

CÓMO PREPARAR LA SALIDA INVERNAL MÁS SEGURA

La información te hace más fuerte

- Los mejores **consejos** para circular con nieve o hielo, lluvia, viento o niebla
- Cómo **preparar el coche** para viajes invernales
- **Roberto Brasero** habla de la importancia de la información meteorológica
- Dónde encontrar las **incidencias** en carretera

ESTE SUPLEMENTO CORRESPONDE AL NÚMERO 264 DE LA REVISTA "TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL"



FUENTES DE INFORMACIÓN IMPRESCINDIBLES PARA UNA SALIDA INVERNAL

Diez claves para el conductor informado

Un conductor bien informado es un conductor más seguro. El “mantra” que tanto hemos repetido desde estas páginas adquiere aún más relevancia en época invernal, en la que múltiples circunstancias ajenas al usuario de la vía condicionan su trayecto: las condiciones meteorológicas, la reducción de visibilidad, la mayor afluencia de vehículos por la sucesión de días festivos... Si planificar y tratar de anticiparse a los inconvenientes siempre resulta aconsejable, en invierno lo es aún más. Ofrecemos algunas pistas para ello.

Iñaki MORENO

Una reciente encuesta del fabricante de neumáticos Good-year sobre actitudes y hábitos de los europeos respecto a la conducción estacional indica que en España el 41% de los conductores afirman que no conducirían nunca en condiciones de hielo. En comparación, solo el 16% de los británicos y el 3% de los polacos se manifiestan de igual forma. Además, solo el 46% de los encuestados españoles aseguraron conocer la diferencia entre neumáticos comunes y los específicos para época invernal. Es decir, se comprueba que un elevado porcentaje evitaría coger el coche si hay hielo, al tiempo que un índice similar manifiesta no manejar información sobre ello. Sin embargo, la profusión de fenómenos meteorológicos adversos, algunos de ellos tan intensos y extendidos como la famosa “Filomena” de principios de 2021, ha hecho que los conductores se muestren en general más concienciados con la toma de precauciones y preparación del vehículo ante los anuncios de situaciones complicadas. El año pasado el Barómetro Fesvial se centró en la conducción y seguridad vial con frío, nieve y hielo y reveló que persisten lagunas respecto a normas relacionadas con la conducción en estas condiciones -obligatoriedad de encender las luces cuando nieva, posibilidad de uso de neumáticos de todo tiempo sin cadenas, etc.-, pero que la inmensa mayoría aceptan la necesidad de una buena prepara-

ción y mantenimiento del vehículo. Además, un índice muy apreciable de encuestados tiene asimilada la necesidad de salir con una información útil y actualizada: el 86% busca información sobre el estado de las vías y el trayecto que se va a recorrer, mientras que el 83% consulta los partes meteorológicos. La cuestión radica, entonces, no tanto en la concienciación, que ya parece existir, sino en la idoneidad de las fuentes que escogen quienes se ponen al volante antes de salir a la carretera. Repasemos algunas de ellas.



1 PANELES INFORMATIVOS

Los paneles de mensaje variable (PMV) facilitan un canal directo de información al conductor desde la Dirección General de Tráfico sobre las incidencias que pueda encontrarse en su itinerario. En la actualidad las vías españolas acogen 2.445 de ellos, cuyo control corresponde a los ocho Centros de Gestión del Tráfico de la DGT (Madrid, Valencia, Málaga, Sevilla, Zaragoza, Valladolid, A Coruña y Baleares). Con uno o dos pictogramas y 36 caracteres anticipan al conductor si hay alertas meteorológicas relevantes, si se va a encontrar un accidente, si hay un coche detenido

en la carretera o si las retenciones van a afectarles en su viaje. Durante el año 2021 los paneles recogieron más de un millón de mensajes, con una frecuencia que se intensifica de noviembre a marzo, especialmente durante episodios de meteorología adversa.

2 DGT.ES/

Consejos de seguridad vial, actualidad de la entidad, campañas en marcha, información sobre trámites... El catálogo de contenidos de la página web de la DGT resulta tan amplio como lo es el abanico de





Redes sociales, apps, radio, webs, teléfonos informativos y paneles en la carretera, medios a nuestro alcance

4 REDES SOCIALES DE LA DGT

La DGT está en Twitter, Facebook y YouTube desde 2011, y desde 2016 en Instagram. En Facebook suma 376.000 seguidores, y la cuenta principal de Twitter, @DGTes, aglutina a 440.000, a los que se añaden los 212.000 de @InformacionDGT, que ofrece información automatizada de los Centros de Gestión del Tráfico. En @DGTes y Facebook se informa de incidencias relevantes, mensajes divulgativos de seguridad vial, difusión de las actividades de las jefaturas de Tráfico y las campañas de publicidad. YouTube, por su parte, que supera los 17.000 suscriptores, se centra en las campañas, vídeos divulgativos y actividades de la DGT. Para la preparación del viaje un repaso a lo último en redes no está de más pero, por supuesto, antes de sentarse en el coche: al volante, el móvil mejor lejos.



solicitados, con más de dos millones de visitas.

3 INFOCAR

Desde este mapa (ubicado en la dirección infocar.dgt.es) se tiene acceso, en tiempo real, a información sobre todas las carreteras de España. Cualquier incidencia que se haya registrado en la vía quedará reflejada en él, así como la hora a la que se ha producido, su tipología y el punto kilométrico. Este mapa sitúa todas las informaciones que la DGT va recopilando de cámaras de tráfico, es-



taciones meteorológicas, informes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil o Protección Civil, etc. La información más detallada sobre el servicio la puede encontrar en la última página de este suplemento.



5 "TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL" ONLINE

La versión digital de la revista de la DGT (revista.dgt.es) se actualiza de forma constante con los contenidos de la revista en papel, pero también incluye otros asuntos que, por imposiciones de la actualidad, escapan a la versión impresa. Aunque ●●●

asuntos que atañen a este organismo. Rediseñada en junio del año pasado, desde entonces suma casi 37 millones de visitas, siendo la información sobre incidencias del tráfico uno de los contenidos más



Diez claves para el conductor informado

●●● son los reportajes de la revista sobre cuestiones de seguridad vial, consejos de conducción, mantenimiento del vehículo, novedades normativas, etc., los que más eco obtienen. Se trata de asuntos a menudo ligados a aspectos estacionales que condicionan la conducción: fenómenos meteorológicos, baja visibilidad, planificación del viaje, etc. En lo que llevamos de año, más de 1,7 millones de usuarios han consultado la web, un 64% de ellos por dispositivos móviles.

6 011

El número de teléfono 011, que no sustituye al de emergencias 112, está disponible las 24 horas, los 365 días del año y su gestión se lleva a cabo desde los Servicios Centrales de la DGT. Proporciona información actualizada sobre el estado del tráfico, las restricciones a camiones, los trámites en las Jefaturas de Tráfico y teléfonos de información. En los últimos cinco años ha atendido más de 1,2 millones de llamadas, 210.000 de ellas el año pasado.



7 RADIO TRÁFICO

Desde 1995 la DGT cuenta con un servicio específico para ofrecer información actualizada a los conductores a través de las emisoras de radio. Desde el Gabinete de Comunicación se realizan anualmente unas 80.000 conexiones a emisoras de radio, cadenas de TV y otros medios de comunicación. En cuanto a su frecuencia, varía mucho de días laborables a fin de semana y si hay operaciones especiales o temporales en marcha. De media, un día laborable hay unas 300 conexiones, 380 si hay una operación especial. Como

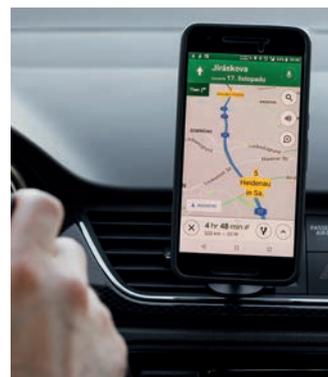
La plataforma DGT 3.0 ofrece información actualizada al minuto sobre incidencias en las vías, tráfico intenso, inclemencias meteorológicas, etc.



dato curioso: durante "Filomena" se llegaron a hacer 3.373 conexiones. Además, a través de la web de la DGT se puede acceder a los últimos boletines con información actualizada.

8 MI DGT

La información sobre las condiciones de la vía, la previsión meteorológica y otros asuntos ajenos al conductor es, sin duda, importante. Pero también lo es saber a ciencia cierta en qué punto se encuentran "sus papeles". Si no está seguro de cuándo caduca su permiso o los puntos de los que dispone, miDGT permite afrontar el viaje tranquilo al resolver las consultas de forma instantánea. La consulta de los permisos digitales y del saldo de puntos, los informes reducidos de los vehículos y la actualización de datos de contacto son los contenidos más visitados de una aplicación que desde su arranque en 2020 suma casi cuatro millones de usuarios únicos y 21 millones de consultas. Un aspecto a tener muy en cuenta: al manejarse en la aplicación datos personales, se precisa para acceder a ella disponer en el móvil de certificado digital o credenciales del sistema de autenticación Cl@ve.



9 APPS DE TRÁFICO

La mejora de las conexiones ha facilitado el auge de apps que ofrecen un tipo de información que todo usuario necesita en algún momento: cómo me ubico y cuál es la forma más eficiente de llegar a mi destino. Ahora además se añaden datos al minuto, para lo que muchas de estas apps se nutren de DGT 3.0, punto de acceso a información gratuita y en tiempo real que reporta, por ejemplo, advertencias de obras o averías. A ello también contribuye el Punto de Acceso Nacional de Tráfico y Movilidad (nap.dgt.es), que ofrece conjuntos de datos disponibles de la DGT, los servicios de tráfico de Cataluña y País Vasco o el Ayuntamiento de Madrid, entre otras entidades. De esas fuentes "beben" muchas apps de movilidad, campo en el que la referencia sigue siendo Google Maps, con unas mareantes cifras de 10.000 millones de descargas mundiales. Sus principales competidores en el proceloso mundo de las tecnológicas también tienen las suyas: Apple Maps y Bing Maps, de Microsoft. Otra app muy popular también es de Google: Waze, y hay más opciones como el RACC Infotransit, OsmAnd, HERE WeGo, MapsMe, etc.

10 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

La web y la app de la Agencia Estatal de Meteorología son los servicios de información meteorológica de referencia. Incluyen módulos con alertas, previsión por municipios o el mapa con el tiempo de hoy. Su app para Android e iOS suma más de un millón de descargas. Para información de fuera de España hay servicios muy populares como AccuWeather, o la opción de Google que, a la búsqueda "el tiempo en" seguido de la localidad o provincia de su interés, le devolverá la información que facilita Weather.com. Por otra parte, todos los medios, escritos y audiovisuales, potencian la información meteorológica en invierno (ver entrevista a Roberto Brasero en la página 14).



REVISIÓN INVERNAL DEL VEHÍCULO

Los puntos imprescindibles de la seguridad

Aunque los neumáticos y las luces pueden parecer los elementos básicos a revisar de cara al invierno hay otros, como la batería o los limpiaparabrisas que son imprescindibles. Haga una buena revisión invernal del coche con, al menos, los siguientes puntos.

Según los talleres Euromaster, el mal estado de los neumáticos causa el 30% de los accidentes en invierno. Y si mayoría los automóviles encendieran la luz de cruce en invierno durante el día, se reducirían los fallecidos por siniestros un 10%. Pero además, hay otros elementos básicos a revisar antes de viajar.

AIRE ACONDICIONADO

Es fundamental para eliminar rápidamente el empañado de los cristales del coche. Por eso, revíselo. Si no enfría bien, podría tener una fuga el sistema.

ANTICONGELANTE

En los coches nuevos no habrá que controlar este punto salvo que vayamos a circular o a estacionar en zonas a muchos grados bajo cero. En los antiguos, compruébelo y

añada líquido si hace falta: evitará que se estropee el sistema de refrigeración, y dañe partes muy costosas del vehículo.

BATERÍA

Es clave en el automóvil. Si no funciona, este no se mueve. Si el vehículo pasa muchos días aparcado, o tiene más de diez años o si la batería ya ha dado fallos al arran-

Y SI APARCA BAJO ÁRBOLES

Si deja aparcado el coche largos periodos bajo árboles, y no retira a tiempo las hojas que se depositan en las rejillas de aireación junto al parabrisas éstas pueden perjudicar el sistema de climatización.

car, revísela. Además de las habituales pinzas de arranque, existen pequeños arrancadores de bajo precio útiles para salir de un apuro.

LIMPIAPARABRISAS

La perfecta visión de lo que pasa alrededor es primordial para conducir con seguridad. Los limpiaparabrisas siempre deben estar en perfecto estado. Sustitúyalos en cuanto se reduzcan su eficacia. Y no olvide el nivel del líquido.

FRENOS

Los frenos en mal estado son la segunda causa de accidente por motivos mecánicos. Haga comprobar discos y pastillas, el estado y nivel del líquido de frenos, los latiguillos o el repartidor de frenada.

LUCES

Comprueba que funcionan todas las luces y pilotos –delanteros y traseros–. No solo sirven para ver, sino para ser vistos. Y recuerde: en invierno, si su coche es antiguo, circule de día con las luces de cruce.

NEUMÁTICOS

En invierno no puede faltar un control total de los neumáticos: dibujo, uniformidad del desgaste y presión. Según Continental, solo un tercio de los conductores conoce la profundidad del dibujo de los neumáticos de su vehículo, que debería ser como mínimo de 1,6 milímetros.

PORTAESQUÍES O BAÚL DE TECHO

El equipaje debe ir bien colocado en el interior o en el techo del coche. En caso de un accidente a 50 km/h, una bota o un esquí pueden salir despedidos y golpear a alguien con una fuerza de hasta 50 veces su propia masa.

MOTOR Y PUESTA A PUNTO

El invierno pone a prueba todas las partes mecánicas de un automóvil. Haga una puesta a punto al vehículo, sobre todo si tiene más de diez años: bujías, inyectores, filtros (aire, aceite, polen...), niveles, cambios de aceite y líquidos...



CARRETERA MOJADA, FRENADAS MÁS LARGAS

Con LLUVIA: mantenga el control

La lluvia es el fenómeno atmosférico más frecuente y el que más problemas causa en la circulación. Cuando llueve, la falta de adherencia del vehículo al asfalto y la visibilidad reducida se convierten en los peligros más notorios. Cuando la carretera está mojada o llueve, o ambas a la vez, todas las precauciones son pocas para mantener el control del vehículo.

PRINCIPALES RIESGOS

MENOS ADHERENCIA. Sobre el asfalto mojado, menos adherente, el agarre de los neumático es menor y las frenadas se alargan: a 90 km/h sobre un firme mojado se necesitan hasta 10 metros más para detener el vehículo que en seco.

PRIMERAS GOTAS. Cuidado con los minutos iniciales de la lluvia, pueden ser especialmente peligrosos si estamos desprevenidos: esas primeras gotas de agua que se mezclan con el polvo y la grasa del asfalto hacen muy deslizante el pavimento.

ARRECIA LA LLUVIA. Si la lluvia cae con fuerza y el agua se acumula en la calzada, la adherencia



se reduce aún más y nuestro vehículo puede incluso llegar a deslizarse. Además, la humedad puede afectar al funcionamiento de las pastillas de freno.

PEOR VISIBILIDAD. La lluvia también provoca una importante pérdida de visibilidad, tanto por las salpicaduras de agua directas o procedentes de otros vehículos como por la condensación que empaña los cristales del habitáculo. Los limpiaparabrisas son clave.

ATASCOS. Cuando llueve, en especial en grandes zonas urbanas y sus accesos, aumentan las congestiones circulatorias, las condiciones hacen más complicada la conducción y los incidentes entre vehículos se multiplican.

CÓMO COMPORTARSE

A MENOS VELOCIDAD,

más espacio. La primera precaución es circular más despacio con una distancia de seguridad entre vehículos adecuada a las condiciones.

SUAVIDAD. Evite pisar los pedales de acelerador o freno de forma brusca, especialmente en carretera, donde una velocidad excesiva sobre asfalto mojado puede provocar el temido acuaplanin (ver infografía).

BUENA VISIBILIDAD. Asegúrese de que el alumbrado, los limpiaparabrisas y la luneta térmica funcionan correctamente para no verse sorprendido cuando empieza a llover.

Y QUE LE VEAN BIEN. Con lluvia debemos circular, al menos, con las luces de cruce encendidas.

CRISTALES EMPAÑADOS. Utilice la calefacción o el aire acondicionado.





EN 2021 HUBO 65 SINIESTROS MORTALES Y 2.228 SINIESTROS CON VÍCTIMAS EN CONDICIONES DE LLOVIZNA Y LLUVIA FUERTE



PRECAUCIÓN: CARRETERA ANEGADA

Con mal tiempo, circulando por vías secundarias, podemos encontrar corrientes de agua que atraviesan o pequeñas balsas que inundan un tramo de la carretera. En situaciones así conviene tener mucha precaución y pensárselo dos veces antes de continuar la marcha. Porque una corriente de agua aparentemente in-

ofensiva, con medio metro de profundidad, a una velocidad de 10-20 km/h, puede ser suficiente para arrastrar a un turismo. Y si parte de la carretera está anegada, es más prudente no cruzar y buscar una alternativa, ya que la inundación puede ser más profunda de lo que aparenta si el agua ha socavado el terreno.

dicionado para eliminar el vaho que la humedad forma y limpie los cristales con una bayeta seca.

en marcha, compruebe periódicamente que los frenos funcionan. Tocando suavemente el pedal secará la humedad de las pastillas.

FRENOS MOJADOS. Una vez

LLUVIA: MENOS ADHERENCIA

Con la carretera mojada, la adherencia baja y se necesita mayor distancia para detener el vehículo. Además, las primeras gotas, al mezclarse con el polvo, o las hojas caídas de los árboles vuelven la vía super deslizante.

En adelantamientos, suba la velocidad del limpiaparabrisas

Use el alumbrado de cruce

Use calefacción y A/A ante el empañamiento



Aumente la distancia de seguridad

Compruebe el estado de los neumáticos

¿QUÉ ES EL ACUAPLANIN?

Si el neumático no es capaz de desalojar el agua de la carretera (por falta de dibujo, baja presión o velocidad inadecuada), se produce acuaplanin

¿QUÉ HACER SI SE PRODUCE?



No frene a fondo



Sujete el volante con firmeza



Cuando note que recupera el agarre, corrija la trayectoria suavemente



LA PÉRDIDA DE ADHERENCIA, EL MAYOR PELIGRO

NIEVE Y HIELO: 'agárrese' al asfalto

La mayoría de lo conductores no estamos familiarizados con la conducción sobre nieve o hielo al ser fenómenos menos frecuentes. Pero cuando se presentan, resultan peligrosos y pueden sorprendernos en plena marcha. Tome nota de a qué se enfrenta al conducir con nieve y hielo en la calzada y sepa cómo afrontarlos de forma segura.

PRINCIPALES RIESGOS

IMPIDE LA VISIÓN. La nieve oculta las señales y las marcas viales y reduce la visibilidad del conductor.

ADHERENCIA. Ya con los primeros copos, la calzada se vuelve muy resbaladiza. A medida que el espesor crece aumentan las dificultades y no podrá circular sin cadenas o sin neumáticos de invierno.

CÓMO ACTUAR

ALUMBRADO. Encienda las luces de cruce, reduzca la velocidad y aumente la distancia de seguridad.

SIGA LAS HUELLAS. Circule

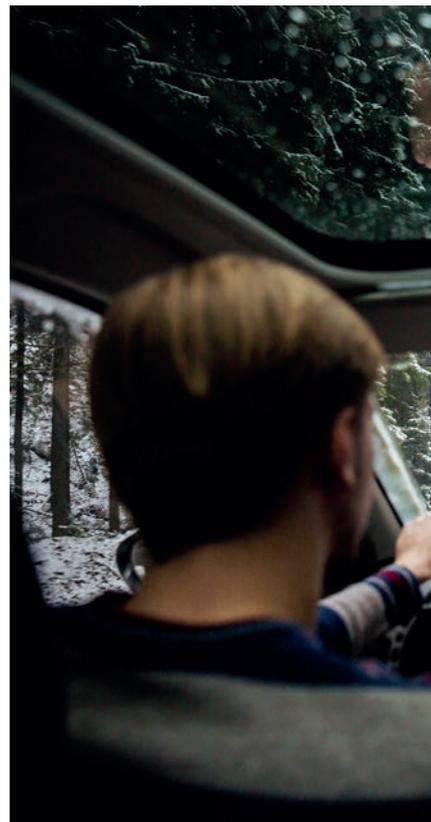
por las rodadas de otros vehículos y evite manejar el volante con brusquedad.

NO ACELERE. Cuando inicie la marcha del vehículo no acelere, solo suelte suavemente el pie del embrague.

PELIGROS DE LA HELADA

AGARRE 'CERO'. La adherencia de un vehículo sobre hielo es crítica, mucho menor que sobre la nieve.

INVISIBLE. El hielo es un peligro 'oculto', difícil de detectar. Suele aparecer en zonas en sombra, resguardadas, con alta humedad u orientadas al norte.



DE NOCHE. Especial precaución cuando cae la noche: cualquier punto de la carretera donde corra el agua de día puede helarse al ponerse el sol.

CÓMO ACTUAR

ALERTA. Si durante la conducción empieza a nevar o prevé la presencia de placas de hielo, active el 'modo alerta': vigile la tempera-

RESTRICCIONES DE CIRCULACIÓN POR NEVADAS, EN COLORES

Comienza a nevar

NIVEL VERDE

100 km/h en autopistas y autovías, y 80 km/h en el resto

Camiones por el carril derecho y no podrán adelantar

Evite los puertos, extreme la prudencia y esté atento a la información meteorológica

Poco cubierto

NIVEL AMARILLO

- Precaución. Se prohíbe circular a camiones y vehículos articulados

- Los turismos y autobuses, a 60 km/h

- Evite maniobras bruscas y en curvas y descensos reduzca más la velocidad

Carretera cubierta

NIVEL ROJO

- Prohibido circular a vehículos articulados, camiones y autobuses

- No rebase a los vehículos inmovilizados si no tiene la seguridad de poder continuar la marcha

- Obligatorio circular con cadenas o neumáticos especiales a 30 km/h

Mucho espesor

NIVEL NEGRO

- Se prohíbe totalmente la circulación

- Para no obstaculizar a los quitaniieves, aparque lo más orillado posible

- Si se queda bloqueado, utilice la calefacción del motor. No abandone el vehículo si no hay refugio



EN 2021 HUBO 61 ACCIDENTES CON VÍCTIMAS EN CONDICIONES DE NIEVE Y HIELO

CÓMO MONTAR LAS CADENAS

En el caso de quedar atrapado en una carretera donde la nieve hace imposible seguir la circulación, si nuestro vehículo no monta neumáticos de invierno estará obligado a poner cadenas (metálicas, de tela...). Ante todo, tenga la precaución de llevarlas en el maletero si prevé nieve en su camino. Y también, muy importante, un buen par de guantes para las manos: el frío puede hacer insufrible el montaje de las cadenas metálicas tradicionales, en especial si no tiene práctica. Móntelas siempre en el eje motriz y si su vehículo tiene tracción a las cuatro ruedas, en el delantero. Y no pase de 30 km/h con ellas puestas:



- Tome los dos extremos, compruebe que ningún trozo de la cadena queda aprisionado por la rueda, cierre el aro interior y céntrelo bien por detrás del neumático.
- A continuación, cierre el anillo exterior y centre el conjunto de la cadena sobre la zona de rodadura y flancos del neumático.
- Apriete con el tensor y enganche el sobrante de la cadena para que no golpee en el paso de rueda.

Cadenas metálicas:

- Desabroche el aro rígido e introduzca un extremo por detrás de la rueda, deslizándolo por el suelo.

tura externa y reduzca la velocidad si desciende por debajo de 3°C.

lo. Disminuya lentamente la velocidad y manténgala muy reducida.

ANTICIPÉSE. Sobre hielo, mantener el control es casi imposible. Siempre que pueda, evite la situación de riesgo y trate de esquivar posibles superficies heladas.

SUAVEMENTE. Intente mantener la trayectoria y en ningún momento frene, mueva el volante, acelere o decelere con brusquedad. Tenga en cuenta que la falta de adherencia hace que la dirección y el comportamiento del resto de vehículos pueda ser imprevisible.

PATINAR SOBRE RUEDAS. Si de pronto siente deslizar el vehículo, estará rodando sobre hie-

VIAJAR CON NIEVE O HIELO

Conducir con nieve o hielo, por su baja adherencia, es una situación de alto riesgo. Evítelo si puede aplazar el viaje. Por debajo de 3°C puede aparecer hielo.

DÓNDE SUELE HABER HIELO



Umbrías o resguardos orientados al norte



Puentes o zonas cercanas a ríos



SI PISA UNA PLACA DE HIELO

1 Levante el pie del acelerador

2 No frene hasta recuperar la adherencia

3 No rectifique la dirección: puede perder el control

4 Al salir de la placa, procure que las ruedas estén rectas y luego corrija la trayectoria con el volante

Revista TRAFICO Y Seguridad Vial



SOBRE TODO, EVITAR LAS COLISIONES POR ALCANCE

NIEBLA: visibilidad cero

Se trata de una de las incidencias climatológicas más peligrosas en carretera, pues resta visibilidad y aumenta el riesgo de alcance. Aunque no es en general un fenómeno frecuente, en ciertos tramos es habitual y puede cortar carreteras durante horas, como ocurre por ejemplo en la autovía del Cantábrico (A-8) en la provincia de Lugo. Estos son los principales peligros de la niebla y la forma adecuada de actuar.

PRINCIPALES RIESGOS

ESCASA VISIBILIDAD. Un banco de niebla espesa reduce drásticamente la visibilidad del conductor a unos pocos metros por delante de su coche.

MENOS ADHERENCIA. Además, con niebla la calzada se humedece y se vuelve más deslizante. Y cuidado si la temperatura es baja, porque también puede dar lugar a la formación de hielo sobre el pavimento.

CÓMO COMPORTARSE

ALUMBRADO. Con niebla de cualquier tipo, encienda siempre la luz de cruce y la antiniebla delantera, si su vehículo las tiene. Con niebla densa, añada las antiniebla



traseras para hacerse visible a los conductores que circulan detrás de usted.

MÁS DESPACIO. Adecúe la velocidad a la visibilidad para detenerse dentro de su campo de visión ante cualquier incidencia y evitar alcances contra otros vehículos u obstáculos.

FRENAZOS, NO. Cuando tenga que frenar, hágalo con suficiente antelación, pisando el pedal de freno con suavidad.

NO ADELANTE. En vías convencionales de doble sentido, con la visibilidad reducida, el adelantamiento es peligroso y por tanto desaconsejable. Si la visibilidad es

muy reducida, la maniobra está prohibida.

POR LA DERECHA. Aunque haya varios carriles por sentido, circule siempre por el derecho. Siga las líneas del arcén para mantener su vehículo dentro del carril.

MENOS VISIBLES. Aumente la atención y las precauciones en presencia de usuarios menos visibles y más vulnerables como motos, ciclomotores, bicicletas y peatones.

IMPOSIBLE CIRCULAR. Si la niebla es muy cerrada y no es posible circular de forma segura, no se empeñe en seguir: abandone la vía y espere a que despeje.

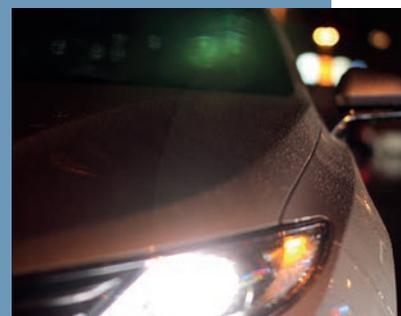




**EN 2021 HUBO 18 ACCIDENTES MORTALES
Y 836 ACCIDENTES CON VÍCTIMAS
EN CONDICIONES DE NIEBLA**

**LUCES ANTINEBLA:
CUÁNDO ENCENDERLAS... Y APAGARLAS**

Las luces antiniebla son 'refuerzos' luminosos para momentos de visibilidad reducida por diversos motivos - lluvia intensa, nevada, niebla espesa o nubes densas de humo o polvo- en los que las luces de cruce son insuficientes. Las hay delanteras, aunque no todos los vehículos las tienen porque no son obligatorias) y traseras, obligatorias para automóviles excepto motocicletas.



lumbrar tanto de frente como reflejada en los retrovisores.

Trasera

Delantera

- Es una luz potente, baja y ancha, útil para seguir las líneas del borde de la calzada.
- Se utiliza de día o de noche con niebla, lluvia abundante, nevada o nubes de polvo, aislada o junto con las de corto y largo alcance.
- Mal utilizada, puede des-

- Una o dos luces rojas más intensas que las de posición.
- Es obligatorio encenderla cuando hay niebla espesa, lluvia o nevada intensa, o nubes de humo o polvo densas.
- Dentro de un atasco o cuando la niebla desaparezca, apáguela para no deslumbrar a los conductores que van detrás.

CONSEJOS PARA CONDUCIR CON NIEBLA

Con niebla, la visibilidad se reduce mucho. Además, puede humedecer el firme y reducir la adherencia. Para evitar que se multipliquen las posibilidades de alcance o accidente...

Revista TRÁFICO Y Seguridad Vial



PELIGROS



Nunca utilice luces largas: rebotan y deslumbran



Al salir de la niebla, apague sus antiniebla: deslumbran mucho



RACHEADO Y LATERAL, EL MÁS PELIGROSO

VIENTO: ráfagas peligrosas

En carretera, el viento es siempre molesto al volante. E incluso peligroso, ya que las ráfagas fuertes puede sorprendernos y desviarnos de nuestra trayectoria, especialmente si vienen de costado. Con viento fuerte debemos poner especial atención al realizar un adelantamiento, al cruzarnos con vehículos voluminosos y en lugares críticos como salidas de túneles.

PRINCIPALES RIESGOS

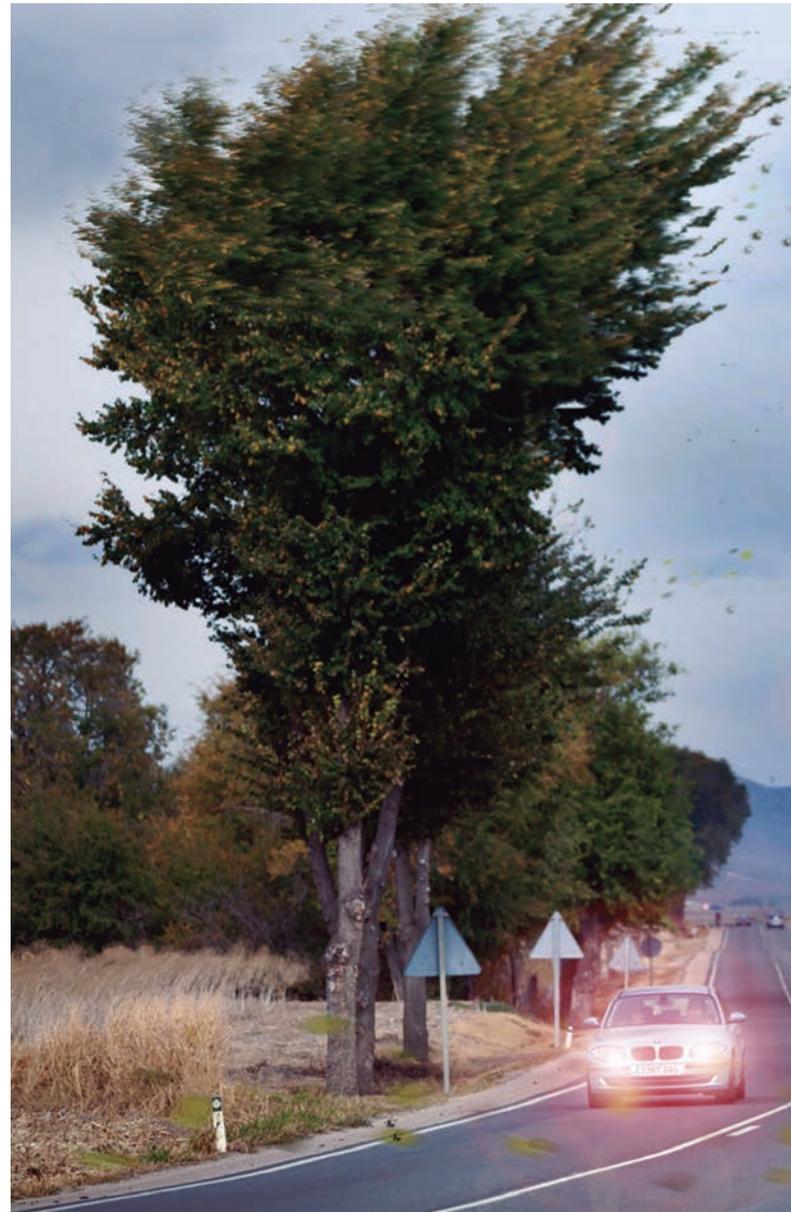
A EMPUJONES. El viento más peligroso es el que se presenta a rachas, por sorpresa: puede desestabilizar un vehículo y hacerle perder su trayectoria.

POR LA IZQUIERDA. Mucha precaución cuando sopla del lado del conductor: al cruzarnos con otros vehículos, el efecto 'vacío' produce un peligroso desplazamiento lateral.

POR LA DERECHA. Si el viento viene del lado del copiloto, el adelantamiento a un vehículo voluminoso 'pantalla' también puede complicar la maniobra.

CÓMO COMPORTARSE

MÁS DESPACIO. Aminorar la



velocidad es la primera medida a adoptar en estas circunstancias: así todo pasa más despacio, el vehícu-

lo es más controlable, para detenerse se necesitan menos metros y hay más capacidad de reacción.

SEPARACIÓN MÁXIMA.

Ante la posibilidad de encontrarse con un golpe de viento, procure aumentar las distancias de separación frontal y también lateral con el resto de vehículos.

POTENCIA Y CONTROL. Con marchas más cortas mantendrá la potencia suficiente para vencer la resistencia del viento.

SUAVIDAD. Maneje el volante con mucha suavidad, pero al mismo tiempo con firmeza para hacer oposición a la fuerza del viento.





EN 2021 HUBO 145 ACCIDENTES MORTALES Y 6.609 ACCIDENTES CON VÍCTIMAS EN CONDICIONES DE VIENTO



HOJAS SOBRE EL ASFALTO: NO TAN INOFENSIVAS

Circulando por carreteras en zonas boscosas o con vegetación, la presencia de hojas de los árboles caídas sobre el asfalto, algo aparentemente inofensivo, puede restar adherencia a nuestros neumáticos y convertir una frenada en derrape ya que mezcladas con el agua

de lluvia, pueden resultar tan peligrosas y deslizantes como el hielo. Además, una cubierta de hojas sobre la carretera puede ocultar baches, agujeros e irregularidades del firme, 'falsear' los límites de la vía a los ojos del conductor y dificultar la percepción real de su anchura.

VIENTOS DE PELIGRO

El viento puede modificar la trayectoria de un coche y comprometer su estabilidad provocando un accidente.

TRES MOMENTOS PELIGROSOS POR EL EFECTO PANTALLA

*revista
Seguridad Vial*

1 En la salida de túneles

2 Al cruzarse o al adelantar vehículos voluminosos

3 Junto a edificios, construcciones



NO SE DISTRAIGA las ráfagas pueden sorprenderle en cualquier momento



FÍJESE EN la vegetación, nubes de polvo, mangas de viento: indican la dirección e intensidad del viento



SUJETE EL VOLANTE con las dos manos, con firmeza y evitando movimientos bruscos



MANTENGA SUAVE la presión en el volante contra la dirección del viento



Se enfrenta a diario a isobaras, borrascas, anticiclones, sequías, inundaciones, nevadas, erupciones... y lo hace con un estilo muy personal y dinámico, insistiendo, por ejemplo, en los inconvenientes para los conductores. Roberto Brasero (Talavera de la Reina, 1971) llegó a la información meteorológica casi por azar, pero se ha convertido en líder de una revolución en la forma de comunicar “el tiempo”. Desde 2005, es el responsable de avisar de “filomenas” y “danas” en Antena 3 TV.

Pilar ORTEGA
Fotos: Alberto ESPADA

ROBERTO BRASERO, **periodista**

“Pienso en los conductores cuando hago información meteorológica”

Desde niño, Roberto Brasero leía la revista de la DGT, “Tráfico y Seguridad Vial”. Su primer trabajo en la Facultad de Periodismo lo hizo sobre esta publicación. ¿La razón? Su padre formaba parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en Toledo, primero en las motos “sanglas” y luego en el coche de atestados. “Cuando te encuentras en dificultades con tu coche, no hay nada más bonito que ver llegar a la Guardia Civil”, dice. Y la emoción y el orgullo se apoderan de él al recordar a su padre, Francisco Brasero, recién

fallecido, que con 40 años de servicio “formó parte de esa pandilla de ángeles que patrullaban las carreteras y que me transmitió el espíritu de sacrificio y de servicio. Todavía hoy mucha gente me recuerda que fue socorrida por mi padre. Eran superhéroes de la meseta. Le recuerdo enfundado en su guerrera de cuero. Porque entonces los inviernos eran mucho más fríos”.

¿Por qué ha hecho tan buen tiempo este otoño?

No podemos llamar buen tiempo a 30 grados en octubre en Bilbao o a una noche de 21 grados en San-

tander. Buen tiempo es que haga el tiempo que corresponde.

¿Piensa en los automovilistas cuando prepara su información?

Trato de abordar todas las facetas en las que el tiempo puede influir. Pienso en los conductores, claro, en especial en puentes, Semana Santa y Navidad. Me gusta avisar de los inconvenientes que van a encontrar como bancos de niebla, lluvia, nieve...

¿Y en qué concreta esa información a los conductores?

Me gusta dar consejos y avisar de lo que tienen que hacer, por ejemplo, si hay granizo, porque éste puede rom-

per las lunas del coche. El tiempo provoca inconvenientes que alteran lo previsto durante un viaje en carretera.

¿Cómo es como conductor?

Soy un conductor responsable. No soy temeroso; ni de los que pisan huevos ni de los que se creen Fernando Alonso –antes los llamábamos “fitipaldis”–. Cumplo las reglas, pero, como recomendaba mi profesor de autoescuela, “dale brío, dale brío”.

Coche eléctrico, ¿sí o no?

Me he lanzado al híbrido enchufable. Es una prueba, a ver cómo evoluciona el mercado, pero el futuro pasa por la electrificación. Nuestra atmósfera no puede esperar más. Hay que seguir moviéndose, pero dejando de lanzar gases de efecto invernadero.

¿Algún percance en la carretera?

Salvo algún pequeño golpe de chapa, no he sufrido mucho. Una vez llevé el coche a una revisión para cambiar las pastillas del freno y, al salir, en una recta, no frenaba. ¡Menos mal que no venía nadie!, y es que me dejaron desconectado un tornillo y un cable.

Protagoniza campañas contra la violencia de género y el uso responsable de la tecnología y es embajador de “Ponle freno”...

Llevo 11 años participando en la carrera. Me encanta divulgarla porque la recaudación va al Hospital de Paraplégicos de Toledo y a víctimas de accidentes. Aunque lo que menos hago es correr. Y si corro, no me pongo ni hora ni marca. El director general de Tráfico, Pere Navarro, y el ya ex fiscal jefe de Tráfico, Bartolomé Vargas, tampoco se la pierden. Es el único momento en que te puedes saltar un semáforo en rojo en Madrid.

¿Cómo llegaron las isobaras y las marejadillas a su vida?

No lo tenía previsto. Cuando trabajaba en Telemadrid, una directora de Informativos pensó en dar un cambio a la sección del tiempo. Y desde entonces, hace ya casi 20 años, la información meteorológica cobró más importancia desde el punto de vista periodístico. Y es un honor haber participado de este cambio.

¿Los meteorólogos le ven como a un intruso?



“No podemos llamar buen tiempo a tener 30 grados en octubre”

“Einstein tenía razón: el tiempo es relativo”

“Hay que actuar: nuestra atmósfera no puede esperar más”

“Los mejores lugares donde he estado son las personas”

Quizá al principio sí, pero ya no. Todo ha evolucionado mucho y los meteorólogos también hacen incursiones en programas de divulgación y hablan de si hay setas o no.

¿En qué se diferencia y en qué se parece a Mariano Medina?

Ambos somos toledanos y tenemos vocación por hacernos entender, él como pionero y yo, con respeto por los que me precedieron, para seguir esa estela. Escribió un libro, “El tiempo es noticia”, un manual para iniciarse en la meteorología, que tomé como texto de cabecera.

¿A qué hombre del tiempo seguía cuando comenzaba en esto?

El que me contagió esa vocación por divulgar fue Manuel Toharia. He tenido la oportunidad y la suerte de conocerle. Es un científico que se hace entender. Y como persona, causa una sensación muy grande.

Usted escribió un libro para que los ‘torpes’ entendieran el tiempo.

Sí, era una colección ‘para torpes’ sobre diferentes aspectos del conocimiento, con ilustraciones del gran Forges. Después escribí “La influencia silenciosa”, que trata de explicar cómo el clima modifica la Historia. Un clima cálido permitió, por ejemplo, que Erik el Rojo descubriera Groenlandia, o que los pescadores vascos llegaran a Terranova.

¿Qué actitud se debe tomar ante el cambio climático?



No es inteligente dar la espalda a los datos y a los científicos, que tienen comprobado que las temperaturas son cada vez más altas. Este año España ha tenido 42 días de ola de calor y el verano ha durado 40 días más. Tampoco es inteligente responder a esto tirando tartas en museos o no tomar medidas. Hay recorrido para poner freno al cambio climático. Escepticismo no y apocalipsis no. Creo que lo inteligente es actuar.

Pero en la historia de la Tierra ha habido otros cambios climáticos...

Sí, y períodos glaciares o interglaciares, pero ahora, por primera vez, hay influencia humana y tenemos responsabilidad en ello. La culpa es del hombre y está en nuestra mano mitigarlo. No todo está perdido.

¿Qué le sugiere ‘Filomena’?

Fue un gran reto. La previsión indicaba que llegaba una gran nevada y había que comunicarlo. El 8 de enero había muchos coches atrapados en la M40 en Madrid y falló la respuesta que como sociedad teníamos que dar ante episodios como éste. La solución no eran quitanieves. Ese día habría que haber modificado, por ejemplo, los horarios de trabajo.

¿La gente toma en serio la información meteorológica?

Sí cuando hay avisos rojos, que se activan en coordinación con las instituciones implicadas: Aemet, Protección Civil, DGT... Pero las alertas de-

ben tener peso. Es como Pedro y el lobo. Hay que reservar la fuerza comunicativa para momentos difíciles.

P. ¿Qué aficiones tiene cuando no está enfrascado con el tiempo?

R. Lo que más me gusta es perder el tiempo. Sentarme a no hacer nada o a leer. Y a disfrutar con mis hijos de manera egoísta, porque me lo paso muy bien con ellos. O con mis amigos. Y el deporte. Más que correr, camino o monto en bici. Me apasiona ver la naturaleza en directo y no en un monitor. Y los domingos, hacer arroz en el jardín de casa.

¿Le gusta viajar?

Mucho. Incluso por trabajo. Tuve que viajar a La Palma por la erupción del volcán y después volví con mi familia de vacaciones a disfrutar con el volcán parado. También me gusta ir a mi pueblo, Talavera de la Reina, donde viven mi madre y mis hermanos. Me gusta conocer lugares y gentes. De hecho, los mejores lugares donde he estado son las personas.

¿Y el tiempo del reloj? ¿Cómo percibe el paso del tiempo?

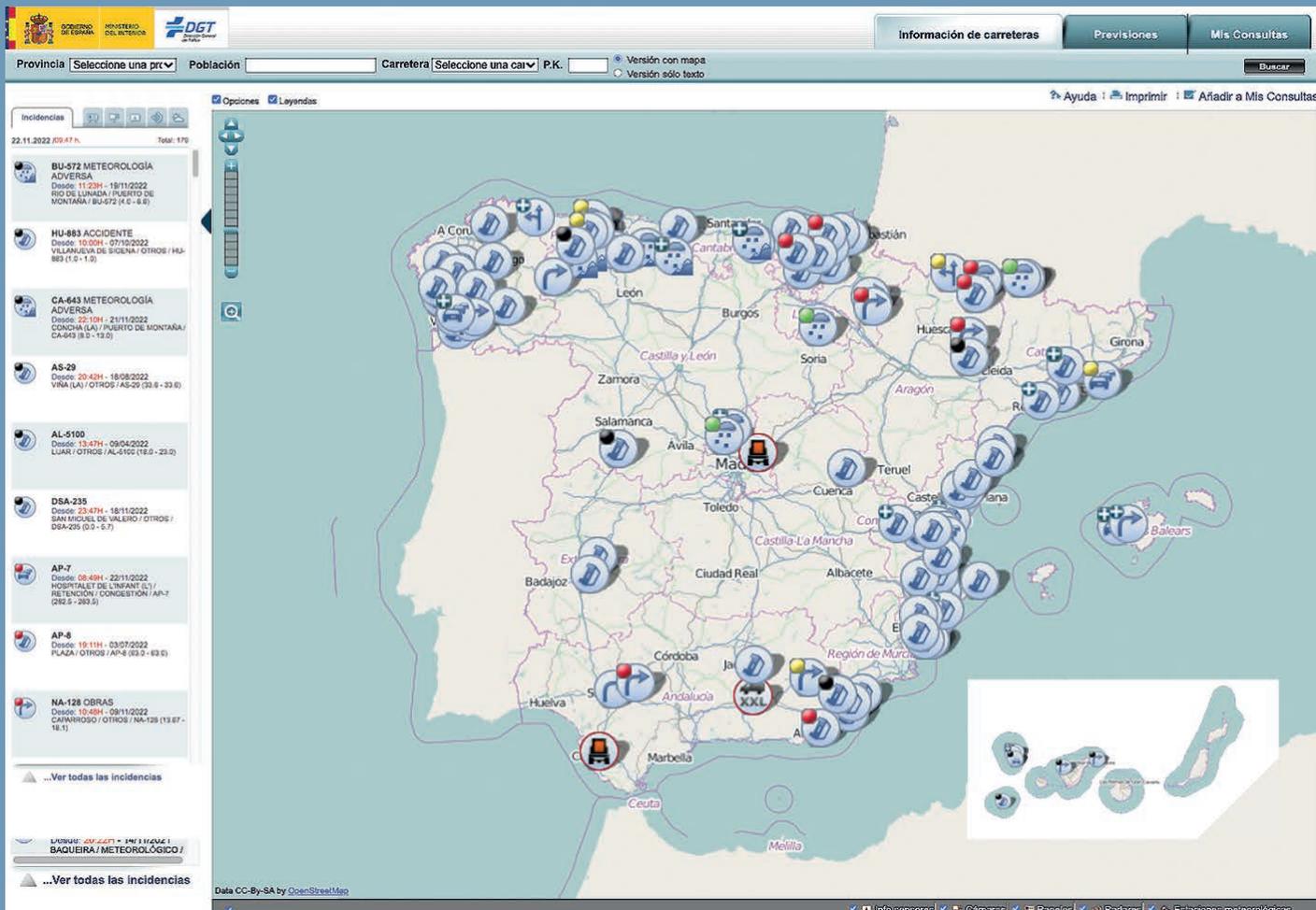
R. Einstein tenía razón: el tiempo es relativo. Con Filomena perdí la noción del tiempo, porque vivía en un hotel ante la imposibilidad de llegar a casa. Este 2022 también se me ha hecho muy largo. Más, incluso, que la pandemia.

También se preocupa por dar voz en televisión a la España vaciada...

Quien más cuida el medio ambiente es un pastor, un cazador o un agricultor y si abandonamos el campo, estamos dejando de cuidarlo. Debemos frenar esa despoblación y no solo con buenas intenciones: tiene que haber buena cobertura 5G, buenos servicios y no mirar la rentabilidad absoluta. Así, habría más gente que trabajaría en la España vaciada.

¿Qué es la televisión para usted?

Un trabajo y una pasión. También me encanta la radio. Soy casi más oyente de radio que de televisión. Pero hacer televisión, jugar con imágenes y dirigirte a un amplio número de personas es maravilloso, un privilegio al que intento responder con dedicación y dando lo mejor de mí.



PARA PLANIFICAR EL VIAJE CON LA MEJOR INFORMACIÓN

Mapa de incidencias en tiempo real

Antes de iniciar un viaje en invierno hay que planificarlo en base en las posibles incidencias climatológicas y posibles obras, cortes de vía, etcétera. Consulte informaciones fiables – como la del Instituto de Meteorología (www.eltiempo.es)–, y si la previsión es mala y puede, retrase el viaje. Existe un mapa de la DGT que lo reúne todo. Se llama infocar y funciona 365 días al año. Sitúa en tiempo real todas las informaciones que recopila la DGT a través de cámaras de tráfico, Guardia Civil,

Protección Civil, etcétera. Mediante iconos muy intuitivos, explica la razón de la incidencia y con el clásico código de colores (de verde –circulación condicionada– a negro –interrumpida totalmente–) señala la gravedad de la misma.

<https://infocar.dgt.es/etraffic/>

Además, si lo desea, otro mapa de la DGT le sitúa en las carreteras dónde se encuentran los radares fijos y de tramo, las cámaras de vigi-

lancia e, incluso, los tramos de especial riesgo y vigilancia para motos y ciclistas.

www.dgt.es/conoce-el-estado-del-traffic/informacion-e-incidencias-de-traffic/

Por último, lleve el móvil cargado, intente viajar durante el día, no lleve ropa de abrigo puesta mientras conduce porque pasará calor y el viaje será incómodo. También conviene llevar algo de comida y bebida y calzado adecuado en previsión de largas detenciones o atascos.

TIPOS DE INCIDENCIA

Retenciones

Retenciones

Meteorológicos

Humo / Polvo

Helada / Hielo

Lluvia

Nevada

Viento

Otros

NIVELES

- CIRCULACIÓN INTERRUPTIDA.** Carretera cortada. Para incidencias meteorológicas intransitable para cualquier tipo de vehículo y existe un claro riesgo de quedar inmovilizado en la carretera por periodos prolongados de tiempo.
- CIRCULACIÓN DIFÍCIL.** Circulación muy lenta con paradas frecuentes y prolongadas (congestión circulatoria). Para incidencias meteorológicas indica calzada completamente cubierta de nieve, siendo solo posible circular haciendo uso de cadenas o neumáticos especiales, a una velocidad máxima de 30 km/h. Esta situación es más frecuente en puertos de montaña. Se prohíbe la circulación de vehículos articulados, camiones y autobuses.
- CIRCULACIÓN IRREGULAR.** Circulación lenta con paradas esporádicas. Para incidencias meteorológicas indica que la calzada comienza a cubrirse de nieve, prohibiéndose la circulación de camiones y vehículos articulados y circulando los turismos y autobuses a una velocidad máxima de 60 km/h.
- CIRCULACIÓN CONDICIONADA.** Circulación a velocidad moderada. Para incidencias meteorológicas indica circulación no afectada aunque conviene extremar la prudencia y no sobrepasar la velocidad de 100 km/h en autopistas y autovías y 80 km/h en el resto de carreteras. Los camiones deben circular por el carril derecho y se les prohíbe realizar adelantamientos.