

Solo por
8,25
€/año
¡SUSCRÍBASE!



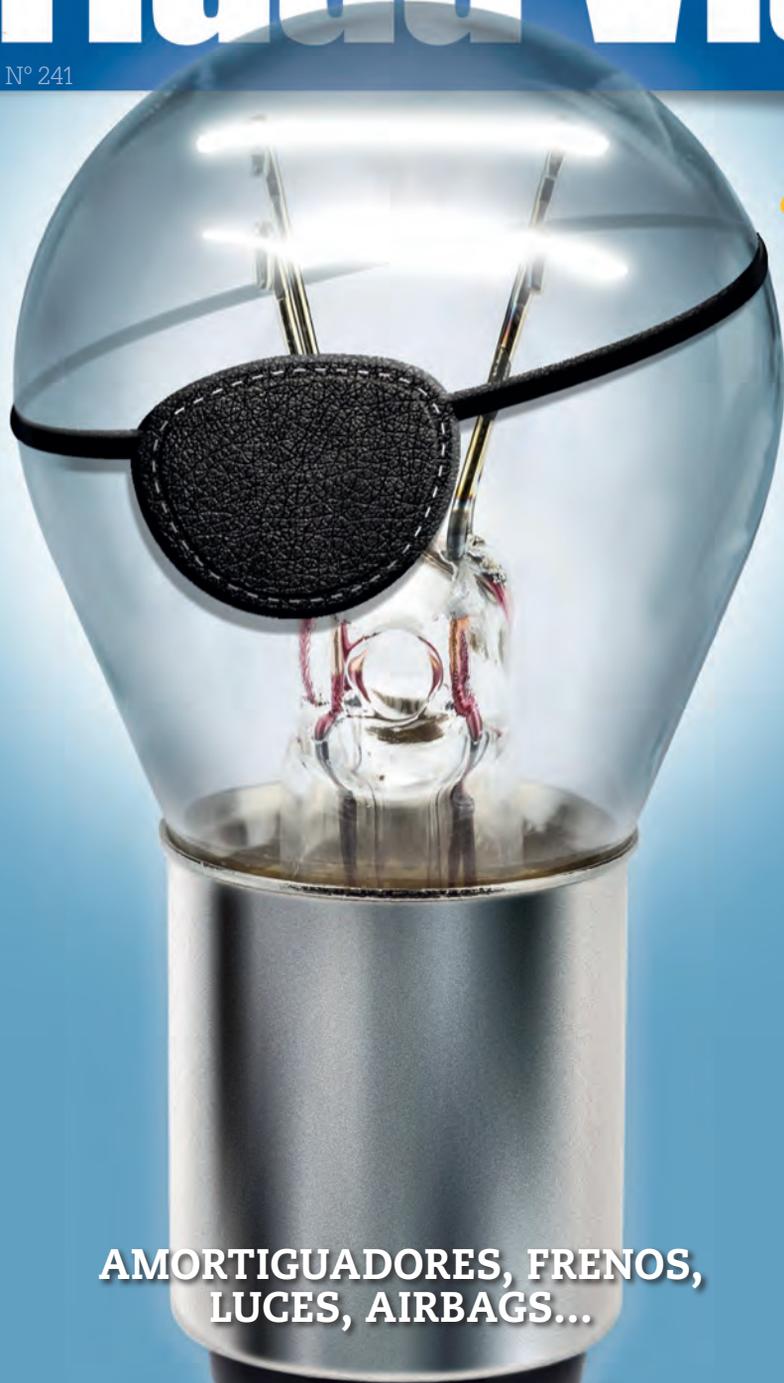
VIAJES **SIN**
SOBRESALTOS

DGT: 154
medidas para
reducir la
siniestralidad

Ciclistas: todas
las alternativas
para evitar
accidentes

Peligro: los
pasajeros de
autobús no
se ponen el
cinturón

Los países
más "locos"
para conducir



AMORTIGUADORES, FRENOS,
LUCES, AIRBAGS...

Recambios pirata: un fraude peligroso

INFORME
SILLITAS
2017



1

UN STOP BIEN SEÑALIZADO. Un turismo se acerca a un cruce señalizado con un Stop, tanto en el asfalto como en la señalización vertical. Se acerca despacio a la línea de detención y se supone que mirando hacia la derecha, de donde puede provenir tráfico de vehículos con prioridad.



2

PERO NO ME DETENGO. El turismo de color rojo, a pesar de que se acerca por su derecha un vehículo con prioridad, no termina de hacer el Stop y, aunque despacio, se salta la línea de detención justo en el momento en que el turismo de color oscuro llega hasta su altura.



3

EMBESTIDA Y CASI VUELCO. ¿Cómo no ha podido ver al turismo oscuro que se encuentra delante? Es imposible saberlo. Lo cierto es que cuando aquel pasa por delante, acelera y, tras chocar con él, levanta las dos ruedas del lado derecho del suelo, con grave riesgo de volcar su propio vehículo.



4

LA RAZÓN DEL STOP. Por suerte, no vuelca y se para sin nada más que el susto de ambos y, probablemente, alguna contusión. No hacer bien el Stop –llegando hasta la línea de detención, deteniéndose completamente, observando si vienen vehículos y, luego, incorporándose tiene, como pueden ver, peligrosas consecuencias.

Multa de 200 euros
Pérdida de 4 puntos

Multa de 200 euros
Sin pérdida de puntos



SIN CASCO... TE PILLA EL HELICÓPTERO

Muchos lectores se quejan de que, como las bicicletas no llevan matriculas, no se les puede multar. No siempre. En este caso, un ciclista circula en un grupo, sin casco, por carretera –una locura que, en caso aunque sea una simple caída, puede poner en riesgo su salud-. Y no solo es detectado por la patrulla de helicópteros, sino que una patrulla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil les detiene y les sanciona.



También pueden ver las locuras de la revista en nuestro canal <http://www.youtube.com/user/RevistaTraficoDGT>



AÑO XXXIV
NÚMERO
241/2017

Portada: Dirrios

Director:

JESÚS SORIA (jsoria@dgt.es)

Coordinadora General:

Mercedes López (mlopez@dgt.es)

Redactor-jefe:

Juan M. Menéndez -edición-
(jmmendez@dgt.es)

Maquetación: Agencia2

Redactores:

Carlos Nicolás (cnicolas@dgt.es) y

Anabel Gutiérrez (aigutierrez@dgt.es)

Fotografía:

Alberto Espada y Lucía Rivas (colaboradores).

Colaboran en este número: Alberto García Palomo, Andrés Más y Gorka Zumeta.

Secciones: Investigación: M^a Jesús Rivero y

M^a José Fernández. *Tecnología:* Álvaro Gómez, Arturo Furones y Javier Páez.

Educación: M^a Cruz García Egido.

Salud Vial: Elena Valdés y Javier Álvarez.

Infografía: Dirrios.

Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 44.

28027 Madrid.

Tfno. directo: 91 301 84 25.

<http://revista.dgt.es/>

SUSCRIPCIONES

c/ Artesiano s/n, Pol. Ind. Trabajo del Camino
24010 León.

Tel.: 987 27 27 27. Fax: 987 80 79 83.

Correo e: edicion@editorialmic.com

Impresión, distribución y fotomecánica:

Editorial MIC.

Depósito legal: M-25.988-1985.

N.I.P.O.: 128-15-003-6. **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>

Edita:



Ambicioso Plan Estratégico

La vida cambia, las tecnologías evolucionan a toda velocidad, como los coches, o nuestra movilidad, o nuestros hábitos... Por eso, también en materia de seguridad vial, lo de "renovarse o morir" es vital. Imprescindible.

De ahí nuestro empeño en hacer una revisión profunda en el Plan Estratégico de Seguridad Vial, previsto para el período 2010-2020 pero que, sin finalizar su período de vida, necesita retoques. Y es que no podemos esperar. Las cifras de accidentes y víctimas en las carreteras se han reducido mucho en la última década, es verdad, pero hemos tenido algunos repuntes que son suficientes para seguir buscando sin descanso cambios que nos permitan seguir en la senda de la reducción. Seguir apostando por las medidas que sean necesarias que nos lleven a profundizar en la línea de bajar más las cifras de siniestralidad, por mucho que cada vez sea más difícil.

Por eso ya estamos poniendo en marcha iniciativas y planificando otras muchas para rebajar la accidentalidad de los ciclistas en las carreteras los fines de semana, y de los motoristas, y de los jóvenes los fines de semana, y de los conductores profesionales en sus viajes de trabajo... Y mejorar la seguridad en las carreteras convencionales, y más programas formativos, y promover más movilidad en bici, y mejorar los sistemas de retención infantil, y mejorar la seguridad de los mayores al volante... 40 objetivos estratégicos y más de 150 medidas prioritarias que o están en marcha o van a estarlo después de consensuarlas con otras administraciones, con colectivos sociales como víctimas, autoescuelas, ciclistas, motoristas, expertos en carreteras...

Estamos poniendo en marcha los pilares de la seguridad vial del futuro. Que traerá, también, cambios legislativos. ¿Empezamos poniendo todo el empeño en volver sin sobresaltos de las próximas vacaciones?

¡Feliz verano a todos!



36

Sillitas infantiles: las mejores y peores

Un nuevo análisis de las sillitas infantiles a la venta en España desvela cuáles son las que mayor puntuación obtienen. Y también las peores.



51

El coche ideal de los expertos

Hemos pedido a los expertos que prueban coches para las principales revistas del motor que elijan su coche ideal y el mejor para el día a día.

48 LA ENTREVISTA: Frank Blanco, presentador de radio y televisión



51 TRÁFICO DEL MOTOR: Los mejores coches, según los expertos

54 BANCO DE PRUEBAS

56 NOTICIAS DEL MOTOR



58 TECNOLOGÍA Y SEGURIDAD: Sistemas de seguridad terciaria

60 EDUCACIÓN: Cuando el adolescente consume y conduce



62 SALUD VIAL: Cefaleas y dolores de cabeza al volante

64 CARTAS

67 EL TRÁMITE: Baja temporal del vehículo



MI CARRIL

Encuestas y realidad

Es curioso analizar las encuestas: nosotros no bebemos si vamos a conducir, nosotros no usamos el móvil si estamos conduciendo, nosotros nos ponemos siempre el cinturón si viajamos en autobús... La realidad objetiva es otra cosa.

Seguramente también diremos que en los viajes de vacaciones pasamos previamente por el taller para pasar el "test" de la seguridad –neumáticos, frenos, luces...–, seguramente también diremos que siempre colocamos bien las sillitas de los niños, seguramente aseguramos que ni gota de alcohol... ¿La realidad? La percepción que tienen algunos de sus comportamientos al volante muchas veces no coincide con lo que hacemos. Siempre hay descuidos. Incluso graves en las semanas de asueto.

Es verdad que la conciencia sobre la seguridad vial, sobre las "tonterías" que nos pueden conducir a un siniestro, ha crecido mucho. Pero no lo asume todo el mundo. El día que cambien esos "pocos" que faltan por apuntarse al "club", habremos dado un paso de gigante.

Nos vemos a la vuelta. Todos.

• Jesús **Soria**
Director





Los conductores admiten poner en peligro a los ciclistas

La lista de malos comportamientos es larga: hablar por el móvil, viajar sin cinturón, circular habiendo tomado alcohol y otras drogas o no respetar la distancia de seguridad al adelantar a un ciclista. Esto último reconocido por el 51% de los encuestados. Y el 44%, además, admite haber invadido alguna vez el carril bici. Estas son dos de las conclusiones del estudio "Hábitos de Conducción" del Centro de Estudios Ponle Freno-Axa, que analiza la percepción del riesgo y el comportamiento al volante de 3.000 conductores habituales.

AEC: Medalla de Plata para "Tráfico y Seguridad Vial"

La Asociación Española de la Carretera (AEC) ha concedido la "Medalla de Plata de la Carretera" 2017 a la revista "Tráfico y Seguridad Vial", editada por la DGT, "por su inestimable aportación a la mejora de la seguridad en la carretera con periodismo de calidad". Además, resalta que

la revista "ha sabido adaptarse a los cambios sociales, tecnológicos, de estilos y lenguajes de comunicación". La "Medalla de Plata de la Carretera" se concede a actuaciones, organizaciones o personas de relevancia en el ámbito técnico, social, económico, comunicacional y político.



Propuesta para endurecer penas y proteger a ciclistas y peatones

Una proposición de Ley, registrada en el Congreso, modificará el Código Penal para introducir tres supuestos de conducción (exceso de velocidad, bajo la influencia del alcohol o de otras drogas) en los que el delito se calificará como imprudencia grave, independientemente de las circunstancias concurrentes

(como hasta ahora). Además, en los casos de varias víctimas, se podrá imponer una pena superior de hasta 9 años de prisión. También se introduce el delito de abandono del lugar del accidente, penando este abandono aunque el conductor nada pueda hacer por haber fallecido la víctima.



Denunciados 2.283 conductores con alcohol y otras drogas

En solo una semana (del 5 al 11 de junio), 2.283 conductores han sido denunciados por circular habiendo consumido alcohol o drogas. Este es el balance de la última campaña de control realizada por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (AGTC). De ellos, 657 por dar positivo a drogas

y 1.626 por alcohol, de un total de 158.941 pruebas. A 247 conductores se les han abierto diligencias por delitos contra la seguridad vial. Uno de ellos fue detenido por los agentes de la AGTC en la N-340, circulando con un camión de 40 toneladas, por quintuplicar la tasa máxima de alcoholemia.

Supremo

Conducir sin permiso es delito

El Tribunal Supremo ha confirmado que conducir sin haber obtenido antes un permiso de conducir es delito (art. 384 del Código Penal). Descarta así la interpretación de la Audiencia Provincial de Toledo de que, además, era necesaria la comisión de una infracción para que fuera considerado delito.



Libros

Tranquilos, que yo controlo

Este "Manual de conducción para gente de bien", de Javier Costas Franco, periodista de Motor, es un compendio de enseñanzas necesarias para efectuar una conducción responsable y segura. Esta obra muestra al lector la mejor manera de sortear imprevistos y situaciones peligrosas y lo cuenta de una manera sencilla, amena e instructiva.



STOP a los atropellos de peregrinos

'Peregrina seguro' es una campaña de Stop Accidentes: 40.000 folletos, en cuatro idiomas, que se distribuirán por los albergues de peregrinos que recorren el Camino de Santiago. Cada folleto incluye consejos básicos como llevar prendas reflectantes, usar el casco si viaja en bicicleta o caminar y pedalear en sentido contrario al de la circulación.



DGT: Gran repercusión de las últimas campañas

"Al volante, no uses el móvil", protagonizada por Tricycle para denunciar el peligro de las distracciones; "Almas ciclistas", que da voz a usuarios de la bicicleta fallecidos en accidente de tráfico; y la pionera "Tú eliges", una iniciativa pionera de realidad virtual, son campañas que han alcanzado en conjun-

to cerca de cinco millones de reproducciones. El Ministro del Interior, Juan Ignacio Zoido, destacó la importancia de este tipo de campañas de concienciación: "Si estuviera en mi mano, hablaría uno a uno con todos los españoles para explicarles que las recomendaciones de Tráfico salvan vidas".

Factor de riesgo: la impulsividad

Según una investigación del Centro de Rehabilitación de Daño Cerebral (CRECER), la impulsividad al volante es un factor de riesgo y debería incluirse un requisito más en los exámenes para obtener el permiso: un test sobre impulsos y autocontrol emocional. El conductor ideal es aquel que no tiene prisas, que disfruta de la conducción y que no sufre el agarrotamiento al volante. Este estudio, financiado por la DGT, se basa en un análisis a 270 conductores en distintas provincias, con pérdida total o parcial de puntos.



La seguridad de los pequeños, en el Congreso

Asociaciones, organismos públicos de gestión de tráfico, fuerzas de seguridad, empresas, fabricantes de sillas y universidades se reunieron en torno a la Alianza para la Seguridad Infantil en el Vehículo, una jornada organizada por RACE en el Congreso de los Diputados. Este foro ha servido para proponer buenas prácticas, como el IVA re-

ducido, que proponen los fabricantes, para los sistemas de retención infantil; formación para pediatras; realizar campañas de concienciación o compartir investigaciones en programas internacionales. 700 niños mueren y 80.000 resultan heridos cada año en las carreteras europeas. En 2016, en España, murieron 28 menores de 14 años.

Velocidad

El 74% excede la velocidad en entornos escolares

Según un estudio de Fundación Mapfre, siete de cada diez conductores supera el límite de velocidad en entornos con presencia de usuarios vulnerables -zonas escolares, centros de mayores o parques-. Son las que están limitadas a 50, 30 o 20 km/h. Pero, además, en estas últimas, las limitadas a 20 km/h, el 97% de los conductores llegan incluso a sobrepasarlo en 15,6 km/h de media.

Aniversario

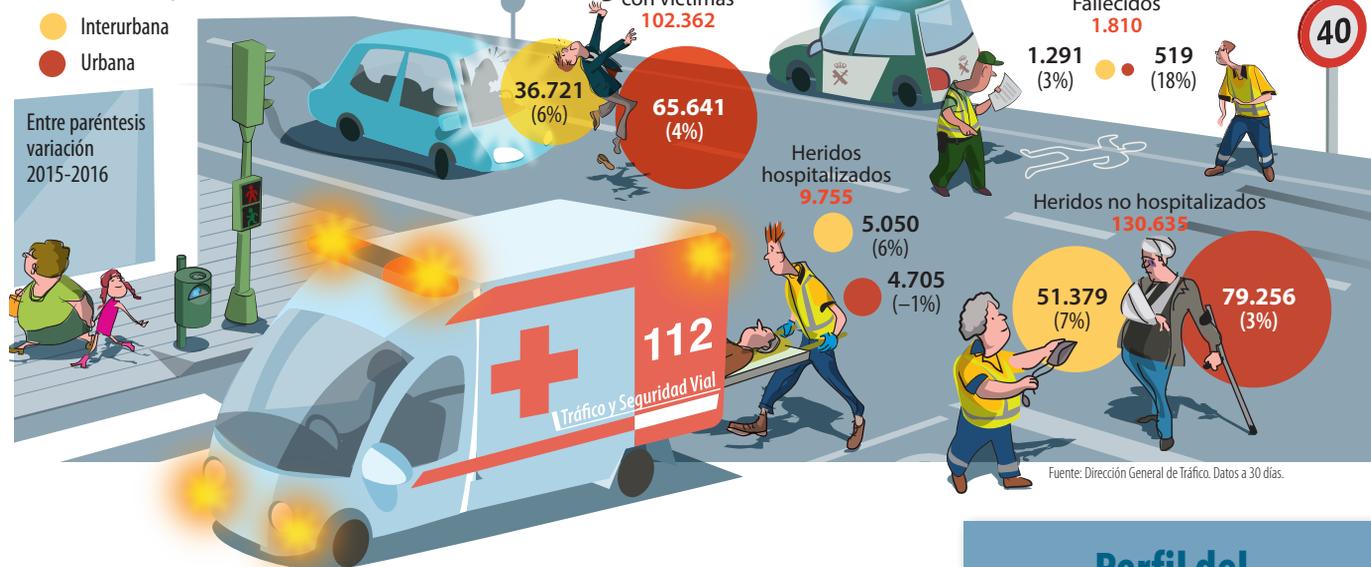
La EMT de Madrid cumple 70 años

La Empresa Municipal de Transportes (EMT) de Madrid conmemora los 70 años de historia de la compañía. Del 12 al 18 de junio organizó una jornada de puertas abiertas en los cinco Centros de Operaciones, visitas gratuitas al Museo de la EMT, y como broche de oro, una exhibición de vehículos históricos en el Paseo del Prado. Madrid fue la primera ciudad española (1924) en contar con un servicio de autobuses urbanos.



Los accidentes de tráfico con víctimas en 2016

El número de fallecidos creció más en vías urbanas (18%) que en carretera (3%).



BALANCE DE SINIESTRALIDAD 2016, A 30 DÍAS

Suben los fallecidos en zona urbana

El pasado año, **1.810 personas perdieron la vida en accidente de tráfico**, según los datos de la DGT. Por tipo de vía, las víctimas mortales crecieron un 18% en vías urbanas, y un 3% en carretera. Además, más de 9.700 personas tuvieron que ser hospitalizadas.

M. LÓPEZ
• Infografía: DLIRIOS

En 2016 fallecieron 1.810 personas en accidente de tráfico, según los datos a 30 días de la Dirección General de Tráfico (DGT). Esto supone un 7% más que en 2015. Hay que destacar que en vías urbanas fallecieron 519 personas, un 18% más que el año anterior, mientras que en carreteras interurbanas perdieron la vida 1.291 personas, un 3% más.

La evolución de las cifras de siniestralidad muestran que durante los últimos 10 años se han observado mayores descensos de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas que en urbanas. Así, desde 2007, en

carretera el número de víctimas mortales se ha reducido un 58% y en vías urbanas un 30%.

El 42% de los fallecidos en 2016 viajaban en un turismo; el 19%, en motocicleta; el 8%, en camión; el 4%, en bicicleta; el 3%, en ciclomotor; y el 1%, en autobús.

POR DEBAJO DE LA MEDIA EUROPEA. La tasa de fallecidos en España en 2016 fue de 39 fallecidos por millón de habitantes, por debajo de la media europea, que se sitúa en 51 fallecidos por millón. España ocupa el quinto lugar en el ranking de países con cifras más bajas de siniestralidad.

En este período, el censo de conductores creció algo más del 0,6%, llegando a los 26.504.480 conductores, de lo

Perfil del accidente mortal

- El **32%** de las víctimas mortales se producen en sábado y domingo y el **68%**, en días laborables.
- Se registran más fallecidos en los accidentes ocurridos en los meses de julio, agosto y septiembre. El **30%** del total.
- El **77%** de los muertos fueron varones y el **23%**, mujeres.
- La proporción más alta de fallecidos tenía entre 35 y 64 años (el **46%** del total).
- El **61%** de las víctimas mortales eran conductores y el **21%**, peatones.
- Por tipo de vehículo, el **42%** de los fallecidos viajaba en un turismo y el **19%**, en una moto.
- La salida de la vía fue el tipo de accidente mortal más frecuente (**33%** de los muertos), seguida del atropello al peatón (**21%** de las víctimas mortales).

Fuente: DGT. 2016.

que un 42% son mujeres. En paralelo, el parque de vehículos aumentó un 2,2% (32.106.520 unidades). De ellos, poco más del 70% eran turismos. ♦



Incendios: ¡cuidado con las colillas!

Del 1 de junio al 1 de noviembre, España entra en el período de riesgo de incendios forestales. Según el Ministerio de Medio Ambiente, el 3% de los incendios-21.000 en los últimos diez años- lo originan colillas de cigarrillos abandonadas o arrojadas desde algún vehículo. De hecho, arrojar objetos desde los coches en marcha, incluidas colillas de cigarrillos se castiga con multa de 200 euros y la retirada de 4 puntos del permiso de conducir. Para ayudar a prevenir incendios, evite arrojar cualquier objeto que pueda causarlos -colillas o cristales, que potenciando los

rayos solares puedan incendiar la vegetación seca-; no llegue en vehículo motorizado a todas partes -el contacto del tubo de escape con matorrales secos podría provocar un incendio-; y, en zonas forestales estacione el coche en aparcamientos habilitados o en zonas totalmente despejadas de pastos o matorral". Y si mientras conduce detecta un incendio, avise lo antes posible al 112, teléfono de emergencia, o al 062, teléfono de la Guardia Civil, indicando los datos de dónde se encuentra, hacia donde avanza el fuego...



NUNCA SOBREPASE SUS POSIBILIDADES Y ANTICÍPESE A LOS RIESGOS

Cómo trazar curvas en moto

En moto, las curvas son la parte más peligrosa. Para trazarlas con seguridad, adopte una velocidad adecuada en la aproximación y durante el giro dosifique la aceleración. **Mantenga una postura relajada y anticípe** a posibles peligros.

- Carlos NICOLÁS FRAILE
- Infografía: DLIRIOS

La conducción de una motocicleta es una experiencia única, diferente a la de circular en otro tipo de automóviles. Y exige del motorista preparación y prudencia para minimizar los riesgos, pues cualquier error o imprudencia –propios o ajenos– tiene un alto precio. En 2016 fallecieron 343 motoristas en accidentes de tráfico –234 en carretera–, en gran medida a causa de salidas de vía y en fines de semana.

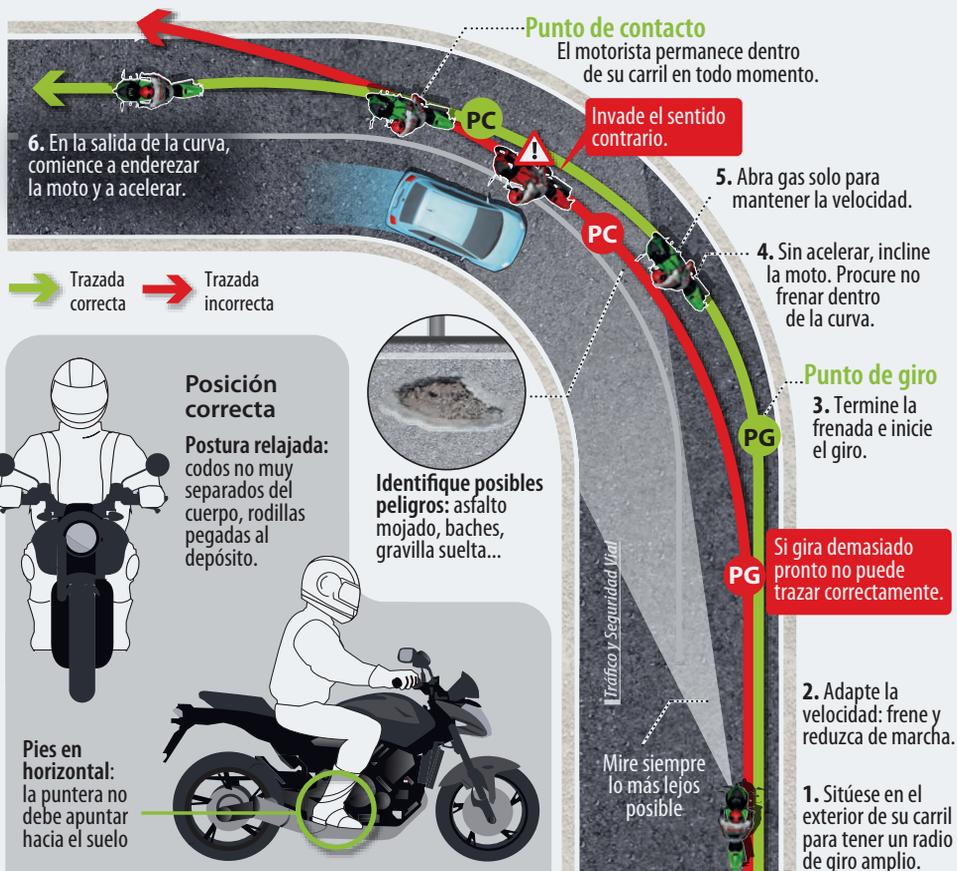
NUNCA FORZAR. Una de las reglas de oro en la conducción de motos, válida para motoristas principiantes y experimentados, es nunca conducir por encima de las propias capacidades y conocimientos. Por ejemplo, alcanzando velocidades en las que no se controla la moto o forzando ‘la máquina’ durante salidas en grupo con conductores más experimentados. *“Cada motorista debe conocer sus posibilidades y hacer las cosas al ritmo que sabe”*, explica Joan Arnella, director de la escuela de conducción TAC.

Para comenzar, la postura debe ser relajada y acoplada a la moto. El cuerpo no excesivamente erguido y las rodillas ceñidas al depósito de combustible, para ganar aerodinámica (menor resistencia al aire). Los codos, ni pegados ni separados del cuerpo, para permitir la movilidad de los brazos.

MIRADA A LO LEJOS. Otra de las técnicas fundamentales en moto es dirigir la mirada hacia el punto más lejano de la trayectoria, girando la cabeza si es necesario y buscando el punto de giro adecuado. De esta forma el motorista amplía su campo visual y tiene más tiempo para anticiparse y reaccionar frente a situaciones de peligro. Y un buen consejo al motorista: mire siempre hacia donde se dirija, pues la moto irá donde usted mire. Evite,

Seis pasos para tomar una curva seguro

Para trazar curvas en moto, adapte la velocidad en la aproximación y dosifique la aceleración durante el giro. Cuide la postura y esté alerta en todo momento.



4 'trucos' para girar en moto

Algunas técnicas para tomar curvas con seguridad:

■ ESTRIBERA INTERIOR

Presione ligeramente la estribera del lado que gira: desplazará su peso al interior y girará la moto con más facilidad.

■ MEJOR SIN ACELERAR

Corte gas y frene antes de llegar a la curva: sin acelerar, giramos más.

■ MIRADA ADELANTE

Mire siempre delante para tener una visión clara de por dónde va a pasar.

■ CONTRAMANILLAR

Al iniciar el giro, presione levemente el manillar hacia el lado contrario al que gira. Su ejecución requiere conocimientos y práctica.

por tanto, centrar la vista en obstáculos o fuera de la curva. "Miramos lejos para analizar el tipo de curva y el estado del firme y 'dibujar' la trayectoria, primero mentalmente, y después sobre el asfalto. Es preferible trazar de una vez que corregir en medio de la curva", explica José María O'Mullony, jefe de sección de Formación de Conductores de la DGT.

TRAZADA PERFECTA.

Llegan las curvas. Respetando en todo momento el límite legal, el motorista analiza y adapta su velocidad al tramo delante de él en solo unos segundos. Los especialistas aseguran que este momento de aproximación es el más importante: solamente una preparación adecuada permitirá la trazada perfecta. "El motorista debe evaluar cada curva,

antes de tomarla, para saber si es rápida o lenta", apunta Joan Arnella. "La aproximación a una curva es un momento crítico. Lo más difícil en moto es saber a qué velocidad llegar a cada curva y cuánto inclinar la moto. De esta decisión puede depender una caída", destaca José María O'Mullony.

FRENADA. Así, en la aproximación el motorista comienza a adaptar su velocidad, frenando y reduciendo de marcha, al tiempo que ocupa la parte exterior de su carril para tener un radio de giro lo más amplio posible.

En el momento que llega al punto de giro, el más lento de la maniobra, deja de frenar y, a una velocidad adecuada a la curva, inclina la moto (si debe 'tumbarla', la velocidad no es adecuada). Dentro de la curva,



ANTES DE INICIAR EL GIRO, ES FUNDAMENTAL ADAPTAR LA VELOCIDAD, FRENANDO Y REDUCIENDO DE MARCHA

no abre gas más que para dosificar la aceleración y mantener la velocidad constante durante toda la trazada.

DENTRO DE SU CARRIL.

Y otra precaución fundamental: durante la inclinación, el

motorista debe mantenerse siempre dentro de su carril. Jamás debe invadir el contrario, ni con la motocicleta ni con el cuerpo: una colisión contra un vehículo que circule en el otro sentido puede ser fatal.

Y en caso de imprevistos, el motorista que mantiene su margen de seguridad puede reaccionar a tiempo ante gravilla suelta, baches u obstáculos. "Para conducir una moto con seguridad es necesario prepararse bien y prepararse antes. Cuantas más cosas sabe un motorista, mayor es su margen de seguridad", afirma Arnella. Tras una trazada 'limpia', la salida de la curva será el momento más cómodo y desahogado del giro, para enderezar la moto e ir acelerando progresivamente. Hasta la siguiente curva. ♦

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

PRUEBA DE CONTROL DE CONOCIMIENTOS



1

Al rebasar al autobús, ¿qué peligro debe preverse?

- A. Que puedan cruzar peatones ocultos por el propio autobús.
- B. Que los viajeros bajen por la parte izquierda.
- C. Ninguno, no es una situación de riesgo.



5

El tiempo de reacción puede aumentar...

- A. después de una comida ligera.
- B. si usamos gafas graduadas.
- C. después de una fuerte discusión.

2

La marca amarilla en zig-zag indica el lugar de la calzada...

- A. donde no se puede estacionar, pero sí se puede parar.
- B. reservado para el estacionamiento de autobuses.
- C. reservado para parada de autobús, no pudiendo parar otros vehículos.



3

La señales de obras...

- A. establecen para los tramos de obras una reducción de la velocidad máxima en 10 km/h.
- B. tienen distinto símbolo y tamaño que las usadas en tramos sin obras.
- C. tienen el mismo significado que las usadas en tramos sin obras.



4

De no existir peligro para los demás usuarios, ¿podrá una ambulancia, circulando en servicio urgente, utilizar solamente la señal luminosa?

- A. No; deberá utilizar siempre la señal acústica junto con la luminosa.
- B. Solo cuando circule por vías interurbanas.
- C. Sí; podrá utilizar solamente la señal luminosa.

6

Fumar mientras se conduce...

- A. está prohibido.
- B. es recomendable, porque ayuda a mantener la atención.
- C. no es recomendable, porque puede afectar a la atención en la conducción.



7

Conducir durante mucho tiempo sin descansar...

- A. mantiene al conductor más atento ante cualquier peligro.
- B. disminuye el riesgo de accidente.
- C. propicia la aparición de la fatiga.



8

El reposacabezas, ¿cómo debe colocarse?

- A. A la altura de cuello.
- B. Lo más alto posible para que no moleste.
- C. A la altura de la cabeza.



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...



+ test
autocorregibles en
www.dgt.es/en/el-epigrafe-de-Formacion-y-educacion-vial

COMÚN A TODOS LOS PERMISOS



9 Hay hielo en la vía. ¿Qué debe hacer?

- A. Circular con el pie en el embrague.
- B. Circular a poca velocidad para no tener que frenar.
- C. Circular pisando el freno intermitentemente.



10 La varilla del aceite del motor, ¿para qué sirve?

- A. Para comprobar la temperatura del aceite.
- B. Para comprobar el nivel del aceite.
- C. Para comprobar la presión del aceite.

11 Debido a un pinchazo sustituye una de las ruedas de su vehículo por la de uso temporal. ¿Cuántos kilómetros podrá circular en esas condiciones?

- A. Tantos como sean necesarios siempre que dicha rueda no haya sido utilizada anteriormente.
- B. Los que recomiende, como máximo, cada fabricante, y circulando a la velocidad que se indica en dicha rueda.
- C. No hay limitación de kilómetros porque se trata de una situación excepcional.



Para poder circular, **con la rueda de uso temporal** se debe tener en cuenta sus limitaciones: los kilómetros máximos a recorrer y velocidad máxima recomendada. Por lo tanto, y como medida de seguridad, debe seguir las recomendaciones que fija el fabricante para esta situación excepcional.



12 Para circular de noche por una travesía. ¿Qué luces son obligatorias?

- A. Las de posición y las cortas.
- B. Las de posición y las largas.
- C. Las de posición solamente.



13 ¿A qué vehículos prohíbe pasar esta señal?

- A. A los vehículos que tienen más de 3,5 metros de anchura.
- B. A los vehículos que tienen más de 3.500 kilogramos de peso.
- C. A los vehículos que tienen más de 3,5 metros de altura.

test SOLUCIONES

1.A, 2.A, 3.C, 4.C, 5.C, 6.C, 7.C, 8.C, 9.B, 10.B, 11.B, 12.A, 13.C.

CORRECCIÓN AL TEST N° 239

11 Por seguridad, ¿cuál es la forma más aconsejable de bajar un puerto de montaña cuando en la calzada existen placas de hielo?

- A. Con la marcha más corta que se pueda para evitar deslizamientos.
- B. Utilizando el freno de mano para trazar las curvas.
- C. A baja velocidad con la marcha más larga que se pueda, evitando frenadas bruscas.



con más detalle

En invierno, pueden encontrarse placas de hielo en las carreteras. por lo que para una mayor seguridad, debe circular con una mayor seguridad, debe circular tanto con nieve como con hielo debe hacerse a baja velocidad con la marcha más larga que se pueda; sin embargo, para efectuar descensos debe realizarse lentamente, en una velocidad muy moderada y en una relación de marchas corta.

SOLUCIÓN: A

Toda la información del tráfico está en la revista



¡Y MUCHO MÁS EN NUESTRA WEB!

revista.dgt.es

- La actualidad del día
- Reportajes a fondo
- Vídeos, infografías animadas...
- Y puedes suscribirte a nuestra Newsletter



Dr. Luis Montoro

Jesús SORIA



“Tener un accidente por ir bebido es la forma más estúpida de morir”

Catedrático de Seguridad Vial, Pte. de FESVIAL

En 1987 escribió sobre la psicología y el tráfico en nuestra revista. Y dijo: “El automóvil ofrece tantas ventajas que el hombre está dispuesto a pagarlas incluso con su vida”. ¿Hoy también?

Ha aumentado la sensatez y ha evolucionado el concepto de movilidad y de accidente de tráfico.

La seguridad vial: ¿una asignatura que seguimos suspendiendo?

Estamos en un notable alto, pero la nota bajaría mucho si tenemos en cuenta todo lo que se sabe actualmente sobre seguridad vial.

¿La sociedad asume los accidentes como un problema de todos?

Toda la sociedad, no, pero sí grandes colectivos, empresas, fundaciones, víctimas, autoescuelas, investigadores, etc.

¿Qué ha propiciado la rebaja sustancial en la tasa de siniestralidad?

Pasar de 9.344 muertos en 1989 a 1.688 en 2015 con veinte millones más de vehículos ha sido posible por muchas cosas: infraestructuras, vehículos, vigilancia, normas, fiscalía de seguridad vial, campañas, Código Penal, permiso por puntos, etc. Pero, la más importante, la movilización social.

¿Y el repunte de los últimos años?

Estancamiento. Hemos cubierto una etapa de descenso importante y ahora es complejo bajar las cifras. Habrá que hacer grandes esfuerzos para conseguir pequeños logros.

Factor humano: ¿es todavía el ‘eslabón’ de la accidentalidad?

No hay ninguna duda en el mundo científico.

Distracciones, usar el móvil, ¿la nueva bestia negra?

Hace dos décadas los accidentes por distracción eran el 20%. Ahora posiblemente sean el 40%. Es terrible pensar

que el móvil mata a más gente que alcohol, drogas o la velocidad.

¿Le sorprende que detrás de muchos accidentes estén las drogas?

No, porque el consumo en España es más que preocupante. Es el gran escollo: conducimos como vivimos.

“ES TERRIBLE PENSAR QUE EL MÓVIL MATA A MÁS GENTE AL VOLANTE QUE EL ALCOHOL, LAS DROGAS O LA VELOCIDAD”

¿Cómo ‘retirarlos’ de la vía?

Con los esporádicos se puede actuar con formación, campañas y control policial. Con los toxicómanos, que son enfermos, poniéndolos en tratamiento y apartándolos de la conducción mientras no estén curados.

¿Subiría los límites de velocidad?

No. Muchos riesgos y nulas las ventajas. La velocidad provoca accidentes y agrava las consecuencias.

¿Qué haría con los reincidentes?

Lo primero es detectarlos; lo segundo es diagnosticar bien el porqué de su reincidencia; y lo tercero es actuar sobre ellos en función de la causas.

¿Una vuelta al Permiso por Puntos?

El sistema está funcionado muy bien, pero hay cosas menores que mejorar.

¿Más información, más formación? ¿Más educación o más mano dura?

La mano dura sirve para hacer justicia e inhibir los comportamientos de riesgo, pero no sirve para modificarlos, que es lo que intere-

sa. Eso solo se logra con educación, formación...

Tanta tecnología en los coches, ¿ayuda a la seguridad o ve peros?

Es muy importante, pero hay que pensarlas bien: que no causen estrés tecnológico. El centro del sistema siempre es el conductor.

¿Los coches autónomos bajarán la siniestralidad?

Sin duda. Pero en el conductor siempre estará la decisión última.

Proponga tres medidas al Director General de Tráfico.

Educación en colegios, formación en autoescuelas obligatoria, 3.000 agentes más de la Guardia Civil y fuerte inversión en campañas de prevención.

¿Ha conducido bebido?

No. Nunca. Creo que tener un accidente por ir bebido es la forma más estúpida de morir que puede existir.

¿La última multa?

No he perdido ningún punto y nunca me han multado. ♦





Las mujeres superan a los hombres en conducción desatenta o distraída.

LAS CONDUCTORAS PROVOCAN LA MITAD DE ACCIDENTES Y MUERTOS QUE LOS HOMBRES

Ellas + despistadas Ellos + arriesgados

En contra de lo que muchos puedan pensar, la mujer, al volante, no es un *"peligro constante"*, sino todo lo contrario: **mucho más prudente, más respetuosa con las normas y, sobre todo, mucho más segura.** Así lo asegura un estudio realizado por expertos del Instituto de Investigación del Automóvil, INSIA.

- Anabel GUTIÉRREZ
- Infografía: DLIRIOS

Un informe realizado por la Universidad Politécnica de Madrid y la Cátedra Eduardo Barreiros, desmonta tópicos y refleja que los hombres son más arriesgados al volante, sufren más accidentes y estos son más graves que los ocasionados por mujeres.

Para llegar a esta conclusión, los expertos del Instituto de Investigación del Automóvil (INSIA) de la Universidad Politécnica de Madrid que han desarrollado este estudio han comparado ra-

tios equiparables de hombres y mujeres del censo de conductores y analizado su implicación en 200.000 siniestros producidos entre 2004 y 2013. Estos accidentes han sido distribuidos en dos grupos: accidentes sin contrario (con un solo vehículo implicado) y colisiones entre dos turismos.

Existen diferencias significativas entre hombres y mujeres respecto a su acci-

dentalidad, a la gravedad de sus lesiones, a los tipos de accidentes, incluso, al comportamiento.

LESIVIDAD. La tasa de mortalidad en accidentes de tráfico por millón de habitantes de cada sexo es más de tres veces superior en hombres que en mujeres.

Y la mortalidad en accidentes por millón de conductores de cada sexo, también resulta superior (más de dos veces mayor en varones que en mujeres, según el informe).

EL ACCIDENTE MÁS GRAVE ES LA COLISIÓN ENTRE DOS TURISMOS CUANDO AMBOS CONDUCTORES SON HOMBRES

Los hombres no solo tienen más accidentes, sino que son los más graves. El número de muertos por ocupante es el doble en accidentes con conductores



Los hombres asumen más riesgos, especialmente en relación con la velocidad y el consumo de drogas.



Ellos tienen más atropellos, vuelcos y colisiones y ellas, más choques por alcance y salidas de vía.

varones respecto a mujeres, en accidentes sin contrario o en colisiones entre dos turismos cuando ambos conductores son hombres. Y alcanzan valores intermedios cuando la colisión es entre conductor y conductora.

En todos los casos, los varones aparecen con mayor tasa de infracciones por exceso de velocidad o velocidad inadecuada y las diferencias decrecen con

la edad. También los varones aparecen con mayor proporción en infracciones por consumo de alcohol y otras drogas, alcanzado una diferencia de 5 a 1 respecto a las mujeres.

CONDUCTAS DIFERENTES. “Este resultado es espectacular”, asegura Blanca Arenas, directora de la Unidad de Estudios de Transportes del INSIA y coautora del informe.

“Por cada conductora bajo los efectos del alcohol o drogas implicada en una colisión interurbana con dos turismos involucrados, existen otros cinco conductores varones cometiendo una infracción análoga”, asegura el informe.

Las mujeres superan a los hombres en conducción desatenta, alcances o circular con la ITV caducada. Buena parte de la mayor implicación en accidentes de los varones, respecto a

ENTREVISTA

BLANCA ARENAS

Directora de la Unidad de Estudios de Transporte e impacto medioambiental del INSIA



“Ellos tienen los accidentes más graves”

¿En qué situaciones destacan por malos comportamientos hombres y mujeres conduciendo?

Las mujeres destacan en las infracciones por distracciones más que los hombres y por infracciones de tipo administrativo, como no tener actualizada la ITV del vehículo o disponer de un permiso de conducir caducado. Los hombres aparecen con mayores proporciones en la comparación de infracciones de velocidad y de consumo de alcohol y drogas, con respecto a los valores correspondientes a las conductoras mujeres.

Se ha evaluado también la accidentalidad de cada uno, ¿es distinta?

Los hombres tienen más accidentes que las mujeres y constituyen accidentes de mayor lesividad. Aparecen implicados en mayor proporción que las mujeres en vuelcos y atropellos. Esto ocurre así en el caso de accidentes de vehículo único, siendo este un turismo. También aparecen más involucrados en colisiones frontales y fronto-laterales en los accidentes interurbanos de la muestra en la que han resultado implicados dos turismos.

las mujeres, y de la mayor severidad de estos, puede explicarse por su conducta menos respetuosa con las normas de circulación. Blanca Arenas explica que “las mujeres destacan en mayor cumplimiento de la norma en lo que se refiere a factores de riesgo en la conducción: velocidad y consumo de alcohol y drogas”.

Pero, ¿para qué es importante hacer estas distinciones? Pues para “identificar escenarios de accidentes en los que aparecen más mujeres que hombres o al revés y mejorar la formación de los conductores; identificar ejes de campañas de sensibilización e información específicas o aportar criterios para realizar controles de la guardia civil”, enumera Blanca Arenas. ♦



LLEGAN A TRAVÉS DE LA VENTA ONLINE Y LOS TALLERES ILEGALES Y SUPONEN UN GRAVE RIESGO PARA LA SEGURIDAD VIAL

Recambios PIRATA muchos y peligrosos

Lámparas, airbags, amortiguadores, pastillas de freno, parachoques... todos los componentes del automóvil se falsifican. Un mercado pirata en crecimiento con graves riesgos para la seguridad del automóvil y, por tanto, para la vida de las personas. Fabricados mayoritariamente en Asia, sus principales vías de entrada son la venta online y los talleres ilegales. Concienciar de sus peligros a los conductores es nuestro objetivo.



- Mercedes LÓPEZ
- Infografía: DLIRIOS

Vender un bolso, un reloj o un perfume de marca falsificado es una práctica de todos conocida, pero ¿sabemos que también se venden airbags, pastillas de freno o amortiguadores falsos bajo la etiqueta de marcas de reconocido prestigio? Así lo aseguran desde EUROPOL (Oficina Europea de Policía) y explican que en el pasado “se falsificaban sobre todo limpiaparabrisas y accesorios interiores”, pero que en la actualidad “se piratean todos los recambios y componentes del automóvil”. Y que además, es una práctica cada vez más extendida.

Y lo más grave: desde el sector de componentes de automoción se asegura que el conduc-

tor no suele ser consciente de que la pieza que le están instalando es falsa. “Existe un gran desconocimiento –en palabras de Begoña Llamazares, responsable de Mercado de SERNAUTO (Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción)– entre los usuarios. Los conductores normalmente no son conscientes de que el recambio que se les ha instalado en su coche o que están comprando es falsificado”. E indica la necesidad de realizar una importante labor de concienciación, pero “sin crear alarma”.

Alarma que preocupa también entre los fabricantes. Así, aunque prefieren mantenerse en el anonimato, uno de los principales fabricantes, reconoce: “Hemos detectado que el fenómeno de la falsificación es cada vez más alarmante en nuestro sector. Por ello, hemos implementado

un modelo de prevención que incluye medidas, tanto de vigilancia y control como coercitivas, para intentar minimizar el riesgo que entraña la puesta a disposición del público de piezas falsificadas”. “Hemos comprobado –continúan– que algunas de estas piezas pueden llegar a provocar accidentes mortales”; y finalizan, asegurando que “nuestra prioridad es garantizar la seguridad de nuestros usuarios, por lo que seguiremos luchando contra cualquier actividad ilícita que la comprometa”.

SE HA COMPROBADO QUE ALGUNAS PIEZAS PUEDEN LLEGAR A PROVOCAR ACCIDENTES MORTALES

CLAVES PARA LA SEGURIDAD.

Montar en los vehículos recambios falsificados/pirateados es una práctica que conlleva graves riesgos para

la seguridad vial y la integridad física de las personas. En este sentido, Cristina San Martín, directora de Coordinación y Proyectos de SERNAUTO, ►►





NEUMÁTICOS: etiquetas que mienten

Hugo Ureta, director de Relaciones Institucionales de Michelin, indica que los neumáticos piratas no son un problema reconocido: *"No conocemos que se realicen falsificaciones, es muy complicado"*. Para el sector, la verdadera problemática son los neumáticos que llevan etiquetas europeas de información medioambiental y de seguridad falsas. Hay que recordar que, desde noviembre de 2012, los neumáticos incorporan una etiqueta con información sobre resistencia a la rodadura, agarre en mojado y el ruido que emiten.

Ureta indica que la UE ha comprobado que *"hay fabricantes asiáticos que ponen etiquetas cuya información no se corresponde con la realidad de ese neumático"*. Pueden, por ejemplo, incorporar una etiqueta con clasificación A en agarre –la máxima–, cuando su etiquetado real sería inferior. *"Eso es mentir al consumidor"*. Aunque también quiere dejar claro que *"no todos los neumáticos asiáticos incumplen la normativa, ni son de mala calidad. No podemos culpabilizar a todos"*.

Una práctica muy difícil de comprobar, asegura, porque hay que llevar el neumático al laboratorio para que lo analicen y es un proceso muy caro. Añade que *"el comprador lo tiene muy complicado para distinguirlos"*, y afirma que es la Administración la que puede actuar, reconociendo, al mismo tiempo, que tampoco lo tiene fácil. Para ayudar al comprador a elegir el mejor neumático, aconsejan no fijarse en el coste unitario, sino en su coste de uso por kilómetro y de ahorro de combustible, porque *"el barato no es el que cuesta menos"*, insisten.



Recambios PIRATA muchos y peligrosos

► subraya la posibilidad *"de que se produzca un accidente por el mal funcionamiento o la deficiencia de una de estas piezas"*. Y advierte que *"los recambios falsos no cumplen ni los requisitos técnicos ni de funcionalidad, ni las especificaciones para las que fueron diseñados, lo que puede originar graves riesgos para la seguridad vial"*. Sobre todo, cuando se trata

de componentes clave para la seguridad como piezas de impacto y colisión, elementos de fricción, neumáticos, componentes electrónicos... por las consecuencias en caso de que se produzca un fallo electrónico o mecánico repentino.

Además, Begoña Llamazares añade que también estamos hablando de una

estafa al consumidor, *"ya que se le hace creer que es un recambio en perfectas condiciones, cuando normalmente presentan una vida útil más corta que las piezas originales, no son sometidos a ensayos o pruebas, no cumplen las prestaciones de seguridad, son mucho más sensibles a las condiciones ambientales, por lo que las altas*

temperaturas, las vibraciones o la humedad pueden originar fallos prematuros". Esto se traduce en unos costes económicos muy elevados provocados por el exceso en el consumo de combustible, la reducción

de los niveles de rendimiento y la corta duración del componente.

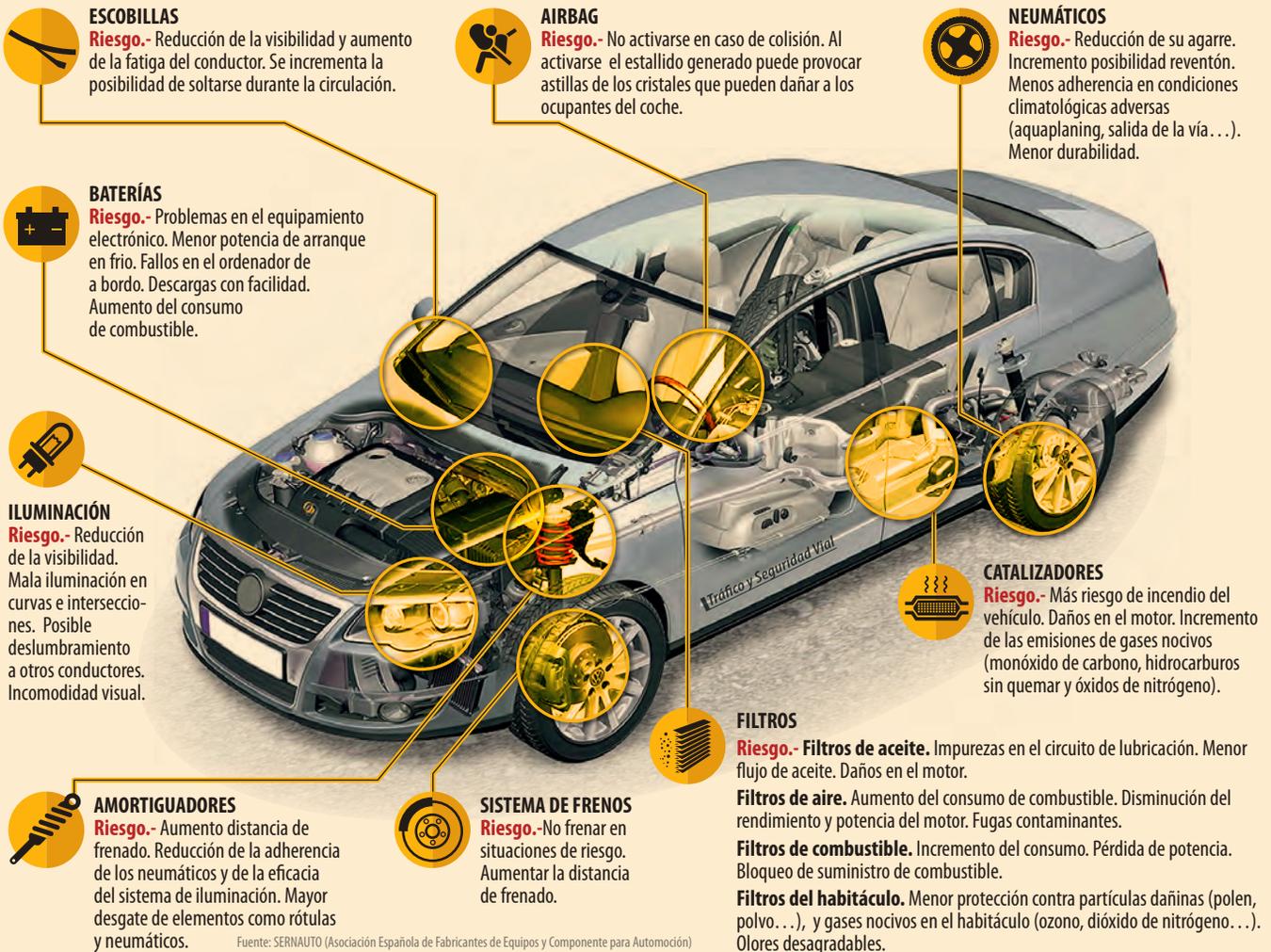
Sin olvidar, los perjuicios medioambientales, tanto por los procedimien-

**CONSEJO: COMPRAR
EN SITIOS OFICIALES
O DE CONTRASTADA
CREDIBILIDAD Y
SOSPECHAR DE LAS
SUPEROFERTAS**



Los riesgos de los recambios piratas

Los recambios falsificados pueden tener graves consecuencias en la seguridad vial incrementando el riesgo de accidente, daños medioambientales, falta de garantías legales y costes económicos al comprador.



tos utilizados durante su fabricación, como por sus emisiones y residuos sin tratar ni reciclar.

Identificar un recambio pirata es complicado, reconocen los fabricantes. En primer lugar, porque son pocos los conductores que inspeccionan los recambios que se instalan en sus vehículos y, de hacerlo, pocos serían capaces de distinguir una pieza original de una falsa.

DETECTAR PIRATAS. Por ello, los fabricantes explican que una inspección visual externa permite detectar algunas incoherencias (errores tipográficos, traducciones extrañas, etiquetas sin el nombre del fabricante...). Mónica Dopico, inspectora jefe del departamento de Delitos contra la Propiedad Intelectual de la Policía Judicial, aconseja a los compradores “com-

prar en sitios oficiales o de contrastada credibilidad y sospechar de las superofertas”. Y, sobre todo, acudir a talleres de confianza y dejarse aconsejar por el mecánico profesional, cuando se necesita realizar un operación en nuestro vehículo.

Asimismo, Dopico explica que el mero uso de recambios falsos no es delictivo, pero sí se puede caer en la receptación (que conlleva una sanción administrativa), y subraya que “los que sí incurrir en delito son los talleres al instalar y comercializar productos falsificados”.

¿Cuáles son las principales vías de compra e instalación de recambios pi-

rata? Para EUROPOL, el auge del comercio electrónico y los avances de las nuevas tecnologías son los que permiten “la globalización de las actividades ilegales y aseguran el anonimato de los individuos proveedores”. Junto con la proliferación de talleres ilegales (ver recuadro) –para San Martín, de SERNAUTO, “no debemos llamarlos talleres, porque no

lo son, sino establecimientos ilegales”–, en los que se venden e instalan sin factura y sin garantía estos recambios. Piezas que llegan al mercado mayoritariamente “a través de los países del Este y Ucrania, y luego circulan libremente por Europa”, explica José ▶▶

EN LOS NEUMÁTICOS SE FALSIFICA LA INFORMACIÓN SOBRE SU RESISTENCIA, AGARRE Y/O RUIDO

BOMBILLAS XENÓN las más falsificadas

Uno de los componentes más falsificados son las bombillas de descarga, también denominadas xenón y, según el sector, Philips es la marca más pirateada. ¿Pero cómo identificar un producto falsificado? Estos son los consejos de los fabricantes:

- **Pegatina amarilla:**

Las bombillas llevan un código BI-DI para poder identificar el lote de fabricación. La mayoría de las falsificaciones llevan una pegatina amarilla que ya no usan las marcas legales. Si se levanta esa pegatina, no hay nada impreso en el metal.

- **De plástico:**

Desde hace unos años, la parte de arriba de la bombilla es metálica, mientras que las falsificaciones suelen ser de plástico.

- **Certificado de Autenticidad:**

Además, se ha incorporado un Certificado de Autenticidad (COA) con el nombre de la marca, un código de seguridad y un código de un solo dígito en movimiento que brilla con los colores del arco iris.

- **On-line:**

Algunas marcas pone a disposición de sus clientes la posibilidad de verificar la autenticidad de esa bombilla en su página web.



RECAMBIOS ¡cuidado también con los usados!

Por supuesto, cuando hablamos de un recambio usado no estamos haciéndolo de una pieza falsa o pirata, pero también tenemos que extremar las precauciones. Sepa que solo podrá adquirirlos de forma legal en los Centros Autorizados de Tratamiento (CAT). El 22 de enero de 2017 entró en vigor un nuevo Real Decreto de Regulación sobre los Vehículos al Final de su Vida Útil, cuya principal novedad es que, a partir de ese momento, solo se permite a los Centros Autorizados de Tratamiento (CAT), extraer y comercializar las piezas usadas de los coches, y se consideran ilegales todos aquellos recambios usados que no

procedan de un CAT. ¿Qué significa en la práctica? Que queda prohibida la venta por particulares de recambios usados, o por plataformas, con la consiguiente responsabilidad legal, si así lo hicieren. También tendrán responsabilidad los talleres que utilicen piezas usadas sabiendo que su origen no es un CAT.

Cuando se da de baja definitiva a un vehículo, debe entregarse en un CAT, y debe hacerse con todas sus piezas y componentes. Si el CAT comprueba que se ha sustraído algún componente del coche, tiene obligación de notificarlo a la Consejería competente de la Comunidad Autónoma.

Recambios PIRATA muchos y peligrosos

► A. Moreno, presidente de ANDEMA (Asociación Nacional para la Defensa de la Marca)

NO HAY ESTADÍSTICAS. Obtener estadísticas fiables que proporcionen una dimensión real del consumo de estos productos falsos no es fácil. En la última Conferencia contra Bienes Falsificados de Casa y Recambios para el Automóvil, organizada por la OAMI (Oficina de Armonización del Mercado Interior, que es el organismo de la UE –Unión Europea–, encargado de la gestión de marcas) y

EUROPOL se aseguró que, durante los tres últimos años, solo en la UE, se habían incautado casi 21 millones de artículos falsos. Otras fuentes indican que, solo en 2014, las aduanas europeas informaron de 35,5 millones de incautaciones de productos falsos; y que cada vez era más frecuente encontrar entre ellos recambios para el automóvil. Especialmente pastillas de freno, airbags, filtros, piezas como parachoques, componentes de suspensión y de dirección.





Un airbag falsificado puede no estallar en caso de colisión.

TALLER ¿éste es ilegal?

Los establecimientos ilegales de reparación de automóviles no siempre son fáciles de reconocer. Desde CETRAA (Confederación de Talleres de Reparación) se dan algunas pistas para saber si es un taller clandestino:

- **Sin placa identificativa:** Concedida por la Consejería de Industria, es obligatoria colocarla a la entrada del establecimiento.
- **Sin presupuesto:** El cliente nunca recibirá un presupuesto por escrito ni una factura que garantice los trabajos realizados en el vehículo.
- **Carteles informativos:** No tienen carteles que informen sobre los precios de la mano de obra, horarios, derechos de los usuarios...
- **A puerta cerrada:** Suelen estar ubicados en la afueras de las ciudades, en garajes de chalets y domicilios particulares, siempre trabajan a puerta cerrada, o se realizan las reparaciones en la calle o en un descampado.



LA MAYORÍA DE LOS CONDUCTORES NO SON CONSCIENTES DE QUE HAN COMPRADO O LES HAN INSTALADO PIEZAS FALSAS

Por su parte, en España la Agencia Tributaria indica que en 2016 el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales intervino casi 2,6 millones de productos falsificados. Pero, al igual que a nivel europeo, conocer datos fiables que proporcionen una dimensión real del consumo de productos falsificados, centrados en el sector de los recambios del automóvil, no es posible. En las cifras que aportan no se especifica exactamente los datos correspondientes a recambios del automóvil. Explican que a las mafias las "podríamos definir como multimarcas y oportunistas" y que "lo normal es que en un mismo contenedor encontramos una gran variedad de productos. Bolsos junto con pastillas de freno y perfumes, por poner un ejemplo", subrayan desde este departamento. ♦

Arranca la seguridad vial del futuro

La DGT está poniendo al día el Plan Estratégico de Seguridad Vial. Algunas de las medidas propuestas ya están en marcha. Otras necesitarán la implicación y el consenso con administraciones y agentes sociales para su implantación. **La seguridad vial del futuro ya está aquí.**

• Carlos NICOLÁS FRAILE

La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, actualmente en marcha, se pone al día. La DGT, en colaboración con ministerios y agentes vinculados a la seguridad vial, han actualizado la hoja de ruta contra la siniestralidad vial en España.

Durante la última reunión del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, órgano que reúne a distintas administraciones y entidades públicas y privadas implicadas en impulsar la seguridad en nuestras vías, se dieron

a conocer las novedades propuestas por la DGT, para incluir en una Estrategia renovada casi 40 objetivos y más de 150 medidas prioritarias, muchas de las

cuales aún deben ser consensuadas, en asuntos clave como reincidentes, alcohol y otras drogas, niños, jóvenes y noveles, mayores, ciclistas, peatones, motoristas, víctimas, carreteras convencionales, entre otros (ver recuadro inferior en estas dos páginas).

“La revisión que se ha realizado ha sido profunda y puede servir para configurar los pilares sobre los que se asiente la futura estrategia 2021-2030”, afirmó el ministro del Interior, Juan Ignacio Zoido. Por su parte, el director general de Tráfico, Gregorio Serrano, ha destacado que esta revisión *“debe ser el marco normativo*

de la movilidad del siglo XXI. Para ello, tenemos que prestar especial atención a las medidas de mejora de la seguridad vial, en especial de los colectivos

vulnerables y a las medidas de movilidad urbana”.

PUESTA AL DÍA. Esta puesta al día de la Estrategia permitirá proponer modificaciones de algunas de las medidas, suprimir otras e incorporar nuevas. Para la DGT, las importantes transformaciones experimentadas en seguridad vial y movilidad en los últimos años, el conocimiento acumulado y la necesidad de asentar la estrategia futura, justifican el trabajo de revisión y las mejoras que se están introduciendo. *“Esta revisión está permitiendo introducir nuevas metodologías en la selección de intervenciones eficaces y generará acciones de indudable utilidad en los próximos años, una vez debatidas por todos los agentes implicados”,* explica Juan Carlos González, subdirector adjunto de Investigación e Intervención de la DGT.

NOVELES Y MAYORES. Respecto a los conductores inexpertos, las propuestas contemplan restricciones al consumo de alcohol. Asimismo, la DGT considera preciso impulsar una colaboración más estrecha con las autoridades sanitarias en las áreas de conductores mayores, conductores sin control médico de su enfermedad y con incapacidad labo-

LA DGT QUIERE CONSENSUAR ESTAS PROPUESTAS CON ADMINISTRACIONES Y ENTIDADES IMPLICADAS EN LA SEGURIDAD VIAL

Plan Estratégico: temas clave y objetivos



Niños

- Mejorar el uso de los sistemas de retención infantil
- Proporcionar entornos y trayectos escolares seguros



Jóvenes y noveles

- Mejorar la formación de los conductores principiantes
- Reducir las actitudes de riesgo de adolescentes y jóvenes



Mayores

- Aumentar la detección de los problemas de los conductores mayores
- Mejorar la adaptación de las personas mayores a sus condiciones psicofísicas



Peatones

- Promover los hábitos de desplazamiento y la creación de espacios seguros



Ciclistas

- Impulsar y promover la movilidad en bicicleta
- Mejorar la formación de los ciclistas y del resto de usuarios



ral. La revisión de la Estrategia también aborda medidas para facilitar el acceso a la conducción de personas con discapacidad física y con determinadas enfermedades. Y sobre los conductores reincidentes con problemas de uso de sustancias psicoactivas, pretende hacer de la recuperación del permiso de conducir una “herramienta terapéutica” para su reeducación (ver recuadro en la página siguiente).

SILLITAS Y ESCOLARES. La DGT seguirá reforzando el buen uso de los sistemas de retención infantil mediante campañas de vigilancia, tanto en turismos como en autobuses escolares. Además, las jefaturas provinciales de Tráfico están trabajando en el ámbito sanitario, con padres (a través de las AMPAS) y con vendedores de sillitas,

Incentivos para las empresas'

La seguridad vial laboral es uno de los ámbitos prioritarios en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, ahora en revisión. En los últimos años, más empresas han incorporado la seguridad vial en sus planes de riesgos laborales. Así, la DGT plantea incentivos para las empresas con buenas prácticas en materia de movilidad segura, especialmente a las pymes, e inspecciones a las empresas con mayor siniestralidad. Otras medidas propuestas son la vigilancia del consumo de drogas en conductores de flotas y las campañas de vigilancia y control del transporte profesional, ya se están mostrando eficaces en la progresiva reducción de la siniestralidad vial laboral en España: en 2006 hubo 509 accidentes de tráfico laborales con fallecidos; en 2015 se registraron 173.

en sesiones formativas en la adecuada utilización de estos dispositivos. En el ámbito de la infancia, continuará la colaboración con colegios y ayuntamientos para crear entornos escolares seguros: actualmente la DGT participa en más de 150 proyectos de este tipo en otros tantos municipios.

INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA.

Igualmente importantes son las acciones para impulsar la innovación tecnológica en la conducción, pues permitirán completar las medidas dirigidas a la educación e incrementar su eficacia. Por ejemplo, las soluciones innovadoras para minimizar el riesgo del uso del móvil, las destinadas a la protección de ciclistas, las medidas para hacer realidad la conducción autónoma, el desarrollo de nuevos sistemas de detección de drogas ►►

 <p>Motoristas</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Aumentar la seguridad de los motoristas ● Mejorar su formación con cursos, campañas y acceso gradual a la conducción 	 <p>Conductores reincidentes</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Desarrollar programas formativos y de sensibilización para infractores ● Implantar programas de rehabilitación para la reobtención del permiso 	 <p>Víctimas</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Dar asistencia a las víctimas de accidentes de tráfico ● Mejorar las actuaciones posteriores al accidente 	 <p>Ctras. convencionales</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Conseguir comportamientos más seguros en las carreteras convencionales ● Mejorar el diseño de estas vías 	 <p>Transporte profesional</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Promover intervenciones en vehículos ligeros de transporte ● Incorporar la seguridad vial a la seguridad laboral
--	--	---	--	--

Arranca la seguridad vial del futuro

► y las nuevas herramientas tecnológicas para el control y la vigilancia, en especial en las vías secundarias.

Precisamente las carreteras secundarias –o convencionales– constituyen otro de los puntos clave en la revisión de la Estrategia. Para reducir la siniestralidad en estas vías –que concentran aproximadamente el 75% de los accidentes mortales–, la DGT ha propuesto intensificar la vigilancia del uso del cinturón de seguridad a través de cámaras, una medida nueva, actualmente en despliegue.

Para reducir el riesgo de colisión frontal se propone la ejecución de carreteras '2+1', con un carril más en determinados tramos para facilitar el adelantamiento y la separación física de los sentidos. Otra de las propuestas es la racionalización de los tramos con el adelantamiento permitido: *"Vamos a analizar los tramos de carretera con criterios técnicos actualizados para hacer más seguros los adelantamientos"*, afirma Jaime Moreno, subdirector general de Gestión de la Movilidad de la DGT.

SALIDAS DE VÍA.

Otras acciones contemplan la instalación de bandas sonoras longitudinales en el centro o márgenes de la calzada para evitar salidas de carril y de vía, una medida iniciada en noviembre de 2016; y las señales dinámicas de peligro, con detectores de movimiento, para evitar las colisiones contra animales en los tramos con mayor presencia.

Además, la DGT ha seleccionado la metodología EuroRAP (de 1 a 5 estrellas) para valorar nivel de seguridad de 10.000 kilómetros de carreteras de la red estatal, en función de sus características objetivas: anchura de la calzada y del arcén, capacidad para minorar las salidas de vía, cunetas sin obstáculos... *"Estamos muy conformes con las medidas para mejorar la seguridad en los adelantamientos y en las intersecciones. Pero nos gustaría que también se adoptaran medidas para reducir la mortalidad a causa de las salidas vía, que causan el 40% de las muertes en carretera"*, apunta Jacobo Díaz, director

CONTINUARÁ LA SEÑALIZACIÓN DE ITINERARIOS FRECUENTADOS POR CICLISTAS

general de la Asociación Española de la Carretera (AEC), entidad miembro del Consejo de Superior de Tráfico.

La movilidad en bicicleta es otro gran objetivo de la Estrategia, con medidas para promover una mejor convivencia y conocimiento de las normas entre conductores y ciclistas y para fomentar los desplazamientos urbanos en bici.

VIGILANCIA ESPECIAL. En las carreteras, la DGT propone continuar la identificación y señalización de los itinerarios frecuentados por ciclistas, en coordinación con los titulares de las vías y las asociaciones de ciclistas, un trabajo que ya se viene realizando desde 2016.

Entre las medidas principales para proteger a los ciclistas, la DGT ha propuesto una especial vigilancia al cumplimiento de la distancia de seguridad lateral entre vehículos y bicicletas en los adelantamientos: *"Esta es una de las medida estrella. Vamos a intensificar la vigilancia, aérea y con los agentes de la Agrupación de tráfico de la Guardia Civil en las zonas de alta presencia de ciclistas y en general para todos los usuarios de las vías"*, apunta Javier Villalba, jefe de la Unidad de Ordenación Normativa de la DGT.

"Como se ha visto recientemente, los conductores ebrios o drogados suponen un problema y un verdadero peligro para los ciclistas. El aumento de los controles de alcoholemia a los conductores y la vigilancia aérea, son fundamentales", señala Alfonso Treviño, secretario general de la Asociación de Ciclistas Profesionales, entidad miembro del Consejo Superior de Tráfico. ♦



Se intensificará la vigilancia del uso del cinturón en secundarias como clave para reducir la accidentalidad.



Programas terapéuticos 'anti-reincidencia'

Datos recientes sobre siniestralidad señalan que un 12% de los conductores de turismo en España han consumido alguna droga ilegal, alcohol o ambos antes de ponerse al volante. Por este motivo, la DGT está diseñando una acción específica para atajar este grave problema que afecta a la seguridad en las vías. Consistirá en una evaluación psicofísica inicial para conocer el tipo de trastorno del conductor. En caso de apreciarse dificultades para separar consumo de alcohol y drogas de la conducción, el infractor recibirá un curso terapéutico-educativo. En cambio, en los casos de abuso y dependencia de alcohol y otras drogas, el conductor pasará a la Sanidad Pública para rehabilitación de adicciones y solo podrá volver a conducir cuando termine el tratamiento. *"Los actuales cursos de reeducación son insuficientes frente a los conductores con problemas de alcohol y drogas. Estamos trabajando en programas que supongan otras alternativas para prevenir la reincidencia en comportamientos de riesgo. Es precisa una evaluación que determine el tipo de trastorno del conductor. Se trata de identificar si existe un problema de disociación (alcohol y otras drogas de la conducción), frente al que existen eficaces intervenciones terapéutico-educativas; o un problema de abuso y dependencia que exija rehabilitación sanitaria"*, explica Mónica Colás, subdirectora general de Políticas Viales de la DGT.

Por **8,25€** al año
(seis números) puedes tener
en tu mano toda la información
sobre tráfico, seguridad vial,
movilidad, legislación y mucho más.

Suscríbete.

LA REVISTA
QUE MEJORA
LA PRESTACIÓN
MÁS IMPORTANTE
DE TU COCHE:

TÚ

Por teléfono: **987 27 27 27**

Por fax: **987 80 79 83**

Por email: **edicion@editorialmic.com**

Por correo: **PRODUCCIONES MIC, S.L.**

**c/Artesiano s/n. Pol. Ind. Trobajo del
Camino. 24010 León.**





OLVIDAR LA ITV, NO RENOVAR EL SEGURO, DEJAR QUE CADUQUE EL PERMISO...

8 Descuidos caros

Algunos despistes cuando conducimos **comprometen nuestra seguridad y también nuestro bolsillo.**

Analizamos los más habituales y le contamos cuánto pueden costarle.

• Carlos NICOLÁS FRAILE

¿Ha renovado el seguro de su coche? ¿Y el permiso de conducir? ¿Olvidó pasar la ITV? Ya sea por despiste, olvido o desconocimiento, estas y otras situaciones pueden dar lugar a riesgos totalmente evitables. Y también a alguna multa. Revisamos algunos de los 'descuidos' más habituales al volante y sus sanciones correspondientes:



1. Permiso de conducir caducado

Los permisos de conducir no son indefinidos: caducan para garantizar el buen estado psicofísico del conductor. Por eso es necesario renovarlos periódicamente y mantenerlos vigentes. ¿Cada cuánto tiempo? Pues depende. Los plazos de vigencia pueden variar en función del tipo de permiso (permiso profesional o no), la edad de su titular, su estado de salud... Para evitar sorpresas, consulte la fecha de validez que figura en el anverso del documento.

Infraacción grave (RG Conductores art. 12.4). **Sanción: 200 €.**

2. Vehículo sin seguro

Todo vehículo a motor debe tener un seguro de responsabilidad civil obligatoria para reparar los daños ocasionados a otras personas en un siniestro. Así, utilizar un vehículo sin seguro es una infracción muy grave castigada con multa de 601 a 3.005 euros, según la categoría



del vehículo, del servicio que preste y de si circulaba o no en el momento de la denuncia.

Infracción muy grave (RDL 8/2004 art. 2). **Sanción: 1.500 €** (turismo circulando).



3. ITV caducada

Igualmente es obligatorio que nuestro vehículo pase periódicamente una revisión mecánica oficial o ITV, que garantice el cumplimiento de las normas de seguridad y de las emisiones contaminantes. La vigencia de cada revisión es distinta según el tipo de vehículo, su uso y antigüedad. Compruebe la fecha de validez en la tarjeta de inspección técnica.

Infracción grave (RG Vehículos art. 10.1). **Sanción: 200 €.**



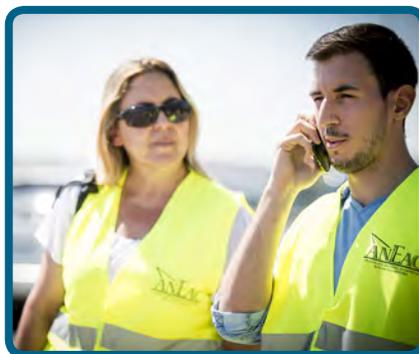
4. No llevar documentación

Cuando conducimos debemos llevar estos tres documentos: nuestro permiso de conducir, más el permiso de circulación y la tarjeta de inspección técnica del vehículo. Si un conductor carece de uno de los tres documentos, puede ser denunciado cuando esto impida al agente comprobar otras circunstancias propias de la circulación, por ejemplo si al vehículo se le ha efectuado una reforma de importancia y el conductor no muestra la tarjeta ITV. Además, si el agente considera que la infracción compromete la seguridad, puede inmovilizar el vehículo.

Infracción leve (LSVI art. 59.2). **Sanción: 60 €.**

Recibo del seguro, ¿sí o no?

El recibo de pago del seguro del vehículo no está actualmente entre los documentos que los conductores deben llevar consigo cuando circulan. No es obligatorio, pero sí es aconsejable. Actualmente, los agentes pueden comprobar in situ si la matrícula consta como asegurada en el Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA). A pesar de todo, existen algunas circunstancias en las que nuestro vehículo puede figurar, para nuestra sorpresa, como no asegurado (fraudes en las renovaciones de pólizas, actualizaciones del FIVA...). Así, para evitar cualquier inconveniente, es recomendable tener siempre a mano el último recibo de pago del seguro para evitar una denuncia por circular sin seguro.



5. No usar chaleco reflectante

Siempre que un conductor abandona su vehículo y ocupa la calzada o el arcén en vías interurbanas (carretera/autopista/autovía) es obligatorio que vista un chaleco reflectante reglamentario para hacerse visible al resto de conductores. Por tanto, disponga siempre de un chaleco a mano dentro del habitáculo.

Infracción grave (art. 118.3 RG Circulación). **Sanción: 200€.**

6. Poner mal los triángulos

Cuando un vehículo queda inmovilizado en la calzada por cualquier emergencia –una avería, por ejemplo–, el conductor para evitar nuevos accidentes debe advertir a los demás usuarios de esta circunstancia situando los triángulos de preseñalización de peligro. En estas situaciones, es sancionable tanto si no se utilizan como si se colocan forma in-



correcta. Debe situarlos, recuerde, como mínimo a 50 metros del vehículo, de forma que sean visibles a 100 metros. En vías de un solo sentido, solo es necesario colocar uno, por detrás del vehículo.

Infracción leve (art. 130.3 RG Circulación). **Sanción: 80€.**

7. Conducir sin gafas

Conducir incumpliendo las menciones, adaptaciones, restricciones u otras limitaciones que figuran en su permiso o licencia de conducción también es una infracción sancionable. Cuando un conductor necesita gafas para conducir (o tiene cualquier otra limitación para conducir de las establecidas en el Reglamento de Conductores), en su permiso debe especificarse el código identificativo de dicha limitación.

infracción grave (art. 3 RG Conductores). **Sanción: 200€.**



8. Noveles sin L

Los conductores noveles deben llevar un distintivo –una placa con la L en lugar visible– que acredita su condición de inexpertos durante el primer año de permiso. ¿Por qué? Cuando comparten vehículo con otros conductores, pueden cometer el descuido de no colocar dicha placa con la L en lugar visible antes de empezar a conducir. Esta es una infracción leve que puede ser sancionada por un agente que comprobara su condición de conductor novato.

Infracción leve (art. 3 RG Conductores). **Sanción: 80€.**



MÁS VIGILANCIA, INFRAESTRUCTURAS, ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD, RETIRADA DEL PERMISO...

Medidas para dar seguridad a los ciclistas

La Dirección General de Tráfico (DGT) estudiará en profundidad la accidentalidad ciclista e implementará **medidas para mejorar su seguridad en carretera**. Desde infraestructuras inteligentes que avisen de la presencia de ciclistas, a mayor vigilancia en las rutas más utilizadas y la suspensión de la vigencia del permiso, hasta realizar una revisión psicofísica, a los conductores reincidentes por alcohol y otras drogas.

- J.M. MENÉNDEZ
- Infografía: DLIRIOS

El 17 de mayo, una conductora que dio positivo en el control por alcohol y por drogas arrolló a seis ciclistas –tres murieron–, tras invadir el sentido contrario con su vehículo en la N-232, en Oliva (Valencia). Días después, otra conductora –que cuadruplicaba la tasa de alcoholemia– atropellaba a seis ciclistas en la T-704 en Riudoms (Tarragona), de los que tres resultaban heridos.

Estos dos sucesos fueron la gota que desbordó el vaso y desencadenaron declaraciones y comparecencias y hasta una reunión de la Generalidad Valenciana con ciclistas, responsables de carreteras, etcétera, que culminaron en el anuncio del ministro del Interior, Juan Ignacio Zoido, de una serie de medidas

para mejorar la seguridad de los ciclistas en carretera; y, por otra parte, en concentraciones ciclistas en ciudades de toda España reclamando “*No más ciclistas atropellados y respeto mutuo en carretera*”.

Y es que en 2015 –últimas cifras consolidadas que tiene la DGT– fallecieron 58 ciclistas y 652 resultaron hospitalizados en los 7.186 accidentes con usuarios de bicicletas implicados. Esa cifra es inferior a la de 2014 (75 ciclistas muertos) y, como apunta Zoido, “*de accidentes ocurridos en 2017 solo se tienen los datos de los sucedidos en carretera: en lo que llevamos de año (hasta mayo) han fallecido 18 ciclistas, 3 más que en la misma fecha del año pasado*”.

Por este motivo, Juan Ignacio Zoido presidió, el 16 de mayo, el Comité de Seguridad Vial urgente que la DGT convocó para “*la aprobación de un plan*



Los ciclistas deben circular por el arcén -si es practicable- y lo más cerca de la derecha que puedan.

especial de protección y seguridad para vías ciclistas con el fin de reducir la accidentalidad de este colectivo".

Y anunció un conjunto de medidas: plan especial de vigilancia, nueva campaña de concienciación, intervenciones en la infraestructura; análisis de la accidentalidad ciclista y medidas legislativas. Unas medidas que Alfonso Triviño – secretario general de la Asociación de Ciclistas Profesionales (ACP)– califica como “tan de sentido común que sorprende que no se hayan adoptado como algo habitual desde siempre”

REINCIDENTES, MEDIDAS MÁS DURAS. Y son dos medidas legales las que más han ‘sonado’ en los medios de comunicación. Zoido anunció que “los conductores reincidentes con san-

ciones de alcohol y drogas” (entendidos como los que tengan 2 o más sanciones en un período inferior a dos años) se suspenderá la vigencia del permiso “por falta de aptitudes psicofísicas y serán remitidos a las autoridades sanitarias”, aplicando el artículo 36 del Reglamento de Conductores, hasta que se realice una revisión psicofísica.

Además, la DGT sancionará por vía administrativa a quienes, habiendo accidente, la autoridad judicial decreta el archivo por vía penal. Para Javier Villalba, jefe de la Unidad de Normativa de la DGT, “se producía una situación en que algunas de estas conductas no se consideraban falta penal y, por haber iniciado ese camino, no iban por la vía administrativa, quedándose solo en la compensación económica vía seguro” y, >>>

SE ESTUDIA APLICAR SEÑALES QUE AVISEN DE FORMA AUTOMÁTICA DE LA PRESENCIA DE CICLISTAS EN LAS VÍAS



Nueva campaña de concienciación

El Plan de Protección y Seguridad para ciclistas del Ministerio del Interior y DGT incluye una nueva campaña de concienciación. Ya han comenzado a emitirse –en radio, televisión y redes sociales– ‘spots’ con testimonios reales de personas que han sufrido, ellos o sus familiares, accidentes –uno de ellos lo protagoniza la viuda de un ciclista atropellado por un camión cuyo conductor, además, se dio a la fuga–. Estos anuncios tocan temas como la distracción o el alcohol o la distancia lateral de 1,5 metros para adelantar a los ciclistas y sus consecuencias para sus protagonistas y familiares.

No está de acuerdo CONBICI en cómo se han orientado algunas de las campañas –por ejemplo, “Almas Ciclistas”–: “Sirven –explica Manuel Martín– para concienciar a algún automovilista, pero alejan a futuros ciclistas, al presentar la bicicleta como un vehículo más arriesgado de lo que realmente es. Las campañas deben destacar los aspectos positivos de su uso, las vidas que salva y la función social que su uso cumple”.

Normas para convivir en carretera

Ciclistas y automovilistas deben convivir y respetarse en carretera. Siguiendo esta serie de normas y consejos, ésta será más fácil y la accidentalidad, menor.

Ciclistas

- Vista ropa adecuada, de color reflectante –o chaleco– y póngase casco. Revise en su bici ruedas, frenos, luces, reflectantes, presión...
- Circule por el arcén –o carril-bici– si lo hay y es practicable. Si no, por la derecha y en una trayectoria recta, sin dar bandazos...
- Respete la señalización y señalice todas tus maniobras con los brazos, en especial los giros a derecha o izquierda.
- De noche, lleve elementos luminosos, ropa de color reflectante y chaleco, y luces obligatorias en la bicicleta.
- Si circula en grupo, hágalo siempre en fila india o en paralelo (de dos en dos) nunca en pelotón.



Se van a aplicar en las carreteras frecuentadas por ciclistas, sistemas que detecten automáticamente a los ciclistas para mejorar su seguridad.



Los tramos más peligrosos para los ciclistas

Carretera	Provincia	Longitud	Nº accidentes
N-634	Asturias	238,54 km	48
M-607	Madrid	45,24 km	45
N-332	Alicante	182,84 km	39
N-634	Cantabria	124,48 km	27
N340	Alicante	81,59 km	21
N-340	Castellón	117,67 km	21
A-7	Málaga	162,82 km	21
N-340	Málaga	22,76 km	19

Entornos seguros para los ciclistas

► añade, que “esta medida se va a comenzar aplicando con los accidentes con ciclistas y se extenderá a todas las causas”.

“Pero hay que hacerlo tan bien –apunta Alfonso Triviño (ACP)– que se cierren las puertas a posibles regulaciones deficientes que den alas a leguleyos que fuercen las interpretaciones y convenzan a jueces que se ponen en lugar de los verdugos en vez en el de las víctimas”. Incluso, Manuel Martín –director Técnico de CONBICI– va más allá: “Los que excedan alarmantemente los límites de velocidad también deberían ser juzgados por lo penal, como los reincidentes de alcohol o drogas, pues deben saber que con esa conducta pueden cometer homicidios. Y si provocan accidentes, deberían ser más duras. A los infractores no puede salírles gratis poner en peligro la vida o la integridad de los demás”.

ENTORNO SEGURO. También se anunció un plan especial de vigilancia. “En definitiva –explica Ana Blanco, subdirectora adjunta de Circulación de la DGT–,

se trata de proporcionar a los ciclistas un entorno más seguro en las vías más frecuentadas por ellos”. Eso se concreta en mayor presencia de la Guardia Civil en las vías secundarias –se intensificará la vigilancia en ciertos períodos y se coordinará con la vigilancia de los helicópteros de la DGT–, en la actualización permanente de las vías por las que más circulan los ciclistas y en un control más exhaustivo de las actitudes (no guardar la distancia lateral o exceso de velocidad) más agresivas hacia las bicicletas.

A la vez, se va a trabajar para un mejor conocimiento de la movilidad ciclista, identificando las carreteras más utilizadas para la práctica deportiva y para movilidad obligada (ir al trabajo, al colegio...), integrando esas vías en los mapas de movilidad –para que sea posible dar a conocer el tráfico de ciclistas a través de navegadores, apps o en señalización inteligente...– y fomentando el uso de Comobity –la app gratuita de la DGT que avisa con

antelación al resto de los usuarios de la presencia de ciclistas en su recorrido y que cuenta con 21.000 usuarios–. Además, ya está en marcha una medida a caballo entre la señalización y la concienciación: los días más habituales de práctica ciclista, sábados y domingos, los mensajes de los paneles de señalización

variable de las carreteras recuerdan ya al conductor las principales normas respecto a los ciclistas: distancia lateral mínima de 1,5 metros, posibilidad de rebasar la línea continua al adelantarse, posibilidad de circular en paralelo de

los ciclistas...

EN SECUNDARIAS, LA GUARDIA CIVIL VIGILARÁ LAS ACTITUDES AGRESIVAS HACIA LAS BICIS

VÍAS INTELIGENTES. Una tercera ‘pata’ será evaluar la infraestructura e introducir medidas innovadoras para mejorar la seguridad vial de las bicicletas. En este campo se estudian varias posibilidades, como señales que se activen de forma automática al paso del ciclista, en curvas cerradas y cambios

6 Use preferentemente rutas ciclistas seguras –señalizadas y vigiladas– o carretera convencional. Nunca autopistas o autovías que lo prohíban.

7 No lleve auriculares o elementos que aislen del ruido ambiental. Ni utilice el móvil mientras circula.

1 Al adelantarse a un ciclista, deje el 1,5 m. de distancia lateral. Recuerde que, para ello, puede atravesar la línea continua.

2 Respete la distancia de seguridad: las bicis frenan con mucha eficacia y es fácil provocar un accidente por alcance.

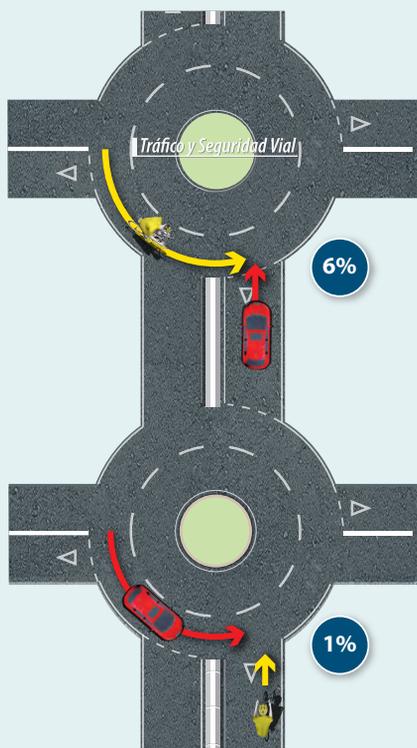
3 En presencia de ciclistas, reduzca la velocidad y circule con precaución.

Las 5 situaciones más peligrosas para el ciclista

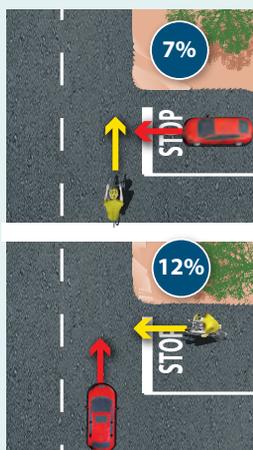
Estas son las cinco situaciones en las que mayor número de heridos y muertos ciclistas se producen. El respeto a las prioridades de paso y distancia de seguridad podrían reducir notablemente el número de víctimas.

% Ciclistas muertos/heridos que se producen en esas situaciones

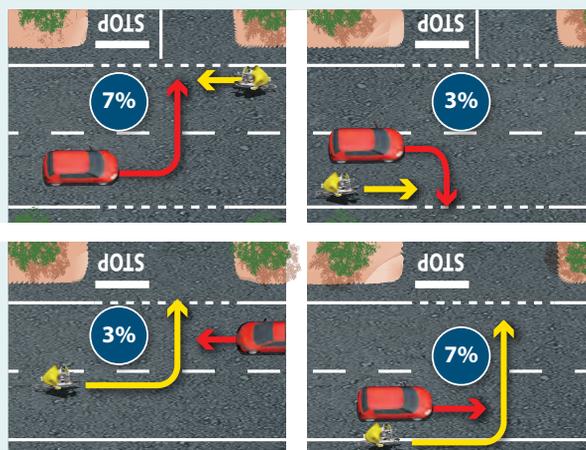
Glorietas



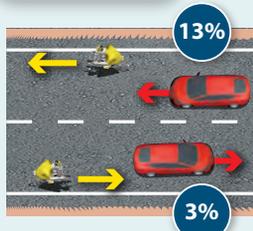
Cruces



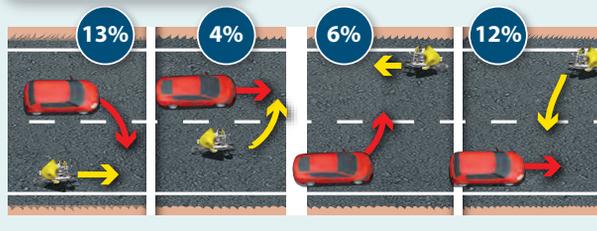
Giros



Alcances



Cambio de carril



de rasante, para avisar a otros usuarios –por ejemplo, mediante ultrasonidos o doppler–, guías sonoras, marcas de separación de 1,5 metros...

Así, desde junio se han puesto en marcha proyectos pilotos, en diferentes tramos, con medidas que puedan mejorar la seguridad vial del ciclista. Por ejemplo, con el Cabildo de Lanzarote para establecer vías de preferencia ciclista dotados de sistemas y controles de velocidad en vías de esta isla.

ESTUDIAR LA ACCIDENTALIDAD.

Además, el Zoido anunció un estudio “en profundidad” de los accidentes de los últimos años “con ciclistas implicados: principales, causas, tipologías, tramos de alta peligrosidad e in-

formas de seguimiento rápido sobre los accidentes con víctimas” con ciclistas.

“Es importante –explica Martín– que se haya tenido en cuenta nuestra petición de mejorar el conocimiento de la movilidad ciclista y analizar en profundidad las causas y cifras de los accidentes. Conocer la media de kilómetros recorridos en bici por usuario sería esencial para establecer objetivos de crecimiento y conocer el riesgo y el peligro que implica el uso de la bicicleta, así como la evolución de la población ciclista en nuestro país”.

Por ejemplo, del primer informe de accidentalidad, que se presentó al Comité de Seguridad Vial de la DGT y, más tarde, a otros comités y organismos relacionados con la seguridad de los ciclistas, surgen datos interesantes como que, aunque el 72% de los accidentes se producen en zonas urbanas, la gran mayoría de las muertes (48 de 58) se producen en carretera, que la inmensa mayoría son varones (56 de 58), cuáles son

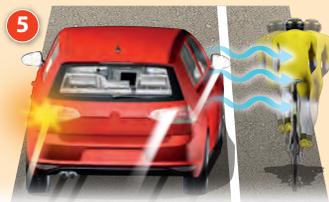
las maniobras donde se produce la accidentalidad ciclista (ver infografía) o la preocupación porque las cifras de 2017, aun provisionales, empeoran las de 2016. ♦

LOS PANELES DE SEÑALIZACIÓN VARIABLE

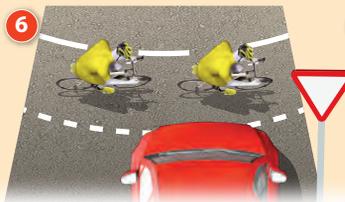
RECUERDA YA LAS NORMAS DE RESPETO AL CICLISTA



4 No toque el claxon para avisar al ciclista de su presencia: puede asustarle y provocar una caída.



5 Al adelantar a un ciclista, el aire que desplaza el vehículo puede desequilibrarle.



6 Los ciclistas tienen prioridad en pasos para ciclistas y, si circulan en grupo, el primero ha iniciado el cruce o entrado a la glorieta.



7 Nunca adelanta a un ciclista si pone en peligro o entorpece a ciclistas que circulen en sentido contrario.



Consejos para circular en bici por ciudad

Llega el buen tiempo y apetece 'echarse a la calle' con la bici. Pero no basta con montarse y dar pedales. Por mucho sentido común que ponga en la tarea, es muy importante que, antes de viajar en este modo de transporte, conozca las normas que regulan su circulación. Por ejemplo, ¿sabía que es obligatorio llevar timbre? ¿O que debe circular por la calzada, y no por la acera? Con estos consejos podrá viajar de forma segura.

- Anabel GUTIÉRREZ
- Infografía: DLIRIOS

Pasajero. Puede llevar un acompañante, pero solo si es menor de 7 años y si lo hace en un asiento homologado.

Paso de peatones. Bájese de la bici si va a cruzar un paso de peatones a no ser que exista un carril bici o paso para ciclistas.

Alcohol. La tasa permitida es de 0,5 g/l en sangre o 0,25 mg/l en aire expirado.

Mejor ser visto: La DGT recomienda usar prendas reflectantes también durante el día. De esta forma serán menos vulnerables cuando circulen entre coches.

Ring!
Ring!
Ring!

Timbre. Es obligatorio llevar timbre. Es un elemento importante que avisa a los demás de su presencia.

Prioridad. Los ciclistas tienen prioridad de paso respecto a los coches si circulan por un carril bici debidamente señalizado.

Adelantar. Hay que advertirlo con antelación y comprobar que existe espacio suficiente (la distancia lateral no será inferior a 1,5 metros).

Vías de sentido único: Al girar, sitúese lo más cerca del borde izquierdo de la calzada y señalice con antelación.

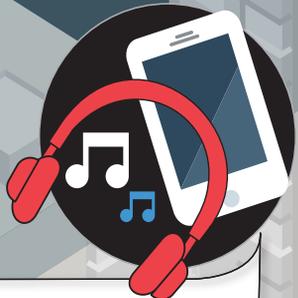
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT.

Aceras. Las bicicletas no pueden circular por las aceras puesto que son espacios reservados para los peatones, salvo si existen aceras bici.



La señal obliga. Cuando un carril bici está señalizado, los ciclistas están obligados a circular por el carril y no por la calzada.

Frenos. La bicicleta, para poder circular, debe llevar frenos tanto traseros como delanteros.



Móvil. Está prohibido el uso de auriculares conectados a receptores o reproductores de sonido así como el uso de teléfono móvil.

Vías de doble sentido. Al girar, hay que ceñirse a la mediana o al eje de la calzada (sin invadir el sentido contrario).

Señalice las maniobras. Antes de iniciar la marcha, asegúrese de que no viene ningún vehículo. Señalice la maniobra extendiendo el brazo horizontalmente.



Casco. Recomendable su uso en ciudad (para menores de 16 años es obligatorio). Y obligatorio para todos en carretera.

Luces. Debe llevar luces delante y detrás y, por la noche y en vías interurbanas, llevar, además, un elemento reflectante.

Glorietas. Los ciclistas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor cuando, circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta. El conjunto del grupo deberá ser tratado como un solo vehículo imaginario.



INFORME EUROPEO 2017 SOBRE SEGURIDAD DE LAS SILLITAS INFANTILES

Ninguna muy buena

Ya hay nuevo Informe Europeo sobre la Seguridad de los SRI, en el que se han analizado 42 modelos ya a la venta. Los resultados: 8 han sido calificados como 'malos' y 'muy malos', 24 como 'buenos', y 13 se han quedado en un 'aceptable'. **A destacar que ninguna sillita infantil ha sido evaluada como 'muy buena'.**

• M. LÓPEZ

Casi el 20% de las sillitas infantiles analizadas en el último Informe Europeo sobre Seguridad de los SRI han sido calificadas como 'malas' o 'muy malas'. Un informe que no solo analiza la seguridad de las sillitas mediante pruebas de choque frontales

y laterales, también estudia su facilidad o no de instalación y uso, su ergonomía y la comodidad del niño, y el contenido de sustancias contaminantes siguiendo las normas aplicables a juguetes y textiles.

Desde el RACE, uno de los clubes españoles junto con el RACC que participan en este informe, se subraya que las

sillas homologadas bajo la normativa i-Size (los grupos se dividen por la altura del niño), en este informe 13 modelos, han conseguido buenas evaluaciones, menos la Joolz iZi Go Modular, que ha suspendido debido a la alta presencia de sustancias contaminantes en sus tejidos, aunque sí obtuvo muy buenos resultados en las pruebas de choque. También recomiendan que a la hora de comprar el SRI se verifique que su vehículo está adaptado y homologado para la sillita escogida (cinturón de 3 puntos, sistema Isofix, i-Size). ♦

Más información: <http://www.race.es/comparador-de-sillas-infantiles/>

CÓDIGO DE COLORES

MUY BUENA
BUENA
ACEPTABLE
MALA
MUY MALA

GRUPOS DE SILLAS

- GRUPO 0/0+ y 0+.** Recién nacidos y hasta 13 kilos (aprox. 18 meses).
- GRUPO 0+/I.** Recién nacidos hasta 18 kilos (aprox. hasta los 4 años).
- GRUPO I.** Niños de entre 9 y 18 kilos (aprox. de 1 a 4 años).

GRUPO I/II. Niños de entre 9 y 25 kilos (aprox. desde 1 a 7 años).

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

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

i-Size. Clasificadas según la altura del niño.

GRUPO 0



BERGSTEIGER Babyschale

Portabebés muy ligero, con riesgo muy bajo en colisión frontal y medio en lateral. El arnés no sujeta de forma segura los hombros de los bebés de talla pequeña. No es fácil de usar: el asa debe estar plegada para su instalación en el vehículo.

GRUPO 0+/I



JOIE Spin 360

SRI pesado que puede utilizarse para niños de hasta 18 kilos en sentido contrario a la marcha (en este caso, ofrece muy buena protección en impactos frontales). Riesgo bajo en choque frontal y medio en lateral. No es posible utilizarlo fuera del coche. Arnés regulable en altura.

GRUPO 0+



CYBEX Aton 5

Portabebés muy ligero con riesgo muy bajo en choques frontales y laterales. La altura del arnés se puede adaptar al crecimiento del niño. Instalación sencilla, pero requiere especial atención a algunos ajustes: protector contra impactos laterales, recorrido del cinturón de adulto...



CYBEX Aton 5+ Aton base 2

Portabebés muy ligero que se puede montar fácilmente a la base—ésta puede permanecer en el vehículo una vez instalada—, aunque requiere especial atención a algunos ajustes como la pata de apoyo o el protector impactos laterales. Riesgo muy bajo en colisiones frontales y laterales.



CYBEX Aton 5+ Aton Base 2-Fix

Portabebés ligero con riesgo bajo en colisiones frontales y muy bajo en laterales. Requiere especial atención a algunos ajustes (protector impactos laterales, pata de apoyo...) en su instalación. La altura del arnés se puede adaptar al crecimiento del niño.



GB Idan

Sillita de bebé ligera para instalación con cinturón de seguridad de 3 puntos. Hay que prestar especial atención a varios ajustes: protector impactos laterales, recorrido del cinturón de adulto... Riesgo muy bajo en choque frontal y lateral. Arnés adaptable en altura.



GB Idan+Base-Fix

Portabebés que se puede montar fácilmente sobre la base, que puede permanecer en el coche después de fijarla. Preste especial atención a varios ajustes: protector de impactos laterales, pata de apoyo... Riesgo muy bajo en colisión frontal y lateral. Arnés regulable en altura.



HAUCK Zero Plus Comfort

Sillita de bebé muy ligera, con riesgo bajo en colisión lateral y medio en frontal. Fácil instalación, aunque no puede fijarse firmemente al asiento del vehículo. Instrucciones y advertencias difíciles de entender.

GRUPO I/II/III



BRITAX RÖMER Evolva 1-2-3 SICT

SRI para un largo período de utilización, con riesgo bajo en choque lateral y medio en frontal. Si se instala con Isofix se incrementa su estabilidad lateral y previene su inclinación en curvas. La altura del arnés puede adaptarse al crecimiento del niño. Instalación incómoda.



BRITAX RÖMER Advansafix III SICT

SRI pesado para un largo período de utilización con poco espacio para los niños más grandes. Riesgo medio en choque frontal y lateral. Instalación incómoda, y solo puede hacerse mediante sistema Isofix y Top Tether. Con regulador central del arnés para adaptarse a la altura del niño.



CYBEX Pallas M SL

Sillita con pantalla anticollisión (no todos los niños se sienten cómodos y se aconseja probarlo antes de comprar), apto para un largo período de uso. Riesgo muy bajo en colisión lateral y medio en frontal. Diseñada para cumplir sus funciones durante un máximo de 11 años.



CYBEX Pallas M-Fix SL

SRI con pantalla anticollisión (probar antes de comprar) e Isofix, que incrementa su estabilidad lateral y previene la inclinación en curvas. Puede mejorar su estabilidad quitando el reposacabezas del coche. Riesgo muy bajo en choque lateral y medio en frontal.

GRUPO I/II/III



KIDDY Guardianfix 3

SRI con pantalla anticollisión (mejor probarlo con el niño antes de comprar), apto para un largo período de uso y con puntos de anclaje Isofix (incrementan su estabilidad lateral y evitan la inclinación en curvas). Riesgo bajo en choque frontal y lateral. Fácil de instalar.



NANIA I-Max SP

SRI ligero apto para un largo período de utilización, pero los niños más altos no tendrán suficiente espacio. Riesgo medio en choque frontal y lateral. Fácil instalación. Puede mejorar su estabilidad quitando el reposacabezas del asiento del vehículo.



OSANN I-Max SP

SRI ligero con un largo período de utilización, pero los niños más altos no tendrán suficiente espacio. Riesgo medio en choques frontales y laterales. Fácil instalación. Puede mejorar su estabilidad quitando el reposacabezas del asiento del vehículo.



TEX BABY Siège Auto Groupe 1/2/3

SRI ligero para usarse durante un período largo, pero los niños más altos no tendrán suficiente espacio. Riesgo medio en choque frontal y lateral. Fácil instalación. Puede mejorar su estabilidad si se retira el reposacabezas del asiento del coche.

i-SIZE

De 40 a 75 cms



STOKKE iZi Go Modular by Besafe

Asiento para bebés muy ligero. Riesgo muy bajo en choque frontal y lateral. Fácil instalación, pero es bastante laborioso colocar el amortiguador de impacto lateral adicional (SIP+). Arnés adaptable en altura. Solo se debe utilizar durante 7 años. Cinturón un poco difícil de abrochar.

De 40 a 83/85 cms



BRITAX RÖMER Baby-Safe i-Size

Asiento ligero para bebés con riesgo muy bajo en choque frontal y bajo en lateral. No se puede fijar firmemente al asiento del coche. Fácil instalación. Excelente recorrido del cinturón y con regulador central que facilita su ajuste al tamaño del niño.



BRITAX RÖMER Baby-Safe i-Size +Base

Sillita de bebé con que se monta fácilmente sobre la base Isofix, que puede permanecer en el vehículo. Riesgo muy bajo en colisión frontal y bajo en lateral. La altura del arnés puede adaptarse al crecimiento del niño. Instalación rápida y sencilla.

De 40/45 a 105 cms

MAXI-COSI AxissFix Plus/ BEBÉ Confort AxissFix Plus

Portabebés que se comercializa bajo dos denominaciones (Maxi-Cosi y Bebé Confort) con riesgo bajo en choque frontal y lateral. Fácil de instalar. Arnés adaptable en altura. No se puede instalar utilizando el cinturón de seguridad del coche, ni utilizarse para transportar al niño fuera del coche. Cinturón un poco difícil de abrochar.



BRITAX RÖMER BABY-SAFE+Flex Base

Sillita con Base i-Size Flex que incorpora una pieza de ajuste del ángulo en la base, que permite reducir el ángulo de la estructura del asiento para mejorar la comodidad del bebé en coches con asientos traseros más inclinados. Riesgo muy bajo en choque frontal y bajo en lateral.



RECARO Zero 1 i-Size

SRI se puede instalar tanto en sentido a la marcha como hacia atrás. Solo puede instalarse con Isofix. Está homologado para recién nacidos, pero su posición es bastante recta. No es posible utilizarlo fuera del coche.



STOKKE iZi Go Modular+Base

Sillita de bebé muy ligera con fijación Isofix. Su base puede permanecer en el coche una vez instalada. Riesgo muy bajo en colisión frontal y bajo en lateral. Fácil instalación, pero laboriosa la colocación del amortiguador de impacto lateral adicional (SIP+). Recomendamos no usar más de 7 años.

NUNA Pipa Icon

Asiento para bebés muy ligero, con riesgo muy bajo en choque frontal y bajo en lateral. La altura del arnés se puede adaptar al crecimiento del niño. Fácil instalación. El fabricante indica que no debe usarse más de 5 años después de su compra.



NUNA Pipa Icon+Base

Sillita muy ligera con fijación Isofix. La base puede quedarse en el vehículo después de instalarla. Riesgo muy bajo en colisión frontal y bajo en lateral. Fácil instalación. No debería usarse más 5 años.



TAKATA Midi i-Size Plus+Base

Asiento ligero que en sentido contrario a la marcha ofrece muy buena protección en impacto frontal. No puede instalarse con el cinturón del coche. Riesgo medio en choque frontal y lateral. Diseñada para usarse solo 6 años.



GRUPO II/III



BAIER ADEBAR

SRI ligero, con riesgo bajo en colisión frontal y medio en lateral. Instalación rápida y sencilla. En ocasiones se puede conseguir una posición más estable quitando el reposacabezas o colocándolo de nuevo orientado hacia atrás.



BAIER ADEFIX

SRI con riesgo bajo en colisión frontal y medio en lateral. Lleva anclajes Isofix, que incrementan la estabilidad lateral y previenen su inclinación en las curvas. Instalación rápida y sencilla. Si se quita el reposacabezas del coche se puede conseguir más estabilidad.

CASUALPLAY Polaris Fix

Asiento ligero, con riesgo medio en choque frontal y ligeramente alto en lateral. Si se instala con Isofix incrementa su estabilidad y previene su inclinación en curvas. Instalación rápida y muy sencilla. En algunos casos se mantiene más estable si se quita el reposacabezas del asiento del coche.



CYBEX Solution M SL

SRI ligero, con riesgo bajo en choque frontal y muy bajo en lateral. A veces se consigue más estabilidad quitando el reposacabezas del asiento del coche. El fabricante indica que ha sido diseñada para usarse durante 7 años como máximo. Fácil y rápida instalación.



CYBEX Solution M-Fix SL

Asiento ligero que lleva anclajes Isofix, que incrementan su estabilidad lateral y previenen su inclinación en curvas. Riesgo bajo en choque frontal y muy bajo en lateral. Puede mejorar su estabilidad si se retira el reposacabezas del asiento del coche. Su duración máxima es de 7 años.



KIDDY Cruiserfix 3

Sillita con puntos de anclaje Isofix, que incrementan la estabilidad lateral y previenen la inclinación en curvas. Riesgo bajo en choque frontal y muy bajo en lateral. Se puede conseguir una posición más estable quitando el reposacabezas del asiento del vehículo.



RENOLUX Renofix

SRI muy ligero con anclajes Isofix, que incrementan su estabilidad lateral y evitan su inclinación en curvas. Bajo riesgo en choque frontal y lateral. Instalación sencilla. Puede mejorar su estabilidad si se retira el reposacabezas del asiento del coche.

AXKID Wolmax GRUPO I/II

Este asiento pesado ofrece una protección en los impactos frontales por encima de la media si se instala en sentido contrario a la marcha, pero su instalación es bastante complicada y también, debido a las fijaciones inferiores requeridas, bastante propensa a errores.



CASUALPLAY Multipolaris Fix GRUPO I/II/III

SRI para un largo período de utilización. Alto riesgo en choque frontal (en la prueba, el maniquí fue expulsado) y relativamente alto en lateral. Si se sujeta solo con el cinturón (sin Isofix), la retención del maniquí mejora ligeramente. Instalación rápida y sencilla.



FOPPAPEDRETTI Teknofix GRUPO I/II/III

SRI pesado con riesgo alto en choque frontal y medio en lateral. Si el niño va abrochado con el cinturón de adulto se incrementa el riesgo de lesiones abdominales en impacto frontal. Riesgo de instalación incorrecta. La altura del arnés se puede adaptar al crecimiento del niño.



GRACO Milestone GRUPO 0+/I/II/III

SRI para un período muy largo de utilización. Está homologado para que lo usen recién nacidos. Riesgo relativamente alto en choque frontal y medio en lateral. Instalación incómoda. Necesita mucho espacio.



JOIE Every Stage GRUPO 0+/I/II/III

SRI para un período muy largo de utilización, con riesgo relativamente alto en choque frontal y medio en lateral. Instalación incómoda. Está homologado para que lo usen recién nacidos. Arnés adaptable en altura mediante regulador.



JOOLES Izi Go Modular by BeSafe I-Size de 40 a 75 cms

Asiento muy ligero y seguro, que fue calificado como muy malo por las sustancias peligrosas encontradas en su tejido. La instalación del amortiguador de impacto lateral adicional (SIP+) es bastante laboriosa. No recomiendan su uso durante más de 7 años.



JOOLES Izi Go Modular+i-Size base i-Size de 40 a 75 cms

Sillita con fijación Isofix, con riesgo muy bajo en choque frontal y bajo en lateral. Obtuvo la mala evaluación debido a la cantidad de sustancias peligrosas de su tejido. La base puede permanecer en el vehículo después de fijarla.



LCP Kids Saturn iFix GRUPO I/II/III

SRI pesado para un largo período de uso, con riesgo alto en choque frontal y medio en lateral. Si el niño está abrochado con el cinturón de adulto se incrementa significativamente el riesgo de lesiones abdominales en caso de impacto frontal. Arnés adaptable en altura.



LAS PEORES

Autobuses: solo el 20% de los pasajeros utiliza el cinturón

A pesar de que tanto pasajeros como conductores de autobús tienen la obligación de ponerse el cinturón de seguridad y, a pesar, también, de que la diferencia entre llevarlo o no es una lesión leve o grave en caso de accidente, incluso mortal, **su uso es absolutamente testimonial. Solo un 20%.**

• Anabel GUTIÉRREZ • Infografía: DLIRIOS

El autobús es uno de los modos de transporte más seguros. Según una investigación del instituto Rail Safety and Standards Boards Limited, del Reino Unido, el riesgo de sufrir un accidente de tráfico en autobús es 6 veces menor que si se viaja en un turismo; 48 veces menor que en bicicleta y 321 veces menor que si se viaja en moto.

Un accidente de tráfico en este medio presenta unas características específicas. Jesús Monclús, director del Área de Prevención y Seguridad Vial de Fundación Mapfre y coautor de un "Informe sobre el uso del cinturón de

seguridad en autobuses", explica que "su gran masa los hace muy seguros para sus ocupantes en la gran mayoría de tipos de colisiones: atropellos a peatones o ciclistas y choques contra vehículos ligeros". Por el contrario, en choques contra vehículos de una masa similar o en caso de vuelco es el cinturón el que marca la diferencia.

SE HUBIERAN SALVADO. En uno de los accidentes más recientes, que se produjo el 20 de marzo de 2016 en la AP-7, a la altura de Freginals (Tarra-

gona), murieron 13 mujeres, entre 19 y 25 años, de diferentes nacionalidades. Cursaban en España estudios universitarios con becas Erasmus y regresaban a Barcelona después de haber disfrutado de las Fallas de Valencia. El conductor, según el informe pericial de los Mossos d'Esquadra, se quedó dormido, el autobús se desplazó hacia el lado derecho de la calzada y, al darse cuenta, corrigió la trayectoria dirigiendo el vehículo frontalmente contra la mediana. Otra maniobra evasiva terminó en un vuelco sobre el lado izquierdo. Ninguna de las 13 víctimas mortales hacía uso del cinturón. Sus cuerpos se

encontraron fuera del autobús. Para Jesús Monclús, "quizás todas no, pero la mayoría sí se hubieran salvado", en

TANTO EL
CONDUCTOR COMO
EL PASAJERO,
OBLIGADOS A
USARLO

Accidentes de autobús ...

Choque frontal



1 Estructura resistente
En una colisión entre el autobús y un coche, por ejemplo, la energía del impacto la asume el vehículo de inferior tamaño. Es entre un autocar y un camión, dos vehículos de una masa similar, cuando la estructura debe proteger en lo posible al conductor y los ocupantes.

2 Cinturón de seguridad
Si los pasajeros no llevan el cinturón abrochado, seguirán moviéndose a la misma velocidad que instantes antes lo hacía el vehículo, golpeándose contra el interior o saliendo despedidos.

3 Asientos
Su sistema de anclaje tiene que ser tal que aguante las fuertes deceleraciones que se producen. En muchas ocasiones el asiento delantero del ocupante actúa como escudo para que no salga despedido.



Usar este sistema de retención en autobús evitaría el 80% de las lesiones.

EMT Madrid: Desaparecen las sillitas fijas homologadas

A pesar de que muchos autobuses urbanos de la EMT de Madrid disponen de sillitas fijas homologadas para que un bebé pueda viajar con seguridad, su utilización es escasa. Debido a esto serán sustituidas por autobuses con plataforma central ampliada y doble para compatibilizar el uso de cochecitos de niños y sillas de ruedas. Según el reglamento de la empresa, se permite el acceso tanto de cochecitos simples como dobles (tándem o en paralelo), siempre que se sitúen a contra-marcha, en las plataformas centrales y con el freno accionado. No están permitidos los cochecitos dobles en los que los niños viajan uno frente al otro. Si viaja en silla de ruedas, deberá acceder y descender del autobús a través de la rampa habilitada e igualmente colocarse en sentido contrario a la marcha con el freno puesto.



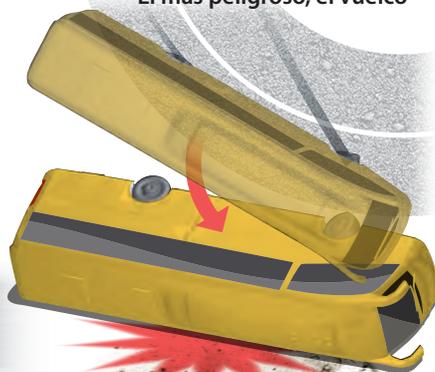
Las sillitas para bebés de la EMT apenas se utilizan.

especial “aquellas sentadas en el lado opuesto al del vuelco”.

RAZONES PARA USARLO. “El cinturón de seguridad ha sido un elemento indispensable”, afirma Enrique Alcalá, director de la Unidad de Seguridad en el Transporte Colectivo del Insia (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil). “Con él abrochado y gracias a unas estructuras resistentes a las colisiones –dice Alcalá–, los viajeros del autobús quedan retenidos por sus asientos dentro del habitáculo, mejorando la protección del ocupante en buena parte de los escenarios de colisión, y especialmente en aquellos con posibilidad de eyección al exterior”. Rael Jara, perito médico especialista ▶▶

... y cinturón

El más peligroso, el vuelco



Proclives a volcar

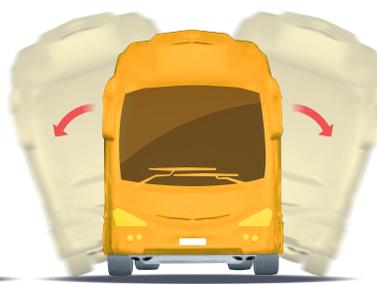
Las características dinámicas y la altura del centro de gravedad de este tipo de vehículos hacen que, en situaciones extremas, se pueda producir un vuelco. Por eso, desde 1994 todos los autocares están dotados de un sistema antivuelco.



Espacio de supervivencia

Estructura de seguridad

Desde 1993 es obligatorio que los autobuses dispongan de arcos de seguridad que en caso de vuelco impidan el aplastamiento de los ocupantes por hundimiento del techo.



Control de estabilidad

El ensayo de estabilidad lateral consiste en someter al vehículo a un movimiento hacia ambos lados. Debe ser capaz de demostrar su estabilidad.



Sin cinturón

Los pasajeros sin cinturón se golpearán contra el interior del vehículo o contra otros pasajeros. En el caso más grave saldrán proyectados fuera del vehículo.

Fuente: INSIA y Fundación MAPFRE

Así opinan en redes sociales

Los lectores, a través de las cuentas de la DGT en redes sociales, expresaron su opinión sobre el uso de cinturón en autobús. Estos son algunos ejemplos:



Ángel S.C. La gente no se lo pone. En discrecional un 80% van sin él. En escolar, los pequeños todos. Los mayores, casi ninguno. A ver si la DGT hace campaña de cinturón en autobús.



Cristóbal V.D. Me hace gracia. En autobús unos pocos sí y todos los demás, no. En cambio, montamos en avión y todo el mundo se lo pone... No entiendo.



Álvaro F. No lo usa apenas nadie, y en escolar de secundaria (que no llevan monitor), ¡menos aún!



Elena María C.P. No suelo ir en bus, pero cuando me monto y lo tiene, por supuesto que me lo pongo.



Mireya M. Siempre. Pero, ¿es obligatorio que lo tengan?



Vero M. Yo me lo pongo, pero mucha gente no, por desgracia. Y, en el autobús lo pone bien claro en las pegatinas. Es obligatorio.

Autobuses: solo el 20% de los pasajeros utiliza el cinturón

► en Valoración del Daño Corporal, explica que *“evita hasta un 80% de lesiones de los ocupantes, sobre todo la temible proyección al exterior, que conlleva gravísimas lesiones a nivel de tórax, abdomen y miembros inferiores, frecuentemente mortales”*.

EL USO DE CINTURÓN EVITA QUE LOS PASAJEROS SALGAN HACIA EL EXTERIOR

NORMATIVA. Rafael Barbadillo, presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (Confibus), asegura que el sector hace grandes esfuerzos por mejorar aquellos factores que son competencia directa suya: los vehículos y el conductor. En los vehículos se invierten más de 500 millones de euros al año en renovación de flotas. *“Contamos con la flota más moderna de Europa después de Holanda”*, destaca.

Los matriculados desde 2007, recuerda, deben llevar cinturón de seguridad. Tanto el conductor como los pasajeros mayores de 3 años tienen la obligación de usarlo (la sanción por no hacerlo es de 200 euros). Actualmente, el parque de autobuses que dispone de este elemento de seguridad, asciende al 80%. *“Con una previsión del 100% para dentro de*

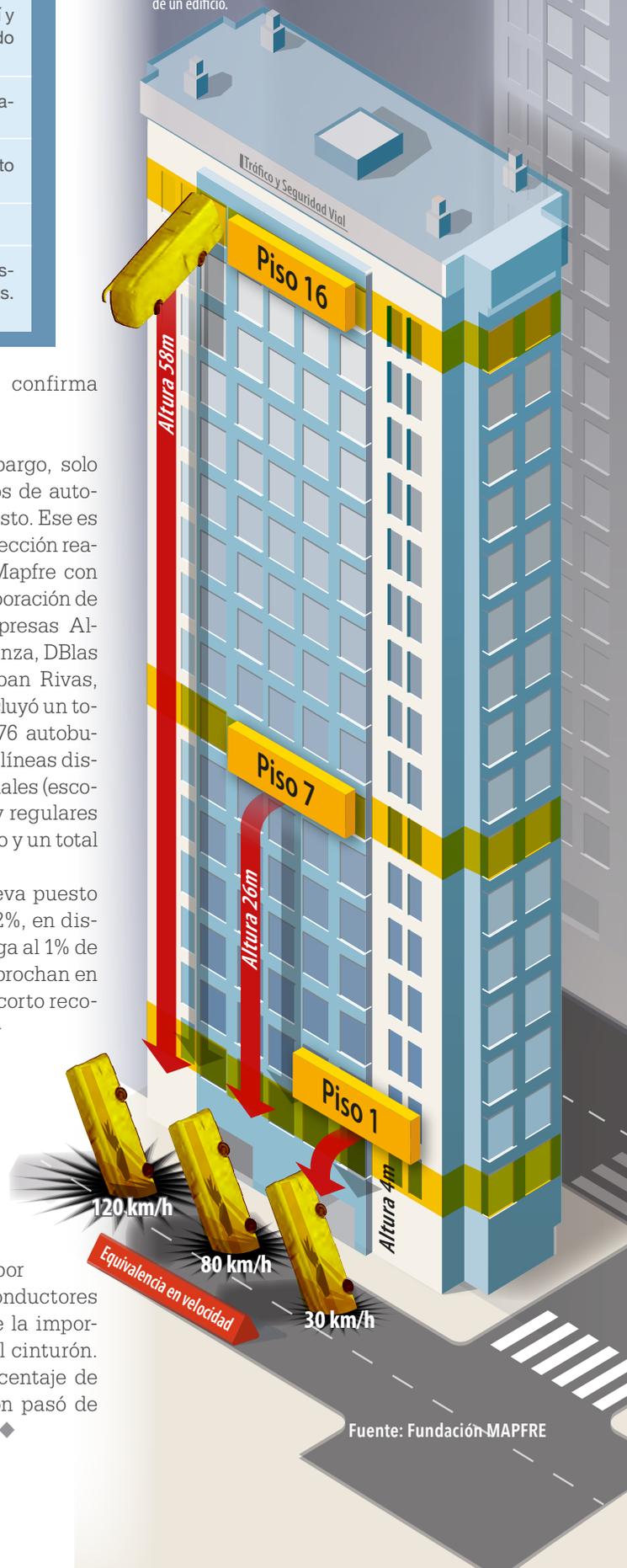
cinco años máximo”, confirma Barbadillo.

ENCUESTA. Sin embargo, solo un 20% de los pasajeros de autocar lleva el cinturón puesto. Ese es el resultado de una inspección realizada por Fundación Mapfre con la colaboración de las empresas Alsa, Avanza, DBlas y Esteban Rivas, que incluyó un total de 76 autobuses, de líneas discretionales (escolares, deportivos, etc.) y regulares de corto y largo recorrido y un total de 2.288 pasajeros.

Apenas un 27% lo lleva puesto en viajes largos y un 22%, en discretionales. Pero no llega al 1% de usuarios los que se lo abrochan en viajes interurbanos de corto recorrido. La razón, en opinión de Jesús Monclús, es, *“simplemente, falta de costumbre. Nuestro estudio ha comprobado que las alocuciones de los conductores sí son una medida muy eficaz”*. En 12 de los autobuses, ocupados por 401 pasajeros, los conductores realizaron avisos sobre la importancia de abrocharse el cinturón. En estos casos, el porcentaje de ocupantes con cinturón pasó de un 25% a casi un 70%. ♦

Velocidad y caída libre

El impacto contra un objeto inmóvil dependerá de la velocidad a la que circule y puede asemejarse a la caída de un edificio.



Fuente: Fundación-MAPFRE



UN RETROVISOR PARA MOTOS QUE SALVA VIDAS

Un motorista valenciano, Miguel José Catalá Albors, inspirándose en los espejos retrovisores que utilizan autobuses y camiones, ha inventado un retrovisor para motos que anula el ángulo muerto. Consta de dos espejos: uno fijo, que aporta información de la parte trasera, y otro oblicuo –en forma de L invertida y movable– que da información de lo que ocurre tanto a derecha como a izquierda. Catalá asegura que su invento sería *"de vital importancia al iniciar una maniobra de desplazamiento lateral, especialmente cuando los motoristas llevan cascos integrales (que resta visibilidad)"*. El movimiento de giro de cabeza es lento y recuerda que *"se recorren 100 metros de carretera sin mirar hacia adelante, que son los 3-5 segundos que tarda en hacer esta comprobación"*. No utiliza espejos cóncavos o de aumento, como algunos que se comercializan, por tanto, se tiene una percepción de la velocidad, del tamaño de los objetos o de la distancia más real. Además está integrado en el chasis y no en el manillar, y, por tanto, *"no gira en sentido contrario a la zona que se pretende visualizar"*. Ya ha conseguido vender más de 5.000 retrovisores.

UNA MALETA, ¡CON ISOFIX!

Fixeta es una maleta con dos conectores Isofix en las ruedas que permiten colocarla en los asientos traseros de su coche, incluso en el asiento del copiloto en algunos vehículos, de forma que queda tan sujeta como la sillita de un bebé y, además, libera espacio en el maletero. Los objetos sueltos en el habitáculo del coche suponen un grave peligro para los ocupantes, ya que en caso de colisión, *"a tan solo 60 km/h, saldrían disparados con una fuerza 56 veces superior a su peso"*, asegura Jesús Hernández, su inventor.



NO MOLESTAR AL CONDUCIR

La próxima versión del sistema operativo de Apple para dispositivos móviles, el iOS 11, llevará incorporada una aplicación capaz de detectar cuándo se está conduciendo y bloqueará automáticamente la pantalla para impedir la llegada de notificaciones. Solo al detener el vehículo será posible acceder a esos avisos. Una sola excepción: si en el mensaje aparece la palabra "urgente", se mostrará en el acto.

SISTEMA DE CONTENCIÓN MEJORADO

La empresa Road Steel by Gonvarri Steel Services junto a investigadores del Instituto Tecnológico de Castilla y León han desarrollado un sistema que, gracias a unos sensores, proporciona datos que mejoran el diseño de los atenuadores de impacto. Miguel Portal, responsable del proyecto, explica que funciona como un acordeón de acero que se retrae al recibir el golpe y que sirve para conocer la intensidad del impacto. A mayor retraimiento, mayor daño.

RESCATE DE VÍCTIMAS EN AUTOBÚS

Sergio de Rico, un ingeniero industrial, ha patentado un sistema para el rescate de víctimas de accidentes de autobús. Se llama E-Rescue y *"permite inmovilizar al herido contra la butaca del autocar y liberar el asiento completo para trasladar al conjunto 'paciente-butaca' hasta el servicio de atención médica"*, según explica De Rico. Esto permite reducir el tiempo de evacuación, que pasaría de dos horas y media a 30 minutos.



CHALECO LUMINOSO PARA CICLISTAS

Sigment, diseñado por Francisco Javier Lobato –ingeniero civil y, además, usuario de la bicicleta–, es un chaleco luminoso inteligente con el que el ciclista urbano puede señalar sus giros, indicar su posición o avisar de situaciones de emergencia. Y para ello solo necesitará accionar el botón del mando a distancia que se encuentra en el manillar. *"Se ha implementado, además, una luz de freno que se activa automáticamente al frenar, sin hacer nada"*, explica Francisco Javier. Y añade: *"su diseño multiplica por cinco su alcance visual y eficiencia energética"*. Y es que la prenda ofrece iluminación integrada y una secuencia de señalización perfectamente visible a larga distancia, ya que el dispositivo led que utiliza es de alta visibilidad. Consigue su mayor alcance visual al desplegarse a modo de visera que, de paso, le protege de la lluvia. Por supuesto dispone de un avisador de nivel de carga de batería. Y el chaleco se recarga por USB.



Los productos o proyectos que aparecen en estas páginas son a título informativo. No significa siempre que estén autorizados ni homologados.

EN ALGUNOS PAÍSES, EL TRÁFICO ES CAÓTICO

Donde la ley no existe

En Internet menudean los vídeos de ciudades con un tráfico caótico, con motos, bicis, coches y peatones cruzándose sin aparente orden. **Le contamos**, de la voz de algunos viajeros expertos, **cuáles son los peores países para circular**, aquellos donde el Código de la Circulación es 'papel mojado'.

• Alberto G. PALOMO

Quien más quien menos vuelve de un viaje o estancia en el extranjero con un puñado de recuerdos. Hay uno que, en general, no falla: el referido al tráfico. Si es bueno ("¡Te daban paso con una reverencia!") pero sobre todo si es malo ("¡Menuda locura cruzar la calle!"). Desde las excursiones en el instituto a Italia y los exabruptos contra la conducción romana al cruce de océano para confirmar lo mil veces visto: que se puede atravesar Estados Unidos pisando el acelerador mientras se engulle un menú completo de 'fast food'; desde los que toman un 'chicken bus' guatemalteco o una gua-

gua africana a quienes sortean 'ricks-haws' en Calcuta... Sitios los tres donde la ley no existe y cada trayecto supone un episodio aparte en las vacaciones.

¿Hay normas de circulación? ¿Se multa a quien las infringe? Para responder a dudas tan complejas de contrastar comenzamos con un caso paradigmático: India. Miquel Silvestre, prestigioso escritor de viajes que ha recorrido el mundo sobre dos ruedas, es clave para analizar el tráfico internacional y ver dónde se conduce con más cuidado o dónde el código de circulación es papel mojado.

INDIA, EL PEOR. Su veredicto llega sin titubeos: "India es el peor". El superpoblado país aparece en la conversación insistentemente. Silvestre eleva la voz pensando en los pitidos y el desorden absoluto que reina allí: "El tráfico en el mundo es caótico. Eso es lo normal. Pero en India es exagerado, increíble". En el abanico de ejemplos que enumera se encuentran prescindir del casco, circular rápido, no respetar ningún tipo de sentido en la calzada, convivir con cualquier ser vivo o vehículo y cargar hasta once personas en un coche. "He visto llevar camas o corderos en moto", relata.





COSTA DE MARFIL

“He preguntado a gente educada que por qué conducen así y me han dicho que por necesidad. O te acoplas a esas maneras o te juegas la vida. Tienes que esquivar obstáculos, animales... Saltarse la norma es básico para la supervivencia”, añade Silvestre, a quien sólo le han multado una vez en sus periplos (en Suiza, de 600 euros, por ir a 60 km/h en una calzada de 50).

“Caótico” es –de nuevo– lo primero que dice Navin Piplani, director del Fondo Nacional Indio para el Patrimonio Artístico y Cultural. “No hay control. Puedes ir en cualquier dirección y por cualquier lugar”, lamenta. “Decimos que Dios regula nuestro país –explica– porque nadie más lo hace. La gente que utiliza el coche ni siquiera tiene licencia. Y la policía no hace nada o te multa, pero aprovechas ese papel como pasaporte para evitar otras”. Y

añade que para él y su familia conducir siempre es “la última opción”.

Los dirigentes indios han pedido ayuda a la Unión Europea y Estados Unidos para que instauren dispositivos tecnológicos que eviten el incremento de accidentes. “No es la multa, no es la sanción, es la posibilidad de ser

pillado lo que hace que la gente haga lo correcto”, aseguró a Efe el profesor Dinesh Mohan, coordinador de un programa de prevención de accidentes en carretera del Instituto Indio de Tecnología de Delhi. Este analista lamenta cada semana en sus artículos la incapacidad de sus compatriotas para ser civilizados al volante y cree que la última prueba será instalar radares y endurecer el castigo.

Esta solución es una de las que aporta el informe anual de Seguridad Vial de la ONU. Según su último estudio, de 2015, los accidentes de tráfico son los que más muertes causan en el mundo, por delante de los suicidios o el VIH. Y una manera de paliarlos consiste en mejorar las infraestructuras, educar o hacer cumplir la ley. El caso omiso a normas básicas, el mal estado

de los caminos y de los automóviles o la concentración de elementos en ellos son la causa de que en India, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), se produzca el 10% de los accidentes del mundo. Detrás, China, Estados Unidos, Rusia o Brasil, muy por debajo de esta cifra.



CAMBOYA

ES HABITUAL NO USAR CASCO, CIRCULAR RÁPIDO, NO RESPETAR EL SENTIDO... Y CARGAR LOS VEHÍCULOS HASTA LOS TOPES

LAS 8 NORMAS MÁS RARAS

En algunos países la conducción es un ejercicio de ingenio. Y no por las habilidades al volante o la capacidad de persuasión a las autoridades, sino por el Código que manejan. Sigamos, como guía, la lista elaborada Citroën:

1 Conducir un coche sucio es motivo de multa (Rusia). En este país, donde cada vez más gente graba su propia conducción para alegar contra sanciones inventadas, tener el coche sucio se multa. Y más si la matrícula está tapada.

2 No vaya (sobrio) con un conductor borracho (Japón). La responsabilidad nipona es tan acusada que, al ‘pillar’ a alguien ebrio conduciendo, la multa también le cae al de al lado. ¿O no es culpa suya dejarle llevarlo?

3 No conduzca con una venda sobre los ojos (Alabama, EE. UU.). Alguna vez a alguien se le ocurrió hacerlo. Y como todo deber, la ley nace de la realidad: aunque parezca mentira, si existe es porque la posibilidad está ahí.

4 Gorilas sí, pero delante (Minnesota, EE. UU.). En este estado, llevar de acompañante un gorila está permitido, siempre que sea de copiloto y no vaya en los asientos traseros. Seguro que a veces da más charla...

5 No lleve a un perro atado en la baca (Alaska, EE. UU.). Seguro que no se le ha pasado por la cabeza, pero si va a Alaska y deja que su perro vaya en la baca, le multarán. Ni que pasaba calor ni que no entraba: nada le salvará.

6 Asegúrese de que no hay nadie bajo el coche antes de arrancar (Dinamarca). Sin peligro potencial de terrorismo, en Dinamarca es obligado mirar bajo el coche antes de arrancar. A lo mejor no lo hace, pero si le pillan no podrá decir que se le pasó mirar si seguía allí el mecánico.

7 Lleve su propio alcoholímetro (Francia). Igual que el chaleco reflectante, es obligatorio llevar un alcoholímetro en el auto. Así se reduce el usar y tirar de los controles.

8 No limpie el coche con ropa interior usada (San Francisco, EE. UU.). En San Francisco no se puede lavar el coche con ropa interior usada. Solo es en público, tranquilo. Que una cosa es regular el tráfico y otra las parafalias.



Donde la ley no existe

► EL TRIÁNGULO DE LA LOCURA.

Otros no entran en el ranking, pero dejan huella. Pablo Gómez suele ir en moto en sus viajes. Y habla de esta “locura” aplicándola a otro rincón: el que comprende Vietnam, Camboya y Laos. “Vietnam, a pesar de ser el país con más tráfico de motos, tiene un carril por donde suelen circular éstas y los coches lo respetan”, asegura. “Camboya y Laos, sin embargo, son más desorganizados. Mi mayor recuerdo es entrar a Saigón y ver cómo

PARA UN VIAJERO EXPERTO COMO MIQUEL SILVESTRE, “INDIA ES EL PEOR” EN LO QUE A CONDUCCIÓN SE REFIERE

todo el mundo, familias enteras incluso, circulaban en todas direcciones y por todos los lados. Se subían hasta a la acera”, añade. La experiencia, con precauciones, le parece —en cualquier caso— “muy recomendable”.

Se queja también Santiago Vidal, fotógrafo español residente en Punta Cana, de cómo conducen en República Dominicana. “Hacen lo que quieren”, resume. Para él, cada paseo con algún visitante le devuelve las

CONDUCCIÓN Y SOCIEDAD

No se queja del tránsito, como lo llama él para distinguirlo del tráfico, que en su país tiene significados más peligrosos. Orlyn Castro, reportero en San Pedro Sula —la ciudad más violenta del país y que figura en el podio mundial junto a Ciudad Juárez o Caracas—, habla de las precauciones que hay que tener al conducir en Honduras. Es raro en esta urbe de un millón de habitantes o en la capital del país, Tegucigalpa, descubrir cristales tintados: “A nadie se le ocurre llevar un ‘carro’ donde te puedan ver”, apunta. La posibilidad de ser asaltado o relacionado con un vehículo (para su posterior robo) es muy elevada.

Y lo mismo sucede con las motos. Que dos personas (salvo parejas chico-chica) vayan subidos juntos está prohibido. ¿El motivo?: evitar acciones violentas en marcha, una técnica que usan ladrones o sicarios para ejecutar su tarea y salir corriendo.

Honduras muestra la relación entre la idiosincrasia propia y la conducción, el reflejo de las

normas sociales en la carretera. Honduras, como Brasil o Venezuela, ha traspasado el temor de las calles a la conducción. En los semáforos, de noche, casi nadie para. En Europa, las leyes están en consonancia con la educación vial que se presume. Y la confianza, otro valor que atesoran sus ciudadanos, se muestra en la libertad de velocidad en las autopistas alemanas o en la idea extendida de que los suizos llegan a dejar el coche abierto.

En el bando contrario están los países árabes. La prohibición de que las mujeres conduzcan en Arabia Saudí es el extremo al que solemos prestar atención, pero tampoco en Dubai este hábito es común en ellas. “Aparte de que conducir es una locura, casi ninguna mujer se atreve por el qué dirán”, dice Andreia Muchacho. Esta portuguesa de 38 años, que lleva una década trabajando allí y que no tiene reparos para conducir, reconoce que es incómodo. “Se notan las miradas. Y, sobre todo, es muy complicado: la gente va a lo suyo, es muy fácil tener un accidente y que no pase nada”.

impresiones que tuvo él al llegar, hace tres años. “No entiendo cómo se atreven a ir en moto o bici”, dice refiriéndose

a los dos colectivos que más bajas sufren. Como escribe John Urry en su libro “Mobilities” (2005), “la mundialización, la transnacionalización, la nueva cultura global traen a la luz una sociedad hipermóvil”. Y son estos ‘vínculos’ con las redes de transporte y los flujos los que hacen que cada vez encontremos más sombras en esta supuesta conexión global. Y los que nos hacen volver de un viaje y expresar eso de que nuestro destino era “una tierra sin ley”. ♦





LA FORMA MÁS SEGURA DE LLEVAR UNA BICI ES USANDO UN PORTABICICLETAS

Cómo debe transportar su bici en coche

¿Es usted de los que abre el maletero, reclina los asientos traseros y mete, así, sin más, la bicicleta dentro? **Esta forma de llevarla es muy peligrosa y, en caso de colisión, las lesiones que podría provocar a los ocupantes serían muy graves.** Sepa aquí cómo debe transportar su bicicleta con seguridad.

Utilizar un portabicicletas adecuado al vehículo es lo mejor para llevar su bici a donde necesite. Este son los tipos de portabicicletas que existen:

DE TECHO. Deja libre el acceso al maletero y permite una visibilidad total. Es la solución idónea para las bicis más ligeras porque se pueden subir con facilidad al techo. Puede influir en la aerodinámica, producir balanceos

de la carrocería e incrementar el consumo. Hay que asegurarse de que van bien sujetas.

DE PORTÓN TRASERO. Son los más económicos y permiten transportar hasta 3 bicicletas. Se fijan sobre el portón trasero mediante cinchas. Una vez colocadas las bicis, no es posible el acceso al maletero. Las bicicletas no deben obstaculizar la visibilidad de la matrícula y pilotos traseros.

DE ENGANCHE. También llamados de bola. Existen dos tipos: de enganche sencillo y de plataforma. En ambos casos, son los más fáciles y rápidos de instalar y de colocar las bicis, además permiten acceder al maletero aunque estén ya cargadas las bicicletas. Conviene desmontar estos portabicicletas cuando no se utilicen.

DE REMOLQUE. Recomendados para aquellos que necesitan transportar muchas bicicletas (hasta 7) a la vez. Es necesario instalar en la plataforma portabicicletas de techo para ubicar las bicis. Fácil de cargar y descargar. ♦

Las obligaciones si utiliza portabicicletas

PLACA SUPLETORIA. Asegúrese de que la placa de la matrícula y los pilotos traseros son visibles. Si no lo son, deberá instalar una placa supletoria con matrícula y luces para el portabicicletas.

OJO CON LA ANCHURA. Si sobresale por los lados hay que desmontar la bici. No está permitido que sobresalga lateralmente.

HASTA UN 15%. El portabicicletas puede sobresalir por la parte posterior hasta un 15% de la longitud del vehículo. Por ejemplo, en un coche de 4 metros podrá sobresalir un máximo de 60 centímetros.

SEÑAL V-20. La carga que sobresale por detrás debe ser señalizada por medio de la señal V-20. Si la bicicleta ocupa el ancho completo del vehículo, se colocará una señal en cada extremo, configurando con las líneas rojas de la señal una V invertida.

EN REMOLQUE. Si el portabicicletas se apoya sobre un dispositivo de remolque, la carga (bicicleta+portabicicletas) no debe exceder el límite autorizado por el fabricante del remolcador. Recuerde que una bici de adulto pesa entre 12 y 15 kilogramos; y si es de niño, entre 8 y 10 kilos.

RETROVISOR DERECHO. Si es un turismo y el conductor no puede ver por el retrovisor interior, deberá llevar un retrovisor exterior en el lado derecho.

INSTALACIÓN. Las bicicletas deberán ir perfectamente instaladas para que no se puedan caer, desplazarse, arrastrar, producir ruidos, polvo u otras molestias.



Frank Blanco

PRESENTADOR

Periodista de radio y de televisión, Frank Blanco es muy prudente al volante y 'super-protector' con la seguridad de sus hijos cuando los lleva en el coche. Hasta reconoce haber llorado por comprar una sillita sin el sistema de anclaje Isofix. **Partidario de campañas divulgativas crudas**, dice fijarse sobre todo en la seguridad cuando compra un coche.

“Lloré por haber comprado una sillita sin anclajes Isofix”

• GORKA ZUMETA

• Fotos: ALBERTO ESPADA

Frank Blanco es un niño de la radio. Y ahora también de la tele. De padre andaluz y madre extremeña, él nació en Barcelona, y creció en Mollet del Vallès. Con 22 años ingresó en Los 40 Principales de Radio Barcelona, y cumplió un sueño. Pero muy pronto, nueve años más tarde, iba a cumplir otro: relevar a Juanma Ortega al frente del “¡Anda Ya!” –entonces, el segundo programa más escuchado de la radio española– y presentarlo durante seis años, hasta que le trasladaron a Cadena Dial, luego a la SER y abandonó Prisa. En medio, experiencias de televisión como “Crónicas Marcianas”, “Caiga quien Caiga” o “El Debate de Gran Hermano”, con Mediaset. En 2013 fichó por La Sexta, para presentar “Zapeando”, donde continúa; y el año pasado regresó a la radio, con “Vamos tarde”, un ‘afternoon show’ que se emite a través de Europa FM, en el que se ha propuesto que sus oyentes disfruten de un regreso a casa “más llevadero”.

¿Es consciente de que donde más se escuchan sus programas de radio es en el coche?

Para mí es fundamental hacerte un poco la foto de quien te está oyendo, y es verdad que mis horarios son de alto consumo de radio en el coche. También es verdad que en el horario que tengo ahora, de 8 a 10 de la noche, en “Vamos tarde” (Europa FM), el porcentaje de personas que te oyen desde el coche es mucho menor que por la mañana. Pero sí, es en los primeros en los que pienso, en los que están volviendo a casa y, sobre todo, ya no sólo tenerles frente al volante, sino en la condición de están ‘acabando el día’ y en qué estado de ánimo se encuentran.

¿Cambia la atención del oyente de las 8 de la mañana al de las 8 de la tarde?

Creo que sí. A las 8 de la mañana yo pensaba: mis oyentes van con los niños al colegio, están despertando al día, así que no seas muy denso y facilitalas las cosas. Ahora, a las 8 de la tarde, pienso que se le pueden contar más cosas que a primera hora del

día no le entrarían tan fácilmente. Intento pensar en el oyente que ha terminado el día, que está cansado, y tratar de hacer su vuelta a casa más llevadera...

¿Es cierto que algunas veces parte de las reuniones de trabajo de

“Anda Ya”, en Los 40, las hacía en el coche, con el manos libres?

Sí, sí, es cierto. Tar-daba unos veinte minutos y a veces recibía ideas y propuestas. Y en el trayecto ‘compraba ideas’ o no ‘compra-

ba’... Y la redacción empezaba a trabajar... Siempre con el manos libres, que conste.

Y ¿ha cambiado su conciencia de la seguridad vial al ser padre?

Totalmente. Al principio, cuando no tienes ni idea, se te hace todo un mundo. Te hablan del estándar ISO, del Isofix y te pierdes. Pero ¿qué es eso? ¿Que hay unos enganches en los asientos traseros? Es una de las mil cosas que descubres cuando eres pa-

“ESTOY A FAVOR DE TODO LO QUE AYUDE A CONCIENCIAR A LOS DEMÁS SOBRE TEMAS DE SEGURIDAD VIAL”



dre... Le contaré una anécdota que no he contado nunca. Estando ya con mi primer hijo en el coche, le había comprado una sillita sin Isofix, cosa que no recomiendo a nadie. Tendría unos meses. Ni hablaba siquiera. El caso es que iba yo solo, con él detrás, y en una rotonda, eso que la coges un poco más rápido de lo que debieras, y veo por el retrovisor que la sillita cae hacia un lado, porque no estaba bien sujeta. Yo soy muy torpe para muchas cosas, entre ellas ésta, y no sabes el disgusto que me agarré. ¡Y la llorera que pillé, lo reconozco! Y esa misma tarde dije: ¡se acabó! Y me compré una sillita con Isofix, con sus buenos anclajes.

¿Es partidario de las campañas de la DGT explícitas, mostrando toda la violencia que encierra un accidente de tráfico?

Sí, ¿por qué no? Pero, también le digo que en estas cosas hoy digo que sí y mañana podría defender lo contrario. En principio, estoy a favor de todo lo que ayude a concienciar a los demás sobre temas de seguridad vial. Y si hablamos de campañas muy duras, también hay que reconocer que a veces nos tiramos de los pelos por esas ►►

Frank
Blanco

► imágenes tan explícitas y luego vemos películas de acción en las que se amputan miembros con toda naturalidad.

¿Qué le parecen los coches autónomos? ¿Tiene previsto comprarse uno?

En estas cosas no soy de los que, en principio, sienta mucha atracción por el invento. Prefiero que pasen unos cuantos años, y que se compruebe que todo va con normalidad. Pero me parece que el futuro tiene que ir por ahí, claro.

Circula con su coche por una vía interurbana con un carril para cada sentido. Tiene un autobús delante, pero no pretende adelantarlo. ¿Qué distancia de seguridad debe dejar entre ambos vehículos? A) 150 metros. B) La que permita al vehículo que circule detrás, adelantarme con seguridad. C) 50 metros.

¡Ostras! Ésta es a pillar... En mis tiempos decían aquello de "la distancia suficiente para poder frenar con seguridad", pero esto... Voy a decir la 'b', pero por eliminación, porque las otras opciones me parecen exageradas.

Correcto. ¡Ha aprobado! ¿Es partidario de ampliar el límite de velocidad en autopistas en España a 130 km/h?

Soy partidario de ampliarlo. Pero creo que es bueno aplicar el criterio de las condiciones y características de las vías. Las carreteras no son todas iguales. Hoy en día, teniendo las autopistas que tenemos, y con coches bastante más seguros, soy el primero que voy circulando a 120 km/h y pienso: pero si podría ir a 140 km/h porque no tengo a nadie, porque tengo cuatro carriles, porque las condiciones climatológicas son óptimas; es decir, las condiciones me permiten ir más rápido. Luego no lo haces, pero el cuerpo te lo pide, y el coche también. No sé muy bien cuál debe ser el límite, 130, 140, pero entiendo que dependerá de muchas condiciones.

Cuando compra un coche, ¿en qué se fija más? ¿En la estética o en la seguridad?



¡En la seguridad! Antes de ser padre ya lo miraba. Desde que soy padre es más prioritario todavía. Además, soy muy pesado en esto. En mis años de conductor he podido tener una docena de coches, soy un 'friki' de los coches, pero valoro mucho la fortaleza del chasis, por ejemplo. ¿Y si doy una vuelta de campana? ¡No tiene por qué ocurrir! Pero, y si...

Cuando compramos un coche, no recibimos la información necesaria sobre sus características. Por ejemplo, ¿le advirtieron del ruido que produce la entrada del ABS?

No, de hecho, primera noticia de que produce un ruido especial.

¿Ha hecho algún curso de conducción para aumentar sus capacidades como conductor?

Una vez hice un curso al que me invitó una marca, pero era para conducir todoterrenos. Nada que ver con la conducción segura.

“SOY PARTIDARIO DE AMPLIAR LOS LÍMITES DE VELOCIDAD, PERO APLICANDO EL CRITERIO DE LAS CONDICIONES Y CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS”

Un informe de la Fundación Mapfre revela que “en vías limitadas a 20 km/h, el 97% de los conductores supera el límite de ve-

locidad”. ¿Somos los conductores menos cívicos de Europa?

Es que a veces es muy complicado resolver una situación de ese tipo. ¿Qué no deberíamos? Pues no deberíamos, pero las circunstancias han cambiado, las vías, los coches... ♦



FAMILIARES, HÍBRIDOS,
MOTOR, PRECIO, CONSUMO;
Y TAMBIÉN LUJO, DEPORTIVIDAD, DISEÑO...

Los coches preferidos por los expertos

Hemos pedido a ocho periodistas del motor que nos digan cuáles son sus coches preferidos, los que, en su opinión, reúnen prestaciones, comportamiento y confort, y que mejor se adaptan a sus necesidades. Y también que elijan el coche de sus sueños.

• M. LÓPEZ

¿Alguna vez han pensado cuáles son los coches preferidos por los periodistas que desarrollan su profesión en las revistas especializadas en motor? Aquellos que recorren miles de kilómetros probando las últimas novedades del mercado, que tienen la experiencia de cientos de horas al volante, que conocen los puntos fuertes y las debilidades de cada marca, y todos sus secretos.

Nosotros sí y se lo hemos preguntado. Por un lado, qué coche elegirían para su día a día, teniendo en cuenta sus necesidades personales (los hijos –SRI, equipaje, bicis–, kilómetros recorridos, si viven fuera de la ciudad...). Y, por otro, el coche con el que sueñan, aquel que se comprarían si pudieran olvidarse de la hipoteca, de los recibos de la luz..., aquel que les enamoró o emocionó cuando asistieron a su presentación, ese mito de la historia del automóvil... ♦



JAVIER ARÚS

Director
EVO
Magazine
España



SEAT ALHAMBRA: FAMILIAR

El hecho de tener dos hijos, el mayor de ellos con 2 años y medio, me hace pensar en un coche familiar como el "Alhambra". Es cómodo, caben con holgura las sillas de los niños, carritos y equipaje, y tiene puertas traseras corredizas. El motor diésel de 150 CV es suficiente. Por otro lado, el Toyota "Auris Hybrid" también es un coche perfecto para recorridos urbanos gracias a su sistema híbrido.



AUDI RS6: PRESTACIONES BRUTALES

Sin perder de vista la necesidad de una carrocería práctica, el "RS6" cuenta con un propulsor 4.0 TFSI biturbo de 605 CV que lo convierte en un deportivo al que pocos modelos de enfoque más radical pueden hacer frente. Las prestaciones son brutales y el comportamiento, muy destacable. Después, está el Porsche "911 GT3". Se me ocurren pocos modelos con los que disfrutar más de la conducción.



JUAN CARLOS GONZÁLEZ

Coordinador
Coche Actual



SEAT ATECA: AMPLIO, BUEN MALETERO

Normalmente solo vamos tres en el coche, pero me reconozco fan de los coches prácticos y polivalentes, por eso elegiría un Seat "Ateca", amplio, con buen maletero, bien realizado y muy gratificante al volante a pesar de su altura. Si realizase más recorridos urbanos pensaría en un Kia "Niro", un híbrido muy versátil, que pronto tendrá versión enchufable para rodar un buen número de kilómetros en modo eléctrico.



PORSCHE: A CIELO ABIERTO

Mi opción más de capricho llevaría el escudo del «cavallino rampante», pero me bastaría con sacar de paseo de vez en cuando a un Porsche "Boxster S" y exprimirlo en una buena carretera de curvas o rodar a cielo abierto cuando me lo pida el cuerpo. Por otro lado, los familiares me encantan y elegiría, por ejemplo, un Audi "RS6 Avant", para disfrutar de la máxima deportividad sin renunciar a un coche espacioso y perfecto para todo.

Los coches preferidos por los expertos

Coche para el día a día

Coche soñado



GOLF: PRÁCTICO Y SIN UNA INVERSIÓN SALVAJE

Como siempre vamos dos en el coche y hay que prepararse para los días de contaminación, elijo un Volkswagen "Golf GTE", con tecnología híbrida enchufable. Y como siempre me ha gustado la personalidad de los Volvo, me quedo también con un "V90 Cross Country" que combina espacio, diseño, tecnología, carácter aventurero y seguridad.



ANDRÉS MÁS

Subdirector
Motor 16



PEUGEOT 5008: AMPLITUD Y MALETERO

Tengo tres hijos, y necesito un vehículo con amplias plazas traseras, un buen maletero y un motor potente con un consumo ajustado: la mayoría de mi kilometraje es por ciudad. El Peugeot "5008", con una imagen renovada, es mi favorito. La otra opción a tener es el Skoda "Kodiaq". En ambos casos, con la variante de 7 plazas, por si algún llevo más ocupantes.



SONIA RECIO

Redactora
Coche Actual



ASTON MARTIN: EXCLUSIVIDAD

Me gustan mucho los Ferrari, los Porsche o los McLaren, pero siempre he soñado con tener un Aston Martin. Los he conducido y sé lo que se siente. Y el "DB11" es un modelo exclusivo entre los exclusivos. Y puestos, si hay un todocamino que destaca por su tecnología, eficacia y prestaciones, ese es sin duda el Audi "Q7", que en la versión "SQ7" lleva al extremo todas estas virtudes.



MINI: ESTÉTICA Y TAMAÑO

A estas alturas, a la familia no la voy a cambiar, por lo que las circunstancias son las mismas, pero, en este caso, sacrificamos lo racional por lo emocional. Un Mini "Countryman" sería mi primera opción por su estética y su tamaño, más que aceptable para viajar los cinco. Mi segunda elección, un Renault "Zoe": el ser eléctrico me garantiza la movilidad en ciudad y su autonomía me sobra para mis desplazamientos cotidianos.



SYLVIA LONGAS

Subdirectora adjunta

Autopista



KIA NIRO: TECNOLOGÍA HÍBRIDA

Kia "Niro 1.6 HEV". Bonita estética, y con tecnología híbrida (soy una ferviente seguidora)... Y con un consumo en carretera de solo 4,8 l/100 km y en ciudad de 3,9 l/100 km. Amplio, cómodo, buen maletero, con huecos para llevar los trastos de mis hijos. Y Peugeot "3008". Un 10 a su puesto de conducción que se adapta perfectamente a mi manera de conducir.



ASTON MARTIN: LUJOSO SIN SER OPULENTO

El Aston "Martin DB11". Es una marca que respira estilo y elegancia por los cuatro costados. Es lujosa, sin ser opulenta. De toda la gama, quizá sea el "DB11" el que más me impresiona y me enamora. Su interior es impresionante.. Y el Bugatti "Chiron". Al margen de sus bestiales prestaciones, cuerpo construido en fibra de carbono y una belleza espectacular.



PEDRO MARTÍN

Subdirector

Motor 16



LEÓN: POTENTE Y BAJO CONSUMO

Vivo fuera de la ciudad y soy soltero. Pero viajo mucho con familia, amigos... y hago muchos kilómetros. Por eso compraría un Seat "León ST 2.0 TDI 184 DSG FR": motor potente y de bajo consumo, cambio automático y chasis deportivo. Y para moverme por mi zona o bajar a la ciudad, un Audi "Q2 1.4 TFSI 150 S tronic": un SUV compacto, potente, funcional y automático.



AUDI Q7: SIETE PLAZAS

Si no tuviese límite económico mis dos modelos preferidos serían: para mis viajes en grupo, un Audi "Q7 3.0 TDI 272 CV Quattro Tiptronic" de 7 plazas, porque ofrece amplitud, confort y seguridad, potencia de sobra, gran autonomía entre repostajes y buena capacidad para la 'aventura' si hay que salir del asfalto; y para recorridos urbanos o disfrutar cada kilómetro, un deportivo descapotable de cuatro plazas nada incómodo: Audi "S5 Cabrio".



SKODA KODIAQ: MÁS POR MENOS DINERO

Tres niñas que necesitan espacio y más si llevan amigas. Gran maletero. A lo que se suma hipoteca, luz, agua.., y el "Kodiaq" de Skoda es uno de esos coches que ofrece mucho más que otros por menos dinero. Sea un 2.0 TDi o un 1.4 TSi acertaría seguro. ¿Otra opción? El Peugeot "5008". Muy competitivo por valor/precio y con eficiente gama mecánica donde elegir.



RAÚL RONCERO

Jefe de pruebas

Autopista



LEÓN: PARA ARRASTRAR REMOLQUE

Vivo a 50 km de Madrid con mi chica y elegiría un Seat "León ST 1.8 TSI FR". Bien hecho, amplio, con maletero muy generoso y me permitiría arrastrar un remolque como el que tengo. Buena respuesta de motor, no gasta demasiado y su comportamiento es excelente. Otra opción sería un Toyota "C-HR", un híbrido que va muy bien y es tan habitable como un "León".



MIGUEL TINEO

Subdirector

Autofácil



BENTLEY BENTAYGA: EXCLUSIVO

Buscaría polivalencia, practicidad y exotismo, lujo, prestaciones, alfombras de palacio, maderas nobles. También saber que, me mueva por donde lo haga, hay pocas posibilidades de encontrar otro igual al mío. Bentley "Bentayga" sería el modelo. O el Porsche "911". Un pedazo de historia. Cualquier motor y cualquier generación.



AUDI A6: RESPUESTA DEMOLEDORA

El elegido sería un Audi "A6 Avant Competition 3.0 Bi TDI Quattro". Su motor tiene una respuesta demoledora, ofrece mucho espacio interior y su calidad es inmejorable. Desde luego, no necesitaría más coche en ningún sentido y podría utilizarlo para todo. Como capricho, para disfrutar simplemente conduciendo, optaría por buscar en el mercado de ocasión un Porsche "911 GT3" o un Mitsubishi "Lancer Evo V".



Toyota Yaris 1.00H Feel!

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 20.950 €



EMISIONES DE CO₂:
70/75 g/km
IMP. MATRIC.:
0 %

Estética:	6
Acabado:	7
Habitabilidad:	7
Maletero:	6
Confort:	7
Potencia:	6
Cambio:	6
Aceleración:	6
Consumo:	9
Nota	6,7
Estabilidad:	7
Suspensión:	7
Frenos:	7
Luces:	7
Media seguridad:	7

La opinión de **autofácil**

Desde el punto de vista estético, el nuevo "Yaris" aporta novedades importantes: faros, paragolpes, parrilla, colores nuevos... Por otro lado, el habitáculo permanece casi inalterado. La calidad de acabado no sobresa, al igual que su capacidad de maletero. Sí obtiene buena nota en lo que respecta a habitabilidad, a pesar de ser uno de los modelos más cortos del segmento. Pero el principal elemento diferenciador del nuevo "Yaris", frente a la competencia, sigue

siendo la versión híbrida. Ha recibido ligeras modificaciones en el chasis, para mejorar el dinamismo, así como mejoras en la insonorización del habitáculo. Se trata de un vehículo enfocado a un uso mayoritariamente urbano, con un consumo muy bajo, una excelente versatilidad en todos los ángulos y unas dimensiones compactas que le permiten moverse con gran agilidad. Fuera de la ciudad es menos solvente, ya que sus prestaciones son discretas y, pese a las mejoras, aún resulta ruidoso.

www.toyota.es

MOTOR: 1.497 • 101 CV a 4.800 rpm.

CARBURANTE: Gasolina.

EQUIPAMIENTO: 7 airbags. ABS. VSC. EBD. Anclajes Isofix. Avsador cambio de carril. Reconocimiento de señales de tráfico. Indicador de presión. Sensor de lluvia. Entre otros.

DIMENSIONES: Longitud 3,94 m. • Ancho 1,70 m. • Alto 1,51m.

MALETERO: 286 litros.

CONSUMO URBANO: 3,1 l/100 km.

CONSUMO CARRETERA: 3,3 l/100 km.

Mini Countryman Cooper D ALL4

La opinión de

COCHE actual

Este Mini conecta el glamour, la identidad y la exclusividad de la marca, con la practicidad y la amplitud –es 19 cm. más largo–.

La aportación extra de este Mini frente a la mayoría de SUV compactos es que las dos partes en las que se divide la banqueta posterior se pueden mover hasta 13 cm de forma longitudinal –opción de 300 euros– para, así, permitir administrar el espacio entre ocupantes y maletero. Ahora también puede ir más equipado con, entre otras cosas, las interesantes ayudas a la conducción del paquete Driving Assistant. Y al crecer se acerca a los 1.600 kilos de peso, algo que repercute en sus prestaciones –sólo «correctas»– y en su comportamiento, que conserva algo de las reacciones directas que pueden encontrarse en otros Mini, pero ya no cuenta ni con ese eje delantero incisivo ni con ese trasero ágil. Destaca frente por una dirección precisa y una suspensión más enfocada a la eficacia que al confort. El cambio automático de ocho marchas es suave y rápido –algo dubitativo en modo Green–, aunque con la caja manual el consumo ganará en moderación. www.mini.es

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 34.150 €



EMISIONES DE CO₂:
126 g/km
IMP. MATRIC.:
4,75 %

Estética:	8
Acabado:	8
Habitabilidad:	7
Maletero:	7
Confort:	6
Potencia:	7
Cambio:	9
Aceleración:	7
Consumo:	6
Nota media:	7,2
Estabilidad:	8
Suspensión:	7
Frenos:	7
Luces:	8
Media seguridad:	7,5

MOTOR: 1.995 cc • 150 CV a 4.000 rpm.

CARBURANTE: Gasóleo.

EQUIPAMIENTO: Airbags frontales, laterales y de cortina. ABS. ESP con asistente de arranque en pendiente. Sensor presión. Sensor lluvia y luces. Entre otros.

DIMENSIONES: Longitud 4,30 m. • Ancho 1,82 m. • Alto 1,56 m.

MALETERO: 450 litros.

CONSUMO URBANO: 5,2 l/100 km.

CONSUMO EXTRAURBANO: 4,8 l/100 km.

Seat Ibiza 1.0 ECO TSI 115 CV

LO MEJOR

- Capacidad de acabado
- Rendimiento del motor
- Consumos bajos

LO PEOR

- Relación precio/equipamiento
- Sonido por refinado
- Depósito combustible pequeño

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 14.060 €



EMISIONES DE CO₂:
108 g/km
IMP. MATRIC.:
0 %

Estética:	8
Acabado:	9
Habitabilidad:	8
Maletero:	8
Confort:	7
Potencia:	6
Cambio:	7
Aceleración:	6
Consumo:	7
Nota media:	7,3
Estabilidad:	9
Suspensión:	9
Frenos:	8
Luces:	7
Media seguridad:	9,2

La opinión de

Motor16

La nueva plataforma MQBAO del Grupo Volkswagen, para convertirse en referencia del segmento en calidad de acabado, seguridad, agrado, buen aplomo y una estabilidad sobresaliente. El chasis es de nueva factura y responsable de muchas de las ventajas que suma esta nueva generación. Tiene una rigidez estructural aumentada en un

33% y, además, el coche es más bastante más ancho. También es más silencioso y los materiales utilizados en su interior transmiten una calidad suprema. La mayor distancia entre ejes junto a la anchura incrementada proporciona más espacio interior y de maletero. El motor probado tiene 3 cilindros con turbo y 95 CV es algo ruidoso en aceleración a partir de 4.500 rpm, pero muy silencioso al ralentí o a velocidad de cruce-ro mantenida. Sorprende su comedido consumo siempre que no se apuren marchas o se circule por encima de los límites legales. www.seat.es

33% y, además, el coche es más bastante más ancho. También es más silencioso y los materiales utilizados en su interior transmiten una calidad suprema. La mayor distancia entre ejes junto a la anchura incrementada proporciona más espacio interior y de maletero. El motor probado tiene 3 cilindros con turbo y 95 CV es algo ruidoso en aceleración a partir de 4.500 rpm, pero muy silencioso al ralentí o a velocidad de cruce-ro mantenida. Sorprende su comedido consumo siempre que no se apuren marchas o se circule por encima de los límites legales. www.seat.es

MOTOR: 999cc. • 115 CV a 5.000 rpm

CARBURANTE: Gasóleo.

EQUIPAMIENTO: Airbags frontales, laterales y de cortina delanteros. ESC. Asistente de frenada. Control presión neumáticos. Detector de fatiga. Anclajes Isofix. Entre otros.

DIMENSIONES: Longitud 4,05m. • Ancho 1,78 m • Alto 1,44m.

MALETERO: 355 litros.

CONSUMO MEDIO: 4,7 l/100 km.

Mercedes GLA 200d 7G-DCT

LO MEJOR

- Calidades
- Confort de marcha
- Consumos

LO PEOR

- Precio algo elevado
- Moderada potencia
- Capacidad del maletero

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 36.020 €



EMISIONES DE CO₂:
108 g/km
IMP. MATRIC.:
0 %

Estética:	8
Acabado:	9
Habitabilidad:	7,5
Maletero:	7
Confort:	8,5
Potencia:	7
Cambio:	8
Aceleración:	7
Consumo:	8,5
Nota media:	7,8
Estabilidad:	8,5
Suspensión:	9
Frenos:	9
Luces:	9
Media seguridad:	8,8

La opinión de

autopista

Tras 3 años en el mercado, el modelo más vendido de Mercedes, presenta su primera actualización. Sutil, con muy pocos cambios, suficientes para mejorar, que no corregir debilidades, y aumentar al mismo tiempo la equipación. Uno de esos nuevos elementos son sus faros full led delanteros, parte de las señas de identidad del nuevo "GLA". Sigue siendo un SUV peculiar, bajo y menos voluminoso que otros de la categoría, aunque sí aporta funcionalidad extra respecto al compacto del que deriva, el "Clase A". No falta la tracción

total, además de ofrecer una amortiguación más elevada para aquellos que quieran usarlo fuera del asfalto. Y en suspensiones, Mercedes vuelve a demostrar que domina la materia consiguiendo un confort de marcha extraordinario, equilibrado con la alta efectividad y buen tacto general. El motor es una de las 'viejas glorias' de la marca, un 2.1 turbodiesel con atípica alta cilindrada para 'sólo' 136 CV que sí permiten que lo sientas muy consistente, además de gastar, eso sí, tan poco con un motor mucho más pequeño. La guinda, calidades al nivel de la marca, aunque no muy abundante espacio. www.mercedes-benz.es

MOTOR: 2.143 cc. • 136 CV entre 3.200 y 4.000 rpm.

Carburante: Gasóleo.

EQUIPAMIENTO: Airbag frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. Airbag rodilla. ABS. ASR. ESP. Monitorización fatiga. Capó activo. Control presión. Isofix. Entre otros.

DIMENSIONES: Longitud 4,42 m. • Ancho 1,80 m. • Alto 1,49 m.

CAPACIDAD MALETERO: 421 litros.

CONSUMO URBANO: 5,0 l/100km.

CONSUMO CARRETERA: 3,7 l/100km.



Los neumáticos premium desgastados, mejor que los "low cost" nuevos

Un neumático de una marca premium desgastado hasta el límite legal (1,6 mm) frena en mojado en 23,2 metros, mientras que otro neumático barato (marca asiática) completamente nuevo necesita 26,8 metros. ¡Casi 4 metros más! Si se utiliza el neumático barato desgastado

(siempre en el límite legal) se necesitan 31,8 metros. 8 metros más. Este es el resultado de unas pruebas realizadas por Michelin para demostrar que los neumáticos de marca de calidad, incluso desgastados, ofrecen un rendimiento superior y son más seguros que neumáticos

baratos nuevos. Las pruebas se realizaron a 60 km/h en superficie mojada. Los neumáticos de marca nuevos solo necesitaron 21,4 metros para frenar. Por ello, Michelin pide que las pruebas de homologación también incluyan pruebas en mojado y con el neumático desgastado.

Motos con escudo digital

Bosch, junto con Autotalks, Cohda Wireless y Ducati, ha desarrollado un prototipo de solución inteligente: "un escudo de protección digital para los motoristas". Así funciona el sistema: dentro de un radio de acción de varios cientos de metros, los vehículos intercambian información, hasta diez veces por segundo, sobre el tipo de vehículo, velocidad, posición y dirección en que circulan. Mucho antes de que los sensores de los coches o los conductores capten su presencia, esta tecnología les informa de que una moto se está aproximando, lo que permite incrementar la precaución. En situaciones peligrosas avisa al motorista o al conductor del coche haciendo sonar una alarma y mostrando un aviso en el salpicadero.



Ayudas para comprar coches limpios

Ha sido aprobado el Plan MOVEA de incentivos a la compra de vehículos con energías alternativas: eléctricos, híbridos, de GLP, hidrógeno... Las ayudas van desde 500 a 18.000 euros, dependiendo del tipo de vehículo (turismo, moto, autobús...). Se podrán beneficiar los particulares y las empresas. También se establece un precio máximo del vehículo (solo turismos y motos) adquirido, para evitar subvencionar modelos 'premium'.

www.minetad.gob.es

La moto con cazadora inteligente

Diseño futurista y propulsión eléctrica conforman la tarjeta de presentación de la BMW Motorrad Concept Link, el último prototipo de dos ruedas del fabricante alemán. Para un uso eminentemente urbano, permanece en constante comunicación con el conductor, al que está conectado a través de su móvil. Además, se puede acompañar con una cazadora 'inteligente' que también se puede conectar con la moto: por ejemplo, con un movimiento de la manga se abre o cierra la puerta del portaequipaje.



SUPERVENTAS ENERO-MAYO 2017

Fuente: ANFAC (Asoc. Nac. de Fabricantes de Automóviles)

UTILITARIO	FAMILIAR COMPACTO	BERLINAS MEDIAS	MONOVOLUMEN PEQUEÑO
1. SEAT IBIZA 16.848	1. SEAT LEÓN 16.043	1. AUDI A4 3.840	1. HYUNDAI IX20 793
2. OPEL CORSA 14.586	2. VOLKSWAGEN GOLF 10.789	2. MERCEDES CLASE C 3.539	2. CITROËN C3 PICASSO 726
3. VOLKSWAGEN POLO 13.331	3. OPEL ASTRA 10.047	3. VOLKSWAGEN PASSAT 3.204	3. OPEL MERIVA 719

Uno de cada cinco, rechazados en la ITV

Según los últimos datos de AECA-ITV, en 2016 casi uno de cada cinco vehículos que pasaron por las ITV fueron rechazados en la primera inspección, al no reunir las condiciones mínimas de seguridad o por emisiones contaminantes y nocivas superiores a lo permitido por ley. Aluminado y señalización (24%), seguidos por neumáticos y suspensión (22%), frenos (15%) y emisiones contaminantes (13%) fueron los elementos que más defectos graves presentaron. Los camiones, remolques, autobuses y furgonetas, los vehículos que presentaron mayor porcentaje de defectos. Además, en torno al 15-20% de los vehículos circulan sin tener la ITV vigente.



HISTORIAS DE SEMÁFOROS. El primer semáforo con luz roja y verde automático se instaló en una calle en San Francisco (Estados Unidos) en 1917. En 1920 un policía de Detroit diseñó un semáforo que incluía la luz ámbar. En España el primer semáforo se instaló el 17 de marzo de 1926 en Madrid.

PARABRISAS: ESE DESCONOCIDO. Cerca del 60% de los conductores no sabe que el parabrisas afecta decisivamente al funcionamiento del airbag y que aloja muchos sensores de los sistemas de seguridad del coche, según un informe sociológico de Fesvial para Carglass.

RECORD GUINNESS. Un Porsche "Cayenne S diésel (con 382 CV de potencia) ha entra-

Los 10 imprescindibles

Desde TÜV SÜD ATISAE (empresa especializada en servicios de inspección) recuerdan los 10 puntos imprescindibles para cuidar la seguridad del vehículo:

1. ITV
2. Luces
3. Neumáticos
4. Frenos
5. Aceite y refrigerante
6. Amortiguadores
7. Baterías
8. Limpiaparabrisas
9. Refrigeración
10. Buenos hábitos



Un coche volador encenderá el pebetero olímpico

El proyecto "SkyDrive" es un coche volador que tiene entre sus objetivos encender, el 24 de julio de 2020, el pebetero en la ceremonia de inauguración de los Juegos Olímpicos de Tokio. Mide 2,9 m. y se maneja con un 'smartphone'.

EL DATO

24°C

es la temperatura ideal del aire acondicionado del coche. Según numerosos estudios, con una temperatura de 30°C en el coche, los errores de conducción aumentan un 20%.

Fallos airbags Renault

La Agencia Española de Consumo alertó semanas atrás de un fallo detectado en el airbag de los modelos "Espace V", "Talisman", "Scenic IV", "Megane IV" y "Kadjar", fabricados entre el 29 de septiembre y el 30 de noviembre de 2016. Existe la posibilidad de que no se active el airbag de cortina en caso de colisión lateral. En España podrían estar afectados 1.500 clientes.



do en el Libro Guinness de los Records por ser capaz de remolcar un avión Airbus A380 -285 toneladas- a lo largo de 42 metros en el aeropuerto Charles de Gaulle de París.

TODOTERRENO PEQUEÑO



1. PEUGEOT 2008 **9.120**
2. OPEL MOKKA **8.061**
3. RENAULT CAPTUR **7.430**

TODOTERRENO MEDIO



1. NISSAN QASHQAI **12.730**
2. HYUNDAI TUCSON **8.048**
3. SEAT ATECA **7.833**

ELÉCTRICOS



1. RENAULT ZOE **271**
2. NISSAN LEAF **210**
3. BMW I3 **184**

HÍBRIDOS



1. TOYOTA AURIS **4.885**
2. TOYOTA C-HR **4.680**
3. TOYOTA YARIS **3.153**

Se llama seguridad terciaria y su objetivo es **reducir las consecuencias después de los accidentes**. Son menos conocidos que otros sistemas de seguridad, pero están ahí y no son menos importantes.



Estos sistemas son menos conocidos, pero no menos importantes

LO QUE DEBES SABER DE LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD TERCIARIA

Comunicar y acelerar la atención tras un accidente

• Arturo FURONES CRESPO

• Francisco Javier PÁEZ AYUSO

(INSIA-UPM, Unidad de investigación de accidentes)

Una de las clasificaciones más habituales de sistemas de seguridad distingue entre: sistemas de seguridad primaria, que actúan en la fase previa a la colisión para evitar que se produzcan los accidentes; sistemas de seguridad secundaria, los cuales se despliegan inmediatamente después de dicha colisión para minimizar la gravedad de las lesiones en ocupantes y peatones; y sistemas de seguridad terciaria, cuya misión consiste en reducir las consecuencias de estas lesiones en las fases posteriores a la ocurrencia de los

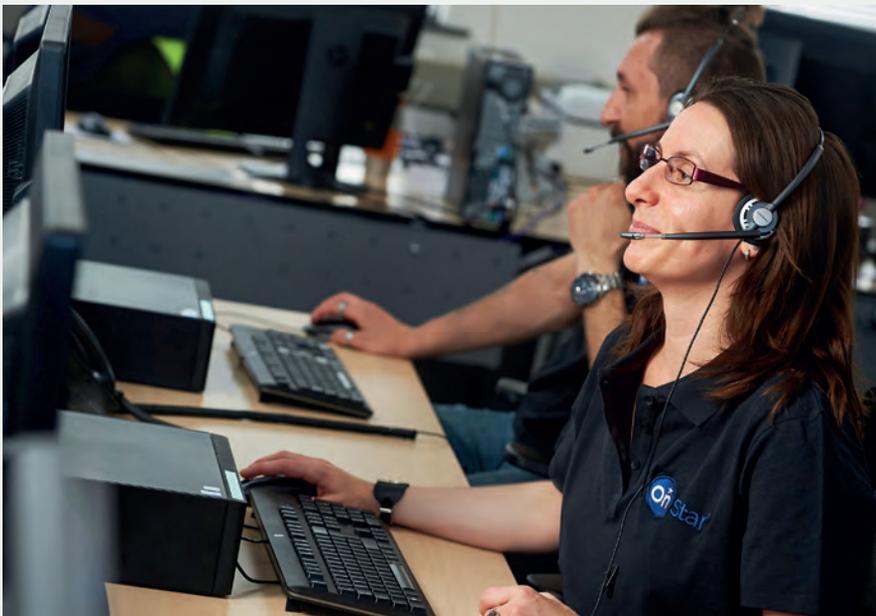
Un interruptor antiincendios

Dentro de los sistemas de seguridad terciaria también se incluyen algunos dispositivos instalados en los vehículos y destinados a evitar riesgos muy graves tras producirse el accidente, como el incendio o la explosión del vehículo. Las investigaciones de accidentes han concluido que, en algunos siniestros, los vehículos implicados se han incendiado y explotado debido a la fuga de combustible a través de algún conducto dañado como consecuencia del impacto. Por ejemplo, en caso de colisión, el interruptor inercial tiene la misión de desconectar la bomba de alimentación de combustible del vehículo.

Los fabricantes de vehículos ubican el interruptor inercial en puntos estratégicos de la carrocería, como puede ser el compartimento motor. Estos dispositivos electromecánicos incorporan elementos calibrados que actúan como consecuencia de la deceleración del impacto (como pueden ser bolas de acero). Cuando dicha deceleración supera un valor predeterminado por el fabricante, el desplazamiento del elemento mecánico provoca la desconexión de un mecanismo interruptor del circuito de alimentación del sistema de inyección que se encuentra normalmente cerrado.

siniestros. Estos últimos pretenden minimizar las lesiones y facilitar las labores de rescate tanto a los implicados en los accidentes como a los miembros de los equipos de emergencias que actúan en el lugar del accidente.

HORA DE ORO. En medicina existe el concepto de “Golden hour” (hora de oro), que hace referencia al período de tiempo de una hora, tras un evento traumático, durante el cual hay grandes probabilidades de evitar la muerte de la persona herida mediante intervención médica. En este sentido, la probabilidad de supervivencia aumenta conforme se reduce el tiempo transcurrido tras el accidente en el cual se



comienza a proporcionar este tipo de intervenciones.

Para minimizar estos tiempos de respuesta y atención, el sistema eCall tiene como objetivo acelerar la llegada de los servicios de emergencias para atender a los accidentados y proporcionar información a estos servicios para que los recursos movilizados sean los más adecuados a la gravedad de la situación. Se trata de un sistema embarcado en el vehículo con capacidad para conectarse a los centros de recepción de llamadas de emergencia, bien de forma automática (tras detectar que se ha producido un accidente) o de modo manual por los ocupantes del vehículo, empleando para ello la red de telefonía móvil.

ECALL. El sistema entra en funcionamiento una vez se identifica que se ha producido un accidente de tráfico, con lo que se lanza la llamada eCall. La red de telefonía móvil reconoce esta petición como una llamada de emergencia al 112 (número común para toda la Unión Europea) y envía al centro de recepción de llamadas de emergencia 112 un conjunto de datos que puede incluir la posición por satélite del vehículo, dirección y sentido de circulación del mismo (a partir de las posiciones previas), hora del accidente, tipo de vehículo e, incluso, una estimación del número de ocupantes (utilizan-

do para ello, por ejemplo, el número de cinturones abrochados a partir de los sensores correspondientes). Tras la recepción de la información, el centro de emergencias tratará de establecer contacto con los ocupantes del vehículo para ampliar información de utilidad para los servicios de emergencias, y activará los protocolos de actuación establecidos.

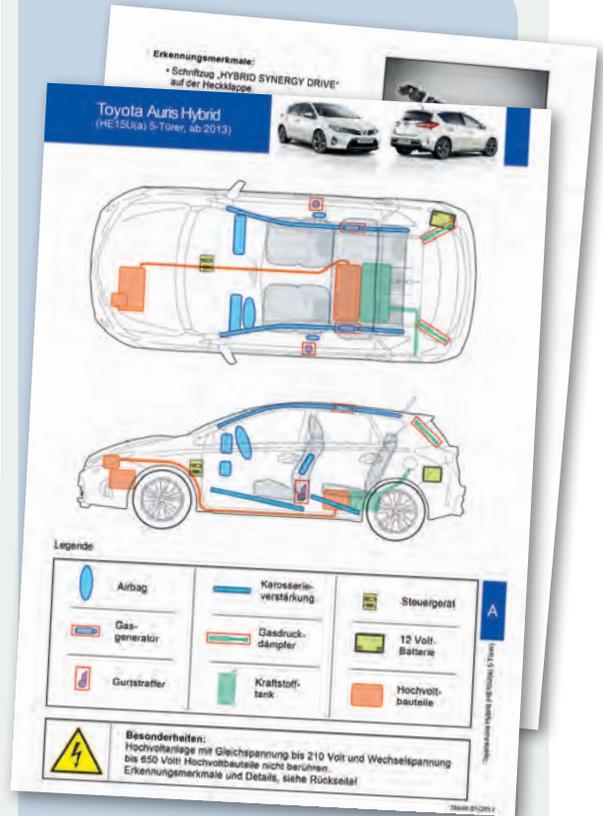


ESTOS SISTEMAS SE DESPLIEGAN JUSTO DESPUÉS DEL SINIESTRO PARA MINIMIZAR LA GRAVEDAD DE LAS POSIBLES LESIONES

Este sistema ha sido promovido por la Comisión Europea con el objeto de proporcionar este servicio en todo el territorio de la Unión. Tras un retraso inicial debido a la dificultad de poner de acuerdo a todos los actores que han de participar en este sistema, se ha previsto la implantación en todos los vehículos nuevos a partir del año 2018. ♦

eCall permite una asistencia mucho más rápida a los accidentados

Hojas de rescate



Otra de las acciones encaminadas a la reducción del tiempo de rescate a ocupantes de vehículos implicados en siniestros es la Hoja de Rescate. El notable incremento de la complejidad tecnológica de los vehículos actuales aumenta las necesidades de información previa por los servicios de emergencias con objeto de abrir los vehículos y sacar a los ocupantes accidentados en el menor tiempo posible y en condiciones de seguridad. La Hoja de Rescate consiste en una ficha con formato estándar, válido en toda Europa, que describe de manera visual e intuitiva la ubicación de todos los dispositivos del vehículo de interés durante las tareas de rescate de los ocupantes implicados en el accidente. La misma debería ser impresa por el usuario del vehículo y ubicada en el parasol del asiento del conductor de manera que sea fácilmente accesible por los equipos de rescate.

Esta hoja contiene información sobre los sistemas de seguridad del vehículo, tales como: elementos de refuerzo de la carrocería, airbags y sus dispositivos pirotécnicos de inflado, sensores de los cinturones de seguridad y sus dispositivos pirotécnicos de actuación o unidades de control electrónico, entre otros. También incluye información relevante sobre los componentes del sistema de propulsión que puedan afectar a las labores de rescate, como depósito de combustible, cableado y componentes de alto voltaje en vehículos eléctricos e híbridos, o puntos de desconexión de alto voltaje, entre otros. Toda esta información permitirá la identificación de los mejores puntos de corte de la carrocería del vehículo.

En España, los jóvenes se inician en el consumo de alcohol, tabaco y cannabis a los 14 años, según la Encuesta Estudes. Además, un 2% de los de 16 años consumen alcohol y cannabis a diario. ¿Cómo pueden los padres detectar y afrontar si su hijo consume estupefacientes? ¿Y si, además, conduce o viaja con amigos que ya conducen turismos?



CONSUMO DE ALCOHOL Y DROGAS EN PRE-ADOLESCENTES ‘CONDUCTORES’

“De repente... los problemas crecen”

• Cruz GARCÍA EGIDO

¿Qué ha pasado? La serie de televisión de los 80, dirigida por Neal Marlens, acertaba: “*Los problemas crecen*”. Y no sólo en casa: profesores y responsables académicos se esfuerzan para mantener un equilibrio llevadero entre la tolerancia del profesorado

y la rebeldía del alumnado que facilite la convivencia en los centros educativos.

LA PRESIÓN DEL GRUPO. De repente. El adolescente no mira ni escucha a los padres como antes, les quita el halo de superhéroe, y rechaza casi todo. Hacer planes juntos no es posible: cualquier videojuego,

serie o un rato con sus amigos/as toma la delantera a tardes, fines de semana o vacaciones en familia.

Más allá del entorno familiar, con los primeros atisbos de autonomía, el joven descubre un nuevo mundo deslumbrante y complejo: el grupo de amigos y su peso; la lucha freudiana entre “*lo que soy, y lo que esperan*

los demás de mí” –para entendernos, “*lo que a mi grupo le gusta y lo que debo hacer para que me acepten*”–. Hay demasiados estereotipos sociales y presiones del entorno (amigos, medios de comunicación, familia...) y, aunque parezca extraño, un único espacio que conoce y domina donde manifestar su rebeldía: la familia.

PADRES, ¿QUÉ HACER? ¿Cómo afrontar esta situación –consumo, conducción, rebeldía...– por los padres? El mayor riesgo es romper la comunicación, perder la pista de sus nuevos hábitos, entornos de ocio, amigos... Los preadolescentes son muy vulnerables y

Adolescentes, alcohol y drogas

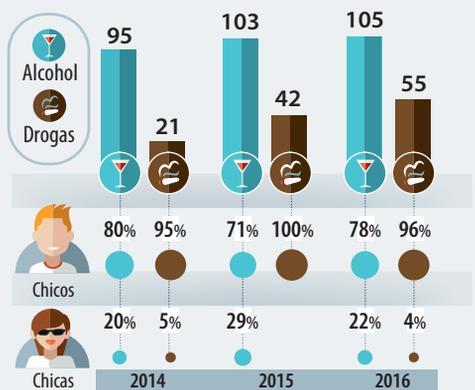
A qué edad comienzan a consumir (*) Consumo semanal

Anfetaminas	15,2
Éxtasis	15,2
Alcohol*	15,0
Cocaína	14,8
Cannabis	14,8
Tabaco	14,6
Hipnosedantes	14,2
Heroína	14,0
Alucinógenos	14,0
Inhalables	13,9



A diario consumen...	Tráfico y Seguridad Vial					
	Edad	14	15	16	17	18
Tabaco		2,2	5,4	10,8	12,9	19,1
Alcohol		0,9	1,3	1,8	2,4	2,9
Hipnosedantes		0,5	0,9	0,7	1,0	1,3
Hipnosedantes sin receta		0,2	0,2	0,2	0,3	0,4
Cannabis		0,5	1,2	1,9	2,6	3,9

Conducían con alcohol o drogas De 15 a 17 años



Fuente: OEDT. Encuesta sobre el Uso de Drogas en Enseñanzas Secundarias en España (ESTUDES). Datos 2014.

Fuente: DGT. Sancionados por conducir bajo los efectos de alcohol o drogas.

Beben, se drogan y conducen

Según datos de la DGT, en 2016 se sancionó a 160 jóvenes de 15 a 17 años por conducir bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicoactivas. El doble (105) por alcohol que por otras drogas (55). Estos datos confirman que los jóvenes que consumen estas sustancias toman posteriormente un vehículo y conducen, sin duda porque, como señala la encuesta ESTUDES, su percepción del riesgo es mayor con tabaco y cannabis que con el alcohol. ¿Y qué vehículos conducen? Los datos son fraccionarios –los que proceden de las policías municipales no incluyen este dato–: la mayoría ciclomotores y motos, pero también hay, entre los jóvenes de 15 a 17 años sancionados por alcohol y otras drogas, quienes estaban al volante de cuadríciclos ligeros e, incluso, de turismos.



fáciles de deslumbrar con conductas del mundo adulto, que incorporan con suma facilidad a su día a día.

Así, los hábitos de ocio asociados al consumo de alcohol y sustancias psicoactivas, cada vez más precoces, para no decepcionar y enfrentarse al grupo condicionan su salud y seguridad vial –por ejemplo, al conducir su moto o ciclomotor o desplazarse con conductores en mala condición psicofísica–.

Ante esta situación –su aparición y desaparición es cuestión de tiempo–, lo más práctico es aceptarla y afrontarla. ¿Cómo? Sustituyendo nexos infantiles (“eso sí, eso no”) por fórmulas adaptadas a sus demandas como adulto: “Seamos adultos”, “hablemos y actuemos como tales”, “cuenta con nosotros si nos necesitas”... Se trata de convivir con la nueva situación y grado de libertad (“Sal con tus amigos, por supuesto, el ocio no es malo, pero segui-

EL RIESGO ES ROMPER LA COMUNICACIÓN, PERDER LA PISTA A SUS NUEVOS HÁBITOS, AMIGOS...

mos conviviendo y necesitamos saber dónde, cuándo, con quién y cómo, si te desplazas en transporte público o con algún amigo...). Insistir e insistir, aun a costa de la paz familiar.

Mantener los puentes de comunicación y la presión que ejerce la vigilancia familiar sobre adolescentes y preadolescentes marca la relación y comunicación futura con el hijo. La actitud de los padres en este momento permitirá o saber lo máximo posible de qué hacen cuando salen, aunque sea a costa de broncas, mal ambiente y malas caras en casa, o convertirnos en auténticos ignorantes de sus problemas, necesidades hábitos y riesgos. ♦

NOTICIARIO



Ganadores del Concurso de Dibujo del Alto Aragón

Con 33 colegios participantes y 1.662 dibujos presentados a concurso, la XIX edición del Concurso de Dibujo Infantil y Juvenil sobre Circulación Vial del Alto Aragón –que sigue fomentando la Educación Vial entre los escolares– acaba de decidir los ganadores.

1ª CATEGORÍA (Educación Especial)
1º Premio: IÑIGO OLIVÁN PAREJA (19 años) del IES “Pirámide” de Huesca.

2ª CATEGORÍA (Educación Infantil)
1º Premio: CELIA DÍAZ LÁZARO (3 años) del CRA “Alta Ribagorza” de Benasque.

3ª CATEGORÍA (1º y 2º Educación Primaria)

1º Premio: CLARA LACOMA SALLAS (7 años) del CEIP “Alto Aragón” de Barbastro.

4ª CATEGORÍA (3º y 4º Educación Primaria)

1º Premio: DIEGO GARCÍA CEGOÑINO (9 años) del Colegio “Minte” de Monzón.

5ª CATEGORÍA (5º y 6º Educación Primaria)

1º Premio: JUDITH GRACIA PAC (11 años) del Colegio “Minte” de Monzón.

6ª CATEGORÍA (1º Ciclo de la ESO)
1º Premio: VEGAARTERO ABAD (13 años) del IES de Castejón de Sos.

Todos los ganadores en:
www.dgt.es

Desayuno con Educación Vial

El E.I. Santa Catalina, de Jaén, clausuró las V Jornadas de Educación Vial 2017, con actividades como desayuno con educación vial, clases de educación vial, circuito de educación vial y cuentacuentos. Durante el curso, 50 alumnos del Santa Catalina trabajan la educación vial de manera transversal, con material didáctico de la DGT y con un proyecto elaborado por el propio centro y presentado al curso de proyectos de la DGT.



Vuelta Junior: seguridad para los más jóvenes

Durante la Vuelta Ciclista a España –del 18 de agosto al 10 de septiembre– se celebrará la Vuelta

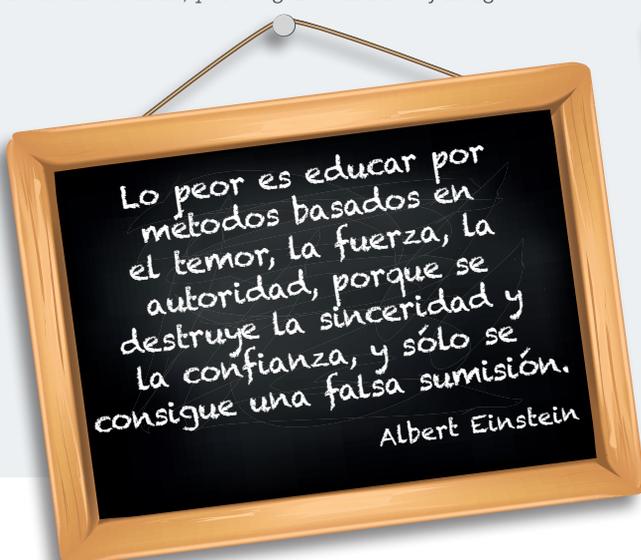
Junior-Cofidis. Un grupo de niños de la zona realizarán un recorrido con final en la misma llegada que la carrera profesionales y recibirán consejos e indicaciones de un ciclista profesional de la zona.



Sesiones presenciales del Curso de Consumos

Ya se han celebrado las sesiones presenciales del II Curso de Prevención de Consumos de alcohol y sustancias psicoactivas en Castilla-La Mancha, Castilla y León, Navarra y Principado de Asturias.

Además de compartir opiniones con los alumnos, se facilitaron las instrucciones para los diseños de intervención que éstos realizarán, utilizando los materiales didácticos facilitados por la DGT.





Diabetes: reconocer los síntomas, fundamental

Un 14% de la población padece diabetes. Esta enfermedad, aparte de los riesgos para la salud personal, conlleva un riesgo de accidentalidad. De hecho, la **aparición de hipoglucemias frecuentes y el deterioro en la capacidad visual hacen que la aptitud para conducir con seguridad se encuentre comprometida.** Y un 6% de quienes la padecen, lo desconoce.

- Dr. F. Javier ÁLVAREZ GONZÁLEZ
(Universidad de Valladolid)

La diabetes –tanto la infanto-juvenil (tipo I) como la del adulto (tipo II)– ha sido objeto de gran atención en la medicina de tráfico y la seguridad vial. Los diabéticos pueden tener mayor riesgo de accidente de tráfico, de ahí la necesidad de intervención en este colectivo.

La diabetes del adulto es uno de los trastornos más frecuentes en la población mayor. Según el estudio di@bet.es, su prevalencia es del 14%. Y entre quienes la padecen, un 6% desconoce que la sufre. Los resultados del estudio confirman

la asociación entre diabetes y obesidad e hipertensión; y los investigadores alertan de la importancia de la actividad física en su prevención.

Cada paciente es único, y cada caso, distinto. Pero como grupo, los diabéticos deben prestar especial atención a la conducción. El buen control y el conocimiento por el enfermo de la enfermedad (reconocimiento de hipoglucemias, forma de tratarlas...) reducen de forma importante el riesgo. La inadecuada respuesta al tratamiento, su comorbilidad (alteraciones de la visión y neuropáticas que afectan a la movilidad y sensibilidad, y trastornos cardiovasculares)

o la frecuente aparición de hipoglucemias comprometen la capacidad para conducir con seguridad. El seguimiento es importante: en muchos casos, hay una transición de un estado en el que la respuesta al tratamiento es adecuada, a otro en el que, con el paso de los años y la evolución de la enfermedad, aparecen complicaciones para su seguridad vial.

CONOCER LOS FÁRMACOS. Los fármacos para la diabetes, de acuerdo a la Clasificación Anatómico-Terapéutica, se incluyen en el apartado A (Tracto alimentario y metabolismo, Subgrupo A10). En los países desarrollados hay distintos grupos de fármacos para tratar la diabetes infanto-juvenil y la del adulto. Se establecen dos grandes grupos de medicamentos: insulina y análogos –que se deben administrar por vía parenteral (inyectados), fundamentales para la diabetes tipo I y, en ocasiones, usados para la de tipo II–, e hipoglucemiantes orales, cuya característica ini-



**UN 6% DE LOS
DIABÉTICOS NO
SABE QUE PADECE LA
ENFERMEDAD**

cial era que se podían administrar por vía oral.

En la actualidad hay varios grupos de fármacos que se utilizan para tratar la diabetes del adulto y con frecuencia es preciso asociar varios.

Varios grupos de ellos no afectan a la capacidad de conducir cuando se usan en monoterapia (solos) y, siempre que sea posible, deben ser de elección en los pacientes con diabetes senil que conduzcan. Por ejemplo las biguanidas (metformina) y las tiazolidinonas (pioglit-

Fármacos antidiabéticos: ¿cuáles afectan a la conducción?

MÁS INFORMACIÓN...



Consejos para el conductor diabético

- 1 Realice controles antes de iniciar el viaje. No conduzca si sus niveles de glucosa son demasiado bajos (consulte al médico el nivel de glucemia seguro para conducir).
- 2 Aprenda a conocer los síntomas de hipoglucemia y evite las circunstancias que lo producen (respete los horarios de descanso, comida y medicación).
- 3 Lleve siempre en el coche alimentos ricos en hidratos de carbono (galletas, caramelos, zumo de frutas...)
- 4 En los viajes proteja su medicación tanto del frío como del calor.
- 5 Extreme la precaución al conducir tras los cambios de dosis o de tratamiento hasta que no tenga controlados los niveles de glucosa en sangre.
- 6 Si ha tenido un nivel de azúcar en sangre tan bajo que se ha desmayado, si ha necesitado una inyección de glucagón o si ha tenido muchos incidentes por su nivel de azúcar en sangre, hable con su médico.
- 7 Realicen siempre controles de glucemia antes de iniciar un viaje y no conduzca si los niveles de glucosa son demasiado bajos -su médico le indicará los niveles seguros para conducir-.
- 8 Aprenda a reconocer los síntomas de hipoglucemia (temblor, sensación de hambre, sudoración, palpitaciones...) y evita las circunstancias que la producen.
- 9 No consuma bebidas alcohólicas si va a conducir.
- 10 En viajes largos, procure ir acompañado, respete los horarios de comida en relación con la administración de su medicación y haga pausas frecuentes.

A10A: INSULINAS Y ANÁLOGOS

Todo tipo de insulina

SÍ

A10B: FÁRMACOS HIPOGLUCEMIANTES EXCLUYENDO INSULINAS

A10BA : Biguanidas

Metformina

NO

A10BB: Derivados de la sulfonilureas

Clorpropamida
Glibenclamida
Gliclazida
Glimepirida
Glipizida
Gliquidona
Glisentida
Tolbutamida

SÍ

A10BD: Combinaciones de fármacos hipoglucemiantes orales

Dependerá de los principios activos de la combinación

A10BF: Inhibidores de la alfa glucosidasa

Acarbosa
Miglitol

NO

A10BG: Tiazolidinadionas

Pioglitazona
Rosiglitazona

NO

A10BH : Inhibidores de la dipeptidil peptidasa 4 (DPP-4)

Sitagliptina
Vildagliptina
Saxagliptina
Linagliptina
Alogliptina

SÍ

A10BX: Otros fármacos hipoglucemiantes excluyendo insulinas

Exenatida
Repaglinida
Nateglinida
Dapagliflozina
Lixisenatida
Canagliflozina
Empagliflozina
Albiglutida
Liraglutida
Goma guar (cyamopsistetragonolobus)

SÍ

NO

zona y rosiglitazona), los inhibidores de la alfa-glucosidasa (acarbosa y miglitol) y la goma guar. El problema es que, con frecuencia, es preciso administrar varios de ellos, incluyendo algunos con influencia sobre la conducción (incluyen el pictograma indicativo).

¡PELIGRO: HIPOGLUCEMIA! El objetivo del tratamiento es controlar la glucemia y la patología asociada, y los pilares para lograrlo son dieta adecuada, actividad física y un adecuado tratamiento farmacológico.

Por ejemplo, la metformina es un antidiabético oral muy usado. Y en muchos casos debe asociarse a otros hipoglucemiantes, por lo que su prospecto advierte del riesgo en la conducción al asociarse a otros fármacos.

La disminución de la glucosa en sangre por debajo de un nivel o concentración se denomina

hipoglucemia. Cuando se produce, da lugar a la disminución en el nivel de alerta-consciencia, de ahí el riesgo para la conducción y actividades que requieran un adecuado nivel de alerta.

A lo largo de su vida, los pacientes con diabetes pueden sufrir episodios de hipoglucemia de mayor o menor gravedad, en especial aquellos con diabetes tipo I. El diabético debe ser especialmente consciente del riesgo que supone conducir en situaciones de hipoglucemia. De hecho, dentro de la educación de los diabéticos se presta especial atención a su educación y formación para ser capaces de detectarla, y que sepan cómo actuar en esos casos. ♦



CARTAS, E-MAILS, REDES SOCIALES



COMPROBAR LA PRESIÓN GRATIS

Cada vez son más las estaciones de servicio donde comprobar y ajustar la presión de los neumáticos supone un gasto adicional. No es tanto por el coste –50 céntimos o 1 euro, aunque por un poco de aire comprimido ya es bastante–, sino por el hecho de que algo que es tan necesario y tan importante para la seguridad de todos se vea comprometido por simplemente no tener esa moneda en el momento justo y decidir no comprobar la presión de los neumáticos hasta una próxima vez cuando ¡a lo mejor ya demasiado tarde!

No entiendo que, siendo algo tan importante para la seguridad de todos, no se tome cartas en el asunto y se prohíba el coste de dicha comprobación en las estaciones de servicio. Es como si nos cobraran por llevar el cinturón puesto... Comprobar el buen estado de la presión de los neumáticos al menos una vez al mes es algo que todos tenemos que hacer casi por obligación, por nuestra seguridad y por la de los demás, y es inaudito que nos cobren por ello.

Juan Carlos O.

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, 44.
28027 MADRID.
Sección CARTAS.
E-mail: jmmendez@dgt.es

¿Podemos denunciar?

¿Podemos denunciar en una zona de estacionamiento reservado para minusválidos en el aparcamiento al aire libre de una instalación deportiva ubicada en terreno público y anunciada como instalación municipal en la web del Ayuntamiento? Es de gestión privada y cobran por su uso –hay una barrera para vehículos en la zona de estacionamiento que se acciona con una llave que facilitan en recepción previo pago–.

Para denunciar, considero que:

- Se trata de suelo público y la Ley de tráfico (art. 2), hablando de ámbito de aplicación, dice que tendrá vigor en los suelos de dominio público, por más que la gestión de la instalación la haga una empresa.
- Cualquiera puede acceder pagando el precio y, por tanto, no es un espacio reservado para particulares o determinados usuarios, sino



para todo el que pague sin límite.
- Se puede pasar andando y está abierto a peatones permanentemente, excepto de noche.
Sería absurdo que el Ayuntamiento obligara a instalar estas reservas y

luego no tuviera medios para obligar a su cumplimiento.

En fin, hemos puesto alguna denuncia y todavía no hay quejas.

José M^a Calvo. Policía Local de Majadahonda (Madrid)



Respeten las normas, y serán respetados. No he creído, ni creo, estar en posesión de la verdad en nada; solo constato sucesos que se repiten con demasiada frecuencia en Madrid.

José A. Comellas Martínez.

Ciclistas más cautos y respetuosos

Eduardo Osés no tiene razón: José A. Comellas cuenta su experiencia personal y no veo ofensa, mala educación, ni malos modos. Tal vez en la zona de Navarra en que vive los ciclistas sean respetuosos con las normas de circulación, pero no es así en otras zonas. Llevo más de 10 años viviendo por la zona de Aranjuez, salgo cada fin de semana por carreteras de la zona y el Código parece no existir para los ciclistas. En una ocasión, uno paró en un semáforo en rojo y cuando le felicité me respondió: "Si he parado para ajustarme los pedales". Se los ajustó y se saltó el semáforo. Y es una actitud incomprensible, pues tienen 'las de perder' en caso de accidente. No digo que cedan en sus derechos, por supuesto, si-

Respuesta: De acuerdo con la Ley de Seguridad Vial (art. 2), la normativa de tráfico es aplicable en todo el territorio nacional y obliga a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, urbanos e interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de vías y terrenos privados utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios. Este artículo, además, lo desarrolla el Reglamento General de Circulación (art. 1), que excluye del ámbito de aplicación de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los 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 tanto, nada impide sancionar a los conductores de vehículos estacionados en plazas de aparcamiento reservadas a personas con discapacidad en el espacio descrito.

donde vivo y observo diariamente su comportamiento). Los ciclistas, en gran mayoría, suelen contestar de malos modos cuando se les llama la atención por su comportamiento incívico cuando circulan por las aceras estrechas y con gran cantidad de gente, cuando se saltan los semáforos, poniendo en peligro su vida y las de los demás, o cuando no respetan los pasos de cebra. Le repito que es lo que observo a diario en mi ciudad: Madrid. Como decía en mi anterior carta, estuve a punto de que un ciclista,

que circulaba indebidamente por la acera, chocara conmigo yendo yo de espaldas. Y soy persona de cierta edad ya. Sí, cabemos todos en la vía pública, pero no he visto todavía multar a ningún ciclista no respetuoso con las normas de circulación, sobre todo en ciudad. En ningún momento pretendí ofender a los ciclistas que se comportan debidamente, pero, por desgracia, bastantes no cumplen las normas, poniendo en peligro su vida, principalmente, y las de personas-peatones indefensas.



El trazado romano de calles paralelas y perpendiculares confluye en cruces como éste, delimitando cuatro manzanas con sus correspondientes viviendas esquineras precedidas de pórticos para tránsito peatonal en tanto que las calles son lo suficientemente espaciaosas como para permitir el paso simultáneo de dos carros en sentido contrario.

En el centro del cruce se sitúa una gran piedra sobresaliente, respecto al firme, que servía como tapadera de las cloacas y moderador de la velocidad de los carruajes.

En la vía estamos todos

En contestación a la carta de Eduardo Osés Jiménez, debo decir, en primer lugar, que siento su desgracia por el fallecimiento de su familiar ciclista, pero también le digo que los ciclistas no son ángeles en la carretera y mucho menos en ciudad (al menos en Madrid, que es

LA PRIMERA ROTONDA... EN MÉRIDA

Durante un reciente viaje de vacaciones a Mérida, en una de las excavaciones recientemente puestas en valor, vi en un cruce entre de dos calles de Emérita Augusta, la Mérida romana, una gran piedra en medio de dicho cruce. La explicación, como consta en la placa de la fotografía que os adjunto, era que "en el centro del cruce se sitúa una gran piedra sobresaliente respecto al firme, que servía como tapadera de las cloacas y moderador de la velocidad de los carruajes". Es decir, como nuestra modernas rotondas. Como dirían los romanos -al menos los de Asterix y Obelix-, nada nuevo bajo el sol.

M.A. Galindo (Madrid)



no que deberían ser más cautos y respetuosos con las reglas. Muchos llevan cámaras para grabar incidencias y denunciar a los vehículos que no cumpla las normas. Bien, pero... ¿y al contrario? ¿No deberían llevar alguna identificación, como el resto de usuarios, para actuar de igual manera?

En cuanto a que estas cartas sobran o no son educativas es "matar al mensajero". Si los ciclistas fueran respetuosos (alguno habrá, pero aún estoy por verlo), no habría cartas como las de José A. Comellas o la mía. Y créame que lamento escribir estas líneas, pero es increíble la cantidad de barbaridades ciclistas que he llegado a ver. Todos debemos respetar las normas de circulación, pero los que más tienen que perder deberían ser más cautos.

José Luis Pérez Zabala

MMA y semirremolque

Con una cabeza tractora de dos ejes y suspensión neumática + semirremolque de un eje, ¿cuál

es la MMA para circular? Tengo 25 años de carnet clase C y D, y, si no recuerdo mal, eran 36 toneladas. Quisiera estar seguro porque trabajo con semirremolque de un eje y no encuentro nada en el Reglamento.

Diego Pérez

Respuesta: *El objeto de la consulta viene regulado por el Reglamento General de Vehículos (Anexo IX). En la Tabla 1 de dicho Anexo, puede encontrar las masas máximas permitidas por eje. Para poder dar una respuesta más concreta deberíamos conocer determinados datos técnicos del caso concreto.*

Mejorar las barreras

En vías de doble sentido, cuando el volumen de vehículos es importante, la circulación se vuelve compleja, y pueden surgir situaciones inesperadas. Para reducir sus consecuencias (por ejemplo, salidas de la calzada que invaden parte del sentido contrario), las de gran afluencia y frecuentes adelantamientos se construyen con calza-

das separadas.

Como las medianas, en algún caso, no evitaba ese riesgo, para separar las calzadas e impedir a vehículos que han perdido su control la invasión del sentido contrario y reconducirlos a su calzada se instalaron barreras metálicas o barreras redireccionables de hormigón, limitando el lado izquierdo o el arcén.

Estas medidas cumplen eficazmente su fin, pero conllevan un riesgo indirecto mayor: al colocarse en el límite de la calzada, en situación de riesgo la única opción es frenar –sin poder usar de forma segura arcén o mediana– y mantener la trayectoria hasta colisionar con el vehículo precedente o hacer una maniobra evasiva de cambio de carril creando otra nueva situación de riesgo.

Salvo en puntos que, por seguridad, no se aconseje (pilares de puentes, terraplenes...), deberían colocar dichas barreras en el centro de la mediana. Así, cumplirían su finalidad –impedir la invasión del sentido contrario– y, si circulando por el carril izquierdo la circulación se detiene o baja bruscamente la velocidad, el vehículo que no mantenga la dis-

tancia de seguridad o que observe por el retrovisor que los que circulan tras él no tiene espacio suficiente para detenerse sin colisionar, podría desplazarse al arcén izquierdo –o usar la mediana– para evitar el choque. Incluso si, adelantando por el carril más a la izquierda, surge una avería y por la densidad del tráfico no pueda inmovilizarse en el arcén derecho, podría detenerse en la mediana sin interrumpir circulación.

Alfonso Machado. Palma de Mallorca

Distintivo ambiental de motos

He recibido el distintivo ambiental que distribuye la DGT, para mi coche diésel, indicando que contamina relativamente poco. Hasta ahí, bien. Pero no he recibido el distintivo para mi moto eléctrica, que no contamina nada. Lo he pedido tres veces: presencialmente en la JPT, por escrito en la misma jefatura, y por escrito en la DGT. Todavía estoy esperando.

Manuel Parra Benito. Madrid.

Respuesta: *Si no ha recibido el distintivo ambiental teniendo derecho al mismo, deberá comprobar las condiciones técnicas que constan en el Registro de Vehículos.*

Se puede dar el caso de que los datos que constan en el mismo no hayan sido correctamente volcados en nuestra base de datos y ello impida que se clasifique el vehículo de acuerdo con sus características reales. Para solucionarlo, debe acudir a la jefatura provincial de Tráfico, solicitando cita previa, y aportela documentación que justifique su derecho a dicho distintivo.

La DUDA...

¿PUEDO SUPERAR EL LÍMITE MÁXIMO PARA ADELANTAR?

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Circulación (artículo 51.1), las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales que no discurran por suelo urbano sólo podrán ser rebasadas en 20 kilómetros por hora por turismos y motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquellas.



Cómo solicitar la baja temporal de un vehículo



La baja temporal de un vehículo es un trámite que se solicita en caso de producirse el robo del vehículo, cuando éste se entrega a una compraventa, cuando no se va a utilizar durante un tiempo o por otros motivos personales.

Durante el período de baja temporal, el vehículo estará exento de pagar el impuesto municipal de circulación.

Documentación necesaria:

- Solicitud en impreso oficial.

- DNI, pasaporte o tarjeta de residencia en vigor.
- Tasa pagada (8,30 €, salvo por robo del vehículo).
- Tarjeta de ITV y Permiso de Circulación del vehículo.

¡Importante!

Si existe algún precinto sobre el vehículo no es posible tramitar la baja. Es preciso cancelar dicho precinto previamente a la solicitud de baja del mismo.

Cuando se produce el robo de un vehículo, las bajas temporales suele ser comunicada por la policía en el momento que se formaliza la denuncia. En cualquier caso, usted puede necesitar el justificante de baja temporal que expide la DGT, para presentarlo a su compañía de seguros.

Y recuerde:

- Antes de realizar su trámite, pida cita previa en www.dgt.es, en su Jefatura de Tráfico o en el teléfono 060.
- El pago de tasas en las Jefaturas solo es posible con tarjeta bancaria. También puede pagarlas por Internet (www.dgt.es) o en sucursales bancarias.

Teléfonos e Información



Emergencias toda España:

112

Información tráfico:

011 www.dgt.es/

Atención a las víctimas + información administrativa:

060 <http://administracion.gob.es/>

Centro de recogida de vehículos fuera de uso

<http://www.sigrauto.com>

Y en www.dgt.es/es/ ...

Estaciones ITV

http://info.dgt.es/ITVS_direcciones

Información de carretera

... el-trafico/ o <http://infocar.dgt.es/etraffic/>

Jefaturas de Tráfico

<http://info.dgt.es/jefaturasprovinciales>

Centro de reconocimiento de conductores

<http://info.dgt.es/CentrosReconocimiento>

Tasas 2017



Matriculación automóviles (Permiso de circulación)	96,80 €	Prórroga permisos y licencias conducción (**)	23,80 €
Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación)	27,00 €	Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	4,80 €
Permisos temporales y autorizaciones especiales	20,00 €	Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	9,50 €
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (Transferencia)	54,00 €	Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	14,30 €
Examen conducción (Permisos)	91,20 €	Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	19,00 €
Examen conducción (Licencias)	43,20 €	Duplicado permisos y licencias conducción y circulación	20,20 €
Obtención de permisos por pérdida de puntos	28,00 €	Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico	4,00 €
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (Certificación, cotejo y desglose de documentos)	8,40 €	Otras autorizaciones otorgadas por el organismo (Permiso internacional,...)	10,20 €

(*) 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.

(**) En función del período de revisión la tasa tiene descuentos de hasta el 80% a quienes se revisen cada año.

Matriculaciones marzo-abril-mayo 2017



Turismos

244.824



Motocicletas

23.461



Furgonetas y Camiones

32.725



Última Matricula (27/06/2017)

KBG

METRO Y MEDIO DE VIDA



Metro y medio para seguir pedaleando los domingos. Para disfrutar de sus amigos. Metro y medio para cumplir sus sueños. Para ver crecer a sus hijos. Metro y medio para seguir viviendo.

Cuando adelantes a un ciclista, dale al menos metro y medio.

Metro y medio de vida.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR

