

TRÁFICO y Seguridad Vial

AÑO XXVIII ● N° 217 / 2012

Solo
8,25
€/año
Suscríbese

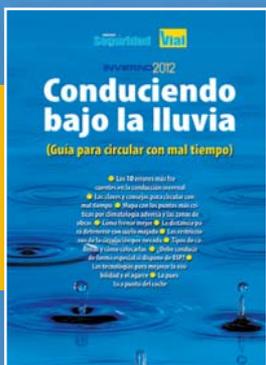


- MEJORAN LOS EXÁMENES DE CONDUCIR
- LOS SANITARIOS "RECETAN" SEGURIDAD VIAL
- TÉCNICAS PARA SUBIR Y BAJAR PUERTOS
- ACCIDENTES POR NO RESPETAR LOS SEMÁFOROS

LA DGT CAMBIA EL MÉTODO PARA CONTAR LOS FALLECIDOS

Víctimas con nombres y apellidos

Mayor rigor y mucha más información para diseñar intervenciones, investigar las causas...



Guía para conducir en invierno

Famosos también "cazados" a toda velocidad

2013 será el de los coches "anticrisis"



Neumáticos de segunda mano. ¿Seguros?

- 3** Editorial: Recetar seguridad vial
- 4** La Locura
- 5** El Maletero
- 8** La FOTO
- 9** Mi Carril: Empatías, las justas

REPORTAJES

- 10** La DGT ofrece el dato real de los fallecidos por accidente
- 17** Nuevos exámenes para el permiso de conducir
- 20** La empatía disminuye al volante
- 22** Cuando el riesgo de equivocarse se duplica
- 24** Un 4% de los accidentes mortales, por no respetar los semáforos
- 26** La seguridad vial también se receta
- 30** Las consecuencias de la contaminación
- 32** ¿Tiene más riesgo usar neumáticos de segunda mano?
- 34** Todas las claves para afrontar los puertos
- 38** Stress, euforia, enfados... lo más arriesgado al volante
- 41** SRI: Un 36% de los niños siguen viajando mal 'asegurados'
- 42** Ballack, Hamilton, Benzema... famosos 'cazados' a toda velocidad
- 44** Claves para llevar bien abrochado el cinturón
- 46** Discapacitados: preparados para la vía

- 50** SV Internacional
- 51** TEST: ¿Está usted al día?
- 53** TRÁFICO DEL MOTOR: Coches anti-crisis
- 56** BANCO DE PRUEBAS: Renault Clío 1.5 dCi 90 CV, Volkswagen Passat Alltrack 2.0 TSI DSG, Seat Toledo 1.6 TDI 105 CV y Chevrolet Malibu 2.0 D LTZ.
- 58** NOTICIAS DEL MOTOR
- 60** LA ENTREVISTA: Manuel Borja
- 63** CARTAS
- 66** SALUD VIAL: Conducir a golpe de tos
- 67** VÍA DE SERVICIO

Iconos informativos



Textos



Videos



Audios



10 Humanizar las estadísticas

La DGT presentó la nueva metodología para contabilizar las víctimas de accidentes de tráfico. Gracias a un seguimiento personalizado de los heridos graves y a la utilización de otras fuentes oficiales, los datos de accidentalidad son más reales y permitirán estudios de más calidad y medidas de prevención más ajustadas.

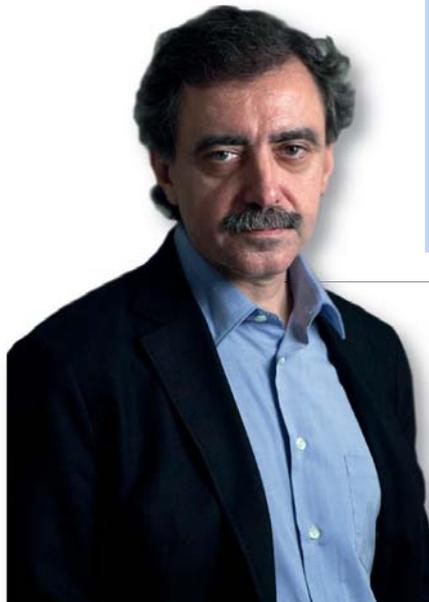
17 Exámenes de mayor calidad

Algunos cambios ya están en marcha; otros, llegarán en enero. La DGT está cambiando los exámenes para acceder a los permisos de conducción para que no solo tengan mayor calidad y se adapten a los tiempos que corren (exámenes por ordenador, por ejemplo), sino para que sean menos memorísticos y más ajustados a la realidad de la conducción.



26 Recetas de seguridad

Médicos, enfermeros y farmacéuticos pueden ayudar a reducir el número de accidentes de tráfico. Basta con que informen a sus pacientes de las alteraciones que su enfermedad, o el medicamento que debe tomar, producen en su capacidad de conducir con seguridad.



32 Neumáticos usados: ¿más riesgo?

Con la crisis, el mercado de neumáticos de segunda mano está en crecimiento (la oferta y la demanda en Internet ha subido un 500%). Una etiqueta debe explicar la vida útil que les resta, pero ¿son seguros?



ESPECIAL INVIERNO

Cuando llega el mal tiempo

Le contamos todas las claves para conducir cuando llega el mal tiempo y, en especial, cómo afrontar las jornadas de lluvia al volante. Sin olvidar nuestro mapa con zonas de niebla, obras, retenciones, puertos con posible hielo o nieve...



60 Manuel J. Borja-Villel: "Un atasco tiene poco de arte"

Manuel Borja-Villel es, desde hace cinco años, director del Museo de Arte Contemporáneo Reina Sofía, donde se puede ver la obra de artistas como Picasso, Dalí, Antonio López o Miquel Barceló. Ni conduce ni lo echa de menos y, como peatón, se define como "despistado", y asegura que en los atascos no hay nada de arte.



Portada: Dlírios

AÑO XXVIII
Número 217/2012

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) yAnabel Gutiérrez (aigutierrez@dgt.es)**Fotografía:**

Paul Alan Putnam y Lucía Rivas (colaboradores).

Secretaría de Redacción:Francisca Robles (frubles@dgt.es)**Colaboran en este número:** Javier Álvarez, Juan C.

González Luque, Andrés Más, Elena Valdés 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.

SUSCRIPCIONES

Avda. Manoteras, 26-3ª. 28050 Madrid.

Tel.: 91 339 62 75. Fax: 91 339 63 69.

Correo e: suscriptorestrafico@grupotpi.eswww.dgt.es/revista**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 febrero.

Edita:



Recetar seguridad vial

Los médicos, las farmacias, también los enfermeros, con un trato más directo con los pacientes, tienen mucho que decir en la seguridad vial. Una buena información sobre los riesgos que ciertas enfermedades y fármacos tienen para un conductor pueden ser vitales para evitar muchas tragedias en la carretera. Hay muchas enfermedades, como alzheimer, parkinson, apnea del sueño, tener cataratas o haber sufrido un ictus, que tienen muchas contraindicaciones con la conducción, incluso nos incapacitan para coger un coche. Lo mismo podemos decir de muchos medicamentos, hasta el punto que el 25% de los fármacos a la venta en nuestro país deben llevar ya un distintivo –un cochecito negro dentro de un triángulo rojo de peligro– que avisa de que si los consumen, deben tomar precauciones pues pueden alterar su capacidad de conducir y, en algunos casos, deberá incluso dejar el coche mientras los toma. Un estudio de la Universidad de Toronto confirma que *“las advertencias de los médicos juegan un papel crucial en la reducción de accidentes de tráfico”*.

Dados los primeros pasos en este terreno, se trata ahora de que todos los colectivos se sensibilicen, que interioricen este problema de salud pública, que sean conscientes de su papel fundamental, como magníficos prescriptores que son, en la prevención de las víctimas del tráfico. Que valoren su credibilidad ante sus pacientes, que sepan que son una parte fundamental para prescribir “salud vial”. Simplemente informando correctamente a los potenciales conductores de los riesgos de ciertos fármacos y ciertas patologías para conducir, estaremos dando un gran salto. Y es que un enfermo con apnea, por ejemplo, tiene hasta tres veces más riesgo de sufrir un accidente de tráfico. Que se institucionalice el que ante determinadas enfermedades y fármacos, al paciente se le diga siempre: ¿Es usted conductor? Se trata, en definitiva, de recetar 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...).



1 ¿YA SE PUEDE? En la primera fotografía de la secuencia nos encontramos a un turismo de color rojo que va circulando detrás de un vehículo pesado a mayor velocidad que este y con intención evidente de adelantarlo. Y en cuanto encuentra unas líneas discontinuas a su izquierda, se prepara para realizar la maniobra de adelantamiento...



2 ¡OJO, QUE HAY LÍNEA CONTINUA! Puede que el conductor del turismo no se diera cuenta, al principio, de que se trata de un carril de incorporación para los vehículos que quieran tomar este carril desde el cruce anterior. Pero, cuando observa que este carril desaparece, ya no hay lugar al error y, en vez de mantener el intento de adelantar, debería frenar y volver a la derecha detrás del camión.



3 ... Y UNA ZONA CEBREADA. Pero en contra de lo que dice la norma y lo que manda la prudencia, persiste en el adelantamiento y circula por la zona "cebreada" adelantando al camión e, incluso, a una furgoneta que circula delante de él. Y eso a pesar del peligro de que venga otra vehículo en sentido contrario y puedan chocar frontalmente por falta de espacio, poniendo en peligro a otros y a él mismo.



4 EL RIESGO, ENFRENTA. Y como prueba del posible peligro –aunque por suerte en esta oportunidad no sucede nada irreparable–, un camión se acerca a bastante velocidad en sentido contrario. Menos mal que el turismo infractor ha logrado recuperar la zona derecha del carril y ambos vehículos se cruzan sin peligro.

● Multa de 500 € y pérdida de 6 puntos

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

ASÍ LO VI

Un camión perdió una rueda y salió dando saltos...

Circulando por la A-6 dirección A Coruña, íbamos detrás de un tráiler de los que llevan doble rueda en cada eje. El camión perdió una de las ruedas sin que el conductor se diera cuenta en ningún momento. Pero los vehículos que íbamos detrás fuimos esquivando como pudimos los botes que pegaba la rueda contra el asfalto, sin saber a quién le iba a dar el primer golpe. Y gracias a que no había mucha circulación y que todos guardábamos la distancia de segu-

ridad con el vehículo que nos precedía, estoy convencida de que no ocurrió un accidente en cadena. Gracias al poco tráfico, pudimos ir cambiando de carril para sortear el golpe de la rueda y, sobre todo al circular manteniendo la distancia, pudimos ver cómo salía la rueda despedida y nos dio tiempo a reaccionar y poder evitar el golpe que nos hubiera dejado seguramente en el sitio.

F. Robles. Madrid

CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO
Si quiere contar alguna locura que haya presenciado, envíe una carta a la Revista «Tráfico y Seguridad Vial». (c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid). El escrito no debe sobrepasar las 10 líneas de extensión.

Autopistas: ¿Más velocidad?

El aumento de los límites de velocidad en ciertas vías podría estar más cerca: el grupo Popular en el Congreso ha presentado recientemente una Proposición no de Ley solicitando al Gobierno que estudie al alza los límites en las autopistas del Estado, sin proponer una máxima concreta. Según Francisco Vañó, autor de la iniciativa, aumentar la velocidad máxima en autopista "redundaría en una mayor seguridad vial, ya que las autovías se descargarían un poco más en momentos críticos". La iniciativa afirma que la red de autopistas está diseñada "para poder circular por ellas de manera segura a una velocidad superior", y que, incrementando el límite, se podrían acortar los desplazamientos, "lo que contribuiría a dinamizar nuestra economía".



Homenaje a las víctimas de tráfico: 1,3 millones pierden la vida cada año

El pasado día 18 de noviembre se celebró el Día Mundial de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, con la celebración de diferentes actos en conmemoración de las personas que perdieron la vida en las carre-

teras y en reconocimiento al dolor sufrido por familiares y seres queridos. Cada año, los siniestros viales causan 1,3 millones de muertos en todo el mundo y más de 50 millones sufren alguna incapacidad.



14.000 corredores para salvar vidas

El último domingo de noviembre se celebró en Madrid la 4ª carrera Ponle Freno, organizada por la Plataforma Ciudadana Ponle Freno, con una participación récord de más de 14.000 corredores y una causa en común: reducir las víctimas de los accidentes de tráfico. Como en ediciones anteriores, el dinero recaudado con las inscripciones se destinará a acciones en mejora de la seguridad vial. Por otra parte, Ponle Freno y la Comunidad de Madrid han lanzado una campaña de seguridad vial dirigida a ciclistas, que incluye la señalización de algunas carreteras y un folleto con consejos de conducción segura para ciclistas y el resto de conductores.

Transporte escolar: 5 conductores con positivo

La última campaña especial de la DGT para comprobar que los autobuses escolares cumplen la normativa, ha controlado un total de 4.000 de estos vehículos y sancionado a más de 1.900 conductores, cinco de ellos denunciados por dar positivo en las pruebas de alcoholemia.

SU OPINIÓN

¿Ha reducido usted el uso de su vehículo particular a causa de la crisis?

75% **SÍ** 25% **NO**

En el próximo número....

¿Estaría de acuerdo con el aumento de los límites de velocidad en las autopistas?

SÍ **NO**

Conteste en: www.dgt.es/revista

“¿Y si lo hiciera?”

En una ingeniosa acción contra el abandono de animales, la asociación 'El Refugio' da una vuelta de tuerca en su última campaña "El no lo haría pero, ¿y si lo hiciese?". En ella, el perro toma la iniciativa -y el volante- y en un descuido de su familia les roba el coche y los abandona en una estación de servicio. El vídeo está disponible en: www.elrefugio.org.



Combustibles: sanciones por fijar precios

La Audiencia Nacional ha desestimado los recursos que interpusieron Repsol y BP contra el expediente abierto por la Comisión Nacional de la Competencia, en el que consideraba que llevaban a cabo prácticas comerciales que equivalían "indirectamente" a fijar los precios, prohibido por las normas de la competencia. Por estas prácticas irregulares se sanciona con 5 millones de euros a Repsol y 1,1 a BP. Estas dos petroleras, junto a Cepsa, gestionan gran parte del mercado de las estaciones de servicio. Respecto a las grandes diferencias de precios en todo el territorio nacional, un reciente informe del RACC establece que los precios medios más altos de la gasolina 95 están en Baleares, Huelva, Málaga, Zamora y Cáceres; y los del gasóleo en Baleares, Málaga, Huelva, Cáceres y Palencia.



Seguridad infantil al alcance

La red de talleres Midas ha lanzado el programa 'Bebé Seguro' para subvencionar sillas infantiles y facilitar así su acceso a todos los padres. El programa repartirá más de 3.000 sillitas y facilitará consejos sobre cómo circular seguro a través de un blog en Internet y de folletos informativos.

www.bebeseguro.es

ITV: diferencias de hasta el 146%

Desde 25,67 euros que cobran en Extremadura por la Inspección Técnica de Vehículos de un turismo a los 63,23 euros que cuesta en la Comunidad Valenciana. La organización de consumidores FACUA ha elaborado un estudio comparativo sobre las tarifas de la ITV de 17 comunidades autónomas, importes cuya diferencia alcanza 146% en turismos de motor diésel y hasta 247% en motocicletas y ciclomotores.

www.facua.org/es/noticia.php?id=7144

Los reportajes de 2012 en un 'clic'

Todos los contenidos publicados en la revista "Tráfico y Seguridad Vial" en 2012 ya está disponibles en un listado en la web de la DGT.

www.dgt.es

Atravesado por el quitamiedos.

Escalofriante la imagen de este coche en la circunvalación de Madrid, M-45, en noviembre pasado, empotrado en la mediana y literalmente atravesado por el guardarrail. Su conductora resultó herida grave.



Premio a la DGT

La Dirección General de Tráfico ha sido premiada por la mejor actividad de colaboración transfronteriza en el Foro Anual de EasyWay, celebrado en Londres el pasado noviembre. El trabajo galardonado es una propuesta para el intercambio de datos que permitirá coordinar planes de gestión del tráfico entre diferentes países.

El Permiso por puntos, al día

Denuncias

Firmes
7.734.341
Nº puntos: **23.660.353**

En fase de tramitación
5.450.824
Nº puntos: **16.617.361**



Conductores

461.937

12.828

Con 0 puntos

21.343

Más de 20 puntos perdidos

157.206

Sin permiso

Les queda la mitad del saldo

¡Cazado!!

¡A 216 km/h!



El conductor del vehículo de la imagen 'volaba' a 216 km/h por hora por la AP-15, en Navarra, cuando fue fotografiado por un radar; un exceso considerado delito contra la seguridad vial que podría suponerle hasta seis meses de prisión y cuatro años sin permiso de conducir. Igual podría ocurrirle a otro conductor, sorprendido por la Guardia Civil en una autovía de Palencia a ¡225 km/h! y con todos los puntos del permiso retirados.

Luz azul en vez de café

Un estudio del Centro Nacional francés de Investigación Científica (CNRS) y la Universidad de Burdeos asegura que una luz azul emitida de manera continua desde el cuadro de mandos del vehículo, actúa en el organismo como si hubiéramos tomado dos tazas de café, aumentando la vigilancia y evitando caer en estados de somnolencia durante la noche. Estos resultados pueden "llevar a desarrollar un sistema electrónico antisomnolencia integrado en el vehículo", ha resaltado el CNRS.



Poca iluminación, más fatiga

El 74% de los conductores españoles reconoce que circular con poca luz les fatiga mucho más que de día. El dato procede de un estudio de ANFABRA y RACE, que advierte del considerable aumento del riesgo de sufrir fatiga o somnolencia al volante en horas nocturnas ante la falta de luminosidad, los cambios de sueño, la temperatura interior o la deshidratación.



Controle su alcoholemia antes de conducir

Muchos establecimientos, restaurantes, aparcamientos, y también el Ayuntamiento de Madrid, están instalando alcoholímetros digitales para que los usuarios con dudas sobre la posibilidad de dar positivo en alcoholemia puedan realizar voluntariamente la prueba. El objetivo es invitar a los conductores a hacer un uso racional de sus vehículos y preservar así la seguridad de todos. En la capital ya se han realizado más de 1.800 auto-controles de alcoholemia.

Recurrir multas: no habrá que pagar tasas

La entrada en vigor de la Ley que regula las nuevas tasas judiciales afectará a los recursos ante los Tribunales de Justicia, pero no a los recursos de multas de tráfico en vía administrativa (tanto en período voluntario como en vía ejecutiva), ni en vía económico-administrativa. En cambio, sí afecta cuando se recurre en vía contencioso-administrativa. Entre otras cosas en contra, las víctimas de accidentes de tráfico han calificado la nueva norma de "incongruente", y se han manifestado contra la obligación de pagar una serie de tasas para todo el que quiera interponer una demanda en un juzgado.

Un copiloto muy 'rígido'

En un derroche de ingenio, a un conductor no se le ocurrió otra idea para evitar el atasco matinal que sentar de copiloto a un maniquí vestido de mujer, peluca y complementos incluidos, para circular por el carril bus VAO -que exige un mínimo de dos personas- de la A-6 en Madrid. El color de la piel y la posición tan rígida de la acompañante extrañaron a un agente de la Benemérita, que detuvo el vehículo. "Me habéis pillado", fueron las primeras palabras del conductor a los perplejos agentes.



Equivocar el combustible, la avería más común

Solo el 55% de las intervenciones mecánicas en los vehículos son revisiones programadas, según un informe de mantenimiento de vehículos de LeasePlan. El estudio establece además que las averías complejas surgen a partir de los 131.000 kilómetros y apunta a que gran parte de ellas son por falta de cuidados o usos incorrectos. La avería más frecuente, (41% de los casos), equivocarse de combustible al repostar.



**Felices fiestas, feliz
2013 para todos**

Las Navidades ya están aquí y pese a los tiempos que nos ha tocado vivir, o quizá por ello, queremos desear más que nunca a todos los lectores lo mejor para el año que nos llega. Naturalmente, para todo el sector del automóvil, que sufre también el zarpaço de la crisis, mitigado, al menos en parte, por el reciente Plan PIVE. Como desde aquí queremos pensar en positivo y no dejarnos llevar por la desazón, recordamos una frase de Federico García Lorca: *“El más terrible de los sentimientos es el sentimiento de tener la esperanza perdida”*. Felices fiestas a todos y un deseo, que suponemos común para 2013: mayor seguridad vial en las carreteras.



Más empatía, por favor

Con las excepciones de siempre, las personas somos amables, educadas, respetuosas. Hasta tenemos empatía con los demás, es decir, nos ponemos y sabemos estar muchas veces en el lugar de los demás. Entendemos determinadas reacciones, conductas, comportamientos. Pero la cosa cambia bastante cuando estamos al volante. Si el 54% de las personas-conductoras son empáticas en su día a día, el porcentaje baja al 22% cuando estamos al volante. Es decir, la “identificación mental y efectiva de un sujeto con el estado de ánimo de otro”, como define empatía el Diccionario de la Lengua, la conocemos pero no la practicamos mucho cuando nos subimos al coche.

Pese a que un estudio reciente dice que los conductores empáticos tienen menos accidentes, respetamos las normas, asumimos más responsabilidades o hacen un uso más racional del vehículo, lo cierto es que la falta de empatía al volante se palpa a diario sobre el asfalto.

Nos importa mucho que alguien haga maniobras sin avisar con el intermitente y pocas veces pensamos que el otro conductor, simplemente, se ha despistado.

Nos enojamos hasta cuando alguien quiere incorporarse a una carretera atascada aunque no tenga otra opción...

Pitamos al instante cuando un conductor se descuida unas décimas de segundo en un semáforo que se acaba de



Jesús SORIA

Director

Somos capaces de ceder educadamente el paso al entrar en el ascensor, pero organizamos un festival de pitos con el claxon en cuanto paramos unos segundos detrás de alguien que aparca...

poner verde...

Organizamos con un festival de pitos con el claxon en cuanto estamos parados unos segundos detrás de un conductor que está intentando aparcar, más si es una mujer...

Es decir, que cuando nos ponemos al volante perdemos buena parte de nuestros encantos como personas. Somos capaces de ceder el paso al entrar al ascensor, dejar que se pongan delante en la cola del cine, dejamos que pidan primero en la pescadería, no nos importa dar un cigarro, dejamos al compañero en la máquina de abdominales del gimnasio, pero ojito si esas mismas personas nos piden algo cuando estamos al volante: cuidado si se ponen delante, si se les ocurre ponerse a aparcar y no lo hacen con diligencia, si hacen un giro extraño...

Directamente, cambiamos. Y la duda es: nuestra verdadera conducta, ¿cuál es?: ¿somos como nos comportamos sin volante o nuestro verdadero yo va agarrado al volante?

Lo que si está claro es que la empatía es un buen “medicamento” contra los males de la seguridad vial: evita accidentes, riesgos, nos hace ver con otra mirada los atascos... Nos evita subidas absurdas de adrenalina y, en los tiempos que vivimos, nos evita unas relaciones tormentosas. Y sobre todo, que no tiene contraindicaciones... ♦



Sillitas mal colocadas...

Con cuentagotas, pero de forma constante, diferentes estudios demuestran que la seguridad de los niños cuando los llevamos en el coche no está a la altura. El último asegura que el 36% de los niños viajan con arneses holgados, en sillitas que no corresponden a su altura o peso, otras mal instaladas... Son errores de los padres, no conscientes de que esta asignatura sigue pendiente y que los riesgos para sus hijos se incrementan en caso de accidente. Y aumenta la mortalidad. Las sillitas tienen en muchos casos una gran recorrido de mejora, quizá hasta el sistema de anclaje, pero no lo es menos que los padres deben prestar mucha más atención a estos “pequeños” detalles.

67% menos riesgo

Un estudio del RAAC, aprovechando que el EuroRAP cumple 10 años, demuestra que las posibilidades de sufrir un accidente en la carretera se han reducido en esta década en nuestro país un 63% en los accidentes mortales, igual porcentaje que en heridos graves y un 65% en los muertos. Tenemos muy buenos registros, pero estamos todavía lejos de países de nuestro entorno, como Suecia, Holanda o Reino Unido. En España, hemos pasado de 144 a 54 muertos por millón de habitantes, pero todavía estamos lejos de los 28 por millón de habitantes de otros países.

Start/Stop

No solo por la crisis en sí, fundamentalmente por la necesidad de que grano a grano todos vayamos arrimando el hombro en temas medioambientales, está bien que los conductores, a la hora de comprar un coche, optemos, si es posible, por modelos con sistemas avanzados de protección ambiental. Por ejemplo, está bien inclinarnos por vehículos que tienen el sistema star/stop, parada y arranque automático cuando nos paramos, que nos puede suponer un ahorro en las emisiones contaminantes de hasta un 5% y que puede reducir el consumo de combustible en un 15%, que no está nada mal al precio que se están poniendo los combustibles. Esto y una conducción eficiente... ¡y ahorrará!





LA DGT OFRECE EL DATO REAL DE VÍCTIMAS A 30 DÍAS
TRAS REALIZAR UN SEGUIMIENTO PERSONALIZADO DE
HERIDOS GRAVES Y FALLECIDOS EN ACCIDENTE

Detrás de las cifras, personas



La Dirección General de Tráfico ha presentado el nuevo método para contabilizar las víctimas de accidentes de tráfico basada en contrastar, con nombre y apellidos, los fallecidos y un seguimiento personalizado de la evolución de los heridos graves durante 30 días. Se abandona así el anterior sistema que aplicaba un índice corrector sobre los heridos graves para calcular los fallecidos a 30 días.

J. M. MENÉNDEZ

Fotos: Paul Alan PUTNAM

La directora general de Tráfico, María Seguí, presentó el pasado 12 de noviembre en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados, junto a las cifras de la accidentalidad en España durante 2011, un cambio sustancial en la metodología para contabilizar las víctimas producidas por los accidentes de tráfico. Así, se pasa de un sistema estimativo –los heridos graves contabilizados transcurridas 24 horas desde el siniestro se multiplicaban por un índice para estimar cuántos fallecerían a los 30 días–, a otro en el que se sigue cada caso de forma real, “con nombre y apellidos” para saber exactamente en qué termina cada accidente y qué lesiones produce en cada individuo. “Hemos pasado –dijo María Seguí– de ser el único país de Europa que usaba el factor corrector para las cifras de muertos a 30 días, en lugar del seguimiento real que hacemos ahora, a colarnos entre los pocos que, además, cuantifica una nueva tipología entre las víctimas, la de los heridos especialmente graves, que fueron 5.301”. Una tipología que, no obstante, está pendiente de una reunión europea para tratar de unificar el criterio.

Este sistema es, evidentemente, más fiable en sus datos –que se cuentan, no se estiman– y permite una investigación de mayor calidad y, por tanto, una mayor capacidad de intervenir en tareas de

Tumores y accidentes de tráfico

Según los datos facilitados por María Seguí en su comparecencia en el Congreso, tras cruzar las cifras de la DGT con las procedentes del INE y del Ministerio de Sanidad, se ha comprobado que los accidentes de tráfico, hasta los 64 años, están siempre entre las cinco primeras causas de muerte, y en especial desde los 15 a los 34 años.

Así, de 1 a 14 años de edad, los accidentes de tráfico están detrás del 8,9% de los fallecidos por detrás de los tumores (27,6%), pero desde los 15 a 24 años, los accidentes son la primera causa de muerte (23,6%) y de 25 a 34 años de edad, la segunda (14%) por detrás de los tumores (19%).



Un seguimiento riguroso de los lesionados por accidente es el siguiente paso para la DGT.

prevención e incluso de legislación. Por ejemplo, Rosa Ramírez, subdirectora general de Análisis y Vigilancia Estadística de la DGT, explica que “con el sistema anterior, con los fallecidos que se calculaban aplicando un coeficiente no se podían enlazar con las causas de la muerte”.

Con el nuevo método, al enlazar las muertes (y en el futuro, los heridos) con las lesiones, se podrá determinar si un elemento es efectivo o dañino, o si se utiliza mal.

Y no solo en lo relativo a prevención de accidentes. “Las muer-

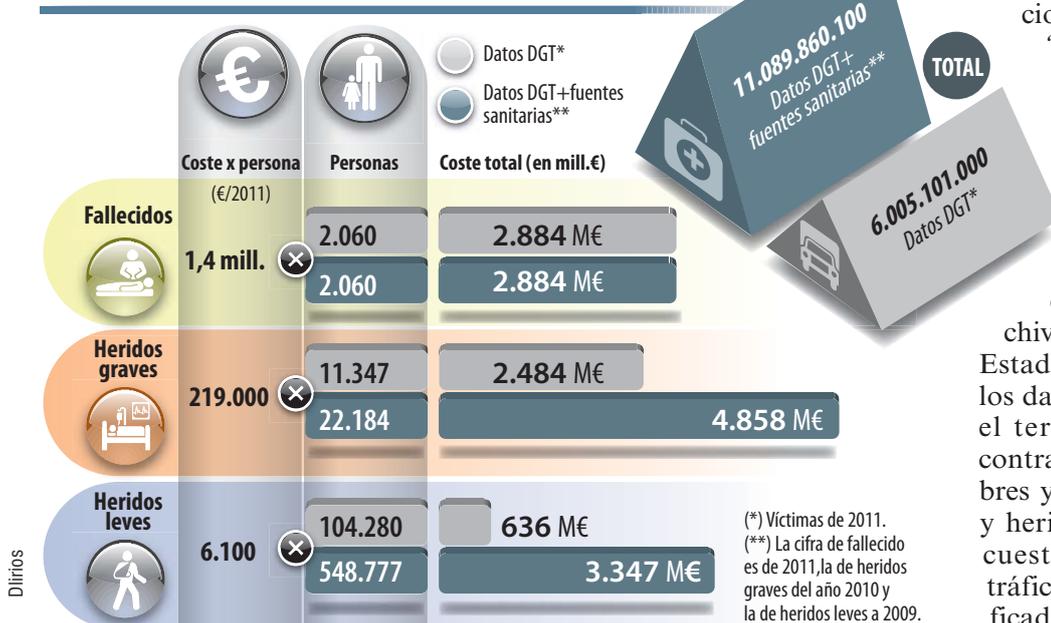
AL SEGUIR A LOS HERIDOS, SI SE DETECTA ALGÚN DEFECTO SE PODRÍAN EVITAR FUTURAS MUERTES

tes a 24 horas se deben a lesiones tan graves que son casi inevitables; pero siguiendo a los heridos graves, si detectas algo, podría subsanarse, por ejemplo, algún factor de riesgo que pudiera contribuir a que fallecieran en el sistema de salud y evitar muertes”, explica Rosa Ramírez.

En esa línea, la DGT quiere utilizar los datos para legislar. De hecho, María Seguí ha anunciado que todos estos datos “estarán muy presentes en la reforma del Reglamento de Circulación”. En definitiva, y en palabras de la directora general de Tráfico durante su presentación a las entidades relacionadas con la seguridad vial, “se cambia la metodología, pero solo se mejoran los datos y las fuentes; son datos más amplios, más fiables, más personalizados...”

Para realizar el seguimiento y conocer el dato real de fallecidos a 30 días, se ha recurrido a los archivos del Instituto Nacional de Estadística (INE), donde constan los datos de todos los fallecidos en el territorio nacional, y se han contrastado uno a uno, con nombres y apellidos, con los fallecidos y heridos graves indicados en los cuestionarios de las policías de tráfico, cruzándolos con los certificados de defunción. Y para con-

Coste de los accidentes de tráfico con víctimas





seguir una mayor personalización se han incluido otras fuentes gubernamentales como las del Ministerio de Sanidad, que recogen el número de víctimas que han requerido asistencia de urgencias o extrahospitalaria.

Con este cambio en el cómputo de víctimas, explica María Seguí, *“hemos puesto el acento en las personas. No hablamos de vehículos, sino de vehículos en que viajaban las personas. No hablamos de per-*

MARÍA SEGUÍ

“Datos para diseñar intervenciones”

Hace escasas semanas tuve el privilegio de presentar en el Congreso de los Diputados y ante los representantes de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible las principales cifras de siniestralidad del año 2011. Este primer informe tras mi nombramiento no solo recoge la información tradicionalmente recogida en este documento sino que amplía, cuantitativa y cualitativamente, los datos que se ofrecen. Tal y como se recoge en los artículos de este número de la revista, las mejoras cualitativas de orden metodológico son fundamentalmente dos: el seguimiento de los heridos graves hasta poder determinar su supervivencia 30 días después del siniestro y el ampliar la identificación y caracterización de heridos graves, leves y con secuelas.

Como ya indiqué en esta misma revista hace 9 meses, mejorar los sistemas de información era un objetivo prioritario, puesto que España era el único de los estados europeos que aún usaba los factores de corrección para computar el indicador global de fallecidos. Me complace que no solo hemos resuelto ese aspecto, sino que nos hemos esforzado hasta situarnos en una posición muy privilegiada respecto la ampliación de nuestros datos sobre los heridos no mortales. Y todo ello

sin necesidad de incurrir en ningún coste adicional para los ciudadanos.

En cualquier caso, e incluso con la reducción del 13% de fallecidos respecto de 2010 que el informe documenta, los lesionados (mortales y no mortales) por accidente de tráfico en nuestro país representan una merma notable de recursos humanos y económicos, que incluso se cualifica ya en un 1% del PIB. Gracias al análisis de esta información tenemos datos objetivos y fiables para mejor caracterizar el perfil de lesionados, el perfil y gravedad de lesiones incurridas, nuestro progreso respecto de los indicadores del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020, y circunstancias meritorias de ser especialmente consideradas en la reforma del Reglamento de Circulación actualmente bajo revisión. El

valor de cualquier dato no es sino el de la mejora que reporta en la toma de decisiones; ahora llega el momento de usar los datos para diseñar intervenciones y después, evaluarlas.

Mientras tanto, seguiremos trabajando en mejoras adicionales de los sistemas de información que constituyen el eje vertebral del conocimiento de la realidad de nuestro país en materia de movilidad y seguridad.



Directora general de Tráfico

OPINIONES

CONCEPCIÓN BRAVO

“Hacen falta datos fiables”

La gestión eficaz de la seguridad vial se basa en el seguimiento y evaluación de los resultados. Hacen falta datos fiables y exactos para conocer la dimensión de un problema (la “inseguridad vial”) que cercena la vida de miles de personas cada año en España. Sin datos útiles las “causas-raíz” no podrán identificarse, ni se dispondrá de capacidad para formular una estrategia ni para asignar eficazmente los recursos. Lo importante es que la iniciativa siga mejorándose. Recoger datos y no utilizarlos adecuadamente supondría despilfarrar unos recursos cada vez más escasos.



Portavoz del PP en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso

CARLES CORCUERA

“Avala cifras anteriores”

Cualquier mejora en la calidad o cantidad de los datos sobre la siniestralidad vial debe ser bien recibida. No obstante, hasta que no dispongamos de series históricas comparables no podremos contar con información fiable. Un mejor conocimiento de la evolución de los accidentados a 30 días ayuda a tener un conocimiento más real de la siniestralidad. Los nuevos datos, presentados por la DGT, han avalado, si cabe aún más, los buenos resultados obtenidos en la etapa de gobierno socialista. Una sorpresa muy positiva.



Portavoz del PSOE en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso

JORDI JANÉ

“Conocer mejor las causas”

La ampliación de fuentes de información para conocer el balance de accidentes es positiva. No obstante, el principal objetivo de toda estadística debe ser la prevención de futuros siniestros. A tal efecto, pedimos a la DGT que impulse un conocimiento más amplio de las causas que los provocan y el tipo de vía donde se producen. También sería necesario conocer exactamente si el límite de velocidad exigido provoca realmente un mayor número de accidentes en los tramos donde es más alto.



Portavoz de CIU. Comisión de Seguridad Vial del Congreso

Cambios en el perfil

“La imagen de la víctima de accidente de tráfico es diferente de la que se ha venido hablando” dijo María Seguí durante la presentación de las cifras de accidentalidad 2011. Así, el 50% de los fallecidos son mayores de 45 años, varones (78%), conductores (63%) y su muerte sucedió de 8 a 20 horas (61%) y de septiembre a junio (79%); el 78% en vías interurbanas y el 31%, por salida de la vía, lo que dibuja, para María Seguí, un cambio en el perfil de la víctima. Sorprende que el 22% de los fallecidos en carretera no utilizase cinturón de seguridad (41% en vía urbana) y que no utilizase casco el 19% de los fallecidos en carretera (16% en vía urbana). Y otro clásico sigue siendo la velocidad, que, según la opinión del agente actuante en el atestado, era inadecuada en el 23% de los fallecidos.



Los accidentes de tráfico cuestan en torno al 1% de PIB, más de 11.000 millones de euros.

sonas estadísticamente muertas, sino de personas de verdad que desafortunadamente fallecieron. No hablamos de heridos graves, sino de personas hospitalizadas con lesiones medulares que las discapacitan permanentemente”.

MEJORAR LA INFORMACIÓN. Aunque la directora general de Tráfico insistió en que se ha trata-

LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO, ENTRE LAS CINCO PRIMERAS CAUSAS DE MUERTE A CUALQUIER EDAD

do de hacer “un informe lo más aséptico posible” y que “la DGT hace sus interpretaciones en otros foros”, María Seguí señaló que estas cifras ponen de manifiesto que “todavía hay lugar para la mejora y ya hemos identificado las áreas”.

De hecho, con esta mejora “queremos instar a otras entidades, que deben mejorar sus sistemas de información”, señaló María Seguí.

EMILIO OLABARRÍA

“El método era ineficiente”

El nuevo cómputo de víctimas es positivo. Computar los siniestros en vías urbanas es imprescindible para comprender la dimensión real de la siniestralidad. Utilizar otras fuentes diferentes al atestado policial o a las exclusivas de la DGT es una mejor forma de calibrar este problema. La nueva fórmula confirma que los datos de siniestralidad estaban artificialmente reducidos por aplicar métodos ineficientes. Las simulaciones con el nuevo criterio ya arrojan datos que se ajustan mejor a la realidad.



Portavoz de EAJ-PNV en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso

JOSÉ MIGUEL BÁEZ

“Son cifras más precisas”

Es digno de elogio este empeño en ofrecer a la sociedad una imagen fiel de la situación de la seguridad vial. La contabilidad de los muertos a 30 días es más precisa que a 24 horas, ya que algunos heridos fallecen después en hospitales a consecuencia de sus lesiones y porque incluye los muertos en accidentes urbanos. Además la DGT quiere cruzar todos los bancos de datos posibles. También me gustaría resaltar que la siniestralidad vial sigue bajando y confiamos en que la tendencia continúe.



Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)

TRINIDAD YERA

“Concienciará al ciudadano”

Este nuevo criterio –con ampliación de fuentes y modificación del cálculo de víctimas– facilitará una contextualización más próxima a la seguridad vial. La divulgación de la realidad de los accidentes de tráfico y la combinación de datos aportados son herramientas para impulsar la concienciación del ciudadano. De igual manera se consigue determinar relaciones entre variables y mejorar las conclusiones, tal y como indica el informe. Este nuevo método amplificará el debate para buscar fórmulas de prevención.



Directora general de políticas locales de la Federación Española de Municipios (FEMP)



Para Juan Carlos González Luque, responsable de la Unidad de Coordinación de la Investigación, “esto no es más que el comienzo. Queremos el mismo rigor en la investigación también para los datos de heridos y saber qué lesiones sufren, qué secuelas les provocan, qué impacto tienen en su vida y dónde podemos intervenir. En definitiva, cómo se relacionan las lesiones con

el accidente”. En este sentido, la DGT trabaja para, en una segunda fase, “incorporar otras informaciones, como la de los forenses —explica Rosa Ramírez—, aunque aún se está trabajando en la unificación de protocolos, o la procedente de fuentes sanitarias”. Los forenses no solo intervienen en caso de fallecimiento, sino que también valoran el grado de lesión en un herido, por ejemplo, para determinar las indemnizaciones.

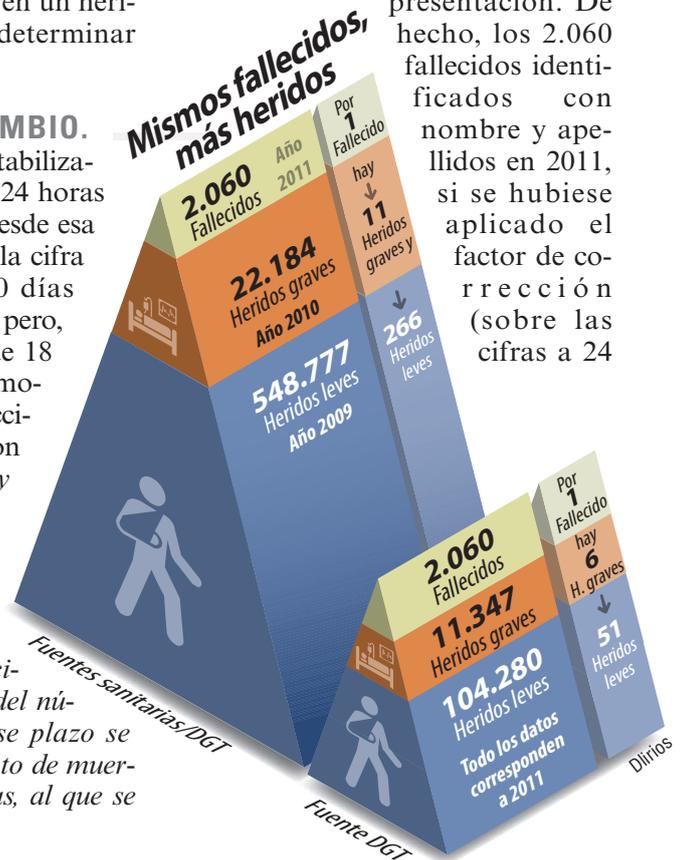
EL PORQUÉ DEL CAMBIO.

Hasta 1992 solo se contabilizaban los fallecidos en las 24 horas siguientes al siniestro. Desde esa fecha, se pasó a utilizar la cifra de fallecidos en los 30 días posteriores al accidente, pero, como señala la Orden de 18 de febrero de 1993 que modificó la estadística de accidentes de circulación, con carácter provisional, “y en tanto se dispone de los sistemas apropiados que garanticen plenamente el seguimiento real de los heridos durante los 30 días siguientes al accidente, la determinación del número de fallecidos en ese plazo se efectuará utilizando el dato de muertos dentro de las 24 horas, al que se

aplicarán los factores de corrección que procedan”.

Al aplicar la nueva metodología a las cifras de años anteriores —se ha realizado hasta 2008—, se ha descubierto que “el factor de corrección estaba sobrestimando los datos de fallecidos. Y es una diferencia que iba creciendo con los años”, explicó

María Seguí en su presentación. De hecho, los 2.060 fallecidos identificados con nombre y apellidos en 2011, si se hubiese aplicado el factor de corrección (sobre las cifras a 24



JULIO LARIA

“El reto son los lesionados”

La nueva forma de contabilizar los fallecidos y lesionados graves y leves por accidentes de tráfico representa un paso adelante en la mejora de la información en Seguridad Vial. Modificar el sistema de cómputo supone una mejora muy importante y es lógico que se produzcan cambios, sobre todo desde el punto de vista cuantitativo. El siguiente reto es mejorar los conceptos y la calidad de la información de lesionados graves y leves para conocer mejor qué lesiones están detrás de esta definición general.



Director general del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE

JACOBO DÍAZ

“Un salto cualitativo”

Este cambio es un auténtico salto cualitativo en el método de cuantificar las víctimas de accidentes. Además, nos sitúa como país puntero en Europa en esta materia, ya que el objetivo de los estados avanzados es que el recuento de víctimas tenga un seguimiento real. Hasta ahora, el factor corrector había llevado a sobrestimar las víctimas mortales, y a la vez nos había alejado de la realidad de los heridos graves y leves. Con el nuevo sistema se da a conocer en toda su dimensión el drama de estos últimos.



Director general de la Asociación Española de la Carretera (AEC)

FRANCISCO JAVIER CANO

“Políticas más acertadas”

Para abordar soluciones eficaces a los problemas de seguridad vial se necesitan diagnósticos que se aproximen todo lo posible a la realidad. La iniciativa de la DGT para mejorar la calidad de las estadísticas de siniestralidad vial sobre fallecidos y heridos en accidentes de tráfico suponen un salto cualitativo en esa dirección. Son medidas muy positivas que ayudarán a todas las Administraciones Públicas competentes en materia de tráfico y seguridad vial para diseñar políticas públicas más acertadas.



Presidente de la Unión Nacional de Jefes y Directivos de Policía (UNIJEPOL)



España ha definido una nueva categoría de heridos (especialmente graves), unos 5.300.

Más datos, coste cero

La directora general de Tráfico se siente especialmente orgullosa de que esta nueva metodología haya conseguido ofrecer más datos. Pero como ha declarado recientemente, esta "gran mejora cualitativa que supone el nuevo cómputo no ha requerido crear ningún sistema adicional. Se ha hecho a coste cero".

liciales señalaban que en 2011 hubo 11.347 heridos graves y 104.280 heridos leves, cuando en realidad fueron 22.184 heridos graves y 548.777 leves, duplicando y quintuplicando las cifras que se estimaban anteriormente.

EL 1% DEL PIB. La aparición de estos datos afecta también a otro aspecto de los accidentes: su coste. La Universidad de Murcia, por encargo de la DGT, valoró el coste económico unitario de un fallecido (1,4 millones de euros), de un herido leve (6.100 €) y de uno grave, (219.000 €). Así, el coste en 2011 de las víctimas por accidentes de tráfico en España oscilaría entre 6.000 y 11.089 millones de euros –si se utilizan otros cálculos–, algo más del 1% de Producto Interior Bruto (PIB). ♦



horas), serían 2.149; es decir, un 4% más. Y de aplicar el seguimiento real, los 2.478 fallecidos de 2010 serían 2.393 (-3,4%).

Así, la variación de las cifras al aplicar el nuevo método es muy leve. Al comparar las cifras de 2010 y 2011, tanto utilizando el método anterior como el nuevo, el descenso es muy similar (13 y 14%, respectivamente). Por ello, el informe de la DGT añade entre paréntesis "el dato del valor 'inflado' debido a la variación del método", explica Rosa Ramírez.

Pero rastrear 'personalmente' ha

HAY MÁS HERIDOS DE LOS QUE SE CREÍA: 22.000 GRAVES Y 548.000 LEVES

conllevado otra revelación: en los archivos del Ministerio de Sanidad se ha descubierto que el número de heridos leves y graves atendidos en los servicios públicos de salud por accidentes de tráfico es superior al que se consideraba. Los datos po-

LLUIS PUERTO

"Un cambio de mentalidad"

Es un cambio metodológico largamente esperado, que los países de nuestro entorno ya aplicaban desde hace tiempo. Aunque las cifras finales varían poco, es un cambio sustancial en la mentalidad, denota una mayor sensibilidad hacia las personas, como los servicios de atención a víctimas de tráfico, y activa mecanismos de coordinación en administración pública, una reclamación histórica del RACC. La colaboración entre organismos públicos puede dar más frutos y ofrecemos mejor información.



Responsable técnico de la Fundación RACC (Real Automóvil Club de Cataluña)

TOMÁS SANTA CECILIA

"Prevención más eficiente"

Esta nueva metodología es un gran avance cualitativo en la prevención de la siniestralidad. Disponer de datos de diferentes fuentes –inclusión de datos de Sanidad e INE–, permitirá elaborar estrategias de prevención más eficientes orientadas a la prevención de fallecidos y a la prevención de lesiones. Si tenemos identificadas las lesiones más frecuentes y los elementos tecnológicos que minimizan el riesgo y promovemos su demanda, contribuiremos a una gestión eficiente de los recursos.



Director de Seguridad Vial del Real Automóvil Club de España (RACE)

RAFAEL FERNÁNDEZ

"Transparente, fiable y real"

Observamos un indudable y notable esfuerzo por mejorar la fiabilidad de los datos recogidos. Encontramos ahora un método de computar los fallecidos absolutamente real, sin dudosos factores de corrección y similar al que usan la mayoría de los países de la UE, y el nuevo informe incorpora muy valiosas fuentes de información, no utilizadas hasta ahora, como las del Ministerio de Sanidad y el INE. En resumen: un Anuario más completo, más transparente, más fiable y más real.



Presidente del Comisionado Europeo del Automóvil (CEA)



Una base de datos de más de 15.000 preguntas sirve para elaborar los test del examen teórico.

A FINAL DE AÑO, CASI LA MITAD DE LAS JEFATURAS DISPONDRÁN DE ORDENADORES PARA EL TEÓRICO

Mejores exámenes, más formación

La DGT mejora sus exámenes teóricos y prácticos para conseguir una mejor formación de los aspirantes y una menor siniestralidad. Algunos cambios ya están en marcha, otros llegan en enero.

Marian GARCÍA RUIZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Los exámenes teóricos para obtener el permiso de conducir ya no podrán superarse solo a base de memorizar; y en los prácticos será más fluida y cercana la relación con el examinador. La Dirección General de Trá-

fico ha ampliado la base de datos de la que extrae las preguntas del examen teórico y sigue informatizando las aulas.

Antes de que concluya este año, se podrán realizar los exámenes por ordenador en otras 20 Jefaturas Provinciales de Tráfico. Las de Madrid, Barcelona, Ciudad Real, Cantabria y Valladolid ofrecen esta posibilidad desde hace más de un año. Y a lo largo de 2013 se informatizarán las aulas de exámenes del resto de Jefaturas y Oficinas Locales.

En cuanto a la prueba práctica, a partir de enero se implantará el nuevo "examen de calidad", que incluye una estricta aplicación de los tiempos de la prueba, una primera comprobación de que el alumno conoce el vehículo y diez minutos de conducción autónoma en los que el aspirante debe demostrar sus habilidades sin instrucciones del examinador.

El objetivo es mejorar la calidad de los exámenes y que esa mejora repercuta en la formación. La DGT va a poner en marcha un plan de ex-

EL EXAMEN EN PAPEL PASARÁ A LA HISTORIA A FINAL DE 2013, CUANDO TODAS LAS JEFATURAS DISPONDRÁN DE PANTALLAS TÁCTILES



El examen en pantalla permite ir adelante o atrás hasta agotar el tiempo.

Novedades del práctico

- **TIEMPOS DE EXAMEN.** La prueba deberá durar como mínimo 25 minutos desde que el aspirante inicia la conducción. Solo podrá ser interrumpido antes en casos de peligro. Para los permisos de profesionales, el tiempo será de 45 minutos.
- **CONDUCCIÓN AUTÓNOMA.** El alumno se sienta en el vehículo y el examinador le pide que se dirija a un destino concreto sin darle más indicaciones. Esta fase dura 10 minutos. El examen continuará con otros 15 minutos de conducción guiada en la que el examinador va indicando al alumno lo que quiere que haga.
- **RESULTADO.** Una vez terminada la prueba, el examinador explicará brevemente al alumno lo que ha hecho mal delante de su profesor.

Conocimiento del vehículo

Antes del examen práctico, el aspirante deberá demostrar que conoce el vehículo.

- **COMPROBACIONES.** Aleatoriamente, se le pedirá que realice verificaciones del sistema de dirección, frenos, líquidos (aceite, refrigerante, limpiaparabrisas), faros, catadióptricos, indicadores de dirección y señal acústica.
- **LA ACOMODACIÓN.** El aspirante deberá regular el asiento, los retrovisores, el cinturón, reposacabezas y el cierre de las puertas.

RD 818/2009 Reglamento General de Conductores

pansión para que la calidad sea la misma en toda España. En 2011 casi 700.000 personas obtuvieron un nuevo permiso para conducir.

EL TEÓRICO, MÁS SENCILLO. Desde el pasado 8 de octubre, todas las Jefaturas Provinciales de Tráfico disponen de una base de datos de 15.500 preguntas de la que se nutren para elaborar los test de examen, que son individualizados, diferentes para cada uno de los aspirantes. Los nuevos cuestionarios utilizan un lenguaje más sencillo, fácil de comprender; también se ha mejorado la fotografía que acompaña a las preguntas.

Según la subdirectora adjunta de Formación Vial, Marta Carrera, “solo la DGT tiene esta base de datos, que además está viva, se modifica diariamente, se renueva y se amplía. Enten-

demostramos que así ya no será tan fácil la memorización, se tendrá que estudiar para comprender las circunstancias del tráfico y aplicar los comportamientos adecuados”.

Para que el aspirante se familiarice con este examen, existe un modelo de autoevaluación en la página web de la DGT con el que se puede practicar desde casa.

El teórico, en pantalla

- El alumno se sienta delante de una pantalla táctil en la que aparecen las 30 preguntas del examen general.
- Dispone de 30 minutos en los que puede ir hacia delante o hacia atrás, según quiera.
- En la pantalla hay un reloj en el que puede controlar el tiempo.
- Una vez realizado el examen, el alumno puede consultar el resultado al día siguiente a través de Internet.
- Se permiten tres fallos máximo en las 30 preguntas.

Tanto si se realiza en una pantalla táctil como en papel, el contenido del examen es exactamente igual. Y las materias son las establecidas por la norma, haciendo especial hincapié en la conducción eficiente, normas y señales y seguridad vial.

Dentro de este mismo proyecto, la DGT tiene intención de establecer próximamente un sistema de citación que permita a los alumnos elegir desde la autoescuela el día y hora de su examen, de acuerdo a los plazos disponibles y la capacidad de las aulas.

EL EXAMEN DE CALIDAD. En el nuevo examen práctico, se introduce un nuevo concepto de calidad recogido en la Directiva Europea de Permisos de Conducir 2006/126/CE. Según este concepto, el examinador debe comenzar por explicar brevemente la prueba y por verificar, con una serie de comprobaciones, que al aspirante



La conducción autónoma consiste en que el aspirante debe dirigirse a un destino sin seguir indicaciones del examinador.

conoce suficientemente el vehículo.

A continuación, controlará la acomodación dentro del vehículo (asientos, cinturón, espejos...) e iniciará la prueba de circulación que deberá durar como mínimo los 25 minutos previstos en la ley para el grupo 1 (la mayor parte de los permisos) y los 45 minutos para el grupo 2, el de los profesionales. “*Esos tiempos los debe de exigir el ciudadano, que para ello paga una tasa*”, asegura la subdirectora adjunta.

Una vez concluida la prueba, el examinador entregará el resultado y deberá dar una breve explicación al alumno delante de su profesor sobre los fallos que ha tenido.

LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA. En los 10 primeros minutos de la prueba de circulación se valorará el comportamiento del aspirante en tráfico real a través de la conducción autónoma. El examinador le dirá al aspirante que se dirija a un destino concreto y el alumno deberá conducir el vehículo sin ninguna indicación. “*Lo que queremos es que no siga de forma mecánica y robótica las instrucciones, primero de un instructor y luego de un examinador. Queremos una conducción responsable, no automática*”, asegura la subdi-

EL EXAMEN TEÓRICO SE PUEDE PRACTICAR A TRAVÉS DE TEST DE AUTOEVALUACIÓN EN LA PÁGINA WEB DE LA DGT

Números redondos

- ✓ Hay cerca de **800** examinadores en toda España.
- ✓ En 2011 se expidieron **750.000** nuevos permisos, las dos terceras partes (**533.000**) del permiso B.
- ✓ Se realizaron **778.000** pruebas teóricas con un **68%** de aprobados y **1.212.000** pruebas de circulación en las que el **49%** resultaron aptos.

rectora adjunta. La prueba continuará con otros quince minutos de conducción guiada.

EL EXAMINADOR, OBJETIVO.

Otro de los pilares para mejorar la calidad de los exámenes es el colectivo de los examinadores, cuya figura se regula de forma exhaustiva en el anexo VIII del Reglamento de Conductores que entra en vigor el próximo 19 de enero. La norma amplía los requisitos para los nuevos examinadores: les exige una edad (23 años), una experiencia y una formación académica mínimos y recoge la formación continua, el control y la supervisión de resultados.

El presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), José Miguel Báez, considera positivos los cambios. El examen teórico, recuerda, “*pasa de ser una formación más memorística, que se olvida rápidamente, a una más comprensiva, de más calidad*”.

Respecto al examen práctico, considera la conducción autónoma “*un paso importante porque en esos primeros minutos de tensión el alumno puede elegir el recorrido y relajarse, es un nuevo concepto*”. ♦





Los peatones, ciclistas y conductores de turismos se perciben como más empáticos en el estudio de Attitudes.



NUESTRA EMPATÍA DISMINUYE CUANDO CONDUCEMOS, SEGÚN UN ESTUDIO DE ATTITUDES

Ponte en su lugar

Además de experiencia, habilidad, atención y conocimiento de las normas, para ser buen conductor hace falta algo más. Según el último estudio de Attitudes, es necesario ponerse en la piel de los demás. Empatía se llama.

Marian GARCÍA RUIZ

La empatía es la identificación mental y afectiva de un sujeto con el estado de ánimo de otro. O lo que viene a ser lo mismo: la capacidad de ponerse en el lugar de los demás.

El estudio “¿La culpa siempre es del otro?, la empatía y su influencia en la conducción”, que ha presentado Audi en la 11ª Jornada de Reflexión de Attitudes, incide especialmente en la transformación que sufrimos al conducir.

Según los datos que refleja este estudio, el 54% de los conductores son empáticos en su vida cotidiana, pero cuando conducen, solo el 22% mantiene esa actitud. Además, un 24% conduce sin tener nada en cuenta las emociones y situaciones ajenas; y un 54% lo hace moderadamente.

LA EMPATÍA SE CONTAGIA CON EL EJEMPLO, DE CONDUCTOR A CONDUCTOR

El conductor empático

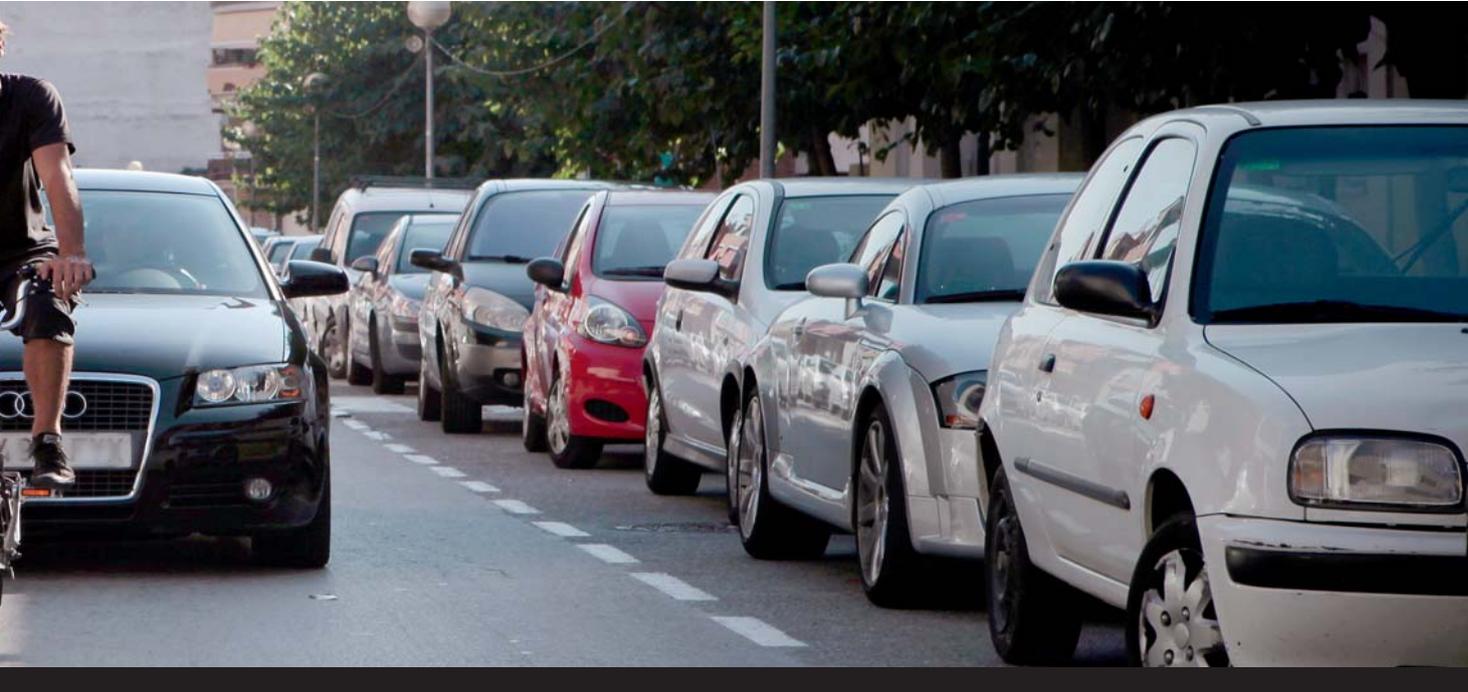
- ✓ Tanto hombres como mujeres
- ✓ De 30 a 59 años
- ✓ Con estudios superiores
- ✓ Hacen desplazamientos laborales y viajes familiares
- ✓ Uso racional del vehículo: ni mucho ni poco
- ✓ Respetan más las normas
- ✓ Asumen más responsabilidades
- ✓ Tienen menos accidentes
- ✓ Más en Asturias, Cantabria, C. Valenciana y Canarias

La Directora General de Tráfico, María Seguí, encargada este año de la apertura de las Jornadas de Reflexión, atribuyó esta transformación del conductor a la despersonalización que muchas veces sufrimos al entrar en un vehículo: “*Cuando se cierra la puerta de un coche ¿por qué se pierde la condición de persona? ¿No sería más fácil si viéramos que todos podemos interaccionar con otras personas que experimentan dolor, sufrimientos, preocupaciones legítimas?*”. La utilidad de la empatía, aseguró la directora, no es una novedad en la DGT y el concepto se va a reintroducir en la próxima campaña de divulgación.

LA CULPA, ¿SIEMPRE DEL OTRO?

El estudio de Attitudes, basado en 2.000 encuestas realizadas a conductores de más de 18 años, refleja un perfil del conductor empático que se identifica con una persona, hombre o mujer, de 30 a 59 años, con estudios superiores, que hace un uso racional del vehículo. Este tipo de conductor tiene menos accidentes (cinco puntos porcentuales menos que el no empático) y registra también menos pérdida de puntos y del permiso.

En general, la mayoría de los conductores considera que la empatía beneficia a la seguridad vial. El 50% cree que previene accidentes; el 38%, que evita riesgos; el 27%, que



evita discusiones; y el 24%, que facilita la fluidez del tráfico.

Según el director del estudio y catedrático de Psicología de la Universidad Autónoma de Barcelona, David Fernández, para ser un buen conductor, además de experiencia, habilidad, atención y conocimiento de las normas, también es necesaria la empatía que, “*aunque está ligada*

al nivel de formación, no se aprende ni se puede imponer. Se contagia de conductor a conductor con el ejemplo. Y es conveniente dar notoriedad y reconocimiento a los buenos conductores y las buenas conductas para reforzar ese efecto contagio”.

Psicólogos, filósofos, científicos, comunicadores y miembros de la Administración reflexionaron durante estas jornadas de Actitudes sobre la empatía en la conducción que algunos consideran como una destreza que se puede entrenar y mejorar, otros como una capacidad de reconocernos en los demás o también como una respuesta automática. En cualquier caso, todos ellos destacaron lo importante que es dar un enfoque positivo a la seguridad vial. ♦



UNA CUARTA PARTE DE LOS CONDUCTORES NO TIENE EN CUENTA A LOS DEMÁS



La empatía previene conflictos viales y ayuda a evitar accidentes.

JON SISTIAGA

“Los muertos del tráfico, cifras de guerra”



Basándose en su experiencia como reportero en las principales guerras y catástrofes de los últimos años, el periodista Jon Sistiaga ofreció una conferencia sobre la empatía. Habló sobre la ausencia de empatía de los verdugos y de lo duro que es empatizar con las víctimas: “*Con las víctimas, la empatía nunca es suficiente, pero ¿cómo tenerla en algunos lugares, lidiar con tragedias, impregnarte sin que te sobrepasen?*”. En declaraciones a esta revista, Jon Sistiaga recuerda que los más de 30.000 muertos al año por tráfico que tenemos en la UE “*es como hablar de cifras de guerra, de los muertos que llevan ahora en Siria, y quizás si se enfocara este problema desde ese punto de vista conseguiríamos que muchas personas se concienciaran de ello. De que una persona que conduce el coche ebrio es como esos soldados capaces de cualquier atrocidad que vemos en las películas; en fin, que los que no son conscientes de que llevan una máquina que coge velocidades altísimas son como los militares que no saben usar su arma. Sueña duro y quizás exagerado, pero, ¿a que da qué pensar?*”

Reportero especializado en conflictos y escenarios internacionales



Cuatro de cada cinco conductores implicados en un accidente grave o mortal tomaron una decisión errónea.

LA POSIBILIDAD DE EQUIVOCARSE CUANDO SE CONDUCE CANSADO, CON ALCOHOL O CON DROGAS, SE MULTIPLICA X 2

Los errores se pagan

Detrás de cada accidente hay una historia, un protagonista, una causa. Y detrás del 73% por ciento de los accidentes con víctimas, según un estudio de Línea Directa, hay una mala decisión tomada por error, por distracción o por infracción.

Marian GARCÍA RUIZ

La conducción es una actividad compleja en la que se toman decisiones de forma simultánea y en milésimas de segundo. El estado de la calzada, la velocidad, la visibilidad o el tiempo necesario para realizar una maniobra son algunas de las variables que se deben tener en cuenta. Una decisión equivocada o una percepción errónea ocasiona



Un buen estado físico y mental, fundamental.

nada por cansancio, enfermedad o el consumo de alcohol o drogas pueden tener consecuencias fatales. La posibilidad de equivocarse en estos casos se duplica. La aseguradora Línea Directa y el Instituto para la Investigación del Tráfico y la Se-

guridad Vial (INTRAS) han analizado 174.000 accidentes con más de 290.000 conductores implicados y han llegado a la conclusión de que en el 73% de los casos en los que se registraron víctimas, el conductor no había sabido reaccionar adecuadamente. Si hablamos de accidentes graves o mortales, el porcentaje se eleva al 81%.

Según Francisco Valencia, director de Gobierno Corporativo de Línea Directa, *“aunque es trágico, también tiene su lado bueno, porque significa que al menos tres de cada cuatro accidentes con víctimas son evitables”*.

COMO UN CONTROLADOR. El estudio pone también de relieve la importancia del estado psíquico y físico en la conducción. Según M^a Teresa Tormo, Psicóloga y Técnica de investigación del INTRAS, *“la enfermedad, la somnolencia y el cansancio se relacionan de forma muy importante con las decisiones incorrectas”*. El 80% de los conductores accidentados con estos síntomas o que habían ingerido alcohol o drogas tomaron una decisión errónea. *“El porcentaje de error en condiciones normales es del 41%”*, según M^a-Teresa Tormo, quien equipara la atención que requiere la conducción *“con la que desempeña un controlador aéreo, por ejemplo”*.

Distraídas o infractoras

Por comunidades autónomas, Extremadura, Castilla-La Mancha y Aragón registran más accidentes con víctimas por distracciones mientras que los siniestros en Murcia, Galicia y Asturias están causados en mayor medida por infracciones. Según Francisco Valencia, Director de Gobierno Corporativo de la aseguradora Línea Directa, *“estas diferencias están más relacionadas con la estructura de la red viaria, la orografía y la distribución de las poblaciones que con el origen de los conductores. Es normal que donde hay más autovías se den más distracciones”*.

Las distracciones, las malas incorporaciones, los giros incorrectos, los adelantamientos antirreglamentarios (pisando la línea continua, en curvas de visibilidad reducida o prohibido) o no respetar la distancia de seguridad son los errores más frecuentes.

Los adelantamientos en concreto son una de las mayores causas de accidente en la conducción. El 71% de los accidentes por adelantamientos indebidos en carretera convencional acabaron en un choque frontal o lateral. El 50% de los conductores distraídos se vieron implicados en una salida de la vía.

JÓVENES Y MAYORES. Los chicos jóvenes de 18 a 24 años y los mayores de 65 años son los dos prototipos de conductor accidentado por una decisión errónea. En los primeros pesa la falta de experiencia y su menor percepción del riesgo. En los segundos, la pérdida de facultades.

Según María Teresa Tormo, *“la experiencia del conductor influye en la mejor toma de decisiones hasta los 30 años de permiso, cuando se incrementa el nivel de decisiones incorrectas”*. Los conductores mayores, o se confían por su experiencia o no perciben correctamente el riesgo.



Los adelantamientos indebidos son una de las mayores causas de accidente.

LAS DECISIONES ERRÓNEAS CAUSAN TRES DE CADA CUATRO ACCIDENTES CON VÍCTIMAS



El cansancio provoca muchos errores.

Además, los varones son más distraídos, cometen más infracciones, están implicados en más accidentes en autopistas y autovías y en los desplazamientos por ocio, y sufren más lesiones graves o mortales.

MUJERES, MENOS ERRORES.

Las mujeres de 35 a 64 años, con una antigüedad media del permiso de 15 años y que circulan con acompañante son las que toman decisiones más acertadas ante los riesgos del tráfico. Es decir, según Francisco Valencia, *“las mujeres conducen mejor, cumplen más con los límites y las normas y llegan más a su destino”*.

Por otro lado, los conductores profesionales *“perciben mejor el riesgo, están mejor preparados para un imprevisto y toman mejores decisiones”*, según las conclusiones del estudio.

Otro colectivo que destaca también, según María Teresa Tormo, es el de los motoristas: *“Se arriesgan más que el resto de los conductores en situaciones en las que no perciben riesgo”*. Sin embargo, en niveles altos de demanda de atención ocurre todo lo contrario –asegura– y este colectivo pasa a ser, junto con los conductores de camión o autobús, el más prudente. ◆

“Wasapeando”

El estudio de Línea Directa e INTRAS incluye un experimento con 34 jóvenes de entre 18 y 24 años a los que se les hizo conducir 18 kilómetros de carretera convencional en un simulador con libertad de utilizar el Whatsapp o los SMS de su móvil. La conclusión es que dedicaron el 62% de su tiempo a “wasapear” y perdieron hasta cuatro metros en el control lateral de su vehículo disminuyendo tan solo en 5 km/h la velocidad.



El 63% de los conductores no respetan el semáforo en rojo, según algunos estudios.

UN 4% DE LOS ACCIDENTES MORTALES SON ATRIBUIBLES A NO RESPETAR LOS SEMÁFOROS

Rojo = ¡Pare!

Durante 2011, en España se produjeron 806 accidentes con víctimas por coches que se saltaron un semáforo en rojo, infracción a la que pueden atribuirse en torno al 4% de los accidentes mortales y que es la segunda falta más cometida por los conductores en zona urbana.

J. M. M.

Fotos: Paul Alan PUTNAM

El 17% de las sanciones impuestas en las poblaciones españolas lo son por incumplir la señal de un semáforo. Una cifra que, según un informe que ha realizado la OCU sobre 36 ciudades de más de 100.000 habitantes, es mayor: el 63% de los conductores no respetan el semáforo en rojo. E incluso

en Madrid, 7 de cada 10 se saltan sistemáticamente la luz roja. De hecho, según datos de Visiona Security, en Madrid cada 12 minutos un conductor se salta un semáforo.

Además, a esta causa se pueden atribuir el 4% de los accidentes mortales. En 2011, hubo más de 800 accidentes con víctimas por no detenerse ante un semáforo en rojo.

Por ello, y con el objetivo de reducir la siniestralidad y cuidar especialmente a colectivos más vulnerables, como los peatones, la Dirección General de Tráfico puso en

marcha una campaña, hasta el 28 de octubre, a la que invitó a participar a los ayuntamientos de más de 25.000 habitantes.

Durante la misma, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil controló 89.727 vehículos y se denunció a 713 conductores por no



En 2011 hubo 806 accidentes con víctimas en semáforos.

respetar la luz roja del semáforo, así como a 10 peatones por cruzar en la fase prohibida para ellos. También, las policías municipales controlaron, en 150 ayuntamientos, a más de 300.000 vehículos y tramitaron 2.720 denuncias.

ATROPELLOS MORTALES.

Aunque la tecnología se está aplicando para que los vehículos ‘ayuden’ a los conductores a respetar semáforos y peatones (ver recuadro), lo cierto es que el factor humano es fundamental. Y no solo es importante la concienciación del conductor sobre la importancia de no saltarse el semáforo y de las consecuencias físicas tan negativas para un peatón en caso de choque.

De hecho, según el estudio “Análisis de la mecánica lesional de un atropello”, del Centro Zaragoza, “*La posibilidad de perder la vida un peatón en un atropello depende, entre otros aspectos, de la velocidad del vehículo contra el que impacta. Según distintos estudios, a 20 km/h el 4% de los atropellos son mortales; este porcentaje se eleva al 9% a 30 km/h y a un 25% a los 40 km/h. A 50 km/h el porcentaje de perder la vida es de un 83% y a 60 km/h es casi del 100%*”.

Así, una experiencia en 50 ciudades durante seis meses, realizada por el fabricante de sistemas de vi-

¿Qué es un foto-rojo?

Bajo este nombre genérico se aúnan diferentes sistemas que permiten, mediante tecnología avanzada de visión artificial y reconocimiento de matrículas, multar a los vehículos que se ‘saltan’ un semáforo en rojo. Para ello, generan una serie de fotogramas así como un vídeo de la infracción, lo que permite poner en marcha el procedimiento sancionador.



LA MULTA POR NO RESPETAR UN SEMÁFORO ES DE 200 EUROS Y SE PIERDEN 4 PUNTOS DEL PERMISO

sión artificial, Visiona Security, con sistemas de foto-rojo (que multan automáticamente a los vehículos que se saltan el semáforo), detectó 35 infracciones diarias. Tras la instalación de estos sistemas, las infracciones se redujeron un 42%, cifra que coincide con datos del ayuntamiento de Madrid, donde, durante su experiencia con foto-rojo se redujeron un 60% los accidentes y atropellos en semáforos.

En este sentido, cabe recordar que no detenerse ante un semáforo en rojo es una infracción grave que lleva aparejada una multa de 200 euros y la pérdida de 4 puntos para el conductor. También los peatones –que igualmente deben respetar los semáforos– tienen una multa de 200 euros si no lo respetan, aunque no incorpora pérdida de puntos.

SEMÁFOROS Y CRUCES. En España –según cálculos del IDAE (Instituto de Diversificación y Ahorro de Energía)– existen entre 300.000 y 500.000 semáforos en unos 600 municipios, concentrados principalmente en los cruces de las grandes ciudades. Por ejemplo, en Barcelona se calculan unos 600 cruces regulados por 34.000 semáforos, mientras en Madrid son 2.000 los cruces regulados por semáforos. ♦



Peatones por wi-fi

General Motors está desarrollando un sistema de asistencia al conductor capaz de detectar peatones y ciclistas en calles congestionadas o con escasa visibilidad, antes de que el propio conductor los pueda ver. Una aplicación que los usuarios de teléfonos inteligentes podrían descargarse avisaría al vehículo de su presencia, mediante wi-fi direct, en aproximadamente un segundo y se integraría en los sistemas de sensores de detección de objetos y alerta a los conductores.

También otros sistemas de diferentes marcas (Ford, Mercedes, Volkswagen...) controlan la presencia frente al vehículo de objetos y personas y, en función del sistema, actúan o no automáticamente frenando.



Santiago G. Muñoz. CODEM



SATSE

LOS SANITARIOS TIENEN UN PAPEL FUNDAMENTAL EN LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

Médicos, enfermeros y farmacéuticos, pueden ayudar a reducir el número de accidentes de tráfico, con solo informar a sus pacientes sobre las alteraciones que su enfermedad, o el medicamento que debe tomar, tienen en su capacidad de conducir. Diferentes estudios y estadísticas, así lo confirman.

La Seguridad Vial también se receta

Mercedes LÓPEZ

¿ Es posible prevenir los accidentes de tráfico desde la consulta de médicos y enfermeros o desde el mostrador de los farmacéuticos? Es incuestionable que ciertas enfermedades pueden ser causa de riesgo en la vía pública, tanto como conductores como peatones. Es fácil poner ejemplos: un enfermo de parkinson, o con alzheimer, los que han sufrido un ictus, o tienen cataratas... También, tomar ciertos

medicamentos provoca efectos adversos (sueño, descoordinación motora...) que deterioran la capacidad para conducir.

En este tema, la Agencia Española de Medicamentos ha realizado una revisión completa para conocer aquellos que interactúan con la conducción, y hacer que incluyan en sus envases un pictograma (coche dentro de un triángulo rojo) que alerte a los consumidores. Un 25% de los medicamentos de venta en España tienen que llevar este distintivo, e informar en sus prospectos sobre las posibles reacciones que

pueden afectar las facultades del conductor. Según explica Javier Álvarez, catedrático de farmacología de la Universidad de Valladolid “la advertencia de su influencia en la conducción ya venía incluida en los prospectos, pero suelen ser muy largos, engorrosos y difíciles, y a la mitad del texto nos cansamos de leer”. De ahí, subraya, “la importancia de este ‘picto’, que es una llamada de atención muy visual, pero no una prohibición”.

PAPEL CRUCIAL. Un estudio realizado por investigadores de la Universidad de Toronto (Canadá) y publicado en la revista médica New England Journal of Medicine concluye que “las advertencias de los médicos sobre la enfermedad y los tratamientos juegan un papel crucial en la reducción de accidentes de tráfico”. Incluso han cuantificado esa influencia realizando un seguimiento a más de 100.000 pacientes durante tres años, período en el que se vieron involucrados en 1.430 accidentes de tráfico cuando eran ellos los conductores. Un año más tarde, después de que esos mismos pacientes habían sido informados por sus médicos sobre los riesgos que conllevaba su enfermedad o su tratamiento, los accidentes bajaron a 273, lo que supone “una reducción de aproximadamente el 45% en la tasa anual por cada 1.000 pacientes”.

¿Pero qué piensa el personal sanitario? ¿Es conciente de la labor que pueden realizar? Desde la Sociedad Española de Aten-



Paul Alan PUTNAM

En 2011, más del 9% de los conductores fallecidos habían consumido psicofármacos.

Los consejos del doctor

- ✓ Si está tomando medicamentos y nota sueño, pérdida de reflejos, le cuesta concentrarse... evite conducir y consulte a su médico.
- ✓ Al iniciar un tratamiento, tenga cuidado los primeros días, y especialmente las primeras horas: es cuando la reacción es más fuerte.
- ✓ Tome la dosis prescrita y durante el tiempo que le hayan indicado.
- ✓ Nunca tome alcohol junto con fármacos, puede incrementar sus efectos adversos.
- ✓ Si conduce de manera habitual, informe a su médico, le prescribirá la medicación que menos efectos le produzca.
- ✓ Nunca se automedique, ni utilice medicaciones recetadas para otros.
- ✓ Si tiene dudas, no deje de tomar el medicamento para poder conducir. Siga con su medicación, no conduzca y consulte con su médico.



Las enfermedades que más influyen en la conducción

Alzheimer

SÍNTOMAS
Alteración de la memoria, de la orientación visuo-espacial, de la capacidad de razonamiento.

CONSEJOS
Generalmente son los familiares quienes tienen que dar el paso para que el paciente vea su incapacidad para conducir.

¿PUEDE CONDUCIR?
Generalmente no, ya que la capacidad de conducir se puede alterar en las primeras fases de la enfermedad. (*)

Apnea del sueño

SÍNTOMAS
Somnolencia diurna, cansancio y déficit de atención

CONSEJOS
Si tiene somnolencia diurna consulte a su médico. Evite el consumo de alcohol y sedantes.

¿PUEDE CONDUCIR?
Sí, siempre que sus síntomas estén controlados y cumpla adecuadamente el tratamiento. (*)

Depresión

SÍNTOMAS
Disminución de la atención, ansiedad, dificultades en la toma de decisiones, alteraciones del sueño.

CONSEJOS
Evite conducir en las primeras fases del tratamiento, en los cambios de medicación y de dosis.

¿PUEDE CONDUCIR?
No, hasta que desaparezcan los trastornos del estado de ánimo, que conlleven riesgo para la vida propia y la de los demás. (*)

* Puede tener reducido el período de vigencia del permiso de conducir



Paul Alan PUTNAM

ción Primaria (Semergen), manifiestan que *“existe una estrecha correlación entre el estado de salud y la forma de conducir, y recuerdan la importancia de informar a los pacientes sobre los peligros que conlleva el consumo de ciertos medicamentos que influyen en la conducción y sus efectos secundarios”*. En este mismo sentido, Elena Valdés, asesor médico de la Dirección General de Tráfico, asegura que *“los médicos se encuentran en una situación idónea para ofrecer consejo sanitario al conductor: conocen el momento de la enfermedad, su evolución, el fármaco que prescribe... y puede darle los consejos adecuados para que adapte sus hábitos de conducción al momento en que se encuentra de la enfermedad”*.

Y a pie de consulta, ¿cuál es la realidad? Marta Ozcoidi, vocal de la Sociedad Española de Medicina del

Tráfico piensa *“que se ha avanzado mucho, pero los médicos no están lo suficientemente concienciados; aún queda un camino y, sobre todo, que es una labor generalizada”*.

Asegura que *“no hay que hablar solo, por poner un ejemplo, de psiquiatras, que parece lo más evidente, sino que en cualquier especialidad nos podemos encontrar con enfermedades o medicamentos que alteran la capacidad de conducir, como los antiinflamatorios que recetan los traumatólogos”*. Y además, resalta la labor que pueden realizar el personal de enfermería y los farmacéuticos.

TODOS. Federico Jiménez, del Colegio Oficial de Enfermeros de Madrid así lo confirma al decir que *“nuestra labor es preventiva y de información, sobre todo en atención primaria”*. Además, afirma que *“nos suelen hacer más caso que al médico, porque somos más cercanos, somos como sus traductores”*, aunque reconoce que *“casi siempre se informa a instancia del paciente. Son ellos los que nos preguntan, sobre todo si tienen cierta edad”*.

Por su parte, fuentes del sector farmacéutico aseguran que ellos sí

EL 25% DE LOS MEDICAMENTOS PUEDE ALTERAR LA CAPACIDAD DE LOS CONDUCTORES

ALEJANDRO GARCÍA

“El consejo médico, en algunos aspectos, tiene probada su eficacia”

La frecuencia con la que el médico de atención primaria atiende a las personas, el conocimiento de sus enfermedades y la confianza en su relación con los pacientes, le convierten en un elemento fundamental para la prevención de lesiones por accidentes de tráfico. Sus actuaciones van dirigidas sobre todo a la prevención primaria, para evitar en la medida de lo posible que el accidente se produzca.

Esta prevención se lleva a cabo con el consejo sanitario, dirigido a los niños mayorcitos y a sus padres en cualquier visita a la consulta por el motivo que sea. El recomendar el uso del casco en la bicicleta y la utilización de sistemas de retención, son dos consejos fundamentales. En el paciente adulto ha de considerarse si es conductor, su profesión, las enfermedades que pueden limitarle, los medicamentos que interfieren con la conducción, y la existencia de accidentes previos. La consulta es el lugar idóneo para incidir en estos aspectos de forma breve, clara y rotunda. El consejo médico en estos términos tiene probada su eficacia.



Médico de Familia



Diabetes



SÍNTOMAS

Temblor, nerviosismo, confusión, alteraciones de la visión.



CONSEJOS

Controle su glucemia antes de viajar. Lleve en el coche alimentos ricos en hidratos de carbono.



¿PUEDE CONDUCIR?

Sí, si conoce los riesgos derivados de su enfermedad y está bien controlado. (*)

Epilepsia



SÍNTOMAS

Perdida de conciencia, movimientos involuntarios, desorientación.



CONSEJOS

No conduzca hasta que su enfermedad esté controlada. No suspenda nunca su tratamiento.



¿PUEDE CONDUCIR?

No, hasta pasado un período sin crisis, que varía en función del tipo de crisis. Es mayor para conductores profesionales. (*)

Gripe, alergias..



SÍNTOMAS

Dolor de cabeza, lagrimeo, cansancio generalizado, somnolencia.



CONSEJOS

Indique a su médico si es conductor para que le recete los medicamentos que menos efectos secundarios tengan.



¿PUEDE CONDUCIR?

Evite conducir mientras está enfermo o reduzca al mínimo el tiempo de conducción.

están muy concienciados. Cristina Fernández, miembro del Consejo General de Colegios Oficiales de Farmacia, explica que “para potenciar la información a los pacientes y que no se nos olvide, existe un programa que se distribuye a todas las farmacias y, en el momento de pasar el medicamento para conocer su precio, automáticamente indica que lleva el pictograma”.

Pero también piden ayuda para ejercer mejor su labor preventiva. Javier Alvarez dice que “los pacientes tienen que recordarnos que conducen o que son profesionales, porque en atención primaria la media de la consulta es de solo 12 minutos”. Y Marta Ozcoidi añade “la necesidad de protocolizar en las historias clínicas la pregunta de si el enfermo es conductor”. Joaquín Terán, jefe de la Unidad del Sueño del Hospital Universitario de Burgos, pide “cambiar el mensaje, ya que muchos pacientes ocultan su condición de conductores porque creen que les vamos a quitar el carné. Hay que transmitir en positivo: si una enfermedad se diagnostica y se trata adecuadamente, lo normal es que se reduzca el riesgo y se pueda seguir conduciendo”.

LAS ESTADÍSTICAS. Conocer cifras sobre el número de accidentes atribuibles a problemas de salud es muy complicado, aunque sí es posible dar algunos datos que nos ayudan a conocer la magnitud el pro-

¿Qué medicamento toma?... Así le afecta



	Dolores	Insomnio y nervios	Resfriados, tos y bronquios	Circulación y tensión
	Analgésicos	Ansiolíticos Hipnóticos	Anti-depresivos	Psico-estimulantes
	Anti-tusígenos	Anti-histamínicos	Vasodilatadores antidepresivos	
Efectos	Sueño, euforia, mareo.	Sueño, alteraciones en la coordinación.	Sueño, mareo, hipotensión, visión borrosa, fatiga.	Euforia, temblores.
				Sueño.
				Sueño, visión borrosa, ansiedad, insomnio.
				Mareo, hipotensión.

DLirios



SATSE

Los sanitarios piden que los pacientes les recuerden que son conductores.

blema. Según un estudio realizado en Australia (Austroads Research Report, AP-R389-11) las enfermedades o las pérdidas de conciencia súbitas (crisis epilépticas, infartos, ictus...) pueden estar relacionadas con el 13% de los accidentes de tráfico, siendo los problemas cardíacos, las crisis epilépticas y convulsivas y los trastornos psiquiátricos las causas médicas que más accidentes de tráfico originan. Por otro lado, en la Memoria 2011 del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, se indica que ese año el 9,5% de los conductores fallecidos y casi el 20% de los peatones atropellados, habían consumido psicofármacos antes del accidente.

El doctor Terán aporta otras cifras: “los enfermos de apnea no diagnosticados, multiplican por 3 el riesgo de sufrir un accidente de tráfico”. En este campo, según la Comunidad de Madrid, en 2010 se produjeron en su territorio 21.000 accidentes de tráfico, en los que fallecieron 36 personas, que pudieron estar relacionados con trastornos del sueño. ♦



Ictus



SÍNTOMAS

Pérdida de fuerza, nerviosismo, alteraciones en la orientación y en la visión.



CONSEJOS

Tenga en cuenta los efectos secundarios de su medicación. Puede necesitar adaptaciones en su vehículo.



¿PUEDE CONDUCIR?

No, hasta transcurridos 6 meses sin sintomatología y con un informe favorable del neurólogo.

Parkinson



SÍNTOMAS

Tembor, rigidez. Con el tratamiento, somnolencia y alteraciones psicomotoras.



CONSEJOS

Conozca los efectos secundarios de su medicación. Conduzca acompañado, pocas horas y planifique el viaje.



¿PUEDE CONDUCIR?

Depende de la valoración del facultativo de la situación clínica y su evolución. Puede necesitar adaptaciones en su coche.

Alteraciones de la visión



SÍNTOMAS

Disminución de la agudeza visual, del campo visual o enfermedades progresivas.



CONSEJOS

Utilice la corrección óptica adecuada. Lleve gafas de repuesto en el coche. No conduzca tras utilizar colirios para dilatar la pupila.



¿PUEDE CONDUCIR?

Después de cirugía (cataratas, miopía...) no se permite hasta pasado 1 mes (3 para los profesionales). Con visión monocular hay que llevar espejos retrovisores panorámicos.

JUAN BÁRCENA, responsable de Calidad del Aire de Ecologistas en Acción y uno de los autores de su último informe

“Hay que reducir el uso del coche en las ciudades”

Respirar aire limpio y sin riesgos para la salud es un derecho inalienable de todo ser humano. Está demostrado que la contaminación atmosférica causa daños a la salud y al medio ambiente.

La evaluación y el control de la calidad del aire corresponde a las comunidades autónomas. El Ministerio de Medio Ambiente recopila anualmente los datos sobre contaminación atmosférica registrados por las redes de medición autonómicas y los envía a la Comisión Europea. Pero no informa a la ciudadanía. Por su parte, las comunidades autónomas tienen la obligación legal de informar periódicamente a la población sobre la calidad del aire que respira.

Sin embargo, la información suele presentarse en formatos confusos e inaccesibles.

En el último informe

“10 MILLONES DE PERSONAS RESPIRAN AIRE CONTAMINADO POR ENCIMA DE LOS VALORES LÍMITE LEGALES DE LA UE”

de 2011, se muestra que un 22% de la población (10,3 millones de personas) está expuesta a niveles de contaminación que vulneran valores límite legales fijados por la UE. La cifra se dispara hasta el 94% (44,3 millones) si se consideran los valores recomendados por la OMS. En cuanto a las repercusiones sobre la salud, estudios que maneja la Comisión Europea cifran en unas 20.000, las muertes prematuras anuales causadas por la contaminación atmosférica en España. Es decir, unas 10 veces más que los fallecimientos provocados por los accidentes de tráfico.

Si la principal causa de la contaminación atmosférica es el tráfico, la vía para avanzar hacia la solución del problema parece clara: la puesta en marcha de planes eficaces orientados a la reducción del uso del automóvil en nuestras ciudades. Pero para conseguir esto es necesario contar con una ciudadanía bien informada y consciente del problema. A este objetivo pretenden contribuir los informes sobre calidad del aire de Ecologistas en Acción, ante el clamoroso vacío que dejan las administraciones. ♦

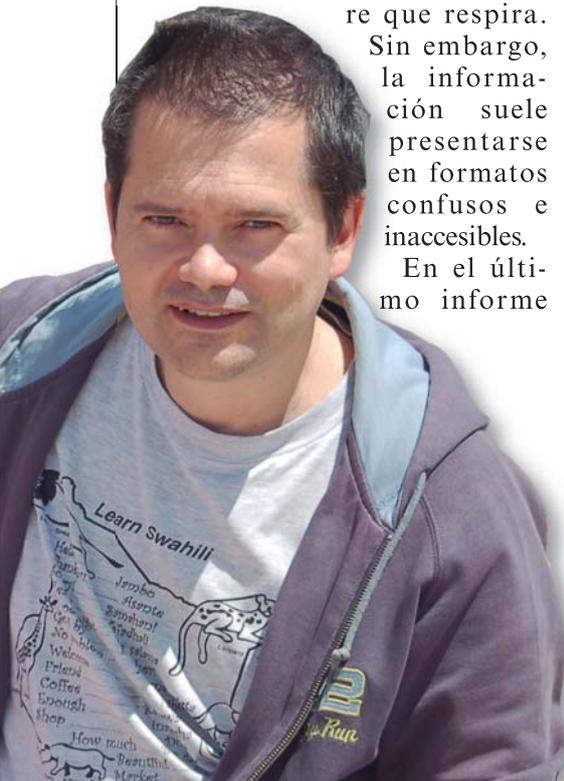


La principal causa de contaminación: el tráfico.

Mala calidad del aire

Anabel GUTIÉRREZ

Según el último informe sobre calidad del aire de Ecologistas en Acción, con datos del 2011, más de 10 millones de personas respiran aire contaminado por encima del límite que establece la Unión Europea (UE), cifra que supera los 44 millones si se tienen en cuenta las exigencias que establece la Organización Mundial de la Salud (OMS). En concreto, casi 2 millones respiran altos niveles de partículas en suspensión (PM), que están detrás de numerosas enfermedades respiratorias, cardiovasculares y cáncer de pulmón. Cerca de unos 5 millones de españoles, los que viven o trabajan en grandes ciudades como Madrid o Barcelona, respiran aire con una elevada concentración de dióxido de nitrógeno





(NO₂), responsables de enfermedades respiratorias crónicas, envejecimiento prematuro del pulmón y disminución de la respuesta inmunológica. Y unos 4 millones están expuestos a valores superiores a los que exige Europa de ozono troposférico, un potente agente oxidante con mayor presencia en cinturones metropolitanos y áreas rurales circundantes a centros urbanos y causa de muchos tipos de alergias y asma. Estos contaminantes tienen como fuente directa o indirecta las emisiones generadas por los automóviles (en especial, diésel). No hay que olvidar que, según el Ministerio de Medio Ambiente, en España la polución mata prematuramente a 16.000 personas al año, cifra que se eleva a 20.000 según otras investigaciones europeas. Juan Bárcena, de Ecologistas en Acción y el neumólogo Ramón Fernández, analizan las claves de este informe.



RAMÓN FERNÁNDEZ, coordinador del área EROM de la Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica (SEPAR)

“La contaminación causa muertes prematuras”

“LAS EXPOSICIONES A LARGO PLAZO CAUSAN DAÑOS EN EL APARATO RESPIRATORIO Y PATOLOGÍAS CARDIOVASCULARES”

La contaminación ambiental es un problema de salud pública. En la actualidad tenemos la posibilidad de medir la presencia de contaminantes en el aire que respiramos, con lo que podemos detectar su existencia y medir su concentración. Los contaminantes más conocidos en la literatura médica, que probablemente son los que más influencia tienen en nuestra salud, son las partículas en suspensión (PM₁₀ y PM_{2,5}), el dióxido de nitrógeno (NO₂), el ozono troposférico (O₃) y el dióxido de azufre (SO₂).

La población, concentrada mayoritariamente en las ciudades donde la principal fuente de polución es el tráfico rodado, está expuesta a niveles elevados de contaminantes que le afectará de diferentes formas. Hay estudios que han demostrado que puede influir en el desarrollo intrauterino del feto en las mujeres gestantes, también puede ocasionar la aparición de enfermedades respiratorias como el asma y la enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC), aunque con menor importancia que el hábito de fumar. Hay grupos más vulnerables como los niños que pasan más tiempo en acti-

vidades al aire libre y por ello tendrán una exposición mayor. También merecen atención especial los enfermos crónicos, especialmente los pacientes con EPOC y asma; en ellos la exposición aguda a contaminantes puede desencadenar exacerbaciones de sus enfermedades de base con aumento de sus síntomas que puede llevarles a requerir atención médica, e incluso dependiendo de la gravedad a necesitar ingreso hospitalario. En este sentido hay que tener en cuenta que el empleo de recursos sanitarios complejos aumentará los costes económicos.

Las exposiciones crónicas y a largo plazo no solo afectarán al aparato respiratorio; la elevada concentración de partículas a través de fenómenos inflamatorios sistémicos pueden ocasionar patología cardiovascular a distintos niveles del organismo. Todo ello hace que la contaminación ambiental provoque un incremento considerable de la mortalidad prematura en nuestra sociedad.



Usados: ¿Más riesgo?

El mercado de neumáticos de segunda mano está experimentando un importante crecimiento: la oferta y la demanda en Internet ha subido un 500%. La causa, por supuesto, la crisis económica y su punto fuerte, el precio. Pero ¿y su seguridad?

Mercedes LÓPEZ

Tanto la oferta como la demanda de información en Internet sobre neumáticos de segunda mano ha crecido un 500% desde el año 2008, según un estudio realizado conjuntamente por el fabricante de neumáticos Goodyear y Race. Y es que anuncios como “Neumáticos usados desde 15 euros”, proliferan cada vez más, tanto en las ‘tiendas virtuales’ –donde se ha pasado de las 16.400 ofertas en 2008, a más de 92.000 en la actualidad–, como en los talleres y establecimientos del sector. Igualmente, se destaca otro dato: nuestras importaciones de neumáticos usados también han registrado un fuerte incremento. Las cifras del departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria indican que desde 2008 hemos importa-

“PUEDEN TENER DEFECTOS INTERNOS QUE NO SE VEN, Y QUE TERMINEN EN UN REVENTÓN”
(INFORME RACE-GOODYEAR)

do un 58% más de neumáticos usados, siendo Alemania el principal suministrador de nuestro país.

Estos datos pueden suponer que en el asfalto, como explica Jorge Castellanos, coordinador de Movilidad del Race, “*hay más de dos millones de neumáticos de segunda mano circulando por nuestras carreteras, según las estimaciones que hemos realizado*”. Las razones están claras –continúa Castellanos–: “*El fuerte incremento de la demanda de este tipo de neumáticos se debe, por supuesto, a la grave crisis económica por la que atravesamos*”.

LAS CAUSAS. Lo mismo piensan en el sector. Así, el gerente de Neumáticosxpoco, uno de los establecimientos dedicados a la venta y montaje de neumáticos usados, explica: “*Durante los años de ‘esplendor’ que hemos vivido, la gente puso llantas muy grandes en sus coches, y ahora se encuentran con que cambiar esos neumáticos les supone 500 euros, mientras que con nosotros con 70 euros lo arreglan y se van tan contentos*”. Asegura que por su taller pasan todo tipo de vehículos, incluidos los de gama alta; e, incluso, como también trabajan con neumáticos nuevos, cuantifica el porcentaje de ventas de unos y otros: “*Para nosotros, los usados nos suponen el 80% del negocio, y los nuevos solo llegan al 20%*”.

Parece claro que el principal atractivo de este tipo de neumáticos es el precio, que se fija en función del desgaste de la banda de rodadura. Se pueden encontrar algunos



Los peligros de los usados

- **ADAPTACIÓN.** Cada coche desgasta los neumáticos de una forma diferente, dependiendo de su peso, reparto de ejes, tipo de tracción o potencia. Colocado en otro coche puede producir vibraciones, desgaste, menor estabilidad, incremento de la distancia de frenado...
- **DESCONOCIDOS.** No se sabe si procede de un coche desguazado o siniestrado, si ha sufrido golpes, por qué terreno ha circulado, si procede de países con normativas diferentes...
- **OCULTOS.** Pueden tener desperfectos internos que no se ven y que pueden provocar bultos, deformaciones e incluso terminar en reventones.
- **VIEJOS.** La goma y la estructura va perdiendo propiedades con los años, con los cambios de temperatura, lo que se traduce en una menor adherencia al asfalto.

¿Merecen la pena?

La diferencia de precio de un neumático usado respecto a uno nuevo, es su reclamo. ¿Pero de verdad sale más barato? Se ha realizado una comparativa entre su precio y la profundidad utilizable de su banda de rodadura. Estos son los resultados.

	NUEVOS	USADOS		
Profundidad	100%	80%	60%	40%
Precio	70 €	45 €	35 €	25 €
Profundidad	8 mm	6,4 mm	4,8 mm	3,2 mm
Límite legal	1,6 mm	1,6 mm	1,6 mm	1,6 mm
Banda utilizable (*)	6,4 mm	4,8 mm	3,2 mm	1,6 mm
Precio mm	10,9 €	9,4 €	10,9 €	15,6 €

(*) Resulta de restar, a la profundidad total del dibujo, los 1,6 mm del límite legal.
(Fuente: "Los neumáticos de segunda mano". Informe Race-Goodyear).



Un neumático usado por otro coche puede producir vibraciones.

con un 40% de vida útil, por unos 20 euros.

Pero, ¿y su seguridad? Castellanos afirma que *"es primordial transmitir al cliente que comprar un neumático de ocasión tiene una serie de riesgos y creemos que es necesario que se replantee esa opción de compra"*.

SU DEFENSA. El neumático es un elemento complejo, con una estructura interna complicada, cuya goma pierde adherencia con el envejecimiento, con el cambio de temperatura, con las condiciones de almacenamiento... Sin olvidar que *"nunca se llega a conocer su pasado, si procede de coches desguazados, siniestrados, o si ha recibido algún golpe"*, destaca el informe Race-Goodyear.

El sector de segunda

mano asegura que antes de sacar a la venta un neumático realizan una profunda revisión para desechar los que tienen golpes, cortes, desgastes anómalos, grietas... Emilio López, de Neumáticos Emilio afirma que *"la garantía es total; por supuesto tenemos que saber que estamos utili-*

zando neumáticos usados, pero no son ningún peligro para la seguridad vial". Y añade rotundo: *"No vendemos y salimos corriendo. Yo llevo 20 años aquí"*. Por su parte, el gerente de Neumáticosxpoco aconseja *"observar bien el dibujo, el exterior, y comprar en establecimientos reconocidos, porque como en todos los sectores, también existe la picaresca"*.

En 2011, según las estadísticas de la Dirección General de Tráfico, 209 vehículos con defectos en los neumáticos (reventón, estar muy desgastados...) estuvieron implicados en accidentes con víctimas. Esto supone que en 3 de cada 4 accidentes en los que existió un defecto en el vehículo, el fallo se encontró en los neumáticos, en mayor proporción que en los frenos, la dirección o las luces. ◆

No sabemos cuándo cambiarlos

Solo el 40% de los conductores españoles saben que deben cambiar los neumáticos poco antes de que el desgaste de la goma llegue al mínimo establecido legalmente, 1,6 milímetros, según un estudio realizado por el portal de venta de neumáticos on-line, Delticom. Mientras tanto, un 21% sigue las indicaciones de su taller, otro 23% dice que se guía por el número de kilómetros recorridos, y más de un 3% espera a que estén claramente dañados para cambiarlos.

Manejarse en la pendiente

Los pasos montañosos son tramos que exigen máxima concentración al volante. La clave para atravesarlos de forma segura y eficiente está en saber en todo momento cómo adaptar nuestra conducción a las condiciones atmosféricas y del tráfico y a las características de la infraestructura.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Infografía: Dlrrios

Seguramente lo habrá advertido alguna vez circulando por carreteras de montaña: muchos conductores frenan en exceso durante las subidas –las luces rojas traseras les ‘delatan’– y abusan del acelerador al bajar. Un comportamiento que, en condiciones normales, resulta algo contradictorio –¿qué necesidad hay de frenar si vamos cuesta arriba?–, poco eficiente y, sobre todo, poco seguro.

Entonces, ¿cuál es la fórmula correcta para franquear un paso montañoso? Pues en realidad no hay solo una sino muchas, en función del tipo de vehículo (peso, tamaño, potencia, caja de cambios...), de la carga, del estado de la vía y de las condiciones atmosféricas... Es decir, cada conductor debe conocer y adaptarse a ‘su’ particular situación. No obstante, sí hay unas pautas generales para manejarse en pendientes con seguridad y eficacia.

SUBIR RELAJADAMENTE.

Durante la subida, una conducción relajada permite ‘hacer cima’ prácticamente en una sola marcha, casi sin necesidad de tocar el freno. Por contra, acelerar en exceso aumenta la posibilidad de alcance con vehículos más lentos, exige frenadas fuertes antes de cada curva, el consumo de combustible se dispara y se

LA FORMA DE CONducIR EN UN PUERTO DE MONTAÑA VARÍA SEGÚN LA CARGA, EL ESTADO DE LA VÍA Y LA METEOROLOGÍA

somete al vehículo a desgaste prematuro (frenos y neumáticos sobre todo).

Llegados a lo más alto toca bajar, la parte realmente exigente. Cuesta abajo, el vehículo tiende a lanzarse y, más que acelerar, hay que ‘sujetarlo’ frenándolo lo necesario: ni mucho –el vehículo puede salirse en las curvas–, ni poco –los frenos de disco no tienen tanto peligro de sobrecalentamiento como los antiguos de tambor–. *“Al circular por una pendiente descendente, el eje delantero*

recibe más peso y el trasero lo pierde –explica Roberto Ramos, especialista en Seguridad Vial de CNAE–. *En el momento de frenar, el conductor debe frenar progresivamente y con anticipación para evitar que el eje delantero adquiera mucho más agarre que el trasero*”. Además, ‘jugando’ con el cambio –sin tocar el acelerador– también es posible modificar la velocidad, reduciendo a marchas cortas para frenar y volviendo a subirlas para ir más rápido. De esta forma, el consumo es prácticamente nulo. La creencia de que bajando en punto muerto no hay consumo es tan falsa como peligrosa.

VIENEN CURVAS. Otro de los peligros al bajar un puerto se puede presentar al abordar las curvas. En circulación normal, siempre hay que frenar antes para entrar a la velocidad adecuada. Si la curva es amplia, se puede trazar con un poco de freno, sin cambiar de marcha; pero en curvas cerradas serán necesarias marchas cortas, bajando a segunda llegado el caso. Y cuidado con ‘recortar’ la trazada invadiendo el sentido contrario, es un hábito peligroso –contrario a la normativa– que puede ocasionar una colisión frontal o un brusco volanteo para intentar esquivarla. Como explica Ernesto Nava, director de la Escuela de Conducción del RACE, *“un puerto de montaña requiere de la máxima atención: es necesario mirar bien si vienen otros vehículos en las curvas muy cerradas tipo ‘horquilla’, observar muy lejos para tener perspectiva de la carretera y buscar puntos seguros para adelantar.*

Si además aparece nieve o hielo en la calzada, es conveniente frenar suavemente para comprobar la adherencia. Y si al tocar el freno siente que vibra el pedal, significa que el ABS le asiste para mantenerle en la trazada. ♦

Siempre por la derecha

En los tramos en subida es frecuente encontrar la indicación de carriles en alguna de sus variantes, una señal que en ocasiones se malinterpreta. Su denominación es *“Carriles reservados para tráfico en función de la velocidad señalizada”*. Indica que el o los carriles sobre los que hay una señal de velocidad mínima están reservados para aquellos vehículos que circulan a una velocidad igual o mayor a la indicada. Es decir, que los carriles de la izquierda se utilizarán para adelantar, como mínimo a la velocidad establecida, sin eximir a ningún vehículo de la obligación de circular por la derecha.



Cómo afrontar un puerto de montaña

El tipo de vehículo, la carga y las condiciones de la vía influyen a la hora de franquear un paso montañoso de forma segura y eficiente.



- 1 Antes de entrar en una curva cerrada toque suavemente el freno y reduzca de marcha.
- 2 Al salir de la curva cambie a marchas más largas para ganar velocidad.
- 3 'Recortar' las curvas invadiendo el sentido contrario puede ocasionar colisiones.

AL BAJAR ↓

Paneles direccionales. Su número indica la peligrosidad de las curvas: un solo panel indica que, para tomarlas se debe reducir la velocidad de 15 a 30 km/h; si es doble (superpuestos), de 30 a 45 km/h; y triple, 45 km/h o más.

Frenar en exceso puede sobrecargar el eje delantero y hacernos salir en la curva.

En las curvas cerradas los vehículos de grandes dimensiones pueden llegar a invadir parte del sentido contrario.

AL SUBIR ↑

- 1 La señalización le indica la dirección de la curva, si hay una o varias sucesivas y la velocidad máxima permitida.
- 2 Observe las características de cada curva (radio, peralte...). Frene y, si es necesario, cambie a marchas más cortas para conseguir la velocidad adecuada.
- 3 Acelerar en exceso exige frenadas fuertes, desgasta frenos y neumáticos y dispara el consumo.

Subida peligrosa. La señal indica la inclinación de la vía en porcentaje: cada 100 metros, subimos 10.

Con climatología adversa...



Reduzca la velocidad bajando a marchas más cortas.



Si hay nieve, evite acelerones bruscos para no perder adherencia.



El consumo es mucho menor acelerando y cambiando de marcha solo donde es necesario.

¿QUÉ LEES?

Si quieres estar bien informado...

El País, El Mundo, ABC...

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

Expansión, Cinco Días, El Economista...

¿Y para seguir a tu equipo?

Marca, As, Sport...

¿Y lo último del corazón?

Hola, Diez Minutos, Lecturas...

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

SÍGUENOS...

...¡TE VAS A ENTERAR!

www.dgt.es/revista
Solo 8,25 €/año
Suscríbete

TRÁFICO → Seguridad Vial
AÑO XXVIII • Nº 216 / 2012

RESPECTAR 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**

- ▶ 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)

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

Editada
por la **DGT**



Aprender a identificar sus emociones al volante y a controlarlas puede salvarle la vida.

CONVERSAR POR EL MOVIL O DISCUTIR CON EL ACOMPAÑANTE, DE LO MÁS ARRIESGADO AL VOLANTE

Las emociones, bajo control

Cuando estamos estresados, enfadados o eufóricos, aceleramos más, frenamos más tarde, aumentamos la velocidad o somos menos respetuosos con los demás conductores. Muchas veces no somos conscientes de cómo las emociones afectan a nuestra forma de conducir. Ser consciente de ello puede salvarle la vida.

Anabel GUTIÉRREZ

Fotos: **iStockphoto**

Si no somos capaces de controlar nuestras emociones en situaciones cotidianas, mucho menos conduciendo; de hecho, según un estudio de Prevensis premiado por la patronal del seguro Unespa, solo siete de cada cien conductores mantienen un control emocional correcto y equilibrado al volante. Estos resultados se han obtenido tras

medir el impacto real de las emociones en la conducción de más de mil voluntarios en doce ciudades españolas, su nivel de activación en situaciones de estrés y los elementos que reducen su atención e inciden en el riesgo de sufrir un accidente. Según los resultados de este estudio,

un 84,5% de los conductores tienen un bajo control emocional.

“Conducir estresado, enfadado o eufórico puede suponer un riesgo simi-

CONducir ALTERADO MULTIPLICA LAS MULTAS DE TRÁFICO 2,5 VECES



Un conductor inestable emocionalmente se arriesga a tomar decisiones erróneas.

lar a la conducción bajo los efectos de ciertas drogas”, explica Carlos Apocada, psicólogo de Prevensis. “La atención disminuye y la toma de decisiones se ve afectada, reaccionamos de forma exagerada”. Además, continúa, “detrás de un exceso de velocidad, de una imprudencia en un cruce o de un adelantamiento indebido hay una emoción mal gestionada”.

El perfil del conductor con bajo control emocional es el de un varón, soltero y menor de 32 años (el mayor grado de impulsividad se produce en menores de 25 años).

LOS MÁS MULTADOS. El estado civil, como vemos, parece influir bastante en los impulsos y, consecuentemente en la velocidad, siendo los solteros los más despistados y los separados los más apresurados. En lugar intermedio y óptimo, quedan los casados o con pareja estable, y según el estudio de Prevensis, multiplican por 2,5 el número de sanciones y el número de partes hasta un 30%. Y es que las alteraciones

Qué nos altera

- Altercado con otro conductor
- Conversación por el móvil con contenido emocional
- Conductor que se nos pega por detrás
- Tener prisa
- Pitidos de otro conductor
- Música estridente
- Conducción con mucho tráfico
- Susto de una moto o bicicleta entre el tráfico
- Conversación sobre política con el acompañante
- Coche de policía

emocionales se perciben claramente en la forma de conducir al darse alguna de estas situaciones: no respetan la distancia de seguridad, no circulan por el carril derecho en autovía, atraviesan uno o más carriles antes de realizar un giro, no llevan el asiento correctamente colocado, circulan a una velocidad inadecuada

sin considerar los riesgos de la vía o el tráfico, llevan una relación de marchas inadecuada con el motor poco o muy revolucionado, hacen un uso inadecuado del freno o aceleran excesivamente.

Entre las principales distracciones

ENRIQUE ARROYO

Conductor. Participó en la prueba de Prevensis

“El propio hábito de conducir te ciega”

¿Qué descubriste al someterte al estudio?

Varias cosas: darme cuenta que el consumo de gasolina al que estaba habituado era realmente elevado. Inmediatamente se ha reducido en un porcentaje significativo, que tiene su impacto en el medioambiente y en mi economía. Otro tema es la necesidad de concienciarse del peligro que supone conducir bajo los efectos del “hábito”. Este es el verdadero enemigo. Hay que estar “despierto” en todas las ocasiones que te pones al frente del volante.

¡He descubierto mi lado Zen-Driving!

Antes de hacer la prueba, ¿cómo creías que conducirías?

Moderadamente bien. Tenía consciencia de las repercusiones y consecuencias derivadas de una mala conducción.

Sin embargo, es el propio hábito de conducir el que te “ciega” ante esas circunstancias. Posteriormente, he incorporado una serie de comportamientos y habilidades que me han ayudado a mejorar mi estilo de conducción. Concienciar sobre este tema es muy importante.

¿De qué manera ha mejorado tu forma de conducir?

He conseguido que mi actitud vial esté orientada hacia un respeto por el medio ambiente, consiguiendo producir menos contaminantes por consumo de gasolina. ¿Cómo? Mediante una conducción ecológica, marchas más altas y velocidades más bajas.



Retrato robot del conductor inestable

El perfil del conductor con bajo control emocional, según Prevensis, es el de un directivo o un comercial. Se traslada a un centro de trabajo ubicado en la ciudad a una distancia de 15-25 km. Ha tenido varias multas y más de dos sanciones en los últimos 2 años. Conduce un vehículo de más de 120 CV. Juzga continuamente las acciones de los de-

más conductores, actúa como un policía. Muestra incapacidad para desconectar de su trabajo. Es perfeccionista y competitivo profesionalmente. Su forma de conducir: mantiene el motor a altas revoluciones, suele llevar una velocidad por encima de la permitida legalmente y utiliza el freno con demasiada frecuencia e intensidad.

Cuánto distrae...

- ✓ Una conversación intensa por el móvil **(41%)**
- ✓ Un altercado con otro conductor **(37%)**
- ✓ Tareas mentales complejas **(33%)**
- ✓ Conversación intensa con el acompañante **(26%)**
- ✓ El exceso de confianza **(19%)**
- ✓ Conducir fumando **(15%)**
- ✓ Ligera fatiga **(10%)**



Una de las situaciones que más nos altera es llevar a un conductor "pegado".

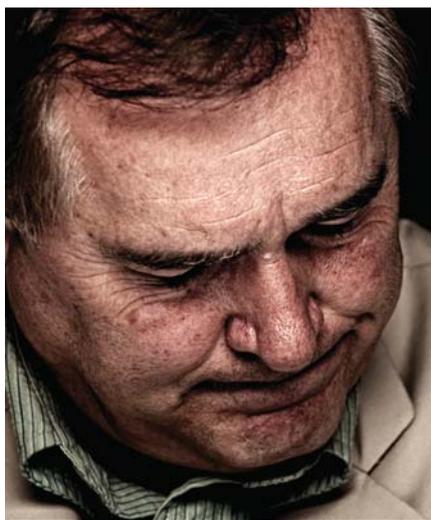
se encuentran: una conversación intensa por el móvil, que incrementa el riesgo de sufrir un accidente un 41%; un altercado con otro conductor (37%); o una conversación tensa con su acompañante (26%). Y entre las situaciones que más nos alteran está la de tener un vehículo por detrás muy pegado, los atascos o la prisa por llegar a un destino.

MALAS DECISIONES. Pilar González de Frutos, presidenta de Unespa, afirma que hay frases que siguen reflejando el riesgo que supone conducir: *"Una de ellas es 'en un segundo te cambia la vida'; en este segundo vas pensando en la hipoteca, en la factura del gas, discutiendo acaloradamente, fumando o tan relajado que no prestas atención a la carretera"*.

Por otra parte, un conductor inestable emocionalmente se arriesga a tomar decisiones erróneas. Así lo confirma un reciente estudio de Línea Directa que, después de analizar el comportamiento de más de 290.000 conductores en 174.000 accidentes, concluye que, en el 73% de los accidentes con víctimas, el conductor no supo valorar correctamente la situación.

En la misma línea, un grupo de investigadores de la Facultad de Psicología de la Universidad de

EL 84,5% DE LOS CONDUCTORES TIENEN UN CONTROL EMOCIONAL BAJO



Pensar en nuestros problemas es una de las distracciones más peligrosas.

Granada, coordinados por Antonio Cándido, ha utilizado simuladores de motos Honda para demostrar que tanto la carga mental (esfuerzo deliberado requerido para conseguir un resultado concreto), como las emociones -especialmente el enfado o la tristeza- son factores que influyen en la toma de decisiones ante situaciones de riesgo.

CONDUCCIÓN ZEN. El profesor Cándido ha precisado que, si bien las emociones pueden no ser determinantes a la hora de evaluar una situación de riesgo, *"sí influyen cuando hay que tomar decisiones como frenar o acelerar"*. Por ello, el coordinador de esta investigación ha defendido el entrenamiento de motoristas en las escuelas de conducción porque *"puede mejorar la toma de decisiones seguras ante situaciones potencialmente peligrosas"*.

Los expertos de Prevensis, por su parte, recomiendan aplicar consejos sencillos para practicar la "conducción zen" cada día, como afrontar la tarea con concentración y motivación, fluir con el tráfico manteniendo las distancias y la velocidad adecuada, sin acelerones ni frenazos o evitando distracciones. ♦

Tres trucos para reducir el riesgo

1 Si va conduciendo y nota que ha puesto el "piloto automático" y no presta atención: coloque el asiento ligeramente inclinado hacia delante y concéntrese en llevar las manos adecuadamente en el volante; notará que su nivel de atención aumenta y por tanto la información que recoge del entorno.

2 Si está enfadado y nota que conduce de manera agresiva: conduzca con el motor poco revolucionado, relaja el corazón; cambie pronto de marcha y circule a revoluciones bajas (por debajo de las 2000 rpm). Así se reducirá su an-

siedad y la de sus acompañantes y mejorará la atención y el control emocional un 10%.

3 Si está en un atasco y llega tarde: aproveche las inercias, no luche contra el tráfico y trate de sentirse como una hoja que flota en un río sin intentar ir más rápido que los demás; conseguirá un 15% más atención y 10% más control emocional. Además, gestione el espacio y mantenga la distancia de seguridad; se reducirá un 15% la propia tensión y la intranquilidad del conductor que nos precede.



La asignatura pendiente

Un 36% de los niños viajan con los arneses holgados, o con una sillita que no le corresponde a su altura y peso, o que está mal instalada, o lleva los brazos por encima del cinturón... Errores de los padres que incrementan el riesgo de mortalidad de sus hijos en caso de accidente.

M. LÓPEZ

A pesar de que el 90% de los padres afirma que sus hijos siempre utilizan un sistema de retención infantil (sillita o elevador) cuando viajan en coche, todavía un 10% reconoce que a veces circula con niños sin sillita, según un estudio recientemente publicado por el club automovilístico Racc y la empresa Jané. Pero lo que es peor, se subraya que un 36% los niños o van mal colocados en la sillita o esta no ha sido bien instalada.

LOS ERRORES. Se han analizado cuáles son los errores de uso, achacables a los padres, más generalizados. Entre los fallos fundamentales destacan: que no se use el SRI correspondiente a la altura y peso del menor; llevar los arneses holgados; que los cinturones de seguridad no realicen el recorrido adecuado, tanto cuando sujetan la sillita, como cuando sujetan directamente al niño; y, finalmente, que el niño saque los brazos por encima del cinturón.

En este informe también se señala que, cuanto mayor es el niño, menos errores se cometen, porque la mayoría de usos erróneos se produce con las sillitas del grupo 0+ (aquellas que se utilizan para niños re-



Paul Alan PUTNAM

cién nacidos y hasta los 13 kilos de peso). Precisamente, casi el 44% de los niños que utilizan este tipo de sillitas van mal colocados.

Asimismo, se ha constatado que, cuando el SRI se instala mediante el sistema Isofix, no se han observado errores en su utilización. También, que el número de fallos de los padres se reduce (un 23% frente al 36%), cuando se prueba la sillita en el coche antes de adquirirla. Sin embargo, solo el 18% de los compradores lo hace.

LAS CONSECUENCIAS.

Estos errores, en palabras de Xavier Ruestes, presidente de Programas de la Fundación Racc, "generan una mayor mortalidad infantil en los accidentes de tráfico". Las estadísticas de la Dirección General de Tráfico indican que, en 2011, perdieron la vida en accidente de tráfico 19 niños que viajaban en un turismo o furgoneta. Un 42% de ellos no utilizaban ningún sistema de retención infantil.

Para visualizar las graves consecuencias que la mala utilización de las sillitas puede tener en los menores, el Racc y Jané realizaron unas pruebas de choque para demostrar que los malos usos más frecuentes -llevar los arneses o el cinturón holgados, o que el cinturón de seguridad no se haya colocado adecuadamente- provocan graves lesiones en la cabeza y el tórax de los niños en caso de producirse un accidente de tráfico. ♦

Deberes sin hacer

- ✓ Utilizan mal la sillita el **36%** de los niños.
- ✓ El **14%**, llevan el arnés holgado.
- ✓ Casi el **5%** sacan el brazo por encima del cinturón o dejan este en la espalda.
- ✓ No utilizan la sillita, que corresponde a su peso y talla, un **3%**.
- ✓ Cerca del **7%** de los SRI llevan mal el guiado de los cinturones.
- ✓ Algo más del **1%** de las sillitas están mal instaladas.
- ✓ Solo el **18%** de los padres prueban el SRI en su coche antes de comprarlo.



El ex-futbolista alemán Michael Ballack conducía su Audi a 211 km/h por una autovía en Extremadura.



El golfista español José María Olazabal.



El piloto de F-1 Lewis Hamilton.

MICHAEL BALLACK, EL ÚLTIMO CASO DE FAMOSO 'PILLADO' A TODA VELOCIDAD

Famosos “cazados”

El incidente del exfutbolista alemán Michael Ballack con un radar de la Guardia Civil en una carretera extremeña no es un caso aislado. La lista de celebridades con infracciones por pisar demasiado el acelerador es muy larga: en este reportaje recordamos alguno de los más famosos.



David Beckham reposta uno de sus deportivos.



La actriz Lindsay Lohan.

Carlos NICOLÁS FRAILE

El último mal ejemplo de famoso a toda velocidad se llama Michael Ballack, un exfutbolista alemán de 36 años, condenado en noviembre a no conducir vehículos en España durante año y medio y a pagar una multa de 6.750 euros por conducir por Extremadura a más de 211 km/h por una autovía.

El exinternacional alemán, retirado recientemente, pasó como una exhalación ante un radar móvil de la Guardia Civil en la A-5 cerca de Trujillo (Cáceres). Inmediatamente, los agentes procedieron a detener al teutón, a quien se le imputó un delito contra la seguridad vial por sobrepasar ampliamente el límite en 80 km/h.

Este es otro más de los casos de famosos ‘cazados’ a toda velocidad. Recordamos algunos de los más sonados de los últimos años:

● **LEWIS HAMILTON, “exuberante”.** El piloto de F1 Lewis Hamilton fue condenado a pagar una multa de 500 € en 2010 por exceso de velocidad en las calles de Melbourne (Australia). El propio Hamilton explicó que conducía de una manera “demasiado exuberante y, como consecuencia, fui parado por la policía”, reconociendo que “lo que hice fue estúpido”. El piloto inglés ya tenía antecedentes: le habían retiraron el carné por conducir a más de 200 km/h por una autopista francesa.

● **KARIN BENZEMA, de carreras.**

El delantero del Real Madrid fue cazado haciendo carreras y trompos con dos amigos en 2011 en Ibiza. La policía tuvo que activar un dispositivo para interceptar a los tres superdeportivos y el francés fue multado por conducción temeraria con 250 € que pagó en el acto. Además, los agentes decomisaron los coches pues, al parecer, ya habían sido vistos a toda velocidad por otras zonas de la isla e, incluso, uno de ellos tuvo un pequeño accidente. No era esta la 'primera vez' de Benzema: en 2009 protagonizó un accidente con un Lamborghini en la isla Reunión tras una fiesta.

● **JOSÉ MARÍA OLAZABAL, 'fichado'.**

El golfista español fue detenido en abril en Georgia (EE.UU.) por circular a más de 150 km/h en una zona de 105. Olazábal fue fichado por el sheriff del condado de Effingham y quedó en libertad tras pagar una fianza de 600 dólares. El incidente tuvo especial repercusión porque la página web oficial de la policía del condado colgó públicamente la ficha policial con su foto.



Karim Benzema con la elástica del Real Madrid.

● **DAVID BECKHAM, un largo historial.**

El futbolista inglés David Beckham posee un "respetable" historial de penalizaciones por exceso de velocidad. Además, el año pasado golpeó con su todoterreno a otro vehículo en Los Ángeles (EE.UU.) después de conducir de manera "temeraria" y "con exceso de velocidad", según varios testigos. Y hace unos años fue recriminado por conducir a 96 km/h por la famosa calle Sunset Boulevard, donde la velocidad máxima es de 56 km/h.



Famosos que se fueron

Hay algunos ejemplos de accidentes fatales de famosos en los que intervino la velocidad. Uno de los más célebres es el del actor James Dean, fallecido a bordo de su Porsche en una colisión frontal contra un pesado Ford que pasó un Stop por alto. Las reconstrucciones posteriores sugieren que Dean conducía por encima del límite permitido. Con una macabra coincidencia: dos horas

antes había sido multado por exceso de velocidad. Sonada fue también la muerte de Diana de Gales en un túnel de París en 1997: su Mercedes circulaba a 105 km/h en el momento del impacto. En España, conmovió el fallecimiento del jugador del Real Madrid de baloncesto Fernando Martín en 1989: el exceso de velocidad le hizo perder el control de su Lancia en un acceso a la M-30.



Britney Spears.

había espacio entre automóviles y él pasaba continuamente de un carril a otro".

● **BRITNEY SPEARS, a lo loco.**

Britney Spears, también protagonizó en 2007 un exceso de velocidad, este con persecución policial: la policía le dio el alto en el barrio angelino de Beberly Hills y la "princesa del pop" trató de escapar junto a dos de sus bailarines, con los que viajaba.

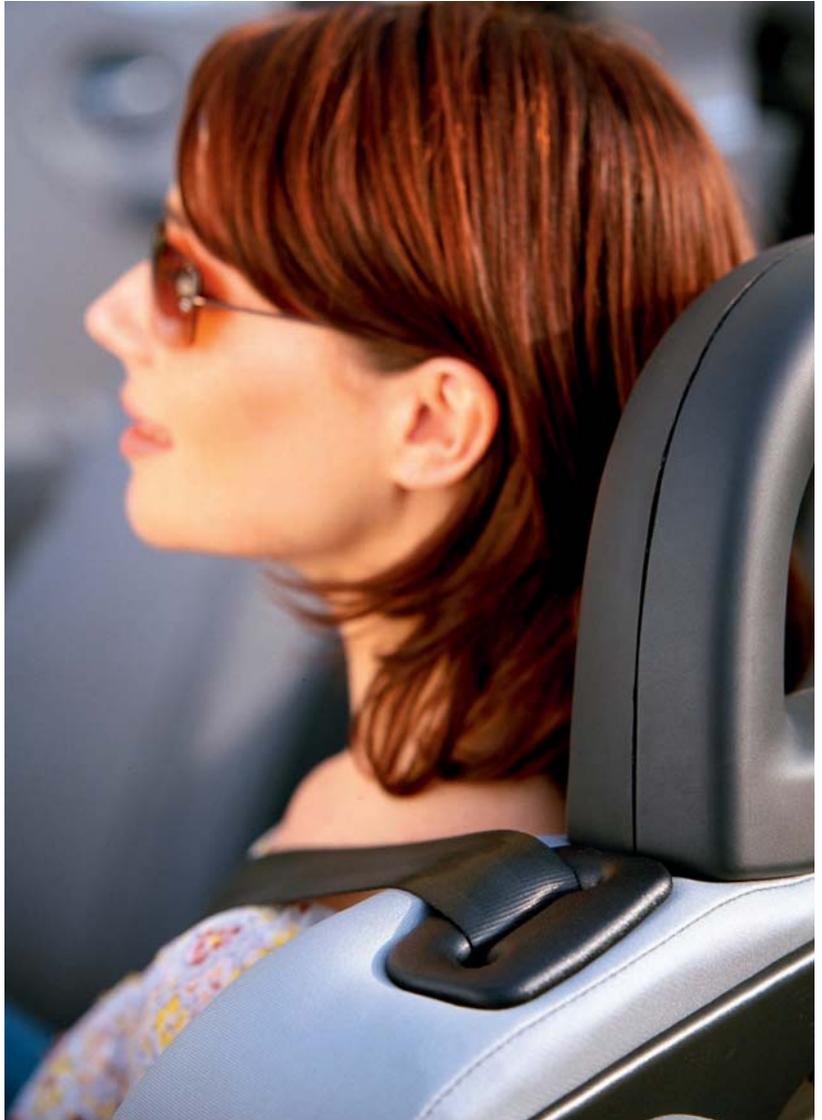
● **LINDSAY LOHAN, actriz de excesos.**

El exceso de velocidad es otro más en la vida de la joven actriz Lindsay Lohan, que en junio pasado embistió por detrás a un camión en la carretera Pacific Coast cuando conducía un Porsche última generación de alquiler, que quedó para la historia. Los servicios de emergencias tuvieron que asistir a 'LiLo' y a su asistente, quienes, afortunadamente, no sufrieron heridas graves. Al parecer, Lohan iba demasiado deprisa en los momentos previos al accidente y no tuvo tiempo de pisar el freno antes del choque. La actriz ya sufrió heridas a causa de otro accidente a los mandos de un desca-potable cuando tenía 19 años. ◆

APOYAR LAS BANDAS DEL CINTURÓN SOBRE LAS PARTES BLANDAS DEL CUERPO, COMO EL ABDOMEN, PUEDE PROVOCAR LESIONES INTERNAS GRAVES

El cinturón, en su sitio

La misión del cinturón consiste en impedir que el pasajero salga despedido fuera del vehículo y se golpee contra el volante, el salpicadero, el parabrisas o los asientos delanteros en caso de accidente. De hecho, reduce a la mitad el riesgo de morir. Pero, ¡cuidado!, un mal uso puede producir lesiones graves.



Estar bien sentado es indispensable para que el cinturón sea eficaz en caso de accidente.

Anabel GUTIÉRREZ

Los beneficios del cinturón de seguridad son evidentes: reduce un 50% la probabilidad de muerte en accidente y alcanza su máxima eficacia en los vuelcos, donde disminuye el riesgo de fallecimiento en un 77%, según un estudio de la Dirección General de Tráfico (DGT) y del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

Para que funcione correctamente, explica el médico de urgencias Antonio Hernández, el cinturón debe llevarse *“sobre las partes duras del cuerpo, apoyado en la clavícula, a medio camino entre el hombro y el cuello y sobre las crestas ilíacas en la pelvis, nunca sobre el abdomen”*. El cinturón de tres

puntos cuenta con una banda superior (torácica) y una banda inferior (pélvica); ambas deben estar ajustadas al cuerpo sin holgura.

AJUSTADO AL CUERPO. No deben usarse accesorios como cojines bajo el asiento ni llevar las bandas retorcidas. Precisamente por llevar una pinza (acesorio actualmente prohibido) para evitar que el cinturón se ajustase correctamente, Charlie Barba –una

víctima de accidente– perdió la sensibilidad del hombro y de la mano. *“Cuando ocurrió el accidente yo tenía 19 años, ahora tengo 41, y entonces se habían puesto de moda, para no arrugar la ropa, ¡qué locura!”*, explica. Su coche dio varias vueltas de campana; al no llevar el hombro sujeto sufrió rotura de los músculos supraespinoso e infraespinoso, del plexo braquial y de 16 nervios del brazo.

Otra situación que se puede dar, comenta Luis Martínez, ingeniero del Instituto Universitario del Automóvil (INSIA), es la de llevar la banda superior *“fuera del hombro, es decir, muy próxima a su extremo lateral”*. Si el vehículo dispone de airbag, la falta de sujeción estaría compensada con la acción de este otro elemento. En caso contrario, *“podría provocar un impacto de la cabeza con el parabrisas o el salpicadero, llegando a producir conmociones cerebrales y se-*

En vías de extinción

Existen cinturones abdominales (los de las plazas centrales traseras, que están empezando a desaparecer), tipo arnés (los utilizados en los vehículos de competición) y los mixtos o de tres puntos de anclajes y dos bandas, los más utilizados. Para Gemma Pequerul, investigadora del Centro Zaragoza, el cinturón de dos puntos no es recomendable, especialmente en el caso de niños, *“porque ha sido diseñado para adultos y no evita, en caso de impacto frontal, daños en cabeza o cuello, ni la eyección en caso de vuelco, además puede llegar a provocar lesiones abdominales graves”*.

Cómo abrochárselo bien



La banda superior debe colocarse a medio camino entre el hombro y el cuello, en la clavícula.

Las bandas deben ir ajustadas al cuerpo. No utilice ropa gruesa porque restaría eficacia al cinturón en caso de accidente.

No lleve el asiento demasiado inclinado o podría deslizarse por debajo de la banda inferior.

Compruebe que las bandas no estén enganchadas o retorcidas.

Apoye la banda inferior sobre la pelvis, nunca sobre el abdomen.

RAQUEL JARA

“Dos frenazos de graves consecuencias”

Raquel Jara, perito médico privado y experta en reconstrucción de accidentes, relata dos casos investigados con lesiones por mal uso del cinturón de seguridad:



TUMBARSE ATRÁS PARA DORMIR: Tres amigos entre 25 y 30 años se montan en su turismo tras una noche en la discoteca. Los tres se colocan el cinturón de seguridad, han bebido los dos acompañantes, pero el conductor va sobrio. El pasajero de atrás decide echarse a dormir, por lo que se quita la banda torácica dejando únicamente la abdominal, y se tumba. Al entrar en una rotonda se encuentran con otro vehículo que accede a gran velocidad, por lo que el conductor se ve obligado a frenar con brusquedad. No hubo colisión, y los cinturones de seguridad actuaron de forma adecuada en las plazas delanteras. Sin embargo, el pasajero que iba tumbado salió proyectado contra un lateral del vehículo, sufriendo un traumatismo craneoencefálico que le dejó secuelas cognitivas de por vida.

POR BUSCAR UN CD: Por una carretera comarcal circulan en un vehículo el conductor de 50 años y su hija de 23. La hija decide poner música y busca en la guantera un CD. La chica separa con su mano derecha la banda torácica del cinturón, abre la guantera y se inclina para buscar con su mano izquierda el disco. En ese momento el conductor pega un frenazo al encontrarse con otro vehículo detenido en la calzada. No hubo colisión. Mientras el conductor no sufrió lesión alguna por llevar el cinturón, su hija se golpeó contra la guantera abierta, causándole un traumatismo facial que precisó intervención quirúrgica con perjuicio estético leve y pérdida completa de dos dientes.

Perito médico privado

veras lesiones cervicales debido a la hiperextensión del cuello”, asegura el experto del IN-SIA.

El efecto submarino es otro problema: se produce cuando el cuerpo del ocupante del vehículo se desliza por debajo de la banda abdominal. Esta situación es muy peligrosa por tres razones, según el INTRAS: “Aumenta el riesgo de chocar contra el salpicadero o el volante, coloca el cinturón sobre el abdomen,

lo que provoca lesiones internas graves, y el deslizamiento del cuerpo puede hacer que se estrelle contra la parte baja del habitáculo sufriendo graves lesiones (sobre todo fracturas en las piernas)”.

LAS PRENDAS MUY GRUESAS RESTAN EFICACIA AL CINTURÓN

BIEN SENTADO. Para evitar el efecto submarino debe colocar bien el

cinturón y sentarse correctamente sin añadir complemento alguno al asiento, como cojines, riñoneras, almohadones o aislantes de bolas. Las embarazadas deben usar también el cinturón y ponerse la banda ventral bajo el abdomen. Un uso inadecuado del cinturón resta eficacia a la prevención de las lesiones e incluso puede producir daños graves. En ningún caso esto significa, como aclara Antonio Hernando, que “no deba utilizarse el cinturón de seguridad”. ♦



Saber cómo cruzar correctamente un paso de peatones también forma parte del aprendizaje de las personas discapacitadas.

DISCAPACITADOS INTELECTUALES: LA EDUCACIÓN VIAL, FUNDAMENTAL PARA SU INTEGRACIÓN

Preparados para la vía

Algo tan sencillo para usted como ser capaz de moverse de forma segura por su ciudad adquiere capital importancia cuando se trata de una persona afectada por algún tipo de discapacidad. Actualmente, los educadores y el teatro tienen mucho que decir en todo ello.

Carlos NICOLÁS FRAILE

La seguridad vial es de interés para todos y muy especialmente para los usuarios más frágiles como niños y personas mayores. De hecho, la primera prioridad en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de la DGT es “proteger a los usuarios más vulnerables”.

Y entre ellos están las personas discapacitadas, cuya formación vial es, según los expertos en educación especial, necesaria para su integración social. “La seguridad vial es un contenido fundamental para que sepan desenvolverse, es la puerta de entrada para su autonomía”, apunta Teresa Muntadas, directora de la Fundación CEDES en Zaragoza, centro que trabaja con discapacitados intelectuales desde hace más de 35 años.

**“LA SEGURIDAD VIAL ES LA PUERTA DE ENTRADA A SU AUTONOMÍA”,
TERESA MUNTADAS,
FUNDACIÓN CEDES**

Pablo Arroyo, otro educador especial con años de experiencia y director del Centro Ocupacional Villa de Parla (Madrid), explica que parte de su trabajo consiste en salir a la calle “para que los chicos aprendan a coger el bus, a reconocer las señales y sus significados, a utilizar las aceras y los pasos de peatones correctamente”. En su centro, Arroyo imparte seguridad vial a tres niveles de dificultad para personas con discapacidad intelectual: uso elemental de la vía, uso

del transporte público y los desplazamientos urbanos, el nivel más complejo de todos. “Nuestro objetivo número uno es que sean capaces de hacer por sí mismos el mayor número de cosas. Y lo vamos consiguiendo: hace 20 años había chicos discapacitados que ni habían salido de Parla”.

El trabajo con personas con discapacidad consiste en un ‘entrenamiento’ dia-



Los niños del centro premiado en el concurso de la DGT.

Seguridad vial a escena

La DGT convoca cada año su "Concurso de teatro" para, a través de las propiedades didácticas y educativas que ofrece este género, contribuir a la seguridad y autonomía vial de las personas con discapacidad y mejorar su calidad de vida.

Así, el pasado octubre se dieron a conocer las seis obras galardonadas –de las más de 42 presentadas– en esta edición. En todas, la temática giró en torno a la seguridad vial y fueron íntegramente elaboradas por profesores y alumnos, con el apoyo de sus familiares: escenografía, guión, atrezzo,

vestuario y, en algún caso, la música.

Este año, el primer premio fue para el centro de educación especial Sor Juana Inés de la Cruz, de Fuenlabrada (Madrid), con *"Lo importante es que llegemos todos"*, un montaje sobre los avances en seguridad vial de los últimos 40 años en el que intervienen todos los alumnos del centro, más de 60 personas; el segundo, a la Fundación CEDES de Zaragoza, con *"Blancanieves (Otra versión)"*; y el tercero, a la Asociación Down, de Lugo, con *"En el bar de la esquina"*.

rio y continuo de lo que van a necesitar en su día a día, en repetir acciones hasta que las convierten en hábitos. Para aprender a tomar un autobús, por ejemplo, primero aprenden el trayecto de casa a la parada, luego a viajar seguros dentro del autobús escolar y finalmente pasan al urbano de línea, donde aprenden a pasar la tarjeta del abono o a comportarse si el bus se les 'escapa'.

EL TEATRO, BENEFICIOSO. Y una de las más valiosas herramientas didácticas es el teatro, cuyo beneficioso efecto en discapacitados sorprende a los propios educadores especiales. Es por ello que la DGT convoca anualmente un concurso de teatro para discapacitados con el objetivo de que la educación vial esté presente en sus programas educativos: una forma de aunar seguridad vial y educación a través del arte escénico. Un concurso que además está

dotado con seis premios en metálico que contribuyen a que estos centros prosigan con su labor educativa. *"Lo que aprenden con el teatro ya no lo olvidan: atravesar un paso de peatones, las señales... Es tremendamente*



María participa en el último concurso de teatro de la DGT.

Conoce tu entorno con seguridad

La DGT ha elaborado un recurso didáctico interactivo para personas con discapacidad intelectual basado en contenidos de educación vial. La aplicación simula distintas situaciones cotidianas y permite al usuario tomar decisiones durante desplazamientos cotidianos por la ciudad. Disponible en el portal de la DGT en <http://aplch.dgt.es/pevi/>



motivador. A los jóvenes con autismo, por ejemplo, les ayuda a salir de su aislamiento", dice Teresa Muntadas. Por su parte, José María González, director del colegio Sor Ángela de la Cruz de Fuenlabrada (Madrid), explica que el teatro es *"una herramienta didáctica muy útil con discapacitados, les ayuda a comunicarse. Hemos visto los frutos de este aprendizaje en la calle porque solemos hacer desplazamientos a un parque, una tienda o una farmacia cerca del colegio"*.

Pero para conseguir la integración total de los discapacitados, los educadores abogan por crear un entorno 'amable'. Para Javier Tamarit, director del Área de Calidad de Vida de FEAPS, *"con la educación vial les enseñamos más que una habilidad: amplía su capacidad de participar como un ciudadano más. Pero debemos construir ciudades para todos, en las que todos puedan saber dónde están y adónde van"*. ♦



Una rueda pinchada no debe suponer problema alguno si sabemos cómo actuar.

CONOZCA LAS PRECAUCIONES BÁSICAS PARA SALIR AIROSO DE UN PINCHAZO

Cambiar de rueda sin ‘desinflarse’

Aunque ocurre con poca frecuencia, en cualquier momento un pinchazo puede hacernos ‘perder’ una rueda durante la marcha. Saber reaccionar correctamente y tomar las precauciones necesarias para cambiarla es sencillo. Le contamos cómo hacerlo.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Fotos: Paul Alan PUTNAM

Desde que los neumáticos tipo ‘tubeless’ (sin cámara) llegaron a nuestras vidas, las probabilidades de reventón se han reducido significativamente. Este tipo de neumático permite mantener el control en caso de pinchazo ya que la pérdida de aire es lenta y gradual. Hasta el punto de que puede pasar un buen rato circulando antes de que sintamos desinflada una rueda. Llegado el momento, sentiremos que el volante no gira fácil, que ‘tira’ hacia

un lado y que al coche le cuesta salir desde parado. Los síntomas son inequívocos: hemos pinchado. ¿Qué hacer?

Desde el primer momento es importante reaccionar correctamente, y más si el pinchazo ocurre en carretera, circulamos a cierta velocidad y la pérdida de aire es total. Ante todo, tenga calma: sujete el volante con firmeza para mantener la dirección y advierta de su situación con las luces de emergencia.

Acto seguido, levante el pie del acelerador y deje que el vehículo se detenga por sí mismo. Y si fuera absolutamente necesario, la frenada deberá ser muy suave. Pasado este ‘mal trago’, localice un lugar seguro para detenerse lo más alejado que pueda de la circulación, fuera de la calzada e incluso de la vía si fuera posible. Y recuerde que si piensa cambiar la rueda usted mismo, debe hacerlo sobre una superficie llana; y si lleva pasajeros, evite que se acerquen a la calzada (ver recuadros). ♦

He pinchado: ¿qué hago?

Un pinchazo requiere adoptar ciertas precauciones para evitar situaciones de riesgo para usted, sus acompañantes y resto de usuarios de la vía. Son estas:

- **En lugar seguro.** Inmovilice su vehículo lo antes posible en lugar seguro, siempre fuera de la calzada y, si es posible, también fuera de la vía. En auto-vías y autopistas, abandone la vía por la primera salida que encuentre.
- **Freno y luces.** Ponga el freno de mano y encienda la luces de emergencia. De noche o con poca visibilidad, encienda también las de posición.
- **Visible.** Al salir del vehículo hágase ver vistiendo el chaleco reflectante.
- **Triángulos.** Coloque un triángulo de preseñalización 50 metros detrás de su vehículo, y otro 50 metros por delante en vías de doble sentido. Deberán ser visibles al menos desde 100 metros.
- **Pasajeros.** Si llama a un servicio de ayuda en carretera, evite que los pasajeros se acerquen a la vía durante la espera.

En caso de reventón...

Saber reaccionar adecuadamente cuando tenemos una pérdida instantánea de la presión es fundamental para controlar el vehículo

- Trate de **mantener la tranquilidad** y no asustarse.
- **Deje de acelerar** inmediatamente para que el vehículo pierda velocidad gradualmente.
- **Evite frenar**, puede provocar una transferencia de pesos que desestabilice el vehículo. Si no tiene más remedio, hágalo muy suavemente.
- Sentirá que el vehículo tiende a desviarse hacia el lado del pinchazo. **Sujete el volante con firmeza** y mantenga la dirección deseada.

Cuidado con la 'galleta'

La rueda de repuesto de emergencia, la conocida 'galleta', se ha impuesto a la convencional en los últimos años, dados su menor peso y volumen. Pero, precisamente por su carácter temporal, es conveniente no olvidar que, con ella puesta, están limitados el kilometraje (unos 3.000 kilómetros) y la velocidad (a unos 80 km/h). Además, dinámicamente no son tan fiables en las curvas como las convencionales.



Cambie una rueda en cuatro pasos

Inmovilizados en lugar seguro, el cambio de rueda es una sencilla operación que no suele ocupar más diez minutos. Siga estas indicaciones:



- 1** Afloje los tornillos sin extraerlos. Si se resisten, engráselos y dé un golpe seco con el pie.



- 2** Fije el gato cerca de la rueda pinchada según las indicaciones del fabricante. Eleve el vehículo hasta que la rueda quede suspendida.



- 3** Desenrosque totalmente los tornillos, retire la rueda pinchada del eje y encaje la de repuesto.



- 4** Atorníllela progresivamente y en 'estrella' (alternando tornillos contrarios), pliegue el gato y retírelo. Cuando la rueda apoye, dé un último giro a cada tornillo.

Y recuerde...

- Busque superficies afirmadas y sin pendiente para inmovilizar el coche.
- Extreme las precauciones si tiene que cambiar la rueda del lado de la calzada.
- Asegúrese de que el neumático nuevo tiene la presión adecuada.
- Recoja herramientas y calzos de la vía al terminar.

IBEROAMÉRICA



Vehículos con veinte años de retraso

Los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares del mercado latinoamericano están muy por debajo de los que ofrecen incluso las mismas marcas en los países más desarrollados. Esto es lo que se deduce del último informe del Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina (Latin NCAP) que se hizo público el pasado mes de noviembre. Según este informe,

existe un retraso en seguridad de 20 años respecto a los vehículos de los países más industrializados.

Las peores calificaciones son para los modelos Renault Sandero y JAC J3, que obtienen solo una estrella por la falta de airbags y la escasa fortaleza de su carrocería, respectivamente. En contrapartida, aumentan los modelos con cuatro estrellas.

Desde 2010, Latin NCAP ha analizado 26 modelos, incluyendo la mayoría de los más vendidos. Todos los resultados en:

www.latinncap.com/es/resultados-2012



★ **Invertir en seguridad.** La Fundación MAPFRE y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) han suscrito un acuerdo de colaboración para mejorar la seguridad vial infantil en los países de Latinoamérica y el Caribe, promover el uso obligatorio de los sistemas de retención infantil y fomentar su regulación. Además, pretenden fomentar programas de buenos hábitos en adultos y jóvenes. 18 niños mueren cada día en accidentes de tráfico en esta región.



★ **Reunión de Coordinadores de Datos.** El pasado mes de octubre se celebró en Colombia el IV Encuentro Iberoamericano de Coordinadores Nacionales de Datos de Seguridad Vial. El encuentro fue organizado por la DGT junto con el Ministerio de Asuntos Exteriores, con el objetivo de armonizar en toda la comunidad iberoamericana los procedimientos de recogida, tratamiento y explotación de los datos derivados de los siniestros viales para que puedan alojarse en la base de datos IRTAD-LAC de la OCDE.

Encuentro Internacional de carreteras en la DGT

El pasado mes de noviembre tuvo lugar en la DGT una reunión internacional de alto nivel del Comité de Riesgos de la Asociación Mundial de Carreteras. La directora general de Tráfico, María Seguí, inauguró el encuentro al que asistieron 28 delegados de 19 países, que abordaron la gestión de catástrofes naturales relacionada con la vía.

En este encuentro se acordó, para el período 2012-2015, el desarrollo de "Manuales de Respuesta a Situaciones de Emergencia" en los que se está trabajando activamente.

FRANCIA

Aplazan la multa por no llevar etilómetro

Las autoridades francesas han pospuesto hasta el próximo 1 de marzo de 2013 la aplicación de la sanción por no llevar un alcoholímetro desechable en el vehículo. Los problemas de aprovisionamiento en algunas regiones han hecho que se aplaze esta medida. Desde el pasado 1 de julio, todos los vehículos que circulan por las carreteras francesas, incluidas las motocicletas de más de 125 cc, deben llevar un etilómetro que cuesta en torno a 1 €. A partir de marzo, la sanción por no llevarlo será de 11 €.



HOLANDA

Apagan las autovías para ahorrar

El ministerio de Transporte holandés ha decidido apagar las luces de las autopistas y vías menos concurridas. Los túneles, desvíos y curvas pronunciadas seguirán iluminados. Estas medidas de ahorro se han comenzado a aplicar en la zona oeste del país y se extenderán al resto a partir de 2013. En Bélgica ya se han aplicado medidas similares.

¿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

Prueba de Control de Conocimientos **COMÚN A TODOS LOS PERMISOS**



Las motocicletas con más de cinco años de antigüedad deben pasar la ITV:

1

- a. Cada año.
- b. Cada cinco años.
- c. Cada dos años.



Para un uso adecuado del alumbrado, ¿qué debe revisar?

2

- a. Sólo la regulación, pero con una cierta frecuencia.
- b. La regulación, el funcionamiento y el estado del sistema.
- c. Nada, porque el alumbrado lo tienen que revisar en un taller.



Esta señal, ¿obliga a detenerse?

3

- a. No.
- b. Sí, en cualquier caso.
- c. Sí, pero solo si se aproximan vehículos por la vía transversal.



¿Cada cuánto tiempo debe controlar la presión de los neumáticos de su vehículo?

4

- a. Una o dos veces al mes con los neumáticos en caliente.
- b. Una o dos veces al mes con los neumáticos en frío.
- c. Solo cuando vaya a realizar un viaje largo.



En un tramo señalizado con la señal de curvas peligrosas, ¿está permitido utilizar la luz antiniebla delantera entre la puesta y la salida del sol?

5

- a. Sí, siempre es obligatorio utilizándola junto con la luz de cruce o la de carretera.
- b. No, si no hay condiciones meteorológicas o ambientales adversas.
- c. Sí, cuando la vía sea muy estrecha.

6



Conduciendo un ciclomotor, ¿puede llevar desabrochado el casco

- a. No.
- b. Sí
- c. Sí, pero solo en vías urbanas.

7

Las personas de más de 65 años, ¿son más sensibles a los efectos del alcohol?



- a. No, los jóvenes de entre 18 y 29 años son más sensibles.
- b. Sí
- c. No, la edad no influye en la sensibilidad al alcohol.

8



Los niños alborotando en los asientos traseros, ¿pueden provocar que el conductor se distraiga?

- a. Sí, e influir en su estado y comportamiento.
- b. No, al conductor no le afecta lo que sucede en los asientos traseros.
- c. No, normalmente hacen que se concentre más en la conducción.

9



¿A qué obliga la señal del Agente?

- a. A detenerse al camión naranja que viene por la espalda.
- b. A detenerse a los vehículos que se acerquen por delante y por detrás, no por los laterales.
- c. A detenerse a los usuarios hacia los que el Agente dirija su luz.

NUEVOS

TEST

10



¿Es aconsejable llevar el cinturón de seguridad con este tipo de abrigo?

- a. Sí, es más cómodo.
- b. Es indiferente.
- c. No, el cinturón puede perder eficacia al no estar ajustado al cuerpo.

11



Cuando una persona tiene una enfermedad:

- a. No debe conducir en ningún caso.
- b. Puede consumir alcohol antes de conducir si no toma medicamentos.
- c. Antes de ponerse al volante debe conocer los efectos secundarios de los medicamentos.

12



Ante síntomas de fatiga o somnolencia, el conductor debe:

- a. Conducir más deprisa para llegar antes a su destino.
- b. Estacionar el vehículo y descansar el tiempo que necesite.
- c. Tomar algún estimulante.

13



Si presencia un accidente y no ha llegado ayuda, ¿debe detenerse para prestar auxilio?

- a. No, puesto que puedo provocar otro accidente.
- b. Sí.
- c. No, pero llamar inmediatamente a los servicios policiales y de urgencia.

SOLUCIONES: 1 = c. 2 = b. 3 = b. 4 = b. 5 = c. 6 = a. 7 = b. 8 = a. 9 = c. 10 = c. 11 = c. 12 = b. 13 = b.

SUBVENCIONES ESTATALES, MECÁNICAS EFICIENTES, TECNOLOGÍAS QUE REDUCEN AL MÍNIMO EL CONSUMO...

2013: el año de los coches anticrisis

En tiempos de ausencia de liquidez generalizada, con las ventas por los suelos (la previsión no supera las 700.000 unidades), el mercado del automóvil estrenará año con 75 nuevos modelos para todos los gustos. Sus características: consumos reducidos y la posibilidad de acogerse al Plan PIVE de ayudas a la compra.

Andrés MÁS

Ilustración: DLirios

Hace solo cinco años en España se vendían 1,7 millones de coches anuales. Pero los efectos de la crisis se han cebado especialmente con este mercado que está viviendo un verdadero cataclismo. Para las asociaciones de fabricantes (ANFAC) y de vendedores (GANVAM), las previsiones de ventas para este año 2012 en el sector del automóvil rondan las 700.000 unidades, el nivel más bajo desde 1993. Pero hay más señales de peligro. Porque para la Asociación de Concesionarios de la Automoción (FACONAUTO), el porcentaje de vehículos en circulación con más de 10 años podría alcanzar el 55% en 2017, una situación inaceptable por los riesgos que conlleva un parque tan antiguo y también por los efectos dañinos para el medio ambiente.

Pero, ¿cómo reactivar el sector? Dos son los actores principales: los fabricantes y la Administración. En primer lugar, los fabricantes; y las preguntas son obvias: ¿Han dado el paso que les corresponde?

¿Se están adaptando a las crisis?

¿Han realizado suficientes inversiones como para contar con una gama atractiva y competitiva? Rotundamente, sí.

Sobre todo avanzando en eficiencia, puesto que esa es la clave en estos tiempos de ausencia de liquidez para la mayoría,





Financiación para facilitar la compra

Además del descuento, una de las claves importantes al vender un coche es, sin duda, la financiación (opción elegida por más del 80% de los compradores). Pero financiación de la propia marca. Porque ante la negativa de muchos bancos a establecer este tipo de negocio con el comprador de un coche, las financieras de marca se han volcado a la hora de facilitar las cosas al cliente. Y casi todas las marcas cuentan con sus propias financieras. El cliente que financia la compra de un coche con la marca suele acogerse a un descuento adicional de 1.000 a 4.000 euros, un interesante aliciente para no desaprovechar la ocasión.

El 80% de los compradores elige financiar la compra de su coche.

y resulta de vital importancia desarrollar mecánicas muy eficientes o particularmente brillantes, ayudadas por paquetes específicos de apoyo a la reducción del consumo, porque la llegada y consolidación en masa de los coches cien por cien eléctricos se va a retrasar algún tiempo hasta que lleguen baterías más baratas, con recargas más rápidas y con mayor autonomía.

LA CLAVE DE LOS NUEVOS MODELOS: REDUCIDAS CIFRAS DE CONSUMO. UN HÍBRIDO SE QUEDA EN 1,9 L/100 KM

CONSUMO, EL MAYOR AVANCE. Sigue habiendo dos tendencias claras a la hora de identificar un coche con un consumo bajo. Por un lado, el segmento de los híbridos, con un destacable crecimiento de la variante 'en-

chufable'. Por otro, las marcas afinan aún más los paquetes tecnológicos dedicados a reducir el consumo. Unos paquetes que incluyen, por ejemplo, el 'Stop/Start', cada vez más habitual, unos desarrollos más largos,

ajustes aerodinámicos específicos, significativas reducciones de peso (en algunos modelos, como el Range "Rover", ha llegado a los 400 kg), frenos regenerativos, recomendación de cambio de marcha, desconexión de cilindros o motores de 2 y 3 cilindros... Por eso, no debe extrañar ver anunciadas cifras de consumo de 1,9 l/100 km en un híbrido enchufable como el Volvo "V60 Plug-in", o de 3,2 l/100 km en un turbodiesel como el Kia "Rio", o de 4,8 l/100 km en todo un Mercedes "C250 CDI BE.

En segundo lugar, hay que destacar el importante paso dado por el Gobierno instaurando el Plan PIVE (ver

Seat "Toledo", el mejor ejemplo

Si hay un coche que representa a la perfección el trabajo de un fabricante para adaptar su producto a los tiempos que corren, ese es sin duda el nuevo Seat "Toledo". Se trata de un vehículo construido para los mercados necesitados de espacio, maletero, calidad, economía de consumo y, sobre todo, una relación precio-tamaño-equipamiento muy equilibrada, un coche para tiempos de crisis. El "Toledo" está disponible desde 13.990 euros, su maletero tiene 550 litros de capacidad y hay una versión turbodiesel que solo consume 3,9 l/100 km.



El "Toledo" se adapta a las necesidades actuales del mercado: precio, espacio, calidad, equipamiento.

Lo esencial del Plan PIVE

El Plan PIVE (Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente) tiene como objetivo el achatarramiento de 75.000 turismos con más de 12 años y comerciales ligeros con más de 10. Para ello, beneficia con 2.000 euros de descuento en la compra de coches de alta eficiencia energética (con etiqueta energética A o B, y que no superen los 160 g/km de emisiones contaminantes). Se podrán acoger tanto particulares como profesionales, autónomos, microempresas y pymes. Estará vigente hasta el 31 de marzo de 2013 o hasta que se agoten los 75 millones de euros que componen los fondos dedicados a esta iniciativa. Se aplicará tanto a la compra de coches nuevos como de usados, siempre que su antigüedad no sea superior a un año desde su primera matriculación. El precio del automóvil comprado antes de IVA no debe ser superior a los 25.000 euros, excepto para los eléctricos, híbridos enchufables y eléctricos de autonomía extendida, sin precio tope.

recuadro) para reactivar el sector. El Plan PIVE va a durar hasta el 31 de marzo de 2013, por lo que el comprador tendrá tiempo para ver lo que nos depara el año que viene, en un sector revolucionado por las nuevas tecnologías y por la llegada de alrededor de 75 nuevos modelos para todos los gustos.

LA MAYORÍA TIENE PLAN. Aunque son cientos los modelos que se pueden acoger al Plan PIVE, hemos destacado un modelo de cada segmento que sobresalga por su relación calidad-consumo-equipamiento-precio.

Y comenzando por el de los utilitarios, tenemos el nuevo Renault "Clio dCi" de 75 CV en acabado 'Authentique' que, una vez aplicado el Plan, se queda en 12.600 euros con un consumo de 3,6 l/100 km. Aunque no podemos pasar por alto el Dacia "Sandero Base 1.2 16v", algo más que un utilitario por solo 4.700 euros, eso sí con un equipamiento más que básico.

Entre los familiares, el Peugeot "5008 1.6 VTI 120 Access" de 5 plazas es una de las mejores opciones por 14.900 euros; y si nos vamos al

segmento Premium, destaca la marca de lujo Lexus, con un descuento por encima de los 12.000 euros en su modelo "IS". Entre los más dinámicos, por 20.000 euros justos, una vez aplicado el Plan PIVE, Ford vende un "Focus EcoBoost" de 180 CV.

En todocamino, encontramos un Nissan "Qashqai 1.6", de 117 CV en acabado 'Acenta' con Stop/Start y un consumo medio de tan solo 5,9 l/100

km, por 16.500 euros. En definitiva, muchas e interesantes ofertas que se adaptan a casi todas las necesidades.

Además, tal y como ha hecho Lexus, todas las marcas mejoran el PIVE con descuentos más suculentos que vienen a sumarse a los avances en tecnología y las mejoras en calidad. Porque nunca como hasta ahora se han podido comprar coches tan buenos por precios tan bajos. ♦

LOS MÁS ESPERADOS



OPEL "ADAM" (enero 2013)

Mide 3,7 metros, tiene 3 puertas y 4 plazas. El "Adam" es un rival de los Mini y los Fiat "500" y podrá personalizarse incluso más que ellos. Tendrá motores de 70, 87 y 100 caballos.



CITROËN "C4 ELYSEE"

(primer trimestre)

Este sedán de 4 puertas fabricado en Vigo, mide 4,43 metros de longitud y se distingue por contar con un maletero de nada menos que 506 litros. Es un rival 'low cost' del Seat "Toledo".



FORD "MONDEO"

(noviembre 2013)

Ford renovará a finales de año su "Mondeo" que, a partir de entonces, adoptará una imagen similar a la de los Aston Martin. Se moverá con motores EcoBoost, incluso con 3 cilindros.



SEAT "LEÓN" (enero 2013)

El 5 puertas será el primero en llegar, pero por primera vez, el compacto español contará con versiones de 3 puertas y familiar. Tres motores diésel y dos gasolina y un maletero de 380 litros.



BMW "i3" (finales 2013)

Este monovolumen pequeño de BMW se moverá con energía eléctrica pero también podrá contar con un motor de gasolina que cargue las baterías para ampliar la autonomía.

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.461 c.c.
Potencia máxima:
90 CV a 4.000 r.p.m.

COMBUSTIBLE:
Diésel.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. ABS. ESP. Sistema Isofix sillitas infantiles. Función ECO (para acabado Dynamique). Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,06 mts.
Anchura, 1,73 mts.
Altura, 1,49 mts.

MALETERO:
300 litros.

CONSUMO:
Urbano, 4,1 l/100 km.
Carretera, 3,3 l/100 km.



RENAULT CLIO 1.5 dCi 90 CV

rida' apariencia. Y es que se puede escoger con cuatro tonos a juego para tapicería y salpicadero sin coste, siete decoraciones para el volante y los aireadores -175 €-. La postura de conducción es correcta, y las plazas traseras permiten que dos adultos y un niño viajen holgadamente. Al arrancar, el motor 1.5 dCi diésel de 90 CV transmite alguna vibración, pero desaparece al iniciar la marcha. Es un propulsor correcto por prestaciones e ideal para la carretera. Gracias a su función ECO -se activa pulsando un botón- ofrece un excelente consumo medio de 3,4 l/100 km. Es sencillo de conducir y muy estable... Eso sí, su equipo de frenos no es especialmente resistente a los esfuerzos prolongados.

COMENTARIO. Renault acaba de poner a la venta la cuarta generación del "Clio". Una de sus novedades es que permite personalizar su diseño con cinco decoraciones para el exterior -200 €- y tres tipos de adhesivos para el techo -300 €-. En el interior, el salpicadero destaca por su estilo sencillo, aunque atractivo por su 'colo-

Emissiones de CO2
93 g/km
Imp. matric.0 %



RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★★
PRECIO:
A partir de 17.050 €

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rendimiento del motor. ✓ Equipamiento de serie. ✓ Maletero de 300 litros. 	Estética:7 Acabado:7 Habitabilidad: 7,5 Maletero:9 Confort:8 Potencia:7 Cambio:7	Aceleración: .8 Consumo: ...8,5 SEGURIDAD: Estabilidad: .8 Suspensión: .7,5 Frenos:6,5 Luces:7,5	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Precio elevado. ✓ No se vende con 3 puertas. ✓ Cambio solo de 5 marchas.
---	---	---	--

NOTA MEDIA: 7,6. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,4

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.984 c.c.
Potencia máxima:
210 CV a 5.500 r.p.m.

COMBUSTIBLE:
Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cabeza. ABS. ESP. ASR. Dos anclajes Isofix sillitas infantiles. Detector de fatiga. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,77 mts.
Anchura, 1,82 mts.
Altura, 1,55 mts.

MALETERO:
588 litros.

CONSUMO:
Urbano, 11,5 l/100 km.
Carretera, 6,8 l/100 km



VOLKSWAGEN PASSAT ALLTRACK 2.0 TSI DSG

distintivos. Sus asientos son cómodos y sujetan bien, y cuenta con un maletero de 588 litros. La versión probada lleva un motor de gasolina turbo de 210 CV asociado al cambio automático DSG. Su par máximo es de 280 Nm y está disponible entre 1.700 y 5.200 rpm, lo que le da una respuesta muy buena a cualquier régimen. El consumo homologado es de 8,6 l/100km aunque es fácil que la media supere los 10 litros. Transmite aplomo, con un guiado excelente y la ventaja de poder circular por zonas de baja adherencia con seguridad. Es una alternativa 'light' a los SUV y una opción para los que buscan un familiar que además permita ciertas concesiones fuera del asfalto.

COMENTARIO. El "Passat Alltrack" es un "Variant" más alto, con pasos de rueda y estribos más anchos y paragolpes específicos con protecciones inferiores. Dispone de tracción integral '4Motion' y 3 cm más de altura al suelo que le permiten circular por caminos y pistas en buen estado. El interior es igual al de sus hermanos de gama, aunque con detalles

Emissiones de CO2
199 g/km
Imp. matric.9,75 %



RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★★
PRECIO:
A partir de 43.480 €

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Precisión en la trazada. ✓ Estabilidad. ✓ Respuesta mecánica. 	Estética:8 Acabado:8 Habitabilidad: 8 Maletero:8,5 Confort:9 Potencia:8 Cambio:9	Aceleración: .7,5 Consumo: ...5 SEGURIDAD: Estabilidad: .8 Suspensión: .8 Frenos:7,5 Luces:8,5	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Consumo. ✓ Plaza central trasera. ✓ Aptitudes off-road muy limitadas.
---	---	---	---

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

MOTOR 16

SEAT TOLEDO 1.6 TDI 105 CV

COMENTARIO. Tras el poco éxito que tuvo el "Toledo" de la tercera generación, sobre todo por su diseño, a Seat le tocaba dar un giro radical. Y es que el "Toledo" IV se convierte de nuevo en berlina y vuelve a centrarse en ofrecer practicidad y espacio, pero envuelto en un elegante formato que esconde un generoso portón que da paso a una 'cueva' de 550 litros de espacio para equipaje. Y lo mejor es que son de verdad, porque se incluye una rueda de repuesto de tamaño normal que se esconde bajo el plano de carga. Su habitabilidad trasera también es sobresaliente. Por otro lado, mientras el asfalto está en perfecto estado, se agarra de maravilla gracias a unos tarados más bien firmes de



Emissiones de CO2
104 g/km
Imp. matric. 0 %

muelles y amortiguadores. Pero si el asfalto pierde uniformidad, la trasera se vuelve saltarina e incomodará a los ocupantes. El motor, con sus 105 CV, es ruidosillo, pero sus consumos son ajustadísimos ya que en nuestras mediciones nos ha dado una media de solo 5,1 l/100 km.



Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.598 c.c.
Potencia máxima: 105 CV a 4.400 rpm.
COMBUSTIBLE:
Diésel.
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. ABS. ESC. Sistema Isofix con Top Tether para sillas infantiles. Entre otros.
DIMENSIONES:
Longitud, 4,48 mts.
Anchura, 1,70 mts.
Altura, 1,46 mts.
MALETERO:
550 litros.
CONSUMO:
Urbano, 4,8 l/100 km.
Carretera, 3,4 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★★
PRECIO:
A partir de 19.400 €

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amplitud general y capacidad del maletero. ✓ Relación prestaciones/consumos. ✓ Facilidad conducción. 	Estética:7 Acabado:8 Habitabilidad: 9 Maletero:10 Confort:7 Potencia:8 Cambio:8	Aceleración: ..9 Consumo:9 SEGURIDAD: Estabilidad: ..9 Suspensión: ..8 Frenos:8 Luces:8	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sonoridad del motor y suspensión incómoda. ✓ Precio final si no se financia. ✓ Equipamiento justo.
	NOTA MEDIA: 8,3. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,2		

COCHE ACTUAL

CHEVROLET MALIBU 2.0 D LTZ

COMENTARIO. Con el "Malibu", Chevrolet presenta su berlina de representación, con un amplio habitáculo y un gran volumen de maletero. El interior ofrece un esmerado diseño, con plásticos en el salpicadero de buena percepción de calidad, aunque ciertos detalles, como los cromados y la legibilidad de la instrumentación desentonan. El motor 2.0 diésel –también dispone de una variante de gasolina de 2.4l y 167 CV– ofrece un consumo ajustado, aunque menos que el "Insignia" con el que comparte mecánica, ya que no cuenta con Start/Stop. Las cifras de aceleración y recuperaciones son destacables, en línea con sus mejores rivales. Las suspensiones confieren un buen aplomo y estabilidad. El precio no es bajo, pero si valoramos su equipamiento, cam-



Emissiones de CO2
160 g/km
Imp. matric. 4,75 %

bia la perspectiva positivamente. Por lo contrario, la lista de opciones es muy reducida, sin elementos tecnológicos de última generación que vemos en otras marcas.



Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.956 c.c.
Potencia máxima: 160 CV a 4.000 r.p.m.
COMBUSTIBLE:
Diésel.
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
Airbags frontales delanteros. Airbags laterales. Airbag de cortina. ABS. ESC. Sensor de lluvia y luces. Sensor de aparcamiento. Anclajes Isofix. Entre otros.
DIMENSIONES:
Longitud, 4,8 mts.
Anchura, 1,86 mts.
Altura, 1,47 mts.
MALETERO:
545 litros.
CONSUMO:
Urbano, 8,1 l/100 km.
Carretera, 4,9 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★★
PRECIO:
Desde 27.890 €

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Confort de marcha. ✓ Equipamiento. ✓ Amplitud interior. 	Estética:8 Acabado:7 Habitabilidad: 8 Maletero:9 Confort:8 Potencia:7 Cambio:7	Aceleración: ..7 Consumo:8 SEGURIDAD: Estabilidad: ..8 Suspensión: ..8 Frenos:8 Luces:9	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Detalles de acabado. ✓ Pocos elementos tecnológicos. ✓ Sin rueda de repuesto.
	NOTA MEDIA: 7,7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,2		

MEJOR QUE EL COCHE CONDUZCA SOLO



Parece que el futuro está en la conducción autónoma, es decir, el futuro será de los coches que se conducen solos. Según el Instituto de Ingenieros Eléctricos y Electrónicos (IEEE) de EE.UU., en 2040, el 75% del parque automovilístico estadounidense será

autónomo. Las últimas aportaciones nos llegan del consorcio Car-2-Car, que han formado en Europa doce de las compañías más renombradas (Audi, BMW, Mercedes, Ford, Opel, Peugeot, Renault...) para hacer compatibles sus coches y sistemas. O Nissan, que ha presentado un prototipo que puede circular sin conductor y que, además, sigue las órdenes enviadas a través de un 'smartphone'.

Los conductores españoles están de acuerdo con estas iniciativas. Así, el 75% espera que en 25 años puedan decidir entre conducir o que sea el coche el que los lleve, según un estudio "El coche del mañana", del portal AutoScout24.

TOYOTAS A REVISIÓN

En España, Toyota revisará más de 17.000 unidades de sus modelos "Corolla Sedán", "Aven-sis" (gasolina) y "Prius" 2ª generación, fabricados entre agosto de 2000 y diciembre de 2009, al haberse detectado en los dos primeros modelos un problema en el sistema de dirección y, en el caso del "Prius", en el sistema de refrigeración. Toyota avisará a sus clientes afectados. La revisión será gratuita.

También le puede interesar: Defecto de fábrica, ¿y ahora qué hago? (Revista Tráfico y Seguridad Vial N° 216. Pags 53-55.)

<http://ito.mx/Pkxm>

CANTAN MÁS ALTO EN LAS CARRETERAS

Los saltamontes macho que viven al lado de las carreteras 'cantan' más alto que los que habitan en lugares tranquilos. Es la conclusión de un estudio re-

alizado en la Universidad de Bielefeld (Alemania), donde han comprobado que aumentan el volumen de su melodía (producida al rozar su fila de dientes de las patas traseras contra sus alas delanteras) para que las hembras, a las que va dirigida, puedan oírles. De lo contrario, el ruido de los coches impediría que la novia escuche su 'canto': se quedarían sin ella y sin saltamontitos.



CONTROLAR LA PRESIÓN, CON EL MÓVIL

Continental está desarrollando una aplicación para los 'smartphones', capaz de controlar la presión de los neumáticos del coche y avisar al conductor cuando se produzcan pérdidas. Es necesario que el vehículo cuente con sistema de control de presión -con sus correspondientes sensores en los neumáticos- y que incorpore de fábrica sistemas electrónicos con interfaz inalámbrico. También ha anunciado que en 2013 fabricará neumáticos que incorporen directamente sensores bajo la banda de rodadura para recoger esos datos.



DE LA SARTÉN AL DEPÓSITO. Reciclar restos alimentarios para darles un segundo uso le ha valido al investigador español Rafael Duque el premio 'GreenTalent' del Ministerio de Investigación alemán. Entre sus investigaciones, destaca la obtención de biocombustible a partir de los restos de aceites vegetales utilizados en frituras. Este combustible puede utilizarse en los coches que utilicen normalmente biodiésel o etanol.

SIN ENCHUFE. Endesa ha presentado un nuevo método para recargar coches eléctricos que no necesita conexión de un cable entre el coche y el punto de recarga. El usuario colocará su coche sobre una plataforma situada en el suelo, y sin ningún tipo de contacto se cargará la batería. Se basa en la transferencia de energía inductiva entre un dispositivo integrado en el coche y otro enterrado en el pavimento.



EUROPA: COCHES Y MOTOS MÁS SEGUROS Y MENOS CONTAMINANTES

Los coches y motos europeos deberán equipar de fábrica una serie de sistemas, tras la reciente aprobación de una nueva normativa por la UE.

COCHES

Serán obligatorios para todos los turistas homologados desde el 1 de noviembre de este año y para todos los coches nuevos que se vendan en la eurozona a partir de 2014:

■ **CINTURÓN.** Aviso de olvido del cinturón en el asiento del conductor.

■ **ISOFIX.** Al menos dos puntos de anclaje Isofix para asientos infantiles.

■ **ASIENTOS.** Los traseros serán más resistentes para proteger a sus ocupantes de los desplazamientos del equipaje en el maletero, en caso de colisión.

■ **ETIQUETA.** Indicará que no se deben instalar sillitas infantiles en el asiento del copiloto, si hay airbag frontal.

■ **PRESIÓN.** Sistema de control de presión de los neumáticos.

■ **ELÉCTRICOS.** Deberán garantizar que sus usuarios no reciban descargas procedentes de piezas del coche o del compartimento motor.



MOTOS

Para los vehículos de dos ruedas:

■ **ABS.** Desde el 1 de enero de 2016 todas las motos de al menos 125 cc deberán equipar ABS.

■ **A ELEGIR.** Las de menor cilindrada, incluidos los scooters, podrán llevar ABS o sistemas de frenado combinado, a elección del fabricante.

■ **PARA TODOS.** Está previsto que el ABS sea obligatorio para todos a finales de 2019, así como el encendido automático de luces al arrancar el motor.

■ **MENOS EMISIONES.** Igualmente, se reducirán los límites de emisiones de los motores de las motos, aunque aún están por definir cuáles serán esos límites.

SUPERVENTAS OCTUBRE 2012

1		1.984
2		1.531
3		1.385
4		1.279
5		1.210
6		1.174
7		1.169
8		1.125
9		1.055
10		1.048

LOS FABRICANTES

	RENAULT	4.066
	VOLKSWAGEN	3.947
	SEAT	3.663
	PEUGEOT	3.277
	OPEL	2.672
	FORD	2.553
	NISSAN	2.506
	CITROËN	2.504
	TOYOTA	2.472
	AUDI	2.446

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

↑ ↓ ↔ Variaciones respecto al mes anterior

La frase

"AYUDAR AL AUTOMÓVIL ES INVERTIR. POR CADA EURO INVERTIDO, EL ESTADO VA A RECUPERAR ALREDEDOR DE TRES EUROS VÍA IMPUESTOS"

ALFREDO VILA.
Director General de Automóviles Citroën.



DE PLÁSTICO

Audi está trabajando en el desarrollo de muelles fabricados en plástico reforzado con fibra de vidrio, en lugar de acero, con el objetivo de reducir el peso de sus vehículos. De color verde brillante, con menos espiras y un diámetro mayor, el nuevo muelle pesa 1,53 kilos, un 40% menos (2,66 kilos los de acero) y los ingenieros aseguran que funciona igual de bien.



LOS PRIMEROS. Lexus ha sido la primera marca de automóviles en España que publica las emisiones completas de sus coches. Además de las de CO₂ (dióxido de carbono), ya incluye las de NO_x (Dióxido de Nitrógeno), uno de los principales causantes del deterioro de la calidad del aire en las ciudades.

NO SIN MI COCHE. Según un estudio de Ford, la mayoría de los europeos afirman que su vida sería 'imposible' sin un coche; sin embargo, el 76% dice que le afecta el estrés derivado de los atascos y los precios del combustible. Igualmente, se indica que el 74% usa el transporte público y el 37% intenta compartir coche.

“ Un atasco tiene poco de arte ”

Manuel Borja-Villel está a punto de cumplir cinco años como director del Museo de arte moderno y contemporáneo Reina Sofía. En su sede, formada por el antiguo Hospital General de Madrid y la ampliación de Jean Nouvel, hay obras de los artistas españoles más importantes del siglo XX, como Picasso, Dalí o Miró, y actuales, como Antonio López o Miquel Barceló. Nacido en Burriana (Castellón), este historiador del arte, que se encargó antes de la gestión de la Fundación Tàpies y del MACBA (Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona), no conduce y no lo echa de menos.

Emmanuel ZOCO

Fotos: Paul Alan PUTNAM

- ¿Cómo es su experiencia como conductor?

- Me saqué el carné a los 18 y estuve cuatro o cinco años conduciendo bastante, iba de la zona de Castellón a Valencia por la Nacional; sin autopista todavía había bastantes accidentes. Me fui a Estados Unidos durante diez años, dejé de conducir y ahí se acabó. Nunca he tenido necesidad y no me atrae en absoluto, prefiero ir en tren o en avión y poder leer. Si ahora me pusieran delante de un coche, no sabría qué hacer ni por dónde empezar.

- En ciudad, ¿disfruta caminando?

- Sí, las ciudades las ves y las descubres andando, no en coche ni en autobús. Es la idea de los surrealistas. Pasear por las calles me gusta mucho, aunque actualmente, en general, están hechas demasiado para el coche privado. Y estamos hablando de España y Europa, que es un lugar más civilizado; si vas a EE.UU., te puedes morir. Defiendo el transporte público y la posibilidad de caminar por la ciudad.

- ¿Cómo es como peatón?

- Reconozco que soy bastante despistado. Voy con el teléfono, a veces cruzo sin darme cuenta...

- ¿Y cuando va de copiloto?

- Soy el copiloto ideal, solo cambio la música. No genero problemas ni tensiones. Nunca he tenido una discusión con el conductor; no digo nada porque no me

“ No genero problemas ni tensiones. Soy el copiloto ideal, solo cambio la música ”

“ Siempre parece que los accidentes, de todo tipo, les suceden a los demás, hasta que te pasan a ti ”

entero si se pasa de salida, sobre todo en las autopistas. Jamás he conseguido saber qué dirección hay que tomar, me parece un sistema complejo porque no es natural: para ir hacia atrás a veces debes ir hacia adelante. Tampoco soy de los que constantemente van diciendo 'frena'. Confío en los conductores, solo me he bajado en una ocasión de un coche: con un taxista en Estambul, que quería hacerme una visita turística.

- ¿Le cuesta ponerse el cinturón de seguridad?

- No, lo tengo interiorizado, y nada más subirme a un coche es lo primero que hago. Y como ahora la mayoría tiene ese sonido que avisa si se te olvida atártelo, no tienes más remedio. Si los expertos dicen que es importante, me guío por ellos.

- ¿Por qué cree que el alcohol sigue siendo una de las causas de siniestralidad en la carretera?

- Porque nunca nos conciencia-

mos y siempre parece que los accidentes, de todo tipo, les suceden a los demás, hasta que te pasan a ti. Da la impresión de que con una copa de más puedes controlar el volante y te confías.

- ¿Qué le sugieren el tráfico y el coche desde un punto de vista artístico?

- Me remiten a un período histórico muy concreto del siglo XX en el que la vida social se organizaba a partir de la fábrica; y en el caso del coche, con el modelo de producción en cadena que puso en marcha Henry Ford. Me recuerda vanguardias artísticas como la Bauhaus o los futuristas, que querían generar máquinas, y el coche, como elemento de velocidad, reúne todos los aspectos que tienen que ver con este mundo. Además, el diseño de los vehículos forma parte de nuestra cultura y como tal lo incluye el MOMA (Museo de Arte Moderno de Nueva York).

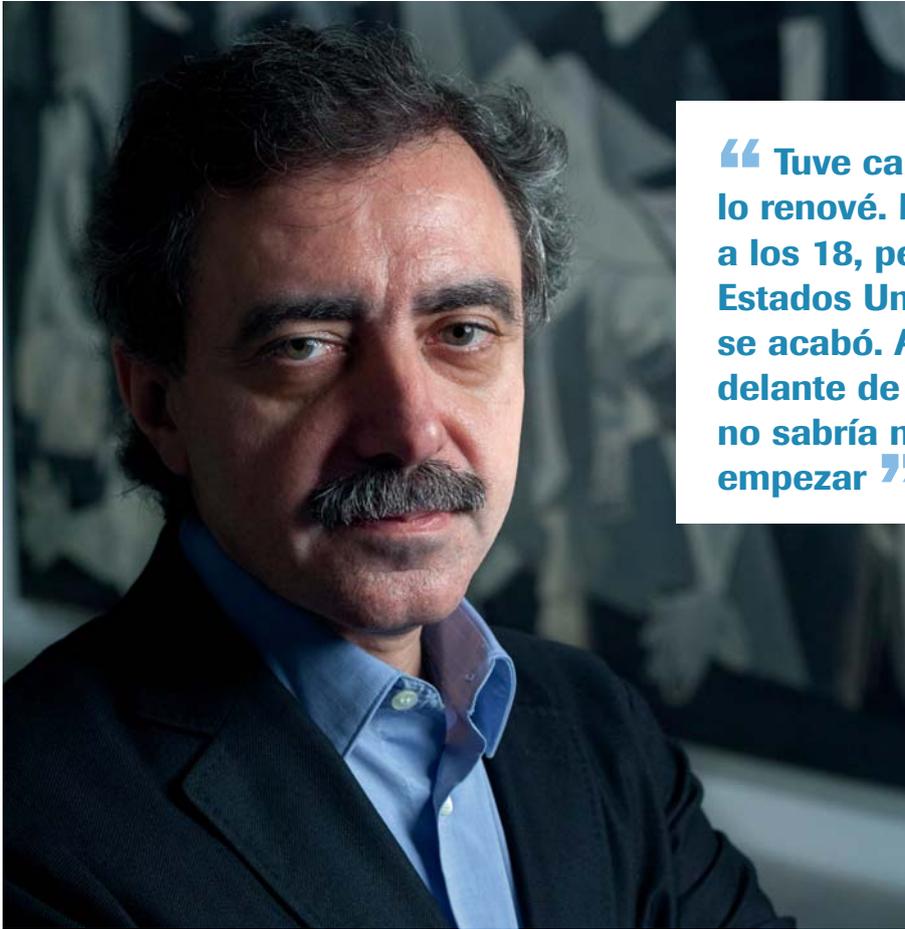
- ¿Hay algo de arte en un atasco?

- El caos tiene bastante de arte y si el atasco fuese provocado por un grupo que pretende recuperar el espacio público y generar voluntariamente espacios de confusión, tendría unas razones artísticas. Pero un atasco normal y corriente tiene muy poquito de arte.

- ¿Cuáles serán las grandes apuestas del Reina Sofía para 2013?

- En primavera, la colección Cisneros, fundamental para entender el arte de los años 40 hasta los 60 en Latinoamérica y por primera vez en España; la escultora Cristina Iglesias y la exposición que coproducimos con el Centro Pompidou de Pa-





“ Tuve carné pero no lo renové. Me lo saqué a los 18, pero me fui a Estados Unidos, y ahí se acabó. Ahora, delante de un coche, no sabría ni por dónde empezar ”

rís sobre Dalí. Esta muestra tiene que ver con lo que haremos en otoño, el arte como autobiografía. Siempre ha habido, sobre todo en el siglo XX, la idea de que el arte refleja el interior del artista y tiene algo de biográfico, por ejemplo cuando se habla de los momentos de Picasso o Warhol. Pero olvidamos que el arte es una construcción y la vida, también. Por eso se tratará de ver cómo son dos máscaras que se van superponiendo. La exposición irá del XIX hasta hoy y Dalí es un precedente de esto porque el personaje que construyó acabó comiéndose la obra, extraordinaria e importante.

- **¿Qué balance hace de sus cinco años al frente del Museo?**

- Una de las áreas donde más se ha trabajado ha sido la colección, que se ha replanteado. Las exposiciones temporales se han propuesto como elemento de discurso. Se ha creado el departamento de programas públicos, que ha permitido unir archivos, altos estudios, audiovisuales o teatros. Y como cuarto elemento, que se acaba de constituir y que se desarrollará en los próximos años, la idea del museo en red, donde lo importante no es el patrimonio, sino la circulación de conocimiento y que el espectador sea un

agente, objetivos que la Fundación Museo Reina Sofía hará posibles.

- **¿Qué importancia tendrá la Fundación de cara a la financiación, dados los nuevos recortes anunciados?**

- Será vital, porque generará muchos más recursos propios. Todo el mundo en esta casa entiende la cultura y este museo como un servicio público y el propósito es, por supuesto, reforzar este aspecto, pero vamos a necesitar nuevas fuentes de financiación y la Fundación lo va a permitir.

- **El número de visitantes no ha dejado de crecer en los últimos años...**

- En época de crisis, la gente acude más a la cultura, va más a museos, se refugia más en la lectura... Esto se explica por dos funciones que se atribuyen a la cultura: una, ofrecer modelos que ayudan a entender el mundo y cambiarlo y otra afectiva, incluso terapéutica, de generar nuevas formas de relación; de hecho, a través de una película o un

“ En época de crisis la gente acude más a la cultura, va más a los museos, se refugia más en la lectura... ”

libro se origina una comunidad de afectos. Y además, ahora que el lugar público se está convirtiendo casi en un espacio de publicidad, museos y universidades, cuando funcionan, son ámbitos de libertad y de demo-

cracia, con una responsabilidad que no habían tenido antes.

- **¿Suele mezclarse entre la gente para ver sus reacciones?**

- Sí, paseamos bastante por el museo. Un día, en el ascensor, dos visitantes me reconocieron y me pidieron que les dijera qué merece realmente la pena ver. Intentamos hacer diferentes recorridos a partir de la colección, que es bastante grande y casi imposible de ver de un tirón. El museo ofrece para la 'permanente' una propuesta que privilegiamos, pero existe la posibilidad de visitarla a través de la arquitectura, la pintura, el feminismo... Hay muchas lecturas.

- **Con el Guernica como gran joya...**

- El Guernica articula todo, es el gran icono del siglo XX, refleja el momento extraordinario de finales de los años 20 y 30, con la generación del 27, que es la edad de plata de la cultura española, con grandes cineastas, literatos, pintores... Es un momento de gran tensión. Parecía que todos los lenguajes se habían descubierto, y entonces los artistas los llevan a otra dimensión, donde lo importante es la interpelación, un tiempo muy similar al actual, donde España, para bien o para mal, está en el centro del mundo.

- **Madrid y sus museos nos colocan en el mapa en un lugar privilegiado...**

- Realmente pocas ciudades tienen tanta diversidad de obra de arte en tan poco espacio como la que poseemos gracias al Prado, el Thyssen, el Matadero, la Biblioteca Nacional y el Reina Sofía.

- **¿Ha visto ya al fantasma dice la leyenda que deambula por el Museo?**

- No, todavía no se me ha aparecido, pero dicen que está por ahí... No me asusta. Mi padre decía siempre que hay que tener miedo a los vivos, no a los muertos (ríe). ♦



GARAJE: PREFERENCIA DE PASO

Soy asidua lectora de la revista "Tráfico y Seguridad Vial" y, salvo que esté equivocada, la respuesta a la carta "Garaje: preferencia de paso" (nº 215, página 63) no es correcta.

La lectora consulta sobre la preferencia de paso en un garaje privado –dice que los vecinos no quieren respetar esas reglas–, pero la respuesta no es aplicable a un garaje privado sino a uno de pública e indeterminada concurrencia como serían los de los supermercados, públicos de pago, etc... Así se establece en la Ley de Seguridad Vial (art. 2) y en Reglamento General de Circulación (art. 1.2, apartado c segundo párrafo).

La Ley de Seguridad Vial y el Reglamento de Circulación no se aplican a garajes privados, ni a caminos, terrenos, cocheras u otros locales de similar naturaleza construidos dentro de fincas privadas y sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes.

Si estoy equivocada, agradecería me lo indicaran, porque entonces sí que lo hacemos mal en nuestra comunidad de vecinos del parking.

Pilar Martín Municio.
Molins de Rei (Barcelona).

● **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 1.2.c) establece, en su párrafo segundo, que los preceptos de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehícu-



los a motor y Seguridad Vial, los de este reglamento y demás disposiciones que la desarrollen, aplicables a todo el territorio nacional, no lo serán a los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales de similar naturaleza, construidos dentro de fincas privadas, sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes.

Por consiguiente, en un garaje privado perteneciente a una comunidad de propietarios, al que solo tienen acceso estos y sus dependientes, la circulación de los vehículos se regirá por las normas que estos adopten, que podrán coincidir o no con las contenidas en la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

REPOSACABEZAS Y PELIGRO

Mi comentario-queja es sobre la nula información que dan las marcas de vehículos sobre lo peligroso que resulta que una persona vaya sentada en el asiento central trasero.



ro. En el manual de instrucciones que viene con el coche insisten en la forma correcta de sentarse y de colocar el apoyacabezas. Pero no hace mención ninguna a que el reposacabezas central trasero es más corto que los otros y, además, que la banqueta del asiento suele estar más alta en el centro. Con lo cual la pro-

tección del apoyacabezas, en caso de accidente, es nula.

Antonio Manuel do Carmo Rial.
Pobra do Caramiñal

VEHÍCULOS DE LIMPIEZA

Es frecuente ver en nuestras ciudades a los vehículos de la limpieza que llevan en su parte posterior a sus operarios agarrados en un soporte, fuera de los mismos. ¿Es correcto? ¿Se puede ir asido a la parte posterior de los vehículos fuera de los ellos? ¿Hay alguna excepción, o es una infracción al reglamento general de circulación?

Mikel Oribe Resines.
Bilbao (Vizcaya).

● **Respuesta:** En el caso planteado, se trata de un vehículo "especialmente construido para el transporte y tratamiento de desechos urbanos" (anexo II.C.55 del Reglamento General de Vehículos), que tiene que utilizar la señal luminosa V-2 (anexo XI del citado reglamento), con la que advierte su posición en la vía durante la realización de las sucesivas operaciones de trabajo que se llevan a cabo en situación de parada o estacionamiento, o desplazándose a escasa



velocidad, y que para el transporte exclusivo del operario que trabaja fuera del vehículo, dispone de un emplazamiento especial, instalado conforme a la normativa técnica en vigor. Cuando los desplazamientos se efectúan en las condiciones especiales descritas, con un vehículo del tipo indicado, la conducta sobre la que se pregunta no constituye infracción del Reglamento General de Circulación, pues lo que el artículo 10.1 les prohíbe es transportar personas en emplazamiento distinto al destinado para ellas.

SIEMPRE CON SRI

¿Se puede llevar un bebé en su sillita homologada instalada con los cinturones de seguridad en un cuatriciclo? Mi vehículo está catalogado como ciclomotor en la Tarjeta de Inspección Técnica, habilitado para dos plazas. ¿Me podrían denunciar al estar prohibido que los menores de 7 años circulen en ciclomotor?

Eva González Fernández.

● **Respuesta:** *Un menor de tres años puede viajar en el asiento delantero de un cuatriciclo ligero clasificado como ciclomotor que esté dotado de carrocería cerrada y cinturones de seguridad y que solo disponga de dos plazas siempre que utilice un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y peso correctamente instalado.*

Para ello, además, es preciso que el conductor tenga al menos 18 años cumplidos, ya que la licencia de conducción no le habilita para llevar pasajeros hasta esa edad.

Distinto es el caso de un ciclomotor abierto, en el que los pasajeros viajen a horcajadas; en este supuesto no podría transportarse a un menor de 7 años, como prevé el Reglamento General de Circulación (art. 12.3).

BICIS CON TIMBRE

¿Es obligatorio llevar timbre en una bicicleta, fuera de poblado? Creo que sí, pero no estoy seguro.

Jesús M. León Méndez.

● **Respuesta:** *El Reglamento General de Vehículos (Anexo II) define la bicicleta como el ciclo de dos ruedas, y el mismo Reglamento (art. 22) exige que los ciclos, para poder circular, dispongan, entre otros elementos, de un*



Acuse de Recibo /

Gracias a todos

Creo que los lectores de esta revista, en su inmensa mayoría, son personas preocupadas (como su nombre indica) por el tráfico y la Seguridad Vial, así que no veo mejor medio que este para darles las... ¡Gracias!

Gracias a quienes este verano han conseguido un punto más para su permiso de conducir; a los que han vuelto al carril de la derecha tras adelantar; a los que han utilizado los intermitentes en todas las maniobras que lo requieran; a los que han respetado los límites de velocidad (hubiese o no radares); a los que han dejado las conversaciones con el móvil para las paradas o que han parado para descansar e hidratarse; a los que han dejado la caña y la tapa para después del viaje; a los que no han utilizado el

claxon más que para evitar accidentes o incidentes, en fin, a esa mayoría de personas que, sin presumir de ser "los mejores conductores", sin duda lo son.

El mérito de que hayamos bajado a cifras de hace 50 años se debe, entre otros muchos factores, en gran parte a todos ellos. Egoístamente, les reitero mi agradecimiento por dos razones: su comportamiento me hace sentirme más tranquilo y seguro cuando comparto las vías con ustedes; y, por mi profesión de profesor de formación vial, me hacen sentir que mi esfuerzo es un pequeño grano de arena que sirve para salvar vidas.

Vicente Martín Llorente

Alfajar (Valencia)

Paul Alan PUTNAM



timbre, prohibiéndose el empleo de otro aparato acústico distinto de aquel. Así resulta obvio que las bicicletas deben disponer del mencionado timbre, tanto para circular dentro de poblado como fuera de él.

CULPAS COMPARTIDAS

Gracias por la revista: nos abre los ojos y con cifras, que es lo que más nos impacta a todos. El editorial (nº 216) dice que en 2010 hubo 1.177 atropellos por saltarse pasos de cebra. ¿Son todos culpa de conductores? No. Estoy harto de ver peatones que se acercan a estos pasos ¡y ni miran! Deben pensar: ¡ya parará, que tengo preferencia!

Me parece increíble que o no piensen o no se quieran dar cuenta de que el conductor puede estar cegado por el sol, ir poniendo un CD, que algo le impida ver al peatón o que al vehículo que viene en sentido contrario no le dé tiempo a frenar sin arrollarlo... Tiene razón: el peatón tiene prioridad, pero no piensan que, en caso de atropello, el conductor tendrá multa, retirada de puntos o lo que sea, pero quien impac-

ta contra el turismo y rebota contra el suelo va, con suerte, directo al hospital. Por no hablar de lo peor.

A mis hijos lo primero que les digo es que miren a los dos lados y crucen cuando los coches estén detenidos; y si no paran, a esperar. Ya lo decía el eslogan: más vale perder un minuto en la vida (o los que hagan falta), que la vida en un minuto. Alguna vez la culpa será del peatón.

Manuel Soro.

Alberic (Valencia).

BICIS: EN PASOS DE PEATONES

Cuando una bicicleta circula por un carril-bici que cruza mediante un paso de cebra una calle por la que circulan vehículos ¿quién tiene preferencia: los coches que circulan por dicha calle, o la bicicleta al circular por el carril bici, y del cual el paso de cebra es prolongación? Y si no hay peatones cerca, ¿hay que bajarse de la bici para cruzar por el paso de cebra?.

Javier Moyano.

Madrid.





Aparcamiento imposible



Les envío una fotografía tomada en Cudillero (Asturias), por si consideran oportuna su publicación. A mí me sugiere una par de preguntas: ¿Quién fue el primero que llegó: el que pintó las plazas del aparcamiento o los que instalaron la farola? ¿No se dió cuenta del imposible el segundo en llegar, para haber consultado y darle otra solución?

Lorenzo Rodríguez Barcaiztegui.
Madrid

● **Respuesta:** Una marca vial de paso para peatones, compuesta por una serie de líneas de gran anchura dispuestas sobre el pavimento de la calzada en bandas paralelas al eje de esta y que forman un conjunto transversal a la calzada, indica un paso para peatones, donde los conductores de vehículos o animales deben dejarles paso.

Los vehículos, incluidas las bicicletas, no pueden circular por un paso para peatones, ya que solo los peatones pueden hacerlo. A este respecto, la Ley de Seguridad Vial (Anexo I), al definir la figura del peatón, dice que "son también peatones... los que conducen un ciclo". Por tanto, en el caso planteado, el ciclista que quiera hacer uso de un paso para peatones debe descender de la bicicleta y hacerlo caminando.

Sin perjuicio de lo indicado, el Reglamento General de Circulación (art 168), que regula las marcas viales transversales, prevé la existencia de una marca de paso para ciclistas consistente en dos líneas transversales discontinuas y paralelas sobre la calzada, que sería la que, en su caso, debería utilizarse para señalar el cruce entre una vía ciclista y una calle cuando las autoridades competentes pretendan que la bicicleta tenga preferencia sobre otros vehículos en dicho cruce.

CARGA SEÑALIZADA

Tengo un remolque ligero cuya caja mide 1,5 m. (largo) más 1 m. de lanza. Para llevar una carga indivisible, ¿cuánto puede salir por la parte trasera y por la delantera?

José Varela.
Pontevedra.

● **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 15) regula las dimensiones de la carga y los casos y condiciones en las que esta puede sobresalir de la proyección en planta del vehículo. A falta de más detalles sobre el tipo de remolque al que se refiere, en vehículos no destinados exclusivamente al transporte de mercancías, la carga podrá sobresalir por la parte posterior del vehículo hasta un 10% de su longitud y, si se tratara de un objeto indivisible, hasta un 15%. Siempre sin perjuicio de la obligación de señalizar el extremo posterior de la carga por medio de una o dos señales V-20 y con una luz roja si se circula de noche o en condiciones meteorológicas que disminuyan sensiblemente la visibilidad, como se especifica en el citado reglamento (art. 15.6).



Paul Alan PUTNAM

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

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

Carta del médico /

Dudas sobre el control de drogas

He leído el artículo sobre los controles de drogas, con los que estoy totalmente de acuerdo. Pero tengo entendido que quien está en tratamiento farmacológico por cuestiones como ansiedad, con anti-depresivos, o con aerosoles para el asma con prescripción y control facultativo, aun no limitando su capacidad de reacción de forma importante, pueden dar positivo en un control de drogas. ¿Cómo pueden evitar que se le sancione como a un drogadicto en un control? ¿Cómo demuestran con validez esta situación para que no se le sancione?

Manuel García Herrador.
Montilla (Córdoba).

● **Respuesta:** Las personas que están en tratamiento con dosis terapéuticas de ansiolíticos, antidepresivos, etc., no darán, como norma general, resultados positivos en las pruebas de detección de drogas en saliva que realizan los miembros de la ATGC. Sin embargo, las personas que consuman dosis elevadas de dichos fármacos podrían dar positivo en los controles, ya que en esas circunstancias podría haber un deterioro de su capacidad para conducir e incrementar su riesgo de accidente de tráfico.

En cuanto a los aerosoles que se utilizan para tratar el asma, es cierto que cuando se realiza un control de alcohol en aire espirado inmediatamente después de haber inhalado el producto, en algunos casos el resultado de la prueba puede dar cifras superiores a 0, aun no habiendo consumido alcohol. Sin embargo, transcurridos los primeros 5-10 minutos, el resultado de la prueba vuelve a ser 0. Esta situación es conocida y tenida en cuenta cuando se realizan los controles.

Por último, el hecho sancionado tras resultar positivo en un control de drogas es el consumo reciente (la influencia en caso de procedimiento penal), y no el hecho de la adicción a las drogas. En línea con ello, señalar que el Reglamento General de Conductores (Anexo IV) establece que las personas con problemas de abuso, consumo o dependencia de sustancias no reúnen las aptitudes psicofísicas para conducir salvo que acrediten que están debidamente rehabilitados.

Paul Alan PUTNAM



LOS MEDICAMENTOS ANTICATARRALES PUEDEN PRODUCIR EFECTOS AL VOLANTE

Conducir a golpe de tos

La sintomatología del resfriado, con estornudos, lagrimeo, dificultad respiratoria..., hace difícil conducir durante sus primeras fases, y el propio sentido común aconseja desistir de hacerlo durante esos días. El tratamiento con medicamentos anticatarrales mejora los síntomas, pero aún así debe procurar no conducir o hacerlo con precaución.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE
Dirección General de Tráfico

F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ
Universidad de Valladolid

Al referirnos a medicamentos anticatarrales o antigripales se habla de un gran abanico de productos, combinación de varios fármacos, que no curan, pero alivian los síntomas de estas enfermedades.

Habría que destacar varias características de estos productos:

- **Se utilizan como tratamiento sintomático.** A diferencia de muchas enfermedades en las que se intenta combatir su causa, en este caso el tratamiento se dirige a aliviar sus síntomas, que suelen ser muy molestos e incapacitantes.

- **Su empleo no se alarga,** en general, más allá de una semana.

- **No necesitan receta,** al contrario que la gran mayoría de medicamentos, y pueden anunciarse en los medios de comunicación general.

- **Se paga todo su precio.** El sistema nacional de salud no los financia.

- **La automedicación con anticatarrales es más frecuente** que con otros medicamentos. Todos creemos saber cómo manejarlos. A menudo el farmacéutico recomendará el más adecuado según nuestros síntomas.

- Existen preparados con **combinaciones diversas** de distintos grupos de fármacos para aliviar los síntomas más frecuentes: 1) gran secreción nasal y obstrucción nasal, 2) estornudos y lagrimeo, 3) dolor (de cabeza, garganta, oídos, músculos y articulaciones), 4) fatiga y debilidad, 5) fiebre y

6) tos. Estas combinaciones pueden contener: analgésicos-antitérmicos, antihistamínicos, descongestivos (nasales y sistémicos) y antitusígenos. Además, algunas tienen Vitamina C o cafeína.

Los analgésicos-antitérmicos (paracetamol, ácido acetil salicílico, ibuprofeno...) permiten controlar los distintos tipos de dolor y la fiebre.

La congestión nasal se controla con descongestivos. En ocasiones se usan preparados nasales por la inmediatez de efecto, si bien suelen producir efecto rebote –la obstrucción vuelve a aparecer pasado un tiempo, incluso en mayor grado–. Por ello, la mayoría de anticatarrales contienen un descongestivo.

La gran mayoría de anticatarrales contiene un antihistamínico clásico (clorfenamina, dexclorfeniramina...) con efectos sobre el sistema nervioso cen-

tral, provocando sedación. Ayuda a controlar en parte el exceso de secreciones, tiene un ligero efecto antitusígeno y mejora los síntomas de picor, lagrimeo y estornudos. Los antitusígenos (codeína, dextrometorfano) son útiles para controlar la tos.

La propia sintomatología del catarro hace difícil conducir durante sus primeras fases, y el sentido común aconseja no conducir durante esos días. El tratamiento con anticatarrales mejora los síntomas, pero aún así se debe procurar no conducir o hacerlo con gran precaución.

Los anticatarrales deben incluir un pictograma que alerte sobre su posible influencia en la capacidad de conducir. La inclusión del pictograma depende del antihistamínico y, en su caso, del antitusígeno. Así, todos los anticatarrales que contengan un antihistamínico clásico o codeína tendrán el pictograma en su cartón, advertencia que ya aparece en la sección del prospecto: Efectos sobre la capacidad de conducción.

La combinación más frecuente es un antiinflamatorio, un antihistamínico y un descongestionante (aspirina complex®, couldina®...) o un antiinflamatorio, un antihistamínico y un antitusígeno (frenadol®).

Lamentablemente, los anticatarrales más eficaces en controlar los síntomas más molestos del resfriado son los que contienen antihistamínicos clásicos, y en su envase deben llevar el pictograma medicamentos y conducción, aunque los laboratorios disponen de un cierto plazo para incluirlo. Lea siempre el prospecto de los medicamentos que toma.

Y lo más importante: estos preparados pueden interferir con la capacidad de conducción, y, en especial, sus efectos se potencian cuando se toman conjuntamente con alcohol. El mensaje es claro: cero alcohol, ni una gota. ♦



LA TOMA DE ANTICATARRALES PUEDE INTERFERIR CON LA CONDUCCIÓN... Y MÁS SI SE TOMAN CON ALCOHOL



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 (Septiembre y octubre 2012)

	Turismos	82.487
	Motocicletas	15.818
	Furgonetas y camiones	14.079

Última matrícula (26/11/12)



Cómo pagar las multas por Internet

Ahora se pueden pagar las multas a través de Internet, simplemente con su tarjeta de crédito (Visa, Mastercard o Maestro).

Siga estos pasos:

- Entre usted en la página web de la DGT (www.dgt.es) y en el apartado "Trámites y Multas. Jefatura Virtual" y en el subapartado "¿Alguna Multa?".
- Una vez allí, debe elegir entre utilizar certificado digital o DNI electrónico o sin estos medios.

- En caso de no tener DNI electrónico (o certificado digital), simplemente debe rellenar un formulario con el tipo de documento de identidad y número del mismo, nombre (o razón social), apellidos, y el número de expediente y el importe que figura en la denuncia (el sistema automáticamente calcula y aplica el descuento).
- En cualquier caso, si con posterioridad necesita un duplicado del recibo puede obtenerlo a través de un enlace en la misma página.

www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/multas/

**TU DISTRACCIÓN
NO ES SÓLO
TUYA.**

Distrac* *ción.



*Lo que hagas conduciendo lo compartes con
los que te rodean. Porque nunca vas solo.
Todos queremos llegar al mismo punto:
una sociedad sin accidentes.*



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR



Dirección General
de Tráfico

A tu lado vamos todos.