prudencia al comprobar que la ley se aplica a los que no lo son. Estos últimos ven condicionado su comportamiento, perciben que la infracción de la ley tiene consecuencias gravosas para ellos. La ley, destinada a proteger lo más sagrado en el tráfico viario, la vida e integridad física, al aplicarse va introduciendo en la conciencia colectiva el rechazo a la infracción y acabando con la tácita solidaridad en ella de los infractores.



EN ALGUNOS PAÍSES, LAS REITERADAS INFRACCIONES DE TRÁFICO PUEDEN SER CAUSA DE DESPIDO LABORAL

En España, las medidas de las empresas son más bien preventivas, aunque algunas van un poco más allá. Ya hay empresas como Michelin, por ejemplo, que prohíbe expresamente realizar cualquier tipo de llamada telefónica, incluso con el manos libres. Y las llamadas entrantes deben ser breves, no más de un minuto. Si necesitan más, deben parar para hablar.

Según Hugo Ureta, jefe de Comunicación Institucional de Michelin-España, la respuesta ante las infracciones depende sobre todo de la legislación laboral de cada país:



El sector de la hostelería también se compromete.



La educación vial, desde pequeños, es lo más efectivo.

Cómo percibimos el peligro *

- ✓ Conducir sin casco (9,5)
- ✓ Niños sin sujeción (9,5)
- ✓ Saltarse un semáforo en rojo (9,4)
- ✓ Conducir tras tomar tres o más bebidas alcohólicas (9,3)
- ✓ Conducir sin carné (9,2)
- ✓ No llevar puesto el cinturón (8,9)
- ✓ Manipular el navegador (8,8)
- ✓ No respetar los pasos de peatones (8,7)
- ✓ Hablar por el móvil (8,6)
- ✓ Superar los límites de velocidad en ciudad (8,6)
- ✓ Conducir cansado (8,3)
- ✓ Superar los límites de velocidad en carretera (8,1)
- ✓ Mirar el navegador (8)
- ✓ No pasar la ITV (7,8)
- ✓ Conducir tras tomar 1 ó 2 bebidas alcohólicas (7,8)
- ✓ Fumar (7)
- ✓ Manipular la radio o CD (6,6)
- ✓ Hablar por el manos libres (6,1)

(Fuente: Barómetro de Seguridad Vial Febrero 2011 DGT).

* Indicador de percepción de la peligrosidad de 0 a 10.



Paul Alan PUTNAM

Las asociaciones de víctimas siempre han luchado por el rechazo de la violencia vial.

“LA ESCASA VIGILANCIA, EL ANONIMATO Y LA IMPUNIDAD FAVORECEN LA VIOLENCIA VIAL”

(ROBERTO DURÁN, VOCAL DE TRÁFICO DEL COLEGIO DE PSICÓLOGOS DE MADRID)

“¿Hasta qué punto podemos pedirle nosotros a un trabajador información sobre las multas que le han puesto o los accidentes que ha tenido...? Está la libertad individual, la ley de protección de datos... La preocupación existe pero, ¿en qué sustentas las acciones? Nuestra legislación laboral no lo regula”.

No obstante, tenemos constancia

de que hay empresas que, aquí en España, están estudiando la forma de implantar un código disciplinario relacionado con las infracciones de tráfico de sus trabajadores.

ARREPENTIDOS. El permiso por puntos supone en sí un reproche social con posibilidad de “redención”. Según datos de la DGT a 30 de abril de 2012, desde que se puso en marcha hace 6 años, cinco millones de conductores han sido sancionados, una quinta parte del total. De ellos, 1.325.000 han cometido dos infracciones o más, 117.000 han acudido a un curso para recuperar el permiso y 2.352 personas han perdido el permiso por segunda vez.

María Jesús Diago, formadora y psicóloga de autoescuela, imparte cursos para recuperar el permiso a los que han perdido todos los puntos. Y a lo largo de los años ha apreciado un cambio en la mentalidad. *“A los primeros cursos, la gente acudía más enfadada y distante, a la expectativa de lo que les fueras a contar, pero ahora están más concienciados, la mayoría reconoce que han hecho el tonto y hay gente que agradece que les haya ayudado a afrontar su problema con el alcohol, por ejemplo”.*

Joaquín de la Peña, también formador, cree que *“los más jóvenes, de*

Camareros responsables

“Tú sirves, tú decides”, junto con “El conductor alternativo” son dos campañas de la Federación de Empresas Espirituosas que se basan en la actuación del entorno social del conductor para evitar que caiga en una conducta irresponsable que ponga en peligro su seguridad. Mediante la formación del colectivo de camareros, para que actúen de forma responsable con sus clientes y el de los jóvenes, se intenta evitar mezclar conducción y alcohol.



Rechazo mediático

Artistas, deportistas, políticos...para cualquier personaje público el rechazo social se amplifica a través de los medios de comunicación y se enfrentan al juicio de la sociedad.



● FARRUQUITO

En pleno apogeo de su carrera como bailarín, "Farruquito" fue condenado a 3 años de cárcel por homicidio imprudente y omisión del deber de socorro tras atropellar mortalmente a un peatón y darse a la fuga mientras conducía sin carné. Su historia hizo correr ríos de tinta.



● ORTEGA CANO

El torero José Ortega Cano será juzgado el próximo 12 de marzo de 2013 por un accidente de tráfico en el que murió el conductor de otro vehículo. El matador se enfrenta a una petición de cuatro años de cárcel por un delito de homicidio imprudente y dos delitos contra la seguridad vial.



● LEWIS HAMILTON

El piloto de Formula 1, Lewis Hamilton, pidió disculpas públicamente por conducir de forma temeraria por las calles de Melbourne (Australia). "Lo que hice fue estúpido y quiero pedir perdón por ello", aseguró. El piloto ha sido "pillado" en varias ocasiones.



● PARÍS HILTON

Fue condenada a 45 días de cárcel tras ser interceptada superando los límites de velocidad e incumpliendo una suspensión del permiso de conducir por circular ebria. Su estancia en prisión se convirtió en un 'espectáculo'.

hasta 30 años, son menos receptivos. Ven las sanciones como una mera forma de recaudar. Los más mayores y los que llegan al curso tras una sanción penal, sobre todo por delitos de alcohol, que son casi la mitad, son más receptivos y están más concienciados".

VIOLENCIA VIAL.

La educación vial y las campañas divulgativas constituyen una de las principales herramientas para fomentar la seguridad vial y alentar el rechazo social a las infracciones de tráfico.

En algunos países, como Dinamarca o Bélgica, se han hecho campañas en las que se envía un mensaje personalizado a los infractores gracias a la complicidad de su entorno.

Las asociaciones de víctimas vienen acuñando el término violencia vial para hablar de las conductas al volante que ponen en peligro la seguridad de las personas. Según Ana Novella, presidenta de la asociación Stop Accidentes, "es cierto que

en los últimos años se está sintiendo un rechazo social ante conductas violentas y/o negligentes en el tráfico, y cada vez va a más. En cuanto a si el rechazo social debiera de manifestarse como hacen en otros países, consideramos que simplemente con la aplicación estricta, rigurosa y al alza del actual Código Penal y demás sanciones, sería suficiente. Por desgracia no ocurre siempre así, y es un aspecto a tener muy en cuenta. Hay que atajar a los violentos viales".

Según el Barómetro de Seguridad Vial del año 2011, llevar a los niños en la parte trasera sin la sujeción reglamentaria es de las pocas conductas de riesgo en las que ha aumentado la percepción del peligro por parte del conductor con relación a 2005.

Sin embargo, en otras conductas (el uso del cinturón, hablar por el móvil o beber antes de conducir), se ha relajado esta percepción. ♦



Mensajes dirigidos

Los responsables de la seguridad vial en Dinamarca han realizado varias campañas personalizadas. La campaña "Familien" ofrece la posibilidad de enviar un vídeo a una persona de la que sabemos no cumple algunas normas. La campaña "Linda P" permite a los conductores pedir a una humorista famosa que llame a ese amigo o conocido que no suele ponerse el cinturón de seguridad. En Bélgica, el Instituto para la Seguridad Vial ofrece a través de Facebook la posibilidad de elaborar un falso artículo de prensa sobre un accidente con los datos personales de un infractor.



NEUMÁTICOS: CADA VEZ SE
CAMBIAN EN PEOR ESTADO

Gomas por los suelos

La crisis está teniendo un efecto comprobable en los talleres: los conductores posponen más y más el cambio de neumáticos con la consiguiente merma en la seguridad de sus vehículos. 'Tráfico y Seguridad Vial' ha sido testigo.



Carlos NICOLÁS FRAILE

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

En estos tiempos que corren, cada vez son más los conductores que apuran la vida de sus neumáticos, a pesar de que las ruedas constituyen un elemento de seguridad fundamental en el vehículo, el único punto de contacto entre el automóvil y el terreno. De hecho, se estima que en España son en torno a un millón los vehículos que circulan con los neumáticos en malas condiciones.

**CASI LA MITAD
DE LAS GOMAS
LLEGAN CON
LA PROFUNDIDAD
MÍNIMA LEGAL
O POR DEBAJO**

"Tráfico y Seguridad Vial" ha querido comprobar in situ el estado en que llegan los neumáticos usados a los talleres. Y el asunto no pinta nada bien. *"En los últimos tres años hemos notado que los clientes 'estiran' más los neumáticos, más gente retrasa el cambio. Nos llegan muy desgastados: casi la mitad tiene la profundidad*



En la imagen, una muestra de neumáticos usados en un taller de Norauto, en Madrid, durante el pasado mes de junio.

mínima legal o están por debajo. Algunas están tan mal que se les puede ver la lona que hay bajo el caucho", asegura Francisco Javier Delgado, director del centro Norauto en San Sebastián de los Reyes (Madrid).

ENVEJECIDAS. Y no solo desgastadas, también muy envejecidas. "Cerca del 40% de los neumáticos que cambiamos tienen más de cinco años de antigüedad", afirma Delgado. Preguntamos en otros talleres y obtenemos la misma respuesta: los conductores entregan gomas cada vez más deterioradas.

Algunos incluso piden solo dos cuando necesitan cambiar las cuatro, a pesar de que la mayoría sabe de la importancia de 'calzar' neumáticos en óptimas condiciones. "Casi todos nuestros clientes tienen claro que el neumático es un elemento de

seguridad. Saben cómo influye el desgaste, pero en cambio no dan tanta importancia a otras averías importantes, como grietas o deformaciones", apunta David Pachón, coordinador de Formación de Midas. En efecto, con los años, el caucho pierde propiedades, la banda de rodadura endurece y se pierde adherencia. Otro dato revelador lo aporta Michelin: sus ventas de neumáticos de sustitución para turismo en 2011 han vuelto a niveles de 2003. Los motivos principales son la disminución del número de kilómetros recorridos y el hecho de apurar más las cubiertas. ♦

Cambiar a tiempo

Sustituir los neumáticos cuando pierden propiedades es condición para circular seguro. No olvide:

- Revisarlos periódicamente, más a partir de los cinco años. Vigile la aparición de grietas y deformidades.
- Medir la profundidad del dibujo: la mínima legal es de 1,6 mm; la mínima recomendada, 2 mm.
- La vida del neumático es de unos 35.000 km. pero varía según la conducción, el tipo de vía y vehículo.

¿QUÉ LEES?

Si quieres estar bien informado...

El País, El Mundo, ABC...

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

Expansión, Cinco Días, El Economista...

¿Y para seguir a tu equipo?

Marca, As, Sport...

¿Y lo último del corazón?

Hola, Diez Minutos, Lecturas...

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

SÍGUENOS...

...¡TE VAS A ENTERAR!



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

SUSCRÍBETE

SOLO **8,25 €** AL AÑO
(Seis números)

**Editada
por la DGT**

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

Por e-mail: suscriptorestrafico@tpiedita.es

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

Pensar despacio, adelantar rápido

Un adelantamiento en carretera con doble sentido debe ser breve y realizarse en poco espacio. La elección del momento idóneo depende de la anticipación del conductor para planificar una maniobra sencilla pero que implica circular en sentido contrario muchos metros.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Infografías: Dlírios

El adelantamiento –sobrepasar a otro vehículo que circula delante– es una maniobra fácil en sí misma. Siempre y cuando esté bien planificada. Porque, mal ejecutada, puede ser la más peligrosa, especialmente en las vías en donde es necesario invadir el carril contrario, con el consiguiente riesgo de una colisión frontal. De hecho, 87 personas fallecieron durante 2010 en adelantamientos

en carretera, el 5% del total. Sumando zonas urbanas y carretera, ese año se produjeron 97 muertos y 343 heridos graves en maniobras de adelantamiento.

Así, la experiencia, la observación y la paciencia del conductor son decisivos en una maniobra que exige mucho tiempo antes de tomar la decisión y muy poco después. En efecto, un adelantamiento requiere de algunos cálculos previos. “No se puede empezar a pensar durante el adelantamiento. Piénsatelo antes, mira, analiza”, explica Antonio Sánchez, jefe de la sección de Formación de la DGT. Los expertos siguen recomendando la vieja má-



Así se adelanta seguro

Un adelantamiento en doble sentido requiere muchos cálculos previos. Eso sí, llegados el momento y el lugar adecuados, la maniobra debe ser un 'visto y no visto'.



Ojo al retrovisor izquierdo, puede venir alguien adelantando.

Pase gradualmente a la izquierda.

Señalice y acelere a fondo en su carril. Si es preciso, baje de marcha.



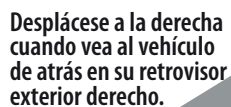
Observe y analice

Estudie la posición de los vehículos y las condiciones de la vía.

Mire a lo lejos y asegúrese de que puede volver a la derecha.

Mantenga la distancia, tendrá más visibilidad.

Vehículo largo.
El panel indica que tiene una longitud superior a 12 metros. Téngalo en cuenta.



Una vez superado, señalice la vuelta a la derecha.

Los turistas

**Los turismos pueden
superar el límite
genérico en 20 km/h.
Aprovéchelo.**

Respete la separación

Con viento lateral, vigile el efecto 'pantalla'

xima de "si
vas a adelantar
con miedo, dudas o in-
seguridad, mejor no lo ha-
gas". Pero también aconsejan:
"Si has tomado la decisión, adelan-
ta: a la velocidad que circulas todo
puede cambiar en pocos segundos".

La observación antes de una maniobra marca la diferencia entre seguridad y peligro. Observar nuestra velocidad y posición, las del resto de vehículos, nuestra capacidad de aceleración y las condiciones de la vía (¿hay visibilidad?, ¿viento?, ¿lluvia?, ¿tiene pendiente?).

También la señalización –una línea continua, por ejemplo– suele dar pistas de que no existe visibilidad suficiente por una curva cerrada, un cambio de rasante o un cruce, tramos donde adelantar es una

87 PERSONAS FALLECIERON EN ADELANTAMIENTOS EN CARRETERA EN 2010

Está prohibido adelantar en...

- Curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida
- Pasos de peatones señalizados, excepto a una velocidad tan reducida que permita detenerse si hay peligro de atropello
- Pasos a nivel y sus proximidades, excepto a vehículos de dos ruedas.
- Intersecciones y sus proximidades, salvo: en glorietas; cuando un vehículo gira a la izquierda; en calzada con prioridad señalizada; y a vehículos de dos ruedas.

maniobra
suicida. Acto
seguido, el intermi-
tente debe empezar a
parpadear por nuestra iz-
quierda, para que los demás se-
pan nuestras intenciones y tengan
oportunidad de colaborar.

Otra de las reglas de oro del adelantamiento es jamás disminuir la distancia de seguridad, ya que a más separación hay más visibilidad y espacio para acelerar a fondo. Y ese 'pisotón' al acelerador para adelantar siempre debe darse dentro del propio carril. Si fuera preciso, incluso bajando las marchas necesarias.

COMIENZA LA 'INVASIÓN'. Los formadores de conductores aseguran que el momento crítico llega cuando se decide adelantar. Y recomiendan hacerlo a la máxima velocidad posible para rodar en sentido contrario durante el mínimo tiempo necesario. Es por esto que, en carreteras convencionales, la norma permite a turismos y motocicletas superar el límite de velocidad en 20 kilómetros por hora para adelantar a quienes circulan por debajo de la velocidad genérica de la vía.

En cualquier caso, la anticipación es esencial: antes de irse a la izquierda, el conductor que adelanta ya debe saber dónde y cuándo podrá volver a la derecha. *“Hay que anticiparse y prever. Debemos pensar con antelación en qué lugar vamos a iniciar la maniobra.*

Situación de peligro

En ocasiones podemos vernos comprometidos por adelantamientos mal ejecutados. Saber cómo reaccionar en estas situaciones es vital.



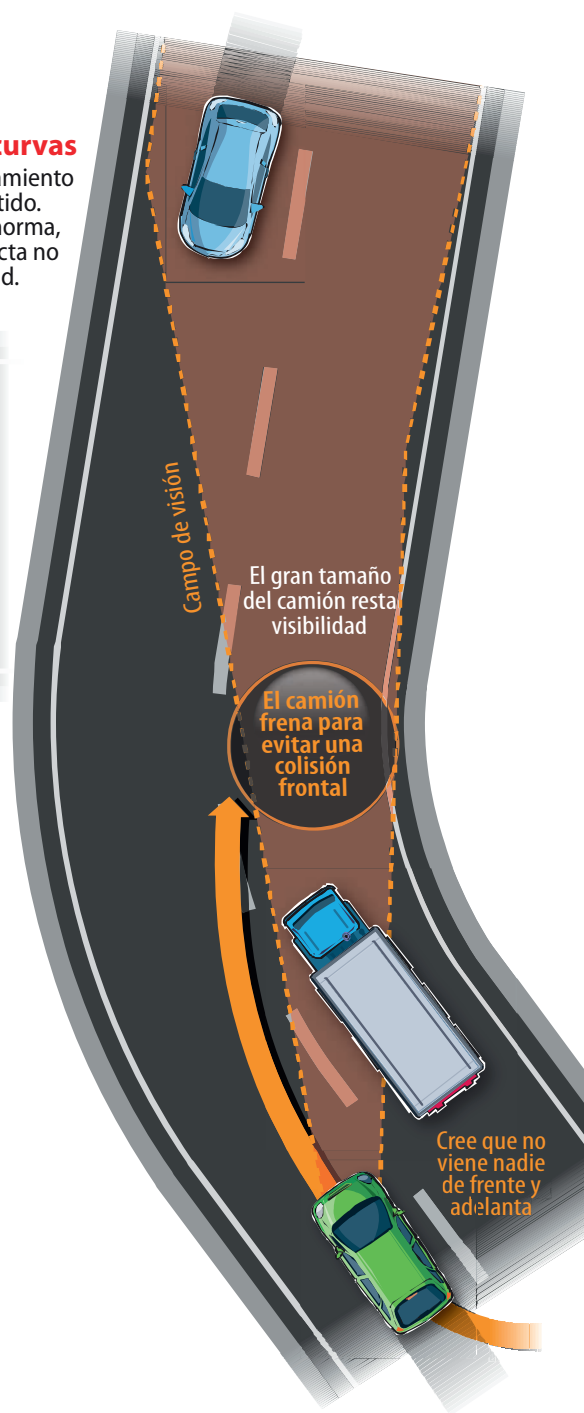
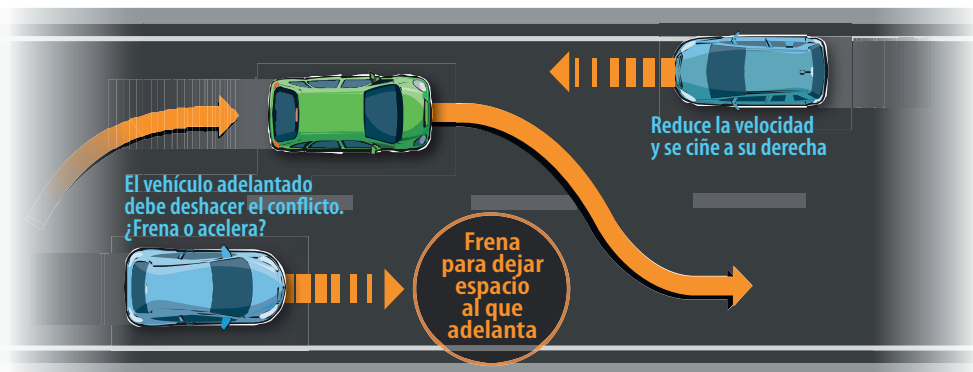
Mal calculado

El conductor que adelanta ha calculado mal: tres vehículos están ahora en peligro de colisión frontal y hay que decidir en décimas de segundo.



Vienen curvas

El adelantamiento en curva está permitido. Pero más allá de la norma, el sentido común dicta no hacerlo sin visibilidad.



Y más importante aún que dónde la empezamos es dónde la vamos a terminar. Bien planificada, no tiene riesgo”, afirma Antonio Sánchez. De esta forma, un ejemplo de adelantamiento mal planificado es acabar esta maniobra pisando la línea continua, a partir de la cual hay más probabilidades de colisión si se presenta otro vehículo. No obstante, abandonar la maniobra a tiempo si surge el más mínimo riesgo siempre es una posibilidad, contemplada además por la norma.

Naturalmente, todo se complica cuando el conductor ha bebido alcohol, cuando existe poca visibilidad o mal tiempo. De día hay referencias y podemos apreciar el tramo de carretera que nos separa de un vehículo que se aproxima de frente. De noche, en cambio, es mucho más difícil saber a qué velocidad se aproxima ese vehículo, del que solo vemos las luces. Un ejemplo para hacernos una idea de lo rápido que se acercan dos coches que marchan en sentido contrario: si ambos vehículos circulan a 100 kilómetros por hora, cada segundo que pasa la distancia entre ellos se acorta casi 60 metros. ♦

Si va a ser adelantado, debe colaborar:

- Ciñéndose al bode derecho de la calzada.
- No aumentando la velocidad o efectuando maniobras que dificulten la maniobra
- Disminuyendo la velocidad si se produce una situación de peligro

ANTES DE ADELANTAR, EL CONDUCTOR DEBE SABER DÓNDE Y CUÁNDO PODRÁ VOLVER A LA DERECHA

A vista de pájaro

Gracias a la labor de vigilancia de la Patrulla de Helicópteros de la DGT hemos visto imágenes de adelantamientos ‘criminales’, tanto en televisión como en las páginas de esta revista, en la sección ‘La locura’. La edición digital de este número contiene una selección que, a modo de ejemplo, muestra lo que nunca se debe hacer.



Estrategia para la investigación

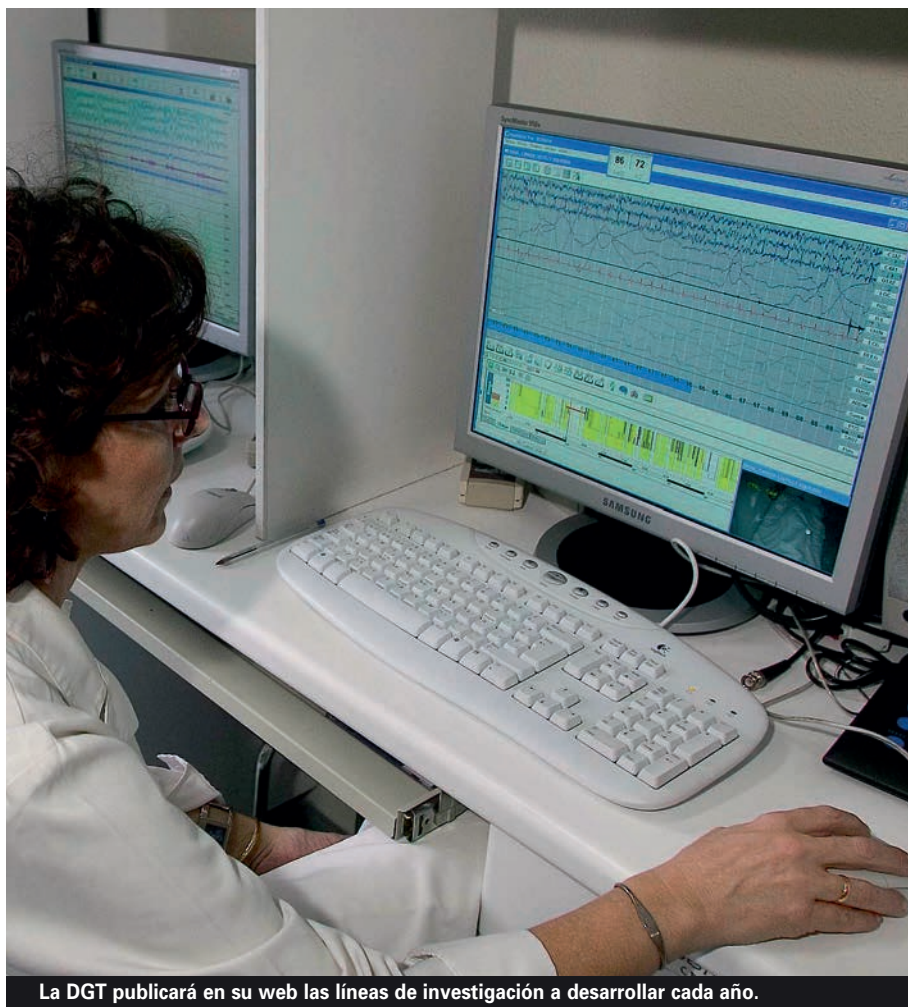
La DGT ha presentado 5 líneas de acción para los proyectos de investigación que se financien este año. Entre ellos, el mal uso de las sillitas infantiles y casco, alcohol, drogas y mejora del sistema de evaluación de los reconocimientos psicotécnicos.

Anabel GUTIÉRREZ

Foto: Paul Alan PUTNAM

Necesitamos soluciones”, pidió la Directora General de Tráfico, María Seguí, a los profesionales de los principales centros de investigación universitarios, científicos y tecnológicos que asistieron en mayo al I Encuentro de Investigadores Nacionales sobre Movilidad y Seguridad Vial. En la reunión, que se repetirá anualmente, se abordaron las líneas estratégicas para el plan de investigación 2012-2016, así como las condiciones para los proyectos científicos que se financiarán este año. Precisamente, este primer encuentro ha servido para coordinar trabajos, recoger propuestas y compartir recursos.

LÍNEAS DE ACCIÓN. El primero de los cinco objetivos de este año, según el responsable de la Unidad de Coordinación de la Investigación, Juan Carlos González Luque, consistirá en mejorar los sistemas de información para poder “conocer el mal uso de las sillitas infantiles; qué indicadores de velocidad se podrían utilizar y hasta dónde; los indicadores sobre alcohol y drogas; y la movilidad y la exposición por tipo de usuario y vía”. En segundo lugar se pretende reformar los sistemas de obtención del permiso porque, asegura, “hay que evaluar, en coordina-



La DGT publicará en su web las líneas de investigación a desarrollar cada año.

Se prepara un plan

El plan de investigación 2013-2016 se consolidará en relación al Plan Estratégico de Seguridad Vial, que se está revisando y saldrá a la luz el próximo otoño de 2012. Además, la DGT tiene previsto publicar durante el último trimestre de cada año, sobre todo a través de su página web (www.dgt.es), las líneas de investigación a desarrollar en el año siguiente. Una vez al año se convocará un encuentro con investigadores sobre Movilidad y Seguridad Vial, similar al primero de ellos, celebrado el pasado 23 de mayo.

ción con otros ámbitos de la Administración, la población que sufre un deterioro cognitivo que le incapacite para conducir”. Esto supone la modificación de los criterios de evaluación de las pruebas para la obtención o prórroga del permiso.

En tercer lugar se investigará sobre los riesgos de alcohol, drogas y medicamentos al volante. Otro ámbito de trabajo será promover y garantizar la movilidad de la población haciendo un uso más racional de los medios de transporte.

La última línea estratégica, sobre accesibilidad de personas con movilidad reducida, tendrá como objetivo, según María Seguí, “mejorar la identificación de los discapacitados para la obtención de sus permisos y proteger a los más vulnerables”. ◆



TAMBIÉN SE PUEDE DESCARGAR LA INFORMACIÓN
EN EL TELÉFONO MÓVIL

Conozca las normas europeas

Marian GARCÍA RUIZ

Infografía: Dlírios

Si este verano tiene previsto conducir por alguno de los 27 países que forman parte de la Unión Europea, recuerde que debe de ponerse al día sobre las normas de circulación que rigen en cada país.

En Europa, las normas de tráfico varían en función de cada país. Por eso, si va a viajar, conviene que las conozca porque su incumplimiento puede acarrearle una sanción que podría tener que pagar en el acto, como ocurre en España con los extranjeros.

En la ilustración le mostramos las reglas generales, pero si quiere entrar en detalle, le recomendamos que consulte la página web de la Comisión Europea donde podrá incluso descargarse todos los datos en su teléfono móvil. http://ec.europa.eu/transport/road_safety

También le resultará muy útil la información que proporciona la página web de la Policía Europea de Tráfico (TISPOL) sobre los diferentes países en su "Country Driving Guides". www.tispol.org/

Y recuerde que 112 es el número de emergencias que funciona en toda la Unión Europea. Se puede marcar desde teléfonos fijos, móviles o públicos y es gratuito.

En general, los límites de velocidad oscilan entre los 97 km/h permitidos en autopista en Irlanda y los 130 de países como Francia, Alemania o Austria. En algunos casos, se reducen o elevan en función de la meteorología o las características de la vía.

Respecto al alcohol, en la mayoría de los países el límite máximo permitido es, como en España, 0,5 gramos/litro de alcohol en sangre. Existen países en los que no podrá tomar ni una gota, como Hungría, Rumanía, Eslovaquia o República Checa. En Suecia, Polonia y Estonia, el límite está en 0,2. Reino Unido y Malta son los más permisivos, con una tasa máxima de 0,8 g/l en sangre. Los conductores profesionales y noveles suelen tener límites más bajos. Y en Francia, recuerde que, a partir del 1 de julio, debe de llevar un etilómetro en el coche.

Las luces diurnas son obligatorias en muchos de los países del Norte y Centro de Europa. También en Italia; en Alemania se recomiendan. Respecto al equipamiento, el triángulo y chaleco reflectante son los dos elementos obligatorios más habituales. En algunos países, se exige además un botiquín de primeros auxilios y un extintor. ♦



	Alemania	0,5
	Austria	0,5
	Bélgica	0,5
	Bulgaria	0,5
	Chipre	0,5
	Dinamarca	0,5
	Eslovaquia	0
	Eslovenia	0,5
	ESPAÑA	0,5
	Estonia	0,2
	Finlandia	0,5
	Hungría	0
	Francia	0,5
	Grecia	0,5
	Irlanda	0,5
	Italia	0,5
	Letonia	0,5
	Lituania	0,4
	Luxemburgo	0,5
	Malta	0,8
	P. Bajos	0,5
	Polonia	0,2
	Portugal	0,5
	Reino Unido	0,8
	R. Checa	0
	Rumanía	0
	Suecia	0,2

Velocidad km/h			Luces día	Equipamiento obligatorio				Casco	
AUTOPISTA	CARRETERA SECUNDARIA	CIUDAD		Chaleco	Triángulo	Botiquín	Estintor		
130*	100	30/50			✓	✓		-	-
130	100	50		✓	✓	✓		O<12	-
120	90/120*	30/50*		✓	✓	✓	✓	R	R
130	90	50	●	✓	✓	✓	✓	-	-
100	80	50			✓			-	-
130	80	50	●		✓			-	-
90/130*	90	50	●	✓	✓	✓		O<15	R**
130	90/100*	10/30/50*	●	✓	✓	✓		O	-
120	90/100*	50		✓	✓			O**	-
-	90/100/110*	50	●	✓	✓	✓	✓	O<16	R
110/120*	80/100*	40/50*			✓			O	-
130	90	50	●		✓	✓	✓	-	O**
130*	90/100*	50		✓	✓			-	O**
130	90	50			✓	✓	✓	-	-
97	97	40						-	-
130*	90/110*	50	●	✓	✓			O	O
-	90*	50	●		✓	✓	✓	R	R
110/130*	90	50	●	✓	✓	✓	✓	R<18	O**
130*	90	50		✓	✓			-	-
-	80	50						R	O**
120*	80/100*	30/50/70*	●		✓			R	-
130	90/100/110*	50/60*	●		✓		✓	-	-
120	90	50		✓	✓			-	-
112	97/112*	32/48						-	-
130	90	50	●	✓	✓	✓		R	O<18
130	90/100*	50	●		✓	✓	✓	R	-
120	70	50	●		✓			O<15	-

Fuente: Comisión Europea (http://ec.europa.eu/transport/road_safety)

Los límites de alcohol pueden variar para noveles y profesionales.
 (*) Límites de velocidad variables según circunstancias.
 (**) Noche, carretera o mala visibilidad. O=obligatorio R=recomendado



Los pronunciamientos de los tribunales en delitos contra la seguridad vial, sin llegar a ser disparates, no siempre se entienden bien.

LOS FALLOS Y APELACIONES DE LOS TRIBUNALES MÁS SORPRENDENTES EN MATERIA DE TRÁFICO

Sentencias curiosas

Que un juez condene a un conductor por dar positivo en un test de drogas y otro lo absuelva, sorprende; lo mismo que se sancione con 60 euros por una alcoholemia de 0,60 gr/l, a pesar de haber provocado una muerte... Otros fallos suponen un verdadero ejercicio de imaginación para educar y redimir al reo. Incluso, algunos condenados se defienden con los argumentos más pintorescos. Le ofrecemos una muestra.

José Iganacio RODRÍGUEZ

Hay jueces que aplican sentencias ejemplares e imaginativas, como condenar a sacarse el carné a quien conduce sin tenerlo o asistir a discapacitados. Pero no es raro que se dicten sentencias diferentes ante un mismo hecho y, hay casos, señala el abogado José Pérez Tirado, en los que *“las víctimas de los accidentes quedan perplejas por esos vaivenes que a cualquier observador objetivo le resultan extraños”*.

● **Test de drogas.** Así, una audiencia provincial rectificó la condena de un juzgado de lo Penal que había considerado responsable a un conductor de un delito

contra la seguridad vial basándose en un test preliminar de drogas y en el informe de los agentes. Según el abogado, *“resulta chocante que absuelva –ninguna pena, ninguna multa– al estimar ‘insuficiente’ el test de drogas y considerar ‘genérica y de apreciación subjetiva la descripción de los síntomas de los agentes’*”.

● **60 euros por alcohol.** Perdió el control, invadió el sentido contrario, provocó lesiones a otros usuarios, y fue absuelto del delito de conducir bajo los efectos del alcohol (0,60 gr/l en segunda prueba). Fue condenado por una falta con 60 euros de multa. *“Por suerte –señala el abogado– otro juez añadió 1 año sin carné, más acorde con las políticas de seguridad vial”*.

● **Neumáticos defectuosos.** La Au-



diencia Provincial confirmó otra sentencia que absolvía al conductor de un camión y a su empresa de un delito contra la seguridad vial por circular con neumáticos en estado deficiente y ocasionar un accidente, en el que falleció una mujer, por el reventón de uno de ellos. Se consideró *“imprudencia leve”*: 360 euros de multa y privación de 1 año del carné para el conductor; y 600 euros de multa para la empresa. Y Pérez Tirado plantea *“si a la empresa no le resultará más económico seguir circulando con neumáticos en mal estado”*.

● **Barreras asesinas.** Hemos recurrido a otro bufete de abogados, representado por José M^a Hernández-Carrillo, para quien *“nunca se dan dos casos iguales y los pronunciamientos de los tribunales, sin llegar a ser dispares, llaman la atención a veces”*. Plantea casos, como el de un motorista que a consecuencia de un reventón chocó con una barrera que le amputó un brazo. La sentencia pone el acento en la ‘pasividad o ausencia de esfuerzo inversor’ de la Administración por el empleo de unos artilugios que, *“en lugar de proteger, se convierten en ‘barreras asesinas’ para el tráfico.”*

● **Uso lúdico de la vía.** En cambio, en la reclamación por no existir protección de la barrera contra la que chocó un motorista, según el tribunal, *“el uso lúdico o deportivo de la vía, con una especial, consciente y hasta reiterada (según un testigo) búsqueda de puntos de mayor riesgo (curvas), coloca al usuario en una posición en la que deberá hacer frente a las consecuencias”*. En este sentido, Hernández-Carrillo destaca la referencia a una sentencia del Tribunal Supremo: *“...la Administración no es en este ámbito una aseguradora universal a la que quepa demandar*

EL JUEZ ACORDÓ DEVOLVER EL COCHE INCAUTADO A UNA MUJER, CONDENADA POR CONSENTIR QUE SU MARIDO CONDUJERA SIN CARNÉ

responsabilidad por el solo hecho de la producción de un resultado dañoso”.

● **Ciclistas sin luces.** Dos ciclistas, que circulaban de noche sin elementos reflectantes o lumínicos, fueron arrollados, sucesivamente, por un ciclomotorista a pesar de encontrarse en un tramo recto. Aunque la ciclista demandante alegó que la velocidad del ciclomotor re-



Reventó un neumático defectuoso y causó un muerto, pero no fue delito.

sultaba inadecuada, el tribunal estimó concurrencia de culpa en un 75% a los ciclistas y en un 25% al conductor del ciclomotor.

● **El árbol caído.** Se responsabilizaba a un motorista, al que le cayó un árbol encima, por circular con *“gran temporal y vientos muy fuertes y huracanados en la zona”*. El tribunal no lo admitió, ya que, según el informe meteorológico, en el momento del accidente se registró una racha de 48 km/h, cuando la normativa considera *“vientos extraordinarios”* cuando superan los 135 km/h durante tres segundos.

EMILIO CALATAYUD

Juez de Menores de Granada

“Les condeno a sacarse el carné”

Emilio Calatayud trabaja como Juez de Menores de Granada desde 1988 y sabe cómo redimir a los jóvenes delincuentes y sacar lo mejor de ellos, con condenas ejemplares.

-¿Qué persigue con sus sentencias ejemplares?

-Que el menor pague el daño, pero de forma que se reeduce y considerando sus derechos y sus deberes.

-¿Le consta que son efectivas?

-Sí, porque en la mayoría de los casos son jóvenes que se equivocan y cometen delitos, pero no son delincuentes y es fácil reeducarlos y reinsertarlos.

-¿Recuerda cuál fue su primera sentencia ejemplar?

-La de un chaval que iba en ciclomotor y dio positivo en un control de alcoholemia. Le condené a prestar ayuda a tetrapléjicos por accidentes de tráfico. Aquello me abrió muchas puertas y desde entonces hemos suscrito convenios con muchas instituciones para que los chicos ayuden a personas discapacitadas.

-¿Qué otras condenas aplica?

-Si manejan ciclomotores sin licencia, les obligo a que se la saquen, para evitar que reincidan. Y si conducían un coche, la condena es que se saquen el teórico, o que asistan a un curso de seguridad vial; para el práctico aún no tienen edad y no lo necesitan, porque la mayoría de mis *“choricillos”* saben conducir. También les obligo a que participen en las campañas que hacen las víctimas de accidentes, acompañándolas para repartir folletos en las gasolineras.

-Tras la condena, ¿tiene relación con los jóvenes?

-Relación y trato. Por ejemplo, a un chico le condené por conducir un ciclomotor sin seguro (entonces era delito) a dibujar un cómic en el que reflejara lo que le había pasado. Dibujaba muy bien y su trabajo se mostró en los colegios. Años después se encargó de ilustrar un libro en el que se comentan algunos de mis fallos (*“Mis sentencias ejemplares”*).



● ¿Condujo o no?

Según la sentencia, la borrachera del acusado al salir del bar, montarse en la moto, y disponerse a iniciar la marcha constituye un delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas en grado de tentativa... Había niños en la zona y un policía consiguió que parara el motor, pero no que le diera las llaves. “*Se las guardó con la intención de arrancar cuando él se fuera de allí*”.

● Circuló 2 metros y se caló.

Similar es el caso de un conductor que quería arrancar pese a su “*intensísimo estado de embriaguez*” y a que su propio amigo avisó a la policía para que lo impidiera. Llegó a circular un par de metros y se caló el vehículo; según otro tribunal, “*el movimiento del automóvil 15 m hacia delante y de 2 hacia atrás, supone ya una verdadera conducción susceptible de causar un riesgo*”.

● **Esposa consentidora.** Le habían confiscado el coche por ‘consentir’ a



Los tribunales se enfrentan a casos y circunstancias dispares.



En algunos accidentes, la responsabilidad es compartida

su marido conducirlo sin carné. Seis meses después, la Audiencia ordenó su devolución por entender que “*no se le podía exigir a la esposa que escondiera las llaves de repuesto ni que velase para impedir que su marido cometiera delitos de tráfico, ya que este era mayor de edad*”.

● **La falsa doctora.** Tenía 19 años y había finalizado COU, pero la directora de un centro psicotécnico para renovar el carné de conducir la contrató para que la sustituyera en las revisiones de la vista y oído durante el mes de agosto. La fiscalía pide 4,5 años de prisión para la directora y la empleada por presunto delito continuado de falsedad en documento público.

● **Quería ser “pulisia”.** La sentencia recogió literalmente palabras del conductor, que cuadruplicaba la tasa de alcoholemia, y que el agente refle-

JOSÉ PÉREZ TIRADO

Abogado. Portavoz de las Asociaciones de Víctimas de Tráfico para la reforma del Sistema de Indemnizaciones.

La seguridad vial necesita el apoyo de la justicia

Cuando se ejerce la abogacía en la defensa y reclamación de los derechos de las víctimas de los accidentes de tráfico y de sus familias, en muchas ocasiones se siente una gran incomprensión ante el resultado de sentencias que parecen declinar hacia la protección del delincuente y parecen olvidar los derechos y reivindicaciones que también deberían tener los afectados en nuestro proceso judicial.

No se trata de buscar castigos ejemplares, sino un adecuado cumplimiento de la Ley y, muy especialmente, una aplicación equitativa de la misma, pues en muchas ocasiones, las condenas son en realidad una ‘burla’ para las víctimas, que observan cómo personas desalmadas, que conducen borrachas, que abandonan a las víctimas y que no respetan las normas de circulación, se van ‘de rositas’, sin que los Tribunales apliquen una adecuada penalidad. Ni castigo ejemplar, ni desprecio absoluto a las víctimas, pues una adecuada sentencia es no solo una reparación de lo que fue ocasionado por el acusado, sino, también, una adecuada política de seguridad vial, e, incluso, una importante ayuda para seguir reduciendo la siniestralidad. Por lo tanto, la lucha contra la siniestralidad vial no debe ser solo un trabajo de la DGT, sino que debemos de contar también con la colaboración y la comprensión de los Tribunales de Justicia.



jó en su informe: “*Yo me declaro insolvente*”, “*Yo me porto bien*”, incluso su intención de pedirle al juez una gorra y un uniforme “*porque quería ser ‘pulisia’* (policía).

● **Ruido.** Cabe destacar, por último, la sensibilidad del órgano judicial al ordenar la retirada de las bandas sonoras de la carretera, por el ruido que se transmitía al interior de la vivienda del solicitante. ♦

¡Vaya demandas!

En el blog de Derecho Público de Sevach hemos encontrado la referencia a algunas demandas curiosas:

● **EL TAXISTA SIN PIERNA.** Un juzgado desestimó la demanda de un taxista que cuestionaba la revisión de oficio de su plaza de taxista en un pueblo castellano. Aunque le faltaba una pierna y se valía de un bastón para ayudarse con los pedales, había aportado un certificado médico de aptitud física; incluso aportaba el testimonio de vecinos del pueblo que conocían su pericia.

● **BEBÍA, NO CONDUJÓ.** También se desestimó la impugnación de una sentencia condenatoria por conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, alegando que fue denunciado cuando estaba aparcado en el arcén de la autovía. Aseguraba que se había detenido allí para beber y no pensaba marcharse hasta que se le hubiesen pasado los efectos... pues nunca conducía bajo la influencia del alcohol.



Los vehículos tirados por mulas eran el transporte habitual para mercancías y personas.

TRES VIAJEROS ILUSTRES (ANDERSEN, BLANCO-WHITE Y DUMAS) DESCRIBEN CÓMO SE VIAJABA HACE DOSCIENTOS AÑOS

Viajar a lo “¡Viva la Pepa!”

Hace 200 años, diputados de toda España viajaron a Cádiz, donde aprobaron y promulgaron la Constitución de 1812 que celebra su bicentenario. Pero ¿cómo eran los viajes y cómo eran los vehículos? La voz de tres viajeros ilustres de la época (José María Blanco-White, Alejandro Dumas y Hans Christian Andersen) le cuenta algunos detalles.



J. M. MENÉNDEZ

El 19 de marzo de 1812, en Cádiz, se promulgó en España la primera Constitución liberal. Por la festividad del día, se la llamó popularmente “la Pepa” y el grito de “¡Viva la Pepa!” pasó a ser sinónimo de vitorear la libertad. Este viaje “a lo viva la Pepa” comienza con José María Blanco-White que, en sus “*Cartas de España*”, contaba que “*el viaje de Sevilla a Madrid, de unas 260 millas inglesas, se suele hacer en pesados carruajes tirados por seis mulas y dura de diez a doce días*”. El mayoral se encargaba de todo: “*Forma una partida de cuatro personas, y él mismo fija el día y hora de la salida, dispone la longitud de las etapas, señala la hora de levantarse por la mañana e incluso cuida de que los viajeros oigan misa los domingos y fiestas de guardar*”. Sin embargo, Blanco y su acompañante escogieron “*el procedimiento más caro de la posta y, provistos de pasaporte, emprendimos el viaje en una silla abierta y medio desmantela-*



Esta diligencia, del tipo galera, transportaba viajeros.



La tartana era un tipo de transporte para recorridos más cortos.

da, el vehículo normal hasta 30 millas antes de llegar a Madrid”.

Por la guerra —cuenta Blanco—, “el único camino para ir a Andalucía era a través de Extremadura”. También había tramos que se evitaban por los bandoleros. Hans Christian Andersen atravesó España en 1866 y dejó sus impresiones en el libro “Viaje por España”. Andersen cuenta que “La zona, desde Alicante hasta Murcia y desde allí hasta Cartagena, tenía tan mala fama como los montes de Sierra Morena”.

Por ello, en tramos como de Málaga a Granada, a la diligencia se unían soldados armados para “velar por nuestra seguridad, por el trecho más solitario”. ¿El motivo? “Aún no había transcurrido un año desde que aconteciera el último asalto, actualmente no se hablaba de otra cosa”.

CARRETERAS POLVORIENTAS.

En época de Felipe V, Carlos III y Fernando VI se proyectaron la mayoría de las carreteras generales. Y de 1814 a 1829 se construyó, mejoró y completó gran parte de la actual red de carreteras, invirtiendo cerca de 63 millones de reales de vellón (96.000 €). Pese a ello, caminos y carreteras presentan un estado desigual. Según Andersen, la carretera hacia Elche (Alicante) “era tan ancha que diez diligencias, una junto a otra, podrían correr por ella; pero a trechos estaba empedrada y lisa y, a trechos, sumamente accidentada. El camino iba de mal en peor; concordaba con las peores descripciones que uno hubiese leído acerca de las carreteras españolas. Era exactamente como rodar sobre millas de pantano desecado”. Y describe la que llegaba a Valencia desde Barcelona como “orlada de zanjas”.

Por no hablar de zonas como Tán-

LOS VIAJES SE HACÍAN EN DILIGENCIA Y SE TARDABA DOCE DÍAS DE MADRID A SEVILLA

ger —que también visitó el autor—, donde “no podía pensarse ir en coche, pues aquí no había tal. Las calles de Tánger evocan el cauce seco de un río cuyo fondo estuviese cubierto de piedras, escombros y basuras” y la carretera “si es que podía llamarse tal, evocaba la estrecha senda de un páramo”.

El polvo es un tema recurrente en los viajeros. Andersen cuenta que la diligencia de Barcelona “venía llena de barro y polvo; parecía el fantasma del coche que habíamos visto dos días antes. Los caballos chorreaban agua y la carrocería venía macadamizada de polvo. Los pasajeros descendían como pacientes de un hospital, el polvo colgándoles del cabello...”.

¡Qué precios!

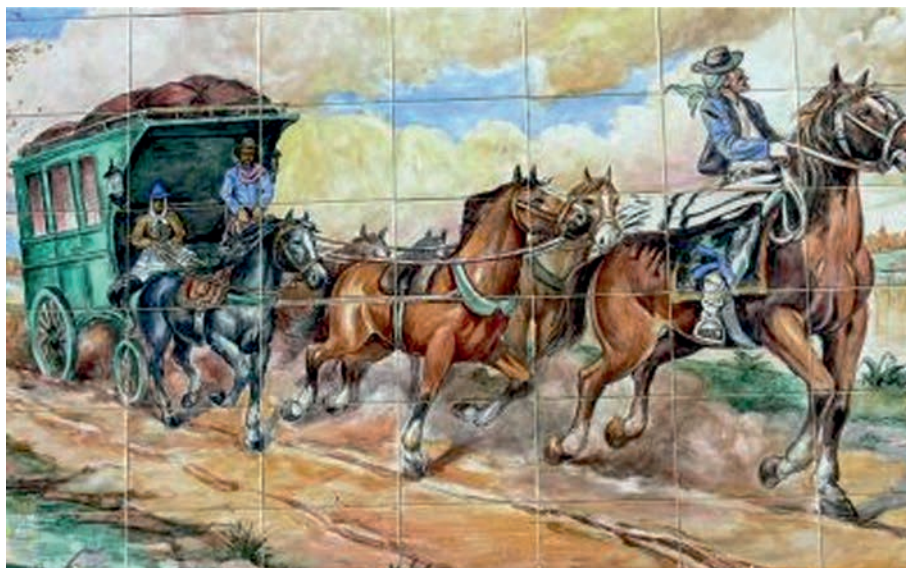
¿Cómo han cambiado los precios! Andersen cuenta que, en Cartagena (Murcia), “por todo, comida y alojamiento, pagábamos dieciséis reales diarios (4 pesetas): unos nueve marcos daneses”. Dumas, por su parte, cuenta cuánto costaba una cena en Ocaña y de qué se componía: “La cena de Ocaña (...) componiase de una sopa azufrada, un poco de vaca, y un pollo tí-sico, a cuya derecha brillaba uno de esos platos de garbanzos, de los que ya he tenido el honor de hablarlos; a cuya izquierda humeaba un plato de coles, de las que no os hablaré ciertamente. La cena terminaba con una de esas ensaladas imposibles y que nadan en el agua; cuando estos diferentes objetos hubieron desaparecido, yo me volví hacia el mozo.

—¿Con que es decir que no hay más?... pregunté.

—Nada, señores, nada, respondió.

—¿Y cuánto importa esta excelente cena?...

—Tres pesetas, señor, respondió Jocrisse”.



Las carreteras eran polvorientas y los viajes, largos y pesados.



Napoleón utilizaba este coche para desplazarse.



Los bandoleros eran un peligro durante los viajes en el siglo XIX.

RÍOS SIN PUENTES. Existían otros inconvenientes. “Sabía de antemano —cuenta Andersen— que en este país faltaba el puente cada vez que había que cruzar el río. Precisamente, en la ruta de Barcelona a Valencia existía un lugar determinado donde, a menudo, los torrentes de la sierra se desmandaban, siendo causa de más de una desgracia. Hacía pocos años que una diligencia abarrotada había desaparecido sin dejar rastro, se suponía que la corriente la había arrastrado hasta el Mediterráneo”. Y, al llegar a Báscara, describe cómo se cruzaban ríos como el Fluviá: “La corriente era arrolladora, pero no había puente alguno. Una de las diligencias que nos había adelantado avanzaba ya por en medio de la corriente, otra esperaba en la margen; los pasajeros descendieron para ir a pie en busca de las barcas que les cruzasen, mientras el cargado carruaje probaba suerte intentando alcanzar la orilla opuesta. Unos campesinos acudieron en nuestra ayuda; unos empujaban el coche, otros tiraban de las mulas, y delante de ellos iba el que realmente hacía de piloto, uno que conocía bien el fondo del río. Dentro del coche tuvimos que levantar los pies para no mojarnos”.

Alejandro Dumas —que visitó España y dejó sus impresiones (“España y África. Cartas selectas”)— decía que “en un radio de 10 a 15 leguas alrededor de Madrid, los caminos son transitables, fuera de los días en que la lluvia ha empapado el suelo o el sol hendido la tierra reseca, y en

fin aquellos en que los canteros han trabajado en su restauración; saliendo ya de Aranjuez, como es natural que tanto el rey como la reina nunca tengan intención de ir más allá, el cantero descansa en la indulgencia”.

COMO SARDINAS EN LATA. Los viajes se realizaban en coches de ca-



Mapa de España de la época de 1800.

Murcia-Cartagena, 6 horas

Lo que más contrasta de los viajes ‘a lo ¡viva la Pepal!’ y los de hoy es, sin duda, la duración. Un viaje Madrid-Sevilla, que el AVE realiza en dos horas y media, costaba en 1810 entre 10 y 12 días. Andersen cuenta que, desde Córdoba, “la línea de ferrocarril a Madrid aún no está completa; hay que tomar la diligencia. Esta va tirada por diez mulas que, sin consideración a lo accidentado del camino, corren a velocidad de vértigo. Hay que aguantar veintitrés horas dentro de ese carromato para llegar a Santa Cruz de Mudela”. Andersen también relata 6-7 horas para ir de Bailén a Granada, de un día desde Valdepeñas a Bailén y de dos de Barcelona a Valencia. Claro que lo accidentado del camino podía alargar el viaje más. Alejandro Dumas cuenta que “el mayoral nos había exigido siete horas para las siete leguas que separan a Madrid del Escorial” (cada legua son 5.572,7 metros); y Andersen que, de Murcia a Cartagena, “la diligencia salió a las diez de la mañana. Arribamos a Cartagena a las cuatro de la tarde”. Sorprende, porque hoy en día esos trayectos se realizan en media hora.

ballos —en la costa, también en barco— y en torno a 1850 existen ya tramos de ferrocarril. Andersen describe un local donde se tomaban las diligencias: “Un local lóbrego y grande, semejante a un establo, situado en un callejón. Una vela sobre un barril daba luz permitiéndonos ver una media docena de coches apiñados; apenas había sitio para la multitud de gente que esperaba para salir”.

Había diferentes coches de caballos: diligencias, tartanas, galeras, omnibuses... El escritor danés cuenta cómo eran los que llevaban a Córdoba desde la estación de tren: “Todos los pasajeros que deseaban ir al centro, sin excepción, fueron encajados en el único ómnibus que esperaba delante de la estación; solo Dios y el cochero saben cómo consiguieron meterlos a todos. Los equipajes iban arriba, una montaña increíble de bultos de mudanza. El coche crujía y chirriaba con tanta carga. En el interior íbamos los pasajeros apiñados como sardinas en lata. No había luz alguna, ni en el coche ni en la carretera, que alumbrase el camino”.

El clima también añadía dureza al viaje. Andersen no cesa de quejarse del calor y Blanco-White recuerda que, “en España, el verano es lo más duro para los viajeros, y solo la necesidad hace que los españoles se decidan atravesar las ardientes llanuras que abundan en el país. Para evitar el castigo del sol, los carruajes salen entre las 3 y 4 de la madrugada, se paran desde las 9 de la mañana hasta las 4 de la tarde y completan la etapa del día caminando hasta las 9 o las 10 de la noche”. ♦

Iberoamérica coordina sus datos

D

urante el III Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial-CISEV (www.cisev.org/) celebrado en Colombia el pasado 13 de junio, se ha institucionalizado el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (www.oisevi.org/). Su Comité Director, del que forma parte la DGT, firmó los Estatutos de este nuevo ente considerado de "importancia estratégica". Además, se ha formalizado la creación de la base de datos IR-

TAD-LAC para los países integrantes del Observatorio. El análisis de estos datos procedentes de los países de América del Sur, Central y El Caribe servirán para comparar la reducción de la siniestralidad y elaborar políticas eficaces. El III Congreso Iberoamericano concluyó con la Declaración de Bogotá en la que se reconocen logros como la creación del Observatorio y se establecen nuevos objetivos.

SEGUNDO INFORME

Evolución favorable

El II Informe Iberoamericano de Seguridad Vial recoge los datos de 16 países referentes a 2009 en los que se refleja un descenso global de los fallecidos en accidente del 3%. No obstante, hay países que sufren incrementos considerables como Nicaragua, con el 17%. Venezuela, Chile y España consiguen los mejores

datos.



Muchos MUERTOS
Unas 130.000 personas mueren y 6 millones resultan heridas cada año en accidentes de tráfico en Iberoamérica.



Casi el 2% de su PIB
A los países de ingresos más bajos, los accidentes les cuestan más que lo que reciben de ayuda al desarrollo.



DECLARACIÓN DE BOGOTÁ

Nuevos objetivos

La Declaración de Bogotá recoge 16 retos pendientes para la Región en seguridad vial, entre los que destacamos: la necesidad de identificar los colectivos de riesgo, fortalecer el control y la sanción contra el incumplimiento de las normas, la mejora de la formación de conductores y de especialistas; el desarrollo de las infraestructuras y de estándares de seguridad en los vehículos; el fortalecimiento de la asistencia a las víctimas, y el apoyo a sus asociaciones.



Un problema de salud

Coincidiendo con el primer aniversario de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, la Asamblea de las Naciones Unidas ha adoptado una nueva resolución (A/66/L.43) donde reconoce que los accidentes de tráfico son un problema de salud pública mundial. En este primer año, Australia, México y Filipinas han adoptado planes nacionales para el Decenio; Chile, China,



Francia o Honduras han introducido nuevas leyes y Brasil, Camboya y la Federación de Rusia han aumentado la aplicación de la legislación vigente, entre otras acciones concretas. La Década se puso en marcha en más de 100 países, con el objetivo de evitar cinco millones de muertes y 50 millones de heridos hasta el año 2020.

- **1.500.000** muertos al año
- **46%** ciclistas, peatones y motoristas
- **2.300** niños muertos cada día

so en marcha en más de 100 países, con el objetivo de evitar cinco millones de muertes y 50 millones de heridos hasta el año 2020.

www.who.int/entity/violence_injury_prevention

ESTADOS UNIDOS

Contra el uso del móvil



El gobierno norteamericano ha conseguido que 39 estados prohíban que se envíen mensajes a través del móvil mientras se conduce, pero quiere ir más allá y erradicar también el uso del manos libres. De momento es una recomendación, al igual que la petición que han hecho a los fabricantes para que bloqueen el acceso a determinados usos y aplicaciones como Twitter, Google o Facebook, cuando el vehículo esté en marcha. En 2010, las distracciones en la conducción causaron 3.092 muertes, un 9,2% del total de los fallecidos en accidente.

La ciudad de Fort Lee, en Nueva Jersey, (EEUU) multa con 85\$ a los peatones que van escribiendo mensajes en sus móviles mientras caminan.

Jóvenes por la seguridad vial



En los países desarrollados, los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte de los jóvenes de entre 15 y 24 años. En el mundo, los accidentes matan más jóvenes que el SIDA, la malaria o la tuberculosis.

El grupo Jóvenes por la Seguridad Vial (YOURS) ha lanzado un "Kit de acción" con información y consejos relacionados con los

principales factores de riesgo como son el alcohol, la velocidad o la pérdida de control. Este grupo, apoyado por la Organización Mundial de la Salud, pretende poner freno a los accidentes a través de información y consejos.



Cada día mueren **1.000 jóvenes** en el mundo por accidentes de tráfico. La edad, la inexperience y el género son tres factores de riesgo.

★ Juntos, más riesgos.

El riesgo de morir en un accidente de tráfico de un joven aumenta un 44% cuando lleva con él a un pasajero menor de 21 años, según un estudio de la Asociación de Automóviles de América (AAA). El riesgo se duplica cuando son dos los pasajeros jóvenes y se cuadruplica cuando son 3 o más. En algunos países se prohíbe o limita el número de pasajeros jóvenes cuando el conductor también lo es.

★ IV Día Europeo de la Seguridad Vial.

El próximo 25 de julio se celebrará el 4º Día Europeo de Seguridad Vial que se llevará a cabo en Nicosia (Chipre). El tema principal será "La activa participación de los jóvenes en la seguridad vial". Está organizado conjuntamente por la Comisión Europea y la Presidencia rotatoria de la UE. La creación de una cultura de la seguridad vial entre la juventud es uno de los principales temas a debatir y potenciar.



Cartel de una de las campañas realizadas por YOURS sobre los principales factores de riesgo para jóvenes.

Ponte el casco

La mayoría de las muertes en motocicleta son causadas por lesiones en la cabeza. El usar el casco correctamente abrochado, puede reducir el riesgo de muerte en casi un 40% y el de lesiones graves en un 70%. Sé parte de la solución. Hazlo parte, vías seguras para todos.



UNIÓN EUROPEA

Peajes equitativos

La Comisión Europea ha pedido que los sistemas de tarificación vial que algunos países pretenden implantar en sus carreteras para los vehículos privados sean transparentes, equitativos y no discriminatorios con los conductores extranjeros.

La Comisión aconseja que se prime el peaje en función de la distancia recorrida. Y si se recurre a las viñetas temporales, que se ofrezcan para períodos breves con un precio diario aceptable y una información clara sobre las tarifas, opciones de pago y medidas de control.

Existe viñeta temporal en Austria, Bulgaria, Chequia, Eslovaquia, Eslovenia, Hungría y Rumanía. Bélgica prepara un sistema de pago que cubra el mantenimiento de las carreteras. Países Bajos y Dinamarca lo han debatido.

ESTONIA

Velocidad de verano

El gobierno de Estonia ha cancelado el tradicional aumento de la velocidad que solía aplicar en verano, de 90 a 100 km/h, debido al incremento de la siniestralidad que han sufrido en sus carreteras en el último año. Según datos provisionales de la UE (CARE), en 2011 la cifra de fallecidos en accidente de tráfico aumentó en este país en un 29% respecto a 2010.



IRLANDA

Cambio en el aprendizaje

El gobierno de Irlanda del Norte ha anunciado cambios en el aprendizaje para obtener el permiso de conducir y ha aprobado una licencia provisional que se podrá obtener a partir de los 16 años y medio. Hasta ahora, la edad mínima era 17 años. Además, elimina la restricción de 45 millas/h para los conductores novatos. Los titulares de una licencia provisional se someterán a un período mínimo de aprendizaje de 12 meses.



Aumenta el número de motos sin seguro y sin pasar la ITV.

Más infracciones por no usar el casco

Durante la última campaña de control que llevó a cabo la Dirección General de Tráfico en mayo, 108 motoristas fueron sancionados por no usar casco o no llevarlo bien puesto. Aunque son pocos, un 0,23% de los 46.704 controlados, el porcentaje ha aumentado en los dos últimos años.

Marian GARCÍA RUIZ

Todavía hay motoristas que circulan sin casco a pesar de que tres de cada cuatro de los que fallecen en accidente lo hacen a consecuencia de heridas en la cabeza, y de que el riesgo de sufrir una lesión cerebral es tres veces mayor. Y de que usarlo puede incrementar en un 20% las probabilidades de salir ileso de un accidente.

En la última campaña intensiva de vigilancia y concienciación de motoristas realizada entre el

21 y el 27 de mayo, la Dirección General de Tráfico controló a 46.704 motoristas de los cuales el 3,2% (1.508) fueron sancionados por cometer algún tipo de infracción.

El exceso de velocidad, los adelantamientos antirreglamentarios y no pasar la ITV, junto con el no uso de casco, fueron las principales infracciones detectadas.

Con respecto a campañas anteriores, se aprecia un descenso en las infracciones por exceso de velocidad y por alcoholemias positivas. Hay sin embargo un ligero repunte en las infracciones por no usar el casco o hacerlo de forma inadecuada.

En 2010, el 0,14% de los motoristas controlados no llevaba casco. En 2011 fue el 0,21%. En 2012 la cifra casi se duplica y ha alcanzado el 0,23%.

También se incrementan los adelantamientos antirreglamentarios, las infracciones por no haber pasado la ITV o carecer de seguro obligatorio.

**LA DGT
HACE 10.000
ENCUESTAS
PARA
ESTUDIAR
PERFILES
POR EDAD,
VEHÍCULO Y
REGIÓN**

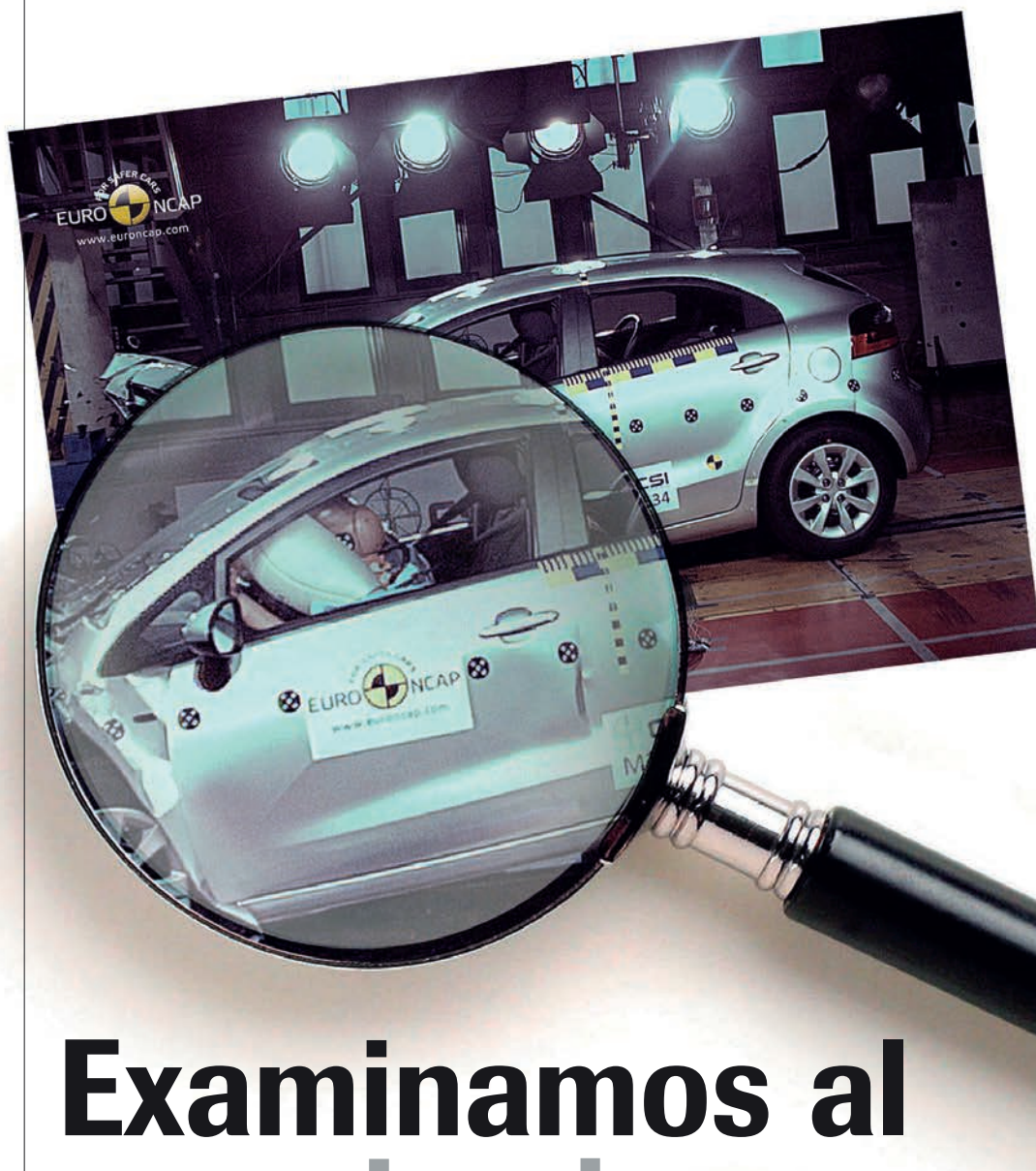
PRINCIPALES INFRACCIONES DETECTADAS		
	2012	2011
No pasar la ITV	276	225
Exceso de velocidad	176	199
Adelantamientos antirreglamentarios	169	116
No uso o uso inadecuado casco	108	105
Alcohol y drogas	31	40
Placa de matrícula no visible	17	21
con ocultación	1	5
Sin seguro obligatorio	74	63
Documentación	214	125
Otras denuncias	602	408
Total motos denunciadas	1.508	1.267
Total controladas	46.704	47.936

PERFILES A ESTUDIO. La Dirección General de Tráfico está realizando un estudio para conocer los diferentes perfiles de motoristas en función de su movilidad y exposición al riesgo. Su objetivo es encuestar a 10.000 propietarios de motocicletas de diferente cilindrada, edad y procedencia geográfica.

En 2011, 252 motoristas y 39 usuarios de ciclomotor murieron en accidentes de tráfico en vías interurbanas, según datos provisionales a 30 días calculados por la DGT.

Así mismo, durante el primer trimestre de este año 2012 han fallecido 54 motoristas y 11 usuarios de ciclomotor. ♦

LAS ESTRELLAS Y LAS PRUEBAS DE CHOQUE DE EURONCAP HAN CUMPLIDO 15 AÑOS. PERO, ¿SON FIABLES?



Cuando se cumplen 15 años de la primera aparición de las estrellas de EuroNCAP, y este consorcio acaba de anunciar un nuevo endurecimiento de sus pruebas a partir de 2014, cabe preguntarse: ¿Qué han aportado a la seguridad de los coches? ¿qué fiabilidad tienen sus puntuaciones?

Examinamos al examinador

Mercedes LÓPEZ

Ilustración: DLirios

En febrero de 1997 se hicieron públicos, en rueda de prensa, los primeros resultados de las pruebas de choque de EuroNCAP, un consorcio que cuenta con el apoyo de siete gobiernos europeos, la Comisión Europea y diversas organizaciones de consumidores y automovilistas. Su objetivo

es ofrecer información al consumidor sobre la seguridad de los coches que se comercializan, e incentivar a los fabricantes para que mejoren sus modelos y desarrollen e introduzcan nuevas tecnologías.

Para ello, selecciona los coches más vendidos de cada categoría y los compra de forma anónima en un concesionario, para someterlos a una serie de pruebas (de impacto, de uso, equipamiento de sistemas de seguridad...) y comprobar cómo protegen a sus ocupantes (adultos y niños), así como

a los peatones, en caso de atropello. Los resultados se traducen en estrellas: de una a cinco para los mejores. Una categorización, que según Tomás Santa Cecilia, director de seguridad vial del RACE "se creó para que los usuarios pudiéramos elegir, de modo rápido y sencillo, el modelo de coche más seguro".

Pero, ¿cuáles son sus principales logros? "Claramente vemos un antes y un después desde que comenzaron a publicarse los resultados", afirma el director técnico de la Fundación

ILEANA IZVERNICEANU

Portavoz de la OCU

En el futuro serán más completas

Las pruebas de EuroNCAP han ido mejorando y perfeccionándose con el tiempo. La experiencia, como en todo, es un grado y ha hecho que cada vez las situaciones sean más cercanas a la realidad y que se consiga un realismo importante. Los avances en este tipo de pruebas han sido la puesta en marcha de la prueba del poste, la de simulación de atropello y la valoración de elementos de asistencia a la seguridad. Todas ellas hacen que estas pruebas ofrezcan más datos para analizar y corregir los posibles fallos. La OCU, que es miembro de EuroNCAP, confía en que en el futuro sean todavía más completas.



LLUÍS PUERTO

Director Técnico de la Fundación RACC

Ha contribuido a reducir muertos

Desde el inicio de la publicación de los resultados de EuroNCAP, en 1997, hemos visto cómo la oferta del mercado de vehículos inicialmente era de 1, 2 ó 3 estrellas, mientras que más de diez años después la mayoría de los turismos que salen al mercado alcanza las 5 estrellas. Paralelamente, en estos 15 años hemos visto una reducción muy importante de muertes en accidentes de tráfico, y desde el RACC estamos convencidos de que EuroNCAP ha jugado un papel en ello, conjuntamente con destacadas medidas legislativas y de gestión de tráfico. Ahora esperamos que la nueva valoración de sistemas de seguridad activa provoque similares éxitos en los próximos diez años.



En la prueba de impacto lateral, una barrera móvil impacta contra el coche a 50 km/h.

RACC, Lluís Puerto. Sobre todo, explica, en los primeros diez años, las mejoras que se introdujeron en los coches a partir de sus resultados fueron muy significativas en seguridad pasiva. A lo que Santa Cecilia, añade: “Desde nuestro punto de vista, su gran éxito ha sido conseguir que los caballos y la velocidad hayan pasado a un plano secundario en la elección del coche, en pro de la seguridad”.

MATIZACIONES. Sin embargo, también existen peros. Un estudio de la Universidad de Navarra, realizado por María Seguí (actual directora general de Tráfico) y los investigadores Francisco López Valdés –de la Universidad de Virginia (EE. UU.)– y Richard Frampton –de la Universidad de Loughborough (Reino Unido)–, cuestiona la fiabilidad del programa EuroNCAP. Este trabajo indica que en situaciones reales los ocupantes de los coches con mejores puntuaciones no tienen lesiones menos graves que los que obtienen menos estrellas.

López-Valdés lo explica: “Se escogieron accidentes reales y se comparó la gravedad de las lesiones que se re-

gistraron, con la gravedad de las lesiones que las pruebas EuroNCAP predecían, y se comprobó que no eran iguales”. Y explica las posibles razones: “Lo que sugerimos es que los resultados de EuroNCAP estaban limitados por la utilización de dummies, que aún siendo una herramienta muy útil, no son capaces de representar correctamente las respuestas de un ocupante al impacto”. Y enfatiza la necesidad de seguir investigando para mejorar su biofidelidad porque, por un lado, está seguro de que “se ha conseguido que los usuarios hablen de seguridad,” y también asegura no tener dudas “de los avances que estas pruebas han potenciado”. Pero, por otro, cree que “sería necesario recordar que la escala de EuroNCAP no es perfecta y, en muchos casos, no representa la realidad de las lesiones que nos encontramos en la carretera”.

UN ESTUDIO ASEGURA QUE UN CINCO ESTRELLAS NO PROTEGE MEJOR QUE UN 3 ESTRELLAS

ES NECESARIO MEJORAR. Lluís Puerto afirma que “un cinco estrellas es más seguro que otro con menos”. Pero con una aclaración: “No te garantiza la seguridad en todas las circunstancias, pero sí que sus ocupantes están mejor cubiertos en las más habi-

Las pruebas

Estas son las pruebas que realiza EuroNCAP:

✓ **IMPACTO FRONTAL.** A 64 km/h, el coche se lanza contra una barrera deformable. Representa una colisión de un coche contra otro a 55 km/h.

✓ **IMPACTO LATERAL.** Una barrera deformable móvil impacta contra la puerta del conductor a 50 km/h. Se coloca un dummy en el asiento del conductor.

✓ **IMPACTO LATERAL DE POSTE.** El vehículo es impulsado lateralmente, a 29 km/h, contra un poste rígido, simulando choques contra un árbol o un poste.

✓ **LATIGAZO CERVICAL.** Se instala un asiento en un trineo de ensayo y se le somete a ensayos de gravedad de nivel bajo, moderado y muy alto, que representan todo el abanico de fuerzas que se cree provocan las lesiones.

PARA LOS SISTEMAS DE ASISTENCIA

✓ **Sistemas ESC.** El vehículo cambia de carril en dos ocasiones, girando bruscamente el volante unos 270° a 80 km/h.

✓ **Testigo de aviso del cinturón de seguridad.** Con el coche circulando por una pista de ensayos, los cinturones se abrochan y desabrochan continuamente, evaluando el volumen y duración de la señal acústica, la posición y la claridad del aviso visual y si es visible para todos los ocupantes.

✓ **Dispositivos de limitación de velocidad.** Se comprueba si se activan y desactivan fácilmente y sin distracciones para el conductor, la claridad de la señal de aviso y, si son capaces de limitar y mantener la velocidad establecida por el conductor.



En el impacto frontal también van 'niños'.



Dummies adultos participan en todas las pruebas.



La protección al latigazo cervical también se puntúa.

tuales". Además, Santa Cecilia subraya que "también es importante transmitir que con el coche con más estrellas de seguridad, si no llevamos unos neumáticos en perfecto estado, muchos de los sistemas de seguridad no estarán trabajando al 100%". Por último, apuntan aspectos que consideran necesario mejorar: incluir pruebas de vuelco y seguir trabajando en la protección de peatones, sobre todo en el ámbito de los todoterreno.

En EuroNCAP también lo saben, y a mediados del pasado mes de junio,

anunciaban un endurecimiento de sus pruebas, en la línea de premiar el equipamiento de nuevos sistemas de asistencia al conductor, ya iniciada en 2009. A partir de 2014 un coche con sistema de frenado de emergencia autónomo obtendrá mejores puntuaciones. Su secretario general, Michiel van Ratingen, lo tiene claro: "Una penetración más rápida de nuevas tecnologías en los nuevos coches hará que el objetivo de la UE de reducir un 50% las muertes en accidente de tráfico en 2020 será más fácil de alcanzar". ♦

FRANCISCO J. LÓPEZ VALDÉS

Ingeniero. Centro de Biomecánica Aplicada. Universidad de Virginia (EE.UU)

Aún no representan la realidad de las lesiones

EuroNCAP ha contribuido a la mejora de la seguridad vial a través de dos aspectos muy importantes: facilitar al usuario una información sencilla, que le permita entender el nivel de seguridad que un determinado vehículo proporciona en caso de impacto, y proponer unos criterios de seguridad mínimos que los fabricantes de vehículos han de cumplir. Sin embargo, estudios científicos han demostrado que aún queda mucho camino por recorrer para conseguir que las pruebas de ensayo y los criterios biomecánicos de lesión utilizados en EuroNCAP representen la realidad de las lesiones que nos encontramos en la carretera.



TOMÁS SANTA CECILIA

Director de Seguridad Vial del RACE

Su reto es promocionar los avances tecnológicos

El sistema de valoración por estrellas que presenta EuroNCAP, es sin duda uno de los avances más importantes realizados a nivel sociológico en relación a la elección y adquisición de un vehículo. Es muy raro encontrar conductores que no prioricen las estrellas de seguridad de EuroNCAP a la hora de elegir un vehículo. Del mismo modo, de cara a los próximos años, tenemos que ir concienciando al usuario a equipar su vehículo con los avances tecnológicos que mayor incidencia tengan en la reducción de la siniestralidad y aquí EuroNCAP jugará un papel importante en la promoción, testado y fomento de estos sistemas.



Características

MOTOR:

Cilindrada: 1.582 cc
Potencia máxima:
128 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasol.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales delanteros. Airbags laterales delanteros. Airbag de cortina. ABS. ESP. Faros de xenon. Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 4,31 mts.
Anchura, 1,78 mts.
Altura, 1,47 mts.

MALETERO:

380 litros.

CONSUMO:

Urbano, 5,2 l/100 km.
Carretera, 3,8 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 18.034 €



COMENTARIO. El "Cee'd" es un compacto de 5 puertas cuyo interior presenta una buena calidad de acabados, con unos plásticos bastante agradables al tacto. La distribución de mandos es sencilla, si bien encontramos demasiados botones en el volante. La posición de conducción es buena, y es fácil encontrar una postura muy cómoda

Emisiones de CO₂

109 g/km

Imp. matric. 0 %

KIA CEE'D 1.6 CRDI

en unos asientos que sujetan el cuerpo correctamente. Detrás, el espacio disponible es generoso, algo que le convierte en uno de los compactos más recomendables por habitabilidad, mientras que el maletero, con sus 380 litros, está ligeramente por encima de la media del segmento. El motor diésel 1.6 CRDI de 128 CV ofrece una muy buena respuesta y un consumo medio oficial de 4,3 l/100 km. En marcha destaca la suspensión, con un acertado equilibrio entre comodidad y estabilidad, pues no resulta incómodo en zonas bacheadas y sostiene el balanceo de la carrocería. Es, en general, un modelo ágil, si bien lo más destacable es la seguridad que transmite al conductor.


www.kia.es


- ✓ Comportamiento.
- ✓ Amplitud.
- ✓ Relación precio-equipamiento.

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

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

- ✓ Plaza central trasera.
- ✓ Prestaciones solo correctas.
- ✓ Hasta 2013, solo 5 puertas.



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

Características

MOTOR:

Tipo: 4 tiempos, 2 cilindros, 8 válvulas.
Cilindrada: 670 cc
Diámetro: 79x80 mm.
Arranque: Eléctrico.
Encendido: Digital transistorizado.
Depósito: 14 litros.

TRANSMISIÓN:

Convencional o semiautomática (opcional).

FRENO:

1 delantero y 1 trasero.

SUSPENSIÓN:

Delantera, horquilla telescópica, trasera amortiguador con bieletas.

NEUMÁTICOS:

Delantero, 120/70x17; trasero, 160/60x17.

DIMENSIONES:

Longitud: 2,195 mts.
Altura asiento: 790 mm.
Peso: 211 kgs.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

Desde 5.549 €

HONDA NC700 S



COMENTARIO. En tiempos de crisis soluciones inteligentes. La "NC700S" es la propuesta anticrisis de Honda: una moto bicilíndrica de 670 cc, de 48 CV de potencia y con un consumo de menos de 4 litros cada 100 kilómetros. Una 'na-

Emisiones de CO₂

85 g/km

Imp. matric. 0%

ked' a la que además hay que hacerle el cambio de bujías cada 48.000 kilómetros y cuyo mantenimiento es realmente bajo. A todo ello, sumémosle un precio de 5.549 €, y el resultado es una moto muy barata de comprar y de mantener.

En marcha se maneja muy bien, la frenada es correcta -ABS opcional-, y su asiento está colocado bastante bajo. La aceleración es buena pero se acaba pronto a la 6.000 revoluciones -corte de encendido programado-, pero este es uno de sus secretos para consumir poco.

Pero aún tiene otra virtud: donde debería de estar el depósito de gasolina se ha habilitado un hueco para guardar un casco integral. El depósito de combustible se halla situado bajo el asiento, y la boca de llenado está bajo el asiento del pasajero.


www.honda-montesa.es


- ✓ Acabados.
- ✓ Hueco para el casco.
- ✓ Consumo y precio.

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

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

- ✓ Frenada justa.
- ✓ Protección aerodinámica.



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

AUTOPISTA

Dacia Lodgy 1.5 dCi/110

COMENTARIO. Revolucionó el mercado con coches ultrabaratitos, y aunque muchos no tuvieron fe en su éxito y viabilidad como marca en Europa, se ha posicionado bien en el mercado. Ahora, Dacia suma a su oferta los monovolúmenes. Y como siempre, llega rompiendo esquemas, siempre con el precio como bandera. El "Lodgy" es el nuevo coche si quiere comprar la mayor cantidad de espacio interior por el menor dinero posible, pero no se deje llevar por su precio de partida: menos de 10.000 €. El mejor está en la frontera de los 16.000 €, si se equipa medianamente bien, aunque bien es cierto que no hay muchos que te puedan dar tanto por lo mismo. El lujo en el "Lodgy" es el espacio. El motor



Emisiones de CO2

116 g/km

Imp. matric. 0 %

1.5 dCi es económico. La suspensión se lo traga todo y el comportamiento es más que satisfactorio. Con tanta anchura interior, puedes planificar un viaje de verano con 5 pasajeros y todo lo que se te

ocurra llevar.



www.dacia.es

Características

MOTOR:

Cilindrada: 1.461 cc

Potencia máxima:

107 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasol.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

Airbags frontales y laterales delanteros. ABS. Anclaje Isofix para sillitas infantiles en plazas segunda fila. Cinturón de seguridad con 3 puntos de anclaje en 2ª y 3ª fila. Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 4,50 mts.

Anchura, 1,74 mts.

Altura, 1,68 mts.

MALETERO:

665 litros.

CONSUMO:

Urbano, 5,3 l/100 km.

Carretera, 4,0 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

Desde 15.700 €



- ✓ Espacio interior.
- ✓ Buen rendimiento mecánico.
- ✓ Sensación de robustez.

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

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

- ✓ Calidad de acabados.
- ✓ Equipamiento de serie.
- ✓ Sistema plegado de asientos.



NOTA MEDIA: 6,8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7

MOTOCICLISMO

PIAGGIO X10 350cc

COMENTARIO. El nuevo "X10" de Piaggio supone la culminación de la marca italiana en el terreno de los scooter GT o Gran Turismo. Estará disponible en tres versiones (125 cc, 350 cc y 500 cc), las cuales comparten una elegante carrocería y una excelente parte ciclo, que se caracteriza por sus excelentes cualidades dinámicas.

Es un scooter en todos los casos grande, que ofrece una gran habitabilidad, excelente protección frente a las inclemencias, y una gran capacidad de carga gracias al gran hueco que tiene bajo el asiento. Pero hay más. Poniendo énfasis en la practicidad, destacan las tomas USB y de corriente el modelo 'Executive', o un completo cuadro

de instrumentos que incluye ordenador de abordo. Por otro lado, equipa un interesantísimo sistema de frenada asistida que se complementa con un sistema de control de tracción desconectable. La suspensión también puede regularse electrónicamente, en función de la cilindrada y modelo. A todo ello, hay que sumar dos modos de motor: normal y ECO, que reduce sensiblemente el consumo para ser menos agresivos con el medio ambiente.

Emisiones de CO2

92,9 g/km

Imp. matric. 0 %



www.es.piaggio.com/es_ES

Características

MOTOR:

Tipo: 4 tiempos, monocilíndrico, 4 válvulas.

Cilindrada: 350 cc

Diámetro: 78x69.

Arranque: Eléctrico.

Encendido: Digital transistorizado.

Depósito: 15 litros.

TRANSMISIÓN:

Automático con variador.

FRENOS:

Delantero y trasero de disco.

SUSPENSIÓN:

Delantera, horquilla telescópica, trasera por mono-amortiguador.

RUEDAS:

Neumáticos: Delantero, 120/70-ZR15M/C; trasero, 150/70-ZR 13M/C.

DIMENSIONES:

Longitud: 2,265 mts.

Altura asiento: 760 mm.

Peso: ND.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 4.300 €



- ✓ Acabados.
- ✓ Habitabilidad.
- ✓ Equipamiento.

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

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

- ✓ Precio.
- ✓ Peso de versiones de alta cilindrada.



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

LAS VENTAS DE USADOS SUBEN

La venta de vehículos usados alcanzará este año 1.750.000 unidades, lo que supone un incremento del 1% respecto al año anterior, según ha afirmado el presidente de la Asociación de Vendedores (GANVAM), Juan A. Sánchez Torres. Y es que, en estos tiempos de crisis, el coche de segunda mano se ha convertido en la primera opción para 4 de cada 10 compradores, “porque la gente compra lo que puede pagar”, indi-

ca Sánchez Torres. El mercado de segunda mano está muy polarizado: por un lado, casi el 65% de las operaciones son de coches de más de 10 años –casi siempre para particulares–; y por otro, los de menos de un año, que suponen 1 de cada 5 ventas por parte de profesionales. El precio medio de la oferta de usados se sitúa en 10.858 euros, un 2,11% menos que en 2010, según el portal de ventas Coches.net.



ASÍ NOS GUSTAN

- El modelo más buscado es el Volkswagen “Golf.”
- Por marcas, BMW (casi el 10%) continúa siendo la favorita
- 2 de cada 3 compradores eligen los motores diésel.
- El gris plata es el color preferido (casi el 30%)

Fuente. AutoScout24



1976



1989



2012

EL “FIESTA” SE VA PARA ALEMANIA

Después de 36 años, el popular Ford “Fiesta” abandona las líneas de montaje de la factoría que la empresa tiene en Almussafes (Valencia), para fabricarse en exclusiva en Colonia (Alemania). El fabricante ha anunciado que la factoría valenciana se centrará en la producción de la nueva generación de los “C-Max”, “Kuga” y el “Transit Connect”, con lo que se espera una reactivación de la producción en esta planta española. Una buena noticia, que no deja de tener su contrapartida negativa: el adiós al “Fiesta”, el compacto más vendido en Europa y cuya historia está muy ligada a Almussafes, donde comenzó a fabricarse en 1976, cuando costaba 125.000 pesetas. Ahora, después de 10 millones de unidades, su futuro también está en Alemania.

NAVEGADOR “ABUELA”

Un grupo de investigadores de la Universidad inglesa de Newcastle está trabajando en una nueva tecnología a la que denominan ‘navegador abuela’ que ayudará a identificar la ruta más segura, con menos giros y menos complicadas. Para conseguirlo, están haciendo pruebas con conductores en torno a los 80 años; quieren conocer la fiabilidad del sistema y las necesidades de los conductores mayores.



LA ‘SCOOTER’ DE SMART.

Esta es la imagen de la scooter que la marca alemana Smart pondrá a la venta en dos años. Un modelo eléctrico, cuya llave podría ser el móvil del conductor, y que sigue la línea de diseño de los modelos de la marca.

AYUDA A SALIR DEL APARCAMIENTO

Muchas veces, cuando hemos dejado aparcado el coche en batería, la infraestructura del aparcamiento, los otros coches, o incluso algún árbol, puede limitarnos la visibilidad al intentar salir. El nuevo Volvo “V40” ha resuelto este problema gracias al sistema ‘Cross Traffic Alert’. Unos sensores que lleva en la parte posterior del vehículo, avisan al conductor si se acerca otro coche por el lateral mientras estamos realizando las maniobras necesarias para salir.



CORRECTO MANTENIMIENTO. La Asociación de Talleres de Madrid (ASETRA), va a distribuir 150.000 folletos para difundir consejos de un correcto mantenimiento, con el objetivo de concienciar a los conductores sobre la influencia que tiene en la seguridad vial el adecuado mantenimiento de los coches. En lo que va de año, la afluencia de clientes a los talleres ha descendido un 4%, estima esta asociación. Además, destaca que, cuando lo hacen, encargan las operaciones imprescindibles.

1 DE CADA 5 COCHES NO PASA LA ITV

Entre un 15 y un 20% de los vehículos continúan sin pasar la inspección obligatoria en las estaciones de ITV, a pesar de que por sus instalaciones pasaron en 2011 casi un 5% más de coches que el año anterior, según el último informe realizado por AECA-ITV. Otro de los puntos a subrayar es el fuerte aumento de los defectos leves y graves por emisiones contaminantes y, sobre todo, de los defectos leves de todo tipo, de los que se lo-



calizaron casi 13 millones, casi un millón y medio más que en 2010.

Desde la asociación que engloba a todas las estaciones de ITV, se asegura que sus inspecciones evitan más de 400 víctimas mortales y cerca de 12.000 heridos al año.

Los defectos más graves se detectaron en:

- Aluminado y señalización (19%).
- Ejes, neumáticos y suspensiones (18%).
- Frenos (casi un 16%).

COCHE SIN CONDUCTOR

Platero, un Citroën C3 especialmente equipado con las tecnologías más novedosas en conducción automática, capaz de acelerar, frenar, girar el volante y mantener la distancia de seguridad sin necesidad de conductor, recorrió el pasado 10 de junio 100 km entre las localidades madrileñas de El Escorial y Arganda. La prueba forma parte de un experimento realizado por el CSIC (Consejo Superior de Investigaciones Científicas) y la Universidad Politécnica de Madrid para probar su comportamiento en carreteras abiertas al tráfico. Platero, junto con el vehículo que le precedía, equipado con GPS y comunicaciones vía radio y conducido por un humano, circularon a 60 km/h, escoltados por la Guardia Civil de Tráfico.

el Dato

8%

“BAJARON LAS VENTAS DE COCHES, SITUANDO

NUESTRO MERCADO A NIVELES DE PAÍSES COMO HOLANDA, BÉLGICA O MARRUECOS”

Asociación Nacional de Fabricantes ANFAC

SILLA CON RUEDAS

Se llama “Uni-Cub”, es eléctrico y es la última propuesta de movilidad unipersonal de Honda. Con él, pretende facilitar los desplazamientos por las zonas urbanas, grandes edificios... La definen como una cómoda silla que se mueve en todas las direcciones, casi como una persona al caminar.



MÁS ENCHUFES QUE COCHES. En Barcelona, se han instalado 149 postes de recarga para vehículos eléctricos; de ellos, uno es de recarga rápida, aunque solo hay matriculados 73 vehículos eléctricos. El porcentaje de uso de estos postes, según el ayuntamiento de la ciudad, está entre el 15 y el 20% de su capacidad.

MENOS HUMOS. Según la Agencia Europea de Medio Ambiente, las emisiones medias de CO2 de los vehículos vendidos el pasado año en la UE, bajaron un 3,3%, con una media de 135 g/km. El cambio en el comportamiento de los conductores, la mejora en la tecnología y la mayor eficiencia de los motores, son las razones.

SUPERVENTAS MAYO 2012

1		4.147	↑
2		2.890	↑
3		2.740	↓
4		2.201	↑
5		2.014	↑
6		1.907	↓
7		1.782	↔
8		1.703	↑
9		1.619	↓
10		1.519	↓

LOS FABRICANTES

	VOLKSWAGEN	7.729
	RENAULT	6.510
	PEUGEOT	6.040
	OPEL	5.828
	SEAT	5.463
	CITROËN	5.424
	FORD	5.265
	AUDI	3.609
	TOYOTA	3.475
	NISSAN	3.039

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

↑ ↓ ↔ Variaciones respecto al mes anterior



“ No me dejan comprarme una moto ”

A sus 26 años recién cumplidos, Mario Casas es uno de los actores más taquilleros del cine español. Así lo demuestran títulos como “Mentiras y gordas”, “Fuga de cerebros” o “Grupo 7”. Este coruñés crecido en Barcelona, descubierto con “Los hombres de Paco”, sigue arrasando en televisión, ahora con “El barco”. En su última película, la romántica “Tengo ganas de ti”, basada en la novela del italiano Federico Moccia y continuación de “Tres metros sobre el cielo”, vuelve a subirse a una moto para interpretar a Hache, el protagonista.

Emmanuel ZOCO

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

En su última película (“Tengo ganas de ti”), Mario Casas vuelve a subirse a una moto. “He disfrutado mucho rodeado de motoristas venidos de diferentes lugares, me gusta sentir la velocidad en la cara, esa moto se ha convertido en una amiga, aunque usaron un especialista en bastantes escenas. Aparezco sin casco, pero no hay que olvidar que en un rodaje está todo muy medido y controlado y que es ficción”.

- Porque el casco es imprescindible por seguridad...

- Sí, yo tuve un susto con 16 años, tenía una “49” y sufrí una caída que se quedó en nada. Fue con un badén, iría a 40 ó 50 km/h, no sé cómo se me fue la rueda, caí y partí el casco, se hizo una brecha de lado a lado, solo acabé un poco magulladete y con raspones. Y no solo es el casco, sino también guantes, una buena chaqueta de cuero y unos buenos pantalones, para ir lo más protegido posible. Cuando a veces veo a motoristas que van con pantalones cortos y zapatillas, me dan muchísimo vértigo. No podría ir así. Aunque ac-

“ Los jóvenes nos hemos educado ya con la obligación del cinturón; lo hemos “mamado” y por eso lo tenemos muy interiorizado ”

“ Creo que dentro de un coche ocupado por gente “hasta arriba” de alcohol se pueden crear situaciones que afecten al conductor, que no ha bebido en ese momento ”

“ Hay mucho de mito en eso de que a los actores la fama nos cambia ” ”

tualmente no tengo moto.

- ¿Por qué?

- Porque no me dejan mis amigos ni mi familia. Con la moto eres tú solo contra la carretera y aunque te caigas a poca velocidad te haces daño; a 100 o 120 km/h te haces polvo. Le tengo mucho respeto. De momento prefiero esperar, aunque me apetece tener una de paseo. Me gustan los coches y las motos, siempre me han atraído. Soy conductor desde los 19 años y he tenido moto desde que tenía casi uso de razón. Mis padres me la regalaron cuando era pequeño. Vivíamos a las afueras de Barcelona y venía bien para poder moverte. Ahora también vivo fuera de Madrid y uso el coche para ir y venir.

- ¿Qué opina del carné por puntos?

- Un sistema que sirva para penalizar, no solo con una multa, hacer el cabra, como se comprueba que pasa a diario, me parece bien. No solo te estás jugando tu vida, sino la de los demás, que no tienen la culpa. Puedes ir haciendo lo correcto y cambiarte la vida por lo que hagan otros. Todos conocemos a alguien que ha vivido de cerca una desgracia en la carretera.

- ¿Y de los límites de velocidad?

- Reconozco que soy amante de la velocidad, pero me gusta verla en televisión, ya sea moto GP o Fórmula 1, porque me da mucho mie-

do. Los coches ahora van a 160 km/h y puede pasar cualquier cosa. Por eso, creo que lo permitido actualmente es adecuado.

- Cada vez es más relevante la figura del conductor alternativo...

- Yo lo de ir con colegas y que el que no beba sea quien conduzca lo he hecho, pero ahora ya uno empieza a ser más consciente y creo que dentro de un coche ocupado por gente hasta arriba de alcohol, se pueden crear situaciones que acaben afectando al conductor, que no ha bebido en ese momento. Hay que tener mucho cuidado con el alcohol, ya se sabe que provoca muchos accidentes y que su consumo disminuye muchísimo los reflejos.

- ¿Qué importancia da al cinturón?

- Yo es subirme al coche y ponerme. Conozco a varios colegas que han tenido algún golpe y me han dicho que no les ha pasado nada gracias a él. Los jóvenes nos hemos educado ya con la obligación del cinturón, lo hemos mamado y por eso lo tenemos muy interiorizado.

- ¿Usa el coche en verano de vacaciones?

- Sí, como el resto del año, conduzco yo. Sobre todo en viajes, que llevas gente y tienes más responsabilidad, no puedes ir a mucha velocidad. A mi alrededor hay amigos o mi hermana, por ejemplo, que odian que corra. No me gusta ir con alguien que se juegue la vida al volante ni hacer sufrir a quien va conmigo.

- ¿Cómo le pesa ser responsable de llevar espectadores al cine?

- No es una cuestión mía. Detrás de un proyecto se encuentra un equipo enorme, de cientos de personas empezando por el director. Yo lo que hago es actuar, tomar un personaje y darle forma. Lo que venga después, uno no lo controla: es una lotería y suerte. En el caso de "Tengo ganas de ti" existe el aliciente de que la primera parte gustó mucho y de que muchos fans esperan con ganas ver la segunda.

- En "Grupo 7" hizo su primer personaje adulto. ¿Está ya en el camino de abandonar la imagen de ídolo de adolescentes?

- "Tengo ganas de ti" es un paso más también en mi carrera. El personaje ha madurado, se acerca más a



“ No tengo problema con qué se pueda pensar de mí; al final quiero trabajar y seguir formándome como actor y como persona ”

mi edad, los matices son mayores, el trabajo es menos físico que en la primera parte y más de miradas. No tengo problema con qué se pueda pensar de mí, al final quiero trabajar y seguir formándome como actor y como persona.

- ¿Incluye eso el inglés?

- Estoy en ello, pero ahora lo tengo aparcado. Hollywood no me obsesiona; quiero seguir trabajando aquí, tanto en televisión como en cine.

- Cómo logra evitar que la popularidad no se le suba a la cabeza?

- Es cierto que uno se puede volver un poco loco, pero hay mucho de mito en eso de que a los actores la fama les cambia. Todos podemos tener un mal día o un mal momento, sin ganas de sacarte una foto, pero no es lo general. En mi caso, lo único que me interesa es seguir trabajando y esforzándome. A mí me ha servido mucho mi educación y estar al lado de mi gente; si hubiese cambiado, ellos habrían sido los primeros en decirme "oye, tranquilo". De hecho para desconectar aprovecho para relajarme, pasear con mis perros, ir al cine, disfrutar de mi gente porque pasas mucho tiempo fuera de casa y sigo manteniendo a los amigos de toda la vida, desde que era pequeño. ♦



LO QUE DICEN LAS SEÑALES

Los que han colocado estas señales con la información complementaria sabrán lo que han querido poner. Los agentes encargados del tráfico, a saber lo que interpretan. Pero, los que usamos la carretera, ¿qué tenemos que entender?

¿Que está prohibida la entrada a vehículos destinados al transporte de mercancías con más de 5,5 toneladas de MMA y que hay una curva peligrosa hacia la derecha, excepto para los residentes y servicios municipales que no la tienen que tomar y van rectos? ¿O que no es peligrosa para ellos porque se la conocen? ¿Que hay una curva peligrosa hacia la derecha y que a su vez está prohibido que la tomen

los vehículos destinados al transporte de mercancías con más de 5,5 toneladas de MMA y tienen que dar la vuelta en la explanada de la izquierda, excepto si son residentes o son vehículos de los servicios municipales?

Con mi camión de 8 toneladas de MMA a 60 km/h recorro unos 16 metros por segundo. Menos mal que tenía una pequeña explanación para parar a la derecha, porque en 2-3 segundos desde que las vi hasta llegar a ellas, por estar seguidas de un cambio de rasante, no me dio tiempo a procesar tanta información. Di la vuelta, y desde entonces no me voy por ahí. Todavía no logro entender qué quieren decir.



● **Respuesta:** Las señales a que se refiere –que recoge la fotografía– indican que está prohibida la entrada a vehículos destinados al transporte de mercancías con masa máxima autorizada superior a 5.500 kg. (señal R-107), y la advertencia de un peligro por la existencia de una curva peligrosa a la derecha (P-13 a). Debajo de ambas existe un panel que, excepcionalmente, el titular de la vía puede añadir para concretar el significado de una señal de reglamentación, limitando su alcance a ciertas categorías de usuarios (art. 137.2 del Reglamento General de Circulación). Dado que la única señal de reglamentación colocada en ese soporte es la señal R-107, el panel ha de referirse necesariamente a ella, indicando que la prohibición de acceso no alcanza ni a los residentes, ni a los servicios municipales.

GASOLINA Y ENVASES

Últimamente hay un revuelo con motivo del transporte de gasolinas en vehículos particulares, turismos, furgonetas... En algunas gasolineras exigen un bidón homologado, mientras en otras no ponen ningún reparo a servir el combustible en cualquier envase. He buscado en varios lugares pero no encuentro información fehaciente.

José Pérez Vázquez.

● **Respuesta:** El acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas (ADR), en su marginal 2301, al referirse a los carburantes, establece que el carburante que sirva para la propulsión del propio vehículo o para el funcionamiento de alguno de sus equipos, podrá ser transportado en depósitos fijos directamente conectados con el motor y/o equipo auxiliar del vehículo que sean conformes con el Reglamento CEE nº 34 o con la Directiva 70/221/CEE, o podrá trans-

portarse en recipientes portátiles que no deberán exceder de 60 litros de capacidad por unidad de transporte.

No obstante, la expedición de estas mercancías en surtidores no compete a la DGT, sino al Ministerio de Fomento, al que debe trasladar la consulta a fin de obtener una respuesta más completa y detallada.



Paul Alan PUTNAM

GARAJE: PREFERENCIA DE PASO

¿Existe alguna norma en el código con respecto a lo que se debe hacer cuando dos vehículos coinciden en la rampa del garaje, uno entrando y otro saliendo? Lógicamente, las reglas de civismo y urbanidad dicen que hay que dejar salir antes de entrar, pero cuando los vecinos no quieren respetar esas reglas, ¿se puede hacer algo desde el punto de vista legal?

Margarita Rigal Aragón.

● **Respuesta:** Dentro del Capítulo III, titulado "prioridad de paso", el Reglamento General de Circulación establece (art. 63) que en tramos de pendiente, entendiéndose por tal aquellas que tengan una inclinación mínima de 7%, en los que por su estrechez sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos, la preferencia de paso la tendrá el vehículo que circule en sentido ascendente, y en caso de duda sobre la inclinación de la pendiente, si se trata de dos turismos, tendrá preferencia de paso aquel que tuviera que dar mar-

cha atrás mayor distancia; y, en caso de igualdad, tendrá prioridad aquel que tenga mayor anchura, longitud o masa máxima autorizada. La infracción de esta norma tiene la consideración de grave.

NAVAJA DE RESCATE

En primer lugar dar las gracias por la revista, que hace un papel importante para los conductores.

¿Se puede llevar en el coche una navaja de rescate? Les ruego que me digan en qué artículo o normativa hace mención a mi pregunta.

Jesús Vozmediano Gómez.
Puertollano (Ciudad Real).

● **Respuesta:** La cuestión que plantea es ajena a la normativa aplicable el materia de tráfico. No existe precepto alguno en las disposiciones que integran dicha normativa, que se refiera al asunto por el que pregunta.

EMERGENCIAS MÁS VISIBLES

Sugiero que se instale en todos los



vehículos de emergencias rotulación reflectante para mayor visibilidad por la noche, como llevan en los países mas avanzados, como Reino Unido, USA, países nórdicos etc.

Manuel V. Ortega.
Madrid.

'OFERTAS' Y AUTOESCUELAS

Es de vergüenza la situación que atraviesa el sector de las autoescuelas en la capital santanderina. Si bien es cierto que nuestro sistema económico se basa en la ley de la oferta y la demanda, todo tiene un límite, límite que hace tiempo que hemos rebasado.

En lugar de basar nuestra oferta en una enseñanza de calidad y en la seguridad vial, estamos mercadeando sin vergüenza ni mesura con nuestro trabajo actual y, lo que es



Acuse de Recibo /

"Estoy cansado de ser un buen conductor"

Tengo 43 años, y carné desde los 18. Soy uno de esos conductores que espera recibir el próximo julio 1 punto extra, y al que no le ha hecho falta en todo este tiempo ningún avisador de radares o similar para conservarlos. Tampoco soy un 'santo' y he tenido alguna multa, pero procuro ser buen conductor.

Todos los días escucho publicidades y campañas sobre los radares, en concreto. Y me llama la atención una publicidad en radio sobre un avisador de radares que alude a sus beneficios y destaca, como función principal, una conducción más segura que permitirá no ir pendiente de la ubicación de radares y que no le 'frían' a multas, además de no perder sus puntos, adornado, eso sí, con función de navegador y avisador de otros puntos de interés. Otra, de varias compañías de cursos de multas, que incita a que no te preocupes por lo que hagas, que todo es recurrible, y a blindar el carné para el caso de perder todos los puntos. Por último, una campaña de "Ponle freno" para que todos los radares nuevos se instalen en puntos negros. Hasta aquí, bien, pero pierde su valor -por eso no la apoyo- cuando alude al fin recaudatorio de los radares.

En mi opinión, motivo de múltiples discusiones con otros conductores, ningún radar puede recaudar si se respetan los límites de velocidad. De igual manera, si la Administración detecta en un punto una gran

concentración de sanciones, comprobará la causa (mala señalización, infracción generalizada, cambio en las condiciones de la vía que dan sensación al conductor de poder ir a mayor velocidad...)

Los radares deberían ser fijos, o mejor de tramo, en puntos negros y zonas peligrosas, y todos los demás deberían ser móviles y totalmente aleatorios, para evitar la picaresca de muchos conductores de frenar unos metros antes y acelerar unos metros después del radar fijo. Estos malos conductores son los que necesitan avisadores, detectores y que les digan dónde están los radares, para circular impunemente a velocidades excesivas.

Mi vehículo dispone de regulador de velocidad y de cambio automático. Cuando hago grandes desplazamientos, es el método mas cómodo, me permite llegar descansado a mi destino y no me obliga a una atención constante de la velocidad ni a la 'vigilancia' de radares.

Estoy cansado de ser un buen conductor rodeado de malos conductores que hacen inútil mis precauciones. Tengo la sensación de que mi vida y la de mi familia está en sus manos, y que por mucho que yo ponga de mi parte, las actitudes de ellos decidirán si la pierdo o no.

Por último, pedir que se intensifique la vigilancia y control del carril izquierdo, otra gran lacra de nuestras carreteras

Jesús Iglesias.
Madrid.

peor, el futuro. Nuestros potenciales clientes se están acostumbrando al regateo, como si de un mercadillo se tratara: ¿qué me regalas? ¿cuántas clases incluye la matrícula? Etcétera, etcétera. Baste como muestra un botón en el documento adjunto. Sin comentarios...

E. A. G.

POSITIVO Y JUICIO RÁPIDO

Aunque la ley hay que cumplirla, lo primero que se debería procurar es hacerla bien.

Era la primera vez que bebía en mi vida conduciendo, aunque no lo hacía

de forma temeraria, como dijo la policía cuando me paró. Dí positivo. A los dos días tuve un juicio rápido y, antes de nada, me metieron el miedo en el cuerpo diciendo que me declarara culpable de todo porque eso reduciría la condena. Como es obvio, me quitaron el carné, y si no pago una multa, tengo que ir a prisión.

Esto ha hecho que haya perdido el trabajo, que me vayan a embargar el piso y que mi pareja ya me haya dejado. ¡Y a esto lo llaman salvar vidas! Creo que esta ley de tráfico lo que ha hecho ha sido destrozar más vidas de las que ha salvado.

Entiendo que si alguien es reincidente y conduce de forma temeraria, se aplique la ley a rajatabla, pero en este caso han pagado justos por pecadores. Desapruebo rotundamente tanto la ley, como la forma de actuar, tanto de la DGT, como de la Justicia, que siempre dicen que va lenta por falta de recursos. Sin embargo, cuando se trata

Cartel confuso

Todos los habitantes de Puigcerdá están 'quemados' por el coste elevado de la Zona Azul y los pocos aparcamientos libres. Para rematar, hace poco inauguraron otro ascensor que ha costado 'una pasta' y que recorre apenas 30 m y lleva a una zona de aparcamiento totalmente gratuito pero que se llena solo los fines de semana y a primera hora de la mañana está repleto. Envío este cartel un poco confuso de carga y descarga de mi pueblo, Puigcerdá (Girona), donde multaron a mi novia a las 23:00 h ¡y solo bajó a recoger una hamburguesa al restaurante 5 minutos!

Y carteles de carga y descarga hay varios repartidos por el pueblo. En unos no pone lo de 0-24 h y en esos te libras de multa si aparcas fuera del horario, como por ejemplo las 23:00 h, ¡manda huevos!

Giovanni Figar



de recaudar no tardan ni 48 horas.

José A. Martín.

SENTIDO Y DIRECCIÓN

Esta carta no pretende ser publicada en la revista, más que nada porque no aporta nada positivo al ciudadano "de a pie" en cuanto a la Seguridad Vial. Sólo aspira a colaborar en la corrección de una publicación emanada de la propia DGT. A tal efecto, me permito recordar que el concepto "Dirección", desde el punto de vista normativo del tráfico, es totalmente distinto del de "Sentido", de modo que el primero equivale a "vía o calzada", y, por tanto, es un concepto estático,

mientras que el segundo implica movimiento, lo que le convierte en dinámico. De lo anterior se deduce con claridad que los términos como Dirección Única, Dirección Contraria, Doble Dirección; y las expresiones como "Circulando en dirección a...", son absolutamente incorrectos, desde el punto de vista técnico de la circulación.

Este error de lenguaje, por cierto muy extendido en la población ajena al medio e incluso entre muchos profesionales (y esto abarca hasta a algunos funcionarios examinadores de Tráfico, sin contar periodistas "especializados", y otros funcionarios encargados de suministrar en los medios audiovisuales

la información periódica del estado de la circulación, a nivel interurbano y, sobre todo, urbano), no debemos permitirnoslo quienes dedicamos nuestra labor profesional a la formación o educación viales, y esto incluye, cómo no, la fantástica revista que nos ocupa, cuya utilidad es impagable, y será por eso que se mantiene en edición a pesar de las penurias económicas que sufre España, y, por ende, los presupuestos generales del Estado... Les animo a continuar mejorando en su labor, ya que mi opinión, tras más de 30 años de ejercicio como profesor de autoescuela (me da igual cómo quieran llamarlo ahora o en el futuro), es que los pilares fundamentales de todo comportamiento hu-

Paul Alan PUTNAM



mano, son la formación y la educación, y todo lo demás, incluidas medidas punitivas de cualquier índole, son meros "adornos o parches", por muy justificados que resulten en determinados casos o situaciones.

Santos Pastor Castañeda.

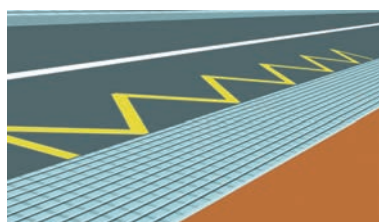
Auxiliar de Tráfico y S. Vial por la U. de Valencia (INTRAS).

ACLARAR LA MARCA ZIG-ZAG

La carta publicada en el número 214 ("Respuesta a un Test") ha generado varias misivas de nuestros lectores ha generado varias peticiones de aclaración respecto a quien puede o no para y estacionar en esta zona.

● **Respuesta:** Si se trata de una zona solamente de parada, no estacionamiento, de autobuses, solo estaría prohibido a los vehículos en general el estacionamiento, no la parada (art. 171 a) del Reglamento General de Circulación).

Si, por el contrario, se trata de una zona destinada para el estacionamiento y parada de uso exclusivo para el transporte público urbano, estarían prohibidos a los vehículos en general la parada y el estacionamiento (art. 94.1.i).



La norma de circulación recogida en el artículo 94.1.i) y la marca vial regulada en el artículo 171 a) podrán estar en contradicción en algún caso. En ese caso, el Reglamento General de Circulación (art. 132.2) resuelve a favor de la marca "salvo circunstancias especiales que los justifiquen, los usuarios deben obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento de la circulación".

CARTA REPETIDA

Por un error –por el que pedimos perdón– con los originales, repetimos en el pasado número la carta RUEDAS CON CLAVOS, publicada tanto en el número 213 como en el 214.

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

DOS INVESTIGACIONES AVANZAN EN EL DISEÑO DE LOS VEHÍCULOS EN FUNCIÓN DE LAS LESIONES Y EN LA RECUPERACIÓN DE LAS MISMA

Lesiones en los conductores: de la investigación a la práctica

Aunque la siniestralidad por tráfico se ha reducido en varios países, entre ellos España, sigue siendo muy alta y, además, provoca consecuencias muy graves, como el caso de las tetraplejías. Dos investigaciones anuncian avances importantes en la prevención (diseño del vehículo) y la recuperación de las lesiones.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE
Dirección General de Tráfico

F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ
Universidad de Valladolid

Dos estudios publicados recientemente –se pueden descargar de las webs de las respectivas revistas– suponen un avance en el intento de reducir la accidentalidad y sus consecuencias.

● El primero –publicado en Accident Analysis and Prevention con datos de EE. UU. de 2000 a 2009–, estudia el tipo de lesiones que se producen en los accidentes con vuelco en los que se ve implicado un solo vehículo, y en el que el ocupante tenía puesto el cinturón de seguridad. El objetivo era conocer el tipo de lesiones, en especial en el tórax, y utilizar esta información para desarrollar test y pruebas que permitan conocer, valorar y mejorar la seguridad de los vehículos.

En el 37% de los accidentados que tuvieron una lesión severa, esta se localizaba en el tórax, y en el 84% de ellos la lesión torácica era la más grave. En gran número de casos, el mecanismo que produjo la lesión fue el choque-golpe con el lateral de la puerta al desplazarse la persona (aún sujeta con el cinturón de seguridad) al volcar el vehículo. A mayor edad y peso de la persona, mayor es la probabilidad de lesión torácica en este tipo de accidente. Además, este estu-

dio puso de manifiesto el elevado número de casos en los que se produjo lesión medular.

Esta información es muy útil para desarrollar vehículos más seguros, y evitar este tipo de lesiones graves.

● En el segundo estudio, publicado en el Journal of Neurosurgery los autores comunican por primera

vez la lesión; a ello se añade la puesta en marcha de diversos mecanismos vasculares y metabólicos con importantes consecuencias. A nivel médico-quirúrgico se está avanzando en el tratamiento de estas alteraciones metabólicas y vasculares, con medidas neuroprotectoras y neuroregenerativas, si bien su eficacia actual es reducida.

La publicación del Journal of Neurosurgery va más allá: un varón de 71 años que había sufrido un accidente de tráfico con lesión medular en la vértebra cervical C-7, tetrapléjico, se sometió 22 meses después del accidente a una intervención quirúrgica novedosa, la unión de dos nervios, obteniendo una considerable mejoría en la movilidad de las manos en el plazo de 8-10 meses. La publicación incluye videos que describen el procedimiento.



LAS CONSECUENCIAS DE UNA LESIÓN MEDULAR SON DEVASTADORAS Y SUS SECUELAS TIENEN UNA GRAN REPERCUSIÓN SOBRE LA CALIDAD DE VIDA

vez el caso de un paciente tetrapléjico tras un accidente de tráfico, que, tras varias intervenciones quirúrgicas, recuperó cierto grado de movilidad en sus manos.

Las consecuencias de una lesión medular son devastadoras y sus secuelas tienen gran repercusión sobre la calidad de vida de la persona. Los problemas se inician con la lesión –corte– de la médula y las deformidades que se producen en esta

Aunque la investigación va siempre por delante de su aplicación a la práctica clínica rutinaria, esta publicación supone un gran avance en este tipo de lesiones.

Coincidiendo con la publicación de este prometedor hallazgo quirúrgico, Nature publicó en su versión on-line (17 de mayo de 2012) sobre dos personas, no implicadas en accidentes de tráfico, que han movido mediante un sensor colocado en su cerebro un brazo artificial que les ha permitido beber sin ayuda.

No todo es negativo. La investigación y el desarrollo deben contribuir a reducir las lesiones por colisiones de tráfico y sus consecuencias. ♦



Teléfonos y direcciones

INFORMACIÓN TRÁFICO

011

Internet: <http://www.dgt.es>

EMERGENCIAS

Toda España
112

INFORMACIÓN ADMINISTRATIVA

060

Jefaturas de Tráfico

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

Información de Carreteras

Páginas Teletexto: TVE (600), Tele 5 (470), A3 (410), Cuatro (185), La Sexta (490)

Teléfono móvil: Movistar: (nº 505, 404 + carretera y provincia);

Orange: (2221 + tráfico); Vodafone: (141 + carretera o provincia)

www.dgt.es/portal/es/informacion_carreteras/

Estaciones ITV

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

Centros de Reconocimiento de Conductores

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

Centro de Recogida de Vehículos fuera de uso

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


Permiso por puntos

Información y saldo http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/permiso_por_puntos


Pago de multas por Internet

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


Tasas

TRÁMITES

Matriculación vehículos, excep. ciclomotores (<i>Permiso Circulación</i>)	92,80
Matriculación y transferencias ciclomotor (<i>Licencia Circulación</i>)	25,80
Permisos temporales y autorizaciones especiales	19,20
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (<i>Transferencia</i>)	51,60
Examen conducción (<i>Permisos</i>)	87,60
Examen conducción (<i>Licencias</i>)	41,20
Obtención de permisos por pérdida de puntos	26,80
Licencias especiales (<i>canjes militares, extranjeros...</i>)	26,80
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (<i>Certificación, cotejo y desglose de documentos</i>)	8,00
Prórroga permisos y licencias conducción	22,60
Revisiones hasta 1 año (<i>80% descuento</i>)	4,60
Revisiones hasta 2 años (<i>60% descuento</i>)	9,00
Revisiones hasta 3 años (<i>40% descuento</i>)	13,60
Revisiones hasta 4 años (<i>20% descuento</i>)	18,00
Duplicado permisos y licencias conducción y circulación	19,40
Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico	3,60
Otras autorizaciones otorgadas por el organismo (<i>Permiso internacional</i>)	9,80

No se cobra tasa por la baja de vehículos de más de 15 años de antigüedad ni por los entregados en Centros de Recogida de Vehículos fuera de uso autorizados.

(Los mayores de 70 años que soliciten prórroga de vigencia del permiso u otra autorización administrativa para conducir de la que sean titulares están exentos del pago de la tasa. Quien, por razones psicofísicas, tenga que renovar sus permisos y/o licencias cada 4 años o menos tendrá, en función del plazo, diferentes reducciones que deberá consultar en las jefaturas de Tráfico).

MATRICULACIONES (Mayo 2012)

	Turismos	73.520
	Motocicletas	10.781
	Furgonetas y camiones	8.903

Última matrícula (21/06/12)

HLF

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 permiso.

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 ayuntamientos. Consulte los ayuntamientos disponibles en:

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

Los puntos
se ganan
día a día.

permiso
por
puntos



El día **1 de julio de 2012** se cumplen seis años de la entrada en vigor del permiso por puntos. La ley prevé que los conductores que nunca hayan perdido puntos de su permiso de conducir reciban 1 punto más, llegando al máximo de **15 puntos**.

INFRACCIONES QUE MÁS PUNTOS HAN QUITADO EN ESTOS SEIS AÑOS

Desde que se implantó el permiso por puntos, las principales infracciones que han motivado la pérdida de puntos han sido:



Exceso de
Velocidad



No llevar puesto
el cinturón



Uso del
teléfono móvil



Consumo de
Alcohol

¿CÓMO SE GANAN PUNTOS DE FORMA NATURAL?

Si en tres años no comete ninguna infracción, incrementará en 2 puntos los 12 iniciales. Recibe un punto más si en los tres años siguientes no comete ninguna infracción.



¿QUÉ OCURRE CUANDO PIERDE ALGÚN PUNTO? Podrá optar por:

- Recuperación parcial de, un máximo de 6 puntos, si supera un curso de sensibilización y reeducación vial, que solo puede realizar una vez cada dos años.
- Si en dos años no pierde más puntos, volverá a tener los 12 iniciales. Si la pérdida de puntos es por infracciones muy graves (6 puntos), deberá esperar tres años para restablecer la cifra inicial.

¿QUÉ PASA CUANDO PIERDE TODOS LOS PUNTOS?

Pierde el permiso de conducción. Después de esperar seis meses desde la pérdida, podrá obtener uno nuevo superando un curso de sensibilización y reeducación y una prueba teórica en la Jefatura de Tráfico. Comienza con un crédito de 8 puntos.

Importante: conducir sin puntos, por tener declarada la pérdida de vigencia del permiso, **es delito**. (art.384 del Código Penal)

¿CÓMO CONSULTAR SU SALDO DE PUNTOS?

Entre en la web www.dgt.es y busque el apartado: **consulta del saldo de puntos**.

Sumando puntos, sumamos vidas.