

Solo
8,25
€/año

Suscribase

RESPETAR LAS NORMAS, EVITAR LAS DISTRACCIONES,
ELUDIR CIERTOS FÁRMACOS, LA CONDUCCIÓN LOW-COST...

Hacer las cosas bien... no cuesta dinero



- EL REY, EN LA DGT
- DROGAS + VOLANTE = PELIGRO
- COCHES CON DEFECTOS DE FÁBRICA: ASÍ DEBE ACTUAR
- TRÁFICO CREA LA UNIDAD DE APOYO A LAS VÍCTIMAS



Los mismos
seguros para
hombre y mujer

Neumáticos:
Llega el nuevo
etiquetado



20 claves para
la seguridad
de sus hijos

Este verano, **menos muertos** que nunca

SUMARIO

- 3** EDITORIAL: Hacer las cosas bien...
- 4** LA LOCURA
- 5** EL MALETERO
- 8** Cómo consultar el saldo de puntos
- 9** MI CARRIL: Yo sí uso el intermitente

REPORTAJES

- 10** El Rey visitó la DGT
- 12** En Portada: Hacer las cosas bien no cuesta dinero
- 19** Casi la mitad de los fallecidos en accidentes de tráfico había consumido drogas
- 23** Veinte consejos para mejorar la seguridad vial de los niños
- 26** Balance de verano: las vacaciones con menos muertos
- 29** El sexo no influirá en la prima del seguro a partir de diciembre
- 32** Los varones, más arriesgados al volante que las mujeres
- 34** La DGT crea una unidad de apoyo para las víctimas de accidentes y sus familiares
- 36** También para las víctimas de accidentes de tráfico, "prevenir es vivir"
- 37** Uno de cada cinco coches suspende la ITV
- 40** Cada km de atasco cuesta hasta mil euros al año a cada conductor
- 42** Cómo deben usarse los intermitentes
- 44** "La carretera", un proyecto educativo de la DGT para llegar a los más jóvenes
- 44** Lo que significan los números que van en nuestros permisos
- 48** Etiqueta para identificar lo que consumen los neumáticos, su nivel de ruido y emisiones...

- 50** SV Internacional
- 52** TEST: ¿Está usted al día??
- 53** TRÁFICO DEL MOTOR: Qué hacer si su coche tiene un defecto de fábrica
- 56** BANCO DE PRUEBAS: AUDI A3 2.0 TDI, MAZDA CX-5 2.2 D-150 2WD, TOYOTA PRIUS + y VOLVO V60 DRIVE
- 60** LA ENTREVISTA: Juanra Bonet
- 63** CARTAS
- 66** SALUD VIAL: Conducir con depresión

Iconos informativos



Textos



Videos



Audios

Paul Alan PUTNAM



10 Don Juan Carlos, en la DGT

El Rey, Don Juan Carlos, visitó recientemente la sede de la DGT, donde comprobó el funcionamiento del Centro de Gestión y departió con altos cargos del Ministerio de Interior, del propio organismo y con los funcionarios.

12 Hacer las cosas bien: bueno, barato... y seguro

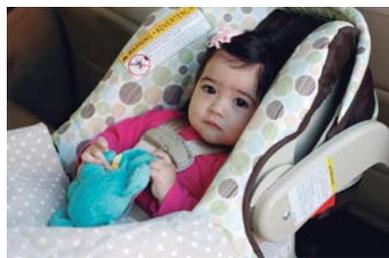
Cumplir las normas, avisar rápidamente cuando se ve un accidente para acelerar la atención al herido, evitar conducir cuando tomamos ciertos fármacos, ser más tolerantes al volante, conducir de forma eficiente... Son pequeñas cosas que cuestan poco esfuerzo y de dinero y, sin embargo, pueden evitar muchos accidentes.



no cuesta dinero

El seguro de accidentes de tráfico es obligatorio para todos los conductores. El seguro de daños propios es opcional. El seguro de daños a terceros es obligatorio para todos los conductores. El seguro de robo y incendio es opcional. El seguro de robo y incendio a terceros es opcional. El seguro de robo y incendio a terceros es opcional. El seguro de robo y incendio a terceros es opcional.

DGT



23 Veinte consejos para niños más seguros

Elegir bien el Sistema de Retención Infantil, enseñar a los niños a utilizarlo siempre o a ponerse el casco en la bicicleta, a respetar las señales y semáforos... Le damos veinte consejos para mejorar la seguridad vial de los niños en este momento de vuelta a la vida normal.

José IRÚN



Paul Alan PUTNAM

37

ITV: un 15% ni acude; un 20%, suspende

Entre el 15 y 20% de los vehículos no acude a las revisiones periódicas obligatorias en la ITV, mientras que un 20% de los que van, suspenden por defectos graves. La revisión ITV, una de las garantías de seguridad en los vehículos, afectada también por la crisis.



Diarios

53

Qué hacer ante un defecto de fábrica

Si su coche tiene un fallo de fábrica y se lo comunican, ¿cómo debe actuar? ¿Qué debe hacer y dónde acudir? Sepa qué derechos le asisten.

60 Juanra Bonet: "No se puede tolerar que un conductor haga daño a terceros"

Como conductor, respeta los límites de velocidad, la distancia de seguridad y se pone el cinturón. "Conduzco como soy, un poco zen", dice Juanra Bonet, el presentador de una de las sorpresas televisivas del verano, el concurso "Lo sabe, no lo sabe".



Portada: Dlírios

AÑO XXVIII
Número 216/2012

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 (*agrui@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: Dlírios y Oscar Treviño.**Redacción:** c/ Josefa Valcárcel, 44. 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: suscriptorstrafico@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:



Hacer las cosas bien...

Las cifras de accidentalidad del último verano reflejan, además de algo tan importante como un descenso en las víctimas, 62 menos que el año anterior, que muchos conductores lo hicieron bien en meses de gran movilidad de los españoles: ha descendido sustancialmente la mortalidad entre los motoristas (-34%) y los atropellos o las colisiones frontales, lo que demuestra que en carreteras de "alto riesgo", las convencionales, los automovilistas también han elevado su nivel de prudencia.

Y es que los conductores son los verdaderos protagonistas de lo que pasa en las carreteras, y en estas vacaciones han demostrado, en términos generales, su madurez. Viene a cuento del reportaje de este número en el que hemos convertido la máxima "hacer las cosas bien no cuesta dinero" en una recopilación de cosas que demuestran que, también en el tráfico, tener unas conductas y no otras cambia mucho las cosas en materia de seguridad vial.

Por ejemplo, en 2010 hubo 5.500 siniestros con víctimas por no respetarse los semáforos, que perfectamente se podrían haber evitado; y 1.177 atropellos por saltarse "a la torera" los pasos de peatones. Nada menos que 13.468 accidentes no hubieran llegado a las estadísticas si se hubiera respetado la distancia de seguridad, no se hubieran saltados los Stop, si no se hubieran realizado ciertos adelantamientos... Tampoco reparamos a veces en que muchos accidentes son en los trayectos de casa al trabajo y viceversa y que las políticas de muchas empresas, cada vez más, para mitigar estos efectos tienen resultados garantizados, para ellos y para la sociedad. A veces, no nos percatamos o desconocemos que, por ejemplo, siendo diligentes en avisar a los servicios de emergencia (112) cuando vemos un accidente podríamos evitar un 35% de las víctimas.

Y hay más: muchas veces no reparamos en que simples políticas y medidas "low cost" en las carreteras de las administraciones evitan el 11% de los accidentes y hasta el 33% de las muertes. O que ciertos actos de vandalismo nos cuestan mucho dinero a todos, como 4.000 euros por reparar un semáforo o 75 por limpiar una señal pintada...

Sin olvidar que las buenas prácticas en la carretera, además de evitar muchos accidentes, víctimas y gastos, nos permitirá no tener que pagar sanciones y perder puntos. Que también cuenta.

TRÁFICO y Seguridad Vial



LA REVISTA, DESDE EL MÓVIL. Habrán visto en nuestra portada 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 la red–. 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...).

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



1 PARADO EN LA ROTONDA. La imagen captada por la cámara de vídeo del helicóptero muestra un autobús –que además arrastra un remolque–, detenido en una rotonda ocupando la práctica totalidad del espacio disponible para circular. ¿Qué sucederá? ¿Tendrá una avería?



2 MARCHA ATRÁS. Dos turismos que acceden a la rotonda se encuentran con la sorpresa y se detienen en el acceso al darse cuenta de que el autobús está dando marcha atrás para meterse en una especie de camino asfaltado, con la presumible intención de permanecer detenido durante un tiempo...



3 ADELANTE OTRA VEZ. El conductor del autobús vuelve a dar marcha hacia delante para poder terminar con su intención de entrar marcha atrás en el camino, bloqueando la rotonda con esta maniobra durante más de un minuto, con el consiguiente peligro para los demás conductores.



4 POR FIN LIBRE. Finalmente, el autobús termina su maniobra y deja libre la rotonda para circular. En este sentido, hay que recordar que las rotondas son intersecciones y que en ellas está prohibido, por razones de evidente peligro, realizar la maniobra de marcha atrás.

● 6 puntos y multa de 500 €



ASÍ LO VÍ

Un contenedor de basuras muy mal colocado

Habitualmente circulo por la carretera PO-223 (Calle Leandro do Río, Carnota). A la altura del kilómetro 0,400 me encuentro habitualmente un gran número de coches estacionados en el carril sentido Pontevedra, además de un contenedor de basuras colocado de forma muy imprudente en medio del carril, obligando a realizar maniobras con total inseguridad, debiendo invadir el carril izquierdo en proximidad de una curva. Por ello, y aportando las fotografías, me puse en contacto con la policía local de

Pontevedra, mediante e-mail, para que lo tuviesen en cuenta, teniendo presencia policial en la zona, y gestionara la retirada del contenedor de basuras que se encuentra parcialmente en medio de la vía y que lo situaran en un lugar menos comprometido para la seguridad vial del lugar. Pasadas 3 semanas, todo sigue igual. No sé para qué sirve la comunicación.

Pedro Moldes Portela.
Pontevedra.



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, 44. 28027 Madrid). El escrito no debe sobrepasar las 12 líneas de extensión.

Multirreincidentes: de la cárcel a la rehabilitación



La Fiscalía de Seguridad Vial propone una reforma del Código Penal que permita al juez suspender la ejecución de una condena de cárcel a aquellos delincuentes viales que realicen programas de desintoxicación o cursos de formación para su rehabilitación. La medida iría encaminada a infractores multirreincidentes que tienen problemas con el alcohol, las drogas, conducen sin permiso o sufren deficiencias sociales. No se aplicaría en los casos de homicidios imprudentes o multirreincidencias deliberadas. A finales de 2011 permanecían en prisión por delitos de tráfico 771 personas, la mayor parte por conducción con alcohol (202) o sin permiso (258). Las condenas por delitos contra la seguridad vial, sobre todo estas últimas, han aumentado considerablemente. En 2010 se impusieron 80.000 condenas, 92.000 en 2011 y está previsto que en 2012 se llegue a las 110.000. El Fiscal de Seguridad Vial,

Bartolomé Vargas, atribuye este incremento no a un aumento de las infracciones sino a la mayor eficacia en la aplicación de la ley. Según la Memoria de la Fiscalía, en 2011 la pena más frecuente fue la privación del permiso de conducir —se impusieron 65.000—, seguido de 46.000 penas de trabajo y 40.000 penas de multa.

“Cada vez hay más probabilidad de que los que delinquen sean sorprendidos. Disminuye el sentido de impunidad”



Bartolomé Vargas,
Fiscal Coordinador de Sala de Seguridad Vial

¡Cazado!!

¡A 215km/h!



Este verano se han detectado varios casos de ‘kamikazes’ a más de 120 por las calles de Gijón, Zaragoza y Vitoria. Y en carretera, los ¡245 km/h! en la autovía A-52, en Ribadavia. En la imagen, un turismo captado a finales de agosto por un radar de la R-3, en Madrid, a 215 km/h.

Otro ciclista muerto en carretera

La muerte del ciclista de Euskaltel Víctor Cabero, que, en una curva, mientras entrenaba en carreteras de Castellón, chocó con un todoterreno y cayó por un barranco, ha vuelto a poner sobre la mesa la seguridad de los ciclistas. En 2010 murieron 67 y hubo casi 3.500 accidentes. En lo que va de este año, ya ha habido 35 muertos en carretera, cifras que se encuentran entre las peores en Europa.

Barómetro de Seguridad Vial

El Barómetro de Seguridad Vial y Medio Ambiente, creado por ANFAC y BOSCH, con el apoyo de la DGT, permitirá a medios de comunicación, políticos, Administración y población en general tener un mayor conocimiento de cuestiones tan importantes como la seguridad vial y el medio ambiente.

Un airbag con estilo

Parece una bufanda pero es un airbag para ciclistas. El Hövding, nombre de su fabricante sueco, se infla en décimas de segundo alrededor de la cabeza cuando detecta desaceleraciones bruscas. La batería dura 18 horas y se recarga conectándolo al ordenador. Diseño y seguridad sobre dos ruedas al precio de 600 euros. Y por supuesto, es de un solo uso.



www.youtube.com/watch?v=d70ud3iGXWY

Bicicletas: en Italia, sin casco

La coordinadora de Defensa de la Bici, Conbici, nos pide que aclaremos el uso del casco en bici en los países de la UE. Basándonos en información de la web de la UE (http://ec.europa.eu/transport/road_safety/glance/index_en.htm) el reportaje “Las normas europeas” —publicado el número anterior— daba como obligatorio el uso del casco en bicicleta en Italia y Finlandia, donde no existe tal obligación, según corrobora la Federación Europea de Ciclistas (ECF). En Eslovenia, nos aseguran, solo es obligatorio para menores de 15 años. El centro de contacto EUROPE DIRECT de la UE, al que nos hemos dirigido, asegura que corregirá “el error en los datos en la web tan pronto como sea posible”.

Convocatoria de grupos de trabajo de Educación Vial.

La DGT convoca a profesores, monitores y educadores en general que trabajen con personas adultas para formar grupos de trabajo cuya tarea será elaborar materiales didácticos de Educación Vial para mayores de 17 años. Las bases completas están publicadas en la página web www.dgt.es

Combustibles a precio de oro

La escalada continua de los precios de los combustibles y la subida del IVA (del 18 al 21%) llevaron al litro de gasoil y gasolina a máximos históricos durante el pasado septiembre. Desde que comenzara el verano, el coste del combustible se elevó más de un 12%, situando el precio del litro de 'super' más allá de los 1,5 € y el de gasoil alrededor de 1,45 €. Así, llenar hoy un depósito de 50 litros cuesta aproximadamente entre 9 y 10 € más que hace un año. Esta situación ha provocado que el



Ministerio de Industria convocara a mediados de septiembre a las principales petroleras (Repsol, Cepsa y BP) para acordar posibles medidas que propicien una bajada de los precios, entre los más caros de Europa antes de impuestos. Los productores de carburantes alegan que llevan tiempo ajustando su márgenes de beneficio y que sin una bajada de los impuestos no pueden recortar "artificialmente" sus precios. Las negociaciones entre Gobierno y petroleras continuaban al cierre de esta edición.

la frase

"Sin el cinturón me siento desnudo"



Michael Schumacher, siete veces campeón del mundo de Fórmula, en una campaña de la FIA para promover el uso del cinturón de seguridad.



La crisis dispara los antidepresivos

Desde el comienzo de la crisis, el consumo de fármacos antidepresivos y de benzodiazepinas, que influyen negativamente en la capacidad de conducir, ha crecido un 30%.

4.500 conductores y pasajeros sin cinturón

La última campaña de vigilancia y concienciación del uso del cinturón de seguridad y de sistemas de retención infantil de la DGT (10 al 16 de septiembre pasado) controló a cerca de 394.603 conductores, de los que casi 2.931 (0,7%) no utilizaban cinturón. Tampoco lo usaban 1.360 pasajeros, de los casi 175.000 controlados, ni iban adecuadamente sujetos cerca de 300 menores de 12 años de los 25.000 inspeccionados.

Al cole por el arcén

Levante-EMV



Una modificación en los criterios del transporte escolar en la Comunidad Valenciana está obligando a que alumnos de varias pequeñas poblaciones tengan que recorrer a pie hasta tres kilómetros por carretera, a veces sin arcenes, hasta el colegio más cercano.

Famosos (y peligrosos) al volante



Justin Bieber

Justin Bieber, megaestrella adolescente, fue sancionado por exceso de velocidad —una vez más— cuando conducía su exclusivo deportivo a 160 km/h en un tramo limitado a 90, huyendo de los paparazzi. Precisamente para evitar el explosivo cóctel juventud-coches potentes, Alex Ferguson, técnico del Manchester United, es drástico: "Ningún jugador menor de 23 años puede tener un deportivo que corra a 330 km/h".

Corre con Ponle freno

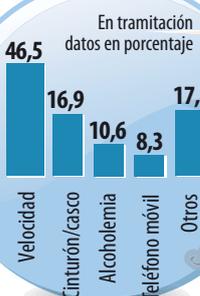
El próximo 25 de noviembre se celebrará en Madrid la Carrera Ponle Freno, cuya recaudación se destinará a seguridad vial. Inscripción:

www.carreraponlefreno.com/

El Permiso por puntos, al día

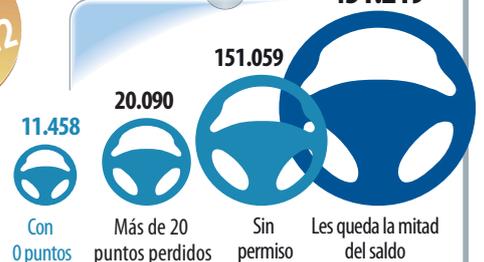
Denuncias

- Firmes**
7.842.168
Nº puntos
22.889.233
- En fase de tramitación**
5.285.130
Nº puntos:
16.122.882



Conductores

451.219



Planes para moverse en la buena dirección

Con motivo de la Semana Europea de la Movilidad, ayuntamientos, entidades y colectivos organizaron actividades para promocionar un transporte alternativo al vehículo particular. Así, la DGT convocó la jornada "Participa en los planes de movilidad de tu ciudad. ¡Muévete en la buena dirección!", donde se debatió la necesidad de implantar formas de movilidad urbana, competitivas y seguras, que respeten el medio ambiente. Se puso de relieve que el transporte público, los servicios municipales de alquiler y carriles-bici, las restricciones al tráfico y limitaciones de velocidad en determinadas zonas y la implantación de líneas de autobuses eléctricos, son medidas en la buena dirección. En este sentido, los Planes de Movilidad Ur-

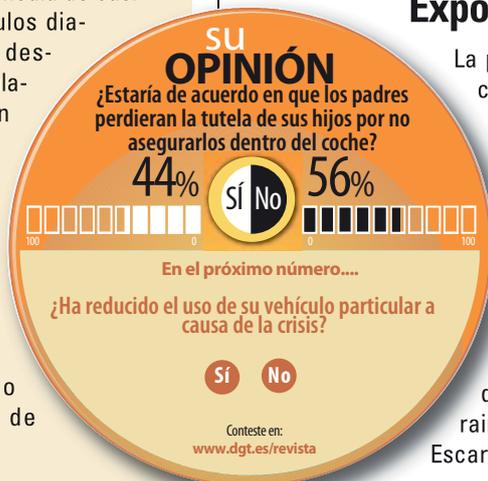


bana Sostenible (PMUS), según Ángel Cediell, del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) "son un compromiso entre autoridades y ciudadanos para cambiar los hábitos de movilidad de sus ciudadanos hacia modos más sosteni-

bles y permita la convivencia de todos los usuarios". María Seguí, directora de la DGT, recordó los beneficios de caminar para prevenir la obesidad, las enfermedades respiratorias y para reducir accidentes. Como ejemplo de buenas prácticas, Raquel Casado, jefa provincial de Tráfico de Asturias, destacó dos campañas para niños y mayores para hacer seguros sus desplazamientos a colegios o centros de salud. Por otra parte, la Comisión de Seguridad Vial del Congreso se comprometió a colaborar en la implantación de PMUS y a concienciar sobre el uso irracional del coche. Francisco Segura, de Ecologistas en Acción, solicitó el cumplimiento de la Ley de Calidad del Aire para que las ciudades no rebasen los límites de contaminación.

Tráfico en autopistas: como en 1998

La crisis económica ha situado el tráfico en la red de autopistas de peaje a niveles de 1998. Según datos del Ministerio de Fomento, el descenso de la circulación superó el 8% en el primer trimestre del año respecto al período anterior, con una media de casi 14.500 vehículos diarios, con un descenso acumulado del 30% en cinco años. La situación actual ha provocado que algunas autopistas de peaje hayan presentado declaración de acreedores.



Expobike: bici para todos

La primera edición de la feria de la bicicleta Expobike reunió el pasado septiembre en Madrid a 15.000 visitantes que pudieron disfrutar de las últimas novedades y de múltiples actividades relacionadas con la bici y el triatlón. Contó con la presencia de la DGT entre sus expositores participantes, además del apoyo de ilustres figuras del mundo de la bici, como Miguel Indurain, Pedro Delgado y Fernando Escartín.

Una bici... ¡de cartón!

El inventor israelí Izhar Gafni se propuso hacer una bicicleta de materiales reciclados. Y lo ha conseguido: una bici totalmente de cartón, ruedas incluidas, fabricada con los principios del arte del origami (figuras de papel plegado). Es ligera y resistente –soporta 140 kg–, impermeable al óxido y al agua. Se espera que esté a la venta en un año y medio por unos 50 euros.



Cómo consultar su saldo... punto a punto

Quizás usted recibió hace tres años dos puntos extra a los 12 que se daban con el permiso, y tal vez uno más este verano. Pero puede haber cometido alguna infracción que resta puntos, o ha realizado un curso para recuperarlos... ¿No sabe cuántos puntos tiene? Consultar su saldo, es fácil. Se lo explicamos punto a punto.

1

En primer lugar, entre en la página web de la Dirección General de Tráfico www.dgt.es y haga click sobre el apartado "Consulte su saldo de puntos"

4

Si no ha utilizado anteriormente este servicio, haga click sobre el botón "Solicitar clave de acceso a la consulta de saldo de puntos" para solicitarla.

2

En la siguiente pantalla, pulse sobre "Consultar saldo de puntos", con o sin certificado, según sea su caso. El caso más frecuente es no disponer de certificado digital.

5

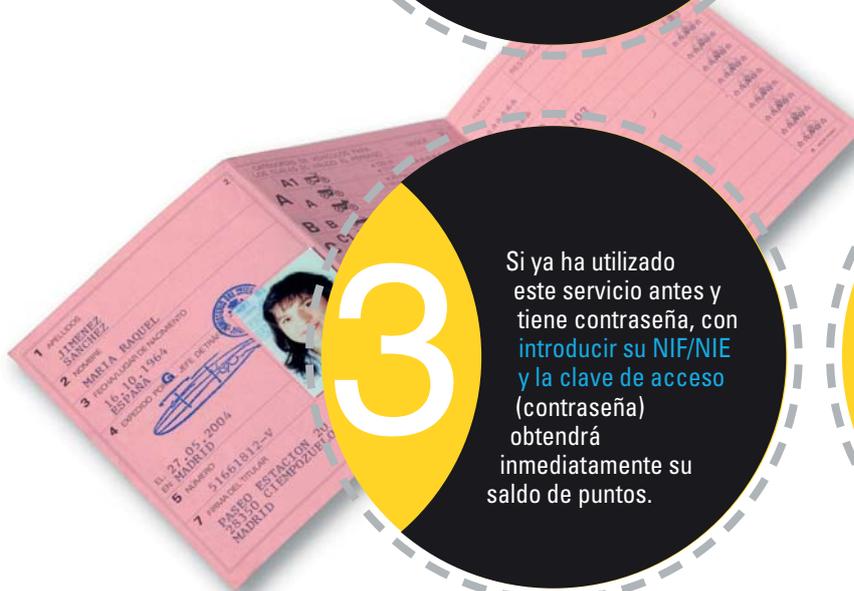
Introduzca su nombre y apellidos, NIF/NIE y la fecha de expedición de su primer permiso (no la de renovación), y un correo electrónico donde, con bastante rapidez, unos minutos, recibirá la clave (contraseña).

3

Si ya ha utilizado este servicio antes y tiene contraseña, con introducir su NIF/NIE y la clave de acceso (contraseña) obtendrá inmediatamente su saldo de puntos.

6

Vuelva a www.dgt.es y repita los pasos con su nueva clave. La primera vez que entre, por seguridad, debe cambiar esta clave por la que usted elija. ¡Y guarde la clave definitiva: se le pedirá cada vez que quiera saber su saldo de puntos!



Yo sí uso el intermitente

No es verdad que se desgaste con su uso... Utilizarlo a diario, incluso 60-100 veces, no genera averías... Es un leyenda urbana que pueda dar calambre cuando lo activas...

No tiene un número limitado de usos... Seguro: puede estar toda la vida dándole para la izquierda, para la derecha...

Sus bombillas son baratas y duran, y duran, y duran...

Está confirmado que utilizarlo no aumenta el consumo de combustible...

Pero tengo que dar la razón a quienes no lo usan por razones varias...

Es verdad que su uso no reduce el estrés... Ni el colesterol.

Ninguna universidad de prestigio ha demostrado que haga perder peso...

También se sabe que por su uso correcto no nos van a dar más puntos (aunque se lo pienso plantear a la directora de Tráfico, María Seguí)

Eso sí, ojo, fuera de bromas, le pueden sancionar hasta con 200 euros por un uso incorrecto... ¡Es una infracción grave!

Y lo que sí está demostrado "científicamente" es que ponerlo para señalar maniobras nos puede evitar muchos sobresaltos y hasta accidentes.

Un uso correcto, como nos enseñaron a todos en la autoescuela, evita, por ejemplo, que nos lleve alguien por delante... ¡Los demás no son adivinos!

Se evita, por ejemplo, que algún con-



Jesús SORIA

Director

No es verdad que se desgasten con su uso, pero algunos conductores los ponen menos que Fernando Alonso en su Ferrari...



ductor tenga que frenar bruscamente para evitar una colisión por su irrupción inesperada...

Es fácil intuir que los otros usuarios de la vía agradecerán enormemente saber que el coche que va delante va a girar a la derecha, a la izquierda...

Que está aparcando, o que va a aparcar...

O que va a comenzar un adelantamiento, que va a volver al carril de la derecha...

Se agradece, incluso, que un conductor responsable y amable le dé paso para que adelante sin peligro...

Sin embargo, todo esto, sencillo como el mecanismo de un chupete, parece que no ha calado en mucho conductores. Somos infractores... ¡y víctimas! El otro día me fijé al azar en un conductor. Le vi adelantar sin señalizarlo. Le observé por la M-30. Ocho adelantamientos, cinco cambios de carril, tres incorporaciones... ¡No usó el intermitente ni una vez! Uno más para los que el intermitente no existe. La realidad es que hay demasiados conductores que ponen el intermitente menos que Fernando Alonso

en su Ferrari. Y no vale darle al clic de tarde en tarde.

Cabe preguntarse: ¿por qué si nos enseñan en las autoescuelas a utilizarlos y nos explican su importancia se nos olvida tan pronto? ♦

Inteligentes...

Ven, piensan, hasta actúan en el caso de que el conductor tenga un mal día para que sus decisiones sean las más acertadas. Cámaras, todo tipo de sensores, centralitas informáticas que hacen de alguna manera de conductor en la sombra... Son los coches inteligentes, que continúan avanzando pese a la crisis. Controlan el entorno al que muchas veces no llega el conductor. Son un gran avance en materia de seguridad, que acabará por llegar a todos los coches. Pero, por ahora, toda la inteligencia la tenemos que poner nosotros.

Coches "tercera edad"

Del mundo del automóvil me preocupan dos cosas: la primera, la bajada de las ventas, por lo que acarrea, trabajo y envejecimiento del parque...; la segunda, la subida imparable de ventas de coches usados. Genera trabajo, pero contribuye muy negativamente, también, a un parque "tercera edad", de coches mucho menos seguros: menos equipamiento de seguridad, menos visitas al taller... Directamente, están saliendo a la circulación coches que deberían estar en el desguace. Estamos en crisis, vale, pero eso no quita los peligros que genera...

Gasolinas bajo la lupa

Los petroleros están en el punto de mira. De la Comisión Nacional de la Competencia, de la Comisión Nacional de la Energía, de los consumidores, ¡y del Gobierno! Hasta los "pequeños" les acosan. Tenemos los segundos precios más altos de Europa antes de impuestos. Ellos se defienden. No son verdad las cifras que se están dando, tenemos muy poco margen de beneficio, dicen. Cabe preguntarse: entones, ¿cómo una gasolinera de la misma marca, en escasos dos kilómetros, tiene diferencias de hasta 4 céntimos? Misterios...



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

SE MOSTRÓ MUY INTERESADO EN EL FUNCIONAMIENTO DEL CENTRO DE GESTIÓN DEL TRÁFICO

El Rey, en la DGT

El Rey Don Juan Carlos visitó recientemente la sede de la DGT y pudo comprobar el funcionamiento del Centro de Gestión y departió con altos cargos del Ministerio de Interior, del propio organismo y con los funcionarios.

Fotos: Paul Alan PUTNAM

Don Juan Carlos tenía mucho interés en conocer de primera mano cómo se organiza el tráfico desde el corazón mismo de la DGT y por eso visitó su sede el día 30 de agosto, víspera de la “Operación Retorno”, donde el ministro, Jorge Fernández Díaz, y la directora general de Tráfico, María Seguí, le explicaron el día a día del centro, del control del tráfico, de las funciones y usos de las numerosas cámaras colocadas en multitud de puntos de las carreteras... Preguntó por muchos detalles y elogió la labor de estos operativos e invitó a seguir actuando por la seguridad vial en el país: *“Agradezco a todos vuestro esfuerzo para que todos tengamos mucho más cuidado en la carretera cuando vamos solos o con nuestras familias”*. En comunicación con unidades de la Guardia Civil en las carreteras, les dijo: *“que nos vigiléis bien a todos, porque nos hace falta que estéis muy bien entrenados”*.

Durante el acto, María Seguí le adelantó datos sobre la accidentalidad del verano (62 muertos menos



Don Juan Carlos saluda a responsables de la Guardia Civil, junto al General Dichas Gómez.



El Monarca charla con el ministro.

“AGRADEZCO VUESTRO ESFUERZO PARA QUE TODOS TENGAMOS MUCHO MÁS CUIDADO EN LA CARRETERA”, DIJO EL MONARCA

que en 2011) y le explicó las líneas maestras de la política de seguridad vial en esta nueva etapa, por ejemplo sobre la “tolerancia cero” con el alcohol y las drogas. Hasta le recordaron con imágenes alguna visita anterior a instalaciones de la DGT en sus inicios, cuando él era Príncipe, incluso le enseñaron la portada de esta revista en 1986, cuando el Monarca nos concedió una entrevista, en la que decía “¿Quién conduce mejor en mi familia? La experiencia juega a mi favor”. Al final solicitó a la directora general una suscripción a “Tráfico y Seguridad Vial”.

El Rey, tanto en el propio Centro de Gestión, como posteriormente, departió con los funcionarios en un ambiente de gran cordialidad y se interesó por detalles concretos del funcionamiento de la DGT. ♦



Saludando a altos cargos de la DGT, Enrique Belda, Mónica Colás y Cristóbal Cremades.



María Seguí le explica detalles de las cámaras que controlan el tráfico.



El Rey sigue atento el trabajo que realiza el personal del Centro de Gestión.

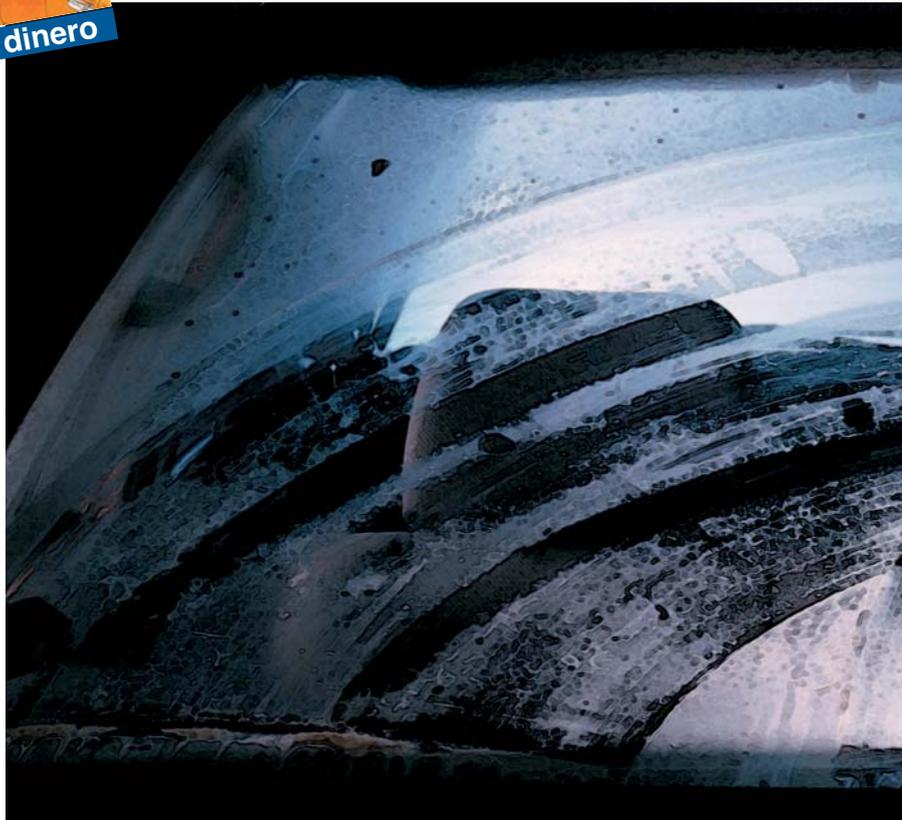


Cumplir las normas, cursos de conducción segura en las empresas, avisar rápidamente cuando veamos un accidente, evitar conducir cuando estamos tomando ciertos fármacos, ser más tolerante al volante para evitar situaciones de riesgo en la carretera, hacer una conducción "eficiente" para ahorrar combustible y contaminar menos... Hacemos un repaso de muchas pequeñas cosas que cuesta muy poco hacerlas bien, no cuestan dinero y, sin embargo, adquieren un valor incalculable.

M. GARCÍA RUIZ, A. GUTIÉRREZ y J. I. RODRÍGUEZ

Uno de cada cuatro conductores tiene un comportamiento antisocial que origina situaciones de riesgo. A veces se traduce en agresividad o malos modos, otras son infracciones (más de 4 millones al año) que acaban en accidente: en 2010, más de 5.500 siniestros con víctimas se produjeron porque alguien no respetó la prioridad de un semáforo o de un stop; en casi 4.000 casos porque no se guardó la distancia de seguridad; y 1.177 atropellos, por no respetar el paso de peatones. ¿Se podrían haber evitado?

Otras muchas acciones y comportamientos, que se sugieren a lo largo de este reportaje, pueden conseguir resultados sorprendentes: una llamada a tiempo evitaría muchas muertes; la tolerancia con los errores de los demás redundaría en una circulación más tranquila y segura, lo mismo que practicar una conducción económica o una movilidad inteligente. Las propias administraciones realizan actuaciones de bajo coste en equipamientos e infraestructuras para evitar el 11% de los accidentes y el 33% de las muertes. Y no se puede olvidar la labor de un amplio colectivo de profesionales de la seguridad vial, policías locales, educadores, etc. que, de forma altruista, contribuyen en esa tarea de hacer bien las cosas. No cuesta tanto.



Hacer las cosas





s bien... no cuesta dinero



Avisar a tiempo salva vidas



Avisar a tiempo a los servicios de emergencia puede ayudar a salvar más de 800 vidas al año.

Algo aparentemente intrascendente pero que puede salvar muchas vidas es ser consciente de que una llamada nuestra a tiempo, después de un accidente, es "acelerar" la puesta en marcha los servicios de emergencia.

¿Estaría dispuesto a formar parte del engranaje del reloj que marca la hora de oro? Solo tiene que llamar al 112 para avisar de un accidente. Está demostrado que la supervivencia de los heridos depende de una respuesta rápida y adecuada y usted puede ser el mecanismo que active esa ayuda.

Desde que se produce el accidente transcurre esa hora de oro que marca la frontera entre la vida y la muerte, en la que fallece el 75% de las víctimas. Sin embargo, algunos estudios cifran hasta un 35% la posible disminución de la mortalidad me-

dante una gestión eficaz de las emergencias. Por eso cobra tanto valor la llamada de cualquier ciudadano que presencie un accidente: puede contribuir a salvar más de 800 vidas cada año y a mejorar el pronóstico de cerca

de 120.000 supervivientes que resultan heridos. En 2015, cuando todos los vehículos nuevos dispongan de un sistema de llamada automática (e-Call) mejorará considerablemente la supervivencia de los heridos. Mientras tanto, nuestro papel como primer eslabón de la cadena de ayuda resulta fundamental.

Las gamberradas nos salen muy caras

Los actos incívicos e insolidarios de algunos nos cuestan mucho. Por ejemplo: limpiar los arcones de restos arrojados, como latas o colillas, cuesta 45 €/km; 1.200 €, reponer una farola entera; el cristal de una marquesina unos 200 €; entre 1.000 y 4.000 € reponer un semáforo, y limpiar una pintada en una señal entre 45 y 75 €

Lo que nos altera iy podemos evitar!

Algunas situaciones pueden alterar al conductor y aumentar el riesgo de accidentes. Sin embargo, en su mano está adaptarse a la situación y evitar peligros como estos, señalados en algunos estudios:

- 1. Tener un vehículo pegado por detrás.
- 2. Los atascos.
- 3. La prisa por llegar
- 4. Que se cuecen en las retenciones o incorporaciones.
- 5. Los lentos.
- 6. Los que no facilitan las incorporaciones y cambios de carril.
- 7. La fatiga ligera.
- 8. Fumar.
- 9. El exceso de confianza.
- 10. La conversación intensa con los pasajeros
- 11. Los problemas o tareas mentales complejas mientras conducimos.
- 12. Los altercados con otros conductores.
- 13. Una conversación intensa por el móvil.

Respeto al más débil, 270 víctimas menos



Piense en los más débiles.

Ciclistas, peatones y conductores de motocicleta son los más vulnerables frente a los demás usuarios. Estos son algunos datos significativos de la accidentalidad en 2010 que se podrían evitar:

- 270 peatones fallecieron atropellados.
- 65 ciclistas muertos (3.600 accidentes con bicis implicadas).
- 486 usuarios de motos y ciclomotores fallecidos y 33.000 heridos.

Por eso es importante para la seguridad tener en cuenta ciertas cuestiones básicas:

- Por su menor tamaño pueden quedar ocultos en los ángulos muertos: cerciñese antes de cambiar de carril.
- Ojo con los giros que puedan sorprender a peatones y ciclistas.
- Antes de salir del coche, observe si se acerca alguien antes de abrir la puerta.



El mensaje permanece.

¿Es usted un conductor tolerante?

¿Practica usted una conducta social en el tráfico y es tolerante con los errores de los demás? Según un estudio de Attitudes, en torno al 25% de los conductores españoles son antisociales al volante y originan situaciones de riesgo. Casi siempre son infracciones (en 2010 se formularon más de 4 millones de denuncias). Otras veces son malos modos o maniobras arriesgadas que incomodan y coartan a los demás conductores y peatones.

Analice si es usted un conductor tolerante:



No respetar la distancia de seguridad, un peligro.

- ✓ ¿Facilita la incorporación a la vía principal a los demás?
- ✓ ¿Señaliza las maniobras?
- ✓ ¿Facilita los adelantamientos, o acelera, gesticula y da ráfagas de luces para atemorizar, más que para avisar?
- ✓ ¿Respeto la distancia de seguridad, o es un acosador vial?
- ✓ ¿Circula por el carril de la derecha y utiliza los otros para adelantar?
- ✓ ¿Es intolerante cuando tiene prioridad, o cede si observa que se han equivocado?
- ✓ ¿Cuida de cambiar al alumbrado de cruce cuando circula detrás o frente a otro vehículo durante la noche?
- ✓ ¿Tira colillas y otros objetos por la ventanilla?

Pasado y presente de los carteles de la DGT

Muestra de una exposición sobre el pasado y el presente de los carteles de la DGT. Como el que ha servido de argumento para el tema de portada de la revista: "Hacer las cosas bien no cuesta dinero". Porque los tiempos cambian, pero los mensajes permanecen. Por eso, los carteles de toda la vida han sido interpretados por jóvenes artistas en Mulafest, el Festival de Tendencias de 2012 por el colectivo Mundo Feliz, de la Escuela Artediez. Ayer y hoy, juntos.

LOS TIEMPOS CAMBIAN PERO EL MENSAJE PERMANECE

Medicinas: ¿cómo afectan al conductor

Alergias, catarros... Cualquier medicación para combatir una enfermedad más o menos grave puede ser un elemento de peligrosidad al volante...

¿Cuántas vidas se salvarían cuidando este aspecto?



Si se medica y conduce, pida consejo.

Muchos fármacos afectan a la capacidad para conducir y llevan un pictograma de aviso. Los que se utilizan para el dolor crónico (afecta a uno de cada tres españoles, pero solo la cuarta parte del 44% de los pacientes que sufre un dolor grave, acuden a una unidad especializada para su tratamiento) y los que se toman para otros problemas, producen efectos secundarios y alteraciones que afectan muy directamente a las capacidades del conductor: somnolencia, visión borrosa, agitación, sedación o pérdida de reflejos.

Los médicos informarán al paciente-conductor de los peligros de:

- Algunos fármacos con efectos secundarios y alteraciones para conducir.
- Automedicarse.
- La mezcla con alcohol o drogas.
- Combinar fármacos para el dolor con antihistamínicos o codeína para alergias, catarros y gripes.
- Al iniciar el tratamiento, al añadir otro medicamento o si se cambia la dosis.
- Interrupción brusca del tratamiento para el dolor crónico.

Las claves para entender los fármacos

Compruebe en el prospecto del medicamento su categoría y cómo afecta a la conducción:

Categoría 0. No afecta a la conducción y no precisa advertencia.

Categoría 1. Posibles reacciones adversas (en ese caso, no conduzca), especialmente durante los primeros días. Equivale a conducir con 0,5 g/l de alcohol.

Categoría 2. Efectos intensos sobre la capacidad de conducir. Equivale a 0,5-0,8 g/l de alcohol.

Categoría 3. Efectos muy intensos al volante. No conduzca. Es como conducir con más de 0,8 g/l.

Por su carril, menos peligro

Erróneo e insolidario. Entre los errores más comunes de muchos conductores se encuentra el de no circular por el carril situado más a la derecha, tal y como exige la normativa, especialmente en autovías y autopistas. La DGT ha realizado recientemente una campaña especial sobre el uso correcto de carriles y evitar situaciones de peligro como las que generan los adelantamientos por la derecha a vehículos lentos que, sin causa justificada circulan por los carriles más rápidos.

Una vida, 1,4 millones

Un grupo de investigadores de la Universidad de Murcia y Sevilla ha establecido el valor aproximado de evitar una víctima mortal de accidente de tráfico en 1,4 millones de euros. De esa cantidad, solo 100.000 euros corresponden a las pérdidas de producción laboral y costes médicos. Los 1,3 millones restantes es la cantidad máxima que la sociedad estaría dispuesta a pagar por evitar un fallecimiento. Este dato sirve para estimar la rentabilidad de invertir en infraestructuras y otras acciones.

¿Y si todos cumpliéramos las normas?

En el año 2010, el 65% de los conductores y el 53% de los peatones cometieron alguna infracción cuando se produjo el accidente. ¿Cuántos se hubieran podido evitar si se hubieran cumplido las normas?



Uno de cada tres conductores fallecidos había bebido.

Las estadísticas de la accidentalidad en nuestro país son tozudas. La mayoría de los conductores y peatones afectados habían cometido alguna infracción. Infringir cuesta caro y cabe preguntarse si el adecuado cumplimiento de las normas podría haber evitado muchas de las tragedias que se registraron en 2010. Estas son las causas principales:

Distracciones como hablar por el móvil o programar el navegador en marcha causan el 39% de los accidentes (684 muertos en carretera en 2010). Sanción: 200 € y 3 puntos.

La velocidad inadecuada está presente en el 27% los accidentes

mortales en carretera y agrava las consecuencias. Sanción: 100 a 600 € y pérdida entre 2 y 6 puntos; si es delito (superar el límite en 60 km/h en ciudad y en 80 en carretera), de 3 a 6 meses de prisión o multa y privación del derecho a conducir de 1 a 4 años.

Alcohol y drogas. Casi uno de cada tres conductores fallecidos tenía alcohol en sangre y el 18,5% dio positivo en drogas. La solución: el que conduce, no bebe (conductor alternativo). Sanción: superar la tasa o negarse a las pruebas, 500 € y retirada de 4 ó 6 puntos; por encima de 0,60 mg/l en aire, prisión o multa y retirada del carné de 1 a 4 años.

Cinturón y casco. En carretera, en 2010, el 23% de los fallecidos usuarios de turismo no utilizaban el cinturón de seguridad (el 35% en ciudad). Y en el caso de los usuarios de moto y ciclomotor fallecidos en carretera, no usaba el casco el 6% y el 24%, respectivamente. Sanción: 200 € y 3 puntos.



Compre y use las tecnologías que le ayudan...

Las nuevas tecnologías ayudan en muchos casos a respetar las normas. Algunas son imprescindibles; otras, aconsejables para evitar accidentes o reducir sus consecuencias. De ahí la importancia de no restarles valor a la hora de comprar un coche, de no escatimar en ciertos equipamientos, de no renunciar al buen uso de elementos cuya fiabilidad está más que demostrada científicamente...

● **Imprescindibles:** Cinturón de seguridad; avisa-cinturones (su generalización evitaría 400 muertos al año); air-bag; ESP/ABS (evitaría 300 víctimas mortales); y reposacabezas activos disminuye un 50% las lesiones cervicales).

● **Aconsejables:** Entre otros, el aviso de velocidad excesiva; control de presión de neumáticos; alerta de carril; supervisión de ángulo muerto; encendido automático de luces; llamada automática de emergencia; faros adaptativos; protección a los peatones...

Los 13.468 accidentes que se podrían haber evitado

Saltarse un semáforo, adelantar antirreglamentariamente o no mantener la distancia de seguridad son infracciones graves (multa de 200 € y 4 puntos), que en 2010 dieron lugar a muchos accidentes con víctimas que se pudieron haber evitado:

- ✓ **5.638** accidentes si se hubiese respetado la prioridad de un semáforo o las señales de Stop o Ceda el paso.
- ✓ **3.711**, si se hubiera mantenido la dis-



Saltarse un semáforo, una infracción frecuente.

tancia de seguridad.

- ✓ **1.894**, si no se hubiera invadido parcialmente el sentido contrario.
- ✓ **1.177**, si se hubiera respetado el paso de peatones.
- ✓ **1.048**, si no se hubiera adelantado antirreglamentariamente.

Es decir, 13.468 accidentes que, bajo la utópica conducción sin errores, sin infracciones, sin distracciones, sin despistes... ¡se podrían haber evitado!

Sin casco; lesión cerebral x3

Todavía es muy habitual ver a motoristas sin casco, o con el mismo en el codo... Conocer algunos datos, quizá hagan a algunos convencerles de la diferencia de hacer las cosas bien:

- Tres de cada cuatro motoristas fallecen por heridas en la cabeza.
- Sin casco, el riesgo de lesión cerebral se multiplica por tres.
- La posibilidad de salir ileso con casco aumenta en un 20%. No llevarlo supone una sanción de 200 € la retirada de 3 puntos y la inmovilización de la motocicleta

No distraerse, una garantía

Las salidas de la vía, los alcances o los atropellos son los accidentes más frecuentes originados por la distracción. Diversos estudios aseguran que, si se fuma, el riesgo de accidente se multiplica por 1,5; por 4 si se usa el móvil (tras un minuto y medio de conversación se deja de percibir el 40% de las señales).

A 120 km/h se recorren 34 metros en un segundo. Es decir, que en "maniobras" habituales al volante hay muchos segundos en los que el coche sigue corriendo sin que "veamos" lo que pasa... ¿Cuántos alcances, accidentes absurdos, inexplicables, se podrían evitar intentando eludir estas distracciones? Recuerde que en:

- Encender un cigarrillo, se tardan 4 segundos y se recorren 136 m
- Ajustar la radio o el CD: 6 segundos (204 m)
- Responder a una llamada: 8 segundos (272 m)
- Marcar un número: 13 segundos (442 m)



Usar el móvil cuadruplica el riesgo.

Las 10 reglas de oro del conductor eficiente

Hoy, más que nunca, conducir de forma eficiente no es solo ahorrar en combustible, es ganar mucho en seguridad... Les damos diez claves para aunar buenas prácticas.

Se estima que practicar una conducción eficiente no solo permite ahorros de combustible de hasta el 15%, sino la reducción de los accidentes entre el 10 y el 25%, ya que implica un manejo más atento y racional del vehículo. Estas son las reglas básicas:

- 1º** No acelere al arrancar ni al parar el motor.
- 2º** Cambie lo antes posible a marchas más largas.
- 3º** Ruede a una velocidad constante y moderada y evite frenazos y aceleraciones.
- 4º** En las deceleraciones, deje que el coche ruede por la inercia (con una marcha engranada no consume nada), y si es necesario frene.
- 5º** Desconecte el motor en paradas de más de 1 minuto.
- 6º** Mantenga la distancia de seguridad y un amplio campo de visión para anticiparse a cualquier eventualidad o peligro.
- 7º** Si lo necesita, (adelantamien-



Mirar más lejos es anticiparse al peligro.

tos, incorporaciones, etc.) no dude en cambiar a marchas inferiores y acelerar a fondo.

8º Revise periódicamente el motor y haga los cambios de filtro, aceite y bujías que exija el manual de mantenimiento.

9º Mantenga la presión correcta de los neumáticos y cuide su alineado.

10º No sobrecargue el vehículo, no circule con las ventanillas abiertas y utilice el aire acondicionado solo cuando sea necesario.

Moverse con inteligencia

Pequeños gestos como compartir el coche, desplazarse a pie, en bici o en transporte público, son decisiones inteligentes. "Muévete con inteligencia y vivirás mejor" es el lema y uno de los objetivos marcados por la Unión Europea para el año 2020 conocidos como 20/20/20 (disminuir en 20% el consumo de energía primaria, reducir el 20% las emisiones de gases de efecto invernadero y aumentar el 20% la contribución de las energías renovables). El 65% de los trabajadores (encuesta de FESVIAL/CNAE) usa el vehículo privado para ir a trabajar, pero el 56% lo haría en transporte público si pudiera.



¿Eludir los radares?

Muchos se empeñan en hacer cálculos para rebasar los límites de velocidad y, a la vez, eludir los radares. Pero cada radar tiene un margen de error específico, lo mismo que cada velocímetro; además influye la climatología, la antigüedad, la presión y dimensiones de los neumáticos... Es casi imposible hacer un cálculo exacto. Mejor, respete a rajatabla los límites autorizados.



Las empresas que "conducen" seguras

Uno de cada tres accidentes laborales mortales es a su vez un accidente de tráfico, aunque el mundo de la empresa es, cada vez más, un marco de promoción de la seguridad vial.

Por responsabilidad y por economía, las empresas han comenzado a tomar cartas en la seguridad vial y ponen a disposición de sus empleados cursos de formación teóricos y prácticos de conducción segura; investigan los accidentes que estos puedan sufrir durante la jornada laboral o en el trayecto de ida o vuelta; limitan al máximo sus necesidades de desplazamiento con reuniones virtuales; reducen la fatiga y la distracción regulando las paradas y el uso de los móviles; favorecen el



Las empresas incrementan sus esfuerzos para promocionar la seguridad vial entre sus empleados.

uso compartido de vehículos y del transporte público y garantizan la seguridad de su flota y la de los vehículos de sus empleados poniendo a su disposición inspecciones gratuitas periódicas.

Aunque son muchas, podrían ser bastantes más las empresas que fomentan la seguridad vial entre sus empleados. Según una reciente encuesta realizada por FESVIAL y CNAE, solo el 12% de los trabajadores afirma haber recibido formación e información en su empresa

sobre seguridad vial a pesar de que el 66% lo consideraría positivo.

Uno de cada tres accidentes laborales mortales es un accidente de tráfico. Durante 2010 hubo 65.000 accidentes laborales viales de los que 264 fueron mortales. Las dos terceras partes fueron in itinere, en el viaje de ida o vuelta al trabajo.

Evitar las distracciones, las prisas, las conversaciones telefónicas incluso con el manos libres y los trayectos rutinarios ayuda a eludir este tipo de accidentes.

Bajo coste, alto rendimiento

Medidas sencillas, como mejorar la señalización de una vía o la iluminación, suavizar curvas o instalar barreras de contención, son fáciles y rápidas de aplicar, económicas, pero, sobre todo, altamente efectivas. La Dirección General de Carreteras en un estudio sobre veinte de estas medidas concluyó que evitan el 11% de accidentes, el 33% de muertes y el 35% de heridos graves. El 70% cuestan menos de 30.000 € y el 23% no rebasa los 150.000.

La suma de muchas pequeñas acciones

El esfuerzo (a veces voluntario y altruista) de educadores, policías locales, instituciones, incluso particulares, para mejorar la educación vial es incalculable. Es la suma de muchas pequeñas acciones como estas:

● **Niños que educan multando.** Fuenlabrada (Madrid) es un ejemplo de las miles de iniciativas que se ponen en marcha en los municipios españoles para fomentar el comportamiento responsable de niños y jóvenes. En esta ocasión, niños de 6 a 17 años, acompañados de policías municipales y educadores,

impusieron multas simbólicas a los vecinos para concienciarles sobre asuntos relacionados con la seguridad vial, la movilidad de los discapacitados, la conducta cívica...

● **Rehabilitar a jóvenes delincuentes.** De forma altruista, Miguel Ángel Pascual, de la Policía Local de Huesca, junto con el director de una autoescuela, Jesús Viñuelas, y AESLEME han organizado, en colaboración con la Fiscalía, unos cursos de sensibilización para jóvenes con delitos de tráfico.

● **Cursos gratuitos a motoristas.** Antonio Castrillo, de la Asociación Cultural Roteiros de Galicia, ha organizado unos cursos gratuitos sobre conducción segura en moto, para lo que ha contado con la colaboración de la Guardia Civil y de instructores de la DGT. Según el propio Castrillo, "con pocos medios y muchas ganas se pueden hacer muchas cosas".



Niños y policías de Fuenlabrada (Madrid) imponen multas simbólicas.



Alcohol, cocaína, 'porros', psicofármacos... son las sustancias adictivas más consumidas, tanto por conductores como por peatones.

CASI LA MITAD DE LOS FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO HABÍA CONSUMIDO SUSTANCIAS ADICTIVAS

Volante + drogas = accidente mortal

Más del 40% de las víctimas mortales registradas en un accidente de tráfico habían consumido alcohol, drogas o psicofármacos, solos o mezclados, antes del siniestro, según los datos de la Memoria 2011 del Instituto Nacional de Toxicología. Este instituto realizó pruebas a casi mil fallecidos.

Mercedes LÓPEZ

Cerca de la mitad de los fallecidos en accidente de circulación, que fueron analizados por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses el pasado 2011, habían consumido algún tipo de sustancias adictivas: alcohol, drogas o psicofármacos, bien solas o mezcladas. Para comprobarlo, se les practicó una prueba de sangre, que corrobora si habían consumido alguna droga, y qué tipo.

Los análisis se realizaron a 969 víctimas mortales, de las que algo

**MÁS DEL 90%
DE LOS
CONDUCTORES
QUE DIERON
POSITIVO ERAN
HOMBRES**

más del 70% eran conductores, un 20% peatones y el resto, acompañantes. El resultado es que el 45% de los conductores y el 42% de los peatones dieron positivo en una o más sustancias.

Estos datos suponen un incremento respecto al año 2010, en el que las cifras se situaron en un 42,5% y un

39%, respectivamente.

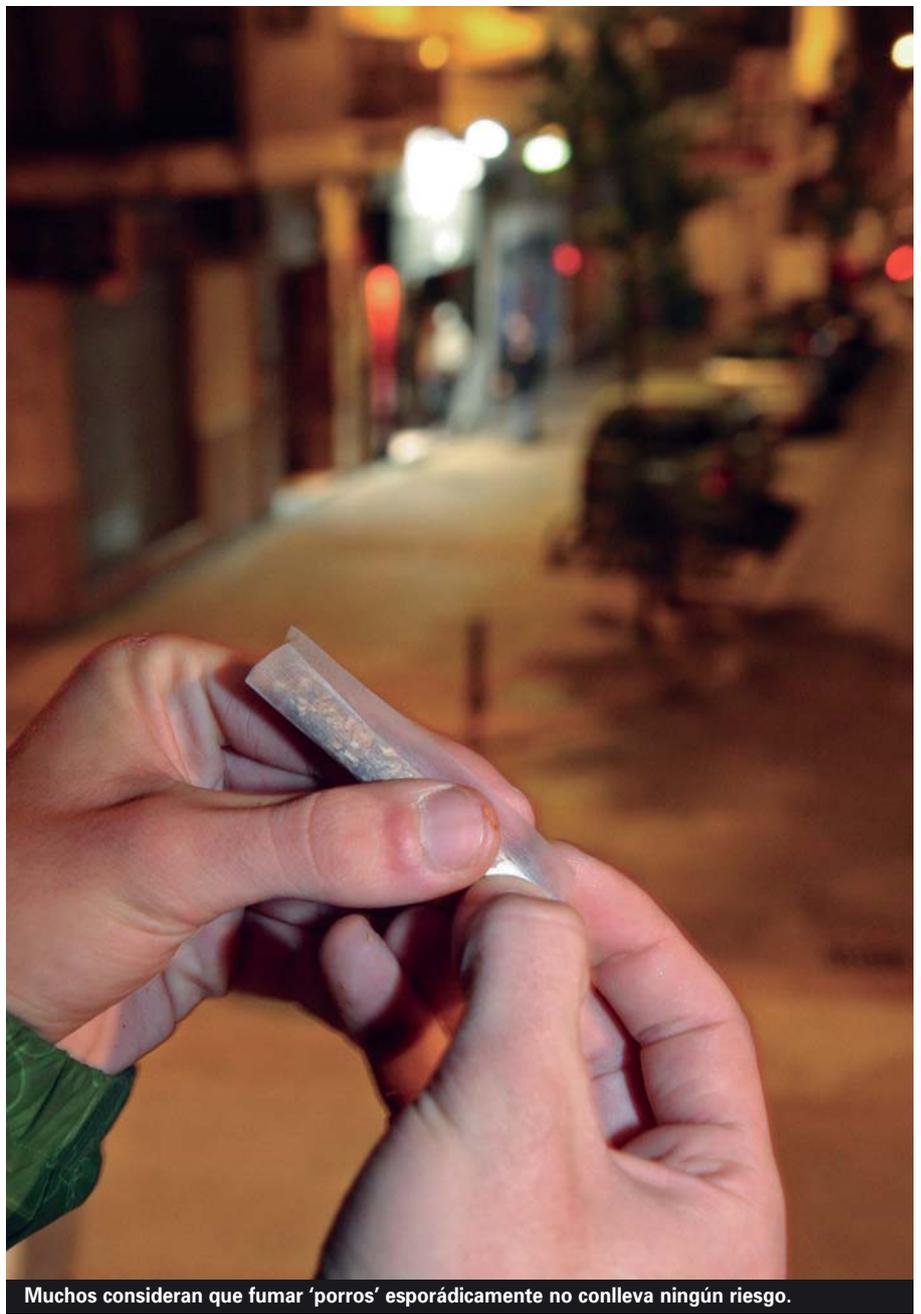
Al analizar las sustancias, en el caso del total de los 702 conductores analizados, se comprobó que casi el 24% había ingerido solo alcohol, más 6% solo drogas ilegales y alrededor del 4% solo psicofármacos. Si nos referimos a los peatones, –en total 192 personas–, el 18% dio positivo en alcohol, cerca del 3% había consumido sustancias ilegales y más del 13% psicofármacos.

SUBEN LAS DROGAS ILEGALES.

En el consumo de sustancias de comercio ilegal, según la directora del Instituto Nacional de Toxicología, Gloria Vallejo, “se ha registrado un incremento de casi 3 puntos respecto a 2010, año en el que dieron positivo el 12,5% de los conductores”.

Un incremento que preocupa al fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, quien califica “como una verdadera lacra el consumo de drogas unido a la conducción”. Al mismo tiempo, advierte de “la existencia de una cierta sensación de impunidad entre los conductores que consumen drogas” y propugna la “necesidad de actuar desde el ámbito educativo, de la prevención y de la sanción”.

Actuaciones que el Ministerio del Interior ya ha puesto en marcha y que forman parte de las nuevas estrategias de la Dirección General de Tráfico, que con su campaña “Tolerancia Cero” busca reducir el consumo de drogas y alcohol al volante.



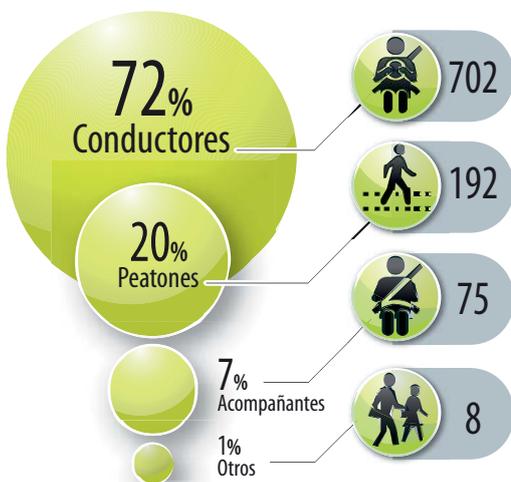
Muchos consideran que fumar ‘porros’ esporádicamente no conlleva ningún riesgo.

Murieron drogados

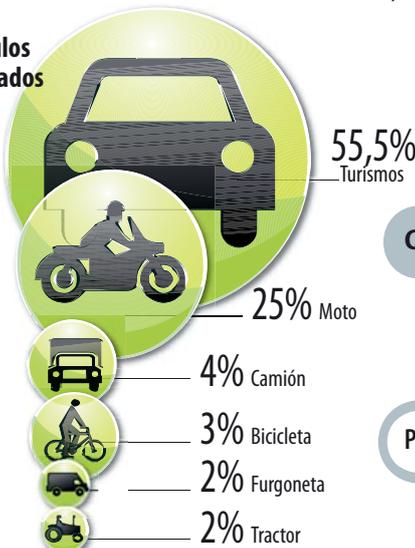


Esta es la radiografía de los fallecidos en accidente de tráfico en 2011, a partir de los resultados obtenidos en los análisis realizados por el Instituto Nacional de Toxicología: la mitad de los conductores había consumido alcohol, drogas o psicofármacos.

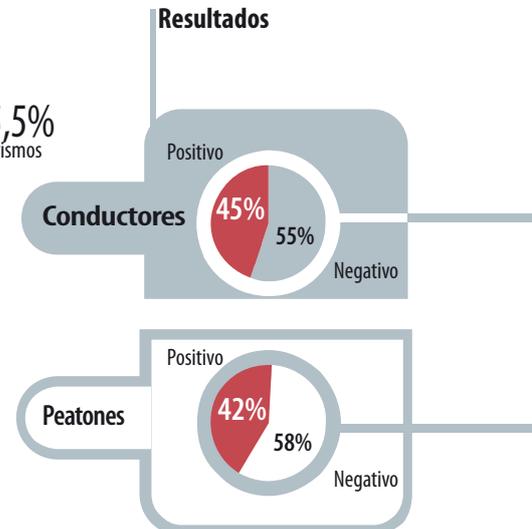
Víctimas mortales analizadas



Vehículos implicados



Resultados



(Fuente: Memoria 2011. Víctimas Mortales en Accidentes de Tráfico. Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses).

rancia cero” ha intensificado la realización de controles de drogas entre los conductores, “en todas las vías y a todas las horas”, como señaló su directora general, María Seguí, en la presentación de los datos registrados en los primeros seis meses de este año (ver recuadro “La mitad positivo”), al mismo tiempo que anunciaba que “hasta finales de año, se realizarán no menos de 10.000 controles”.

De los datos de la Memoria 2011 del Instituto Nacional de Toxicología se desprende que las drogas ilegales más consumidas por los conductores que sufrieron un accidente de tráfico son la cocaína (55%) y el cannabis (47%), y aparece por primera vez una sustancia nueva: la ketamina, que se encontró en el 2% de

Mezclas letales (*)

- ✓ El **5,4%** mezcla alcohol y sustancias ilegales.
- ✓ Consumen conjuntamente alcohol y psicofármacos el **2%**.
- ✓ El **1,7%** combina alcohol, drogas y psicofármacos.
- ✓ Drogas, junto con psicofármacos, es lo habitual para un **1,6%**.

(*) Porcentajes sobre total (702) conductores analizados

GLORIA VALLEJO

Directora del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses

“Preocupa el incremento del consumo de drogas”

Los resultados de la Memoria 2011 sobre Víctimas Mortales en Accidentes de Tráfico, del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, son llamativos. Los analizamos con su máxima responsable, Gloria Vallejo.

- **¿Todas las víctimas que fallecen como consecuencia de un accidente de tráfico son analizadas?**

- Sí, pero no todas se analizan en este Instituto, solo las que nos solicitan los médicos forenses desde los Intitutos Médico Forenses. El pasado año analizamos un total de 969 fallecidos. Pero otras se estudian en los laboratorios que los diferentes Institutos de Medicina Legal disponen en distintas Comunidades Autónomas.

- **¿Cuál es el dato más importante de esta memoria 2011?**

- Por supuesto, que casi el 50% de los conductores haya dado positivo, y, también, la alta incidencia de los positivos en los varones: más de un 93% de los casos positivos, frente al 7% de mujeres. Además de importantes, son datos muy preocupantes.

- **¿Y lo más destacable?**

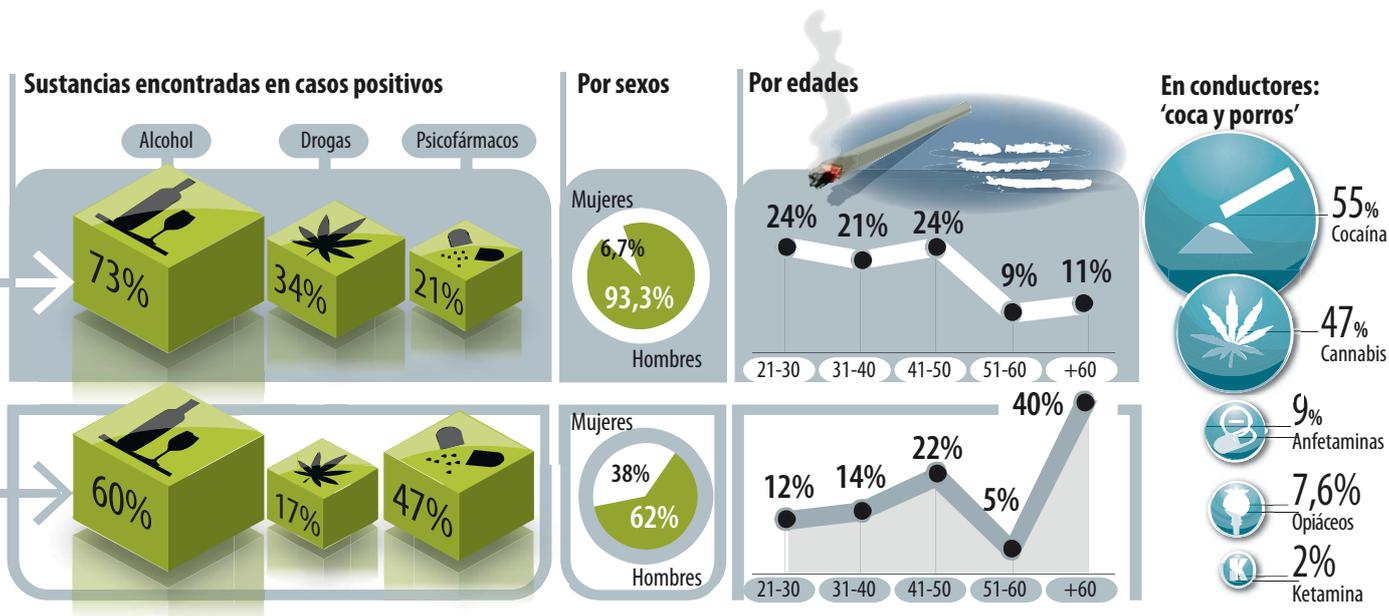
- Considero que, además de subrayar la alta presencia de alcohol, ya que casi en el 70% de los positivos encontramos el alcohol como protagonista –y dentro de ello, el alto consumo detectado en las víctimas, que superaban la tasa de 0,3 g/l en sangre–, hay que destacar el incremento registrado en el consumo de sustancias ilegales entre los conductores, que llegó casi al 3% en 2011.

- **¿Y si nos referimos a los peatones?**

- Hemos comprobado que la edad es un factor determinante cuando hablamos de peatones fallecidos por atropello. Los mayores de 60 años suponen casi el 50% de las víctimas. Además, aunque la presencia del alcohol sigue siendo mayoritaria (más del 25% de los positivos), es muy significativo también el protagonismo que están adquiriendo los psicofármacos detectados en el 20% de los peatones que habían consumido alguna sustancia.



LAS DROGAS MÁS CONSUMIDAS POR LOS CONDUCTORES FALLECIDOS FUERON COCAÍNA Y CANNABIS



Ocho meses de controles de drogas 1.600 positivos

Alrededor de 1.600 conductores han dado positivo en los controles de drogas selectivos realizados entre enero y agosto de 2012. Lo que supone que se impidió que 1.600 conductores continuaran en la carretera en unas condiciones que conllevaban un alto riesgo de verse involucrados en un accidente de tráfico. Según los datos facilitados por la DGT, en los seis primeros meses, un total de 2.259 conductores fueron sometidos a esta prueba, y de ellos, más de la mitad (1.304) habían consumido alguna sustancia ilegal. Además, hay que añadir los resultados de la campaña de concienciación y vigilancia de control de alcohol y drogas realizada durante la primera semana del pasado julio. Del centenar de conductores controlados, uno de cada dos dio positivo. Si las cifras las concentramos en los dos meses de verano (datos hasta el 26 de agosto), el número de pruebas fue de 425. En ellas, se detectó que el 62% de los conductores controlados había consumido algún tipo de droga. Desde la DGT se indica que hasta final de año se realizarán 10.000 controles de drogas, y que habrá una segunda campaña de intensificación durante el mes de diciembre

EL CONSUMO DE DROGAS ILEGALES SE HA INCREMENTADO UN 3%, PASANDO DEL 12,5% EN 2010, AL 15,1% EN 2011

Estos datos coinciden con los recogidos en el Informe 2011 del Observatorio Español de la Droga y las Toxicomanías del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad sobre los patrones de consumo de la población general. Según este informe, el alcohol es la sustancia legal más consumida, seguida de las ilegales (cannabis, cocaína e hipnosedantes sin receta). Asimismo, la ketamina ha sido incluida por la Unión Europea como una de las tres nuevas drogas emergentes más consumidas, junto con las 'setas mágicas' (cannabis sintético) y el 'spice'.



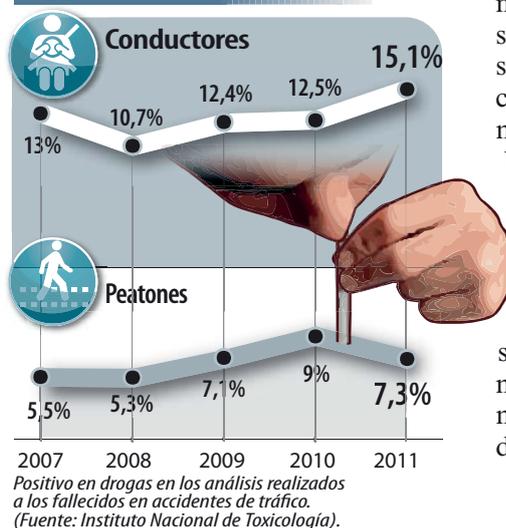
Los controles de drogas se han intensificado desde principios de año, en todo tipo de vías, días y horas.

los conductores positivos. Esta sustancia, que se la conoce como 'la droga del caballo', es, según Gloria Vallejo, "un anestésico que se utiliza en el campo veterinario y que en humanos tiene efectos alucinógenos".

LAS MÁS CONSUMIDAS. Además, en la Memoria se destaca que, en contra de la opinión generalizada, el consumo de drogas está distribuido casi por igual en todas las edades, y no es exclusivo de los más jóvenes.

Así, el porcentaje de positivos entre los conductores de 21 a 30 años es idéntico al de los que tenían entre 41 y 50 años: el 24%.

Más sustancias ilegales



Por último, en este mismo informe, al analizar el conocimiento que sobre el riesgo para la salud representa el consumo de sustancias psicoactivas, se señala que los ciudadanos consideran que el consumo habitual de heroína, cocaína y éxtasis son los más peligrosos, que es más peligroso el tabaco que el cannabis, mientras que tomar de vez en cuando cannabis, o beber 5 ó 6 copas o cañas los fines de semana, son percibidos como de menor riesgo, tanto entre los jóvenes como en población general. Sin duda, datos para la reflexión. ♦





EL 42% DE LOS NIÑOS PASAJEROS FALLECIDOS EN 2011 NO LLEVABA SISTEMA DE RETENCIÓN. SU SEGURIDAD ESTÁ EN TUS MANOS

20 claves sobre seguridad vial infantil

Elegir el Sistema de Retención Infantil adecuado, utilizarlo siempre, enseñarles a respetar el semáforo, a ponerse el casco en la bici... Son hábitos sencillos que pueden salvarles la vida.

Marian GARCÍA RUIZ

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Ilustraciones: **Dlirios**

Durante el año 2011, 42 menores de 14 años murieron en accidente de tráfico, según datos de la DGT. Un 47% menos que el año anterior. 18 de los menores fallecidos eran peatones. Cuatro circulaban en bicicleta; uno, en ciclomotor; y 19 eran pasajeros de turismo o furgoneta. De ellos, un 42% no llevaba sistema de retención ni cinturón.

En la última campaña de control sobre el uso del cinturón y

otros sistemas de retención que ha llevado a cabo la DGT en el mes de septiembre, 294 niños menores de 12 años viajaban sin elementos de seguridad. A pesar de que, según la Asociación Española de Productos para la Infancia, estos elementos pueden prevenir entre un 50 y un 80% las heridas graves o mortales en un accidente.

Según Juan Carlos González Luque, responsable de la Unidad de Coordinación de la Investigación de la DGT, en torno a un 12% de los niños viaja sin el

sistema de retención adecuado. En este sentido, adelanta González Luque, “la DGT quiere realizar un estudio en profundidad y emprender acciones concretas en el ámbito escolar y familiar para incrementar y mejorar la información”.

Además, se pretende “hacer todo lo posible para que los menores viajen con su SRI en el sentido contrario a la marcha el máximo tiempo porque se ha demostrado que es lo más seguro”, asegura. Estos 20 consejos que les ofrecemos a continuación son una guía sencilla y fácil de seguir. Y si en alguna cuestión tiene dudas, pregunte: al fabricante, a la Administración, a su pediatra... porque la falta de información puede acarrear serias consecuencias.

CASI 300 NIÑOS SIN SISTEMA DE RETENCIÓN EN LA ÚLTIMA CAMPAÑA DE CONTROL



Como pasajeros

1 Desde que nacen, en sillita. Desde que sale de la maternidad, si va a viajar en coche con su bebé, nunca lo lleve en brazos. No se recomiendan los capazos salvo por razones médicas. Lo mejor es un sistema de retención infantil (SRI) adecuado, colocado en los asientos traseros del vehículo en el sentido inverso a la marcha.

2 Elegir, instalar y sujetar bien. EL SRI debe elegirse en función del peso y la estatura del niño, más que de la edad, e instalarse en el vehículo de manera que vaya perfectamente anclado, sin moverse. Se recomienda el sistema de fijación Isofix, presente en muchos vehículos nuevos. Si no, el SRI debe ir sujeto con un cinturón de seguridad de tres puntos. Si tiene dudas, infórmese y pregunte.



Si puede, evite el asiento delantero, el del copiloto.

3 Mejor en sentido inverso. Se recomienda llevar a los niños en la silla en el sentido inverso a la marcha el máximo tiempo posible. Si se puede y su estatura lo permite, hasta los 4 años o 18 kg. Si la sillita está colocada en el asiento del copiloto, nunca lleve el airbag conectado, le podría aplastar. El asiento central trasero es el más seguro.



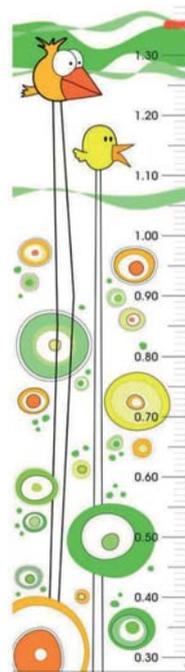
Los niños deben salir del coche por el lado de la acera.

Necesidades especiales

En España hay 60.000 niños con necesidades especiales para viajar seguros. Son menores con discapacidades, a veces transitorias y otras definitivas; que han sufrido intervenciones, con displasia de cadera, ciegos, sordos, con parálisis cerebral, espina bífida, autismo... La Fundación MAPFRE, en su estudio "Los niños con necesidades especiales y su seguridad en el

automóvil" lo pone de relieve y hace un llamamiento para que médicos, fabricantes y Administración lo tengan en cuenta. La Dirección General de Tráfico va a impulsar una Guía para Padres para que todos los niños, incluidos los que viajan "fuera de posición", lo hagan seguros. No obstante, el pediatra es el más indicado para explicar cómo proteger a estos niños.

4 Con cinturón. A partir de 135 centímetros de altura pueden empezar a utilizar el cinturón de seguridad, pero procure que sea de tres puntos y tenga cuidado de que la cinta inferior vaya sobre la cadera y la otra, apoyada en el hombro, nunca en el cuello. Los arneses o cinturón no deben ir retorcidos, ni holgados, ni doblados. Se recomienda que viajen detrás hasta los 14 años.



5 Entretenidos. Es conveniente ir provisto de agua, comida y elementos que mantengan a los niños entretenidos y ocupados en el trayecto, ya que sus protestas y llantos son un factor de distracción muy importante para el conductor.

6 Nunca solos. Si les deja solos en el vehículo, aunque sea por poco tiempo, pueden sufrir un golpe de calor en pocos minutos, aunque la temperatura exterior no sea demasiado elevada, especialmente los más pequeños. La temperatura corporal de un niño aumenta de 3 a 5 veces más rápido que la de un adulto por su menor reserva de agua.

7 No es un juego. No deje que los niños jueguen con los elementos de seguridad. Los cinturones o arneses se pueden trabar si se tira inadecuadamente y si están mal colocados, holgados o retorcidos, no protegen bien. Bloquee los mecanismos de apertura de las ventanillas y puertas. Asegúrese de que no asoman manos, pies o cabeza.

8 Dé ejemplo. El mejor ejemplo para el niño es el comportamiento adecuado del adulto. Póngase siempre el cinturón de seguridad y asegúrese de que sus hijos lo vean. Y no deje objetos sueltos. Tanto las personas como los objetos, si no van sujetos, se pueden convertir en peligrosos "proyectiles" que les aplastarían.

9 Salidas seguras. Aparque el vehículo junto a la acera; no desbloquee las puertas hasta que haya estacionado definitivamente y no exista peligro para que sus hijos entren o salgan. Asegúrese de que los niños utilizan la puerta adecuada y salen sin correr.

10 Autobús con cinturón. Si los niños viajan en transporte escolar o discrecional, preocúpese de que el vehículo tenga cinturones. Muchos ya los tienen. Uno de los principales riesgos de accidente está en la subida y bajada del autobús. Dentro deben evitar levantarse del asiento con el vehículo en marcha.





Como peatones

11 Enseñeles a respetar. Los niños deben aprender a interpretar y a respetar las normas de circulación y al resto de usuarios de la vía. Su ejemplo es la mejor enseñanza. Enséñeles a cruzar siempre por lugares seguros: pasos de peatones o regulados por semáforo, mirando antes a ambos lados y sin correr. No deben cruzar en diagonal o zigzag.



Siempre con el muñeco verde.

12 Caminar seguro. Enséñeles a caminar siempre por el interior de la acera, sin correr, lejos del bordillo y prestando atención a las salidas de los garajes. Si el niño es menor de 6 años deberá ir de la mano de un adulto. Si van por carretera, siempre por la izquierda y con elementos reflectantes si es de noche. Si va al colegio, busque o promueva la creación de "caminos escolares", son las rutas más seguras.

13 Entornos de riesgo. Supervise a los niños cuando estén cerca de cualquier vehículo, aunque esté parado. Enséñeles a no jugar alrededor, a no situarse nunca detrás, a cruzar al menos tres metros por delante y a alejarse en cuanto se ponen en marcha.



Su estatura les hace "invisibles".

14 Peligrosa "marcha atrás". Debido a su estatura, los niños más pequeños se vuelven "invisibles", sobre todo si están muy cerca o detrás. Si va a dar marcha atrás, revise antes la zona. Abra la ventanilla para oír cualquier incidencia y mientras realiza la maniobra no deje de mirar hacia atrás a través de los espejos.

15 Fuera de la calzada. Enséñeles a dejar bicicletas, patinetes o juguetes fuera de la calzada y a jugar en lugares adecuados para ello: parques, jardines, nunca sobre la acera. Una pelota que sale corriendo a la calzada puede ser la antesala de un atropello.



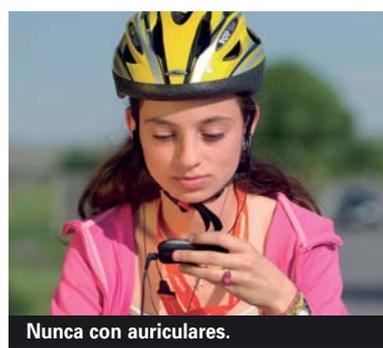
Como ciclistas

16 Con casco. Es una medida de seguridad y prevención de posibles lesiones. Convierta su uso en un hábito más. El casco protege a cualquier edad pero en el caso de un niño todavía más. Actualmente solo es obligatorio en vías interurbanas.



Mejor habituarse desde pequeños.

19 Sin auriculares. Cuando circulen en bicicleta, no deben de llevar puestos auriculares conectados a reproductores de sonido, receptores o teléfonos móviles porque les aíslan del entorno.



Nunca con auriculares.

20 En fila india. Si van en grupo, las bicicletas no deben circular alineadas en horizontal sino en vertical, en fila india. Como máximo, en columna de a dos.

Educación vial en las escuelas

La Educación Vial se enseña de forma transversal, a través de las diferentes asignaturas, y dentro de la asignatura Educación para la Ciudadanía que desaparecerá para el próximo curso. Según Violeta Manso, Coordinadora de la Unidad de Intervención Educativa de la DGT, "se apuesta por llegar a todos los niveles: Primaria, Secundaria y Bachiller e impulsar la incorporación de contenidos en los proyectos educativos de los centros a través de programas especiales que se podrían impartir en las Tutorías".



El verano con menos muertos

Un total de 262 personas perdieron la vida en las carreteras españolas durante los meses de julio y agosto del verano pasado, el 19% menos que el anterior, lo que lo convierte en el mejor balance de la historia. Según la directora general de Tráfico, María Seguí, son datos positivos que "nos dan muchas esperanzas".

J. I. R.
Infografía: **Dlirios**

Las primeras palabras de la directora general de Tráfico, María Seguí, al presentar el balance del verano fueron esperanzadoras: "Es un día especialmente grato, porque es positivo, optimista, y nos da muchas esperanzas para lo que queda de año". Pero de satisfacción contenida ya que fallecieron en las carreteras españolas 262 personas. Supone un 19% de descenso (62 muertos menos) respecto a los meses de julio y agosto del año pasado. Aunque se trata de datos provisionales tomados a 24 horas del accidente, puede decirse que se trata de las cifras más bajas de la historia, aunque la directora restó importancia a ese dato y agradeció a la población su buen comportamiento y por

ser "los auténticos protagonistas de estos resultados".

De manera complementaria, se ofrecieron datos del fin de semana de la operación retorno (1 y 2 de septiembre), con 8 accidentes mortales y 8 fallecidos.

ALGUNOS "PEROS". Aunque la mayoría de las cifras han experimentado descensos significativos (ver gráficos), la directora puso de

relieve algunos "peros", como el hecho de que el 23% de los fallecidos en turismo no llevaron puesto el cinturón y que, de los seis niños menores de 12 años fallecidos, la mitad no viajara con un dispositivo de retención. Por el contrario, la totalidad de los

motoristas usaba casco, lo que sin duda contribuyó a que la mortalidad de estos usuarios se redujera el 34% respecto al verano anterior.

Los resultados se produjeron en un contexto en el que, por un lado, se redujo la movilidad en un 1,6% respecto al verano anterior,

Accidentes y víctimas mortales (julio y agosto)

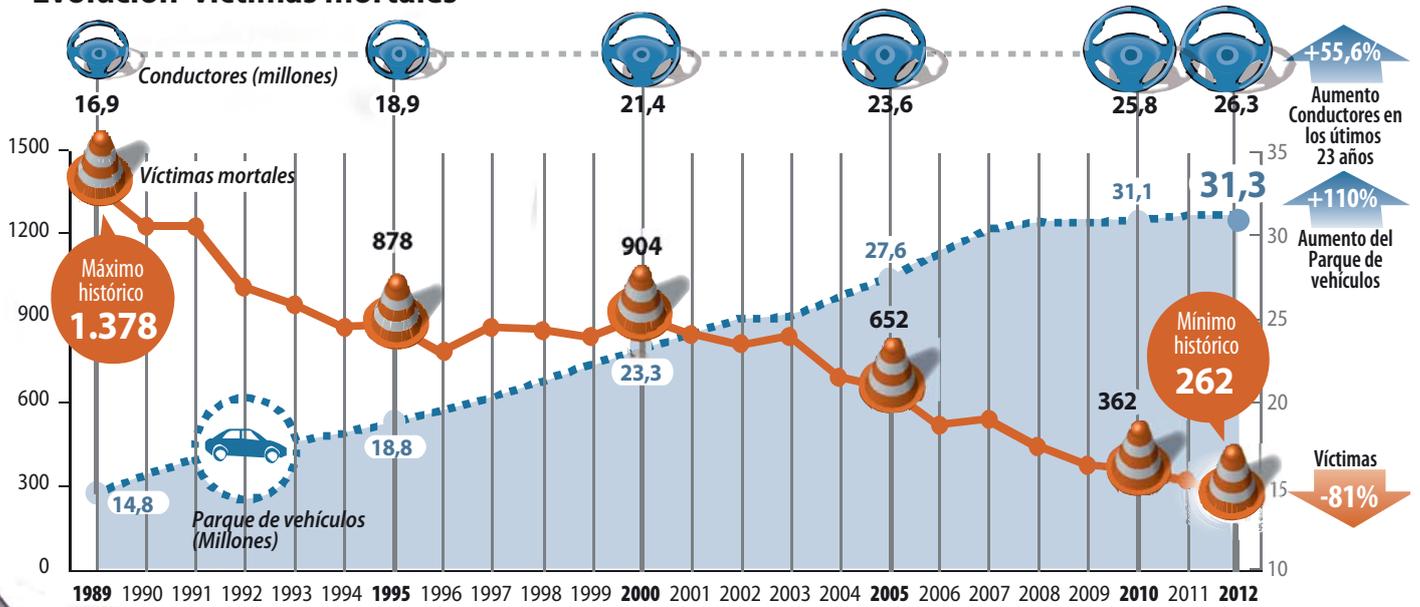


aunque con claras diferencias: en julio el descenso fue del 3,5%, lo que sin duda contribuyó a una reducción del 32% de las víctimas; en cambio, en agosto se registró por primera vez en muchos meses un ligero aumento de la movilidad. Además, se llevaron a cabo sendas campañas de concienciación e intensificación de controles en carretera en materia de velocidad y drogas (ver infografía).

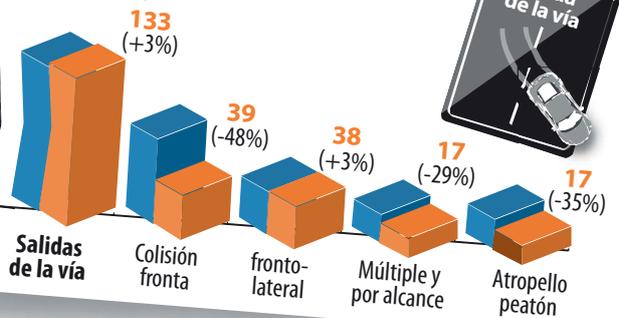
En el cómputo global del año, hasta el 31 de agosto, se habían registrado 882 víctimas mortales en carretera, un 10% menos que el año anterior. ♦



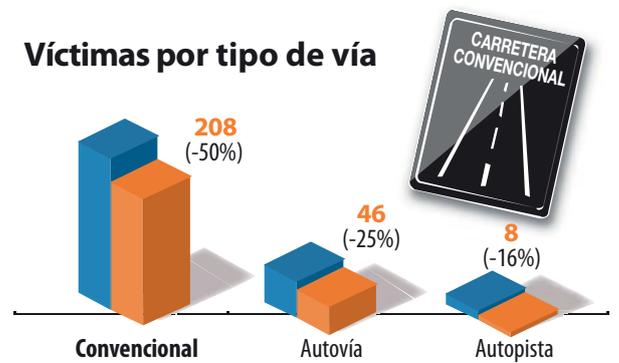
Evolución víctimas mortales



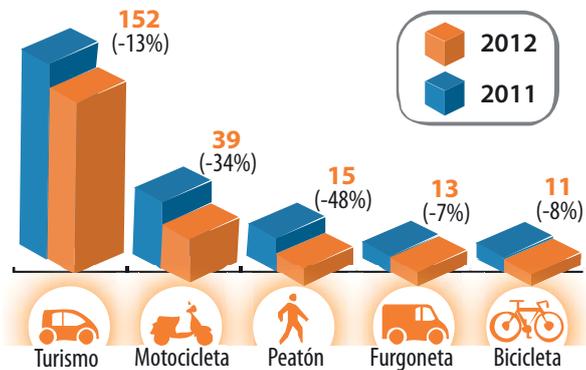
Los accidente más frecuentes (Nº de víctimas)



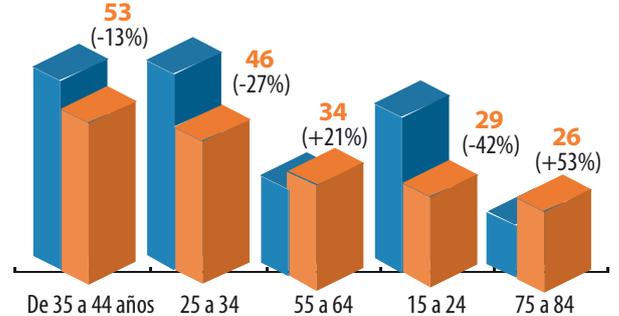
Victimas por tipo de vía



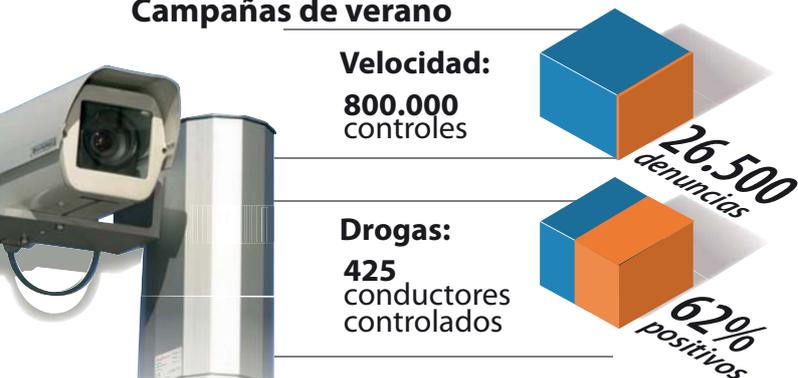
Usuarios con mayor mortalidad



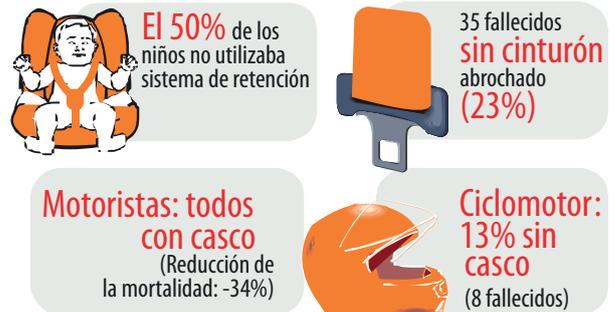
Los grupos de edad con más víctimas



Campañas de verano



Uso de accesorios de seguridad



Para estar bien informado, **El País, El Mundo, Abc...**

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



Todas las compañías coinciden en que las mujeres tienen menos exposición al riesgo.

SER HOMBRE O MUJER NO INFLUIRÁ EN LA PRIMA DEL SEGURO DEL AUTOMÓVIL A PARTIR DEL 21 DE DICIEMBRE

Seguros unisex

Las mujeres conductoras no podrán beneficiarse de seguros más baratos, según una sentencia del Tribunal de Justicia Europeo, a pesar de que las compañías sostienen que son más seguras. Pero el sexo no es el único factor, ni el más determinante, para calcular el precio de la póliza y seguirán teniéndose en cuenta variables como el historial de accidentes, el tipo de vehículo...

José Ignacio RODRÍGUEZ

Las aseguradoras no podrán utilizar el sexo como elemento de valoración del riesgo para fijar la cuantía de la póliza del seguro.

Así se desprende de una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que corrige la Directiva de Igualdad, que permitía diferenciar por género cuando era determinante para el riesgo, y que entrará en vigor el próximo 21 de diciembre.

A la hora de fijar los precios, las compañías se basan en la probabilidad de que ocurra un siniestro multiplicada por el coste unitario (el que tendría que pagar la aseguradora si ocurriera el siniestro), y a esto habría que añadir los

gastos de gestión y el margen de beneficio. Y en este cálculo entran en juego una serie de variables: el historial personal de accidentes, la edad, la antigüedad del carné, el tipo de vehículo, su potencia, la zona geográfica de residencia, el kilometraje anual, si duerme en garaje... Incluso la profesión y, por supuesto, el sexo, aunque para el portavoz de Unespa, Javier Fernández, *“en el seguro para el automóvil, el género no era ni mucho menos determinante, sino un parámetro más”*.

Como hemos podido comprobar, en la actualidad hay compañías que tienen seguros específicos para mujeres; otras no los tienen, pero aplican bonificaciones a las conductoras por ser más seguras. Incluso, algunas como Mapfre, con un 26% de clientes femeninos, aplican políticas de pago por uso (velocidad, tiempo

“EN LA TARIFA DEL SEGURO, EL GÉNERO NO ES NI MUCHO MENOS DETERMINANTE, SINO UN PARÁMETRO MÁS”

JAVIER FERNÁNDEZ, UNESPA



Alfredo AGUILAR

Históricamente, la mujer se ha beneficiado de mejores seguros porque tiene menos accidentes.

Iguales, por sentencia

Cobrar más o menos por un seguro, en función de si es un hombre o una mujer quien lo contrata, es ilegal, según una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJE). Se trata, hasta ahora, de una práctica generalizada entre las compañías de seguros y está avalada por la Directiva de Igualdad de 2004, que permitía hacer distinción entre sexos en la UE cuando se probase la existencia de factores de riesgo diferenciados. A raíz de un problema de interpretación y regulación de la citada norma, que surgió en Bélgica, el TJE enmendó la plana al Parlamento Europeo, y a partir del 21 de diciembre, las aseguradoras aplicarán un trato igualitario a todos sus clientes en materia de sexo.

de conducción diurna o nocturna, etc), mediante el uso de tecnologías, porque *“es importante que cada uno pague en función de sus riesgos, independientemente del sexo”*, ha señalado un portavoz de la compañía. No obstante, ha añadido, *“Mapfre, fiel a su filosofía de identificar las necesidades de sus clientes, está trabajando en un seguro de automóviles pensado para el colectivo de mujeres”*.

ELLAS SON MEJORES. Las mujeres son más seguras según la opinión de las aseguradoras que hemos consultado. Incluso, niegan que se estuviera produciendo discriminación por aplicarles tarifas más bajas. Según Antonio Escrivá, subdirector general de Allianz, cuya cartera de clientes es femenina en un 30%, uno de los principios básicos del negocio asegurador es diferenciar el cálculo del precio y el servicio por grupos de riesgo. *“Históricamente, se tiene constancia de que las mujeres, especialmente las jóvenes, tienen menos exposición al riesgo y creemos que, establecer primas distintas, no supone discriminación si está apoyado por razones estadístico-actuariales, algo que reflejaba la anterior legislación”*. Por ello, indica Escrivá, dejar de lado el género, a la hora de establecer un riesgo, no parece ser una medida que beneficie a los asegurados.

Compañías como Línea Directa,

HAY SEGUROS ORIENTADOS A LA MUJER, CON COBERTURAS COMO EL ROBO DEL BOLSO O LA ASISTENCIA A EMBARAZADAS

con una cartera de clientes con un ligero predominio femenino, han desarrollado servicios específicos orientados a satisfacer las necesidades de la mujer. Así, el pasado mes de julio, lanzó Penélope Seguros, una marca especialmente orientada a las mujeres, con coberturas como el robo de bolso, la asistencia en carretera a embarazadas y un servicio (Car Agenda) por el que la compañía se encarga del calendario de revisiones. *“Son mejores conductoras, más prudentes y cumplen más las normas, sobre todo las más jóvenes”*,



Lucía RIVAS

Las compañías con productos especialmente orientados a la mujer, estudian la nueva situación.

asegura Francisco Valencia, director de Gobierno Corporativo de Línea Directa, para quien la entrada en vigor de la directiva europea no afectará a la marca, que puede ser contratada también por hombres.

OTRAS VARIABLES.

Axa, con una quinta parte de su cartera integrada por mujeres, no dispone de ningún producto promocional específico dirigido a la mujer conductora, aunque un portavoz de la compañía reconoce que “ellas consiguen un mejor precio que los hombres en determinados segmentos de edad como consecuencia de una tarificación eficiente y justa, por lo que, en nuestra opinión, no se estaba produciendo una discriminación”.

En todo caso, añade: “desde un punto de vista técnico-asegurador, el género no deja de ser una variable como tantas otras utilizadas en la estructura de la tarifa,

muy asimilable en el comportamiento a la variable edad, en la que se realiza una discriminación entre jóvenes y resto de edades, y obligará a las compañías a utilizar otras variables”.

¿De qué manera afectará a las tarifas? Las compañías están haciendo sus números. Desde Axa indican que dependerá también de la posición que vayan tomando el resto de las aseguradoras en el mercado, y para Línea Directa es pronto para saber cómo va a afectar. Por lo tanto, a partir del 21 de diciembre habrá que estar atentos a las posibles modificaciones en las tarifas. No hay que olvidar que, según fuentes del sector, la técnica aseguradora se apoya en el cálculo del riesgo basado en la experiencia y en cálculos actuariales y, por tanto, las tarifas pueden variar de una semana para otra según la evolución de la acci-



La edad suele ser un factor de penalización en las tarifas para los jóvenes.



Las pólizas se disparan en el seguro de los coches caros y potentes.

Las claves del precio

Para medir el riesgo de cada conductor y aplicar el importe del seguro, se utilizan diferentes variables que cada compañía aplica según su propio criterio. Estas son las principales:

- ✓ **Edad.** Las pólizas de los conductores más jóvenes suelen ser más caras.
- ✓ **El sexo.** Estadísticamente, las mujeres más jóvenes tienen menos accidentes y, sus tarifas, más baratas (solo hasta el 21 de diciembre).
- ✓ **Antigüedad del carné.** La mayoría de las compañías penalizan la inexperiencia.
- ✓ **Zona de circulación.** El mapa de siniestralidad (en Madrid, por ejemplo, se produce un siniestro cada minuto y medio, y en Zamora, cada 15 horas) también cuenta.
- ✓ **La profesión.** Objetivamente, no es lo mismo utilizar el coche para ir a trabajar que trabajar con él.
- ✓ **Kilometraje.** Cuantos más kilómetros se recorren, mayor riesgo.
- ✓ **Historial de siniestros.** Las compañías ofrecen bonificaciones a los conductores más seguros y penalizan a los que tienen accidentes.
- ✓ **Tipo y marca de vehículo.** Se tiene en cuenta el precio del coche y la relación peso/potencia del mismo.
- ✓ **¿Duerme en garaje?** Suele ser otra de las variables que las compañías tienen en cuenta para calcular la prima.

“LAS MUJERES MÁS JÓVENES TIENEN MENOS EXPOSICIÓN AL RIESGO Y ESTABLECER PRIMAS DISTINTAS, NO SUPONE DISCRIMINACIÓN”

**ANTONIO ESCRIVÁ,
SUBDIRECTOR
GENERAL DE ALLIANZ**

dentalidad, con efectos muy diferentes según el perfil de cada asegurado y según los intereses comerciales puntuales de cada compañía. “Cada compañía –señala Javier Fernández, portavoz de Unespa– seguirá manteniendo múltiples variables diferentes al sexo y aplicará sus propios criterios de acuerdo con su cartera de clientes y su estrategia comercial, primando unas en detrimento de otras o viceversa y dando lugar a una oferta amplísima, como ya ocurre ahora”.

Por ello, siempre es conveniente que cada usuario del seguro de automóviles compare la oferta que, para su caso particular, le van a hacer las diferentes compañías (en Internet existen numerosos comparadores) y, así, elegir la mejor opción. ♦



La mortalidad en accidente de tráfico de los hombres antes de los 40 años es cinco veces mayor que la femenina.

SEGÚN UN ESTUDIO, ALGUNOS VARONES JÓVENES TIENEN COMPORTAMIENTOS MÁS ARRIESGADOS QUE LAS MUJERES POR MEJORAR SU ESTATUS SOCIAL

Conducir: ¿Cuestión de sexo?

Las mujeres son más prudentes, de hecho mueren 5 veces menos que los hombres en accidentes de tráfico. Ellos, en cambio, conducen más tiempo y recorren más kilómetros en vehículos más potentes y variados; es decir, se arriesgan más. ¿Somos mejores, peores o simplemente diferentes?

Anabel GUTIÉRREZ

Los partidarios de la conducción femenina afirman que si mueren menos mujeres es porque estas conducen mejor, mientras que los que apoyan la conducción masculina aseguran que si se tuviera en cuenta el mismo número de kilómetros y de permisos las cifras se igualarían.

Luis Gómez, catedrático de Psicología Social de la Universidad de Málaga, en un informe publicado por la Fundación Mapfre, explica que los hombres mueren más que las mujeres porque su exposición al riesgo es ma-

INCLUSO COMO PEATONES, LOS VARONES MUEREN CUATRO VECES MÁS QUE LAS MUJERES; CINCO VECES MÁS EN ACCIDENTES DE COCHE

yor, conducen más y tienen una predisposición a adoptar comportamientos temerarios. Esta investigación, que estudia las causas externas e internas de mortalidad entre hombres y mujeres en los últimos 30 años, muestra una evidente asimetría sexual precisamente en las causas externas de mortalidad (suicidios, caídas, ahogamientos... y, por supuesto, accidentes de tráfico), producto directo de la conducta de las personas, y que se manifiesta de forma rotunda entre los 20-40 años.

NOS DIFERENCIA. Según el estudio, los varones menores de 40 años, mueren cinco veces más que las mujeres en siniestros de este tipo. Y no solo por el hecho de exponerse más a través de la conducción de vehículos; también la conducta de los varones jóvenes como peatones es más peligrosa (hasta cuatro veces más). Comparando los datos de mortalidad en función del número de per-

Joven y varón, factor de riesgo

- ✓ Entre los 20 y 40 años los hombres mueren casi 5 veces más que las mujeres en accidentes de coche; teniendo en cuenta el número de permisos de conducir, ellos mueren 4 veces más.
- ✓ El número de varones fallecidos en accidentes de moto es 20 veces superior al de las féminas.
- ✓ También peatones varones y especialmente jóvenes mueren en una proporción 4 veces superior al de ellas.
- ✓ La principal causa de muerte en los varones entre los 11 y los 40 años es el accidente de tráfico (hasta los 30 en las mujeres).

misos de conducir entre los 20-40 años, la diferencia se reduce un poco, pero los resultados no varían: los hombres mueren en mayor proporción. Las razones, según Luis Gómez, son que entre los jóvenes aún no se produce rechazo social a la conducción temeraria; de hecho ocurre justo lo contrario, *“los más arriesgados gozan de mayor estatus”*.

Julio Laria, director del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre, hace referencia a un reciente estudio sobre jóvenes para explicar esta diferencia: *“Los varones conducen coches un 4,7% más potentes, los trayectos que realizan son más largos y más numerosos (6 trayectos diarios en coche frente a 1,5 de las mujeres), y por último, el número medio de siniestros que sufren los conductores jóvenes son un 12% más que ellas”*.

NOS IGUALA. Sin embargo, se está produciendo una igualdad de roles en estilos de conducción y en accidentalidad entre las nuevas generaciones de conductoras. Investigadores de la Universidad de Granada sostienen que se han detectado cambios en el comportamiento de las jóvenes: *“Obtienen en mayor número el permiso de conducir y realizan más desplazamientos que los que hacían en décadas pasadas”*, lo que ha aumentado los índices de siniestralidad *“porque las mujeres conducen de manera más arriesgada”*.

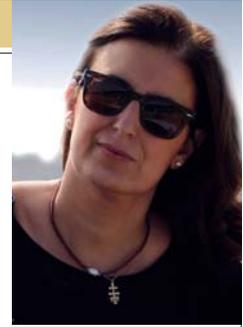
Más allá de todas estas diferencias no hay que olvidar que la principal causa de muerte externa en cualquier edad y para ambos sexos son los accidentes de tráfico. ◆



ARANCHA PATO

“Ellos se sobrevaloran”

Las mujeres somos más prudentes, acatamos más las normas y tenemos una mayor percepción del riesgo, aunque no por ello seamos lentas, distraídas e inseguras, como muchas veces se nos ha definido. A pesar de lo que piensan muchas personas, nosotras también sabemos «sentir» el coche que llevamos y disfrutar de él. Quizás las mujeres no conduzcamos mejor, pero sí lo hacemos de manera diferente; ellos arriesgan más y, en muchos casos, sobrevaloran sus verdaderas aptitudes al volante.



Directora de Motorlife Magazine y autoconsultorio.com

ANA ISABEL GUTIÉRREZ SALEGUI

“Lo hacen igual de mal o bien”

Ahora que el número de conductores por sexos se va igualando, nos encontramos que las generaciones que se incorporan a la conducción lo hacen igual de mal, o de bien, con pocas diferencias. Las mujeres suelen ser más prudentes (algo que se agudiza después de ser madres), pero, por ejemplo, la aparición del factor alcohol que anteriormente era inexistente en accidentes protagonizados por mujeres, actualmente se va igualando. La igualdad de sexos en roles en algunos aspectos ha supuesto una masculinización de la mujer; entre los jóvenes 'lo que mola' es ser atrevido, saltarse las normas, ser rápido, audaz y ágil de reflejos; la forma de conducir, en ocasiones es una forma de decir a los demás *“aquí estoy yo y mirad cómo soy”*. Esto ha dejado de ser una cuestión de sexos para ser una cuestión de Educación Vial y de conciencia de que la conducción temeraria o bajo los efectos del alcohol y las drogas, lejos de ser 'guay', es un riesgo para tu vida y la de los demás. En este aspecto ya Séneca lo dejaba muy claro: *“Educad a los niños y no será necesario castigar a los hombres”*.



Psicóloga clínica y social

JAIME GONZÁLEZ MOLINA

“Ellas tienen menos interés”

A los hombres les gusta más todo lo relacionado con la conducción. Puede que también exista un factor fisiológico, que les ayude a ser más hábiles en el manejo de un vehículo, aunque, en muchos casos, esta sobreestima de uno mismo les hace a los hombres llegar a arriesgar más, por lo que se ven envueltos en un mayor número de accidentes. Las mujeres, suelen ver más el automóvil como una herramienta que les permite conseguir un fin y, mientras esta funcione, lo demás pasa a un segundo plano, como por ejemplo, el mantenimiento del vehículo. Esa pequeña falta de interés les hace no llegar a ser tan hábiles con el mismo, lo que no quiere decir en ningún caso que sean más torpes o menos diestras, sino que realmente lo que se debería evaluar es que buscan otro objetivo.



Instructor de conducción y director de autoescuela

¿En qué puedo ayudarle?



No todas las víctimas precisan del mismo tipo de asistencia para sus lesiones.

La DGT pone en marcha un nuevo servicio para asistir a las personas involucradas en accidentes de tráfico. Su objetivo, darles toda la orientación y asistencia necesarias a los que sufren las consecuencias de la violencia vial.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

La Unidad de Coordinación para la Atención de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, que contará con oficinas en todas las Jefaturas Provinciales de Tráfico, se ha presentado en Pamplona a principios de octubre y se espera que esté plenamente operativa a principios de año. Se trata de un servicio que facilitará la ayuda, tanto a las personas que sufren un accidente como a las de su propio entorno. Entre sus cometidos, se encargará de recopilar toda la información de interés para la víctimas con el fin de poderles ofrecer una orientación precisa en todo el territorio nacional.

Se estima que el fallecimiento de una persona en un siniestro vial afecta directamente a una media de diez personas. Y ni todas las víctimas son iguales, ni todas precisan la misma asistencia a sus lesiones, sean físicas o psicológicas. Solo en 2011 hubo más de 13.400 víctimas del tráfico en ciudad y en carretera, sumando las mortales (2.060) y los heridos graves (11.347). Incluyendo a los heridos leves, la cifra roza las 120.000.

AYUDA COORDINADA. Estas unidades serán responsables de atender a cualquier persona que haya sufrido un siniestro y que demande información en cualquiera de las oficinas de ayuda de Protección Civil, policías, colegios de abogados y de psicólogos, servicios de orientación jurídica... En este sentido, la Unidad para la Atención de las Vícti-



El número de víctimas en 2011 superó las 8.500 entre fallecidos y heridos graves.

mas colaborará y se coordinará con todos ellos para evitar dobles competencias y agilizar los procesos de atención a las víctimas.

Uno de los primeros pasos ha sido contactar con las asociaciones de víctimas. *“Nuestro objetivo es trabajar con todas las víctimas e ir creando sistemas de colaboración y coordinación nacionales, más allá de la mera subvención”*, explica María José Rodríguez, directora de la Unidad de Coordinación en materia de Víctimas de Accidentes de Tráfico y psicóloga forense del Tribunal Superior de Justicia de Navarra, quien remarca la necesidad de que *“la DGT tome protagonismo con las víctimas y podamos trabajar con un método adecuado a nuestros objetivos”*.

Casi todas las asociaciones de víctimas consultadas se muestran satisfechas con la creación y la tarea de este nuevo servicio que, aseguran, venían reclamando desde hace tiempo. Así, para Mar Cogollos, presidenta de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME), *“es muy importante comunicar a la población la existencia del servicio, dar información fácil*

y establecer un número al que acudir cuando tienes un accidente. Y también es importante, señala, “dotar al servicio de recursos y aprovecharlos al máximo. Es momento de ser muy objetivos y realistas, coordinarnos y sumar conocimientos”.

También la Asociación para la Prevención de Accidentes de Tráfico (PAT) valora la existencia de un servicio que concentre toda la información necesaria. *“Las víctimas sufren*

carencias, no saben dónde acudir y, en ocasiones, reciben informaciones contradictorias. Esto puede ser una vía para llegar a muchas más personas que no saben qué hacer después de un accidente. Su existencia es neces-

sario y tiene que funcionar en combinación con nosotros, las asociaciones de víctimas; debemos aunar esfuerzos con la Administración”, afirma Eugenia Domenech, directora de PAT.

Sin embargo, según Ana Novella, presidenta de Stop Accidentes *“las oficinas de atención a las víctimas deben estar en lugares más adecuados como hospitales y juzgados, porque de quien menos te acuerdas cuando tienes un accidente es de una jefatura de tráfico. ♦*

UNA UNIDAD DE APOYO EN CADA JEFATURA PROVINCIAL INFORMARÁ DE LOS SERVICIOS DISPONIBLES

M^a JOSÉ RODRÍGUEZ DE ARMENTA

Psicóloga Forense del TSJ de Navarra y directora de la Unidad de Coordinación en materia de Víctimas de Accidentes de Tráfico

“Queremos ser un punto de referencia”

-Una de las primeras medidas ha sido contactar con las asociaciones de víctimas...

- Sí, ya nos hemos reunido con todas ellas para conocer la forma de trabajar de cada una, sus objetivos. Queremos estar en contacto directo para estrechar los vínculos de colaboración.

-¿Quién se encargará de atender a las víctimas?

- Los responsables de las unidades en las Jefaturas Provinciales serán funcionarios. El personal ya ha sido seleccionado y ha recibido una formación específica. Esperamos que estén atendiendo al público en enero del año que viene.

-¿Cuál será el cometido de estas unidades locales?

- Informarán a cualquier ciudadano involucrado en un accidente de tráfico sobre los pasos a seguir para recibir el asesoramiento necesario. Queremos ser un punto de referencia para las víctimas.



Pamplona, pionera

La primera Oficina de Atención a Víctimas de Accidentes en territorio nacional fue creada en Pamplona en 2007, integrada en la policía local y, desde entonces, ha atendido a casi 300 víctimas de siniestros viales. A nivel autonómico, Cataluña es la primera comunidad con este tipo de servicios, el SIAVT, que comenzó a operar en marzo. El servicio pretende ser un centro aglutinador de recursos al alcance de las víctimas. Sus usuarios reciben orientación psicológica, sanitaria y jurídica por vía telefónica (900 100 268) y a través de la web www.victimetransit.gencat.cat

Objetivo, prevención

Reunidos en el IX Foro contra la violencia vial bajo el lema "prevenir es vivir", víctimas y expertos en seguridad vial han reclamado de forma unánime tolerancia cero ante los accidentes y educación vial en todos los ámbitos del tráfico.



La directora general de Tráfico, María Seguí, junto a Ana Novella, presidenta de Stop Accidentes

Anabel GUTIÉRREZ

La directora general de Tráfico, María Seguí, propuso hablar de incidente en lugar de accidente, "que adquiere una connotación imprevisible que una colisión no tiene". Lo hizo en el IX foro contra la violencia vial organizado por Stop Accidentes el pasado 5 de septiembre. Para la directora "el 100% de un incidente de tráfico se debe al factor humano: como conductor, gestor del tráfico o de la vía". En la misma línea, Fernando de Rosa, vicepresidente del Consejo General del Poder Judicial (CGPJ), afirmó que "no son accidentes, son delitos y la sociedad no debe esconder esta realidad".

ENTRE LAS PROPUESTAS: CONDUCCIÓN ACOMPAÑADA U OBTENCIÓN GRADUAL DEL PERMISO DE CONDUCIR

NOVEDADES. María Seguí aprovechó la inauguración del foro para informar de la puesta en marcha de la primera Unidad de Apoyo a las Víctimas, a principios de octubre en Pamplona; y desde la Fiscalía de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas y Elena Agüero anunciaron que está listo el primer borrador de la reforma del baremo de indemnizaciones y anunciaron su aprobación para primeros de 2013.

Los asistentes hicieron propuestas diversas como orientar la publicidad de coches hacia elementos de seguridad y no hacia su potencia o diseño, obtención gradual del permiso de conducir, formación especializada para jueces o conducción acompañada. Todo ello con la convicción, expresada por Stop Accidentes, de que "todos podemos ser víctimas, pero desde la responsabilidad todos somos parte de la solución". ♦

EL FORO, EN FRASES



FERNANDO DE ROSA, vicepresidente del CGPJ
"Hay que realizar cursos de formación para los futuros jueces y fiscales en materia específica de seguridad vial"



JESÚS MONCLÚS, ingeniero experto en seguridad vial
"El 50% de los niños se hubiera salvado si hubiesen llevado un sistema de retención o el que llevaban lo hubieran usado correctamente"



VALERIANO GARCÍA, Federación Española de Daño Cerebral (Fedace)
"Aún no hemos podido cambiar ese depósito social que sigue considerando la velocidad como un tributo del progreso"



VICENTA LIZARBE, Jefa de Área Dirección General de Salud Pública
"La publicidad de los vehículos no debería destacar la potencia o el diseño, sino los elementos de seguridad"



EUGENIA DOMENECH, Asociación PAT-APAT
"¿Por qué permitimos que se vendan vehículos que pueden alcanzar una velocidad delictiva?"



JULIO LARIA, Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre
"Es más seguro hacer un viaje largo Madrid-Valencia que cinco viajes cortos por Madrid"





En 2011 las estaciones de inspección detectaron casi seis millones de defectos graves relacionados con la seguridad y las emisiones contaminantes.

LA ITV SALVA MÁS DE 400 VIDAS AL AÑO, SEGÚN UN ESTUDIO

Uno de cada cinco, suspende

Entre un 15 y un 20% de los automóviles no acude a la Inspección Técnica de Vehículos cuando le corresponde y, entre los que sí lo hacen, un 19% resulta desfavorable por defectos graves en el vehículo. La falta de mantenimiento tiene mucho que ver.

Marian GARCÍA RUIZ

Fotos: P. A. PUTNAM/Infografía: D'Irrios

Con un parque de automóviles que envejece cada vez más —la edad media se acerca a los diez años— la necesidad de prevenir y reparar posibles defectos aumenta. Sin embargo, el mantenimiento falla. Durante 2011, de los 16 millones que pasaron la Inspección Técnica de Vehículos, tres millones suspendieron el examen por defectos graves.

El Servicio de Asistencia Mecánica del RACE ha detectado un incremento de las asistencias a vehículos averiados en la vía pública en un 8% en los cinco primeros meses de 2012 respecto al mismo período del año anterior.

Al mismo tiempo, la Asociación

Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera refleja otra situación. Esta entidad habla de un descenso considerable en el número de asistencias en la mayor parte de las comunidades autónomas pero no porque se estropeen menos vehículos.

Según Rafael Merino, presidente de la asociación de Cataluña, “*por un lado, la movilidad ha disminuido mucho por la crisis y muchos dejan el coche en casa; pero, por otro, muchos conductores cuando se quedan tirados recurren a la ayuda de personas cercanas, algunos para evitar el gasto y otros porque circulan sin seguro*”.

DEMASIADO ABSENTISMO.

Comprobar que los elementos que afectan a la seguridad en un automóvil estén en perfecto estado es el principal objetivo de la Inspección Técnica de Vehículos, a la que se debe acudir obligatoriamente con mayor o menor frecuencia en función de la antigüedad y del tipo de vehículo. A partir de los cuatro años, deben hacerlo los turismos y motocicletas y, con mayor asiduidad, el resto de vehículos (ver recuadro).

Circular sin la ITV favorable conlleva una sanción de hasta 500 eu-

Cuándo pasarla

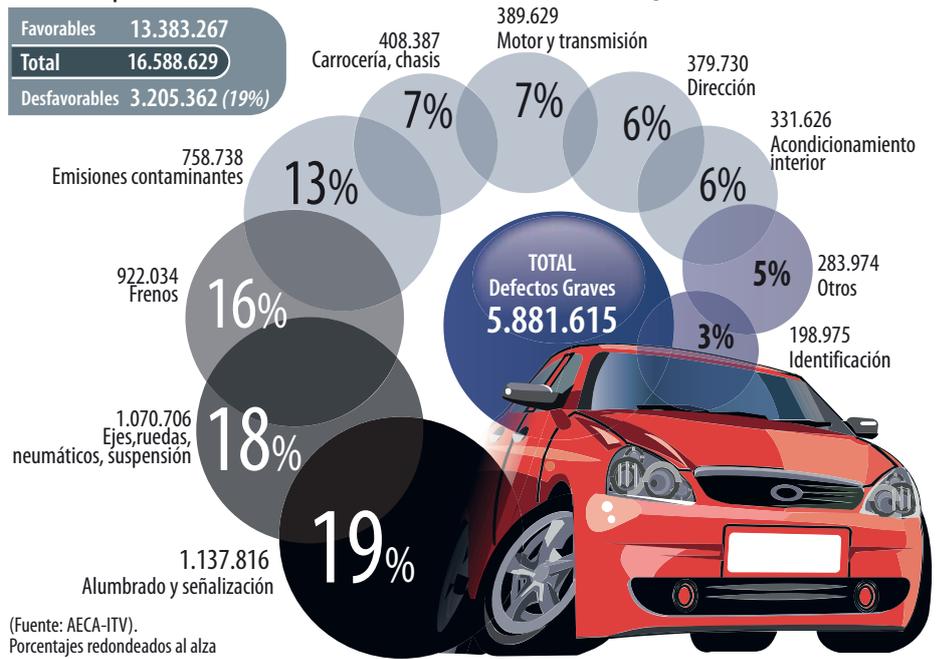
- ✓ **Motocicletas, vehículos de tres ruedas y cuadríciclos**
 - A partir de 4 años, cada 2 años
 - ✓ **Ciclomotores de dos ruedas**
 - A partir de 3 años, cada 2 años
 - ✓ **Vehículos privados con hasta nueve plazas (turismos)**
 - A partir de 4 años, cada dos años
 - A partir de 10, anual
 - ✓ **Vehículos de transporte de personas (+ de diez plazas)**
 - Hasta 5 años, anual
 - Más de 5 años, semestral
 - ✓ **Vehículos de transporte de mercancías de menos de 3,5 Tm**
 - De 2 a 6 años, cada 2 años
 - De 6 a 10, anual
 - Más de 10, semestral
 - ✓ **Vehículos de transporte de mercancías de más de 3,5 Tm**
 - Hasta 10 años, anual
 - Más de 10, semestral
- Resto de vehículos consultar RD 2042/1994**

Seis millones de defectos graves



Vehículos inspeccionados en 2011

| | |
|---------------|-------------------|
| Favorables | 13.383.267 |
| Total | 16.588.629 |
| Desfavorables | 3.205.362 (19%) |



ros. A pesar de ello, entre un 15 y 20% de los vehículos, casi un millón y medio no acude a la inspección cuando le corresponde.

En el caso de las furgonetas, motocicletas y ciclomotores es aún peor y presentan un absentismo de un 35, 50 y 70% respectivamente, según estimaciones de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV). En algunos casos, por dejadez, en otros, por desconocimiento y, en la mayoría, por el temor al desembolso económico que pueda conllevar.

De los que sí pasan la inspección, un 19%, casi uno de cada cinco, re-

sulta desfavorable por defectos graves en el vehículo, especialmente en el alumbrado y señalización, los neumáticos, ejes y suspensión y los frenos. Todos ellos, elementos importantes, que ponen en peligro la seguridad vial.

Según Luis Rivas, presidente de

AECA-ITV, “es un problema de mantenimiento, a veces por descuido, otras por cuestión económica. Hay muchos coches antiguos que no tienen ningún problema pero hay otros, de 5 ó 6 años que están fatal. Se huye de las revisiones periódicas y eso se nota. También sería importante un poco más de información”.

CICLOMOTORES MOTOS Y FURGONETAS, LOS MÁS INCUMPLIDORES

MÁS CONTAMINANTES. Durante 2011, 16 millones y medio de vehículos acudieron a su cita con la estación de inspección, de los cuales 3,2 millones fueron rechazados por no reunir las condiciones mínimas de seguridad o por lanzar a la atmósfera emisiones nocivas superiores.



Los defectos graves más frecuentes se registran en alumbrado y señalización; en ejes, ruedas, suspensión y neumáticos y en frenos.



Los problemas en motor y transmisión se incrementaron.



Los defectos en ejes, ruedas y neumáticos, de los más frecuentes.

res a las permitidas.

En total se detectaron casi 13 millones de defectos leves y otros 5,8 millones de defectos graves. El defecto grave más recurrente es el relacionado con el alumbrado y la señalización, es decir, luces e intermitentes. Le siguen los defectos en ejes, ruedas, suspensión y neumáticos. Los frenos son el tercer grupo que más defectos acapara. Y los que más aumentan respecto al año anterior son los relacionados con emisiones contaminantes, que pasan de ser un 10% del total a casi el 13%, así como los relativos a motor y transmisión, que suben del 5 a casi el 7%, "por envejecimiento del parque sobre todo".

SALVAN VIDAS. Según el estudio "Contribución de la Inspección Técnica de Vehículos a la Seguridad Vial", realizado por la Universidad Carlos III, estas inspecciones podrían salvar al año en torno a 460 vidas, evitar 12.000 heridos y 5.000 accidentes.

Otras 75 vidas se podrían salvar si todos los vehículos pasaran la ITV cuando les corresponde. Porque, además, muchos de los que se la 'saltan' lo hacen porque piensan que no la superarán y circulan con vehículos inseguros que pueden poner en peligro su vida y la de los demás. "Casi seis millones de defectos graves fueron detectados en 2011 y posteriormente reparados y con ello se evitaban posteriores situaciones de riesgo en la circulación", asegura Luis Rivas.

Según el citado estudio, a partir de los 10 años de

AUMENTAN LOS DEFECTOS GRAVES POR EMISIONES CONTAMINANTES

Normas más estrictas

Cada día mueren en las carreteras europeas más de cinco personas en accidentes causados por fallos técnicos en los vehículos. Un 6% de los accidentes de automóvil y un 8% de los de las motocicletas tienen su origen en un fallo técnico. Por este motivo, la Comisión Europea ha propuesto aumentar la frecuencia de las inspecciones en función del kilometraje y ampliar las pruebas a nuevos elementos como los componentes de seguridad electrónicos, entre otras cosas. Con ello se podrían salvar 1.200 vidas al año y evitar más de 36.000 accidentes, aseguran.

antigüedad, decae hasta un 40% el cumplimiento de presentarse a la inspección. En los vehículos más antiguos es donde se registra un mayor abstentismo.

FRENOS GOTEANDO, ALAMBRES...

En las inspecciones ven todo tipo de casos. Desde el automóvil que llega con el líquido de frenos goteando hasta el que se presenta con el alambre saliendo de los neumáticos de puro desgaste. "Los hay que llevan tal desequilibrio de neumáticos que frenan cuatro veces más con una rueda que con la otra. Estos vehículos se convierten en una peonza, sobre todo si el suelo está mojado, y pueden sufrir fácilmente una salida de la vía", asegura el presidente de AECA-ITV.

Otros casos relativamente frecuentes son los que llegan con las pastillas de freno completamente desgastadas; con las ruedas lisas o con las luces desenfocadas.

A lo largo de 2011, la DGT tramitó 18.296 denuncias –tres veces más que en 2010– por circular con la ITV desfavorable, sancionado, por cierto, con 200 €. Cuando los defectos afectan a la seguridad –en 2011 se impusieron

2.770 denuncias por ello– la sanción se eleva a 500 €. La circulación con un vehículo que no se presentó a la ITV en el plazo establecido, sancionado con 200 €, es la denuncia más frecuente. En 2011 se impusieron 354.057 denuncias frente a las 290.820 de 2010, según datos de la DGT. ♦



Datos en tiempo real

La Dirección General de Tráfico conocerá en tiempo real el resultado de las ITV gracias al desarrollo del programa informático ITICI, que pretende mejorar y modernizar el Registro General de Vehículos y dotarlo de una información veraz y actualizada. El programa recibirá los datos a través de Internet. Si el vehículo obtiene una calificación desfavorable en la ITV, la DGT lo sabrá al instante y computará el plazo legal de dos meses del que dispone el conductor para subsanar los defectos. El sistema ITICI se empezará a implantar en enero de 2013.



Los conductores españoles perdemos 420 millones de horas al año en atascos.

POR CADA KILÓMETRO URBANO DE EMBOTELLAMIENTO PERDEMOS 13 SEGUNDOS, AUNQUE ESTAMOS POR DEBAJO DE PAÍSES COMO REINO UNIDO, IRLANDA O ALEMANIA

Atascos: cuestan 5.500 millones

Un 5% de las carreteras españolas sufre altos niveles de congestión, lo que supone un coste de 5.500 millones de euros y la pérdida de 420 millones de horas cada año. Según una investigación europea, España dispone de una red viaria de excelente calidad, pero con abundantes 'cuellos de botella'.

Anabel GUTIÉRREZ

Los españoles perdemos 5.500 millones de euros anuales en atascos: un 25% en consumo de carburante y uso del vehículo, un 15% en coste de impacto medioambiental y de accidentes, el 40% estimado en pérdida de tiempo y un 20% en productividad, según un informe del Instituto de Estudios de Prospectiva Tecnológica (IPTS), de la Comisión Europea.

La situación de las ciudades españolas, en cuanto a congestión de tráfico, es mejor que la media de los países europeos. Sin embargo, un 5% de las carreteras en España presentan altos índices de congestión, especialmente en los accesos a las

grandes urbes. Esto implica un coste de 200 a 1.000 euros para un madrileño o un barcelonés, frente a los 100-200 euros para conductores de ciudades medianas.

TIEMPO PERDIDO. Según la investigación, que ha utilizado los datos de 3 billones de mediciones de velocidad a través de tecnología de los navegadores GPS, los conductores españoles perdemos un total de 420 millones de horas al año en atascos. El retraso medio en España es de 12,7 segundos por kilómetro en carreteras urbanas y de 2,9 en carreteras interurbanas, "*datos que en países como Reino Unido, Holanda o Alemania se llegan a duplicar*", comenta Panayotis Christidis, coautor del estudio. Para hacernos una idea, a un conductor que deba desplazar-

LOS 10 PAÍSES MÁS CONGESTIONADOS

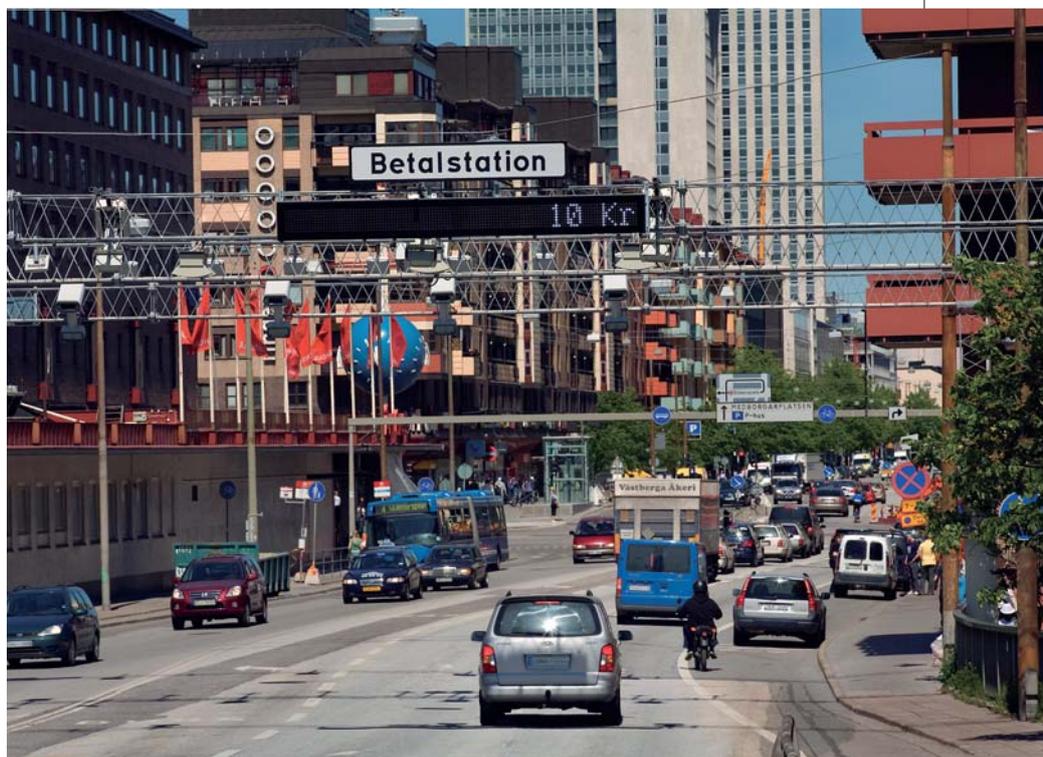
(Retraso medio por kilómetro y en hora punta, en segundos)

VÍAS URBANAS

| | | | |
|-----|-------------|--|------|
| 1º | IRLANDA | | 26,7 |
| 2º | REINO UNIDO | | 24,3 |
| 3º | POLONIA | | 23,1 |
| 4º | HUNGRÍA | | 22,1 |
| 5º | BÉLGICA | | 19,9 |
| 6º | LITUANIA | | 19,6 |
| 7º | HOLANDA | | 17,8 |
| 8º | ESLOVAQUIA | | 17,5 |
| 9º | ALEMANIA | | 17,3 |
| 20º | ESPAÑA | | 12,7 |

CARRETERAS (INTERURBANAS)

| | | | |
|-----|-------------|--|-----|
| 1º | LUXEMBURGO | | 6,6 |
| 2º | HOLANDA | | 5,6 |
| 3º | BÉLGICA | | 4,3 |
| 4º | REINO UNIDO | | 3,9 |
| 5º | ALEMANIA | | 3,5 |
| 6º | HUNGRÍA | | 3,1 |
| 7º | ESLOVAQUIA | | 3 |
| 8º | ESPAÑA | | 2,8 |
| 9º | DINAMARCA | | 2,8 |
| 10º | FRANCIA | | 2,5 |



Desde 2007, Estocolmo tiene un sistema de pago por peaje para acceder al centro de la ciudad.

Una solución a la congestión: Estocolmo

El sistema de pago por peaje que existe en otras ciudades europeas como Londres o Estocolmo es una de las soluciones a los atascos en accesos urbanos. Javier Gil, director de Smarter Cities de IBM, recomienda el sistema de pago por peaje existente en Estocolmo (Suecia) desde 2007. Ha obtenido exce-

lentes resultados tanto para reducir el tráfico (un 18%) y mejorar el transporte público (puesto que lo recaudado ha servido para financiar este medio de transporte), como para incrementar la calidad de vida reduciendo la contaminación y mejorar la actividad comercial de la zona.

se, por ejemplo, 30 kilómetros (ida y vuelta) para trabajar de lunes a viernes por su ciudad, los atascos le harán perder unas 26 horas al año.

Sebastián de la Rica, presidente de la Asociación de Ingenieros de Tráfico (AIT), afirma que “la causa más común de los atascos es que la demanda de tráfico supera la capacidad de la vía”. Esa demanda superior puede deberse, añade Christidis, a “razones puntuales, como accidentes, obras, mal tiempo y eventos multitudinarios o por razones recurrentes, como horas punta de salida y entrada a accesos urbanos”.

Sebastián de la Rica propone, entre otras medidas, “disponer de buena información previa o disminuir la velocidad máxima permitida cuando el tráfico es muy denso”. Para de la Rica, “es falso que, cuanto más deprisa se circule, más vehí-

“LA MAYOR CAPACIDAD DE UNA VÍA SE OBTIENE A 70-90 KM/HORA”

SEBASTIÁN DE LA RICA, PRESIDENTE DE LA AIT

los pueden pasar”, y asegura que “la mayor capacidad de una vía se obtiene a velocidades entre 70-90 km/h”.

¿TIENEN SOLUCIÓN? En cambio, Christidis opina que “la red viaria española no tiene problemas de capacidad, sino de gestión de la demanda”. “Los atascos –explica– se

concentran en zonas concretas y en hora punta, por lo que las políticas más eficaces serían las que ofrecen alternativas al uso del automóvil”. Añade que estaría de acuerdo con la implantación de un sistema de pago por peaje. Javier Gil, director de Smarter Cities de IBM, explica que el que existe en la capital sueca de Estocolmo ha conseguido reducir el tráfico un 18%.

No obstante, para Manuel Romana, profesor de la Escuela de Caminos de la Universidad Politécnica de Madrid, los atascos no pueden eliminarse, pero sí es posible paliar sus efectos. Por ello, recomienda a los usuarios “aprender a conducir de una manera menos agresiva”, respetando la velocidad y la distancia de seguridad. Y considera que los responsables de gestionar el tráfico “deben adoptar estrate-



Anunciar las intenciones

Los indicadores de dirección –intermitentes– son la mejor herramienta para dar a conocer nuestras intenciones al volante y de no molestar a los demás cuando nos movemos entre el tráfico. Utilizarlos habitualmente es sinónimo de conducir seguro y evitar accidentes, especialmente en ciertas maniobras. Le explicamos cuáles.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Un simple gesto, empujar la palanca hacia arriba o hacia abajo, y todos los conductores alrededor saben si usted va a girar, a cambiar de carril o a estacionar y pueden actuar en consecuencia. Conducir bien también es maniobrar sin sorpresas. Es por esto que las luces indicadoras de dirección, los conocidos intermitentes, deben siempre parpadear varios segundos antes a una maniobra, con suficiente antelación para prevenir de nuestras intenciones a los demás usuarios de la vía.

El uso de los intermitentes sirve de gran ayuda para los demás.

LOS INDICADORES DEBEN PARPADEAR SEGUNDOS ANTES DE INICIAR UNA MANIOBRA

Dentro de un automóvil es, sin duda, la mejor forma de comunicarse con el ‘exterior’. Y muy especialmente en ciertas maniobras y en ciertos lugares que pueden resultar conflictivos (ver infografía).

Las glorietas son uno de estos lu-

gares: señalar la salida de una plaza circular implica no sorprender al que espera para entrar ni al que conduce detrás.

Las incorporaciones a la circulación son otro de los casos que requieren intermitentes activados, bien desde parado (salir de un estacionamiento), o bien en movimiento (entrar a una autopista). Una incorporación bien señalizada facilita la circulación a quienes ya están en la vía y puede facilitar la maniobra a quienes pretenden acceder a ella.

También durante un adelanta-

Cuatro situaciones para señalar

Giros. Señalizando con antelación, ahorraremos molestias a los demás.

Los indicadores de dirección deben utilizarse siempre con tiempo y no en el último momento, cuando ya no sirven de nada. En ciertas situaciones, como las cuatro siguientes, se hacen especialmente necesarios.

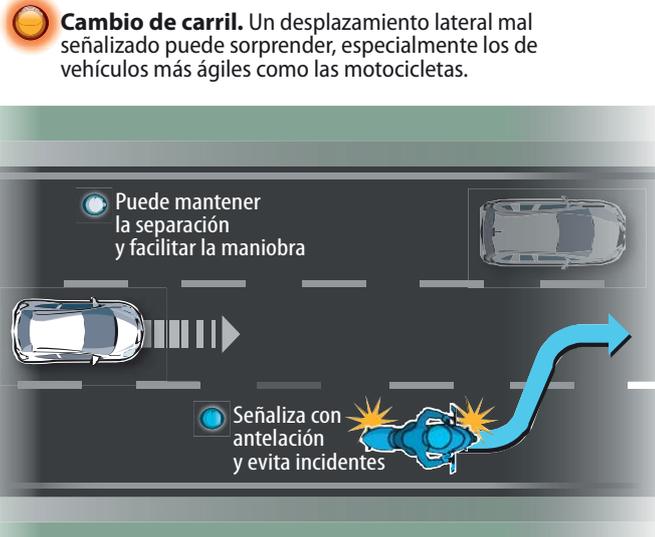
Cuidado en carretera: los giros son más peligrosos pues se circula más rápido.

- Primero indica y después toca el freno para adecuar la velocidad
- El que va detrás ve la señal y mantiene la distancia



Cambio de carril. Un desplazamiento lateral mal señalado puede sorprender, especialmente los de vehículos más ágiles como las motocicletas.

- Puede mantener la separación y facilitar la maniobra
- Señaliza con antelación y evita incidentes





Emergencia, sí; "vuelvo en seguida", no

Las mismas luces de los intermitentes tienen otra utilidad: encendidas todas a la vez –delante y detrás, izquierda y derecha– son las llamadas luces ‘de emergencia’. Son obligatorias para todos los vehículos de motor y sus remolques (excepto motocicletas) y se activan para avisar a los demás conductores y peatones de que el vehículo está inmovilizado o circula muy despacio por una avería o emergencia. En ningún caso fueron pensadas para señalar estacionamientos en doble fila bloqueando todo un carril, con los intermitentes encendidos en modo “en seguida vuelvo”.

miento es capital activar los indicadores (ver número 215 de esta revista). Como lo es el cambio de carril de cualquier vehículo y muy en especial las motocicletas, más ágiles e inestables y que pueden desplazarse más rápido y sorprender peligrosamente a los demás. Motivos suficientes para que sobre las dos ruedas se señalicen siempre los movimientos.

EL INTERMITENTE, LO PRIMERO. Otras dos maniobras en las que siempre debe sonar el ‘tictac’ de la flecha verde en el cuadro de instru-

Infracción grave

El Reglamento General de Circulación establece que una maniobra de giro, cambio de sentido o adelantamiento ejecutada “sin advertir al resto de los usuarios con las señales preceptivas, sin la antelación suficiente” es una infracción grave sancionada con multa de 200 euros.

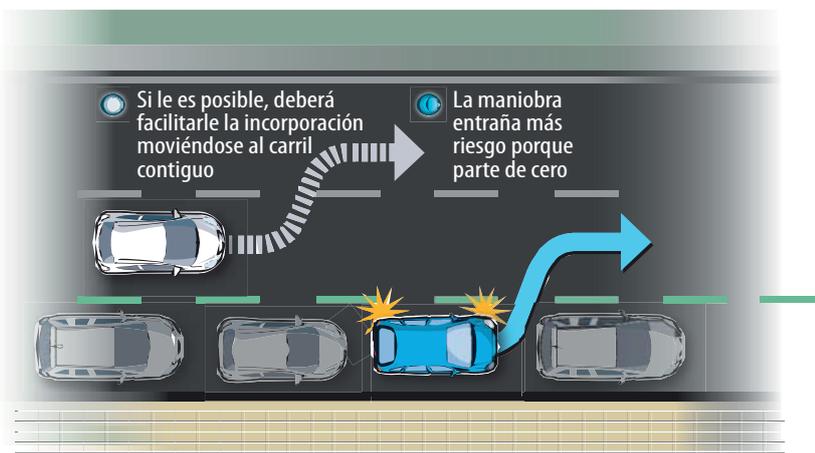
mentos son los giros y cambios de sentido. De hecho, activar el intermitente debe ser lo primero en estas maniobras, siempre antes de reducir

la velocidad. Hacerlo al revés –freno primero e indicador después– solo sirve para ‘dar el susto’ al de atrás con un frenazo e impedirle mantener las distancias. Con un riesgo añadido si el giro es en carretera, donde las velocidades son considerablemente más altas que en zona urbana.

Por último, hay que tener en cuenta que el indicador es una ‘declaración de intenciones’, pero no da la prioridad. Solo en un caso: cuando dos conductores quieren adelantar al mismo tiempo y el de atrás no ha iniciado la maniobra. ♦

Glorietas. Dentro de una plaza circular el indicador es fundamental para advertir la intención de salir o cambiar de carril.

Aparcado. Un vehículo inmóvil que se incorpora debe señalar la maniobra y no obstaculizar a los que ya circulan por la vía.





La nueva aplicación interactiva de la DGT está dirigida a conductores entre 18 y 24 años.

“LA CARRETERA”: EDUCACIÓN VIAL ‘ON-LINE’ DISEÑADA PARA JÓVENES

Nuevas tecnologías, nuevos conductores

El último proyecto educativo de la DGT emplea las tecnologías como medio para llegar a los conductores más jóvenes y prevenirles de los riesgos viales relacionados con la conducción nocturna, las drogas, el alcohol...

Carlos NICOLÁS FRAILE

Foto: **Lucía RIVAS**

El mensaje de responsabilidad al volante sigue cuajando, también entre los conductores más jóvenes, un grupo diverso y cambiante al que va dirigida la última herramienta educativa diseñada por la DGT. Se trata de una aplicación informática que expone algunos de los contenidos fundamentales de la Educación Vial de una manera directa y participativa, diseñada con una estética atractiva y está totalmente concebida para

llegar a un público juvenil con edades de entre 18 y 24 años. Es decir, a los que empiezan a conducir.

Según las estadísticas oficiales, 234 personas en esta franja de edad (18 a 24 años) fallecieron el año pasado en accidentes en carretera y en ciudad. Y un estudio del INTRAS (Instituto de Tráfico y Seguridad Vial), de la Universidad de Valencia, estima que los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte entre los jóvenes en España y que una de cuatro víctimas del tráfico tiene menos de 25 años.

RIESGOS VIALES. Para ellos se ha creado “La Carretera” –así se llama la aplicación–, un programa interactivo que identifica los riesgos viales que amenazan a este grupo y explica las conductas seguras respecto al alcohol y las drogas, la velocidad, el uso del cinturón y el casco y la conducción en espacios y momentos de ocio.

¿Sabías que...?

“La Carretera” incluye datos e informaciones de interés para cualquier conductor sobre consumo de drogas, distracciones y otros peligros. He aquí un extracto:

- ✓ Conducir requiere un alto nivel de concentración.
- ✓ Consumir alcohol y otras drogas puede provocar euforia o depresión.
- ✓ Aunque nos sintamos bien, el alcohol hace que asumamos más riesgos al volante.
- ✓ Las distracciones son una de las mayores causas de accidentes.
- ✓ Tras un minuto y medio hablando por el móvil, el conductor no ve el 40% de las señales.

“LA CARRETERA” IDENTIFICA RIESGOS VIALES QUE AMENAZAN A LOS JÓVENES CONDUCTORES Y EXPLICA CONDUCTAS SEGURAS

Desde mitad de septiembre y hasta finales de año, la aplicación está disponible en el portal de la DGT (www.dgt.es) y en www.lacarretera-eljuego.es. Entre las distintas secciones destaca un juego interactivo en el que el usuario debe superar una serie de pruebas para regresar seguro a casa (ver recuadro).

Junto al juego, otros cuatro apartados completan “La Carretera”: “Te interesa”, con testimonios de dos víctimas que relatan su experiencia en accidentes de tráfico, ambos durante salidas nocturnas; una galería de “Imágenes para reflexionar”; “No te lo creas”, una compilación de falsos mitos que se difunden sobre la conducción (ver recuadro); y ¿“Sabías que...?” un compendio de datos impactantes sobre las consecuencias de las conductas de riesgo. ◆

Aprender jugando

Tras una noche de ‘marcha’, hay que volver a casa. Son las tres y media de la madrugada. ¿Quién conduce de vuelta? Esta es la situación que plantea el juego interactivo de “La Carretera”. Varias pruebas desafían al jugador a superarlas y llegar a casa sano y salvo. A lo largo de todas ellas podrá comprobar las dificultades causadas por los efectos del alcohol, las drogas o la conducir nocturna. Estas son algunas:



Consumo de drogas. Las drogas nos transforman, engañan a la vista con percepciones falsas de la realidad y visiones imaginarias. En esta prueba lo comprobarás.

Utiliza el casco. Tu cabeza es tan frágil como valiosa. Manténla protegida de ‘agresiones’ con un buen casco si circulas en moto.



El alcohol. Comprueba cómo el consumo de alcohol merma tu capacidad visual, imprescindible para conducir seguro. Sin duda, el alcohol es un mal compañero de viaje.

Utiliza el cinturón. Abrochate el cinturón y haz que se lo abrochen los demás. No dejes ninguno suelto, porque el cinturón reduce a la mitad el riesgo de fallecer en accidente.



Velocidad inadecuada. De vuelta a casa hay obras, viento y curvas. Las circunstancias en la carretera cambian y hay que adecuar la velocidad para no tener ‘sustos’.

Distracción al volante. ¿Sabes que el móvil multiplica las probabilidades de choque? Concéntrate e ignora todo lo que te pueda distraer y sacar de la carrera. ¡Esa llamada o ese mensaje pueden esperar!



02.01
02.02
03:03
03.01
03.02
05.05
05.06
05.07
01.01
01.02
01.03
01.04
01.05
01.06
01.07
01.08
01.09
01.10
01.11
01.12
01.13
01.14
01.15
01.16
01.17
01.18
01.19
01.20
01.21
01.22
01.23
01.24
01.25
01.26
01.27
01.28
01.29
01.30
01.31
01.32
01.33
01.34
01.35
01.36
01.37
01.38
01.39
01.40
01.41
01.42
01.43
01.44
01.45
01.46
01.47
01.48
01.49
01.50
01.51
01.52
01.53
01.54
01.55
01.56
01.57
01.58
01.59
01.60
01.61
01.62
01.63
01.64
01.65
01.66
01.67
01.68
01.69
01.70
01.71
01.72
01.73
01.74
01.75
01.76
01.77
01.78
01.79
01.80
01.81
01.82
01.83
01.84
01.85
01.86
01.87
01.88
01.89
01.90
01.91
01.92
01.93
01.94
01.95
01.96
01.97
01.98
01.99
02.00

LOS PERMISOS DE CONDUCIR INCLUYEN UNOS CÓDIGOS QUE REFLEJAN LIMITACIONES, ADAPTACIONES O RESTRICCIONES DEL TITULAR

El lenguaje de los números

¿Tiene un 30.07 en su permiso de conducir? No es que sea un agente secreto, simplemente es que tiene una adaptación en el pedal del freno de su coche. Son los códigos armonizados –iguales en toda la UE– que figuran en los permisos de conducción y reflejan las limitaciones, adaptaciones o restricciones del titular de esa autorización.

J. M. MENÉNDEZ

Foto: PUTNAM/Ilustración: Dliros

En la revista “Tráfico y Seguridad Vial”, muchos lectores consultan, tras renovar su permiso de conducción, qué significa un número, o varios, que aparecen en la parte inferior del mismo. Estos son unos códigos normalizados que reflejan las limitaciones, adaptaciones o aspectos administrativos de esta autorización. Proviene de la Directiva 2006/126/CE y se traspusieron a la normativa española en el Reglamento General de Conductores (RD 818/2009); unos son comunes a la UE (comunitarios) y otros, propios de cada país (nacionales).

Y son muy habituales. De los 4,3 millones de reconocimientos médicos realizados en Centros de Reconocimiento de Conductores en 2011, al 44% se le asignó un código por causas médicas (al margen de los códigos asignados por motivos administrativos, como un canje o la fecha de primera expedición del permiso).

EL MÁS FRECUENTE ES LA UTILIZACIÓN DE CORRECCIÓN VISUAL (GAFAS O LENTILLAS)

Los más frecuentes son los que comienzan por 01 y se relacionan con correcciones o protecciones visuales. Los códigos 05 (restricciones por causa médica) son los más usados y, entre ellos, la limitación a conducción diurna (05.01) –por ejemplo en casos de cataratas o degeneración macular–, la limitación de velocidad (05.04) o un radio de conducción limitada en torno al domicilio (05.02) se utilizan, por ejem-

“¿Debo llevar retrovisores de repuesto?”

Enrique Mirabet, médico de un Centro de reconocimiento, cuenta que “hace unos días, un conductor de 73 años, con una pérdida auditiva importante, al informarle de la necesidad de utilizar retrovisores exteriores y el central panorámico, preguntó:

—¿Debo llevar uno de repuesto?”

Sin duda recordaba que eso mismo ocurría hasta hace poco con las gafas.

Examen de la vista en un centro de reconocimiento.

plo, para alargar la posibilidad de conducción de los mayores con las adecuadas medidas de seguridad.

Otro código frecuente por causas médicas es el 05.08 (exclusión de alcohol) y se usa en personas que han tenido problemas de abuso o dependencia del alcohol en quienes se ha de garantizar un consumo cero al volante. Y cuando existe un problema médico que no puede ser recogido con otros códigos, se inscribe el número 200, que obliga a llevar siempre junto al permiso de conducir un informe complementario que aclare las condiciones de utilización del vehículo.

RECONOCIMIENTOS MÉDICOS.

Los códigos por causas médicas se inscriben cuando en un Centro de Reconocimiento de Conductores (CRC) se detecta una enfermedad,



Qué significa cada código

| CÓDIGO | SIGNIFICADO |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 01 | Corrección y protección de la visión |
| 01.02 | Lente o lentes de contacto |
| 01.06 | Gafas o lentes de contacto |
| 02 | Prótesis auditiva |
| 03 | Prótesis aparato locomotor |
| 05 | Conducción con restricciones por causas médicas |
| 05.03 | Conducción sin pasajeros |
| 05.07 | Conducción no permitida en autopista |
| 05.08 | Exclusión del alcohol |
| 10 | Transmisión adaptada |
| 15 | Embrague adaptado |
| 20 | Mecanismos de frenado adaptado. |
| 25 | Mecanismos de aceleración adaptados |
| 35 | Dispositivos de mandos adaptados |
| 40 | Dirección adaptada |
| 42 | Retrovisor (es) adaptado (s) |
| 42.01 | Retrovisor lateral exterior |
| 42.04 | Retrovisor panorámico |
| 42.05 | Retrovisor para evitar punto ciego |
| 43 | Asiento del conductor adaptado |
| 43.06 | Cinturones de seguridad adaptados |
| 43.07 | Cinturón de sujeción en cuatro puntos. |
| 44 | Adaptaciones de la motocicleta |
| 44.01 | Freno de mando único |
| 44.08 | Altura del asiento ajustada para permitir al conductor alcanzar el suelo con los dos pies en posición sentado. |
| 70 | Canje de permiso |
| 71 | Duplicado del permiso |
| 105 | Velocidad máxima limitada por causas administrativas a: |
| 105.1 | 70 km/h |
| 105.2 | 80 km/h |
| 105.3 | 90 km/h |
| 105.4 | 100 km/h |
| 106 | Fecha primera expedición del permiso |
| 201 | El permiso o licencia no serán válidos sin un documento anexo en el que figure el texto de la resolución que determina los períodos de tiempo en los que deberá cumplirse la sanción de suspensión de la autorización. |

01.01
Gafas

05.01
Limitación a conducción diurna

una deficiencia o la necesidad de una corrección o una adaptación del vehículo. “Lo correcto es informar al conductor de la corrección o la limitación que se va a poner, ya que deberá cumplirla”, explica Marta Ozcoidi, doctora en un CRC.

No obstante, como explica Enrique Mirabet, otro médico de CRC, “en no pocos casos, el conductor entiende que se le está limitando un derecho y su libertad de conducir en las condiciones que él considera. Aparte del proceso de valoración de la capacidad y aptitud del conductor, el médico del CRC –explica– debe informar en aquellos casos en los que una enfermedad pueda suponer un déficit funcional, acerca de los ‘mecanismos adaptativos’ que pueden reducir el riesgo vial que conlleva dicho déficit”; y, añade, que estos “no deben entenderse con un castigo”, sino que tienen como objetivo primordial “mantener el derecho a la conducción en las condiciones de seguridad que la Sociedad exige”. ♦

200

El titular deberá llevar un documento, anexo al permiso o licencia de conducción, expedido por la Jefatura Provincial de Tráfico en el que figuran las condiciones de utilización del vehículo.

(La relación completa de los códigos y subcódigos y su significado se puede ver en el Reglamento General de Conductores BOE 8 junio 2009).

A PARTIR DEL 1 DE NOVIEMBRE, ESTÁN OBLIGADOS A INDICAR SU RESISTENCIA A LA RODADURA, AGARRE EN MOJADO Y NIVEL DE RUIDO

Los neumáticos se visten de etiqueta

Desde el 1 de noviembre, los neumáticos deberán incorporar una etiqueta en la que se facilita información estandarizada sobre su resistencia a la rodadura (y por consiguiente su influencia en el consumo y emisiones), su capacidad de frenada en superficies mojadas y su nivel de ruidos.

Mercedes LÓPEZ

Conocer cuál es el neumático que menos combustible gasta, el que menos metros necesita para frenar en carreteras mojadas o el que menos ruido hace, y hacerlo de forma sencilla, ya será posible a partir del 1 de noviembre, fecha en la que entra en vigor una normativa de la Unión Europea. La misma obliga a que los neumáticos incorporen una etiqueta, parecida a la que ya llevan los electrodomésticos, en la que se informe claramente sobre tres parámetros esenciales en seguridad y eficiencia: resistencia a la rodadura, agarre en mojado y el ruido que emiten. Las asociaciones de consumidores han recibido muy bien la noticia, indicando que con ella los usuarios podrán comparar la eficacia de unos y otros neumáticos.

En el RACE han cogi-

La mayoría de los fabricantes y asociaciones de consumidores y automovilistas han incluido en sus webs vídeos que explican el significado de la nueva etiqueta.

UN NEUMÁTICO DE CLASE A PERMITE FRENAR HASTA 18 METROS ANTES EN SUELO MOJADO

Otras fechas clave

- A partir de noviembre de este 2012 no se podrán fabricar neumáticos G en eficiencia energética, ni F o G en agarre en mojado, y estos neumáticos no se podrán vender a partir de noviembre de 2014.
- Desde noviembre de 2016 no se fabricarán neumáticos F en eficiencia energética, y no se podrán vender a partir de noviembre de 2018.



do la calculadora y, siguiendo las estimaciones oficiales —el de etiqueta A consume un 7,5% menos de combustible que otro G—, indican que “a una media de 8 l/100 km, a 1,50 € el litro de combustible, y una vida útil del neumático de 35.000 kilómetros, se ahorraría más de 300 € a la largo de toda la vida del neumático”. Igualmente, calculan que si los aproximadamente 15 millones de neumáticos que se venden cada año en España fueran de la clase A, se ahorrarían más de mil millones de euros en consumo de combustible.

MATIZACIONES. Los fabricantes también apoyan esta iniciativa, que aseguran proporciona más información al comprador y le sensibiliza

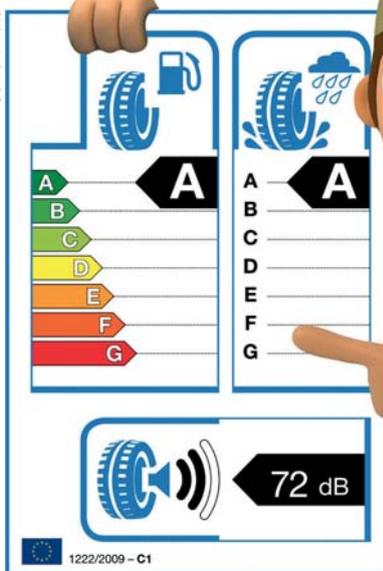


sobre la importancia que tienen los neumáticos en la seguridad. Desde Goodyear se indica que un usuario bien informado puede ahorrar hasta el 20% del consumo de combustible y de sus emisiones, incluidas las de CO₂; frenar hasta 18 metros antes y emitir una cuarta parte de ruido.

Pero otros realizan matizaciones, como Arthur de Bok, presidente de Goodyear Dunlop, quien subraya las limitaciones de la etiqueta "porque hay criterios relacionados con la seguridad que no están incluidos, como la resistencia al aquaplaning, manejabilidad en mojado, frenada en seco y tracción".

En las web de las asociaciones de consumidores y automovilistas, así como en las de los principales fabricantes, se pueden encontrar vídeos explicativos sobre la nueva etiqueta. ◆   

Confort-Auto



Cómo leerla

Facilita información sobre tres parámetros: resistencia a la rodadura, agarre en mojado y ruido. Estas son las claves:

RESISTENCIA A LA RODADURA



- Indica la resistencia de rodadura que afecta al consumo de combustible del coche.
- La clasificación va de las letras A a la G

(1), en una escala de colores del verde al rojo:

■ A (verde)= mayor ahorro de combustible
 ■ G (rojo)= menor ahorro de combustible.

● Elegir un neumático A en lugar de uno G puede suponer un ahorro aproximado de un 7,5% en el consumo. Es decir, unos 6 litros cada 1.000 kilómetros.

AGARRE EN MOJADO



● Es la capacidad de frenado en carreteras mojadas. A mayor puntuación, menor es la distancia que necesita para frenar en superficies mojadas.

● La clasificación va, de mejor a peor, de la A a la F (2).

● Los cálculos indican que, por cada letra, aumenta un 30% la distancia de frenado.

Un ejemplo: a 80 km/h, unos neumáticos A frenan 18 metros antes que uno de tipo F.

RUIDO EXTERIOR



● Expresa el ruido externo que genera en decibelios.

● Se visualiza en ondas:

- Una negra, silencioso.
- Dos negras, moderado.
- Tres negras, ruidoso.

(1) La D no se utiliza en turismos.

(2) La D y la G no se utilizan en turismos.

UNIÓN EUROPEA

Las bicicletas avanzan



2.100 ciclistas muertos

Según cifras de 2010 publicadas dentro del proyecto BIKE PAL:

- **2.100** ciclistas murieron en accidente de tráfico.
- Entre 2001 y 2010 su mortalidad bajó el **39%** frente al **43%** global.
- El **7,2%** de los muertos por el tráfico fueron ciclistas.
- **4** de cada **5** víctimas mortales eran hombres.
- El **56%** de las muertes, en zona urbana.
- En España murieron **67** ciclistas en accidente; en Alemania 381.

(Fuente: ETSC. Datos de 24 países de la UE en 2010).



El auge de la bicicleta como medio de transporte en las urbes sigue aumentando. Teniendo en cuenta que el 80% de la

población vivirá en las ciudades en el año 2020, cada vez es más acuciante la necesidad de garantizar una movilidad sostenible y velar por la seguridad de este colectivo. Estas son algunas iniciativas que se están llevando a cabo :



★ **ALEMANIA.** El gobierno alemán ha aprobado un Plan Estratégico para fomentar el uso de la bicicleta. Su objetivo es que este vehículo se utilice como medio de transporte por el 15% de la población. 70 millones de bicicletas ruedan ya por Alemania y el 80% de los hogares tiene al menos una. El Gobierno ha anunciado además castigos más severos a los ciclistas que no respeten las normas.

★ **LONDRES.** Esta ciudad, con su alcalde Boris Johnson a la cabeza, es una de las principales promotoras del uso urbano de la bici. Cuenta con servicios de alquiler y durante los Juegos Olímpicos puso en marcha una aplicación para teléfonos móviles "re: route" que premia con puntos canjeables en tiendas el uso de la bici o los recorridos a pie. Por otra parte, el alcalde tiene sobre su mesa un proyecto para circular en bici a través de carriles elevados.



Jóvenes en peligro

La Comisión Europea ha lanzado una campaña para sensibilizar a los jóvenes conductores cuyo riesgo vial, sobre todo de 18 a 25 años, es mayor que el del resto de la población. La campaña incluye un vídeo en el que se pueden ver los múltiples peligros que les acechan en las calles. http://youtu.be/nCmV0Zu_CWg

Y, dentro de esta campaña, la CE subvencionará proyectos destinados a reducir su siniestralidad. Más información: http://ec.europa.eu/transport/grants/index_en.htm

PORTUGAL

Verín-Chaves, eurociudad vial

La eurociudad formada por los municipios de Verín (España) y Chaves (Portugal) será la sede del I Foro de Cooperación Transfronterizo en Seguridad Vial que se celebra dentro de la 4ª Semana de la Educación y la Seguridad Vial. Chaves y Verín representan la única experiencia municipal de cooperación transfronteriza en seguridad vial en Europa que se plasma en la coordinación de servicios de emergencia, de controles de seguridad y actuaciones de formación, educación y divulgación.

HOLANDA

Sube el límite a 130

Desde el pasado 1 de septiembre, el límite de velocidad en el 40% de las autopistas de Países Bajos ha aumentado de 120 a 130 km/h. Este incremento no se aplica donde el medio ambiente o la seguridad vial lo desaconsejan. Es decir, el límite de 120 continúa vigente en numerosos tramos. La velocidad máxima para el transporte pesado sigue siendo de 80 km/h.

¿Está usted al día?

La formación de los futuros conductores es fundamental para la seguridad vial. Y el ansia de conocimientos y de pruebas fiables para evaluarlos por parte de los jóvenes conductores es una realidad. De hecho, uno de los sitios más visitados, desde siempre, de la página web de la DGT ha sido la sección de test. La revista "Tráfico y Seguridad Vial" no ha sido una excepción y durante el tiempo que publicamos test, esta fue una de las secciones más exitosas. Pero es que también es fundamental el reciclaje de los conocimientos de aquellos conductores que pasaron por la autoescuela y obtuvieron sus permisos hace veinte, treinta o más años... ¡Y qué mejor que hacerlo de una forma lúdica y fácil! ¡Anímese! Haga el test, corrija sus respuestas y vea lo al día que están sus conocimientos...

Más test autocorregibles en www.dgt.es/ en el epígrafe de Formación y educación vial

TEST NUEVOS



El agente mueve el brazo alternativamente de arriba abajo, ¿a qué obliga esta señalización a los conductores de los vehículos que se aproximan de frente?

1

- a. A disminuir la velocidad.
- b. A reanudar la marcha.
- c. A detenerse.



¿Tienen todos los factores de riesgo la misma relevancia como causa de un accidente?

2

- a. No, la mayoría de los accidentes se deben al factor humano.
- b. Sí, ya que los factores conductor, vía y vehículo intervienen siempre en un accidente.
- c. No, el factor humano apenas influye.



Con nieve en la calzada, ¿cómo se debe iniciar la marcha?

3

- a. Utilizando la segunda o tercera marcha.
- b. Pisando a fondo el acelerador para que el coche salga de golpe.
- c. Con la marcha más corta posible.



Si en un vehículo se realiza una reforma técnica de importancia, ¿es obligatorio pasar una inspección?

4

- a. Sí, en un taller autorizado.
- b. Sí, en una estación ITV.
- c. No es necesario.



En autopistas y autovías, ¿qué vehículos pueden superar la velocidad máxima permitida para adelantar?

5

- a. Los turismos y las motocicletas únicamente.
- b. No puede superarla ningún vehículo.
- c. Solamente las motocicletas.

Prueba de Control de Conocimientos
COMÚN A TODOS LOS PERMISOS

6

Mientras se reposta carburante en una motocicleta, ¿es obligatorio apagar el alumbrado?

- a. Sí.
- b. No, se debe dejar encendida la luz de cruce.
- c. No, se debe dejar encendida la luz de posición.



7

¿Qué indica esta señal?

- a. Subida de fuerte pendiente.
- b. Bajada de fuerte pendiente.
- c. Pendiente deslizante.



8



La distancia de frenado es la que recorre el vehículo desde que el conductor...

- a. percibe un peligro hasta que pisa el freno.
- b. pisa el freno hasta que se detiene totalmente el vehículo.
- c. percibe un peligro hasta que se detiene totalmente el vehículo.

9



Un conductor que, por avería en el alumbrado, circula con la luz de corto alcance, está obligado a...

- a. reducir la velocidad hasta la que permita la detención del vehículo dentro de la zona iluminada.
- b. detener el vehículo y llamar a la grúa.
- c. detenerse en el arcén hasta que otro conductor le pueda ayudar.

NUEVOS

TEST

10



En curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida está prohibido...

- a. adelantar, únicamente.
- b. adelantar y cambiar de sentido.
- c. cambiar de sentido, solamente.



A partir de esta señal...

- a. es obligatorio circular a 40 km/h.
- b. está prohibido circular a más de 40 km/h.
- c. es recomendable no circular a más de 40 km/h.

11

12



¿qué situaciones de tráfico favorecen la aparición de somnolencia?

- a. Las monótonas.
- b. Las que tienen cambios en el entorno con mucha frecuencia.
- c. La conducción en zona urbana con bastante tráfico.

SOLUCIONES: 1: a; 2: a; 3: a; 4: b; 5: b; 6: a; 7: b; 8: b; 9: a; 10: b; 11: b; 12: a

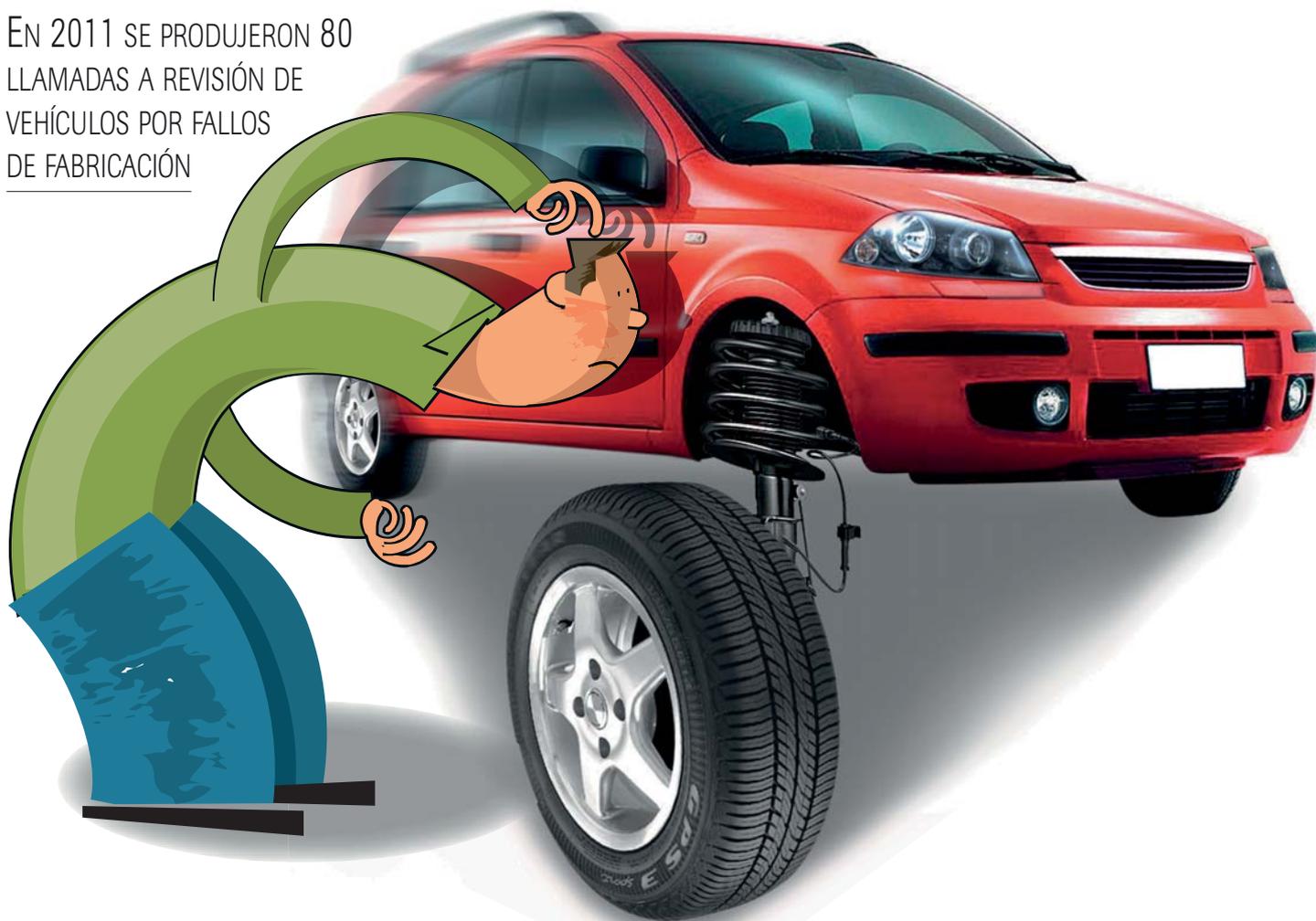
ACLARACIÓN. Sobre la pregunta 11 del Test de la revista nº 214/2012, entiendo que si la luz es verde, puedo girar a la derecha con prioridad (es decir, respuesta A). Si la luz fuera naranja fija o intermitente, sí entiendo que puedo tomar la dirección que indica la flecha con precaución y dejando pasar a los vehículos que circulan por el carril al que me incorporo (respuesta B).-Juan A. Marrodán.

RESPUESTA: El artículo 146 g) del vigente Reglamento de Circulación se refiere a la flecha verde sobre fondo negro y en el párrafo tercero dice textualmente: "Los vehículos que avancen siguiendo la



indicación de una flecha verde deben hacerlo con precaución, dejando pasar a los vehículos que circulan por el carril al que se incorporen y no poniendo en peligro a los peatones que estén cruzando la calzada". Por tanto, la respuesta b) es correcta.

EN 2011 SE PRODUJERON 80 LLAMADAS A REVISIÓN DE VEHÍCULOS POR FALLOS DE FABRICACIÓN



El pasado año, los fabricantes de automóviles llamaron a revisión en nuestro país a ochenta de sus modelos, según datos del Instituto Nacional de Consumo, porque se les había detectado un defecto de fábrica. Conozca todas las claves que no debe olvidar si su coche es uno de los afectados.

Defecto de fábrica, ¿y ahora qué hago?

Mercedes LÓPEZ

Ilustración: DLirios

Da lo mismo que usted sea propietario de un Mercedes o un BMW, de un Honda, un Seat, un Nissan, un Renault, un Toyota... Tampoco se librará si dispone de un fabuloso Rolls Royce, un Porsche o un Maserati, porque todas las marcas, en alguna ocasión, han tenido que poner en marcha una campaña de revisión –aunque ellas prefieren llamarlas ‘acciones preventivas’– de alguno de sus modelos, al serles detectada una anomalía de

origen, lo que todos conocemos como ‘defecto de fábrica’.

El Instituto Nacional del Consumo, publicó en su página web el pasado año 80 alertas, correspondientes a otras tantas campañas de revisión. Hace dos años, Toyota protagonizó una de las más recordadas y alarmantes, al llamar a revisión en toda Europa a 1,8 millones de unidades, de ocho de sus modelos, por un problema en el pedal del acelerador.

MÁS CONTROLES. Todos los fabricantes están de acuerdo: a pesar del número de campañas que se realizan, ahora se producen menos problemas



Este tipo de revisiones siempre se realizan en la red de talleres oficiales de la marca.

Internet, un camino fácil

Además, de las 'webs' de los fabricantes (normalmente, las marcas publican en sus páginas si están realizando alguna campaña de revisión entre sus modelos), de las asociaciones de consumidores o de las revistas especializadas del sector, las páginas oficiales de los organismos de consumo nacionales, autonómicos y locales son el mejor medio para informarse de los vehículos a los que se les ha detectado algún defecto de origen. Estas son las direcciones más útiles:

● <http://www.consumo-inc.gob.es>

Todas las alertas, por categorías y Comunidades Autónomas, identificando el modelo, la naturaleza del riesgo y las medidas a adoptar.

● <http://www.consumo-inc.es/Enlaces/espana/organismosConsumo.htm>

Se accede a la información que facilitan las Direcciones Generales de Consumo de todas las Comunidades Autónomas.

● http://ec.europa.eu/consumers/safety/rapex/index_en.htm

Esta web de la UE publica las alertas que se producen en los países europeos. La actualizan semanalmente (los viernes). En inglés.

de calidad. “Lo que ocurre es que se han incrementado los procesos de control”, apunta Nissan; o “lo que está aumentando es la atención al cliente y la responsabilidad de los fabricantes”, afirma Ford; o también, como subraya Toyota, “estamos buscando permanentemente anomalías y sus soluciones, para que nuestros clientes estén siempre bien atendidos”. Al mismo tiempo, apuntan, que nunca se trata de todas las unidades de un modelo. Así lo señalan fuentes de Opel: “Normalmente están afectadas un número de unidades concretas, correspondientes a una motorización, de un acabado específico, con un equipamiento determinado...”.

Además de los controles de calidad en el proceso de fabricación, se realiza un seguimiento de las averías que llegan a sus redes de talleres, y cuando se detecta que un problema se repite o se trata de una avería especial, se

CUANDO EL FALLO AFECTA A LA SEGURIDAD, LOS COCHES TIENEN PRIORIDAD EN LOS TALLERES

En la DGT, siempre al día

Además de las bases de datos de los propios concesionarios, los fabricantes, cuando tienen que iniciar alguna campaña de revisión, suelen acudir a la Dirección General de Tráfico para que ésta les facilite el domicilio de los propietarios cuyos vehículos están afectados, y así poder ponerse en contacto con ellos.

Según datos de la DGT, en los ocho primeros meses de este año, este procedimiento ha sido utilizado por 29 fabricantes, en 67 campañas de revisión. Entre otros, Peugeot, Nissan, Mercedes, Volkswagen, Lancia y Fiat.

Por eso es muy importante comunicar en la Jefatura de Tráfico correspondiente los cambios de domicilio si los hubiere, y en caso de vender o comprar un coche de segunda mano, realizar la transferencia. De esta manera, los datos del propietario estarán siempre actualizados y llegarán adecuadamente las comunicaciones.

pone en marcha un protocolo de actuación para investigar y hacer un seguimiento de esa anomalía, hasta conocer su origen. Y, si fuera necesario, se pone en marcha una campaña de revisión específica.

LA COMUNICACIÓN. El propietario de un vehículo afectado se suele enterar al recibir una comunicación del fabricante de su coche o de la Dirección General de Tráfico (ver recuadro “Siempre al día”) indicándole que debe pasar por su concesionario o taller oficial.

Desde Toyota se explica que para llegar al propietario del coche se siguen las normas establecidas por las distintas Comunidades Autónomas, que son quienes tienen las competencias. Por su parte, en Ford aseguran que ellos tienen tres niveles de actuación en función del tipo de anomalía. Si esta no afecta ni a la seguridad ni a la funciona-

LAS ÚLTIMAS ALERTAS (*)

● HONDA:
"Jazz" y
"Civic".



Honda "Jazz"

● SUZUKI:
Motocicleta
"GSX-
R1000K9/LO/L1"

● MERCEDES:
"Clase E" y
"Clase SL".



Mercedes "Clase SL"

● BMW: Moto-
cicleta SYM
"Jet4, 50 y 125".

● SUZUKI:
"New Swift"

● LAND ROVER;
"Defender".

● SEAT: "Ibiza
6J".



Suzuki "Swift"

● KAWASAKI:
Motocicleta
"Ninja 250".

● TOYOTA:
"RAV4", "Aven-
sis" y "Auris".

● AUDI: "Q5".



Seat "Ibiza"

Fuente.- Instituto
Nacional del Con-
sumo.

(*) Junio-Agosto
2012.



Toyota Auris

lidad del vehículo, se realiza un aviso a su red interna, y se van realizando los trabajos en el momento en el que el coche pasa una revisión rutinaria. Cuando el fallo puede dañar la funcionalidad del vehículo, se lanza una alerta y se notifica directamente a los usuarios, para que pasen por su concesionario. "Pero si –explican fuentes de la marca– la anomalía tiene consecuencias en la seguridad, aparte de la comunicación directa y la cita urgente, se recurre a una campaña de comunicación masiva". Nunca ha ocurrido en nuestro país, aclara el fabricante.

Varias son las palabras clave de estas revisiones. Primero, son gratuitas

y, además, como subraya Jordi Castilla, miembro del gabinete jurídico de la asociación de consumidores FACUA, "al cliente se le debe dar un plazo proporcional para acudir al taller a subsanar el fallo". Añade que debe evitarse que sea demasiado corto y "a partir de ahí te cobro". Advierte que "en ese caso, se trataría de un fraude, que se podría reclamar, porque estas llamadas no deben tener ánimo de lucro".

DERECHO Y DEBER. Además, afirma Ana M^a Amador, del departamento jurídico de la Asociación de Automovilistas CEA, "estas operacio-

nes tienen la misma garantía que cualquier reparación que se realice en un taller: 3 meses para la mano de obra y 2 años para las piezas nuevas". Igualmente, señala, "acudir al taller para que comprueben y reparen el vehículo, es un derecho pero también un deber del propietario".

En este mismo sentido, Jordi Castilla afirma que "no es un deber explícito, porque no está regulado, pero en caso de conflicto (por accidente, avería...), si se demuestra que ha sido llamado a revisión y no se ha acudido, se puede considerar que el propietario no ha sido diligente y puede perder sus derechos". ♦

9

Los puntos clave

Si recibe una comunicación indicándole que su coche está afectado por un defecto de fábrica, estos son los pasos que no debe olvidar:

1 CONTACTO: Comuníquese con su concesionario o taller oficial. Allí le explicarán cuándo y dónde debe acudir para proceder a la reparación.

2 SIEMPRE: Recuerde que no es necesario que su coche se encuentre dentro del período legal de garantía.

3 TODOS: No importa que su vehículo sea de segunda mano. Las campañas incluyen a todos los vehículos afectados, independientemente de quién sea el propietario.

4 PLAZO: La marca suele establecer un período de tiempo prudencial –aunque a veces son indefinidas– para acudir al taller.

5 PRIORIDAD: Al concertar la cita con el taller, suelen dar prioridad –dependiendo de la gravedad del fallo–, incluso, en ocasiones se ponen a disposición de los clientes afectados departamentos exclusivos en sus instalaciones.

6 PRECIO: Estas revisiones son siempre gratuitas.

7 COCHE SUSTITUCIÓN: No es obligatorio, depende, sobre todo, del tiempo de inmovilización y de la marca.

8 INFORME: Se puede y se debe pedir un informe en el que se detallen las operaciones realizadas en su vehículo.

9 GARANTÍA: Estas operaciones tienen una garantía de 3 meses, y si se han puesto alguna pieza nueva, 2 años.



La opinión de...

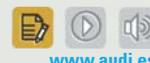
AUTOPISTA

AUDI A3 2.0 TDI



laterales de la carrocería, que refuerzan una mayor imagen coupé. En esas 'mismas' formas sí aparece un importante avance por rebajar el peso: hasta 80 kilos menos gracias a nuevas técnicas para moldear el acero. Pero donde da el do de pecho esta tercera generación, es en el equipamiento disponible. Equipamiento, materiales y acabados transmiten una altísima calidad percibida, que dinámicamente se confirma con un bastidor que combina una elevada comodidad, con un comportamiento muy eficaz y seguro. Siempre una garantía en materia diésel, las siglas TDI, que en esta variante convence tanto por su

contundente y suave respuesta, como por su contenido consumo.



www.audi.es

Características

MOTOR:

Cilindrada: 1.968 c.c.
Potencia máxima: 150 CV a 3.500/4.000 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasóleo.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cabeza (Sideguard). Airbag de rodilla conductor. ABS. ESP. Sistema Stop/Start. Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 4,23 mts.
Anchura, 1,77 mts.
Altura, 1,42 mts.

MALETERO:

365 litros.

CONSUMO:

Urbano, 4,4 l/100 km.
Carretera, 3,4 l/100 km.

COMENTARIO. Para qué cambiar, si funciona bien, parece ser la estrategia estilística del nuevo "A3". Aunque, a golpe de vista nos puede parecer el mismo (las dimensiones, además, apenas han cambiado), no le faltan detalles que nos advierten de su propia evolución natural: nueva parrilla, grupos ópticos con leds o remarcados nervios

Emissiones de CO2

99 g/km

Imp. matric.0 %



- ✓ Calidad percibida.
- ✓ Equipamiento disponible.
- ✓ Comportamiento y comodidad.

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

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

- ✓ Precio algo elevado.
- ✓ Túnel central voluminoso.
- ✓ Diseño continuista.



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

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 25.980 €

La opinión de...

COCHE ACTUAL

MAZDA CX-5 2.2 D-150 2WD



debutar la nueva tecnología 'Skyactiv' que, en un futuro, veremos en todos los modelos de la firma nipona y que engloba medidas en chasis, carrocería y motores, así como transmisiones, tanto para aumentar su eficiencia como para reducir el peso. Convence plenamente su habitabilidad y la calidad de su interior, con una carrocería que luce un buen coeficiente aerodinámico (Cx 0,33) y un comportamiento sólido. Pero lo mejor es su motor diésel, tanto por su excelente respuesta como por sus bajos consumos. El bastidor transmite muy buen tacto y mayor confianza aún en sus reacciones, con una dirección sumamente precisa para

una conducción eficaz.



www.mazda.es

COMENTARIO. El "CX-5" es uno de los últimos SUV en llegar al mercado, aunque cuenta con la experiencia de la marca en el segmento con modelos como el "CX-7". Pero en Mazda no se han conformado con hacer un hermano pequeño de este, sino que han tratado de crear uno de los mejores modelos de su segmento. No en vano ha sido el elegido para hacer

Emissiones de CO2

108 g/km

Imp. matric.0 %



- ✓ Amplitud plazas traseras.
- ✓ Comportamiento dinámico.
- ✓ Consumos ajustados..

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

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

- ✓ Confort de suspensión trasera.
- ✓ Equipamiento de serie.
- ✓ Tacto dirección a alta velocidad.



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

Características

MOTOR:

Cilindrada: 2.191 c.c.
Potencia máxima: 150 CV a 4.500 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasóleo

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales delanteros, laterales y de cortina. ABS. Sistema i-Stop. Sensor de lluvia y luces. Sistema de Asistencia a la Frenada en Ciudad. Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 4,55 mts.
Anchura, 1,84 mts.
Altura, 1,71 mts.

MALETERO

463 litros.

CONSUMO:

Urbano, 5,4 l/100 km.
Carretera, 4,1 l/100 km

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 26.990 €

La opinión de...

AUTOFÁCIL

TOYOTA PRIUS +

COMENTARIO. Toyota acaba de poner a la venta el "Prius +", la versión monovolumen de su popular "Prius". Se trata de un modelo de 4,61 m. de largo —poco más que un Renault "Grand Scénic" o un Citroën "C4 Grand Picasso"— que cuenta con 7 plazas; todas ellas bastante amplias, incluso las de la última fila, donde dos adultos pueden viajar sin problemas. Su capacidad de maletero es de 505 litros cuando solo se ocupan las 5 plazas, una cifra algo justa frente a su competencia. Delante, la postura al volante es bastante buena, y los asientos resultan cómodos. El salpicadero tiene un diseño moderno, y la ubicación de los mandos, aunque peculiar, es sencilla. Por calidad, destaca



Emissiones de CO2

99 g/km

Imp. matric. 0 %

sus buenos ajustes y transmite sensación de solidez. En el apartado mecánico, cuenta con un motor 1.8 gasolina y otro eléctrico que, en conjunto desarrollan 136 CV. Sus prestaciones son solo correctas, siendo su 'punto fuerte' el consumo. En carretera, su comportamiento es bueno .



www.toyota.es

Características

MOTOR:

Cilindrada: 1.798cc.
Potencia máxima: 136 CV (motor eléctrico con baterías de ión-litio).

CARBURANTE: Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD: De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. Airbag de rodilla conductor. ABS. ESP. Fijaciones Isofix. Entre otros.

DIMENSIONES: Longitud, 4,61 mts. Anchura, 1,77 mts. Altura, 1,57 mts.

MALETERO: 505 litros.

CONSUMO: Urbano, 3,8 l/100 km. Carretera, 4,2 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: A partir de 29.500 €



- ✓ Comportamiento seguro.
- ✓ Consumo.
- ✓ Facilidad y bajo coste de mantenimiento.

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

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

- ✓ Maletero algo justo.
- ✓ Ruido al acelerar.
- ✓ Precio algo elevado.



NOTA MEDIA: 6,8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,75

La opinión de...

MOTOR 16

VOLVO V60 DRIVE

COMENTARIO. Dentro de su gama, Volvo identifica con el sello DRIVE a los modelos más respetuosos con el medio ambiente. En el caso del "V60", cuenta con una variante con dicha denominación impulsada por el motor 1.6D de 115 caballos. La ayuda del dispositivo Stop/Start contribuye a que su consumo medio se quede en unos exiguos 4,5 l/100 km, entre los mejores de su clase. El 1.6D es un conocido propulsor desarrollado por el grupo PSA y Ford, que se aplica en numerosos modelos. Tiene una inyección directa por raíl común de última generación, turbo de geometría variable, sistema de recirculación de gases y filtro de partículas. Además, está asociado a un cambio de 6 velocidades. Otras ayudas para conseguir ese consumo las

Emissiones de CO2

119 g/km

Imp. matric. 0 %

encontramos en su aerodinámica, sus neumáticos o su sistema de gestión electrónica. Es un coche fácil de conducir con un motor suave y silencioso y una amortiguación de calidad.



www.volvocars.com

Características

MOTOR:

Cilindrada: 1.560 c.c.
Potencia máxima: 115 CV a 3.600 r.p.m.

CARBURANTE: Gasóleo.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD: Airbags frontales delanteros. Airbags de recho. SIPS y SIPSBAG (airbags laterales). WHIPS (sistema de protección latigazo cervical). Fijaciones Isofix sillitas infantiles. Entre otros.

DIMENSIONES: Longitud, 4,62 mts. Anchura, 1,86 mts. Altura, 1,48 mts.

MALETERO: 430 litros.

CONSUMO: Mixto, 4,5 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: Desde 29.450 €



- ✓ Equilibrio entre comportamiento y confort.
- ✓ Suavidad del motor y capacidad de ahorro.
- ✓ Calidad de terminación

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

Aceleración: ..7
Consumo:10
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..9
Suspensión: ..8
Frenos:8
Luces:8

- ✓ Capacidad de maletero.
- ✓ Amplio radio de giro .
- ✓ Precio algo elevado.



NOTA MEDIA: 7,3. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,2

AUTOBUSES Y CAMIONES, CON LUZ DIURNA

Desde el pasado 7 de agosto los nuevos modelos de autobuses y camiones que se comercialicen en la Unión Europea deberán incorporar sistemas de iluminación diurna. Estas luces, que se encienden de manera automática al encender el motor, son más brillantes que las de cruce y su objetivo es mejorar la percepción de los vehículos, no iluminar la calzada. Según el fabricante HELLA, conducir con luz específica de día puede reducir hasta un 5% los accidentes en carretera y en un 8% en ciudad.

VOLVO, UNA MARCA MUY SEGURA...



El 'City Safety' reduce el riesgo de colisión a bajas velocidades.

Volvo asegura que el riesgo de que los ocupantes de uno de sus modelos de última generación resulten heridos, se ha reducido un 50% respecto a uno de sus turismos del año 2000. Los datos han sido obtenidos al analizar las bases de datos de sus pruebas de choque y de sus estudios sobre accidentes de tráfico reales, que re-

lizan desde hace 40 años. La base de su seguridad está en el completo equipamiento de sus vehículos. Ejemplos:

- El sistema City Safety que reduce las colisiones en un 22%.
- El frenado automático hace que sus coches estén involucrados en un 22% menos de accidentes.
- El control de cruce adaptativo y la advertencia de colisión, disminuyen el riesgo de chocar con el vehículo que le precede en una autopista hasta un 42%.

Al mismo tiempo señala que ya están en marcha sistemas como el primer airbag para peatones, la conducción autónoma, la alerta en intersecciones o la detección de animales.



LO ÚLTIMO

EL MITO CONTINÚA

Tiene 65 años (nació en 1946) pero se mantiene tan joven como siempre. La Vespa, todo un mito en la historia de las motocicletas, sigue apostando (tras vender más de 17 millones de unidades) por sus características originales: facilidad de manejo, economía de uso, robustez, seguridad y diseño. Pero siempre en constante evolución. Su última apuesta son dos nuevas versiones que ya están en el mercado la "S 3V" (desde 3.489 €) y la "LX 3V" (a partir de 2.999 €). Mantienen el estilo clásico de las Vespas incorporando nuevos motores, para mejorar prestaciones, reducir consumos y emisiones.



'DUMMY' PARA IMPACTOS TRASEROS

General Motors está trabajando en la creación de un nuevo 'dummy' diseñado específicamente para evaluar la protección de los asientos en los impactos traseros. El 'dummy', al que han llamado Bio-Rid, ha sido diseñado por la Universidad sueca de Chalmers, en Gothenburg, tiene una sofisticada columna vertebral con 24 simuladores de vértebras que permiten reproducir el movimiento real del cuello en los impactos traseros y así recoger la mayor y mejor información posible sobre las lesiones que pueden sufrir los ocupantes de un vehículo en un accidente de este tipo.



NEUMÁTICOS EN MAL ESTADO.

Los neumáticos en mal estado o con una presión inadecuada provocan el 55% de los accidentes con víctimas derivados de fallos mecánicos, según NORAUTO. También señalan que los otros fallos más frecuentes se detectan en frenos, dirección, iluminación y exceso de carga.



"PAPAMÓVIL" ELÉCTRICO.

Benedicto XVI ha estrenado su primer 'papamóvil' eléctrico, un Renault "Kangoo", con motor eléctrico de 44 kw y una autonomía de 170 km. No admite blindaje (por el peso que conlleva), y solo lo podrá usar dentro del recinto interno del Vaticano. Por eso, Mercedes Benz le está preparando un 'papamóvil' híbrido a partir de un "Clase M".

...Y LOS OTROS FABRICANTES TAMBIÉN

El resto de los fabricantes también están incorporando e investigando constantemente nuevos sistemas para incrementar la seguridad de sus modelos. Entre las últimas novedades destacan:

- ✓ La introducción por parte de Mercedes de cinturones de seguridad traseros con airbag, que



disminuye las lesiones de tipo cervical.

- ✓ El sistema de visión nocturna del nuevo BMW "Serie 7", que, mediante una cámara de rayos infrarrojos y de reacción al calor, permite detectar a tiempo peatones, ciclistas y animales, advirtiéndolo acústicamente al conductor.

- ✓ La 'suspensión predictiva' de Audi, que, mediante cámaras de vídeo y sensores, 'lee' las carreteras con 20 metros de anticipación y consigue unas suspensiones más eficaces y confortables.

- ✓ El sistema 'MyKey' de Ford, que incorpora el recién presentado "Fiesta". Esta tecnología permite a los padres 'manipular' el coche cuando conducen sus hijos: limitar la velocidad máxima, el volumen de los altavoces del audio, o que este no funcione cuando los cinturones no están abrochados.



'MyKey', de Ford.



SUPERVENTAS AGOSTO 2012

| | | | |
|----|--|-------|---|
| 1 | | 1.865 | ↑ |
| 2 | | 1.787 | ↓ |
| 3 | | 1.585 | ↔ |
| 4 | | 1.466 | ↑ |
| 5 | | 1.446 | ↑ |
| 6 | | 1.402 | ↓ |
| 7 | | 1.341 | ↓ |
| 8 | | 1.159 | ↑ |
| 9 | | 1.017 | ↑ |
| 10 | | 998 | ↑ |

LOS FABRICANTES

| | | |
|--|------------|-------|
| | VOLKSWAGEN | 4.332 |
| | OPEL | 3.581 |
| | SEAT | 3.542 |
| | CITROËN | 3.538 |
| | PEUGEOT | 3.511 |
| | FORD | 3.406 |
| | TOYOTA | 3.236 |
| | RENAULT | 3.135 |
| | AUDI | 2.525 |
| | NISSAN | 2.524 |

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

↑ ↓ ↔ Variaciones respecto al mes anterior

LA CURIOSIDAD

¿UN ROBOT CON RUEDAS?

Se llama RoMo (RoboMövil) y es el primer vehículo eléctrico autónomo, es decir, no necesita conductor. Lo más curioso son sus ruedas, que se mueven de forma independiente, permitiéndole girar 360° sobre su mismo eje, desplazarse en diagonal y lateralmente y así puede aparcar sin hacer maniobras. Tiene capacidad para dos pasajeros.



EL PERSONAJE



JOSÉ MANUEL MACHADO

Presidente de Ford España

Elegido recientemente nuevo presidente de ANFAC, la patronal de los fabricantes de automóviles

INTERNET+CONCESIONARIO. El 50% de los compradores de coches utilizan Internet como punto de partida en su compra y para el 63% es el medio principal de información sobre los modelos, según Alfredo Vila, director general de Citroën España. Asimismo, señala que las webs de las marcas y las de los concesionarios son las más visitadas.

DOBLE SEGURIDAD. Sistemas como el ABS, los airbags, el control de velocidad o la dirección asistida están presentes en casi el 60% de los turismos de menos de un año, pero solo en el 47% de los de más de 10 años, y apenas en el 26% de los que tienen más de 15 años, según la plataforma online AutoScot24.

“ No se puede tolerar que un conductor haga daño a terceros ”

Como conductor es respetuoso con los límites, la distancia de seguridad, pone los intermitentes (“soy una ‘abuela’ al volante”), y como copiloto, algo histérico (“voy gritando ¡cuidado! por todas partes”). Quizás por eso no ha tenido un solo accidente en su vida. Es Juanra Bonet, actor y presentador que este verano ha dado una agradable sorpresa con el concurso “Lo sabe, no lo sabe”.

Enmanuel ZOCO

Fotografía: **José IRÚN**

El concurso “Lo sabe, no lo sabe” de Cuatro ha sido una de las sorpresas de este verano gracias a su originalidad y a la personalidad de su presentador, Juanra Bonet, que ha recorrido muchos kilómetros por todo el país con un objetivo: encontrar concursantes que, a su vez, deben buscar a otras personas que respondan por ellos. El ex reportero de “Caiga quien caiga” ha vuelto así a la televisión después de “El Intermedio” y “Gafapastas” y continúa una nueva temporada en la Cadena SER, con “El Mundo Today”.

Juanra Bonet se sacó el permiso de conducir a la primera y jamás ha sufrido un accidente.

-¿Es un conductor prudente?

-Soy una ‘abuela’ conduciendo. Respeto los límites de velocidad, la distancia de seguridad, uso los intermitentes y conduzco como soy, un poco zen, pero puedo resultar muy exasperante. Pero todavía soy peor copiloto, un ‘pelín’ histérico: voy gritando “¡cuidado!”, por todas partes.

-Actualmente no dispone de coche, ¿por qué?

-He tenido tres en mi vida, pero ahora lo considero un lujo demasiado caro para mí. Por mi

“ Todos pensamos que conducimos muy bien, pero estoy seguro de que la media de los conductores no pasaríamos otro examen de conducir ”

“ Soy una ‘abuela’ conduciendo. Respeto los límites de velocidad, la distancia de seguridad, los intermitentes, conduzco como soy, un poco zen ”

trabajo en la tele me suelen llevar y como vivo entre Madrid y Barcelona, sin residencia fija, uso transporte público. Me sale más barato coger el metro o, de vez en cuando, utilizar el de mi hermana. Si en vacaciones lo necesito, alquilo uno, porque me gusta ir tranquilo con mi musiquita en trayectos largos.

-¿Qué tal el carné por puntos?

-Los conservo todos y estoy de

acuerdo con todo aquello que sirva para controlar a los descerebrados que hay en la carretera, ya sea mediante este sistema, las multas o las fotos. Soy muy partidario de que cada uno con su vida haga lo que quiera, pero no con la mía. Un coche puede matar, si uno quiere hacer el suicida y conducir solo a toda velocidad o ir sin casco, es su problema, pero no se puede tolerar que haga daño a terceras personas.

-La irresponsabilidad también aparece con el alcohol...

-Sí, porque la gente cree que controla y alguien adulto con experiencia al volante que se tome dos ‘cubatas’ es muy fácil que controle, pero la inconsciencia y el peligro vienen cuando, estando bebido, cualquier cosa que ocurra, por mínima que sea, puede resultar mortal porque tu capacidad de reacción está totalmente mutilada, da igual lo que controles tú. Si un idiota se salta un stop o saca mucho el morro en un ceda al paso y tú no estás al cien por cien, te lo vas a comer. He llegado hasta robarle las llaves a un amigo para que no cogiera el coche después de tomar unas copas: no estaba dispuesto ni a subirme con él ni a que se montara solo.

-¿Qué importancia da al cinturón de seguridad?

-Toda, es imprescindible, soy de los que en cuanto me meto en el coche me lo pongo como un acto instintivo. Y lo hago desde hace ya varios años; es más, recuerdo perfecta-



mente cuando a los 20 estuve en Italia y al subirme en un coche con chavales de mi edad me puse el cinturón y empezaron a reírse de mí. En Italia se conduce fatal.

-Está demostrado que muchos accidentes están provocados por distracciones...

-Si estás con el teléfono o el GPS, puedes perder el segundo de reacción necesario para evitar un susto. Cuántas veces hemos tenido que dar un volantazo, una rectificación de nada y eso ha supuesto la diferencia entre un golpe o no. La cuestión no es que te pase algo, si no que por tu culpa pase a otros o a mí. Eso me preocupa.

-Qué sabe y qué no sabe el conductor en España...

-Todos pensamos que conducimos muy bien, pero en el fondo no sabemos. Estoy seguro de que la media de los conductores no pasaríamos otro examen de conducir, lo suspenderíamos, creemos que conducimos mejor de lo que lo hacemos.

-Ahora viaja mucho por carretera por toda España buscando concursantes. ¿Cómo ve a los conductores?

-Mis compañeros son muy prudentes conduciendo, pero, por desgracia, a menudo te toca ver al típico 'comeculos', que no acabo de entender nunca.

-¿Cómo le llegó la oportunidad de presentar "Lo sabe, no lo sabe"?

-Yo estaba en la productora "Mandarina" para hablar de otros temas con el director, Raúl Zafra, -que fue compañero mío en el "Caiga quien caiga"-, fuimos a tomar un 'cafelito' y me enseñó un programa que había visto en Israel. Me contó que el concursante tenía que encontrar gente que supiera las respuestas y me dijo que estaría bien combinarlo con gente que las desconociera. Hicimos 'el piloto', la cadena confió y aquí estamos.

-¿A qué cree que se deben los buenos datos de audiencia?

-Nunca puedes predecir cómo van a reaccionar los espectadores. Nosotros comenzamos en verano, sin hacer mucho ruido y ha funciona-



“ Al contrario que en “Caiga”, ahora la gente nos recibe con alegría porque sabe que va a jugar, que puede ganar dinero, divertirse... ”

do... Cuando ves un concurso por la tele, normalmente tú juegas desde casa, pero en este caso además juegas por partida doble: a si conoces la respuesta y a si el concursante encuentra a alguien adecuado, según toque. A eso, que ya es divertido, se une el efecto sorpresa.

-¿Qué le ha sorprendido de las respuestas? ¿Cómo está el nivel cultural en la calle?

-Mucha gente sabe, pero, con las cámaras delante, la 'percha' de sonido y los curiosos que empiezan a rodearles, se ponen nerviosos y pueden decir verdaderas burradas. Una de las veces que más me he reído ha sido cuando preguntamos cómo se llama el lenguaje de los invidentes, y en lugar de braille, el chico dijo álgebra. Lo sabía, pero no le salió.

-Después de ser reportero en "Caiga quien caiga" ha vuelto a la calle...

¿Con qué diferencias?

-El recibimiento es muy diferente. Hay un cambio. Me encuentro un montón de gente que tiene ganas de que la tele vaya a hablar con ellos; en el "Caiga" había bastante pelea y los protagonistas no tenían muchas ganas de que fuéramos donde ellos. Ahora la gente nos recibe con alegría porque sabe que va a jugar, que puede ganar dinero, divertirse...

-Como actor ha estado dos años en los escenarios con el monólogo "Animales", ¿le vamos a ver pronto con otra obra?

-De momento, no; llevo mucho tiempo escribiendo otro texto, pero tardaré un poco, estoy totalmente absorbido por el trabajo.

-Y además sigue en la radio con El Mundo Today, una marca muy asentada que nació en Internet...

-Sí, el formato de noticia falsa en España ya se llama Mundo Today, aunque lo ha hecho mucha gente antes, tanto en Estados Unidos como aquí, por ejemplo, Perich, el humorista gráfico. Xavi Puig y Kike García son dos genios...

-¿Le queda tiempo libre?

-No mucho. Desde que empecé el concurso cuando no trabajo suelo estar callado y solo. ♦



REMOLQUES Y BICICLETAS

Estoy pensando comprar un carrito para la bici donde llevar a mi hija. En los días fríos es mejor: evita que pase frío o que se moje con el rocío. En las tiendas –incluso la Policía Municipal– me dicen que no está clara la ley para circular con él. Si en Europa están normalizado su uso, se supone que estamos en Europa y queremos potenciar el uso de la bici, ¿por qué no está permitido su uso en España?

Alberto Rey

El Reglamento General de Circulación prohíbe circular a vehículos de dos o tres ruedas, incluidas bicicletas, arrastrando remolque o semirremolque, salvo de día, con buena visibilidad, que el peso del remolque no supere el 50% de la masa en vacío del vehículo tractor y que, en ningún caso, se transporten personas. ¿Para qué sirven esos transportes que se anuncian tanto en verano –que incluso promocionan las grandes superficies– donde caben dos niños a partir de 12 meses de edad? ¿Qué incongruencia es esa?

Rouela Martínez Pose
A Coruña.

● **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 12.4) establece una serie de condiciones en las cuales, con carácter general, una bicicleta puede arrastrar un remolque o semirremolque, entre las cuales está que, en ningún

caso, transporten personas en el vehículo remolcado, añadiendo en su último párrafo que “en circulación urbana, se estará a lo dispuesto por las ordenanzas correspondientes”.

Cabe deducir que el RGC otorga a los ayuntamientos la posibilidad de permitir el transporte de personas en remolques y semirremolques arrastrados por bicicletas en circulación urbana, ya sea en parques, vías ciclistas, zonas excluidas al tráfico de vehículos de motor o incluso en determinadas vías urbanas, en las condiciones que se prevean expresamente en sus ordenanzas municipales de circulación.



J.I.R.

GLORIETAS PARTIDAS

Tengo una duda respecto al alcance de la obligación representada por la señal R-402 en glorietas partidas. Junto a mi domicilio existen dos glorietas partidas separadas unos mil metros, ambas señalizadas con la señal R-402 frente a los accesos “secundarios”; sin embargo en una de ellas hay además señales

cada uno de ellos. Recientemente, fui sancionado por girar a la izquierda, una vez realizado el Stop, desde el carril izquierdo de la “semiglorieta” y directamente al carril derecho, respetando el sentido de giro indicado por la R-402 en “la primera mitad de la glorieta” pero sin llegar a ro-

dear “la segunda mitad”. Si la señal R-402 indica la obligación de realizar las dos mitades de la glorieta, ¿por qué dos señalizaciones verticales diferentes en situaciones similares (señal R-303)? Y, si es así, ¿no entra en conflicto la señal vertical R-402 con marcas viales sobre la calzada permitien-



Paul Alan PUTNAM

R-303 prohibiendo el giro a la izquierda al incorporarse a la A-202. En la segunda (PK 3,350) solo hay señales R-402, habiendo dos carriles “circulares” en los tramos de glorieta sin señalización horizontal referente a la posibilidad de giro en

Acuse de Recibo / Autoescuelas y amor propio

Durante años, estamos pegados a libros para conseguir una formación que, tarde o temprano, nos pondrá un plato sobre la mesa. Esos años y esfuerzos se ven recompensados con el sueldo. Pero ¿qué pasa cuando un sueldo pasa a ser una propina? Regalar el trabajo no debería estar permitido. La educación tiene un coste, y en consecuencia, el trabajo también. ¿Cómo es posible que haya gente que no solo regale su trabajo, sino que menosprecie el de los demás? Desde hace varios años he estado vinculado al sector de las Autoescuelas. He visto cómo, gente cercana a mí, sufre y trabaja 14 horas diarias para alimentar a una familia, pagar los coches, el alquiler del local, seguros... y muchas otras cosas que vienen a mi mente. Por ello, el precio de una práctica está concienzu-

damente calculado para que el dinero dé justo, sin dejar de ser atractivo para el alumno. Y, teniendo en cuenta que hablo de un pequeño pueblo del norte de Tenerife, con 24.000 habitantes y cinco autoescuelas, esto se convierte en algo enormemente complicado.

Pero cuando en el pueblo, ves a autoescuelas con precios de 12 ó 10 € las prácticas, te echas las manos a la cabeza. ¿Qué motivos tienen para llegar a tal punto? Solo se me ocurre una idea: que el barco se esté hundiendo y quieras hundir al resto de navíos.

Desde aquí llamo a la cordura, a la dignidad, al respeto con el resto de compañeros de profesión, y sobre todo al amor propio.

Juan Pedro Rodríguez Méndez.

do una maniobra similar a la descrita, tan frecuentes en zonas urbanas de ciudades? ¿Se ha producido algún cambio normativo desde su artículo al respecto –“Tráfico” n° 167 (2004), Conducir Mejor–? No voy recurrir la sanción, pero no consigo saber la manera adecuada de realizar una maniobra que realizo a diario.

Ángel López García.
Calatayud (Zaragoza)

● **Respuesta:** La señal R-402 dice, efectivamente, que se trata de una intersección de sentido de giro obligatorio, pero debe entenderse como giratorio alrededor de la isleta sobre la que se encuentra situada la señal y no, como el caso que comenta, de rodear las dos isletas o semicírculos. Si fuera obligatorio girar alrededor de las dos isletas, nos encontraríamos con la incongruencia de que estaría prohibido tanto el giro a la izquierda como a la derecha, puesto que en ambos casos no rodearía los dos semicírculos.

Es decir, que está permitido el giro a la izquierda lo mismo que el giro a la derecha, salvo que una señalización específica (R-303) –como la que comenta la carta– o una marca vial en el carril delimitado lo prohíba.

Y LOS ABANDONADOS ¿QUÉ?

Es habitual que aparezcan vehículos en muy mal estado, abandonados durante meses en un aparcamiento público libre de Sant Joan (Alicante). Tras varios avisos a la Policía Local y escritos a través del registro municipal, se ha actuado alguna vez, con etiquetas de aviso de retirada. Hace un año la Policía Local dijo que haría un seguimiento para evitar que hubiera coches aparcados durante meses, pero la si-



tuación se perpetúa. Hoy, cinco coches en muy mal estado, previsiblemente sin seguro y sin la etiqueta de ITV actualizada llevan diez meses en esta situación, y no pasa nada.

No es aceptable que, faltando aparcamiento en la localidad, el resto de los ciudadanos deban pagar plazas de

alquiler y contribuir con impuestos (IBI, ITV...) mientras a algunos se les permite semi-abandonar sus vehículos y restar plazas de aparcamiento a quien cumple sus obligaciones. ¿Se podría sancionar a los vehículos que no estén al día en la ITV y demás impuestos aunque estén aparcados para evitar esta injusticia?

J. T. P

ITV PARA LOS CASCOS

Al pasar la ITV de mi vehículo, al lado la pasaba una moto de 1.000 c.c cuyo conductor llevaba puesto un casco de ciclomotor. La Guardia Civil de Tráfico lo hubiera denunciado, pero no pueden estar en todas partes.

En la ITV miran todos los elementos de seguridad del coche. ¿Por qué en las motos no revisan también los cascos, al ser un elemento de seguridad importante para el motorista: homologación, tipo con arreglo a la cilindrada –moto o ciclomotor–, que esté cuida-



do, que el broche funcione, que la talla sea adecuada...? Se trata de que esa protección se revise y que algún día pueda salvar una vida en caso de accidente, y no de revisar solo el vehículo.

Y, además hacer de esto, es necesaria más propaganda en televisión, para que las personas se conciencien de que llevar un casco, no es llevar un sombrero de paja o un quita-multas.

José Málaga Soria.

NO A NUEVOS PEAJES

Viendo las noticias sobre la propuesta de cobrar por circular por las carreteras, me decido a escribirles. ¿No les parece que el automóvil paga impuestos suficientes? En la gasolina pagamos más de la mitad de lo vale un litro en impuestos; en la declaración de Hacienda ya aportamos nuestro dinero, que se dice que es también para

mejora de carreteras. Pagamos impuesto de circulación, aunque este puede que sea solo para la ciudad de residencia. ¿Pretenden volver a los tiempos en los que solo podían circular en automóvil los ricos? La mayoría de quienes tenemos coche somos ‘currantes’ y lo tenemos con sacrificios y mayoritariamente para ir al trabajo, que muchos tienen a más de 40 km.

Hay personas que trabajan en Huesca deben hacer 200 km diarios para ir al trabajo y volver a Zaragoza. ¡Más de 15.000 km/año! Y no por placer: no hay transporte que se corresponda con el horario de su trabajo. ¿Le cobrarán por eso? ¿Se están pasando! Estamos agobiados y quieren que estemos más. Si quien sea no supo administrar el dinero, no deben pagar los automovilistas, ni particulares ni profesionales. ¿Dónde está el dinero que se debería haber empleado en mejora de carreteras, que están hechas una pena? Ahí es donde se debe incidir.

La mayoría usamos el coche para ir al trabajo y, cuando lo permite la economía, dar una vuelta un fin de semana. Piénsenlo, por favor.

TRIÁNGULOS Y MÁS

En la revista 209, un esquema con un vehículo averiado en el arcén explica cómo colocar los triángulos en autopista; ahora bien, cuando el vehículo queda averiado en un carril central en una autopista con 3 ó más carriles, ¿dónde se coloca el triángulo?, y sobre todo ¿quién es el ‘guapo’ que sale a ponerlo?

Alberto González Menéndez.

● **Respuesta:** Según preve el Reglamento General de Circulación (art. 130), en calzadas de sentido único, o de más de tres carriles, bastará la colocación de un solo dispositivo de preseñalización de peligro reglamentario, situado como mínimo 50 m. antes y de forma que sea visible desde 100 m. antes al menos. El propio precepto establece también que el conductor o, en la medida de lo posible, los ocupantes procuren colocar el vehi-

Lucía RIVAS



culo donde cause menor obstáculo a la circulación, y que el conductor deberá emplear los citados dispositivos, salvo que las condiciones de la circulación no permitieran hacerlo. En estos momentos, como prevé el anexo XI del Reglamento General de Vehículos, cualquier vehículo que por causa de avería o accidente se encuentre en situación de parada o estacionamiento o circule a una velocidad que no supere los 40 km/h puede utilizar además de las luces de emergencia del vehículo y, cuando proceda, las luces de posición y de gálibo, la señal V-2 (rotativo luminoso, con una o varias luces, de color amarillo auto, homologadas conforme al Reglamento CEPE/ONU número 65).

J. L. Ramos Torres.

SUSTO POR MONUMENTOS

A lo largo del tramo de la autovía de Ciudad Rodrigo a Salamanca capital vi varios grupos de 'monumentos' que son tres vacas a tamaño natural, muy realistas y pintadas de colores. De cerca, se ve que son figuras, pero desde lejos, conduciendo, y según les dé el sol, parece un grupo de vacas vivas, fuera de su cercado y que se dirigen peligrosamente a la calzada. Hace años tuve un accidente con un ciervo en carretera y sé lo peligroso que son los animales sueltos. Es un auténtico e innecesario 'susto' que se puede evitar a los conductores si se retiraran.

Juan José Martínez Fernández.

CAMBIAR EL EXAMEN A2

Respecto a los trámites establecidos para obtener el permiso de conducción A2, me parece correcto el número de pruebas a superar, dado que una moto es un tema muy serio y probablemente el vehículo más peligroso. Eso sí, desapruebo la rigidez y burocracia que lleva aparejado. Son tres pruebas (teórico, práctica circuito cerrado y práctica circuito abierto). Cada prueba se realiza (al menos en Álava) una vez a la semana; es decir, que en caso de aprobar las tres a la primera, uno sacaría el carnet en 3 semanas. Si todo va bien...

En mi (triste) caso, acabo de "renovar papeles" –tiene 'miga', pero bueno– tras suspender dos veces seguidas la práctica de circuito cerrado. Diez segundos de examen. Tocar las 'barras' conlleva suspenso. Vuelva la próxima semana. Llego, diez segundos de examen, de nuevo se me atraviesan las 'barras'. ¡A renovar papeles y espe-



Paul Alan PUTNAM

VIAJE A LA ITV

Tengo un Suzuki Samurai, al que quiero cambiar los ejes por los de otro modelo, modificar el sistema de suspensión a "coilover" y colocar frenos de disco en el eje trasero. Para realizar la homologación me obligan a realizar

rar catorce días para volver a poder presentarme!

¿Qué me espera luego? ¿Otros 10 segundos de examen? ¿Volver la próxima semana?...

Yo hubiera preferido (en mi caso ha sido cosa de nervios, pues hago bien la práctica libre), si suspendo, agotar una convocatoria, de acuerdo, pero poder volver a intentarlo ese mismo día sin esperar una semana.

Por otro lado, el segundo día que hicimos examen, comenzó a llover. Una de las pruebas es llevar a cabo un circuito en un tiempo determinado. Palabras textuales de la examinadora "se examinan bajo su responsabilidad". De acuerdo. Pero... ¿no podrían aumentar el tiempo permitido para que la gente vaya "más tranquila" en condiciones adversas?

César Gutiérrez Morante.

Campaña de seguridad vial

Un lector de la revista, José Guil, nos envía por correo electrónico esta composición que considera bastante significativa. Y es que nuestros lectores también hacen sus propias 'campañas' publicitarias en pro de la seguridad vial.



una prueba de frenado y otra de dirección en un laboratorio oficial y, para ello, debo desplazarme a Madrid o Barcelona. Mi coche tiene en regla seguro, ITV... Pero, tras realizar la modificación, ¿puedo desplazarme con él por carretera al laboratorio, taller e ITV? ¿Existe algún permiso o seguro especial para estos casos o debo llevarlo obligatoriamente en grúa?

Enrique Fernández López
Fonsagrada (Lugo)

● **Respuesta:** El RD 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, establece (art. 8.1) que el titular del vehículo o persona por él autorizada, al que se le haya efectuado una reforma está obligado a presentar el mismo a inspección técnica en el plazo máximo de 15 días.

Debe entenderse que durante ese plazo de 15 días el vehículo puede circular para ser llevado por su titular o por persona autorizada a la estación ITV para que se verifique la preceptiva inspección técnica. Transcurrido ese plazo, el vehículo podría ser objeto de denuncia por no legalizar la reforma dentro del plazo legalmente previsto.

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

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

SE ACONSEJA NO CONDUCIR A LOS DEPRIMIDOS QUE NO ESTÉN EN TRATAMIENTO

Conducir con depresión

Con la crisis han crecido los trastornos depresivos, ya frecuentes de por sí. La venta y uso de medicamentos antidepressivos ha crecido en torno a un 30%. Y se trata de una enfermedad que, además de generar sufrimiento a los pacientes, puede afectar a la conducción segura.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE
Dirección General de Tráfico

F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ
Universidad de Valladolid

Los trastornos depresivos son una patología frecuente que genera un gran sufrimiento a quienes la padecen, y las personas que les rodean: familiares, amigos... Y es algo que nos diferencia de otras especies: nosotros, los humanos somos los que la padecemos.

Alrededor de la depresión existen muchos mitos, pero sabemos que puede afectar a cualquiera y se consigue controlar en la inmensa mayoría de casos. Con frecuencia, las personas que la padecen tienden a no reconocer su situación y a no consultar a su médico. De ahí que en algunos países se hagan campañas para su detección y tratamiento. Es una enfermedad como otras muchas, y que podemos y debemos controlar.

La depresión cursa con diversas manifestaciones, siendo una de las primordiales el bajo estado de humor o ánimo y de conducta (desinterés por todo y visión negativa de la vida). Además deteriora el rendimiento cognitivo (enlentecimiento) y la capacidad de concentración.

Por ello, desde el punto de vista de la seguridad vial, y de la seguridad en todos los campos, por ejemplo laboral, se presta especial atención a la relación entre esta patología y la accidentalidad.

En la actualidad las personas

diagnosticadas de depresión son puestas inmediatamente en tratamiento farmacológico y con frecuencia precisan de psicoterapia. A diferencia de otros tratamientos, la mejoría no aparece hasta pasadas varias semanas, y de manera progresiva. Este tratamiento farmacológico habrá que mantenerlo durante algunos meses dependiendo de la situación clínica de cada paciente.

Los fármacos utilizados para tratar la depresión se denominan antidepressivos. Su eficacia está bien contrastada, y alguno de ellos se prescriben por

ducir. Todo ello es un proceso evolutivo, y a medida que el paciente continúa con la medicación tolerará mejor estos efectos adversos, mejorará la situación clínica y progresivamente se encontrará en mejor situación para conducir con normalidad.

La situación crítica es cuando llega a la consulta e inicia el tratamiento. Es el peor momento: clínicamente se encuentra peor, y puede sufrir efectos adversos de la medicación (exceso de somnolencia, mareos, vértigos...) que le prescriban. Como norma, durante las primeras semanas no debe conducir, ni utilizar maquinaria peligrosa o realizar trabajos de riesgo. En este momento es fundamental la ayuda de las personas próximas al enfermo. Deben empezar por entender la naturaleza de su trastorno y cómo evolucionará con



“LOS FÁRMACOS ANTIDEPRESIVOS PUEDEN PRODUCIR EFECTOS ADVERSOS EN ALGUNOS PACIENTES, Y QUE NO SE ENCUENTREN EN LAS MEJORES CONDICIONES PARA CONDUCIR”

los médicos desde hace medio siglo.

La depresión, por las características de la enfermedad (desinterés + enlentecimiento + baja capacidad de concentración), deteriora la capacidad para conducir con seguridad, por lo que se aconseja no conducir a las personas con depresión, sin tratamiento. Los fármacos antidepressivos mejoran la situación clínica del paciente y le permiten encontrarse en mejores condiciones para conducir. Sin embargo, los fármacos antidepressivos pueden producir efectos adversos en algunos pacientes, lo que hace que estos no estén en las mejores condiciones para con-

el tratamiento. No solo deben animarle, sino que pueden “hacer de taxistas” unos días. La seguridad es lo principal.

Aunque todos los antidepressivos tienen el pictograma sobre conducción, no todos deterioran la conducción en grado similar. Si precisa conducir, recuérdese al médico y/o a su farmacéutico para que le prescriba el fármaco más adecuado a su caso.

Debe seguir las indicaciones de su médico y confiar en él: saldrá de la situación en que se encuentra. No tome alcohol con esta medicación. No se automedique sin consultarlo con su médico o farmacéutico. ♦



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 (470), 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 (Junio, Julio y Agosto 2012)

| | | |
|--|-----------------------|---------|
| | Turismos | 190.791 |
| | Motocicletas | 35.458 |
| | Furgonetas y camiones | 23.791 |

Última matrícula (21/09/12)



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 reside. 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

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



Utilízalos para comunicarte

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



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR



www.dgt.es