

TRÁFICO Y Seguridad Vial

AÑO XXXVI | JULIO 2019 | Nº 250

Solo por
10€
año
¡SUSCRÍBASE!



UN COLECTIVO VULNERABLE QUE SUPONE
EL 25% DE LOS MUERTOS EN ACCIDENTE

Objetivo: motoristas protegidos



Mamen Mendizábal:
“El móvil es
la distracción
número uno”



La DGT, al día:
nueva sede
electrónica,
060, más
servicios...

**Movilidad y
género:**
un reto, dos
miradas y una
realidad

LA LOCURA

LAS IMÁGENES DE ESTA "LOCURA" ESTÁN TOMADAS CON DRONES, QUE DE MOMENTO SOLO PARTICIPAN EN LABORES DE APOYO A LA VIGILANCIA. POR TANTO, LA MULTA QUE FIGURA EN EL TEXTO ES LA QUE LE CORRESPONDERÍA SI LA INFRACCIÓN HUBIESE SIDO CAPTADA POR UN HELICÓPTERO O POR UN AGENTE DE LA GUARDIA CIVIL.



EN SENTIDO CONTRARIO

En la primera foto de la secuencia nos encontramos a dos ciclistas que pedalean por la izquierda de la calzada ¡en sentido contrario! Y, además, por el carril de aceleración de incorporación a una vía principal, donde los vehículos que se incorporan –como la moto que se ve en la imagen– poco pueden esperar encontrarse circulando algún vehículo hacia ellos...

¡POR UNA AUTOVÍA!

Además, cuando se abre el plano de la imagen captada por un dron, vemos que continúan con su infracción y que tienen intención de continuar circulando en sentido contrario ¡de una autovía! (como se puede observar al ver los dos carriles del sentido contrario separados por la mediana ajardinada), donde, claro está, la velocidad de circulación es aún más alta que en otras vías...

PELIGRO EVIDENTE

El turismo azul que circulando correctamente se encuentra a estos ciclistas de frente, se echa hacia un lado, esquivándolos. Y por suerte no sucede nada, porque un golpe a esa velocidad pondría en gravísimo riesgo la vida de los ciclistas. ¿Tan poco valoramos nuestra seguridad como para no buscar un alternativa y circular correctamente y seguros?

MULTA DE 500 € SIN PÉRDIDA DE PUNTOS

SIN CINTURÓN, SIN SEGURIDAD

En contra de lo que pudiera parecer, todavía hay conductores que circulan sin hacer uso del cinturón de seguridad. La reciente prueba con drones ha puesto de relieve esta realidad no tan desusada. E incluso resulta más 'curioso' ver cómo su acompañante sí lo utiliza... En cualquier caso, nunca está de más recordar que usar correctamente el cinturón de seguridad reduce un 90% el riesgo de fallecimiento y de heridas en la cabeza en caso de choque frontal; y un 77% el riesgo de muerte en caso de vuelco; y en todos los accidentes reduce un 75% el riesgo de sufrir heridas, fracturas y lesiones de otro tipo. A pesar de ello, en torno al 1% de los conductores no hace uso de este elemento de seguridad obligatorio. De hecho, en la reciente campaña de marzo, 4.446 personas de los 377.600 vehículos controlados no lo llevaban abrochado. ¡No lo olvide! "Click-clack, seguridad", que decía el eslogan.



MULTA DE 200 € PÉRDIDA DE 3 PUNTOS



AÑO XXXVI
NÚMERO
250/2019

Directora:

MERCEDES LÓPEZ (mlopez@dgt.es)

Redactor-jefe:

Juan M. Menéndez (jmmenendez@dgt.es)

Maquetación: NODOS

Redactores:

Alicia Delgado (adelgadogh@dgt.es),

Anabel Gutiérrez (aigutierrez@dgt.es) y

Carlos Nicolás (cnicolas@dgt.es)

Fotografía:

Alberto Espada y Lucía Rivas (colaboradores)

Secretaría de redacción:

Mar Redondo (mmredondo@dgt.es)

Colaboran en este número:

Javier Álvarez, Fede Asensio, Néstor Cenizo, Alberto García Palomo, David Losa, Andrés Más y Emmanuel Zoco.

Secciones: Vehículos al Día: Fede Asensio.

Educación: Mari Cruz García Egido. Salud

Vial: Elena Valdés y Javier Álvarez.

Internacional. El Observatorio: Paula

Márquez

Infografía: Dlírios y Wembley Studios.

Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 44.

28027 Madrid.

Tfno. directo: 91 714 31 87.

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

CONSEJO EDITORIAL

Cristóbal Cremades, Susana Estévez, Álvaro Gómez, Mercedes López, María Lidón Lozano, Miguel Martín, Juan Manuel Menéndez, Pere Navarro, Jorge Ordás y Javier Villaba.

SUSCRIPCIONES

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

Tel.: 987 27 27 27. Fax: 987801529.

Correo e: edicion@editorialmic.com

Impresión y distribución: Editorial MIC.

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:



Una formación en valores, aptitudes, comportamientos y respeto a los demás

Con el objetivo de mejorar la seguridad vial y de reducir las cifras de accidentalidad, la Dirección General de Tráfico se plantea una revisión del sistema de enseñanza actual en lo relativo a la formación del conductor.

La relevancia de una buena preparación de los futuros conductores es innegable, pero no es menos cierto que la formación debería también abordar de forma mucho más acentuada las conductas y los comportamientos incívicos al volante.

Tradicionalmente la formación de conductores se ha basado en el aprendizaje de normas y señales de conducción y en el manejo del vehículo. Siendo este el contenido principal de las pruebas de aptitud, la evidencia estadística nos indica que en la accidentalidad intervienen de forma más determinante las actitudes de los conductores que el desconocimiento de las normas.

Es preciso, por tanto, que en el proceso de formación el alumno no solo 'conozca', sino también que 'entienda' el fenómeno del tráfico y las responsabilidades que conlleva. Para ello precisa adquirir una formación en la que juegue un papel determinante la concienciación y la sensibilización, de tal forma que le permita juzgar las conductas peligrosas al volante y su sentido ético, a fin de que concrete su comportamiento futuro en la conducción de una manera cívica y de acuerdo a unos valores de convivencia vial.

Estos contenidos actitudinales precisan de una interacción y una comunicación directa con el formador, en la que se compartan y contrasten los contenidos y en la que se debatan y se discriminen las conductas de riesgo.

Por ello, la Dirección General de Tráfico promueve una formación en la que se garanticen unos contenidos mínimos y obligatorios a impartir de forma presencial y de carácter previo al acceso a la prueba de control de conocimientos para la obtención de los distintos permisos de conducción. En definitiva, una formación cuyo contenido en valores, aptitudes, comportamientos y respeto a los demás usuarios, redundarán en la consecución de conductores más seguros.



16 Motos 'vestidas' de seguridad

Todas las medidas del Plan de Motos de la DGT para dar seguridad a este colectivo: guantes obligatorios, mejora de infraestructuras...



23 Movilidad con perspectiva de género

Dos reportajes –uno escrito por una redactora y otro, por un redactor– contestan a la pregunta ¿es la movilidad una cuestión de género?



46 Adas: Ayudas a la seguridad

Los sistemas de ayuda electrónica a la conducción suponen una gran ayuda para la seguridad. Pueden evitar un 15% de accidentes.



48 Entrevista a Mamen Mendizábal, periodista

Hace un repaso de la actualidad de la seguridad vial desde su doble perspectiva: periodista y multiconductora (turismo, moto, bici....).

sumario | nº 250



- 02 LA LOCURA
- 03 EDITORIAL: Una formación en valores, aptitudes, conocimientos y respeto a los demás
- 06 NOTICIAS BREVES
- 08 OPINIÓN: Rubalcaba y la seguridad vial
- 10 CONDUCIR MEJOR: Evitar los deslumbramientos
- 12 EL TEST
- 14 NOTICIAS INTERNACIONALES
- 16 EN PORTADA: Protección para los motoristas

- 23 ¿Es la movilidad una cuestión de género?

- 30 Nueva Sede Electrónica de la DGT

- 32 El formato de las multas cambia

- 33 060: Más servicios.

- 34 Análisis de 35 sillitas infantiles

- 37 Recetas para las calles del futuro

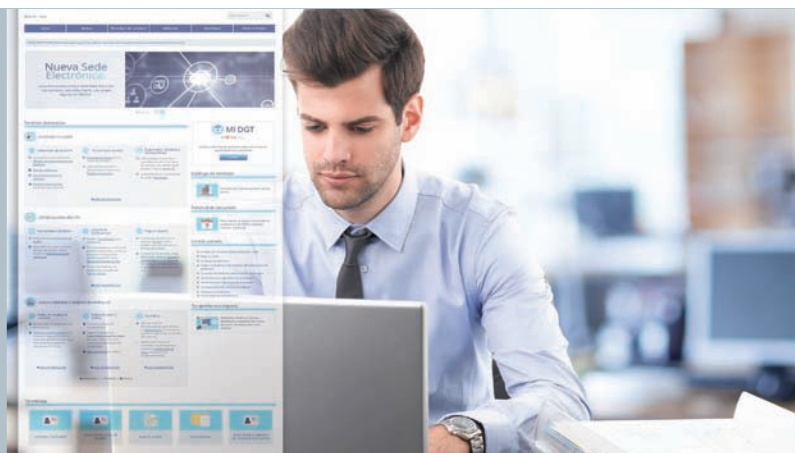
- 40 Escuela de repartidores

- 42 Aulas ciclistas: la bici como asignatura

- 44 Los extranjeros más multados en España

- 46 Ayudas para vehículos más seguros





30 **La DGT, al día**
Nueva Sede Electrónica, nuevos formatos de multas, más trámites a través del 060... La DGT actualiza, facilita y hace más cercanos sus servicios.



51 **Testigos: ¡Qué no le suenen a chino!**
Este reportaje le explica qué quieren decir los testigos del automóvil. Y los más novedosos. Y los que indican averías que pueden salir caras. Y...



MI CARRIL

250

Es el número de la revista que tienen ustedes entre sus manos. **¡Qué viejos!** Creo que somos una de las revistas –si no la más– longeva de la Administración del Estado. En un número tan especial para nosotros, no voy a hacer un breve repaso de la historia de la seguridad vial en este país de la que hemos sido altavoces, espejo y en alguna ocasión –por qué no decirlo– impulsores. Voy a dar las gracias a todos y cada uno de los profesionales que han pasado a lo largo de todos estos años –ya 34– por esta Redacción –hasta el año pasado capitaneada por Jesús Soria–. Gracias por su esfuerzo, por dejarse la piel en estas páginas, que acabamos sintiendo como nuestras. Porque esta revista es el fruto del trabajo en equipo de un grupo de profesionales, desde periodistas hasta fotógrafos, ilustradores, infógrafos y maquettadores. De los que estamos ahora y de los que han pasado. Creo que podemos sentirnos orgullosos y estoy convencida de que hemos contribuido a hacer un poco más seguras nuestras carreteras. **¡Y qué jóvenes!** Porque intentamos evolucionar al ritmo trepidante de nuestra sociedad. Comenzamos hablando de accidentes de tráfico y en 2006 ya fue necesario hacerlo de seguridad vial. Hoy se impone la movilidad sostenible, y en este número nos hemos preguntado si la movilidad es cuestión de género. Les sugiero leer el interesante reportaje (pags. 23-29) en el que hemos intentado encontrar respuestas. Saber si hombres y mujeres tenemos diferente visión de la movilidad. Les dejo que ustedes saquen sus propias conclusiones. Y por último, la parte más importante: **Gracias** a todos ustedes, nuestros lectores, tanto de la edición impresa como de la digital. Sin ustedes nuestro trabajo no tendría sentido. Y no es una frase hecha. Se lo aseguro.

Mercedes López

• Mercedes **López** (mlopez@dgt.es)
Directora

48 LA ENTREVISTA: Mamen Mendizábal, periodista

51 TRÁFICO DEL MOTOR: Testigos, avisos del automóvil

54 BANCO DE PRUEBAS

56 NOTICIAS DEL MOTOR

58 VEHÍCULO AL DÍA: Neumáticos: unión con la carretera

60 EL OBSERVATORIO: Violencia vial

62 SALUD VIAL: Al volante, con vista

64 EL CONTRAPUNTO EDUCATIVO: Perspectiva de género

66 CARTAS

67 EL TRÁMITE: Conducir en el extranjero



No se fuma con niños en el coche

Una encuesta de la Sociedad Española de Medicina de Familia y Comunitaria (semFYC) ha constatado un aumento de casi diez puntos en el número de personas que está a favor de prohibir fumar cuando en el coche viajen niños. En 2018, ante esa pregunta, el 77% de los encuestados se mostró a favor. En 2019, el porcentaje ha subido hasta el 86%. Desde la semFYC se pide una revisión de la actual Ley Antitabaco para incluir el coche como espacio sin humo.



Asientos traseros: los más peligrosos



Más procesos penales por delitos de tráfico en 2018

Según los datos de la Fiscalía, en 2018 se abrieron 110.651 procesos penales por delitos contra la seguridad vial, lo que supone un aumento con respecto a 2017, en el que se contabilizaron 96.303. También hubo más sentencias relacionadas con el tráfico: 89.951 en 2018, frente a las 81.951 de 2017. De todos los expedientes abiertos en 2018, el 62% se debió a consumo de drogas y alcohol al volante (69.121). Además, se

abrieron 2.013 procesos por negativa de los conductores a realizar pruebas de alcoholemia (casi 200 más que en 2017). Hubo más sentencias por conducción bajo los efectos de alcohol y drogas: 56.473 en 2018 frente a 50.552 de 2017. Las denuncias por no llevar el permiso de conducir en regla llegaron a 36.646 en 2018, mientras que por exceso de velocidad se contabilizaron 842 y por conducción temeraria, 1.553.



Luces Led para peatones "zombis"



La empresa valenciana Traffic Futura ha desarrollado un nuevo sistema de balizas con iluminación led que se instala en el suelo de los pasos de cebra y que avisa al peatón de en qué fase está el semáforo y si puede cruzar con seguridad o no. El objetivo es reducir los atropellos a peatones despistados o "zombis" que cruzan las calles mirando las pantallas de sus teléfonos móviles. El "Futura Zombi", nombre del dispositivo, ya funciona en algunas poblaciones como Ibiza, Azuqueca de Henares (Guadalajara) o Andorra la Vella (capital de Andorra).

Los asientos traseros del coche tienen mayor riesgo de lesión o muerte que los delanteros en caso de accidente. Así concluye la última investigación al respecto, elaborada por el Instituto para la Seguridad en las Carreteras (IIHS), contradiciendo a la mayor parte de las investigaciones anteriores similares, que apuntan al asiento de detrás del conductor como el más seguro.

Bicis de pedales y pedaleo asistido: No necesitan matrícula

La DGT aclara en una instrucción que las bicicletas de pedales con pedaleo asistido, conocidas como EPAC (por sus siglas en inglés, Electronically Power Assisted Cycles) no necesitan ni homologación ni matriculación, ya que no están incluidas en la clasificación de vehículos de categoría L. No confundir con ciclos de motor.

Libros

La movilidad al trabajo

Los directores de Tráfico y del IDAE, Pere Navarro y Joan Herrera, presentaron el libro "La movilidad al trabajo: un reto pendiente". Su autor, Manel Ferri, ha realizado una reflexión sobre los desafíos en lo que a movilidad laboral se refiere. En un día medio se contabilizan un total de 37 millones de desplazamientos al trabajo que afectan a la movilidad de las ciudades y que generan accidentes de tráfico. Según los últimos datos oficiales de la DGT, en 2017 se registraron 202 accidentes mortales laborales de tráfico. El libro está disponible en www.dgt.es



Contaminación

Alertas por contaminación, en el móvil

Parkifast es una aplicación gratuita para móvil que permite encontrar huecos de aparcamiento, localizar dónde está su vehículo aparcado o comparar precios de combustible en tiempo real. Próximamente y solo con indicar qué etiqueta de la DGT (Cero, Eco, C o B) tiene su vehículo, le informará, además, de cómo le afectarán las alertas por elevada contaminación. De momento solo las que surjan en Madrid y próximamente, también en Barcelona.

Barcelona, la ciudad con más atascos

Los barceloneses pasaron el año pasado un 29% de tiempo extra en atascos durante cada viaje, según un estudio realizado por TomTom Traffic Index 2018. En este informe se detalla la situación del tráfico en 403 ciudades de 56 países. A Barcelona le siguen, respectivamente, Palma de

Mallorca (25%) y Granada (24%). En el cuarto puesto está Madrid (22%) y en el top 5 de la clasificación está Santa Cruz de Tenerife (22%). Cádiz, con solo un 9% de tiempo perdido en atascos, ocupa el último lugar de las 25 ciudades españolas y el penúltimo en el ranking mundial.



La “hora de oro” de los accidentes



La OMS insiste en tomar medidas preventivas en relación a los factores que intervienen en los accidentes de tráfico. Afirma que cerca de 3.600 personas fallecen cada día en las carreteras de todo el mundo. En

España se han cobrado la vida de 303 personas en lo que llevamos de año. Para la OMS, Andalucía, Cataluña y Galicia son las comunidades autónomas con mayor índice de víctimas. Recomienda atender al factor humano y a las infraestructuras, pero no olvidar lo importante que es la rapidez con la que se asiste a las víctimas. Entre el 30 y el 50% de las muertes de tráfico, según los expertos, se producen en los cinco primeros minutos, porcentaje que aumenta hasta el 75% en los primeros sesenta minutos.

Alquilar pero seguro

Estos son los factores que más importan a los conductores cuando van a alquilar un vehículo, según una encuesta realizada por la empresa Europcar:

- 72%** se fija especialmente en la asistencia en carretera.
- 82%** lo pide con ABS.
- 65%** se interesa por la antigüedad del vehículo.
- 54%** mira el número de kilómetros.
- 82%** considera importante disponer de neumáticos de invierno o cadenas.



En el informe se subraya que esta preocupación se incrementa con la edad.

La importancia de ver bien

El grupo Essilor, Cepsa, FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial) y el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia han puesto en marcha un macroestudio que va a revisar la visión a 3.000 conductores de toda España. Se medirán diversas capacidades esenciales para la seguridad vial

como son, entre otras, la agudeza visual de lejos, la sensibilidad al contraste, el deslumbramiento, la percepción cromática y el campo visual. El objetivo de la campaña es concienciar de la importancia de una correcta visión al volante. Y es que hasta un 5% de los accidentes de tráfico podrían relacionarse con problemas de visión.



Velocidad

Radar pedagógico

El Ayuntamiento de Almussafes en Valencia instaló en mayo dos radares pedagógicos para reducir la velocidad en la ronda Síndic Antoni Albuxiech. Los dos radares pedagógicos, uno para cada sentido de circulación, informan a los conductores de su velocidad con el fin de que se reduzca si supera el límite permitido, en este caso, 50 km/h. Cuando la velocidad es correcta, aparece en la pantalla un texto en color verde o ámbar y cuando es excesiva se muestra en color rojo una información para advertir sobre este hecho. A esta función se le añade la posibilidad de registrar estadísticas de tráfico, las velocidades medias y máximas o la cantidad de vehículos.



Ciudades

Orihuela, la ciudad más segura

Según un informe que ha presentado UNESPA, la patronal del seguro, Orihuela es la localidad con una mayor seguridad vial, al obtener casi un 22% más que la media de España. Los siguientes puestos son para las ciudades de Zaragoza (16,67%), Albacete (16,58%), Lorca (15,32%) y Palencia (13,90%). Para elaborar esta clasificación, relacionada con el tráfico, se han valorado y ponderado los datos referidos tanto a daños materiales (golpes de chapa) como a corporales (accidentes graves).

Alfredo Pérez Rubalcaba y la seguridad vial

Alfredo Pérez Rubalcaba merece ser recordado también como el ministro de la seguridad vial. Llegó con más de 4.000 fallecidos en accidente de tráfico en el año 2006 y lo dejó con 2.000 fallecidos en el año 2011. Lideró la que luego sería conocida como la época dorada de la seguridad vial en España y que sorprendió en toda Europa al comprobar que un país latino, poco a poco, iba superando a Austria, a Alemania, a Bélgica y a Francia hasta situarse como referente europeo en seguridad vial. De esta época recuerdo nuestros viajes a Bruselas, donde invariablemente nos preguntaban qué y cómo lo estábamos haciendo, a lo que contestábamos balbuceando confusas respuestas mientras procesábamos los acontecimientos porque no teníamos tiempo de mirar atrás, estábamos demasiado ocupados con lo que teníamos por delante.

El tiempo transcurrido nos ha permitido mirar atrás, ordenar los acontecimientos y poder intentar explicar una política pública que se estudia en las escuelas de administración como un caso de éxito.

Leerán que Alfredo Pérez Rubalcaba fue el ministro del permiso por puntos y no es del todo cierto. La verdad es que fue su antecesor, José Antonio Alonso, el ideólogo y el que hizo aprobar la ley del permiso por puntos. Rubalcaba llegó al ministerio tres meses antes de su puesta en marcha el 1 de julio del 2006. Pero su sagacidad le hizo ver la importancia de la medida y el 1 de julio se fue a su querida Cantabria; a las 11 de la mañana nos hizo ir a la carretera a parar a los conductores para explicarles que aquel día era importante porque

ellos se iban a hacer responsables de su conducta y de sus puntos. Huelga decir la sorpresa de los conductores viendo al ministro del Interior en la carretera y rodeado de guardias civiles haciendo pedagogía de la seguridad vial. Esta decisión marcó una forma de ser y entender la política de seguridad vial.

Luego llevó al Consejo de Ministros la ampliación en 1.500 efectivos de la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en una medida histórica y sin precedentes que trasladaba una idea clara del compromiso del Gobierno con la seguridad vial. Aquella medida venía acompañada del argumento de que el aumento de la movilidad no había ido acompañado de un aumento similar de los efectivos policiales y que su sola presencia en las carreteras constituía un elemento de vigilancia y control imprescindible.

Rubalcaba pilotó la reforma del Código Penal sobre los delitos contra la seguridad vial en el año 2007 ante el asombro de las asociaciones de víctimas que veían como se hacía posible algo que siempre había sido imposible. La redacción del Código Penal era ininteligible y complicada para explicársela al ciudadano y se hizo un esfuerzo para hacer

**SABÍA
ESCUCHAR,
LO QUE NO ES
FRECUENTE
ENTRE
LOS ALTOS
CARGOS**





sencillo lo que era complicado en lugar de hacer más complicado lo que ya era complicado. La reforma estaba impregnada del sentido común, pedagogía y eficacia que siempre le ha caracterizado.

Más adelante vino la reforma del procedimiento sancionador en materia de tráfico. Al ver que pasaban meses y meses sin poder retirar los puntos porque el procedimiento sancionador era largo, farragoso y hacía difícil la firmeza de los expedientes, llegamos a la conclusión de que la pedagogía de las sanciones exigía una cierta inmediatez entre la infracción y la sanción. Salirse del procedimiento administrativo común nos parecía imposible desde la DGT y nunca lo habíamos intentado. Solo su visión estratégica y su contagiosa seguridad nos animaron a intentarlo y conseguirlo. A él se debe en gran parte el descuento del 50% por pronto pago de las multas que en la Europa calvinista nunca entendieron.

En el verano del año 2006, se duplicaron los motoristas fallecidos. Nos llamó y nos pidió que hiciésemos algo, que nos pusiéramos las pilas. De aquella reunión salió el Plan de Seguridad para los Motoristas que se aprobó en el año 2008. Fue el primer plan de seguridad para los motoristas que se hizo en Europa, y ha marcado la política de seguridad de las motos en todo el continente y el paso del tiempo le dio la razón, porque estábamos

ante un problema emergente que no nos habíamos planteado.

Podría hablar de su decidido impulso a los radares para el control de la velocidad que muchos políticos veían con prevención porque podían hacer peligrar los votos en las elecciones, de la señalización de los tramos de concentración de accidentes que solo fueron posibles por su autoridad dentro del Gobierno o de su especial interés para presentar personalmente las operaciones de Semana Santa o del verano.

En la Dirección General de Tráfico teníamos la impresión de que entre los problemas del terrorismo, la corrupción, la inmigración y los cárteles de la droga, la política de seguridad vial era para él una válvula de escape, un ejercicio intelectual sugestivo y una política de Estado novedosa que podía quedar fuera del debate partidista y hasta dar alguna buena noticia.

Era una persona sensible, lo que ha hecho que todas las asociaciones de víctimas todavía le sigan recordando con especial cariño. Le gustaba abrazarlas y escucharlas en un ejercicio de proximidad envidiable.

Era una persona inteligente que cuando hablabas con él daba la impresión de que iba y estaba dos pasos por delante de ti, lo que le hacía acreedor de una indudable autoridad moral.

Era una persona que sabía escuchar, lo que no es siempre habitual entre los altos cargos y máximos responsables dentro de la administración. Le explicabas un problema y, al final, te ibas con tres o cuatro frases claras, concretas y concisas que encerraban la solución.

Era una persona rápida y perspicaz. Le explicabas un tema durante cinco minutos y luego le escuchabas fascinado dar una brillante rueda de prensa de más de media hora sobre lo que le habías explicado.

Era una persona sencilla. A la salida de la cena de navidad en la que reunía a su equipo más cercano de Interior nos entregaba un obsequio bien envuelto. Al abrirlo, siempre era una deliciosa lata de anchoas de Santoña.

Gracias, ministro.

EL 1 DE JULIO DE 2006 NOS HIZO SALIR A CARRETERA A EXPLICAR A LOS CONDUCTORES QUE SE IBAN A HACER RESPONSABLES DE SU CONDUCTA



AMANE CER Y ANOCHE CER, LUCES DE OTROS VEHÍCULOS, EN LA SALIDA DE UN TÚNEL...

Deslumbramientos: 10 claves para no conducir 'a ciegas'

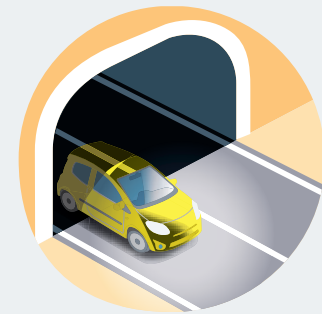
El deslumbramiento, la pérdida momentánea de la visión, es un peligro frecuente para el conductor. Y no solo durante la conducción nocturna, también en horas diurnas y muy especialmente en días de verano, más luminosos.

• Carlos NICOLÁS FRAILE
• Infografía: DLIRIOS

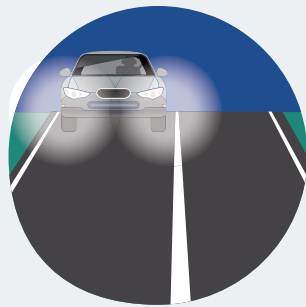
El deslumbramiento se origina cuando en el campo visual aparece una fuente luminosa de brillantez superior a la de la iluminación general. Se produce entonces una contracción máxima de la pupila y molestias visuales transitorias como lagrimeo, frecuente parpadeo y pérdida momentánea de la vista o 'agujero negro', en especial si los ojos están adaptados a la oscuridad. Así, esta luz, directa a los ojos o reflejada, provoca una situación crítica y peligrosa, ya que el conductor debe sobreponerse a unos segundos de ceguera momentánea mientras sigue circulando. A continuación, describimos cinco situaciones frecuentes de deslumbramiento con otros tantos consejos para anticiparse al riesgo de quedar 'a ciegas' al volante:

5 SITUACIONES DE DESLUMBRAMIENTO...

1 Túneles. Mucho cuidado con los contrastes lumínicos en las salidas de túneles o tramos oscuros similares -vías arboladas-. Para atenuar el 'golpe' de luz en la salida, utilice gafas de sol o baje el parasol. Puede

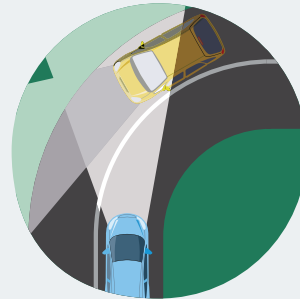


ser aún más brusco después de un tramo prolongado 'a oscuras'. Durante todo el tramo, adapte la velocidad, respete el límite y mantenga una separación adecuada para evitar el riesgo de alcance con otros vehículos.



2 De noche. En condiciones de baja iluminación aumentan las probabilidades de resultar deslumbrado. La luz directa e inesperada de otro vehículo, en un cambio de rasante, una curva o un giro nos puede cegar. En estas situaciones, evite mirar directamente a la fuente de luz y utilice la línea del borde derecho de la calzada como guía. Circule con precaución durante la salida y la puesta del sol: pueden ser momentos críticos.

3 Cambio de luces. En carretera, de noche, evite deslumbrar a otros conductores cuando use las luces de largo alcance, cambiándolas por las cortas antes del cruce con otro vehículo.

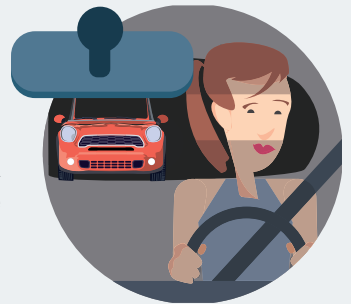


Si esto ocurre en curva, el conductor que circula por el interior debe ser el primero en realizar el cambio de luces para no deslumbrar. Igualmente, tenga precaución de no deslumbrar a los peatones si estos circular por el arcén.



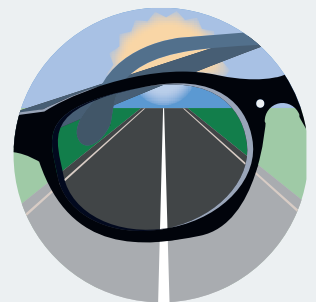
4 Reflejos. Cuidado con los deslumbramientos indirectos, el reflejo de la luz en las fachadas de edificios o en las lunas de otros vehículos también puede provocar

una ceguera súbita e inesperada. Si prevé estas circunstancias, tenga a mano las gafas de sol, despliegue la visera y evite mirar directamente.



5 Por la espalda. Nuestros retrovisores también pueden deslumbrarnos cuando reflejan la luz que llega desde atrás, ya sea del sol o de otros vehículos con los faros mal regulados. Los espejos pueden incluso multiplicar el deslumbramiento de reflejos procedentes de diferentes puntos.

...Y 5 CONSEJOS PARA EVITARLOS



6 Gafas de sol. El uso de gafas de sol polarizadas y con cristales de color azulado es recomendable cuando se conduce con el sol de cara, ya que contribuyen a evitar deslumbramientos. Evite conducir con gafas de sol durante la noche o en zonas oscuras, como túneles. Eso sí, en especial durante el atardecer, es conveniente dejar de usarlas en cuanto el sol ya

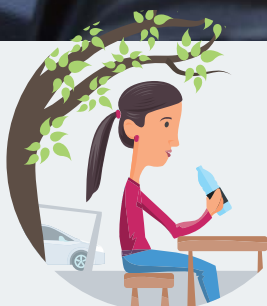


no sea un problema, ya que dificultarán la visión.



7 Parasoles. Las viseras parasol de los coches son para momentos puntuales de gran deslumbramiento. También pueden colocarse sobre la ventanilla de la puerta para evitar los deslumbramientos laterales. En el momento que no sea necesaria, pliéguela, ya que puede reducir considerablemente su campo de visión.

8 Paradas de seguridad. Si conduce muchas horas con alta luminosidad o con sol de frente, realice paradas más

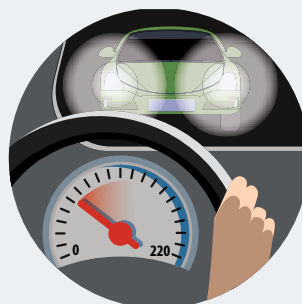


frecuentes para descansar: la exposición prolongada a esas condiciones aumenta la fatiga visual. Además, el efecto del deslumbramiento se agrava con la edad, con algunas enfermedades y con el alcohol y ciertas drogas y medicamentos.



9 Critales limpios. Mantenga limpios las lunas del coche, especialmente las de-

lanteras y traseras: cuando circule a contraluz, las manchas y la suciedad producen un efecto difusor que multiplica el deslumbramiento. Además la suciedad reduce notablemente el campo visual y la visibilidad para el conductor.



10 Ojo con la velocidad. Si no ve bien, mejor circule más despacio. En situaciones de deslumbramiento disminuya la velocidad. El exceso de velocidad añadido a la visibilidad reducida forman una combinación que pueden causar accidentes de tráfico. ▮

Cómo reaccionar

Reaccionar correctamente ante un deslumbramiento es importante para evitar situaciones de riesgo, ya sea de colisión con otros vehículos o de atropello a peatones que circulen por el arcén o por la calzada. Ante un deslumbramiento, lo primero que debemos hacer es levantar el pie del acelerador para disminuir la velocidad, pero sin pisar el freno bruscamente, ya que podemos provocar un alcance con el vehículo que viene por detrás (su conductor también puede estar momentáneamente cegado). Y trataremos de mantener la trayectoria de nuestro vehículo para no salirnos de nuestro carril, ya que puede haber otros vehículos ocupando el arcén o aproximándose por el carril contrario en ese instante.

test

NUEVOS

¿Está usted al día?

La formación de los futuros conductores es fundamental para la seguridad vial. Y el ansia de conocimientos y de pruebas fiables para evaluarlos por parte de los jóvenes conductores es una realidad. De hecho, uno de los sitios más visitados, desde siempre, de la página web de la DGT ha sido la sección de test. La revista "Tráfico y Seguridad Vial" no ha sido una excepción y

PRUEBA DE CONTROL DE CONOCIMIENTOS

1

Si a través del espejo retrovisor observa al vehículo policial que se ve en la fotografía, ¿qué debe hacer?

- A. Aumentar la velocidad, ya que me está indicando que voy despacio.
- B. Detener el vehículo inmediatamente.
- C. Detener el vehículo en el lado derecho, delante del coche policial, sin provocar riesgos a los demás usuarios.



2

¿Se puede mejorar la adherencia del vehículo en una zona en la que exista hielo en la calzada?

- A. Sí, usando cadenas o neumáticos de clavos.
- B. Solo usando cadenas pero nunca neumáticos de clavos, ya que está prohibidos.
- C. No, está prohibido circular cuando existe hielo en la calzada.



3

Los vehículos destinados a obras y servicios, ¿cómo advertirán de su presencia cuando estén realizando obras de reparación en la calzada?

- A. Mediante un dispositivo luminoso con una luz rotativa de color azul o rojo.
- B. Mediante un dispositivo luminoso con una o varias luces de color amarillo auto.
- C. Mediante un dispositivo luminoso con una o varias luces de color azul.



4

No pueden circular por autopista...

- A. Las motocicletas.
- B. Los ciclomotores.
- C. Los camiones de más de 3.500 kg de MMA.



5

Como norma general, ¿quién tiene la preferencia en un estrechamiento sin señalizar?

- A. El vehículo que entre primero.
- B. El vehículo más pesado.
- C. Los vehículos de tracción animal.



6

Esta señal indica que empieza...

- A. Una autovía.
- B. Una autopista.
- C. Una carretera con un paso elevado



7

En este cambio de rasante de reducida visibilidad, ¿puede adelantar el vehículo blanco al amarillo?

- A. Sí, porque no hay señalización expresa que lo prohíba.
- B. No, porque para ello debe ocupar parte de la calzada que corresponde al sentido contrario.
- C. Sí, porque lo ha señalado convenientemente.

8

Cuando se toman bebidas alcohólicas...

- A. Aumenta el campo visual.
- B. Disminuye el campo visual.
- C. Disminuye el tiempo de reacción.



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
epígrafe de
Formación y
educación vial

COMÚN A TODOS LOS PERMISOS

9 Si en una vía existe una línea longitudinal continua adosada a otra discontinua...

- A. Ningún vehículo que circule por la vía podrá atravesar ninguna de las dos líneas.
- B. El carril que tiene más cercana la línea discontinua es reversible.
- C. Debemos tener en cuenta solo la línea más cercana al carril por el que circulamos.



10 En un túnel, ¿qué distancia de seguridad mínima debe mantener el conductor de un turismo con el vehículo de delante si no pretende adelantar?

- A. 100 metros o un intervalo de 4 segundos.
- B. 50 metros o un intervalo de 3 segundos.
- C. 200 metros o un intervalo de 10 segundos.



13 Esta señal, ¿permite realizar la maniobra de adelantamiento?

- A. No, en ningún caso.
- B. No, salvo que se adelante a un turismo.
- C. No, salvo que se adelante a motocicletas de dos ruedas y no se invada el sentido contrario.



14 Los agentes de tráfico inmovilizan un vehículo cuando su conductor tiene un tasa de alcohol mayor de la permitida. ¿Cuándo se dejará sin efecto dicha inmovilización?

- A. Cuando desaparezca la causa que la motivó
- B. Cuando el conductor viaje con menores de edad.
- C. Cuando el agente entregue al conductor el boletín de denuncia.



11 La mayoría de los vehículos disponen de un filtro en el habitáculo. ¿Debe sustituirse?

- A. Sí, sobre todo al inicio de la primavera, ya que su capacidad de retención es limitada.
- B. Sí, cada seis meses porque es un elemento sujeto a inspección técnica periódica.
- C. No, ya que es un filtro que se limpia automáticamente.



con más detalle

Actualmente, la mayoría de los vehículos disponen de un filtro en su habitáculo que filtra las materias dañinas que hay en el ambiente, como pueden ser partículas en suspensión procedentes de árboles, plantas, vehículos, etc., especialmente cuando se circula por zonas urbanas. Se recomienda revisarlo y, en caso necesario sustituirlo sobre todo al inicio de la primavera, ya que su capacidad de retención es limitada

12 En una carretera cuya velocidad genérica es de 90 km/h, ¿qué velocidad se considera anormalmente reducida para un turismo?

- A. La inferior a 55 km/h
- B. La inferior a 60 km/h.
- C. La inferior a 45 km/h.



15 ¿Qué indica la luz de posición de un vehículo?

- A. Que el vehículo está circulando.
- B. El lugar que ocupa el vehículo en la calzada y su anchura.
- C. Que el vehículo está parado.



test SOLUCIONES

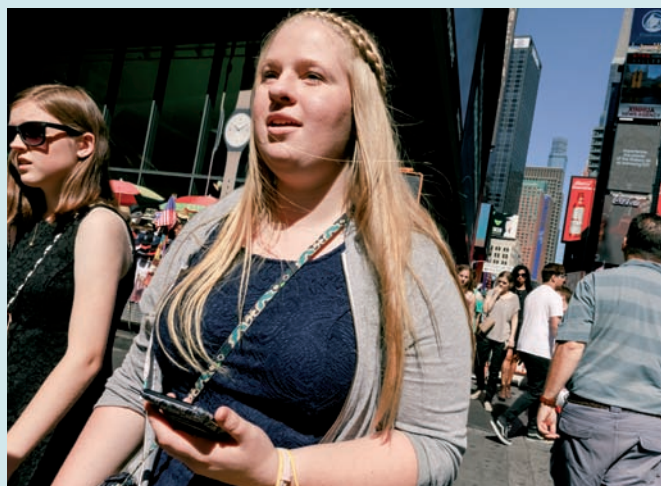
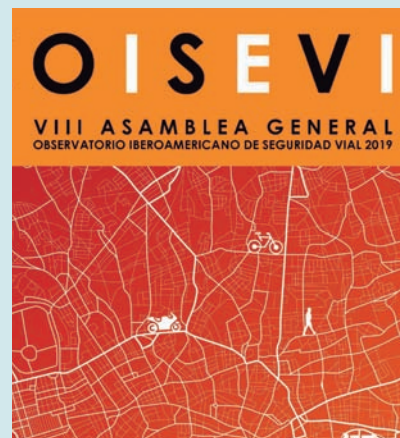
12: C. 13: C. 14: A. 15: B.
1: C. 2: A. 3: B. 4: B. 5: A. 6: B. 7: B. 8: B. 9: C. 10: A. 11: A.

■ OISEVI

España, referente en seguridad vial para Latinoamérica

España, como país anfitrión, acogió en mayo a los representantes de seguridad vial de 16 países iberoamericanos y, por primera vez, de Portugal y Andorra, que han participado en la VIII Asamblea General del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI). Para orientar las políticas de seguridad vial -según han concluido los expertos-, se necesi-

tan datos sobre el número, tipo de accidentes y sus consecuencias, así como el conocimiento detallado de las circunstancias en que se producen. En América Latina mueren al año unas 130.000 personas por el tráfico, según la Comisión Económica para América Latina y Caribe (CEPAL). Todas las ponencias en: <https://yrevista.dgt.es/oiseviponencias>



■ EEUU

Multas a peatones que crucen distraídos por el móvil

Una nueva ley en el estado de Nueva York pretende prohibir el uso de teléfonos móviles a quienes estén cruzando una calle. La multa puede llegar a los 250 dólares (220 euros). Un informe de 2019, realizado por Governors Highway Safety Association, estimó que 6.227 peatones fallecieron en acciden-

tes de tráfico en 2018, la mayor cantidad en casi tres décadas. El informe citó "el gran crecimiento en el uso de teléfonos inteligentes" como una posible razón. Alrededor del 75% de las muertes se producen después del anochecer, y el alcohol contribuye a aproximadamente el 32% de las muertes.

■ REINO UNIDO

Música peligrosa al volante

Escuchar 'heavy metal' a todo volumen puede ser peligroso si se hace mientras se conducen vehículos, según un estudio del Instituto de Automovilistas Avanzados (IAM Roadmart) y la revista Auto Express, ambos de Gran Bretaña. Cuanto más 'heavy' y extrema es la música, más errático

y peligroso termina siendo el comportamiento del conductor. Tampoco la música clásica sería conveniente, según este estudio, porque relajaría demasiado al conductor. La mejor música para una conducción controlada es el pop. Eso sí, a un volumen moderado.

■ PAÍSES BAJOS

Permiso para conducir bicicletas

Los niños holandeses con 12 años, justo antes de pasar de la educación primaria a la secundaria, deben examinarse para obtener una licencia que les permitirá conducir bicicletas. La prueba teórica consta de 25 preguntas. Y en el examen práctico deben realizar un recorrido en bicicleta de 6 kilómetros en una situación de tráfico real. Estos niños



cuando empiecen su primer curso en el instituto, recorrerán de media unos 15 kilómetros en este modo de transporte.

¿SABÍAS QUÉ ...?

Ciudadanos convertidos en policías de tráfico

En California o Nueva York los ciudadanos pueden denunciar infracciones de tráfico. Por ejemplo, si ven un coche bloqueando una boca de incendios o aparcado en medio de un carril bici, deberán tomar una foto a través de una aplicación en el teléfono móvil y enviarla a las autoridades de seguridad. Esta foto es considerada a todos los efectos una multa emitida. En Washington DC se discute un proyecto de ley para aplicar esta medida. Y en Manhattan han llegado incluso más lejos: a los ciudadanos que denuncien se les paga por ello.



■ ISRAEL

Carné para **bicis y patinetes eléctricos**

Desde enero de 2019 existe en Israel una nueva licencia de conducción exclusiva para bicicletas y patinetes eléctricos. A este nuevo permiso podrán acceder los jóvenes israelíes a partir de los 15 años y medio. El examen consiste solamente en un examen teórico de 30 preguntas sobre leyes, seguridad vial y derechos de los peatones. Antes de poder presentarse a este examen, el Ministerio de Transporte exige la

realización de un curso especial en las escuelas. Anteriormente a esta licencia, el Gobierno realizó un importante cambio normativo que impuso, entre otras medidas, la obligación de usar casco y chaleco reflectante durante las horas de menos luz; incrementó las sanciones por no llevar casco (hasta unos 230 euros de multa); la posibilidad de confiscar la bicicleta si no se considera apta para la circulación; e, incluso,

FOTO: TED EYTAN



el conductor podría perder la posibilidad de obtener la licencia para conducir otro vehículo en el plazo de un año, si es sorprendido con exceso de velocidad (a más de 25 km/h).

■ REPÚBLICA CHECA

Transporte gratuito en emergencias por contaminación

Desde marzo, el ayuntamiento de Praga ha anunciado que el transporte público será gratuito durante las emergencias declaradas por elevada contaminación atmosférica. La iniciativa intenta promover el uso de transporte público y, además, alienta a los empleados a trabajar desde casa durante estos episodios. Esta iniciativa se suma a la de otras ciudades europeas como París y Bruselas. Otras pro-



puestas, centradas en la restricción del uso de vehículo privado, no han sido aprobadas por la oposición de varios partidos políticos.

■ FRANCIA

En patinete, pero no a lo loco



A partir de septiembre, los patinetes y vehículos de movilidad personal (VMP) en Francia tendrán velocidad genérica de 25 km/h; no podrán circular por las aceras; donde exista una vía para bicicletas, deberán circular por ella o lo harán por la calzada a una velocidad máxima de 50 km/h. Estarán obligados a llevar luces delanteras y traseras y algún elemento reflectante con visibilidad reducida. No están permitidos a menores de 12 años.



■ NUEVA ZELANDA

48 horas sin teléfono móvil

Estudiantes contra la conducción peligrosa (SADD, en sus siglas en inglés) es una organización benéfica neozelandesa que propone un reto en redes sociales: estar 48 horas sin usar el teléfono móvil. El uso del teléfono se está convirtiendo en un gran problema en Nueva Zelanda. Un estudio de 2013 observó que aproximadamente 1 de cada 30 conductores usaban sus teléfonos mientras conducían. Y el 14% de los conductores encuestados por la Asociación de Automóviles admitió usarlo al volante. Leer o responder un mensaje de texto supone perder de vista la carretera durante 23 segundos.

■ AUSTRIA

Semáforos inteligentes

En 2020, Viena, la capital austríaca, estrenará unos semáforos inteligentes que permitirán automatizar el funcionamiento según las necesidades del tráfico y los transeúntes. Estos se han encargado a un equipo de investigadores del área de Visión Computerizada de la Universidad TU Graz. Unas cámaras controlarán el paso de peatones en un área de 8 metros y activarán la fase verde sin necesidad de tocar ningún pulsador. Y mantendrá el verde hasta que crucen, sin esperas innecesarias.



PRÓXIMAS CITAS

• 3 Julio / Londres, Reino Unido

Foro de Innovación Climática 2019 durante la primera Semana de Acción Climática del 1 al 8 de julio.

• 4 Julio / Sofía, Bulgaria

Conferencia Internacional sobre cómo abordar la conducción bajo los efectos del alcohol.

• 26-30 Agosto / Mechelen, Bélgica

Escuela Europea de Verano sobre Seguridad Vial.

• 30 Septiembre / Helsinki, Finlandia

Conferencia Internacional sobre estrategias efectivas de seguridad vial que salvan vidas.



Medidas para la protección de los **motoristas**

- Anabel GUTIÉRREZ
- Ilustración: DLIRIOS
- Infografía: WEMBLEY STUDIOS

Otra de sus ventajas es la gran variedad de modelos: desde escúteres urbanos y motos eléctricas hasta las de gran cilindrada, con soluciones para ir al trabajo en moto (como equipamiento adaptado para verano e invierno, espacio de almacenamiento y carga, etc). Con solo el permiso B y una antigüedad de tres años, se pueden conducir ciclomotores o motos de hasta 125 cc. También hay que destacar su menor coste de mante-

Medidas para la protección de los motoristas

► nimiento, o menor consumo de combustible y una mayor eficiencia: los nuevos escúteres de 125 cc logran consumos de 2 litros/100 kilómetros.

DESVENTAJAS. Su mayor desventaja es su inseguridad. Montserrat Pérez, consejera técnica del Consejo Superior de Tráfico de la DGT, explica que el riesgo que tiene un motorista de morir es 17 veces superior al conductor de un turismo. Entre 2014 (año en el que murieron 287 motoristas, mínimo histórico) y 2017 (con 408 fallecidos), *“los fallecidos en motocicleta han aumentado un 25%, más que ningún otro modo de desplazamiento”*. En lo que llevamos de año han muerto ya 99, veinte más que en el mismo período del año pasado. Además, el mercado de las dos ruedas no para de crecer: en mayo lo hizo a un ritmo del 5%, con 17.600 ventas para un total anual de 68.964, un 12,5% más.

Razones suficientes para que la DGT se planteara trabajar en encontrar soluciones. Fruto de este trabajo ha sido un Plan de medidas aprobado en el seno del grupo de trabajo GT-52, “Motocicletas

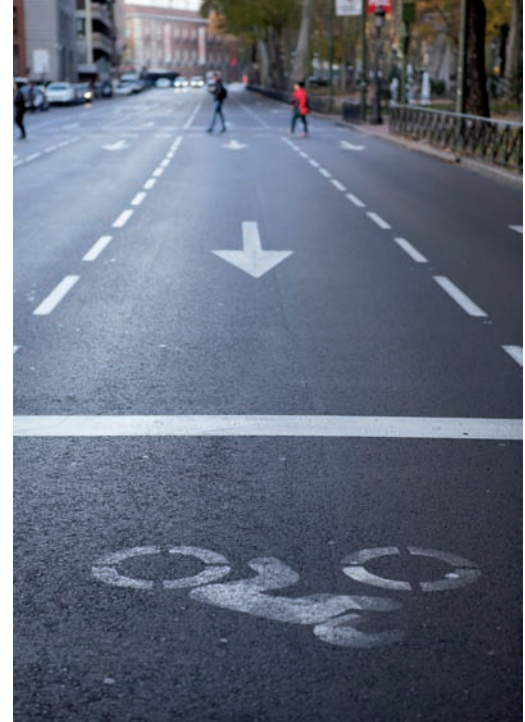
Airbag para motoristas

Lo último en equipamiento para los motoristas son las chaquetas o chalecos con airbag. Este protege áreas vitales del cuerpo: columna vertebral, caja torácica y abdomen. Está formado por una bolsa de aire, un cartucho de gas presurizado y un gatillo. En caso de caída, la bolsa se dispara y mantiene el eje cabeza-cuello-tronco alineado, evitando así los movimientos de hiperflexión o hiperextensión de la cabeza.

y Seguridad Vial”, del Consejo Superior de Tráfico y que ha contado con el consenso de todos los sectores implicados: asociaciones de motoristas, fabricantes,

Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, ayuntamientos, etc. Entre las primeras medidas se ha asegurado la continuidad de este trabajo cooperativo a nivel local, a través de subcomisiones provinciales de Educación Vial y, a nivel nacional, con la creación de la Delegación de la Moto.

FORMACIÓN ADECUADA. En este Plan tienen una especial importancia las medidas destinadas a mejorar la capacita-



Espacio reservado para motos en primera línea de los cruces regulados por semáforo.

ción y habilidad de los motoristas. Así, se exigirá formación teórica presencial para garantizar unos conocimientos mínimos en la obtención del permiso. Además, en el examen práctico, los alumnos deberán acudir con el equipo de protección adecuado: casco homologado, guantes, chaqueta, pantalones y botas. Y aquellos que realicen un curso de conducción segura serán bonificados con dos puntos en el permiso.

También se impulsará la formación voluntaria, tanto para los conductores de permiso B como para profesionales, ante el auge del comercio electrónico, o aquellos que opten por este modo para desplazarse al trabajo.

“Está demostrado que con la formación obligatoria no es suficiente”, opina

Accidentalidad en moto, las claves

En los últimos años, la siniestralidad de los motoristas es la única que ha aumentado, frente al descenso general.

Uno de los colectivos más vulnerables

Año 2017 **102.233** Accidentes con víctimas
1.830 Fallecidos

revista
Tráfico y
Seguridad Vial



MOTOCICLETAS
27% accidentes
359 fallecidos



CICLOMOTORES
7% accidentes
49 fallecidos

15% del parque de vehículos, 23% de los fallecidos en accidente.

Por kilómetro recorrido, el riesgo de morir de un motorista es 17 veces superior al conductor de un turismo

Escenarios

VÍAS URBANAS

• Motos: 108 fallecidos y 1.534 heridos graves.
• Ciclomotor: 23 fallecidos y 452 heridos graves.

VÍAS INTERURBANAS

• Motos: 351 fallecidos y 1.250 heridos graves.
• Ciclomotor: 26 fallecidos y 166 heridos graves.

España, país de motos

3.000.000 motos aseguradas:



3.227.048



1.961.253

Edad de los conductores



ESCÚTER
Menores de 35 años



MOTO
Mediana edad



CICLOMOTOR
Mayores de 65 años

Entre 2014 y 2017

Los fallecidos en motocicleta han aumentado un 25% más que ningún otro modo de desplazamiento.

En 2019

Sólo en lo que va de año y exclusivamente en carretera han muerto 94 motoristas y 5 ciclomotoristas, en total 99.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, Anesdor y Unespa.



FOTO: ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA

Realizar un curso de conducción segura supondrá una bonificación de dos puntos en el permiso.

Juan Manuel Reyes, presidente de Asociación Mutua Motera (AMM). “Generalmente, la pericia adecuada para circular con seguridad se obtiene con la experiencia y, a veces, esto tampoco es suficiente, porque la mayoría de los motoristas no recorre los kilómetros necesarios para adquirir habilidades”, considera el presidente de AMM. Veamos algunos ejemplos.

CAPACITACIÓN. Anesdor, dentro de su programa Vive La Moto y con el apoyo de la DGT, ha puesto en marcha Formación 360, una actividad gratuita de formación, cuya primera jornada tuvo lugar en marzo en La Paradilla, en la carretera M-505 dirección Ávila, a 5 kilómetros del Puerto de la Cruz Verde (en la provincia de Madrid). Los participantes realizaron un recorrido junto a monitores que les grabaron en vídeo para, posteriormente, analizar las imágenes, encontrar fallos y recomendarles la realización de un curso de formación. Como el que

la Agencia Gallega de Infraestructuras ha desarrollado en mayo en colaboración con Unión de Moteros Europeos, Pons Seguridad Vial y la Escuela Nacional de Conducción de Motocicletas. Las actividades constaron de una parte teórica (sobre equipación, estado y mantenimiento de la moto, situaciones de riesgo como climatología adversa, frenazos, giros o adelantamientos), una parte práctica (maniobras de parado, acciones de agilidad y equilibrio, fre-

nazos, trayectorias y un itinerario final que incluye todos los movimientos anteriores). También la Jefatura Provincial de Tráfico de Zamora y la Asociación Motociclista Zamorana organizaron en junio un curso gratuito con formación teórica, ejercicios en pista y una salida a carretera.

En ciudad, un fenómeno en auge es el pago por uso de motos –que suelen ser eléctricas– o motosharing. La compañía de motosharing COUP y la Escuela



Motos seguras

Jorge Garrandés, jefe del departamento de Motocicletas de CESVIMAP, explica que “los sistemas de frenado mejoran su eficacia combinando el frenado en ambas ruedas de forma simultánea. Incorporan sistemas antibloqueo ABS para mantener la estabilidad de marcha en circunstancias comprometidas –pavimento antideslizante, obstáculos imprevistos...–, además de disminuir la distancia necesaria para frenar

la moto”. Respecto a la electrónica, “resulta cada vez de más ayuda gracias a su intervención en los sistemas de seguridad como iluminación o suspensiones, permiten adecuar la respuesta del motor variando los modos de conducción”. El siguiente paso llegará a través de la conectividad, que permitirá a los vehículos recibir avisos de otros o de la propia carretera sobre un peligro inminente.

El equipamiento más seguro

La ropa de protección para motoristas reduce las lesiones en caso de accidente entre un 33-50%

Poco protegido

TORSO Y BRAZOS

Cazadora fina de algodón, vaquera, piel fina o nailon.

69% 73%

MANOS

Guantes de lana, vaqueros, piel fina o nailon.

93% 77%

PARTE INFERIOR DEL CUERPO

Pantalón fino de algodón, vaquero o piel fina.

65% 54%

PIES

Zapatos de calle, mocasines o deportivos.

46% 50%

Bien protegido

TORSO Y BRAZOS

Cazadora gruesa de tejido Kevlar, imitación a piel o gruesa.

92% 93%

MANOS

Guantes de Kevlar, imitación a piel o gruesa.

95% 87%

PARTE INFERIOR DEL CUERPO

Pantalón grueso de tejido Kevlar, imitación a piel o gruesa.

96% (1)

PIES

Botas de motociclista.

93% 89%

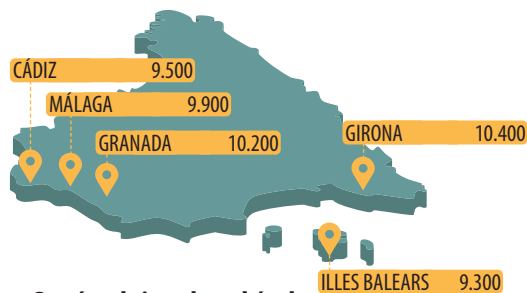


(1) Sin evaluar.

(2) Factor de protección: Porcentaje de accidentes en los que el equipamiento de protección atenuó e incluso evitó lesiones.

Fuente: Estudio MAIDS.

Provincias con más vehículos de dos ruedas



Según el tipo de vehículo

Escúter	GIRONA
Moto	GRANADA
Ciclomotor	CÁDIZ

ACTITUDES QUE MOLESTAN...

A LOS MOTORISTAS

Distancia de seguridad

"Cuando voy con mi moto, me molesta bastante que el coche que circula detrás de mí no guarde la distancia de seguridad. Parece que no se dan cuenta que si yo freno más fuerte de lo normal por una emergencia, o por el tráfico, lo más probable es que me golpeen. De hecho, hace menos de un año sufrí un accidente por este motivo. No tuvo consecuencias graves, porque al haber tráfico circulábamos a una velocidad reducida".



José María
Fernández, 43 años



Juani Zájara,
47 años

Usuarios de segunda

"Estoy cansada de que a los que vamos en moto se nos considere de segunda. En las rotondas no se nos respeta. Tampoco en los cruces, donde algunos conductores se saltan el Stop. Al adelantar, muchos lo hacen indebidamente, sin prestar la más mínima atención a tu estabilidad. O aquellos conductores que tiran cigarrillos por la ventanilla o limpian el parabrisas con nosotros detrás, sin tener en cuenta que te puede caer agua y jabón en la visera del casco, impidiéndote la visión".

Ángulos muertos

"Uno de los grandes peligros es sufrir una caída por impacto lateral contra otro vehículo. Aunque algunos conductores de vehículos de cuatro ruedas no estén de acuerdo conmigo, en muchas ocasiones la maniobra de adelantamiento es realizada correctamente, pero las escasas dimensiones de nuestras motos y otros factores hacen que no seamos localizados. Sería vital fomentar un uso más amplio de la tecnología de ayuda a la conducción de aviso de ángulo muerto".



Manuel Avilés,
40 años

A LOS CONDUCTORES



Mar Redondo,
53 años

Mala educación

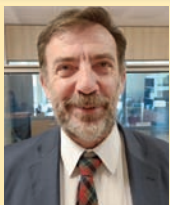
"Me molesta que aprovechen su tamaño y ligereza para colarse en los huecos entre coches y avanzar más rápido, por ejemplo en retenciones, creando a menudo situaciones de peligro. O cuando se te pegan tanto por detrás que tienes la sensación de que a poco que frenes van a colisionar contigo. Por no hablar de la velocidad a la que van a veces por calles como la mía, corta y estrecha, y el ruido de los tubos de escape sea cual sea la hora".

En zig zag

"Todo vehículo tiene derecho a circular por todas las vías existentes, ahora bien con respeto a la normas de circulación y con civismo. Dicho esto, me molesta tremendamente que las motos circulen haciendo zig-zag, sin saber lo que van a hacer en ningún momento, pues ni señalizan, ni las veo por el ángulo muerto y, en muchos de los casos, a gran velocidad. Si esto ocurre en una carretera local sin apenas arcén, no nos queda más remedio que invadir el sentido contrario".



Mª Asunción
Berlanga, 58 años



Pablo Fernández,
55 años

A toda velocidad

"Con cierta frecuencia te encuentras con motoristas que consideran que están compitiendo en un circuito de velocidad, con lo que llevan una conducción muy agresiva, y sin cumplir la limitación de velocidad, poniendo en riesgo sus vidas y las de los demás. Entiendo que las motos, además de ser usadas como medio de transporte, también son para el ocio, pero ese ocio no puede suponer convertir las carreteras en zonas para la práctica de deportes de riesgo".



El boom del reparto a domicilio

La digitalización ha generado nuevos modelos de negocio, creando a su vez nuevos perfiles laborales: temporalidad en la contratación, varones y jóvenes, poca experiencia al frente de una moto... De hecho, entre 2012 y 2016, el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo detectó un incremento del 71% de la siniestralidad de este colectivo durante la jornada laboral. Entre las causas: exceso de velocidad y que no se les ve. Este último factor ha inspirado la campaña "Hazte Visible" para concienciar tanto a conductores de vehículos de cuatro ruedas como a motoristas, de la importancia del ángulo muerto. La experiencia piloto se realizó en Valencia. En 2018 se extendió a Madrid, Extremadura y Aragón. Varias entidades públicas y privadas se han sumado a esta campaña, sensibilizando así a un mayor número de trabajadores.

Medidas para la protección de los motoristas

►► PONS, con el apoyo de la DGT, han creado el primer curso de conducción segura para moto compartida. *"El objetivo es que los usuarios ocasionales de dos ruedas obtengan conocimientos básicos de seguridad"*, explica Fernando Solas, responsable de Formación de Pons Seguridad Vial. Las clases serán gratuitas, impartidas por un profesor titulado. Los alumnos recibirán un manual teórico, conocerán la moto al detalle y mejorarán su nivel de conducción en un circuito cerrado.

Otras medidas incluidas en el Plan son establecer programas específicos de vigilancia en las rutas más frecuentadas por motoristas; investigar la efectividad de sistemas de seguridad para vehículos de dos ruedas; reducir la velocidad a 30 km/h en ciudad en todas las calles de un carril por sentido y sanciones más severas por no usar el casco y guantes obligatorios.



Entre 2014 y 2017, los fallecidos en moto aumentaron un 25%, más que en otro modo de transporte.



Plazas de aparcamiento para ciclomotores y mototriciclos en Barcelona.

EQUIPAMIENTO. “Lamentablemente –considera Juan Manuel Reyes, presidente de AMM–, la mayor parte de las infraestructuras no están pensadas para garantizar la seguridad de los motoristas”. En caso de accidente –“aunque sea una obviedad, conviene recordarlo”–, es el cuerpo del motorista el que recibe toda la energía del impacto. Y asegura que, “aunque somos más partidarios de la concienciación y educación que de la obligación, lo cierto es que, en una encuesta realizada por AMM en diciembre de 2018, el 72% de los encuestados fue partidario de guantes obligatorios”.

Según el Manual de Seguridad Vial, elaborado por el Instituto de Transportes Noruego, la mayor protección (un 50%) la ofrecen los guantes. Respecto al casco, el estudio afirma que previene un 44% de las lesiones en la cabeza. En concreto, un 3% de las lesiones mortales; un

17%, de las graves; y un 80%, de las leves. Asimismo, la introducción del casco obligatorio ha reducido el número de lesionados en un 25% entre ocupantes de ciclomotores y motocicletas.

CARRETERAS SEGURAS. Una de las medidas más demandadas por los motoristas, incluidas en el Plan, es la mejora de las infraestructuras. La Comunidad de Madrid, por ejemplo, ha instalado, en los tramos más frecuentados por motoristas y con mayor accidentalidad, barreras adaptadas para protegerles. En los últimos años se han instalado 16.000 metros de barreras seguras para ellos en distintos tramos y se está ultimando la instalación de 15.700 metros más (obras que se inician este año).

La DGT está trabajando con las administraciones locales para desarrollar infraestructuras específicas, como carriles avanza-motos (línea de detención

adelantada que permite a las motos posicionarse en el punto de partida en los semáforos), mayor número de aparcamientos, carriles específicos o uso compartido del carril bus, impulso del motosharing, etc. Estas medidas se están desarrollando en Vigo, Madrid, Barcelona,

Valencia, Granada, Málaga... El Ayuntamiento de Vigo, por ejemplo, ha aprobado, además, una reducción del 40% en el Impuesto de Circulación de motos de más de 125 cc. Y el gobierno catalán está ensayando que las motos circulen por el Bus-Vao de la C-58, para analizar si la segregación en los accesos les beneficia. ♦

SI UN 10%
DE COCHES SE
SUSTITUYERAN
POR MOTOS,
SE REDUCIRÍA
UN 46% LAS
EMISIONES DE CO₂

ENTREVISTA

LIDÓN LOZANO

Subdirectora General de Formación y Educación Vial (DGT)



“Hay que aprender a evitar comportamientos de riesgo”

Los motoristas son uno de los colectivos más vulnerables. ¿Por qué?

En el caso de los motoristas, su vulnerabilidad está relacionada con la exposición del cuerpo del motorista al peligro. De producirse una caída, el cuerpo recibe y absorbe directamente el impacto, por lo que el riesgo de fallecer en accidente de tráfico es 17 veces superior.

La DGT aprueba un plan de medidas para protegerles. ¿Cuáles destacaría?

En el ámbito de la educación vial es necesario profundizar en el conocimiento de los factores que inciden en la vulnerabilidad y adoptar medidas para prevenir accidentes. Esto ofrecerá, a su vez, la oportunidad de dinamizar la coordinación con los diferentes agentes a nivel territorial a través de las Subcomisiones de Seguridad Vial, en el contexto de un modelo de cooperación público-privada, para consensuar medidas de prevención.

¿Respecto a la formación específica?

A través del fomento de los cursos de conducción segura destinados a la mejora de las aptitudes de los motoristas en seguridad vial con la finalidad de mejorar los conocimientos y las habilidades de los usuarios de la moto, para lograr una conducción más segura mediante la modificación de actitudes que eviten potenciales comportamientos de riesgo.

¿Para qué una Delegación de la Moto?

Un colectivo tan importante por cuanto en el fenómeno de la movilidad precisa de una atención especial, y la Delegación de la Moto responde a esa consideración. Es preciso avanzar en la concienciación e interacción entre el colectivo de moteros y la DGT. La Delegación de la Moto contribuirá a mejorar la conexión entre el movimiento asociativo de motoristas y la Administración, para atender directamente sus inquietudes y demandas y llegar a puntos de entendimiento y acuerdo en la toma de decisiones.

CON ESTAS PÁGINAS LLEGARÁS MÁS LEJOS

Por **10€** al año (cuatro números) puedes tener en tu mano toda la información sobre tráfico, seguridad vial, movilidad, legislación y mucho más.

Suscríbete a la revista
Tráfico y Seguridad Vial en
revista.dgt.es/es/suscripciones



Tlf: 987 27 27 27

Email: edicion@editorialmic.com



Es la movilidad ¿una cuestión de género?

DOS APROXIMACIONES, UNA REALIDAD, UNA CONCLUSIÓN

¿Condiciona nuestro género nuestra movilidad? ¿Ser mujer u hombre también nos influye como periodistas en la forma en la que abordamos los temas? Para dar respuesta a estas dudas nos hemos planteado un reto: Un redactor y una redactora de la revista tenían que hacer un reportaje respondiendo a la misma pregunta. Dos visiones que pueden resultar clarificadoras tanto por la forma de afrontarlo como por las fuentes consultadas y los datos utilizados. **Saquen ustedes conclusiones.** Y para no condicionarles su lectura, se firman conjuntamente, sin especificar quién ha escrito cada texto. En la página 65 pueden saber quien es el autor/a de cada uno.



• Alicia DELGADO
• Juan Manuel MENÉNDEZ

+info

**EL CONTRAPUNTO
EDUCATIVO / Págs. 64-65**



Es la movilidad
**una cuestión
de género?**



LOS ROLES SOCIALES DE **MUJERES Y HOMBRES** DETERMINAN LA MANERA EN LA QUE ELLAS Y ELLOS SE MUEVEN POR LA CIUDAD

¡Tú, en coche; yo, en metro!

Aún en los países más desarrollados –como España–, la igualdad real entre hombres y mujeres sigue en cuestión debido a la llamada brecha de género. Esto se debe básicamente a los roles sociales que tienen adjudicados los unos y las otras. ¿Afecta esto a cómo se desplazan ellas y ellos por las ciudades? ¿Es diferente su movilidad?

la proximidad o la seguridad, que sí son importantes para las mujeres. La socióloga Sara Ortiz Escalante, miembro de la cooperativa feminista Col·lectiu Punt 6 de Barcelona, apunta que la movilidad hasta ahora no se ha ocupado de los trayectos dedicados a las tareas domésticas, reproductivas y de cuidados (un trabajo no remunerado que mayoritariamente siguen realizando las mujeres).

En su opinión, es necesario abordar la movilidad no solo haciendo análisis cuantitativos, sino también cualitativos, en los que se incluya, por supuesto, la perspectiva de género. ►►

Incluir la perspectiva de género en las políticas públicas significa analizar si las decisiones tomadas tienen el mismo impacto en hombres que en mujeres. También cuando hablamos de movilidad. Hasta ahora, esta siempre se ha planteado atendiendo únicamente a los desplazamientos productivos (al trabajo), que son los que realizan los hombres. Fuera quedaba todo lo relacionado con los cuidados y las tareas domésticas, es decir, la llamada movilidad personal, que es la que básicamente realizan las mujeres. Es hora de cambiar los paradigmas.

Tradicionalmente, el ámbito de lo público –la calle, la ciudad– ha sido de los hombres, por lo que la planificación urbana y de movilidad se han diseñado desde una perspectiva androcéntrica, sin tener en cuenta criterios como la accesibilidad,



El futuro de la movilidad

Desde el Col·lectiu Punt 6 se insiste en que la movilidad debe abordar cuatro aspectos:

- **ACCESIBILIDAD.** Tener en cuenta a las personas con diversidad funcional y a sus acompañantes, fundamentalmente mujeres.
- **MOVILIDAD PERSONAL.** Pensar en lo cotidiano, en los cuidados, en la vida diaria.
- **SEGURIDAD.** Lograr que los desplazamientos sean seguros, especialmente que las mujeres y niñas no sientan miedo a la violencia machista.
- **NOCTURNIDAD Y OCIO.** Diseñar estrategias concretas porque hasta ahora no se ha hecho lo suficiente. En estos momentos, la movilidad de las mujeres por la noche “se paraliza o se altera” debido a la inseguridad, la falta de transporte público, etc.



LOS **HOMBRES** VIAJAN EN VEHÍCULO PARTICULAR;
LAS **MUJERES**, EN TRANSPORTE PÚBLICO

Sexo, movilidad y roles de género

Ellos viajan más en coche privado; ellas, a pie o en transporte público, una desigualdad que refleja la brecha de género de una sociedad que, según Floridea Di Ciommo –experta en movilidad sostenible y género–, “reconoce solo el trabajo productivo, y no el reproductivo al que se asocia la movilidad del cuidado (welfare mobility)”. Y que también influye en la seguridad vial.

Está en un atasco camino del trabajo. Mire alrededor. Vea quién conduce. En automóvil, 6 de cada 10 serán varones; en moto, solo conducirán 2 mujeres de cada 10; y en bici, solo verá a 3 mujeres. Pero en la acera 6 de cada 10 peatones serán mujeres. En autobús serán 7 de cada 10 usuarios; y en metro y cercanías, tranvías..., 6 de cada 10.

Estas cifras de la Encuesta de Movilidad en Día Laborable de 2017 de Barcelona, sitúan cómo se desplazan mujeres y hombres. Y otros como el Observatorio de Movilidad Metropolitana 2017 lo confirman. Este reunió datos de veinte ciudades españolas y en todas la mujer destaca como usuaria de transporte público. En Madrid superan a los varones en un 9%; en Barcelona, un 4%; y, en Málaga o A Coruña (33% varones-67% mujeres), los duplican. Y la Encuesta de Movilidad en la Comunidad de Madrid de 2014 apunta la

“mayor proporción de mujeres” en medios no mecanizados, mientras que en vehículo privado hay “mayor representación de hombres”. Quizás, porque, como dice Cristina Valdés (“La Movilidad en la Comunidad de Madrid. ¿Una cuestión de género?”), “la mujer es más cautiva del transporte público debido a la menor disponibilidad de carné de conducir y porque, en hogares con un solo vehículo, el hombre dispone de él en primer lugar”.

MOTIVOS DE VIAJE. La Encuesta de Movilidad en Día Laborable también halla diferencias por sexo en el motivo del viaje. Los hombres viajan más por trabajo (21% ellos-16% ellas). Pero en compras cotidianas las mujeres (9,2) duplican a los varones (5,9), igual que si se analiza el acompañamiento y/o cuidado de personas, que motiva el 10,3% de los viajes de mujeres y el 6,7% de los hombres. Y en



Señales de tráfico sexistas

Las señales de tráfico que llenan calles y vidas son tan habituales que interiorizamos sus iconos como normales. Sin embargo, la mujer apenas aparece o solo figura en las referidas a actividades relacionadas con el ámbito de lo doméstico, del cuidado o en una posición secundaria. Esto mantiene los estereotipos, no contribuye al reparto equitativo de las responsabilidades sociales, invisibiliza a la mujer y da una visión sexista de la realidad.

El “Manual práctico para una señalización urbana igualitaria”, editado por FEMP, recomienda aplicar en dichas señales la pertinencia de género (“situación en la que resulta relevante tener en cuenta la dimensión de género porque su inclusión o ausencia implica efectos diferentes en la vida de mujeres y hombres”). Y anima a cambiar las que reproducen o perpetúan estereotipos de género y desigualdades entre mujeres y hombres.



Bilbao, su Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2015-2030 también detecta que, en viajes internos por trabajo “con origen y destino similar, los bilbaínos utilizan el vehículo privado en un 40% de los casos mientras las bilbaínas solo en el 10%”.

Así, los datos confirman la diferente movilidad de mujeres y hombres. Pero, ¿por qué esas diferencias?

Para Begoña Pecharromán, consultora de Antropología Social, en su ponencia “Movilidad y género”, “hombres y mujeres realizan un número similar de desplazamientos, pero los de las mujeres son más cortos; se desplazan menos por trabajo y más por compras y tareas asociadas al ▶▶



Es la movilidad una cuestión de género?

¡Tú, en coche;
yo, en metro!

► HOMBRES Y MUJERES: DIFERENTE USO DEL TIEMPO.

La profesora Inés Sánchez de Madariaga, directora de la Cátedra UNESCO de Políticas de Género en STI, en la Universidad Politécnica de Madrid, explica que los desplazamientos de hombres y mujeres son diferentes porque diferente es el uso del tiempo que hacen los unos y las otras. Los datos dicen que ellas siguen dedicando mucho más tiempo a las tareas domésticas y al cuidado de los miembros de la familia mayores y menores que no son autónomos.

Según los datos de Eurostat, referidos al año 2016 y publicados en 2017, en la UE, el 92% de las mujeres, entre 25 y 49 años, cuidaban diariamente a sus hijos menores de 18 años. Entre los hombres, ese porcentaje baja hasta el 68%. En España, la cifra de mujeres sube hasta el 95%, frente al 68% de los hombres.

¿Cuáles son los datos referidos a las tareas domésticas? En el UE, el 79% de las mujeres, mayores de 18 años, realiza labores en casa o cocina frente al 34% de los hombres. En España, la cifra de mujeres sube al 84% y la de los hombres hasta el 42%.

Ese diferente uso del tiempo hace que los desplazamientos de hombres y mujeres sean distintos. Los primeros se concentran principalmente en el trayecto casa-trabajo, sin paradas intermedias. Los de ellas, en cambio, además del trabajo, incluyen también viajes relacionados con la vida cotidiana (compras, actividades infantiles, acompañamiento, citas médicas, etc.). En palabras de la profesora Sánchez de Madariaga, *“las mujeres tienen unos patrones más complejos de movilidad”*: hacen más viajes, más cortos, más cerca de su entorno residencial y muchas veces acompañadas de otras personas que no tienen autonomía.



Los hombres mueren más en la carretera...

Los hombres se desplazan más en vehículo privado y tienen más accidentes de tráfico porque asumen más riesgos que las mujeres. Según el Observatorio de Seguridad Vial de la DGT, en 2017, en España se registraron 1.830 víctimas mortales en accidentes de tráfico: 1.430 hombres (77%) y 424 mujeres (23%). Ese año, los fallecidos en las carreteras españolas por cada millón de habitantes fueron 39: desagregando ese dato entre hombres y mujeres, 61 fueron varones y 18 mujeres.

...aunque los coches son más inseguros para las mujeres

Sí, los hombres tienen más accidentes de tráfico, pero cuando está involucrada una mujer, ella tiene más posibilidades de morir o de sufrir heridas más graves. Así consta en el estudio que la Organización Mundial de la Salud (OMS) realizó en el año 2002. Otro estudio reciente realizado en Estados Unidos entre jóvenes de 20 a 35 años apunta que, en accidentes similares, las mujeres tienen alrededor del 30% más de posibilidades de morir que los hombres. Esto se debe al diseño de los vehículos, pensado para el HOMBRE medio. Hasta el año 2011, las marcas automovilísticas no incluyeron dummies femeninos en las pruebas, siempre en el asiento del copiloto. La distribución de la masa corporal, la densidad ósea o el espacio entre las vértebras son fundamentales en caso de un accidente de tráfico.



DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE.

También existen diferencias en los medios de transporte que utilizan hombres y mujeres para moverse por las ciudades. Ellas, al realizar viajes encadenados o “movimientos poligonales” (con paradas intermedias antes de llegar al destino final, casa o trabajo), utilizan más el transporte público o van a pie. Ellos, con movimientos “pendulares” (casa-trabajo-casa), prefieren mayoritariamente el transporte privado.

Sin duda alguna, en estos datos también influyen los recursos económicos de los que disponen hombres y mujeres (la brecha salarial): para ellas es más ►►



LOS DESPLAZAMIENTOS DE LAS MUJERES SON MÁS COMPLEJOS, MÁS CORTOS Y MÁS NUMEROSOS. LOS HOMBRES LO HACEN DE FORMA PENDULAR

Sexo, movilidad y roles de género

►► *cuidado, más andando y como pasajeras y utilizan más el transporte público". Aunque "existen importantes variaciones en la forma de desplazarse de los diversos colectivos de mujeres: la edad, la maternidad, la situación laboral, el lugar de residencia (zona urbana o rural)...".*

ROL Y MOVILIDAD. El artículo "Trabajo, familia y movilidad diaria" (Gaceta Sanitaria 2013) confirma las diferencias de movilidad de hombres y mujeres, *"derivados de su diferente posición en el ámbito laboral y familiar"* y por *"la mayor responsabilidad de las mujeres en la esfera doméstica"*. También el estudio "La movilidad urbana de mujeres y hombres en la ciudad de Valencia" (2014), constata que *"los roles asignados a mujeres y hombres condicionan sus pautas y número de desplazamientos. La incorporación de las mujeres al mercado de trabajo no ha sido análoga a la corresponsabilidad de los hombres en las tareas familiares. Siguen siendo mayoritariamente estas quienes realizan las actividades reproductivas"*, lo que tiene consecuencias en su movilidad: más desplazamientos, más complejos, cortos y mayor uso de transporte público.

En Valencia, la mujer hace más viajes (2,5) que el hombre (2,3) *"por la cadena de tareas que debe desarrollar debido a su doble jornada (laboral y familiar)"* pero *"las distancias son más cortas, y más fácilmente realizables a pie o en transporte público"* al desarrollarse *"cerca de la vivienda familiar"*. Sin embargo, las jóvenes de 26 a 50 años realizan un tercio de sus viajes en coche, debido *"a la mayor participación de esta franja de edad en el mercado laboral"*. También M^a Isabel Olmo, en su tesis (*"La perspectiva de género en el análisis de la movilidad y el transporte"*), atribuye la mayor movilidad femenina a la *"cadena de tareas que deben realizar cotidianamente, debido a su doble jornada (laboral y familiar)"* y destaca que *"las mujeres con los más altos niveles de responsabilidad doméstica (30-50 años) con importantes limitaciones de tiempo, son más propensas a trabajar cerca de casa, aunque signifique sacrificar su carrera y promoción profesional"*.

JÓVENES, MENOR BRECHA. En el estudio valenciano *"la población más joven"* (el colectivo es el que más usa bici, metro, tranvía, cercanías...) *"manifiesta menores brechas de género en los desplazamientos"*. Pero persiste una desigualdad. Según Blanca Valdivia –experta en movilidad y género–, de media *"las mujeres dedican 4,5 horas al día a tareas relacionadas con el hogar y familia; los hombres, 2"*.

¿Se puede hacer algo? Sí. Desde el urbanismo y la señalización, por ejemplo. El Plan de Movilidad 2015-2030 de Bilbao –cuyo objetivo es *"contribuir a la igualdad de género desde la incidencia en la movilidad, aspecto del día a día que refleja de manera más clara las diferencias entre mujeres y hombres"*–, plantea un plan específico de movilidad de género, y medidas como paradas intermedias en el Bilbobus nocturno, similar a las paradas nocturnas a demanda de Barcelona (piloto) y que es- ►►



Varones, más permisos y antes

Los varones tienen mayor y más temprano acceso al automóvil. Y un ejemplo son los permisos de conducir. En 2017, 15,3 millones de varones tenían algún carné, frente a 11,2 millones de mujeres. Pero mientras que en el permiso B (turismos) la diferencia a favor de ellos es de 2 millones de permisos, en otras clases se dispara: en el C1, 4.411 mujeres frente a 138.862 varones; en el A2 (motos), 43.045 mujeres y 247.833 hombres; en el D, 17.700 mujeres y 80.584 varones. Y eso que el acceso de la mujer a los permisos ha crecido de forma notable. En 1990 solo el 30% de los carnés eran de mujeres; en 2015 esa cifra había subido al 42%.



Es la movilidad una cuestión de género?

¡Tú, en coche; yo, en metro!

► complicado tanto sacarse el carnet de conducir como disponer de vehículo privado. Según el censo de conductores de la DGT, en 2017, había en España más de 26 millones de personas con permiso de conducción: el 57% eran hombres y el 42%, mujeres. No obstante, se percibe una evolución si consultamos los porcentajes del año 1999: los permisos de conducir se repartían entre el 65% de hombres y el 35% de mujeres.

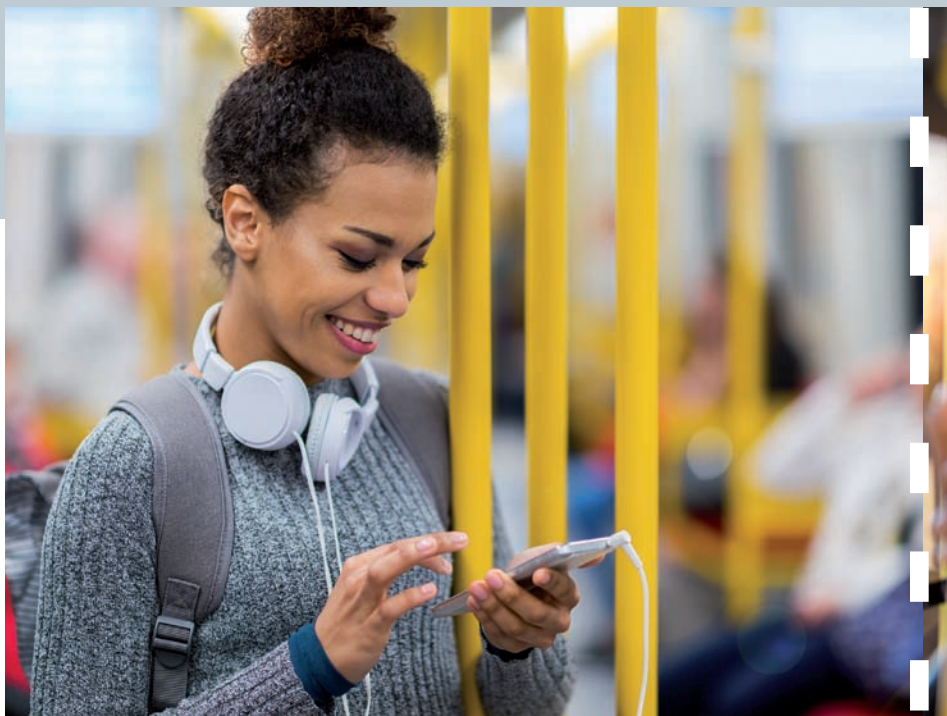
Por otra parte, la Encuesta Sintética de Movilidad que en 2014 realizó el Consorcio de Transporte de la Comunidad de Madrid indicó que el 59% de las mujeres usó el transporte público frente al 41% de los hombres. Las diferencias se mantienen en el vehículo privado: lo utiliza el 52% de los hombres y el 47% de las mujeres.

Por lo que se refiere al transporte comunitario, las cifras entre hombres y mujeres son similares para el suburbano y el tren, pero ellas prefieren mayoritariamente los autobuses (69% frente al 32% de ellos).

A la vista de los datos, abordar la movilidad con perspectiva de género significa potenciar el transporte público y los desplazamientos a pie frente al vehículo privado. La movilidad debe garantizar no solo llegar al puesto de trabajo (lo prioritario hasta ahora), sino también facilitar el acceso a los servicios necesarios para la vida diaria (escuelas, hospitales, etc.).

UNA ESTRATEGIA DIFERENTE.

Sara Ortiz Escalante explica que *“las mujeres tienen unos patrones de movilidad más sostenibles, complejos y diversos”* que los hombres. Sin embargo, hasta ahora, *“las grandes inversiones en infraestructuras han sido en carreteras”*, primando los desplazamientos con vehículo privado –de los hombres–. Mientras tanto, no se invierte lo suficiente en la red de transporte público –que principal-



mente utilizan las mujeres–, esgrimiendo que es *“deficitario”* y olvidando que es un servicio público. Por ejemplo, en Barcelona, el 70% de las personas que utilizan transporte público son mujeres.

También sería necesario, continúa la socióloga, incluir la perspectiva de género cuando se aborda la seguridad vial, hasta ahora solo centrada en los accidentes de vehículos privados, motocicletas y bicicletas, todos ellos medios de transporte mayoritariamente utilizados por los hombres. Por ejemplo, añade Ortiz Escalante, no se tiene en cuenta *“la inseguridad que genera el coche”* en los demás usuarios de la vía.

ASIGNATURA PENDIENTE.

¿La Administración tiene en cuenta la perspectiva de género en sus planes de movilidad? Está al principio del camino. Según Javier Villalba, jefe de la Unidad



Hombres, mujeres...

AÑO	HOMBRES	MUJERES
1990	9.969.898	5.445.667
1995	11.070.498	5.969.898
2000	11.944.220	6.498.765
2005	13.072.039	7.017.524
2010	15.412.524	7.536.283
2015	15.352.047	7.536.283
2018	15.445.667	7.536.283

de Normativa de la DGT, es *“una asignatura pendiente”*, quizá, porque *“no hemos estado formados o concienciados en esta materia”*. Avanza que el futuro Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta será *“el primer instrumento”* que la DGT va a abordar teniendo en cuenta la perspectiva de género, *“lo que supone un salto cualitativo”*.

Como los desplazamientos de hombres y mujeres son diferentes, aunque utilicen el mismo medio de transporte, *“es el momento de analizar por qué”*, para *“introducir medidas correctoras”* o *“algún cambio normativo”*, añade Villalba. También cree que el teletrabajo será clave en este proceso. ♦

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

El 25 de septiembre de 2015, 193 países de todo el mundo (España fue uno de ellos) se comprometieron a alcanzar, para el año 2030, los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas. El Objetivo 5 reivindica la igualdad real entre hombres y mujeres, mientras que el 11 hace referencia a la movilidad y a la mejora del transporte público para avanzar en igualdad también en este ámbito.



LA MOVILIDAD DE HOMBRES Y MUJERES ES DIFERENTE PORQUE SUS ROLES SOCIALES SON DISTINTOS

“Los conductores con permiso entre 1 y 5 años asumen con mayor frecuencia niveles de riesgo que superan sus capacidades para la conducción”, fenómeno “ligeramente más acentuado en hombres”. Los hombres participan más en atropellos, vuelcos y colisiones frontales, y las mujeres, en alcances y salidas de la vía. “Los hombres asumen niveles de riesgo superiores a las mujeres en relación con la velocidad de circulación”. Además, hay más varones en los accidentes en que se comete una infracción por exceso o velocidad inadecuada y alcohol/drogas.



y permisos de conducir

MUJERES	TOTAL
4.377.241	14.347.139
5.691.183	16.761.681
6.986.043	18.930.263
8.477.438	21.549.477
10.369.836	25.782.360
10.987.238	26.339.285
11.408.087	26.853.754

(FUENTE: DGT)

Sexo, movilidad y roles de género

►► tudian Segovia, A Coruña, Vigo... También otras soluciones: las “diferencias de accesibilidad a favor del automóvil frente al resto de los modos implica un desequilibrio por género que favorece a los hombres”, señala. Y la arquitecta Ane Alonso, de Hiria Kolektiboa, destaca que “aplicar la perspectiva de género favorece a la mayoría de la población, no solo a las mujeres”, potenciando la seguridad y acabando con la ‘ciudad prohibida’ (“Mapas de la Ciudad Prohibida”, Congreso Urbanismo Inclusivo, organizado por el Gobierno Vasco).

SEGURIDAD CON GÉNERO. Según Pecharromán “los datos indican la mayor incidencia de accidentalidad entre los varones (en especial los jóvenes)”. Para ella “la velocidad es un valor social porque se asocia al dinamismo, a la juventud, etc. La velocidad se ha convertido en un indicador de prestigio, en especial para los hombres” y estos “tienen una idea de lo que es conducir bien que va en contra de la seguridad y que fomenta el riesgo”.

Pero, ¿hay diferencias de género en la seguridad vial? Según el Anuario Estadístico de Accidentes de la DGT, en 2017, hubo 102.233 accidentes con víctimas y 1.830 fallecidos. La cifra de varones muertos (1.403) triplica la de mujeres (424); y si se observan solo los conductores, los 1.043 varones muertos multiplican por 8 la cifra de conductoras muertas.

El estudio, “Mujeres conductoras en España. Implicación en accidentes de tráfico y comparación con los conductores varones” (2017 Universidad Politécnica de Madrid e INSIA), confirmó “diferencias importantes entre hombres y mujeres, tanto en las proporciones de implicación en accidentes como en tipos de accidentes más frecuentes (...), infracciones que cometen o la severidad” de los mismos.

Las tasas masculinas de muerte –por millón de población o por millón de conductores– duplican o triplican las femeninas a cualquier edad. El estudio lo atribuye “a mayores niveles de exposición de los hombres; es decir, kilómetros/año recorridos”. También hay diferencias “significativas” según la antigüedad del permiso:

MÁS GRAVES SI CONDUCE ÉL. En los accidentes, tanto de un vehículo como de dos, la lesividad es más alta cuando conducen hombres. En los de un solo vehículo si conduce un varón, el número de víctimas mortales es el doble y el de heridos graves, un 44% superior. ¿Y con dos? “El número de muertos por ocupante, cuando ambos conductores son varones es el doble que cuando son mujeres y un 37,5 superior si la colisión implica a un conductor varón y a una mujer”. ¿La razón? Ellos están implicados “con mayor frecuencia que las mujeres en accidentes de mayor severidad”. Y el mayor número de infractores varones por velocidad, “es un indicador de circulación a mayor velocidad y de la probabilidad de sufrir accidentes y colisiones de mayor severidad que los experimentados por las mujeres”.

Begoña Pecharromán pronosticaba que “los patrones de movilidad entre mujeres y hombres se van aproximando, pero de manera muy lenta”. Por desgracia, lo hacen en accidentes laborales de tráfico. Según Fremap (“Accidentes laborales de tráfico enero 2015-agosto 2016”) “la siniestralidad se ha incrementado más en las mujeres (13,7%) que en los hombres (8,5%)” en itinere (ida o vuelta al trabajo) y porcentaje similares (12,6% y 8,3%) se dan en los accidentes en misión (durante la jornada). ♦



LA DGT SE PONE AL DÍA

Sede electrónica: segura, cercana, fácil y personalizada

La Dirección General de Tráfico está actualizando todos sus servicios electrónicos y el acceso del ciudadano a los mismos, simplificándolos, haciéndolos accesibles y cercanos. **Nuevos impresos de multas, cambios en el 060 y, en estos días, se pone en marcha la nueva Sede Electrónica**, donde todos los ciudadanos podrán realizar sus trámites de tráfico y encontrar información personalizada sobre su coche, sus permisos, sus puntos, sus multas...

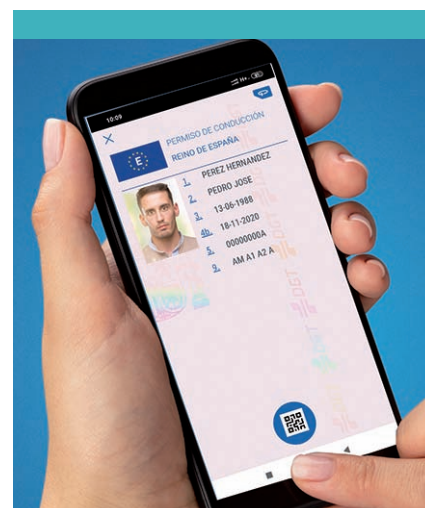
• J.M.M.

El primero de los servicios actualizados de la DGT en ponerse en marcha es la Sede Electrónica, que en estos días estrena web e imagen. En esta dirección (sede.dgt.gob.es) se encuentra toda la información de los trámites y servicios que ofrece la DGT al ciudadano: multas, carné, renovaciones, matriculaciones, pago de tasas, cita previa, saldo de puntos, ventas de vehículos... Y, para organizarlo de forma sencilla, se ha agrupado en cinco grandes bloques: multas, permisos de conducir, vehículos, movilidad y otros trámites, de forma que intuitivamente, el ciudadano

sepa donde hacer clic para obtener la información. Así, si desea consultar qué necesita para cambiar la dirección de su carné, solo debe ir al apartado "permisos de conducir" donde se despliegan los trámites que puede realizar y qué necesita para hacerlos.

De todas formas, por si la intuición falla, la Sede Electrónica dispone de un asistente virtual que, sobre la propia pantalla, explica qué se puede encontrar en cada apartado y cómo acceder a ello.

Además, en ese intento de cercanía al ciudadano y de simplificación de la información, se ha optado por tutear al usuario y se han sustituido los términos más



Todo en una APP

La Gerencia de Informática de la Dirección General de Tráfico trabaja en una nueva aplicación móvil, 'miDGT', con la que cualquier ciudadano podrá acceder a sus datos, recibir avisos y noticias de interés y realizar los principales trámites con la DGT. Además, podrá llevar en el móvil su permiso de conducción y la documentación de sus vehículos en formato digital y con plena validez.

Mi DGT: muy personal

Nada más entrar a la Sede Electrónica, y en lugar destacado, se encuentra el espacio Mi DGT. Para acceder al mismo hace falta identificarse, con DNI electrónico, certificado digital, pin o cl@ve permanente, para asegurar que solo usted puede acceder a dicho espacio, ya que allí encontrará todos los datos de que dispone la DGT sobre usted: si tiene usted alguna multa que se le ha notificado median-



te edicto, dónde está domiciliado usted o su vehículo, de qué permisos dispone y cuándo caducan, cuántos puntos tiene...

Además, con cada información que se solicita, la Sede Electrónica sugiere otras informaciones o trámites que pueden interesar. Por ejemplo, si se solicita información sobre cómo matricular un vehículo, la página te sugiere que te podría interesar cómo dar de baja un vehículo anterior; o si preguntas si tienes multas, te sugiere cómo y dónde pagarlas...

técnicos por el lenguaje usado por los ciudadanos (multa en vez de notificación de infracción, carné de conducir en lugar de permiso de conducción...). *“Todo se ha diseñado -explica Alfonso Berral, jefe de Área TIC de la DGT- bajo el criterio de proximidad al ciudadano y de facilitar la vida,; si la gente habla de renovar el carné, ¿por qué vamos a liarle hablando de renovación de la vigencia del permiso...?”* En esta línea, y nada más entrar en la página, se permite al usuario seleccionar un idioma (alemán, inglés y francés) además de las lenguas co-oficiales (catalán, euskera y gallego) para que este se sienta cómodo en el trámite.

La Sede Electrónica está principalmente dirigida a realizar trámites por vía electrónica, pero también ofrece información sobre el trámite de forma presencial en jefaturas provinciales y permite, a su vez, descargarse los impresos necesarios para ello.

Igualmente, y en base a anteriores visitas, se mostrarán al ciudadano opciones que puedan interesarle. *“Como disponer de una lista actualizada de los servicios o páginas de información más consultadas por cualquier usuario de la Sede o bien ofrecerle un acceso rápido y*

Y acceso por colectivos

La DGT quiere incorporar próximamente a la Sede Electrónica un acceso para colectivos que, tras identificarse, permita acceder a información especialmente dirigida a ese colectivo. Por ejemplo, permitirá a los funcionarios de los ayuntamientos, siempre tras identificarse, acceder a la información que la DGT dispone sobre dicho ayuntamiento. Y siempre, como explica Alfonso Berral, a la información clasificada *“solo para sus ojos, aquella para la que esté habilitado”*.

personalizado a cada usuario con aquellas páginas a las que ha accedido las últimas veces” —explica Berral—.

LA WEB DISPONE DE UN ASISTENTE VIRTUAL QUE AYUDA AL CIUDADANO

AVÍSEME SI... Otro de los nuevos servicios que ofrece la Sede Electrónica es la posibilidad de darse de alta para ser avisado cuando la DGT genere una novedad en la materia que usted haya indicado. De momento se ofrece es-

te servicio a través de Correo electrónico y SMS, y se pretende ir incorporando nuevos medios, como WhatsApp y notificaciones push de dispositivos móviles. ♦

OPINIÓN

MIGUEL MARTÍN
Gerente de Informática (DGT)



La nueva oficina de la DGT

La nueva Sede Electrónica de la DGT supone el comienzo de una nueva etapa en la relación digital con los ciudadanos, a quienes queremos ofrecer el sitio al que acudir para realizar cualquier gestión de forma rápida y sencilla.

Se ha acometido un rediseño gráfico profundo, dotando a nuestra Sede de una nueva imagen más limpia y clara, con la información estructurada para facilitar cualquier consulta, y expresada en un lenguaje sencillo, claro y directo, huyendo de tecnicismos. Queremos que sea fácil que cualquier persona encuentre y use nuestros servicios digitales, que pierda el miedo a relacionarse electrónicamente con la Administración y que podamos proporcionar la mejor experiencia de uso desde cualquier dispositivo.

Además, en el apartado “Mi DGT”, cualquier persona podrá acceder a los datos de sus permisos, su saldo de puntos o sus vehículos y a otra información directamente relevante para él, como sus avisos, expedientes o notificaciones. Todo de forma personalizada y, sobre todo, muy sencilla de localizar y utilizar.

En el futuro, iremos incorporando más servicios y trámites a nuestra Sede, buscando siempre facilitar la vida al ciudadano y animarle a usar nuestra oferta digital.

Información de calidad y abierta

Otro de los planes de la DGT para esta Sede Electrónica es potenciar el llamado OpenData, poniendo en valor el enorme potencial de datos estadísticos de que dispone la DGT. En definitiva se trata de permitir el acceso a las estadísticas de la DGT con datos abiertos, gratuitos y en formatos estándar... El objetivo es que quien esté interesado pueda descargarse la información, cruzarla y trabajar con ella, con datos abiertos.





NUEVOS MODELOS DE SANCIONES

Más claras y con mensaje

4 millones cada año

Cada año en España se tramitan más de 4 millones de expedientes sancionadores, de los cuales más de la mitad son por exceso de velocidad, mientras que alrededor de 140.000 se deben a la falta del seguro obligatorio.

También hay novedades en los impresos de las notificaciones de denuncia, unas novedades que irán implantándose de forma paulatina. Desde principios de mayo, **la DGT ya está enviando el nuevo modelo de denuncia por circular sin seguro**. Antes de que acabe el verano, comenzarán a utilizarse las nuevas notificaciones para los excesos de velocidad.

• Alicia DELGADO

Según la subdirectora adjunta de Recursos de la DGT, Concepción Guerrero, los nuevos modelos, que sustituyen a los que venían utilizándose desde 1988, son *“muy novedosos”*.

El objetivo es clarificar las notificaciones de tráfico, que pueda verse *“la información más relevante de un primer vistazo”*: tipo de infracción, cuantía de la multa, lugar, pérdida de puntos y qué hacer tras recibir la notificación.

Las notificaciones por exceso de velocidad siguen incluyendo fotografías

y el certificado del cinemómetro y las respuestas a las alegaciones que se presenten llevan una información más detallada.

EN COLOR Y CON MENSAJE.

Además de ir en color y utilizar un lenguaje jurídico accesible, los nuevos modelos incluyen mensajes de educación vial, unos más genéricos y otros más específicos dependiendo del tipo de infracción. Guerrero explica que las multas *“forman también parte de la política de educación vial”*. ♦





PAGAR MULTAS, CAMBIAR EL DOMICILIO DEL VEHÍCULO, ETC.

060: Todo lo que se puede hacer

En la era digital en la que vivimos, cada vez es más frecuente poder hacer gestiones de forma telemática. **La Dirección General de Tráfico ya permite pagar las multas y cambiar el domicilio del vehículo a través del 060**, entre otros trámites.

• Pago de multas

Una llamada al 060 permite pagar las sanciones de tráfico. Es necesario saber la fecha de la notificación, el número de expediente y tener tarjeta de crédito o débito (Visa, Mastercard o Maestro) para el pago. Si se paga dentro del periodo voluntario (20 días naturales desde el día siguiente a la notificación), el importe se reduce el 50%. La multa no puede ni fraccionarse ni aplazarse.

También se puede contactar con el 060 si se quiere más información sobre la multa o hay problemas con el pago.

• Cambio de domicilio del vehículo

Desde hace unos meses, la Dirección General de Tráfico (DGT) permite

• Alicia DELGADO

cambiar el domicilio del vehículo (domicilio fiscal) a través del 060. De momento, los resultados de la iniciativa están siendo bastante satisfactorios.

El trámite se realiza con una llamada telefónica, sin desplazarse a la Jefatura Provincial, sin duplicidades y con ayuda de un operador. La seguridad y veracidad

se garantizan mediante unas preguntas de contraste para acreditar la identidad. Una vez realizado el trámite, se envía un resguardo que deja constancia de la gestión.

• Cambio de domicilio del permiso

También puede realizarse en el 060 el cambio del domicilio del permiso de con-

No olvide pedir cita previa

Para cualquier gestión en las Jefaturas Provinciales de Tráfico es necesario solicitar cita previa. Hoy existen dos vías: a través de la página web de la DGT o llamando al 060.

OPINIÓN

M^a GRACIA RUIZ DE PERALTA

Jefa de Área de Calidad y Transparencia (DGT)



TRÁMITES POR TELÉFONO

Del vuelta usted mañana al llame por teléfono

Las Administraciones Públicas debemos adaptarnos a los nuevos tiempos buscando un acercamiento a las tendencias de mercado. Desde ese planteamiento, empezamos a pensar que si existe banca telefónica, ¿por qué no tramitación electrónica? Si desde mi casa me organizo las vacaciones, ¿por qué no hacer trámites por teléfono? Y así, ha nacido la multicanalidad y el deseo de atender a los ciudadanos según sus necesidades. El 'millennial' utilizará su 'smartphone' y nos llamará. El que viva en una gran ciudad, en la que los desplazamientos suponen un enorme gasto de tiempo y dinero, nos llamará. En cambio, el que desee un trato personalizado y prefiera ir a una oficina, acudirá a la Jefatura. Al que no podamos atender, porque al principio no podremos comenzar con todos los trámites que nos gustaría, al menos le asesoraremos por teléfono. Sí, ya no vuelve usted mañana, ya nos llama por teléfono.

ducción, es decir, la dirección a la que se envían las multas.

• Duplicado del permiso

Cuando se pierde, se deteriora o nos roban el permiso de conducir, es necesario solicitar un duplicado. Este trámite también puede hacerse tanto a través de la página web de la DGT como del 060.

Para esta gestión, más compleja al conllevar el abono de una tasa, el ciudadano necesita tener un certificado digital y pagar previamente dicha tasa (20,40 €). Para más información, consultar en www.dgt.es/. ♦



POR PRIMERA VEZ SE EVALÚAN LOS SRI CON ESTRELLAS

35 sillitas a examen

Por primera vez los SRI (Sistemas de Retención Infantil) son evaluados con estrellas, de 1 a 5, como los coches. Es la principal novedad del primer Informe de Evaluación de los SRI 2019 que ha analizado 35 sillitas. **Solo una ha obtenido las 5 estrellas, y cuatro modelos se han quedado en una estrella**, y son calificadas como no recomendadas.

• M. LÓPEZ

La sillita Bébé Confort Jade+3 wayFix ha sido la única que ha alcanzado la máxima puntuación en el último Informe de Evaluación de los Sistemas de Retención Infantil (SRI) 2109. Este estudio, que realizan los principales clubes automovilísticos europeos (entre ellos el español RACE), analiza y evalúa la seguridad, ergonomía y confort de, en esta ocasión, 35 Sistemas de Retención Infantil homologados y a la venta en la Unión Europea. En el extremo opuesto, han sido cuatro los SRI que han obtenido las peores puntuaciones (ver recuadro). Unos resultados que han sido calificados como “en general satisfactorios” por el RACE.

La principal novedad de este informe, así lo indica Antonio Lucas, director del Centro de Formación del RACE, “es el cambio de nomenclatura en la evaluación de las sillas, que de ahora en adelante será en estrellas”. De una, para las menos recomendadas, hasta 5, para las mejores, a semejanza del baremo utilizado por EuroNCAP para evaluar la seguridad de los vehículos.

¿SILLITA PERFECTA? El principal objetivo de este Informe es ayudar a los padres en la difícil elección del SRI más adecuado para su hijo. En este momento nos podemos preguntar si existe la silla perfecta. Josep Vallés presidente de la Fundación Smart Baby, responde de forma breve y contundente: “No”. Y

Consejos para instalar los SRI

- Compruebe, antes de comprar, que el SRI elegido se adapta al vehículo y a las necesidades del niño.
- Siga cuidadosamente las instrucciones del fabricante del SRI.
- El sistema Isofix garantiza una adecuada instalación y, con ello, más seguridad.
- La posición más segura es la central en el asiento trasero del vehículo. Si el Isofix solo está disponible en las plazas laterales, sitúe el SRI detrás del copiloto.
- Es aconsejable mantener a los niños marcha atrás hasta los 4 años.
- Si se han de colocar dos sillitas, es necesario que vayan separadas.
- No bloquee nunca la silla con el asiento delantero.
- No sujete la parte superior de la silla con el reposacabezas del coche. Si este estorba, se deberá retirar o invertir para que la parte abultada quede hacia atrás y no moleste.
- En caso de tener que colocar el SRI en el asiento delantero, si va a favor de la marcha coloque la silla lo más atrás posible. Si va a contramarcha, desconecte obligatoriamente el airbag.
- Nunca adquiera un SRI de segunda mano, no sabemos qué uso se le ha dado y si ha sufrido algún accidente.

(Fuente: La silla perfecta no existe. Josep M. Vallés).



Al cole, a la escuela infantil, al fútbol, a inglés... sin protección

Tomando como base los datos de siniestralidad infantil de 2016, con un total de 7.980 víctimas –15 de ellas mortales– entre los 0 y 14 años, Sara Soria, periodista con el título de Experto en la Gestión y Dirección de la Seguridad Vial de la ONU, ha realizado un estudio que concluye que todos los accidentes mortales en los que falleció un menor se registraron en vías interurbanas de municipios de menos de 50.000 habitantes, así como el 80% de los heridos graves. Igualmente destaca que “*el horario en el que se produjeron la mayoría de las víctimas*” permite saber que “*un alto porcentaje son accidentes locales, ya que se corresponden con entradas y salidas de escuelas infantiles, colegios, principio o fin de la jornada laboral, actividades extraescolares...*”. Más del 35% se registró entre las 16 y 20 horas. También subraya que “*un total de 278 niños viajaba sin ningún tipo de SRI (cuatro de ellos no sobrevivieron al impacto)*”.

explica que “*no hay dos coches iguales, ni dos familias iguales, ni dos niños iguales, ni dos estilos de vida iguales*”. Por eso, considera esencial al elegir una sillita pensar primero en el vehículo en el que se va a instalar y en las necesidades del niño y de la familia. Con estos conceptos muy claros, diríjase siempre a un punto de venta especializado para que le asesoren adecuadamente. ♦

LA MEJOR

i-Size 40-70 cms

BEBÉ CONFORT/MAXI-COSI Jade+3wayFix

Sillita de paseo que se monta transversalmente a la dirección de conducción con base Isofix ocupando dos asientos. La base puede quedarse montada en el vehículo y a ella pueden fijarse distintas sillitas. Riesgo muy bajo en colisión frontal y lateral. Peso elevado. Instalación sencilla.



LAS PEORES

i-Size 40/83 cms

BABYSTYLE Oyster Carapace infant+Duofix i-Size Base

Capazo. Riesgo alto en colisión frontal. En la prueba se soltó de la base Isofix y se precipitó junto con el maniquí hacia delante. Pero si se instala con el cinturón de seguridad, proporciona una buena seguridad y protección en caso de accidente. Colocación sencilla pero instrucciones deficitarias. Requiere mucho espacio.



i-Size 40/78 cms

CHICCO Oasys i-Size Bebecare+i-Size base

Capazo pesado. Riesgo alto en caso de colisión frontal y lateral. En el ensayo, la hebilla del cinturón se desprendió y el maniquí fue lanzado hacia delante. Instalación sencilla, instrucciones deficitarias y algo incómodo porque el asa debe desplegarse totalmente antes de colocar la silla.



EL FABRICANTE HA REACCIONADO Y OFRECERÁ EN BREVE UNA NUEVA VERSIÓN

Grupo 0+/1/II (hasta 25 kgs)

GIORDANI Galaxy 012

Sillita que si se emplea sin el arnés de seguridad, el cinturón de cadera corta la cavidad abdominal del maniquí en caso de colisión frontal. Instalación complicada, instrucciones deficitarias. Abrochar el arnés de seguridad al niño es difícil. El cinturón de seguridad de 3 puntos en algunos vehículos no retrocede automáticamente si el niño se inclina hacia delante.



Grupo I (de 9-18 kgs)

MAXI-COSI TobiFix

Sillita pesada. Riesgo bajo en colisión lateral y moderado en frontal. Solo con Isofix, no permite su instalación con cinturón de seguridad. La cubierta de tejido contiene TCPPIR pirorretardante en una cantidad que supera los límites establecidos por la UE aplicable a juguetes.



Todas las sillitas analizadas

En la siguiente tabla se resumen los resultados de todas las sillas analizadas en función de si tienen o no sistema Isofix, la nota que alcanzaron en el apartado de seguridad, manejo, ergonomía y sustancias tóxicas y la valoración final en estrellas:

MARCA/MODELO	GRUPO ECE	ISOFIX	VALORACIÓN FINAL	SEGURIDAD	FACILIDAD DE USO	ERGONOMÍA	SUSTANCIAS PERJUDIC.
HASTA APROX. 1 AÑO							
Bébé Confort Jade + 3wayFix	40-70 cm	✓	*****	●	●	●	●
Bébé Confort Pebble Pro i-Size	45-75 cm		****	●	●	●	●
Bébé Confort Pebble Pro i-Size + 3wayFix	45-75 cm	✓	****	●	●	●	●
Bébé Confort Pebble Pro i-Size + FamilyFix One	45-75 cm	✓	****	●	●	●	●
Inglesina Darwin i-Size	40-75 cm		****	●	●	●	●
Inglesina Darwin i-Size + Darwin i-Size Base	40-75 cm	✓	****	●	●	●	●
HASTA APROX. 1 AÑO Y MEDIO							
Peg Perego Primo Viaggio i-Size + i-Size Base	40-83 cm	✓	****	●	●	●	●
Cybex Cloud Z i-Size	45-87 cm		****	●	●	●	●
Cybex Cloud Z i-Size + Base Z	45-87 cm	✓	****	●	●	●	●
Babystyle Oyster Carpace Infant	40-83 cm		****	●	●	●	●
Avionaut Pixel	40-86 cm		****	●	●	●	●
Avionaut Pixel + IQ base	40-86 cm	✓	****	●	●	●	●
Baby Jogger City Go i-Size + iSize Base	0-87 cm	✓	****	●	●	●	●
Nania Beone SP	- 13 kg		****	●	●	●	●
Baby Jogger City Go i-Size	0-87 cm		****	●	●	●	●
Babystyle Oyster Carpace Infant+Duofix i-size Base	40-83 cm	✓	*	●	●	●	●
Chicco Oasys i-Size Bebecare + i-Size Base	40-78 cm	✓	*	●	●	●	●
HASTA APROX. 4 AÑOS							
Cybex Sirona Z R i-Size + Base Z	40-105 cm	✓	****	●	●	●	●
Cybex Sirona Z i-Size + Base Z	40-105 cm	✓	****	●	●	●	●
Nuna Norr	40-105 cm	✓	****	●	●	●	●
Nachfolger Hy5.1 TT	-18 kg		***	●	●	●	●
Hevner Multifix Twist	-18 kg	✓	***	●	●	●	●
HASTA APROX. 7 AÑOS							
Giordani Galaxy 012	-25 kg		*	●	●	●	●
HASTA APROX. 12 AÑOS							
Apramo All Stage	-36 kg	✓	**	●	●	●	●
APROX. DE 1 A 4 AÑOS							
Besafe iZi Modular RF i-Size + iZi Modular Base	61-105 cm	✓	****	●	●	●	●
Bébé Confort Pearl Pro i-Size+3way Fix	67-105 cm	✓	****	●	●	●	●
Peg Perego Viaggio FF105+ i-Size Base	71-105 cm	✓	****	●	●	●	●
Maxi-Cosi Tobifix	9-18 kg	✓	*	●	●	●	●
APROX. DE 1 A 7 AÑOS							
Britax Römer Max-Way Plus	9-25 kg		**	●	●	●	●
APROX. DE 1 A 12 AÑOS							
Britax Römer Advansafix IV R	9-36 kg	✓	****	●	●	●	●
Bébé Confort Titan Pro	9-36 kg	✓	***	●	●	●	●
Cuggi Chaffinch	9-36 kg		**	●	●	●	●
APROX. DE 4 A 12 AÑOS							
Britax Römer Kidfix III M	15-36 kg	✓	****	●	●	●	●
Britax Römer Adventure	15-36 kg		****	●	●	●	●
Safety 1st Road Fix	15-36 kg	✓	****	●	●	●	●
***** **** *** ** *							



LONDRES

SE ESTÁN DESARROLLANDO CIENTOS DE INICIATIVAS QUE CAMBIARÁN LA MOVILIDAD URBANA

La ciudad **sin víctimas** no es una utopía

Un estudio del Foro Internacional del Transporte (FIT), con datos de 72 urbes de todo el mundo, analiza la siniestralidad vial en las ciudades. **Los usuarios más vulnerables –peatones, ciclistas y motoristas– son el 80% de los fallecidos en accidentes urbanos.** Proteger a estos grupos es clave para acercarse al objetivo más ambicioso: cero víctimas mortales.

• David LOSA • Infografía: DLIRIOS

¿ Cómo debería ser el transporte en la ciudad del futuro? La mayoría de quienes viven en ellas respondería “rápido y seguro”. Esta aspiración colectiva aún choca con la realidad, pero muchas ciudades son hoy ‘laboratorios’ que desarrollan cientos de iniciativas que cambiarán la movilidad urbana. Garantizar la seguridad de los usuarios de todos los medios de transporte es uno de los retos urbanos más importantes. No hay que olvidar que el 75% de la población europea vive actualmente en ciudades.

El Foro Internacional del Transporte publicó recientemente un extenso estudio sobre seguridad vial urbana: “Road Safety in European Cities”. Tras analizar la siniestralidad de las principales ciudades europeas –y de otros continentes–, expone conclusiones que señalan el camino a quienes diseñan estrategias de movilidad urbana.

PEATONES, 50% DE LAS VÍCTIMAS. La conclusión más importante es reveladora: el 80% de las víctimas mortales son usuarios vulnerables, peatones, ciclistas y motoristas. Y los peatones se

La edad importa

Con diferentes estudios locales, el Fórum Internacional del Transporte aconseja estudiar la edad como factor de riesgo en diferentes medios urbanos. En concreto, se hace eco de datos recogidos en Londres: Montar en bicicleta es más peligroso que caminar para las personas de más edad. Además, el riesgo de viajar en moto se reduce diez veces en usuarios de 55 a 59 años respecto a los de 20 a 24 años. Por su parte, peatones y conductores de coches ven multiplicar el riesgo por diez en la horquilla de 45-49 y la de 85-89 años.

llevan la peor parte, con el 50% del total de las víctimas.

Otra conclusión relevante alude al tipo de ciudad. A más densidad de población, más segura es la zona y cuanto mayor es el perímetro urbano, mayor es la siniestralidad, que aumenta al alejarse del núcleo central. Esta tendencia continúa si se agranda la escala. De hecho, el número de víctimas mortales en acci- ►►

Lisboa, ciudad de prioridad peatonal

En 2009, Lisboa, cuyo alcalde era el hoy primer ministro, Antonio Costa, emprendió un ambicioso Plan de Accesibilidad para Peatones que situó a estos usuarios vulnerables en el centro de la movilidad urbana, con especial atención a las personas con movilidad reducida. El plan contemplaba cien acciones a finalizar en 2017 –a 31 de diciembre, se había alcanzado el 82%–. Las principales se centraron en seguridad en cruces y paradas de autobús y aparcamientos para personas con discapacidad. Además, se puso el foco en los mayores y su dificultad para mantener el equilibrio o cruzar en los tiempos del tráfico convencional. Así, ampliar las aceras para peatones en intersecciones (reduciendo la distancia y el



LISBOA

tiempo de cruce), crear itinerarios seguros o adecuar los semáforos a las necesidades del peatón han sido aplaudidas en todo el mundo y marcado el camino para programas similares.

La ciudad sin víctimas no es una utopía

► dentes de circulación es en proporción más bajo en las ciudades estudiadas que en el global de sus países.

¿POR QUÉ? Los expertos del Foro Internacional del Transporte apuntan a varias razones: a más concentración humana, más uso del transporte público –con diferencia, el más seguro– y más baja la velocidad de los vehículos a motor que circulan, mayor porcentaje de viajes a pie o en bici y, debido a la concentración de servicios y centros de trabajo, desplazamientos más cortos.

Así, se podría creer que, en ciudades con poblaciones muy densas, los usuarios vulnerables están más seguros. No. En urbes con densidad media o alta el 80% de las víctimas mortales son usua-

rios vulnerables, mientras que en aquellas con densidad muy baja no alcanza el 50%. La explicación es sencilla: en las muy densas, la proporción de usuarios vulnerables es mayor y su exposición a situaciones de riesgo se multiplica. A su vez, viajar en coche en estas ciudades es mucho más seguro que a pie o en bici. ¿Debemos dejar de caminar, dejar la bici y aparcar la moto? ¿Es más seguro que viajen todos en coche? Es obvio que no, por razones como la capacidad vial de la propia ciudad, la sostenibilidad económica y ecológica y la seguridad del resto de los usuarios.

“En la DGT coincidimos en la necesidad de mejorar la seguridad vial de los

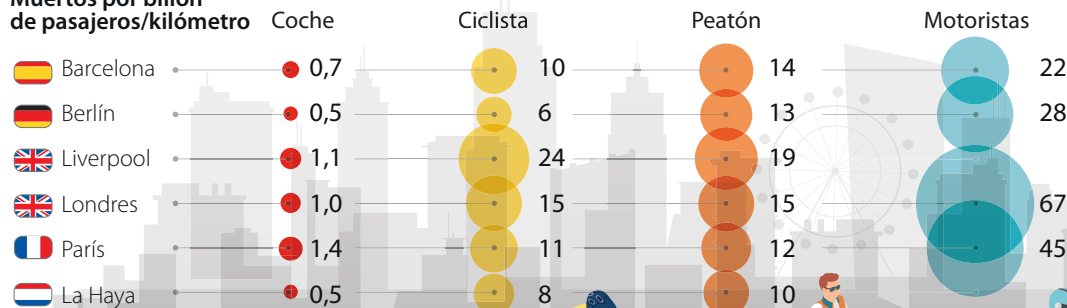
colectivos más vulnerables, y proponemos medidas para mejorar la convivencia segura de los distintos usuarios. Entre ellas, los municipios deben definir una red básica de itinerarios peatonales y ciclistas seguros, que conecten con las paradas de transporte público y los puntos de generación y atracción de viajes. Y dada la influencia de la velocidad sobre la seguridad de los usuarios vulnerables, recomendamos adoptar medidas de calmado de tráfico en entornos urbanos”, explica Álvaro Gómez, director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT.

ES ESENCIAL DEFINIR UNA RED DE CARRILES-BICI SEPARADOS Y PROTEGIDOS DEL TRÁFICO

¿Qué medio de transporte es más peligroso en ciudad?

El informe “La seguridad en las ciudades europeas” nos da los datos de muertes en ciudad según el medio de transporte. Le mostramos la comparativa de seis de las principales ciudades europeas

Muertos por billón de pasajeros/kilómetro



Muertes de vulnerables por tipos de ciudad

Datos 2011-2015

Peatón Motoristas Ciclista Otros usuarios



Fuente: Foro Internacional Transporte, OCDE





BERLÍN

El mencionado estudio evidencia variaciones según el modelo de ciudad. No es casualidad que en Copenhague, Berlín o La Haya el riesgo de morir en bici sea mucho más bajo que en Roma; que en Birmingham sea más peligroso caminar que en París; o que ir en moto en Barcelona sea cuatro veces más seguro que en Londres. Son ciudades con sistemas de transporte público distintos, vicios adquiridos desde hace décadas, diferentes orografías y autoridades que tratan de optimizar la movilidad para hacerla más efectiva y segura, no siempre con el mismo éxito.

Con todo, la seguridad vial urbana no parece materia propicia para dogmas. Pero el fomento del transporte público (el transporte más seguro) y la protección de los usuarios vulnerables son aspectos esenciales y comunes en la mayoría de los planes de futuro, en especial en Europa.

SEPARAR EL TRÁFICO. Los expertos coinciden en que la primera medida es regular el uso del vehículo privado. Es un medio relativamente seguro para sus ocupantes en ciudad, pero también es el más peligroso para el resto de usuarios y causa más accidentes mortales. Por eso, *“mejorar la seguridad implica dejar espacio para una red de carriles-bici físicamente separada y protegida del tráfico motorizado. Tras décadas de dominio del coche privado en la ciudad, la tendencia se dirige a la restricción y limitación en cuanto a acceso y velocidad. Pero en países como Holanda y Dinamar-*

ca, con los mejores niveles de seguridad para ciclistas del mundo, los coches no se han eliminado de las calles. El objetivo es encontrar el equilibrio perfecto para que todos convivan de forma segura”, afirma Alexandre Santacreu, analista de políticas de movilidad del Foro Internacional del Transporte.

REGULAR EL USO. Igual opina María Eugenia López-Lambas, subdirectora del Centro de Investigación del Transporte-Transyt, de la Universidad Politécnica de Madrid: *“Desterrar el coche privado es absurdo, no todo el mundo puede desplazarse en transporte público. Hay personas o momentos en los que puede ser necesario el coche. Lo que hay que hacer es optimizar su uso, usarlo solo cuando y donde se debe”.*

El informe del FIT desvela que los usuarios de moto son los usuarios con más víctimas mortales en accidentes sin otros vehículos o personas involucrados. Y también el segundo que más muertes provoca, tras el coche. Así, conducir moto en ciudad convierte a su usuario en vulnerable y amenaza a la vez. Por ejemplo, en Berlín mueren 276 motoristas por cada mil millones de desplazamientos, y solo 21 ciclistas, 13 peatones y 5 pasajeros de automóvil. Por ello, el informe concluye que un modelo de transporte urbano intermodal (varios medios en los desplazamientos) y sustituir trayectos en moto por otros en bici o a pie reduciría el número de víctimas.

Mientras las ciudades experimentan fórmulas con más o menos protagonismo de diferentes formas de transporte,

Tesoros en un mar de datos

Entender las dinámicas del tráfico urbano solo desde la siniestralidad es imposible, ya que los números absolutos pueden llevar a contradicciones engañosas. Así, viajar en coche en la mayoría de las ciudades europeas es estadísticamente más seguro que a pie, pero que todos los peatones viajaran en coche no haría más segura la ciudad. Del mismo modo, pese a que, en los países donde se pedalea más y el número de ciclistas que mueren en accidentes es más alto, no tener en cuenta los kilómetros recorridos o el número de desplazamientos en comparación con otros usuarios resta valor a la cifra como indicativa de peligrosidad. Por eso, cuanto mejores datos haya, mejores soluciones se encontrarán. *“IRTAD trabaja para mejorar la disponibilidad, calidad y comparabilidad de los datos de exposición al riesgo, como el volumen de tráfico o cuánto camina o pedalea la gente. También para mejorar y facilitar el intercambio de conocimiento entre países”,* explica Alexandre Santacreu. En España, la DGT trabaja desde hace años con los municipios en la recogida de datos de accidentes (Sistema Arena 2). *“Estamos desarrollando herramientas de análisis que permitan consultas dinámicas para conocer la siniestralidad en cada municipio, incluyendo el acceso al balance de últimos años, comparación de municipios similares, y consulta y comparación de indicadores (población y conductores por sexo, parque de vehículos y vehículos sin ITV por tipo, sanciones con detracción de puntos por tipo y accidentalidad por cada mil habitantes) con otros municipios”,* dice Álvaro Gómez, director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

los investigadores comienzan a tener claro el éxito de las que restan protagonismo al vehículo privado introduciendo espacios seguros para peatones y ciclistas, y con transporte público completo y eficiente como base para sustentar la movilidad urbana. *“Limitar la circulación del vehículo privado y reducir su velocidad con ‘calles 30’ o ‘calles 20’ funciona. Al tiempo debemos potenciar el comportamiento cívico y educar en conductas. No toda la culpa la tienen los coches; también hay ciclistas que van en sentido contrario con auriculares puestos, o peatones que cruzan por lugares inadecuados y mirando el móvil”,* advierte López-Lambas. ♦

Más preparados menos accidentes

El incremento del comercio electrónico durante los últimos cinco años está exigiendo a las empresas de paquetería conductores más formados y concienciados. **La Escuela de Repartidores acaba de finalizar su segundo curso** y los alumnos y organizadores nos cuentan la experiencia.

• Carlos NICOLÁS FRAILE

El comercio en Internet está en alza. El sector alcanzó cifras récord el año pasado llegando, por primera vez, a los 40.000 millones de euros, un crecimiento del 27% respecto al año anterior. Y el sector logístico, encargado de distribuir todo este nuevo aluvión de mercancía 'digital', demanda personal mejor formado para un reparto cada vez más exigente, que incluso llega a duplicar la actividad diaria habitual de las empresas de paquetería.

"El repartidor se convierte en figura clave y hay que dotarle de nuevas habilidades y capacidades: servicio de atención al cliente, devoluciones, dotes comerciales, nuevas tecnologías, gestión eficiente... Ya no es suficiente con saber conducir, hay que tener conocimientos de la actividad. Y también de seguridad", explica Francisco Aranda, presidente de Uno Logística, impulsora de un curso de formación específica para conductores de vehículos de reparto, la Escuela de Repartidores.

RIESGO LABORAL, SEGURIDAD VIAL. Este curso surge a "demanda de las empresas de paquetería y logística" según los organizadores, y con el respal-

do del Ministerio de Fomento y de la Dirección General de Tráfico. Incluye dos bloques temáticos. Uno, específico sobre el reparto eficiente de mercancías y el uso de diferentes tecnologías de movilidad que a diario utilizan los repartidores (GPS, aplicaciones móviles, confirmaciones de entrega...). Y otro, sobre la

prevención de riesgos laborales y seguridad vial, que hace hincapié en aspectos como la movilidad urbana y la conducción eficiente. "Damos gran importancia a la seguridad del conductor del vehículo y del tráfico; la seguridad vial y la del

LOS ALUMNOS
RECIBEN FORMACIÓN
EN **CONDUCCIÓN
EFICIENTE EN
UN SIMULADOR
DE FURGONETA,**
RECREANDO
CONDICIONES REALES



propio vehículo están muy relacionadas con las normativas municipales, horarios y restricciones de paso...", apunta Aranda.

CONDUCCIÓN EFICIENTE. Los alumnos del curso reciben formación de conducción eficiente, teórica y práctica en un simulador de furgoneta, recreando condiciones de un entorno real con diferentes tipos de carga, condiciones climáticas y recorridos.

"También enseñamos conducción preventiva, pautas para prever lo que va a suceder. Conducción eficiente y segura van de la mano. Es lo que queremos enseñarles, a conducir de forma eficiente y segura. Al anticiparse no aceleran has-

Furgonetas: 555 muertos desde 2011

El imparable crecimiento del comercio electrónico en España se ha traducido en un mayor volumen de tráfico vehículos de reparto en las ciudades y en las carreteras y, por tanto, un previsible crecimiento de la siniestralidad en esas vías. Las estadísticas de la DGT indican que desde 2011 han fallecido un total 555 personas en accidentes

viales en furgonetas en las carreteras. Solamente en 2018, fallecieron 64 personas en accidentes en furgonetas en las carreteras, un 5% de todas muertes ocurridas en vías interurbanas durante 2018. Además, cabe destacar que 1 de cada 5 fallecidos en accidentes de furgoneta en 2018 no utilizaba el cinturón de seguridad.

Víctimas mortales, año a año

2011	75
2012	75
2013	47
2014	92
2015	69
2016	58
2017	75
2018	64

(Fuente: DGT. Datos a 24 horas).



ta el momento de la detención. Además les explicamos los efectos de drogas, alcohol y fatiga sobre la conducción” explica Fernando Solas, responsable de Formación de Pons Seguridad Vial, responsable de esta parte del programa.

PRESIÓN. Actualmente, la presión a la que están sometidos los conductores de furgonetas de reparto supone la principal incompatibilidad con la conducción segura y la seguridad en las vías que afecta al sector de la mensajería y los transportes. “Hoy el ritmo de actividad es mayor y hay que hacerlo compatible con la seguridad. Haciendo una adecuada gestión de rutas, desde la primera milla, rutas eficientes seguras y adecuadas, planificadas para prever inconvenientes (atascos, esperas, devoluciones, retrasos...) y mejorar el servicio, reduciendo el nivel de estrés y fatiga al conductor”, afirma Francisco Aranda. “La formación contribuye a la reducción de la siniestralidad. El curso está orientado a la formación y a la concienciación, porque cuando se produce un accidente, directa o indirectamente, lo pagamos todos”, añade Fernando Solas. ♦

TESTIMONIOS

■ **JUAN JOSÉ PUEBLA** • 31 AÑOS. REPARTIDOR

“Quería ampliar mis conocimientos”

Repartidor en furgoneta de correo, valija y paquetes en rutas urbanas en Madrid desde hace 12 años, Juan José Puebla ha hecho este curso para mejorar su formación: “Quería ampliar mis conocimientos sobre diferentes tipos de vehículos y también refrescar lo que aprendí cuando saqué el carné de conducir”. Juan José opina además que el suyo es “un trabajo estresante” y señala que ahora, con el auge del comercio electrónico desde hace 5-6 años, las condiciones de los conductores incluso han empeorado. “Hay más trabajo, mucho estrés y no te da tiempo. Y los jefes no entienden de retrasos. No es posible que un repartidor respete los límites de velocidad y llegue a tiempo. Y para los autónomos es aún peor”, explica.

■ **JESÚS GONZÁLEZ** • 54 AÑOS. EMPLEADO EN LOGÍSTICA

“Siempre hay algo nuevo que aprender”

Jesús González tiene casi 40 años de experiencia en el sector de la logística, donde ha pasado por todas las ramas. Ha completado este curso en la Escuela de Repartidores porque “siempre es necesaria mayor cualificación y nunca se deja de aprender. En logística, muchas veces no desarrollas correctamente el trabajo, siempre hay algo que aprender, otras maneras de hacer mejor las cosas”, explica, “ya sea respecto a la seguridad vial, la distribución de la carga dentro del vehículo o los permisos necesarios para circular en distintos ámbitos”. Y añade que no solo es importante que se formen y se conciencien los conductores: “Es aún más importante que las empresas se conciencien en seguridad”, opina González.

■ **EMILIO PERIS** • 50 AÑOS. EMPLEADO EN LOGÍSTICA

“La formación nunca está de más”

Emilio Peris lleva más de 10 años trabajando en transportes y 20 en logística y ha sido repartidor en moto y en furgoneta. Está en este curso por las salidas laborales en un sector que está en alza. “Mi objetivo es ampliar las posibilidades de trabajo, tener un plan B por si el día de mañana me tengo que meter a repartir en una furgoneta. La formación nunca está de más”, explica. “Me ha parecido interesante la parte de seguridad vial, los buenos hábitos para el día a día. Y también la de colocación correcta de la carga dentro del vehículo”.

■ **DAVID JIMÉNEZ** • 40 AÑOS. PARADO

“Es una oportunidad de negocio”

David Jiménez lleva 20 años trabajando en logística y compras y se apuntó al curso de la Escuela de Repartidores para completar su formación y abrirse a nuevas oportunidades. “Siempre que he necesitado un servicio de transporte lo he contratado. En el curso estamos aprendiendo sobre el mundo de la paquetería, me interesa porque es otra oportunidad de negocio para mí. He trabajado en muchos sectores relacionados con la mensajería y necesitaba conocer la paquetería más en profundidad. Es más complejo de lo que parece: suministro, distribución entregas...”, explica.



INDURAIN, PEDRO DELGADO O ALBERTO CONTADOR, CON LOS MÁS PEQUEÑOS

En bici sí, con seguridad, también

Atrás quedaron los años en los que niñas y niños pasaban las tardes recorriendo las calles de su barrio o de su pueblo. Ahora que el ocio de niños y adolescentes se ha vuelto cada vez más sedentario debido a las consolas y los videojuegos, cobran más importancia iniciativas como la de **Aulas Ciclistas que persiguen animar a los más jóvenes a hacer deporte.**

- Alicia DELGADO
- Infografía: DLIRIOS

Campeones de las dos ruedas como Pedro Delgado, Miguel Indurain, Jesús Herrada o Alberto Contador son algunos de los deportistas que avalan el proyecto “Aulas Ciclistas”, en el que se lleva trabajando desde 2011 y en el que han participado ya más de 200.000 niños. Se imparten sesiones teóricas y prácticas sobre el

uso de la bicicleta y la circulación segura en la vía pública.

Los monitores, todos exciclistas profesionales, visitan varios colegios de diez localidades españolas (esta edición son Torrevieja, Calpe, Alicante, El Puig, Igualada, Oviedo, Bilbao, Toledo, Guadalajara y Madrid), donde explican a los chavales que la bicicleta es

un deporte saludable y completo que debe practicarse con responsabilidad. Además, se selecciona a un grupo niñas y niños que luego formarán parte, a partir del 24 de agosto, de la Vuelta Ciclista Junior, que transcurrirá paralela a la Vuelta Ciclista a España. Los seleccionados correrán el último kilómetro de la etapa correspondiente e incluso se subirán al podio, junto a los ciclistas que han ganado ese día. ¡Toda una aventura!

ALGUNOS DE
ELLOS PARTICIPAN
TAMBIÉN EN LA
**VUELTA CICLISTA
A ESPAÑA JUNIOR**

NO SABEN MONTAR EN BICI. En esta novena edición de las Aulas Ciclistas participan, en total, unos 25.000 menores (alrededor de 2.500 por ciudad elegida). Según nos expli-

ca Sergio Herrero, coordinador del Aula de Madrid y también exciclista profesio-



Fallecidos y heridos

Según consta en el balance anual de la DGT, en el año 2017, cuatro menores (0-14 años) fallecieron en España cuando circulaban con una bicicleta. Además, 27 menores resultaron heridos y necesitaron asistencia hospitalaria, mientras que otros 357, también heridos, no necesitaron ingresar en ningún hospital.

nal, se imparte una parte teórica –sobre seguridad vial, alimentación variada y equilibrada y el mundo del ciclismo– y otra práctica –llevan algunas bicis y organizan gymkanas y juegos–. A Herrero le sorprende que haya tantos niños de entre 8 y 12 años que aún no saben montar en bici. En esos casos, “también se les enseña”.

El objetivo, apunta Herrero, es “promover el uso responsable de la bicicleta y una forma alternativa de movilidad”, aunque son conscientes de que en algunas ciudades es difícil conseguirlo. No buscan futuros ciclistas profesionales, sino lograr que “algunos niños de los que participan en las Aulas Ciclistas se enganchen a las escuelas de ciclismo”.

En esta iniciativa colaboran la Dirección General de Tráfico, el Consejo Superior de Deportes, Cofidis, Unipublic (la empresa que organiza la Vuelta Ciclista a España) y la Asociación de Ciclistas Profesionales.

En las últimas ediciones de las Aulas Ciclistas, la DGT ha facilitado folletos informativos y diferentes elementos de seguridad (timbres, chalecos, etc.). Además, supervisa las diapositivas que se utilizan en las mismas. También está previsto la realización de un vídeo, que se distribuirá en redes sociales, en el que se recojan pautas básicas de seguridad vial. ♦



Unos 25.000 menores van a participar en la novena edición de las Aulas Ciclistas. Aprenden hábitos de vida saludable y también cómo utilizar la bicicleta de forma adecuada.



Consejos para ir en bici

El verano invita a coger más la bicicleta. Pero no debemos olvidar hacerlo de una forma segura.

A tener en cuenta...

- ➔ Siempre que sea posible, por el carril bici
- ➔ Siempre por la derecha
- ➔ Conocer y respetar las señales
- ➔ Obedecer a los agentes de tráfico
- ➔ Señalizar las maniobras con antelación
- ➔ Mantener la distancia de seguridad
- ➔ No utilizar el móvil o los auriculares
- ➔ Si vas en grupo, hazlo en fila india o en paralelo
- ➔ Hazte ver en cualquier circunstancia

SIEMPRE debemos recordar...

- ➔ CONVIVIR con los demás usuarios de la vía
- ➔ COMPARTIR el espacio público en el que circulamos
- ➔ RESPETAR a los demás para ser respetado

Antes de coger la bicicleta...

- ➔ Conocer las partes de la bicicleta (pedales, cambios de desarrollo, etc.)
- ➔ Aprender a arreglar pinchazos, recolocar la cadena, arreglar pequeñas averías
- ➔ Mantener la bicicleta en buen estado

No debemos olvidar...

- ➔ Un casco
- ➔ Un chaleco reflectante y luces
- ➔ Una botella de agua
- ➔ Parches y bomba de aire
- ➔ Crema solar



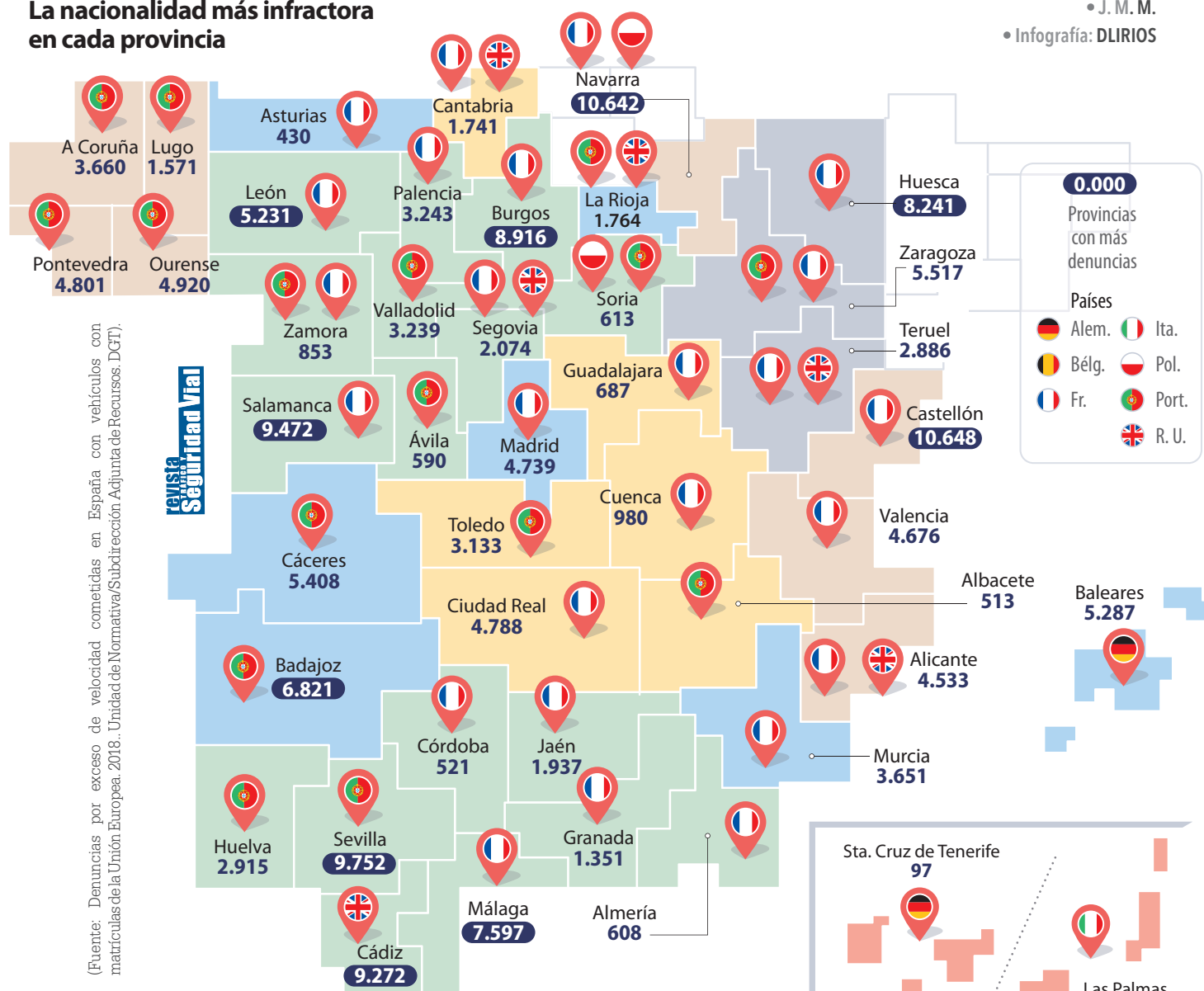
LOS FRANCESES, QUIENES MÁS INFRACCIONES COMETEN; LOS BRITÁNICOS, QUIENES MÁS PAGAN

Así infringen los extranjeros en España

Franceses y portugueses son los conductores extranjeros que más infracciones de velocidad cometen en nuestro país, según el informe 2018 de "Denuncias por exceso de velocidad cometidas en España con vehículos con matrículas de la Unión Europea" realizado por la Dirección General de Tráfico.

La nacionalidad más infractora en cada provincia

• J. M. M.
• Infografía: DLIRIOS



En 2018, la DGT tramitó un total de 170.475 denuncias por exceso de velocidad sin parada del conductor a vehículos con matrícula de otros estados de la Unión Europea (UE), lo cual supone el 7,3% de este tipo de denuncias y el 3% de los accidentes con víctimas en vías interurbanas presenta vehículos extranjeros implicados.

De estas denuncias a vehículos extranjeros, el 85,4% no conllevaron detracción de puntos y el 14,6% corresponden "a excesos de velocidad especialmente graves, al implicar la detracción de al menos 2 puntos". El informe destaca que, sin embargo, "los excesos de velocidad cometidos con matrícula española no conllevan detracción de puntos en el 92,2% de las denuncias, casi un 7% menos" que los extranjeros, lo que el propio informe achaca a "cierta sensación de impunidad entre los conductores que provienen de otros países, o un descono-

cimiento de los límites". En este sentido, hay que señalar que la tramitación de infracciones a vehículos con matrícula extranjera comenzó en España en 2015 y que a día de hoy se pueden consultar los datos de cualquier infractor de cualquier país de la UE.

El ranking de nacionalidades de infractores por velocidad (ver infografía) lo encabezó en 2018 Francia (56.453), seguida de Portugal (43.643), Reino Unido (21.384), Alemania (15.259), Italia (9.004), Holanda (8.493), Bélgica (8.694) y Polonia (7.095), "aunque parece lógico asociar el número de infracciones al número de turistas de cada país europeo que visitan España con sus vehículos". Un ranking, el de turistas en España, que encabeza Reino Unido, seguido de Francia y Alemania.

Además, el hecho de que sea entre mayo y octubre, "destacando agosto", los meses en que mayor número de denuncias a vehículos extranjeros se producen y tramitan en nuestro país parece apoyar esta tesis.

LOS MÁS CUMPLIDORES. Sin embargo, los conductores británicos son los más responsables a la hora de hacer frente a las sanciones, con un porcentaje de pago del 66,7% de las multas tramitadas, por delante de alemanes (65,2%), holandeses (61,8%) y belgas (59,1%). Hay que señalar que la media de pago se situó en el 57,8% de las sanciones impuestas y 'destacando' el 33,3% de pago de los polacos. ♦

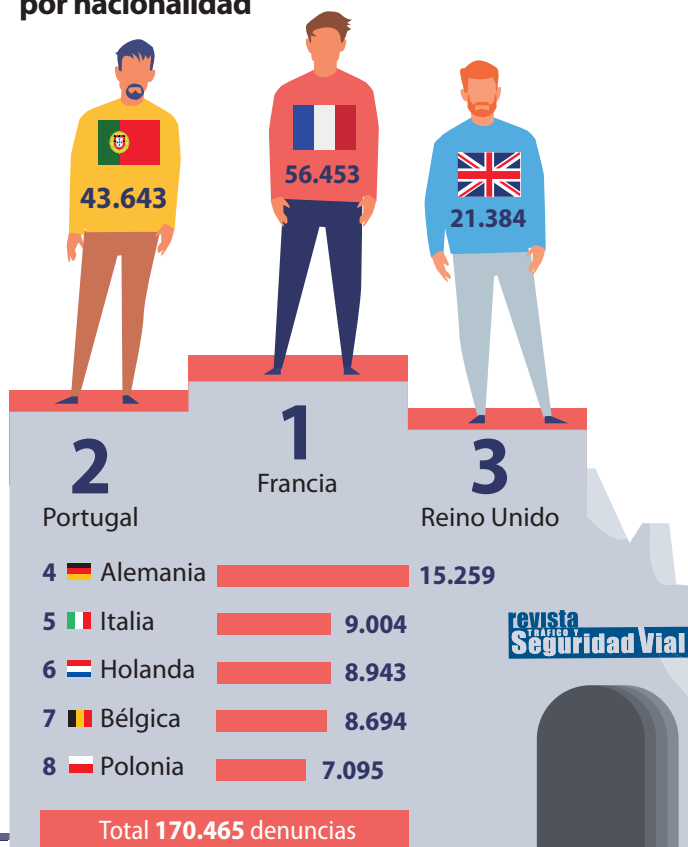
EL 7,3% DE LAS DENUNCIAS POR EXCESO DE VELOCIDAD SON A VEHÍCULOS CON MATRÍCULA EXTRANJERA

Y en 2019, a todos los países

Desde marzo de 2019, España tramita las denuncias contra infractores de Francia, Portugal, Reino Unido, Alemania, Italia, Holanda, Bélgica y Polonia. Este año está previsto que se tramiten las denuncias de todos los estados de la UE, empezando por Luxemburgo, Irlanda, Rumanía y Austria.

Igualmente –y aunque este informe solo se refiere a la tramitación de denuncias por excesos de velocidad– se comenzarán a tramitar también el resto de denuncias por infracciones de tráfico (no respetar el stop, usar el móvil, circular sin casco o cinturón de seguridad...).

El ranking de multas por nacionalidad



Los seis radares que más multan

Número de denuncias con radares fijos a no residentes.

VÍA	PK	PROVINCIA	Número de denuncias
AP-7	390.6	Castellón	5.966
A-381	74.7	Cádiz	5.348
A-66	340.4	Salamanca	5.250
A-66	160.5	León	4.756
A-15	127.6	C.F. Navarra	4.360
A-1	401.5	C.F. Navarra	4.118



ASISTENTES DE CONDUCCIÓN, OBLIGATORIOS A PARTIR DE 2022

Europa quiere vehículos más seguros

El Parlamento Europeo ha dado luz verde a la **incorporación de nuevos dispositivos de seguridad en los vehículos**, que serán obligatorios en el año 2022. A partir de ese año, coches, furgonetas y camiones deberán llevar, entre otros dispositivos, asistente inteligente de velocidad, sistema de monitorización de somnolencia y distracciones, caja negra o señal de frenado de emergencia.

• Alicia DELGADO
• Infografía: WEMBLEY STUDIOS

Reducir las muertes en las carreteras de la Unión Europea (más de 25.000 fallecidos en 2017) es el objetivo de la nueva normativa aprobada por el Parlamento de Estrasburgo. Todos los vehículos que se vendan a partir del año 2022 en la UE deberán ir equipados de serie con dispositivos como un asistente inteligente de velocidad, una caja negra, una señal de frenado de emergencia o un detector de marcha atrás. Son los denominados Sistemas Avanzados de Ayuda a la Conducción o ADAS (siglas en inglés, Advanced Driver Assistance Systems).

LOS SISTEMAS DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN PODRÍAN EVITAR 25.000 MUERTES EN LA UE, EN LOS PRÓXIMOS 15 AÑOS

A finales de 2019, se publicará la nueva regulación, que prevé una implantación en tres fases: 2022, 2024 y 2028. Con los nuevos dispositivos de seguridad, se quiere proteger a los usuarios vulnerables (pasajeros, peatones, ciclistas o motoristas) y evitar, además, colisiones frontales, salidas de carril, choques por no respetar la distancia de seguridad o excesos de velocidad.

DISPOSITIVOS CLAVE. En el horizonte de la UE está alcanzar la Visión Zero en el año 2050. Para la seguridad vial, eso significa lograr que no haya víctimas mortales en accidentes de tráfico. Al respecto, Álvaro Gómez, director del Observatorio Nacional de Seguridad

Europa 2017: 49 fallecidos por millón de habitantes

- **25.300 personas** murieron en las carreteras europeas
- **135.000 personas** resultaron heridas graves
- **El 55% de las víctimas** se produjo en vías interurbanas; el 37%, en áreas urbanas; el 8%, en autopistas
- **El 46% de las víctimas** circulaba en coche; el 21% eran peatones; el 14%, motoristas, y el 11% iban en bicicleta o en ciclomotor
- **49 muertos** por millón de habitantes en la UE
- **39 muertos** por millón de habitantes en España

(Fuente: Comisión Europea)

Vial de la DGT, ha asegurado que “la tecnología va a ser clave y fundamental para alcanzar la Visión Zero. Con el pa-

Equipamiento de serie para **todos los turismos**

Para aumentar la seguridad en la carretera, a partir del año 2022, los turismos que se vendan en la Unión Europea obligatoriamente deberán ir equipados con estos nuevos dispositivos.

Preinstalación de alcoholímetro de arranque

Sistema que permitirá instalar un etilómetro que impedirá poner en marcha el vehículo si el conductor supera los límites de alcohol en sangre.

Cristal de seguridad

En caso de atropello a un ciclista o a un peatón (usuarios vulnerables), la luna delantera de los vehículos absorberá la fuerza del impacto. El objetivo es atenuar las lesiones de las víctimas.

Monitorización de sueño, atención del conductor y distracciones

Una cámara enfocará al conductor y advertirá si este muestra señales de cansancio o tiene alguna distracción, por ejemplo, con algún dispositivo móvil.

Cámara de marcha atrás

Cuando se va a realizar esta maniobra, una cámara trasera advierte con señales acústicas de la presencia de personas u objetos, fijos o en movimiento.

Mayor protección

Aumenta la seguridad para mitigar los efectos en caso de choque frontal o lateral. También se mejoran los cinturones de seguridad.

Asistente de mantenimiento de carril

Alerta con señales acústicas de que el vehículo que se conduce está saliéndose del carril por el que debe circular.

Caja negra

Igual que en los aviones, este dispositivo grabará todos los datos del vehículo y, en caso de accidente, estos podrán utilizarse para determinar las circunstancias del mismo.

Señal de frenado de emergencia

Avisa de una posible colisión y si el conductor no reacciona, se activa el frenado automático para ralentizar la marcha o evitar el choque.

Asistente inteligente de velocidad

Con cámaras y el GPS, alerta al conductor, con el pedal del acelerador, de que se ha alcanzado o superado el límite máximo de velocidad para esa vía.

quete de sistemas ADAS propuesto en la UE, podrían salvarse 25.000 vidas en los próximos 15 años”.

Según un estudio del Consejo Europeo de Seguridad del Transporte Europeo (ETSC), entre 2021 y 2037 –período en el que se ha proyectado el estudio-, los nuevos sistemas de ayuda a la conducción evitarán casi 25.000 muertes (21.000 en turismos), 140.000 heridos hospitalizados y más de 51.000 heridos no hospitalizados. Por lo que se refiere a los usuarios vulnerables, las muertes de peatones y ciclistas en colisiones se reducirán más del 14%. Las medidas dirigidas a aumentar la protección de los vehículos disminuirán las víctimas mortales de los ocupantes el 16%.

Los sistemas ADAS ponen la tecnología al servicio de la seguridad vial. Según la Comisión Europea, “aproximadamente el 95% de todos los accidentes se deben a un error humano”. Además, “casi la mitad de las muertes en carretera son usuarios vulnerables”, unas cifras que disminuyen mucho más lentamente que las de las demás víctimas. ♦

El asistente de aparcamiento, el más popular

El pasado diciembre, la empresa Bosch presentó un estudio sobre los nuevos sistemas de ayuda a la conducción, a partir de los coches vendidos en el año 2017. Dicho estudio demostró que los sistemas ADAS son cada vez más populares en España y en Europa y que su implantación está aumentando. No obstante, las cifras de España son significativamente menores a las que se registran en países de nuestro entorno, como Alemania, Bélgica o Francia, entre otros.

Se trata de unos dispositivos que efectivamente facilitan la conducción, “pero su importancia radica en que pueden salvar vidas”, tal y como ha señalado Dirk Hoheisel, miembro del Consejo de Administración de Bosch.

El dispositivo ADAS más popular en España en 2017 fue el asistente de aparcamiento, ya que el 54% de los coches matriculados lo llevaba incorporado (de serie o bajo demanda). Desde Bosch, se señala que cada vez son más los conductores que ven este sistema muy útil para aparcar, tanto para realizar la maniobra como para buscar apar-

camiento. No obstante, el dato de España (el 54%) está por debajo del de Francia (85%), Reino Unido (68%) o Alemania (66%).

Con respecto al sistema de frenada automática de emergencia, el 31% de los coches vendidos en España en 2017 lo llevaba incorporado. A la cabeza de esta lista, se situaron Alemania y Bélgica, con el 54%. Según un estudio de EuroNCAP, este dispositivo podría evitar el 27% de todos los accidentes con heridos originados por colisión por alcance. Un informe de Bosch-RACC ha calculado que el sistema de frenado automático podría evitar el 78% de los atropellos en vías urbanas y el 47% en interurbanas.

El asistente de mantenimiento de carril iba instalado en el 30% de los coches vendidos en 2017. Países Bajos (39%) y Alemania y Francia (38%) ocuparon los primeros puestos de ese listado. Este dispositivo es especialmente importante porque podría reducir el 25% de los accidentes con víctimas mortales, ya que las salidas de la vía provocan una tercera parte de los accidentes en España, debido fundamentalmente a las distracciones y la fatiga del conductor.



Mamen Mendizábal

PERIODISTA

Como conductora, sufrió un accidente que hizo cambiar su forma de conducir. *"Ahora -explica Mamen Mendizábal- voy aun más con todos los sentidos puestos en la conducción y he reducido la agresividad al volante".* Además, es muy consciente de que el móvil es, hoy día, la distracción fundamental. Por eso, *"al conducir lo llevo en el bolso y en silencio, para evitar tentaciones"*.

“Al conducir llevo el móvil en el bolso y en silencio... ...para evitar tentaciones”

• ENMANUEL ZOCO • Fotos: ALBERTO ESPADA

La periodista madrileña Mamen Mendizábal saltó desde la radio a la televisión hace 15 años, con el debate “59 segundos” (La 1 de TVE). Después pasó a La Sexta, primero al frente de los informativos de la noche y, después, del programa de actualidad “Más vale tarde”, por el que recibió el Premio Ondas a mejor presentadora.

En 2015 colgó en Twitter una foto de su coche tras un accidente... ¿Cambió su forma de conducir?

Sin duda. El coche quedó siniestro total. Un coche invadió el carril por el que yo iba en la autopista de camino al trabajo. Di un volantazo para evitar el choque, perdí el control del vehículo y me empotré contra la mediana. Ahora voy aún más con todos los sentidos en la conducción y he reducido bastante la agresividad al volante. Mi coche actual corre menos y eso ayuda en una ciudad tan agresiva como Madrid.

Entonces apeló a la prudencia... ¿Qué otras cosas son clave al volante?

La prudencia está en respetar los límites de veloci-

dad. Seguimos corriendo mucho. También es importante evitar las distracciones y el móvil es la número uno. Yo lo llevo dentro del bolso para no tener tentaciones y lo pongo en silencio. Todo puede esperar un trayecto de 20 minutos, que es lo que tardo al trabajo.

Nueva York quiere prohibir a los peatones cruzar usando el móvil por el aumento de atropellos. ¿Le parece adecuado?

Me parece un poco exagerada, pero como peatones también tenemos la responsabilidad de velar por nuestra seguridad. El móvil a veces nos atonta. Anula nuestra percepción y nuestros sentidos. Somos una sociedad que mira hacia abajo en vez de mirar al frente. Vamos continuamente caminando mirando al

móvil y con los auriculares puestos. Me parece muy peligroso.

Por su experiencia fuera de España, ¿qué nota pondría al conductor en España?

Los españoles conducimos muy bien. De verdad. Si tenemos un pecado al volante es la impaciencia y tal vez que somos de tocar el claxon con demasiada facilidad. Nos pongo un 7,5.

¿Cómo ve la convivencia en la ciudad entre vehículos tradicionales y nuevos: patinetes o bicis eléctricas?

He usado bicis y patinetes y, al menos en Madrid, me sigue pareciendo una peligrosa convivencia. Las ciudades siguen dando preferencia al coche y a los conductores nos falta cultura de convivencia y paciencia. Es difícil pero se tiene que poder. Es el presente ya. No el futuro.

¿Qué opina de las iniciativas para una movilidad sostenible como Madrid Central o la reducción de velocidad en la entrada de Barcelona?

Madrid Central me parece una medida excelente que se ha politizado hasta el límite. Las ciudades deben ser para sus habitantes. Necesitamos respirar un aire decente y con tanto tráfico era imposible. Restringir el tráfico es necesario y media Europa hace lo mismo. Cuanto más se restrinja el ►►

“TRAS MI ACCIDENTE VOY AÚN MÁS CON TODOS LOS SENTIDOS EN LA CONDUCCIÓN, HE REDUCIDO LA AGRESIVIDAD AL VOLANTE Y MI COCHE CORRE MENOS”

Mamen Mendizábal

► tráfico más fácil será la convivencia con otros medios más sostenibles.

Tiene moto, ¿cuándo la utiliza?

Soy motorista –tengo una Vespa desde hace muchos años–, pero de fin de semana. Creo que la convivencia con las bicis en ciudad ha hecho que a los motoristas se nos trate mejor, que se esté más atento. Antes, los conductores parecían molestos con cualquiera que no fuera el coche. Esto está cambiando.

La DGT ha vuelto con campañas duras. ¿Son efectivas?

Las campañas duras son efectivas. No edulcoran la realidad de los accidentes. Yo fui a hacer un reportaje hace años al Hospital de Paraplégicos de Toledo, una experiencia difícil de olvidar. Los testimonios que encontré de personas muy jóvenes me impactaron. Ellos habían sobrevivido para contarlo. Otros muchos no. En la mayoría de los casos, la velocidad o el alcohol y las drogas estaban tras el accidente. Unas veces eres víctima, otras verdugo y a veces desgraciadamente, ambas.

Los radares son la principal forma de que los conductores cumplan los límites de velocidad, ¿no hay otro modo de que no corramos?

Somos así. Solo reaccionamos cuando nos multan. Yo soy partidaria de esas medidas, pero hay radares que parece que están puestos a mala leche.

¿Hay relajación en los conductores tras trece años de carné por puntos, cinturón obligatorio y controles frecuentes de alcohol?

El carné por puntos trajo un cambio de cultura al volante que es difícil de revertir. Somos más prudentes y corremos menos en general. Casi nadie se plantea no ponerse el cinturón. Los jóvenes son los primeros que se lo ponen en el asiento



de atrás. Yo no sé conducir si no lo llevo puesto. Además, en mi generación coger el coche tras beberse dos copas era normal. Eso, afortunadamente, ha cambiado en la sociedad, es parte de ese cambio de cultura, aunque haya excepciones.

¿Le gusta conducir?

Me gusta conducir y me gusta viajar en coche. Hacer rutas, ir parando en pueblos o llegar a lugares difíciles de encontrar. Este verano recorreré Sicilia en coche y estoy muy ilusionada preparando ese viaje.

¿Qué viaje en coche recomendaría?

En España hay mil rutas preciosas, pero Euskadi o Galicia en verano serían excelentes planes para ir en coche y no pasar calorazo.

¿Qué papel juegan los medios de comunicación para concienciar sobre los accidentes?

Atresmedia sigue apostando por campañas de sensibilización como Ponle freno. Prevención e información son buenas para cambiar malos hábitos. En el programa

tratamos muchos asuntos: los de convivencia entre coches y bicis en la vía, el reto de cerrar al tráfico el centro de las ciudades, los excesos de velocidad como razón fundamental de los accidentes. Son muy útiles las campañas de la DGT que enseñan malos hábitos captados con cámaras desde helicópteros. Son un espejo de cómo nos comportamos.

¿Qué balance hace de los siete años en “Más vale tarde”?

Personal y profesionalmente ha sido un reto. Han sido años frenéticos en cuanto a información. Cambios de gobierno, mociones de censura... He perdido la cuenta de cuántas elecciones, atentados y miles de noticias de una sociedad que cambia a un ritmo acelerado. Un formato diario de información te obliga a estar continuamente alerta, pero te enseña a ritmo de vértigo. Me siento muy afortunada. Llevo escuchando que la política no interesa en la tele desde que empecé con “59 segundos” hace 15 años. Quizás los formatos no eran adecuados. La política interesa pero los medios generamos saturación.

Sus entrevistas tienen momentos polémicos, ¿cómo lo explica?

La obligación del periodista es que el entrevistado conteste y no eluda la respuesta o mucho menos mienta. Yo solo busco que respondan, que no ‘suelten el rollo’, el argumentario o la versión oficial.

¿Cuál es su relación con las Redes?

No soy especialmente activa, pero en mi trabajo es importante. Permiten interactuar con los espectadores, saber cómo piensan o qué opinan. Además son una fuente de información, aunque nunca de forma absoluta, y un vehículo de comunicación. A veces se pasan de agresivas pero también nos dan ironía y momentos inolvidables.

¿Es posible desconectar con un programa diario de actualidad?

Claro. Hago deporte. Leo, salgo y entro. Quedo con amigos y familia, que me exigen ser yo, no la de la tele. Un programa diario es muy exigente, solo se puede llevar si te apasiona lo que haces. ♦

“HE USADO BICIS Y PATINETES, Y, AL MENOS EN MADRID, LA CONVIVENCIA ME PARECE PELIGROSA

“LAS CAMPAÑAS DURAS SON EFECTIVAS. NO EDULCORAN LA REALIDAD”



UN VEHÍCULO ACTUAL PUEDE LLEVAR HASTA 50 TESTIGOS, ICONOS, PICTOGRAMAS O LEYENDAS

Para que no te suenen a chino

• Andrés MÁS

• Infografía e Ilustraciones: DLIRIOS

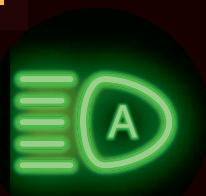
Un muelle, una bombilla, un pie en el embrague, un termómetro, flecha hacia arriba y hacia abajo, palabras como Eco, Shift, ABS, un coche que patina... Son algunos de los pictogramas que se pueden encender en el salpicadero de su coche. Unos muy conocidos; otros, pueden llegar a agobiar al no saber qué significan. Repasamos los más importantes.

Hace mucho mucho tiempo, cuando los coches no llevaban ni aire acondicionado, ni elevafunel eléctrica ni, por supuesto, un solo elemento de seguridad, el que se encendiera una luz en el cuadro de instrumentos era un mal augurio: o el motor estaba a punto de reventar, o bien nos quedábamos sin gasolina, o no cargaba la dinamo. Y es que los testigos del cuadro, o mejor dicho las luces, que se

podían encender avisando, por ejemplo en un Seat "600" eran cuatro: dinamo, gasolina, temperatura del agua y aceite. Hoy en día un Seat "Ibiza" bien equipado puede tener hasta 50 testigos, iconos, pictogramas o leyendas que mantienen al conductor informado de forma constante de lo que pasa de puertas adentro en el vehículo. Desde los grados de inclinación del vehículo, si se trata de un todoterreno, a los G de aceleración en una curva en un deportivo, pasando por la calidad del aceite del motor, las horas de carga que necesita ►►



CAMBIAR MARCHA



LUCES AUTOMÁTICAS



COCHE MUY CERCA



DESCANSO



EN MODO GAS



MIRA PLAZAS TRASERAS

LOS NOVEDOSOS

Que tu coche te aconseje cuando cambiar de marcha mediante un testigo en el cuadro es cada vez más habitual en los vehículos modernos y ver la palabra inglesa Shift (cambio), bajo una flecha que indica hacia arriba, sig-

nifica que en una marcha más larga el coche iría mejor y consumiendo menos. También, lo es ver el testigo ECO, que significa el modo de conducción que hemos elegido, o el de una taza de café, que indica que por nuestra forma de conducir, por los movimientos de la cabeza o por el tiempo que el coche lleva rodando, el conductor necesita descanso. Parte

de los testigos se están trasladando al volante (en modelos deportivos) y a la pantalla central táctil, que tiene cada vez más avisos. Y uno reciente, de serie en el Hyundai "Santa Fe", que al salir detecta si hay ocupantes en las plazas traseras y avisa al conductor para que no abandone el vehículo dejando a un pequeño dormido sin darse cuenta.



FRENO DE MANO



WARNING



PUERTAS ABIERTAS



CINTURÓN



ANTINIEBLA

LOS HABITUALES

Los verá a menudo y desaparecerán de su vista si todo va bien. Son muy importantes, aunque a veces ni se fije en que van encendidos. Afortunadamente muchos van asociados a una alarma sonora. Como el aviso del cinturón sin abrochar, las puertas abiertas una

vez iniciada la marcha, o el arranque con el freno de mano echado. Pero otros no llevan esa alarma y no detectarlos puede costarle caro. Es el caso de dejar las luces activadas después de aparcar (descargará la batería, lo que impedirá arrancar la mañana siguiente); dejar la luz de niebla conectada tras superar un tramo de baja visibilidad (los demás automovilistas sufrirán las consecuencias por

deslumbramiento); el testigo que indica que hemos arrancado con el freno de mano echado (las consecuencias son imprevisibles); o el testigo de recirculación que avisa de que está conectada la recirculación del aire, muy práctico para enfriar más rápido el coche en verano o para evitar que entren malos olores del exterior, pero no conviene dejar siempre activado.

LOS QUE PUEDEN SALIR CAROS

Son los más importantes. Y si se encienden, hay que parar de inmediato, ya que existen muchas probabilidades de que, si no lo hace, el motor se averíe, con consecuencias desastrosas para el bolsillo. La mayoría de los coches incorporan un reloj de temperatura del agua en grados y algunos también un reloj de presión

de aceite, y lógicamente también hay un margen de funcionamiento que habría que vigilar. Porque puede que cuando se encienda el testigo ya sea demasiado tarde.



TEMPERATURA DEL AGUA



ACEITE

Para que no te suenen a chino

► un eléctrico o la presión exacta de cada rueda. Sin embargo, tal despliegue de información puede llegar a agobiar a un conductor poco habituado.

A LA VISTA. Los testigos más importantes siempre van situados muy a la vista y se iluminan en color rojo o amarillo, de forma que, salvo conductor/a excesivamente despistado/a, será muy fácil distinguirlos y percatarse de

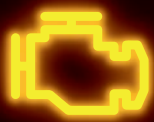
que se han encendido y pasa algo. Sin embargo, ante tantos sensores, testigos y lucecitas ha llegado también la época de los fallos temporales de electrónica con testigos encendidos sin razón aparente acompañados del correspondiente susto del conductor.

Es el caso del pictograma con un motor en

amarillo, o en el que se ve un neumático desinflado, o el que se ilumina una llave con una leyenda que dice "llave no detectada". y que llevaremos en el bolsillo, como siempre, y que se apagará tan

sigilosamente como se ha encendido; testigo de neumático desinflado que puede durar días encendido sin que aparentemente haya cam-

LOS TESTIGOS MÁS IMPORTANTES SE ILUMINAN EN ROJO O AMARILLO



FALLO MOTOR



COMBUSTIBLE



HIELO



AVERÍA CAMBIO AUTOMÁTICO



ABS



PRESIÓN INFLADO

LOS PREOCUPANTES

Nos permiten seguir nuestro camino pero ante los que habrá que estar atentos e incluso tomar decisiones en un breve espacio de tiempo. Quedarse sin airbag, sin ABS o llevar una rueda algo desinflada no requiere detenerse inmediatamente pero sí acudir a un taller o a

una gasolinera en cuanto sea posible. Gracias a que una gran mayoría de coches lleva ordenador de a bordo también es posible controlar la autonomía y estirar la reserva de combustible hasta llegar a repostar. Mientras que si vemos encenderse el testigo de la presión de los neumáticos habrá que actuar con cautela, ya que si no se trata un pinchazo inesperado, podremos circular sin problemas hasta tener

tiempo de comprobar las presiones en una gasolinera. Si la presión del aceite y la temperatura del agua están en orden, el testigo del motor puede encenderse por muchas razones, aunque no requieren una parada inmediata. Lo más aconsejable es comprobar si después de parar el coche y volverlo a encender, el testigo sigue encendido. Y, en ese caso, acudir al taller.



LÁMPARA FUNDIDA



PASTILLAS DE FRENO DESGASTADAS



FALLO CATALIZADOR



FALLO EN LA DIRECCIÓN A LAS 4 RUEDAS

152 km bonificado desde inicio

BONIFICACIÓN POR CONDUCCIÓN ECOLÓGICA

LOS RAROS

Muchos son habituales en coches muy normales, como la bombilla que indica que hay una luz fundida o la que avisa de que las pastillas de freno están en las últimas. Sin embargo, otros muchos se asocian a coches más caros o exclu-

sivos. Es el caso del muelle que indica la dureza de la suspensión regulable. O las cuatro ruedas giradas, propio de un modelo con dirección a las cuatro ruedas. La bonificación de kilómetros, o la ganancia de plantas verdes, es el cálculo que algunos modelos híbridos (Honda, Mercedes...) hacen de los kilómetros de autonomía que gana si realiza una conducción ecológica y tranquila.

El medidor de las fuerzas G, propio de los más deportivos. La A rodeada de un círculo indica la activación o no del sistema Stop/Start, y muchos Todoterreno o SUV también ofrecen grados de inclinación cuando circulan por el campo. El testigo de fallo en el catalizador es raro y se encenderá poco. Pero rece para que no suceda: es carísimo.

LOS QUE VIGILAN LA SEGURIDAD

Todos y cada uno de los asistentes de seguridad de un coche moderno llevan su testigo: de cambio de carril, de ángulo muerto, aviso de vehículo demasiado cerca, detector de señales de tráfico, testigo de ESP o ABS... Y son clave en el apartado de seguridad. Funcionan de forma activa, avisando al conductor, incluso de forma sonora y con vibración en el volante, para evitar

accidentes. Casi todos se pueden desconectar, puesto que no a todo el mundo le gusta que el coche tome decisiones por sí mismo como girar ligeramente el volante, activar los frenos o reducir la velocidad. Ojo a los testigos más clásicos de ABS o ESP: si se quedan encendidos habrá que ir al taller y hasta entonces conducir con precaución.



CAMBIO DE CARRIL



ÁNGULO MUERTO



RECONOCIMIENTO DE SEÑALES

bios en la presión de ninguna de las ruedas; o el preocupante testigo de motor iluminado que en muchas ocasiones siembra el pánico entre los conductores, pero que, casi siempre, se apaga cuando se vuelve a arrancar el coche después de haber estado aparcado.

NO SE CONFÍE. Estos son tres de los testigos menos fiables, pero ante los que tampoco se puede confiar y obviarlos,

Así serán en el futuro

El futuro está ya muy presente en muchos modelos recién llegados como el cuadro en 3D del nuevo Peugeot 208 o la pantalla infinita de los nuevos Honda Urban EV o el Mercedes Clase A. Allí los testigos más importantes se verán mejor, pero se esperan novedades más importantes. Como la llegada de volantes con relojes y pantallas en el centro... y la conducción autónoma revolucionará aún más el panorama.

ya que pueden indicar un contratiempo de verdad.

Pero salvo esos posibles inconvenientes, lo cierto es que el cuadro de instrumentos de un coche moderno es como un libro abierto, lleno de jeroglíficos o escrito en chino que hay que saber leer y descifrar de un vistazo. Y en este reportaje le ayudamos a entender los testigos más importantes. ♦

Volkswagen T-Roc 2.0 TSI DSG 4M

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 35.100 €

EMISIONES DE CO₂:

155 g/km

IMP. MATRIC.: 4,75 %

LO PEOR

- Sin plásticos blandos
- Maletero justo
- Precio mejorable

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

La opinión de

**COCHE
actual**

El "T-Roc" está emparentado con el "Golf GTI" con su motor TSI, con la misma plataforma, incluso por dimensiones. Con 190 CV, tracción total y cambio de doble embrague y siete marchas, marca distancias con SUV similares. La sensación que da el chasis es formidable, porque nos encontramos con un SUV que se siente firmemente asentado pero, a la vez, con una razonable calidad de rodadura. Como crítica diríamos que el tren delantero llega a

notar pequeñas pérdidas de motricidad si el motor le exige, por ejemplo, en un cambio de rasante o sobre firme poco adherente. Su consumo es razonable. El espacio está incluso por encima de lo esperable dado su tamaño, mientras que en capacidad de maletero (325 litros) solo cumple. Los ajustes son impecables, aunque la ausencia de plásticos blandos contrasta con su precio de premium. En definitiva, nos da lo que pediríamos a un turismo GTI, pero sentados un palmo más arriba.

www.hyundai.es

MOTOR: 1.984 cc. • 190 CV a 4.180 rpm.

CARBURANTE: Gasolina.

EQUIPAMIENTO: Airbags frontales delanteros. Airbags de cortina. ESP con asistente de arranque en pendiente. Detector de fatiga. Frenada automática de emergencia. Asistente de cambio involuntario de carril. Control de crucero adaptativo. Cámara de visión trasera. Sensores de aparcamiento traseros. Entre otros.

DIMENSIONES: Longitud 4,23 m. • Ancho 1,82 m. • Alto 1,57 m.

MALETERO: 392 litros.

CONSUMO MEDIO: 6,8 l/100 km.

LO MEJOR

- Buena habitabilidad
- Precio muy reducido
- Baulete de serie

LO PEOR

- Bajo el asiento no cabe casco
- Acabados algo justos
- Instrumentación espartana

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 2.199 €

EMISIONES DE CO₂:

52 g/km

IMP. MATRIC.: 0 %

Estética:	7
Acabado:	7
Pos. conductor:	8
Pos. pasajero:	7
Equipamiento:	8
Motor:	8
Instrumentación:	6
Aceleración:	7
Consumo:	8
Nota media:	7,3
Estabilidad:	8
Suspensión:	7
Frenos:	8
Luces:	7
Media seguridad:	7,7

La opinión de

SOLOMOTO

La "Agility" es una propuesta interesante para moverse en ciudad con un escúter económico y asequible. Renovado totalmente en 2016, sus líneas son angulosas y su diseño es elegante, ganando en casi todo respecto a la versión anterior. El rediseño ha permitido ganar espacio bajo el asiento y tener un depósito de gasolina de mayor capacidad, y el asiento es más acolchado y está situado más alto. Tiene una instrumentación muy justa, una guantera delantera con toma de 12V y aunque bajo el asiento no cabe un casco integral, de serie incorpora un baulete Shad, donde guardarlo. Incorpora frenada combinada, con pinza de freno delantera de tres pistones, con una potencia de frenado del 65% delante y un 35% detrás cuando apretamos la leva izquierda, ofreciendo una frenada muy segura y efectiva. El motor monocilíndrico de cuatro tiempos incorpora inyección electrónica, lo cual es un buen detalle para nuestro bolsillo y el planeta. Su precio incluye seguro a todo riesgo el primer año. Buena opción para moverte en tu día a día.

www.kymco.es

MOTOR: Cuatro tiempos, un cilindro.

• Cilindrada: 125 CV.

• Diámetro: 52,4 x 57,8 mm.

• Arranque: Eléctrico.

• Encendido: Electrónico digital.

• Depósito: 7 litros.

TRANSMISIÓN: Por variador.

FRENOS: Disco delantero, y simple trasero, con CBS.

RUEDAS: Neumáticos: Delantero, 100/80x16"; trasero, 120/80 x 14".

DIMENSIONES:

• Longitud: 2.050 mm

• Altura asiento: 820 mm.

• Peso: 131 kgs.

Toyota Corolla 125H Feel!

LO MEJOR

- Relación precio/tecnología
- Consumo, sobretudo urbano
- Puesta a punto del chasis

LO PEOR

- Ruidoso en carretera
- Amplitud
- Prestaciones con este motor

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 22.400 €



EMISIONES DE CO₂:

83 g/km

IMP. MATRIC.: 0 %

Estética:	8
Acabado:	8
Habitabilidad:	5
Maletero:	6
Confort:	9
Potencia:	6
Cambio:	4
Aceleración:	5
Consumo:	8
Nota media:	6,5
Estabilidad:	9
Suspensión:	8
Frenos:	7
Luces:	7
Media seguridad:	7,75

La opinión de

Autofácil

El "Corolla" es un compacto de cinco puertas creado sobre una variante de la plataforma TNGA de última generación de Toyota. La versión más vendida va a ser la 125H, que cuenta con un motor 1.8 atmosférico de gasolina y otro eléctrico que, en conjunto, rinden 122 CV. Tiene tracción delantera y cambio automático. Se trata de una mecánica de respuesta suave, agradable y progresiva, pero no demasiado contundente. Su

punto fuerte es el consumo, que en la práctica se puede situar en torno a 4 l/100 km en ciudad y en unos 5 l/100 km en carretera. La parte mejorable sigue siendo el cambio, que hace que el motor se vuelva más ruidoso de lo esperado. En cuanto al chasis, el comportamiento es excelente y la suspensión muy equilibrada entre comodidad y estabilidad. Su puesto de conducción es cómodo y bien terminado. Solo hay que acostumbrarse un poco al manejo de la pantalla central.

www.toyota.es

MOTOR: Híbrido gasolina+eléctrico. • 122 CV

CARBURANTE: Gasolina.

EQUIPAMIENTO: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cortina. Sistema control cambio de carril. Control presión de neumáticos. Sistema control de velocidad adaptativo. Entre otros.

DIMENSIONES: Longitud 4,37 m. • Ancho 1,79 m. • Altura 1,43 m.

MALETERO: 361 litros.

CONSUMO MEDIO: 3,3 l/100 km.

Honda Forza 125

LO MEJOR

- Equipamiento
- Rendimiento

LO PEOR

- Precio elevado

La opinión de

MOTOCICLISMO

El lujoso Forza "125" ha sido un acierto por parte de Honda y a pesar de su precio elevado, es uno de los escúteres más solicitados de su categoría. Su rendimiento es elogiado en comparación con el de otros escúteres semejantes. Su potencia máxima se encuentra en el límite legal de su categoría, lo que permite circular con cierto desahogo por todo tipo de vías. Tampoco sufre en exceso al ser utilizado con pasajero. Además, ofrece un funcionamiento muy agradable y sin vibraciones, junto a una rumorosidad realmente baja y un tacto general realmente logrado. También la posición de conducción es acertada, dando cabida a pilotos de distintas tallas, sin que los más bajitos tengan problemas a la hora de poner los pies en el suelo, ni que los más altos se sientan incómodos al esconder sus piernas tras el escudo. Cuesta encontrarle algún pero. No hay duda de que si enumeramos todo su equipamiento, y añadimos su buen rendimiento y su delicioso funcionamiento, la cifra que debemos desembolsar para hacernos con sus servicios está perfectamente justificada.

www.honda.es

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 5.050 €



EMISIONES DE CO₂:

53 g/km

IMP. MATRIC.: 0 %

Estética:	8
Acabado:	9
Pos. conductor:	9
Pos. pasajero:	8
Equipamiento:	8
Motor:	7
Instrumentación:	7
Aceleración:	6
Consumo:	10
Nota media:	8
Estabilidad:	8
Suspensión:	7
Frenos:	7
Luces:	8
Media seguridad:	7,5

MOTOR: 4 tiempos, 1 cilindro

- Cilindrada: 125 cc.
- Diámetro: 52,4x57,9 mm.
- Arranque: Auto-arranque por ACG.
- Depósito: 11,5 litros.

TRANSMISIÓN: Correa y engranajes.

FRENOS: Delantero de disco con pinza de dos pistones y trasero de disco con pinza de un pistón.

RUEDAS: Neumáticos: Delantero, 120/70 -15"; trasero, 140/70 -14".

SUSPENSIÓN: Trasera, por doble amortiguación; delantera, horquilla telescópica.

DIMENSIONES:

- Longitud: 2.140 mm
- Altura asiento: 780 mm.
- Peso: 162 kgs.



Cascos de bici: probando su seguridad a golpes

La resistencia de un casco de ciclista al chocar contra un vehículo es lo que prueban los nuevos crash test que han puesto en marcha las empresas suecas Volvo Cars y POC, esta última dedicada a los deportes y la seguridad. Durante las pruebas, se utilizan cabezas de maniqués equipadas con cascos, que son lanzadas

desde diferentes ángulos contra un vehículo inmóvil o en movimiento. Se obtienen mediciones que sirven para comprobar los efectos que tiene el accidente en la persona. Los resultados servirán para mejorar la capacidad protectora de los cascos y desarrollar nuevos sistemas de seguridad para los vehículos.

Sí, neumáticos fabricados con diente de león

¿Cómo íbamos a imaginar que una flor como el diente de león, casi una mala hierba, nos iba a ofrecer una solución válida para los neumáticos de nuestros coches? Continental lleva ya cinco años investigando y puede dar respuesta a algunos de los retos medioambientales a los que nos enfrentamos. La raíz del diente de león contiene un tipo de látex que puede sustituir al caucho natural. Las ventajas son numerosas. Mientras que el caucho necesita unas condiciones determinadas



y costosas para crecer (normalmente se dan en el sureste asiático), el diente de león puede cultivarse casi en cualquier parte del mundo. Continental calcula que podrían estar en el mercado en un plazo de entre cinco y diez años.

Abrir el coche con la voz

Las llaves tradicionales tienen los días contados porque, en un futuro no muy lejano, no más allá de tres años, será nuestra voz la que abra y arranque los coches o las motos. La empresa tecnológica Biometric Vox trabaja en un sistema de reconocimiento por voz para controlar los vehículos. Con el nuevo dispositivo, se aumenta la seguridad del vehículo, puesto que es prácticamente imposible de replicar (se analizan más de cien parámetros relacionados con la voz). En principio, solo es necesario un micrófono y un programa informático específico que permita reconocer las voces de las personas autorizadas para conducir el vehículo.

Adiós a los retrovisores de espejo

Honda ha anunciado que su modelo eléctrico, el Honda "e", vendrá equipado de serie con un sistema de retrovisores por cámara, con lo que se mejora el diseño, la seguridad y la aerodinámica del coche. El conductor podrá ver todo lo que ocurre alrededor del vehículo a través de unas cámaras instaladas en el salpicadero. El nuevo dispositivo reduce los ángulos muertos y aumenta la visibilidad y también disminuye los ruidos que generan los retrovisores convencionales cuando se viaja a más velocidad.



EL DATO

15/100

Suspensión de España en la implantación y desarrollo del coche eléctrico y sus infraestructuras. A la cola de Europa, solo por delante de Italia.

Indicador Global de Electromovilidad. Barómetro ANFAC

SUPERVENTAS ENERO-MAYO 2019

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

UTILITARIO



1. DACIA SANDERO 13.760
2. RENAULT CLIO 12.760
3. SEAT IBIZA 11.852

FAMILIAR COMPACTO



1. SEAT LEÓN 17.160
2. VOLKSWAGEN GOLF 9.589
3. PEUGEOT 308 8.775

BERLINAS MEDIAS



1. SKODA OCTAVIA 2.628
2. BMW SERIE 3 2.117
3. MERCEDES CLASE C 2.052

MONOVOLUMEN MEDIO



1. CITROËN C4 PICASSO 3.711
2. RENAULT MEGANE SCENIC 3.425
3. MERCEDES CLASE B 2.734

Nuevo **crash test** para motos

CESVIMAP, el centro de seguridad vial de Mapfre, ha puesto en marcha un nuevo crash test para motos, en el que la motocicleta se desplaza y choca contra una barrera (pared, otro vehículo, peatón, etc.). Este nuevo sistema permitirá investigar con detalle los efectos del accidente en el

cuerpo de motociclista y en el equipamiento de seguridad que lleve (casco, guantes, chaqueta...) y también lo que le ocurre a la barrera contra la que choca. La investigación está teniendo en cuenta los diferentes tipos de moto y las distintas situaciones que pueden plantearse en la carretera.



Conducción autónoma, todavía no

Aún no existe en el mercado un vehículo que pueda circular solo. Esta es la principal conclusión de un informe que ha realizado Euro NCAP, el programa europeo de evaluación de vehículos nuevos, tras analizar 10 modelos de coches. Desde Euro NCAP, se subraya la importancia de los sistemas de asistencia a la conducción porque aumentan la seguridad, aunque se insiste en que sigue siendo necesario "un conductor atento detrás del volante en todo momento".



Volante con frío y calor

Jaguar Land Rover está desarrollando un "volante sensorial" que advertirá de posibles distracciones mientras se conduce a través de avisos frío-calor. Determinadas zonas del volante se enfriarán o calentarán rápidamente para informar al conductor de que se aproxima a un cruce, que debe cambiar de carril o que tiene que girar a derecha o izquierda. Desde la marca británica, se ha señalado que "las indicaciones térmicas pueden disminuir la cantidad de veces que el conductor retira la vista de la carretera", por lo que "un sutil cambio de temperatura puede resultar perfecto para determinados avisos que no necesitan advertencias de audio ni vibraciones más molestas".



ITV MÁS Estricta. A partir de mayo de 2020, la UE obliga a los fabricantes a facilitar a las ITV todos los datos de los sistemas de diagnóstico a bordo de los vehículos. Deberán facilitar la información de cada modelo en un máximo de 6 meses tras su matriculación.



MONITOR PUNTO MUERTO. Hyundai ya equipa sus vehículos con la función de seguridad Monitor Punto Muerto. En la pantalla del cuadro de instrumentos aparece la visión lateral de los ángulos muertos (izquierda y derecha) cuando se activa el intermitente para cambiar de carril.

MERCADO. Las ventas de turismos a particulares bajaron más de un 7% en mayo, encadenando 9 meses de caída sostenida, según datos de la patronal de los fabricantes ANFAC.

TODOTERRENO PEQUEÑO



1. SEAT ARONA 10.064
2. RENAULT CAPTUR 9.285
3. PEUGEOT 2008 9.005

TODOTERRENO MEDIO



1. NISSAN QASHQAI 14.160
2. PEUGEOT 3008 10.914
3. SEAT ATECA 8.001

ELÉCTRICOS



1. NISSAN LEAF 906
2. TESLA MODEL 3 769
3. HYUNDAI KONA 470

HÍBRIDOS



1. TOYOTA C-HR 7.062
2. TOYOTA RAV 4 5.280
3. TOYOTA YARIS 4.177



CUÁNDO CAMBIARLOS, SU ESTRUCTURA, LOS TIPOS, CONSEJOS DE MANTENIMIENTO...

Todo lo que tiene que saber sobre los neumáticos

El neumático supone el elemento de unión del vehículo con el suelo, de ahí su importancia a la hora de conducir con seguridad, por lo que **mantenerlo siempre en buen estado es primordial**. Su continua evolución los ha hecho cada vez más efectivos en cualquier circunstancia.

• **Fede ASENSIO**

El neumático es un elemento básico en un vehículo, del que depende esencialmente la adherencia al firme, en todas las circunstancias posibles, resultando básico en la seguridad dinámica (permitiendo frenar con eficacia). Como explica Pedro Álvarez, director de marketing

de Michelin, *“el neumático es el nexo de unión entre el coche y la carretera, por lo que tiene que ser seguro, duradero y sostenible. Por ello, este elemento de alta tecnología tiene que estar siempre en buen estado y con las presiones recomendadas por el fabricante”*.

Aunque aparentemente el neumático no ha variado mucho a lo largo de la historia, su evolu-

ción ha sido constante, a la par que el automóvil. Sus propiedades han ido mejorando, introduciendo nuevos compuestos que han optimizado sus propiedades a cualquier temperatura, su resistencia, su adherencia y sus cualidades para adaptarse a la climatología cambiante. También el dibujo de su huella para evacuar el agua con efectividad máxima y conseguir una adherencia efectiva en firmes resbaladizos y a temperaturas muy bajas.

REVISIÓN. Por nuestra seguridad, es conveniente revisar el estado de nuestros neumáticos al menos una vez al mes y siem-

Errores más comunes

PRESIÓN: Si es excesiva, causa desgaste en el centro de la banda y, si es demasiado baja, perjudica los hombros.

LLANTA: Valorar la estética por encima de la seguridad y funcionalidad. El diámetro excesivo transforma el comportamiento y también afecta al confort del coche.

ALINEACIÓN: Si hay desgastes en solo uno de los laterales de la banda de rodadura, el problema está en una incorrecta alineación de los ejes. Reduce hasta un 20% su vida útil e incrementa el consumo un 16%.

FRENOS: La erosión irregular (dientes de sierra) del dibujo también se puede deber a fallos en la suspensión o a un bloqueo al frenar.

ELECCIÓN: Se debe elegir el neumático conforme a las dimensiones homologadas para el coche en la ficha técnica, y conforme al uso habitual, su carga y tipo de superficies por las que se circula normalmente.

De verano, de invierno y de todo tiempo

La tecnología y evolución del neumático ha permitido una mayor personalización: neumáticos más prestacionales, más eficientes, para off-road o que aseguren un mejor funcionamiento dependiendo de la climatología y temperatura del asfalto. A los habituales, ahora denominados neumáticos de verano, está la alternativa de las ruedas de invierno, obligatorias en muchos países durante la época fría. Y también han alcanzado una gran

efectividad los denominados "All Season" o "todo tiempo".

DE INVIERNO. Están fabricados con compuestos especiales para mejorar el agarre a bajas temperaturas, y su banda de rodadura cuenta con laminillas y un dibujo específico que les permite traccionar incluso en nieve. Son sustitutos de las cadenas y son los más efectivos cuando hay lluvia o la temperatura exterior es inferior a los 7°C.



"ALL SEASON". O "todo tiempo", han alcanzado un gran desarrollo para ofrecer un equilibrio óptimo durante todo el año. No llegan a ofrecer las prestaciones de uno de invierno

en carreteras nevadas o heladas, pero son tan efectivos que están homologados como sustitutos de las cadenas, con un contrastado rendimiento a bajas temperaturas y con lluvia.

pre antes de realizar un viaje largo. Esto significa que hay que comprobar que cada uno de los neumáticos dispone de la presión adecuada establecida por el fabricante y que puede variar si se va a cargar el vehículo. La presión inadecuada desequilibrará el comportamiento del coche y someterá a los neumáticos a un mayor desgaste y presión. Su comprobación e inflado debe realizarse con los neumáticos fríos para que no se alteren los valores.

HAY QUE VIGILAR PRESIÓN, DESGASTES ANÓMALOS Y LA PROFUNDIDAD DEL DIBUJO, NUNCA INFERIOR A 1,6 MM

También es importante comprobar que no haya cortes ni deformaciones en el neumático que puedan producir un pinchazo o un reventón. Y que el dibujo de la superficie de contacto mantiene sus propiedades y profundidad del calado, que la ley establece que debe ser como mínimo de 1,6 mm. Aunque por seguridad es recomendable cambiar el neumático cuando el calado alcance un mínimo de 2 milímetros de profundidad. ♦

Estructura



INFOGRAFÍA: DLRIOS

1. FLANCO: Zona lateral, fabricada en goma flexible. Con el flanco más bajo la adherencia es superior, pero el confort disminuye y está más expuesto a los bordillos y baches.

2. HOMBRO: Entre el flanco y la banda de rodadura, es la parte más expuesta y que más sufre la inercia y el desgaste. Los 'runflat' disponen de refuerzos para rodar -cierta distancia y a determinada velocidad- sin aire si se pincha.

3. BANDA DE RODADURA: Zona de contacto con la superficie del firme. Tiene diferentes dibujos con ranuras específicas (surcos, ribs, tacos o sipes) para

evacuar el agua o rodar por terrenos diferentes.

4. TALÓN: En la parte interior, se ajusta a las llantas.

5. LONAS DE CARCASA: Son cables de fibras textiles pegados al caucho del neumático para que no se deforme y resista la presión.

6. LONAS DE CIMA: Cables de acero muy finos y resistentes, cruzados oblicuamente y pegados unos a otros. Garantiza al mismo tiempo robustez y flexibilidad.

7. REVESTIMIENTO INTERIOR: Es la capa de goma interna que retiene el aire y asegura la estanqueidad.

Con etiqueta

Obligatoria desde 2012, informa al consumidor sobre:

CONSUMO. Una tabla de la A a la G indica el impacto en el consumo de combustible en base a la resistencia al rodamiento. La diferencia de un neumático con clasificación A a uno G es de 0,5 l/100 km en el consumo: 80 l. cada 15.000 km.

ADHERENCIA. La adherencia en carretera mojada se gradúa también de la A a la G. La diferencia entre un neumático A y otro F es superior a 18 metros en la distancia de frenado. La venta de neumáticos con clasificación G está prohibida en Europa.

RUIDO. En la parte inferior se indica el ruido del neumático al rodar y que se percibe en el exterior, en decibelios y con tres ondas: si están en negro significa que son los más ruidosos.



¿Cuándo cambiarlos?

Su vida está entre 40.000 y 50.000 km. Depende del tipo elegido, uso y cuidado que se les dé y características del vehículo. Hay compuestos más duros y resistentes; otros más blandos y menos duraderos. Un mal mantenimiento, sin cuidar que sufra desgastes anómalos, reducirá su vida. Los

baches y golpes contra bordillos pueden desalinear las ruedas y una presión inadecuada afecta al comportamiento del vehículo y produce un desgaste prematuro. También su calidad afecta. Los "low cost", además de menor agarre, suelen tener menor durabilidad. Ahorrar en neumáticos no es una buena inversión.

ALCOHOL, DROGAS ILEGALES, CONDUCTORES SIN PERMISO, FUGAS, CIRCULAR EN SENTIDO CONTRARIO...

La “violencia vial” causa el 30% de los fallecidos

• Infografía: WEMBLEY STUDIOS

¿Qué es violencia vial? ¿Cómo influye en la accidentalidad en vías interurbanas? Son algunas de las preguntas a las que se da respuesta en un estudio

realizado por el Observatorio de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico. **Se han analizado más de 2.800 accidentes con víctimas** ocurridos en 2017, excluidos los registrados en el País Vasco y Cataluña.

Detenida una kamikaze por circular en contra dirección por la c-32

UN CONDUCTOR EBRIO HUYE TRAS CHOCAR CONTRA UNA MOTO Y ARRASTRAR A SUS DOS OCUPANTES

DENUNCIADO POR CONducir DROGADO Y LLEVAR A UN NIÑO SIN SILLITA



CIRCULABA SIN PERMISO, SIN SEGURO Y CON EL MALETERO TOTALMENTE ABIERTO

La Guardia Civil detiene a un camionero que multiplicaba por 6 la tasa de alcohol permitida

FISCAL PIDE 3 AÑOS DE CÁRCEL PARA ACUSADO DE EMBESTIR SU COCHE CONTRA OTRO

¿Qué es violencia vial?

Aquellos accidentes de tráfico con víctimas causados por un conductor que había cometido un delito contra la seguridad vial (según lo establecido en el Código Penal), o una infracción muy grave (de acuerdo con la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial).

Comportamientos definidos como ‘violencia vial’

En el estudio se han incluido los accidentes de tráfico con víctimas en los que alguno de los conductores implicados presentaba al menos una de estas conductas:



ALCOHOL

Conducían con una tasa de alcoholemia superior a 0,5 g/l, o a 0,3 g/l en el caso de conductores profesionales y titulares de permiso con una antigüedad inferior a 2 años.



DROGAS

Se pusieron al volante después de haber consumido drogas ilegales. Es decir, se comprobó que había presencia de drogas ilegales en su organismo.



SIN CARNÉ

Conducían careciendo del permiso o licencia de conducir correspondiente, en unos casos porque no lo habían obtenido nunca, y en otros, porque había perdido su vigencia por pérdida total de puntos.



SENTIDO CONTRARIO

Circulaban en sentido contrario al establecido.



DEBER DE SOCORRO

Omitieron el deber de socorro tras verse involucrados en un accidente de tráfico, dándose a la fuga.

Consecuencias

11% ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

30% FALLECIDOS

Los accidentes

ACCIDENTES DE LA VIOLENCIA VIAL 2.796

ACCIDENTALIDAD TOTAL 26.526

(Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Todos los datos corresponden a 2017 y a vías interurbanas).

Alcohol y drogas ilegales, máximo riesgo

El 26% de los fallecidos en vías interurbanas se registró en accidentes en los que estaba involucrado un conductor positivo a alcohol y/o drogas.

revista
Seguridad Vial



Características de la accidentalidad con violencia vial

TIPO DE VÍA

Mayoritariamente en carreteras convencionales (74%). Excepto en los accidentes en los que el conductor se dio a la fuga o circulaba en sentido contrario, que se produjeron tanto en vías convencionales como en autovías y autopistas.

DÍA DE LA SEMANA

El mayor número de accidentes catalogables como violencia vial se producen durante el fin de semana —desde las 15 h. del viernes a las 24 h. del domingo—.

VEHÍCULO

Los conductores de turismos son los que mayor porcentaje de participación tienen en todos los comportamientos estudiados. El segundo lugar lo ocupan las furgonetas y las motocicletas.

HORA Y LUMINOSIDAD

Los accidentes con conductores positivos en alcohol o que circulaban en sentido contrario se produjeron de noche. Durante el día se registraron los accidentes en los que el conductor dio positivo en drogas ilegales, no tenía carné o se dio a la fuga.

EDAD Y SEXO

El 27% de los conductores accidentados con tasa positiva de alcohol y el 39% de los que habían consumido drogas, tenían entre 25 y 34 años. Más del 85% de los conductores eran hombres.

PERFIL DEL CONDUCTOR VIOLENTO

Varón, de entre 25 y 54 años que conduce un turismo o motocicleta durante los fines de semana, en horario nocturno para alcohol y diurno para drogas.



revista Seguridad Vial

Los fallecidos

FALLECIDOS EN ACCIDENTE CON VIOLENCIA VIAL 326

TOTAL FALLECIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO 1.098



EN PORCENTAJE

62% conductores causantes
13,5% acompañantes
22,5% ocupantes de otros vehículos
2% peatones



PERFIL DEL FALLECIDO

Hombre (94%) de entre 25 y 54 años y que viajaba en un turismo.



TERCEROS

Más de 1/3 de los fallecidos son conductores o pasajeros de otros vehículos o peatones. El 32% de fallecidos entre los terceros son mujeres.

NOTA: Respecto a los accidentes con consumo de alcohol y/o drogas en vías interurbanas, cabe indicar que se dispone de pruebas de alcohol en el 71% de los accidentes mortales, y de prueba de drogas en el 63%.

(Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Todos los datos corresponden a 2017 y a vías interurbanas).

3 PREGUNTAS A:

ÁLVARO GÓMEZ

Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial



“Concienciar a la sociedad sobre comportamientos inadmisibles al volante”

¿Por qué es necesaria utilizar el término ‘violencia vial’?

Aunque se han utilizado diferentes acepciones, de manera general el término hace referencia a conductas que suponen un riesgo manifiesto tanto para los conductores que los adoptan como, sobre todo, para terceras personas. Su uso permite generar concienciación en la sociedad sobre qué comportamientos son inadmisibles al volante.

¿Qué factores concurren en estos accidentes?

El conductor suele ser varón, entre 25 y 54 años, que conduce un turismo o motocicleta durante el fin de semana. Además, el 81% de los conductores implicados en accidentes con violencia vial circulaba con tasa positiva de alcohol y/o drogas.

¿Existe el conductor violento? ¿Hay cifras del porcentaje de conductores violentos?

El porcentaje de conductores que adoptan conductas violentas solo es conocido en algunos casos, como el consumo de alcohol, pero podemos afirmar que se trata de comportamientos que, estando presentes en un porcentaje pequeño de conductores (1,7%, en el caso del alcohol), se encuentran detrás de muchos accidentes. La violencia vial está vinculada al 30% de fallecidos por accidentes en vías interurbanas.

LA VIOLENCIA VIAL EN FRANCIA

Consumo de alcohol y drogas

En el año 2017 en Francia, el consumo de alcohol y drogas fue uno de los principales motivos de siniestralidad y mortalidad:

Accidentes en los que el conductor era positivo en alcohol= 30% de los fallecidos

- En el 23% de los accidentes había un conductor implicado con tasa de alcohol superior a 0,5 g/l, y el 30% de los fallecidos se producen en estos accidentes.
- El 70% de estos accidentes se producen de noche.
- Perfil: conductor de turismos o motocicleta, varón de entre 18 y 44 años.

Accidentes con algún conductor positivo a drogas= 23% de los fallecidos

- En el 9% de los accidentes, 23% de fallecidos.

- La mitad de conductores implicados en accidentes con prueba de drogas positiva, también positivo a alcohol.
- ¿Cuándo? por la noche.
- Perfil: conductor de turismo o motocicleta, varón de entre 18 y 34 años.

Alcohol y otras drogas, sobretodo en los conductores de ciclomotores y motocicletas

- El 28% de los conductores de ciclomotor implicados en un accidente mortal presentan positivo a alcohol (el 23% en el caso de las drogas), seguidos de la motocicleta (23% en el caso del alcohol y 21% en el caso de las drogas)

(Fuente: La sécurité routière en France. Bilan définitif de l'accidentalité de l'année 2017. Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière).

la lupa

“El análisis pormenorizado de los factores que influyen en la comisión de delitos viales con resultado de muerte demuestra que el alcohol y las drogas son los más relevantes y de forma aislada o en combinación con otros están siempre presentes en las estadísticas de mortalidad por violencia vial”

PAULA MÁRQUEZ

Sub. Adj. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT.

HAY FÁRMACOS, PARA AFECCIONES OCULARES Y OTRAS ENFERMEDADES, QUE AFECTAN A LA VISIÓN

Medicamentos que **te impiden ver** en carretera

La visión es fundamental al volante. Ver y ser vistos. De hecho, **un 10% de la población utiliza medicamentos oftalmológicos para tratar afecciones en sus ojos**. Y algunos de ellos –y otros, destinado a curar otras enfermedades– le impedirán conducir con seguridad. Le contamos cuáles y por cuánto tiempo.

• Dr. Javier ÁLVAREZ
(Facultad de Medicina. Universidad de Valladolid)
• Infografía DLIRIOS

La visión es fundamental en la conducción. La importancia de hacerse ver ha dado lugar a que en la U.E se hayan llevado a cabo modificaciones legislativas encaminadas tanto a que los vehículos lleven siempre encendidas las luces como a la inclusión de desarrollos tecnológicos

que mejoren la iluminación de las vías, faciliten la visión nocturna, reduzcan el deslumbramiento... Y no es menos importante para otras formas de movilidad urbana o interurbana en los que el usuario es especialmente vulnerable....

Pero, ¿y los conductores? ¿nos preocupamos de ver bien

cuando conducimos?. Conducir es una tarea compleja, que involucra funciones perceptivas,

cognitivas y motoras. El 90% de la información que llega al conductor lo hace a través de sus ojos y, por ello, el Reglamento de conductores

(ANEXO IV) establece los requisitos mínimos de visión que debe cumplir un conductor para poder obtener o reno-

var el permiso de conducción. Cada año 3 millones de conductores pasa el preceptivo reconocimiento médico-psicológico.

EDAD. A medida que aumenta la edad aumenta la prevalencia de la enfermedad ocular, aparecen cataratas, glaucoma y la degeneración macular relacionada con la edad, pero incluso en ausencia de enfermedad ocular, la función visual se deteriora con los años. Sin embargo, algunos problemas oculares son de particular

HAY FÁRMACOS PARA AFECCIONES NO OCULARES QUE PUEDEN IMPEDIR LA CONDUCCIÓN SEGURA

Salud visual al volante

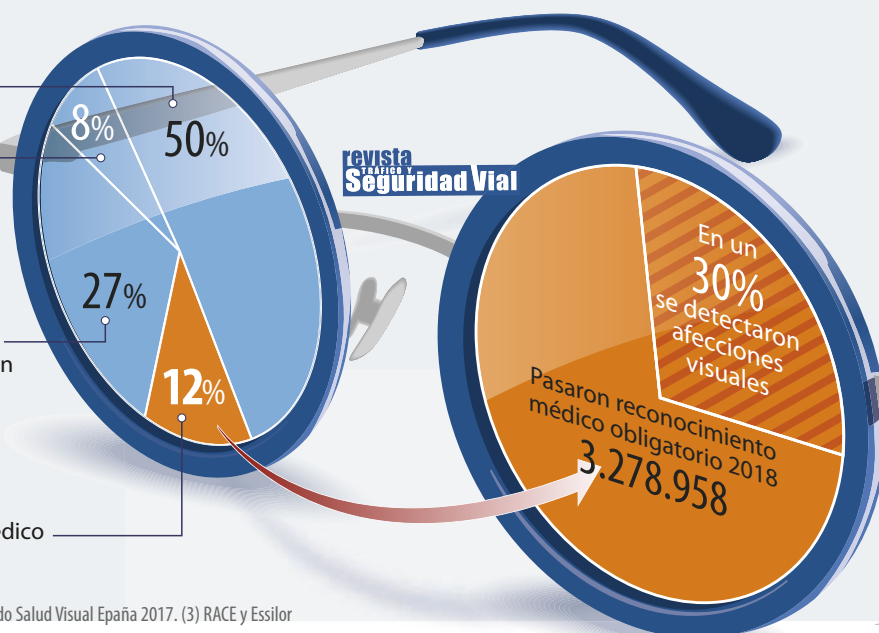
Censo conductores en España
26.649.453 ⁽¹⁾

No se revisa la vista al año
18 millones ⁽³⁾

Circula con problemas de visión
330.000 ⁽³⁾

Tiene deficiencias visuales que afectan a la conducción
7 millones ⁽²⁾

Pasa la revisión en centro de reconocimiento médico
3,3 millones



Fuente: (1) DGT 2017. (2) Estado Salud Visual España 2017. (3) RACE y Essilor



importancia para los conductores más jóvenes (ambliopía, a menudo como resultado de un estrabismo, trastornos oculares del desarrollo o degenerativos, como albinismo o retinitis pigmentaria).

En todas estas alteraciones cumplir con los estándares establecidos para las diferentes funciones visuales (agudeza visual, campo visual, sensibilidad al contraste...) es fundamental y alcanzados estos se debe conducir en las condiciones óptimas para la visión, con la mejor corrección posible (gafas o lentes de contacto adecuadas), evitando situaciones de riesgo (conducción nocturna, salida del sol...)

CON LA EDAD, AUMENTA LA PREVALENCIA DE ENFERMEDADES OCULARES

FÁRMACOS QUE AFECTAN.

Un aspecto importante es el efecto de los medicamentos sobre la visión. No solo de los fármacos oftalmológicos, también de los empleados, por vía oral, para otras enfermedades y que pueden afectar a la vista.

Según datos de la receta electrónica, un 10% de la población utilizó en 2018 preparados oftalmológicos.

Hasta que no vea nítido, no conduzca

De los productos oftalmológicos que precisan de receta, el más frecuentemente usado es el Timolol (indicado para tratar el glaucoma), solo o con otros fármacos en combinación. Le siguen en orden de frecuencia latanoprost y la asociación de dexametasona con antiinfecciosos. Estos fármacos no tienen el pictograma en el envase, lo que implica que inicialmente es seguro su uso al volante, pero en ocasiones pueden producir algunos efectos sobre la visión a los que el conductor debe prestar atención. Pueden causar visión borrosa transitoria, otras alteraciones visuales, mareo o fatiga que pueden afectar la capacidad de conducir. Si aparece visión borrosa tras la instilación, se debe esperar hasta que la visión sea nítida antes de conducir.

Como norma general, debe esperarse cierto tiempo (al menos 1 o 2 minutos) tras la instilación de las gotas o la administración de la pomada oftalmológica, y la conducción, para que los posibles efectos agudos sobre la acomodación de la visión desaparezcan. Esto es aplicable a todos los preparados oftalmológicos que se administran por vía tópica ocular, precisen o no receta. Hasta que no vea con nitidez no conduzca.

gicos. Algunos se utilizan de forma puntual, como los colirios para dilatar la pupila, y su efecto es limitado en el tiempo, mientras que otros se utilizan en procesos oftalmológicos crónicos o que requieren por ejemplo de una inyección intravítrea (dentro del ojo). La gran mayoría de los productos oftalmológicos no incluyen el pictograma medicamentos y conducción. ♦

También pueden afectar a la visión y a la conducción

Varios grupos de medicamentos pueden interferir con la función visual, aunque se tomen para tratar una afección no ocular. Los más importantes y predecibles son los que poseen actividad anticolinérgica:

ANTIDEPRESIVOS: Hay varios grupos, pero los tricíclicos o clásicos, ocasionan una gran dilatación de la pupila y con frecuencia visión borrosa. Afortunadamente se dispone de fármacos de este grupo sin este efecto, pero en ocasiones es necesario prescribirlos. Con el paso del tiempo se produce una cierta tolerancia a este efecto.

ANTIALÉRGICOS: Los primeros fármacos para las alergias tenían un marcado efecto anticolinérgico y, como en el caso anterior, producían con frecuencia visión borrosa. Aunque disponemos de nuevos antihistamínicos-antialérgicos con menos efectos secundarios, en ocasiones se deben utilizar esos fármacos, ya que no todos los pacientes responden a los nuevos antialérgicos menos sedantes.

ANTIPIPSICÓTICOS: Usados para tratar la esquizofrenia, entre otros usos, los primeros antipsicóticos son muy anticolinérgicos. Hoy hay otros grupos más seguros, pero todavía en muchos procesos agudos los de elección siguen siendo los clásicos, en los que la visión borrosa es muy frecuente. Con frecuencia las personas mayores reciben tratamiento con estos fármacos para otros procesos y los efectos secundarios (visión borrosa, dificultad al orinar, alteraciones de la memoria, etc.) son mal tolerados.

Otros grupos de fármacos: de forma muy infrecuente o en tratamiento muy prolongados producen efectos sobre la visión. Entre los más usados destacan los corticoides (elevación de la presión intraocular, cataratas...), y entre los de un uso más específico destacan amiodarona, bifosfonatos, etambutol, cloriquina, isoretinoína, etc, cuya ocurrencia es vigilada por médicos.

Médicos: el deber de informar

Es fundamental –y los médicos deben concienciarse de ello– que adviertan a sus pacientes de los efectos que la medicación puede tener sobre la capacidad de conducir con seguridad.

...Y LOS ENFERMOS, PREGUNTAR: Los pacientes deben comunicar a su oftalmólogo –y a cualquier médico que le trate– que son conductores, para que este adapte su tratamiento y les informe sobre posibles efectos y riesgos y les de los consejos oportunos.

LA MOVILIDAD DE HOMBRES Y MUJERES, A DEBATE

¿Con perspectiva **de género**?

Hace unas semanas aparecía en Prensa una columna de Juan José Millás, "Instantes", tan tierna como acertada; **un delicioso "mini tratado educativo"** para estos tiempos sin conversación calmada, y acusaciones de todo tipo sobre la educación.

• María Cruz GARCÍA EGIDO

Reflexionaba recientemente Juan José Millás, en una columna ("Instantes"), sobre el alcance educativo de un gesto tan tierno, inocente y recomendable como leer un libro a un niño, y lo que puede generar en el pequeño que lo escucha.

Pues nada más y nada menos que los primeros fundamentos de su actitud hacia determinadas aspectos trascendentes que marcarán su pensamiento, visión de la vida, valores sociales en los

que apoyarse etc.... Si a esto sumamos el ejemplo de su entorno, desde sus padres y hermanos hasta sus profesores, los mensajes de los medios, publicidad...

Visto así, puede dar hasta un poco de vértigo por la responsabilidad que supone... Pero ¡seamos optimistas!, demos la vuelta al argumento y pensemos qué sencillo puede resultar el efecto contrario, y lo fácil que puede resultar crear cimientos sociales sobre valores fundamentales como la igualdad y la no discriminación, la empatía, so-

lidaridad, tolerancia, respeto... con pequeños gestos educativos.

APUESTA VALIENTE.

Hablar de la perspectiva de género, en el caso de la movilidad segura y sostenible, y en estos tiempos, es una apuesta valiente y arriesgada, pero necesaria para desplazarnos lejos del confort del concepto, y aprender a expresarnos y definir donde los "límites" y "los alcances" del conocimiento toman el protagonismo.

Los recortes que impone la realidad virtual nos arrebató la conversación tranquila y

sosegada cara a cara, la reflexión, las preguntas y respuestas aclaratorias, el razonamiento, los ejemplos..

El debate enriquecedor, responsable máximo de generar músculo en la sociedad para avanzar, ha sido suplantado por la respuesta rápida, visceral, sin el tamiz social, ni asimilación integradora, ni aprendizaje reflexivo

Con estos antecedentes, poco propicios la verdad, nos situamos en este Contrapunto, para acercarnos a la movilidad segura y sostenible con perspectiva de género.

Para empezar, hay que admitir que todos y todas estamos bastante más mediatizados de lo que pensamos, y que, como deja claro el reportaje (págs. 23-29), nues-





"La igualdad de las mujeres debe ser un componente central en cualquier intento de resolver los problemas sociales, económicos y políticos"

Kofi Annan. ex-secretario general ONU

pequeño, sino profundizar en la relatividad de los mismos.

tras miras deben ir más allá de la comunicación de datos diferenciada por género, anclados en que las mujeres sufren menos accidentes que los hombres, o que su actitud ante la conducción es más responsable..., olvidando el meollo y lo importante, lo que tiene que ver con la calidad (de tantas creencias, conductas, de tantos

porqués...) más que con la cantidad.

IMPACTO TRANSVERSAL. Hay mucho que debatir sobre esta perspectiva de género en la movilidad que afecta a toda la sociedad; pero es que, además, el contexto vial ha mostrado su impacto transversal en la evolución del pensamiento social en aspectos sensibles, y sus posibilidades de extrapolación a otros ámbitos: medioambientales, económicos, educativos, de salud...

LA PELEADA IGUALDAD PRECISA POLÍTICAS Y ACCIONES DE INTERVENCIÓN, TAMBIÉN VIALES

El debate de progreso sobre temas, a veces espinosos, resulta imprescindible para que las diferencias cualitativas, procedentes de la educación y cultura 'heredadas', no marquen nuestra forma de pensar y en especial de transmitir a las nuevas generaciones. En definitiva, es necesario alejarnos un poco del concepto y remangarnos en el alcance, los límites y las dificultades que generan su aplicación en la sociedad... o, como dice Millás, no solo quedarnos en los conceptos de grande y

CONCEPTOS QUE MARCAN.

Puede que aún hoy, nos resulte sorprendente hablar de desplazamientos productivos (al trabajo), realizados mayoritariamente por hombres, frente a los relacionados con los cuidados y tareas domésticas (movilidad personal) que realizan básicamente mujeres, y la asociación de estos a los movimientos predominantes, pendulares o poligonales... pero estos conceptos, hoy, marcan diferencias, y no tanto porque determinen los medios de transporte que utilizan unas y otros, que también, sino porque limitan y condicionan las opciones de elección, que es lo que verdaderamente discrimina. La pelea igualdad precisa políticas y acciones de intervención, también viales, estrategias y herramientas que las eliminen y permitan superar la carga del pasado, primero desde la educación y, segundo, desde la reflexión de quienes "nacimos demasiado pronto". ♦

Las dicotomías culturales de Juan José Millás

Recientemente, el escritor Juan José Millás publicaba en "El País" una columna, titulada "Instantes" (edición 25 de mayo). Citamos algunos párrafos muy significativos:

"Leo a mi nieto -dice Millás- un libro infantil titulado Los Contrarios (...) Cuando cerramos el cuento, el crío salta de mis rodillas con el corsé de la cultura un poco más ceñido en su mente de lo que estaba cuando se subió. Más apretado. Su capacidad de deducción le conducirá con el tiempo a la creación de nuevas dicotomías culturales. Joven/viejo. Hombre/mujer. Nacional/extranjero. Blanco/negro. Rico/pobre. Sabio/ignorante. (...) Le ayudarán en la construcción de este pensamiento disociado los libros de texto, los periódicos, la tele, la radio, las revistas. El mundo, en su cabeza, se conformará como un juego de oposiciones, no como una posibilidad de encuentros (...)"

+ info

¡Tú, en coche;
yo, en metro!
Alicia DELGADO

Sexo, movilidad y
roles de género
J.M. MENÉNDEZ
En págs. 23-29



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

REVISTA "Tráfico y Seguridad Vial". c/ Josefa Valcárcel, 44.
28027 MADRID.
Sección CARTAS.
E-mail: jmmenendez@dgt.es



STOP Y CEDA EL PASO

En esta situación (vía urbana), con señal vertical de Stop y Ceda el Paso en el pavimento, siendo esta señal circunstancial, entiendo que debemos respetar la marca vial. ¿Es así?.-**Eduardo Candia González.**

Respuesta: En las intersecciones de vías señalizadas con la señal de Ceda el Paso o detención obligatoria o Stop, previstas en los artículos 151 y 169, los conductores cederán siempre el paso a los vehículos que transiten por la vía preferente, cualquiera que sea el lado por el que se aproximen, llegando a detener por completo su marcha cuando sea preciso y, en todo caso, cuando así lo indique la señal correspondiente.

En la situación expuesta, habrán de respetarse ambas: primero detenerse en el Stop y, posteriormente, ceder el paso.

"TOROS" CON PERMISO B

Me dedico a la formación de trabajadores en el ámbito de las carretillas elevadoras (en lenguaje coloquial "toro"). Y cuando realizo la

formación se crea un pequeño debate en referencia al permiso de conducir necesario. Una carretilla elevadora cuando se encuentra en vía pública debe cumplir la normativa como vehículo que es (ficha técnica, seguro obligatorio...), pero ¿qué tipo de permiso de conducir es necesario para reglamentariamente circular en la calle?.-**José Antonio Plaza Vázquez. Zaragoza.**

Respuesta: La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establece (art. 2 texto refundido) la aplicabilidad de los preceptos de esta ley en todo el territorio nacional, obligando a los titulares y usua-

rios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación. El Reglamento de Vehículos establece la documentación que se requiere al vehículo y el Reglamento de Conductores establece el tipo de permiso de conducción que se requiere, en función de la masa máxima autorizada del vehículo. Por tanto, si la carretilla elevadora circula únicamente por un perímetro ce-

rrado cuyo acceso está restringido a vehículos y personas autorizadas, no estaría incluida en el ámbito de aplicación de la Ley, por lo que no necesitaría la documentación aludida, pero si circulase por vías abiertas al tráfico en algún momento, deberá contar con ella.

El Reglamento de Conductores (art. 5.8) establece que, para los vehículos especiales no agrícolas, cuya velocidad no exceda de 40 km/h y su masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg., se requerirá permiso de la clase B. Si excede cualquiera de estos límites, se requerirá el permiso de conducción que corresponda a su masa máxima autorizada.



ESE CASCO NO ES LEGAL

Me gustaría renovar el casco con el que entreno por carretera. Veo que algún fabricante empieza a innovar empleando tecnologías de conducción de sonido a través de huesos (bone conduction). Como la actual legislación prohíbe conducir "utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción", ¿es posible conducir con cascos con esta tecnología? Así podría escuchar música sin disminuir la atención permanente a la conduc-

ción puesto que no se insertan auriculares en el oído.

Manuel Eyo. Castro-Rial

Respuesta:

El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (art. 13) prohíbe conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción en los términos que reglamentariamente se determine. Por tanto, en base a la legislación vigente, no estaría permitida la utilización del dispositivo al que alude.



TRÁMITES. LA DGT RESPONDE

MATRICULACIÓN AUTOMÓVILES Nº 248

RECUPERAR PUNTOS Nº 246

CAMBIO DE TITULAR VEHÍCULO Nº 243

ALTA/BAJA VEHÍCULOS Nº 242/241/240

PERMISO INTERNACIONAL Nº 239

RENOVACIÓN PERMISO CONDUCIR Nº 249

*Puede encontrar otros trámites en los números de la revista que aparecen o en la web: revista.dgt.es

TELÉFONOS DE INFORMACIÓN



Emergencias: **112**

Información Tráfico: **011**

Jefaturas de Tráfico: **060**

PORTAL DE LA DGT www.dgt.es



Estaciones ITV:

info.dgt.es/ITVS_direcciones

Información de carretera:

...el-trafico/ o infocar.dgt.es/etraffic/

Jefaturas de Tráfico:

info.dgt.es/jefaturasprovinciales

Centro de reconocimiento de conductores:

info.dgt.es/CentrosReconocimiento

TASAS DGT



Matriculación automóviles (Permiso de circulación) **97,80 €**

Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación) **27,30 €**

Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (Transferencia) **54,60 €**

Examen conducción (Permisos) **91,20 €**

Examen conducción (Licencias) **43,20 €**

Renovación Permisos y Licencias * **24,10 €**

Duplicado permisos y licencias conducción y circulación **20,40 €**

Obtención de permisos por pérdida de puntos **28,00 €**

*Descuentos de hasta el 80% en función del periodo de revisión.

Última Matrícula
(13/06/2019)



Voy a conducir en el extranjero, ¿qué debo hacer?

Estas vacaciones, ¿planea viajar al extranjero en su propio coche? ¿O conducir un coche, una moto o una bicicleta de alquiler en su destino? Estas son las claves para conducir legalmente y con seguridad fuera de España.

Documentación necesaria en todo caso:

- **Permiso de conducir nacional.** Válido en la Unión Europea y en países con acuerdo bilateral. Sea cual sea su destino, llévalo siempre con usted y consulte las recomendaciones de viaje en la web de Asuntos Exteriores (exteriores.gob.es).
- **Permiso de circulación y tarjeta de ITV.** Para vehículos matriculados en España.
- **DNI/pasaporte.** Compruebe que están en vigor. En caso de robo o pérdida, contacte con la embajada o consulado de España.

En la Unión Europea y Espacio Económico Europeo:

- **Seguro obligatorio.** Cubre los daños que su vehículo ocasione a terceros. Si es de alquiler, compruebe que tenga seguro.
- **Normativa.** Antes de conducir, consulte las normas de tráfico en la web de la Comisión Europea (ec.europa.eu).

Resto del mundo:

- **Permiso de conducir internacional.** Válido en los países contratantes del Convenio Internacional de Ginebra de 1949. Tramítelo en las Jefaturas Provinciales de Tráfico (10,30€).
- **Seguro obligatorio.** Consulte con su aseguradora las coberturas en su destino y solicite la Carta Verde (certificado internacional) si fuera necesaria. Si conduce un vehículo de alquiler, compruebe que está asegurado.
- **Normativa.** Infórmese de las normas de circulación de los países a los que viaje en sus embajadas o consulados.

Y recuerde:

- Si su permiso está próximo a caducar, puede renovarlo hasta tres meses antes de la fecha de caducidad. Pida cita previa en su Jefatura Provincial de Tráfico en www.dgt.es o a través del 060.
- Las Jefaturas de Tráfico solo admiten el pago con tarjeta bancaria.
- Puede pagar las tasas a Tráfico en www.dgt.es.

[illegible]

NÚMEROS

ESTAMOS DE CELEBRACIÓN

Pedimos un deseo: seguir informándote sobre tráfico, seguridad vial, movilidad, legislación... por lo menos en otros 250 números más. ¡Y que nos sigas acompañando!