

Solo  
**8,25**  
€/año  
Suscríbase

## Peatones: Las víctimas más débiles

UNO DE CADA CINCO FALLECIDOS

DGT-AYUNTAMIENTOS  
COLABORACIÓN ANTIACCIDENTES

CIUDADES MÁS ACCESIBLES  
TAMBIÉN PARA DISCAPACITADOS

SEGURIDAD  
ASÍ ERAN LOS COCHES, ASÍ SON



Lo que  
"más nerviosos"  
nos pone  
al volante

Encuesta  
¿Se queda corta la  
sentencia contra  
Ortega Cano?



Coches 2014  
Más ahorradores,  
más seguros,  
más ecológicos



MORTALIDAD 2013:  
BAJA UN 13%  
¡MENOS QUE HACE  
54 AÑOS!

El mantenimiento de los coches, muy deficiente

- 3** Editorial: Frenar la siniestralidad de los peatones
- 4** La Locura
- 5** Novedades en la web de "Tráfico y Seguridad Vial"
- 6** El Maletero
- 8** La Foto
- 9** Mi Carril: Conductores Robot

## REPORTAJES

- 10** En Portada: Peatones, las víctimas más débiles
- 17** Balance de la accidentalidad en 2013
- 20** LA DGT pide colaboración a las ciudades
- 22** ¿Es suficiente la sentencia de Ortega Cano?
- 24** Suspensos en mantenimiento
- 27** Hacia ciudades accesibles
- 30** Capacitados para conducir
- 34** La seguridad se prueba a golpes
- 38** Furgonetas: un problema de seguridad
- 42** ¿Conduce su ira o usted?
- 46** ¿Sabe de qué se ocupa la DGT?
- 48** SV Internacional
- 51** Test
- 53** Tráfico del Motor: Las novedades de 2014
- 56** Banco de Pruebas: SEAT LEON ST 2.0 TDI 150 CV, AUDI A3 Sedan 2.0 TDi, BMW i3 y FORD FOCUS Electric
- 58** Noticias del Motor
- 60** La Entrevista: Luis Piedrahita
- 63** Cartas
- 66** Salud Vial: ¿Puedo conducir tras el ictus?
- 67** Vía de Servicio

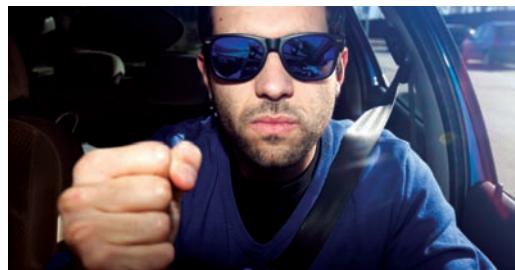


## 10 Seguridad para los más vulnerables

Los accidentes de peatones –376 personas que caminaban por la vía murieron en accidente de tráfico en 2012– son mucho más numerosos en ciudad, pero más graves en carretera. La seguridad del peatón, el usuario más vulnerable y desprotegido de la vía, está en manos de todos. Porque todos somos peatones.

## 22 ¿Es adecuada la sentencia de Ortega Cano?

Varias asociaciones de víctimas han valorado la sentencia de José Ortega Cano –quien chocó contra otro vehículo cuando circulaba con una tasa de alcohol superior a la permitida, causando la muerte de su conductor– y si es suficiente y ejemplarizante. Incluimos los resultados de una encuesta entre nuestro lectores hecha a través de la página web.



## 42 Lo que nos saca de quicio al volante

Un conductor que trata de colarse en una incorporación, otro que utiliza el carril izquierdo para circular y no para adelantar, o algún insolídero que ocupa dos plazas de aparcamiento en lugar de una, son situaciones que pueden llegar a desquiciarnos hasta el punto de influir en la atención que debemos poner en la carretera.



## 38 Furgonetas: el riesgo del reparto

Para conducir un vehículo comercial ligero se requiere el mismo permiso que para un turismo. Pero ni posee las mismas características ni se conduce igual. Sus conductores, que se dedican al transporte de mercancías, afrontan largas jornadas, en condiciones precarias y en un entorno muy competitivo... El riesgo de que se produzca un accidente de tráfico es muy alto.

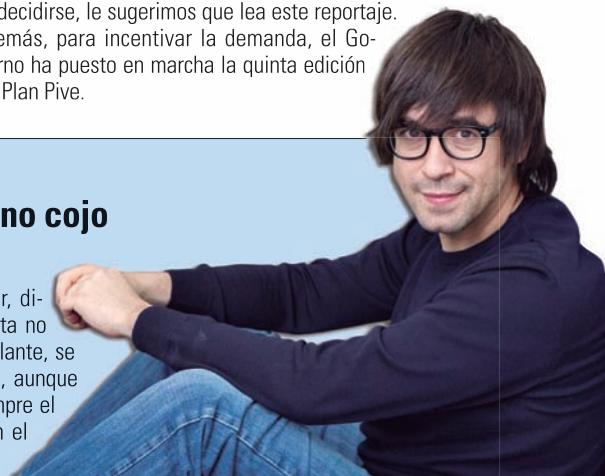


## 53 Las novedades de 2014

Parece que 2014 podría ser el año en el que se dará el paso a una lenta pero mantenida recuperación que animaría al comprador de coches. El mercado se presenta con importantes novedades y por eso, antes de decidirse, le sugerimos que lea este reportaje. Además, para incentivar la demanda, el Gobierno ha puesto en marcha la quinta edición del Plan Pive.

## Luis Piedrahita: "En coche no cojo el móvil ni de broma"

Monologuista, mago, escritor, director de cine... Luis Piedrahita no bebe cuando conduce y, al volante, se considera "timorato y cagón", aunque le gusta conducir por carretera. Se pone siempre el cinturón de seguridad, aunque cuando va en el asiento trasero, reconoce que le cuesta.





Lucía RIVAS

AÑO XXIX  
Número 224/  
ENERO-FEBRERO 2014

**Director:**  
JESÚS SORIA ([j.soria@dgt.es](mailto:j.soria@dgt.es))

**Coordinadora General:**  
Mercedes López ([mlopez@dgt.es](mailto:mlopez@dgt.es))

**Redactores-jefe:**  
Juan M. Menéndez –edición– ([j.menendez@dgt.es](mailto:j.menendez@dgt.es))  
y José Ignacio Rodríguez –información–  
([j.riodriguez@dgt.es](mailto:j.riodriguez@dgt.es))

**Maquetación:** Agencia2.

**Redactores:**

Marian García ([agruiz@dgt.es](mailto:agruiz@dgt.es))  
Carlos Nicolás ([cnicolas@dgt.es](mailto:cnicolas@dgt.es)) y  
Anabel Gutiérrez ([agutierrez@dgt.es](mailto:agutierrez@dgt.es))

**Fotografía:** Lucía Rivas y Alberto Espada (colaboradores).

**Secretaría de Redacción:**  
Francisca Robles ([frobles@dgt.es](mailto:frobles@dgt.es))

**Colaboran en este número:** Javier Álvarez, Juan C. González Luque, Andrés Más y Emmanuel Zoco.  
**Infografía:** Dílios, Oscar Treviño y Sergio Arango.  
**Redacción:** c/ Josefá Valcárcel, 44. 28027 Madrid.  
Tfn. directo: 91 301 84 25.  
Fax: 91 320 41 38.

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

**Impresión, distribución y fotomecánica:**  
TPI edita.

Depósito legal: M-25.988-1985.  
**N.I.P.O.:** 128-13-001-6. **ISSN:** 1886-3558.

#### SUSCRIPCIONES

Avda. Manoteras, 26-3º. 28050 Madrid.  
Tel.: 91 339 62 75. Fax: 91 339 63 69.  
Correo e: [suscriptorestrafico@grupotp.es](mailto:suscriptorestrafico@grupotp.es)

(La revista "Tráfico y Seguridad Vial" no comparte, necesariamente, la opinión de sus colaboradores). Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, con excepción de las firmas invitadas, siempre que se cite a la revista "Tráfico y Seguridad Vial" como fuente. Se prohíbe reproducir, sin autorización por escrito de la revista "Tráfico y Seguridad Vial", cualquier dibujo, gráfico, infografía, esquema o fotografía.

**Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:**  
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

El próximo número de "Tráfico y Seguridad Vial" comenzará a distribuirse a primeros del mes de abril

Edita:



## EDITORIAL

# Frenar la siniestralidad de los peatones

**E**n el panorama de la siniestralidad vial, ya es conocido que el peatón es la parte más débil. De hecho, el 22% de los muertos en accidentes de tráfico en el mundo son peatones, cifras que más o menos coinciden con las españolas. Aquí, uno de cada cinco fallecidos en accidente es peatón: 376 de los 1.903 muertos en 2012 eran peatones. Unos datos que han ido descendiendo en los últimos años, es verdad, pero no al ritmo de la espectacular reducción experimentada por la mortalidad en las carreteras, donde el último año se produjo una bajada del 13% y nos coloca ya en cifras (173 muertos menos que en 2012) inferiores a las que se producían en 1960!, cuando el número de vehículos, conductores y movimientos en las carreteras eran infinitos comparados con los actuales.

Pero, ¿debería bajar más la siniestralidad de los peatones? Desde luego, es obvio que tenemos que poner y ponemos todo el empeño en ello, como en los “otros” accidentes. Lo mismo que en la accidentalidad de los ciclistas, por supuesto. Y hay elementos que nos llevan a tener la certeza de que abordar una rebaja sustancial de esta accidentalidad “peatonal” está muy en la mano de todos: infracciones y distracciones –conductores/peatones– son las dos causas más frecuentes de los atropellos graves y mortales. Por parte de los peatones, problemas como cruzar incorrectamente, sin mirar, eludir problemas de oído o de visión que no les hacen percibir los riesgos en el caso de los mayores, distracciones por ir manipulando artículos electrónicos o escuchando música en el caso de los más jóvenes, o zonas peligrosas por las que circulan los niños son causas que están detrás de muchos siniestros con los peatones. ¿No podemos hacer algo más para mitigar estos riesgos? Si hablamos de conductores, velocidad excesiva en zonas de riesgo, no respeto a las señales, como las de los pasos de peatones, o saltarse semáforos son algunas de las causas... ¿No podemos hacer algo más los conductores? Sí.

Y, claro, también está en mano de las administraciones buscar soluciones, muchas ya en marcha, para reducir esta siniestralidad (68% de los peatones muertos son en ciudad) y de ahí que iniciativas como las “ciudades calmadas” –con tramos de obligada baja velocidad–, las campañas informativas, la mayor vigilancia, y los controles, tanto de velocidad como de alcohol y drogas, son capítulos en los que se incidió especialmente en un reciente encuentro para abordar el problema entre María Seguí, Directora General de Tráfico y representantes de 50 municipios.

Iniciativas ya encarriladas pero con margen para profundizar en ellas, evidentemente. Una mejor coordinación, el apoyo desde la DGT a iniciativas y actuaciones municipales, intercambio de información o la propia creación de las comisiones provinciales de seguridad vial tienen que redundar en una mayor seguridad y una menor siniestralidad.

Sin olvidar el enorme esfuerzo de los fabricantes de automóviles por conseguir coches cada vez menos agresivos, incluso equipados en algunos casos para evitar o minimizar las consecuencias de los atropellos. Queremos ciudades más amables, menos agresivas, más respirables. En definitiva, ciudades y carreteras más seguras para todos, también para los peatones y ciclistas.

**TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL**

**1** Todo transcurre con normalidad en este carril entrelazado de acceso y salida a la N-443. Una serie de vehículos circulan por él para acceder al carril de esta vía. Unos usan el intermitente para indicar su intención y otros cometan el pecado (muy habitual hoy) de no avisar con el intermitente, pero como no es este el objeto de esta 'locura', lo dejamos en peccata minuta.



**2** Un turismo de color claro entra en el plano de la cámara y toca el freno. Su actitud es dubitativa, como si no tuviera claro cuál es la dirección que quiere tomar o como si se hubiera confundido de dirección... Por suerte, no lleva a nadie detrás a quien esos toques en el freno pudieran sorprender y llevar a un susto o a un alcance...



**3** De repente, el turismo de color claro enciende su intermitente izquierdo y ralentiza su marcha. Y comienza a girar hacia su izquierda para realizar un cambio de sentido... ¡No puede ser! ¡Está claramente señalizado con dos líneas continuas que habría que rebasar! Además, se ve llegar a un turismo rojo que no puede imaginar que alguien vaya a girar en ese sitio...



**4** Pero lo es. Y en esta ocasión, la imprudencia acaba en accidente: el turismo rojo no puede esquivar al infractor y ambos chocan y, a pesar de la baja velocidad, las consecuencias pueden ser graves para ambos y no solo para el infractor. Y por muy lejos que esté el siguiente cambio de sentido (si nos hemos equivocado), ¿merece la pena arriesgar vidas por el tiempo que perdemos en llegar hasta él?



- Multa de 500 € por conducción temeraria
- Pérdida de 6 puntos en el permiso



Y también en **YouTube**

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

## En Facebook han comentado

A través del perfil **DGTes** en Facebook, en el que periódicamente se cuelgan las Locuras publicada por "Tráfico y Seguridad Vial", nos pueden hacer llegar comentarios sobre las mismas.



**Lola P. C.** La falta de educación es lo que tiene. No se calibra la consecuencia de los actos o decisiones que se toman. No se trata sólo de sancionar. Hay gente que va por la vida arrasando y con orejeras. Contra esto sólo cabe la educación. Apañaos estamos!

**Friedrich N.** Estuve en muchos países en mi (larga) vida. Pocos tienen tan mala disciplina conduciendo como aquí.

**Mari Carmen R. S.** Qué barbaridad.

**Cristina H. V.** Vaya, ¡me he quedado impactada viendo el video!

**David A. G. M.** Luego, encima se sorprenden de que multan...

**Juan B. L.** Hay quien se cree que conducir es un juego. Un coche es una herramienta tan buena como peligrosa además de un lujo, que muchos utilizan como si estuvieras en el GTA, sin darse cuenta de esto.

**Autoescuela Coll** Con el nivel de estrés con el que se conduce que lo veo yo todos los días encuentro que hay pocos accidentes.

**Santiago M. M.** Hay que ser BURRO y perdon a los asnos, cuando a 100 metros tiene un cambio de sentido.

**Autoescuela Leon** Ya no es una cuestión de respeto por las normas o conocimiento de las mismas, es sentido común, educación... valores básicos en el ser humano que parecen no existir en las carreteras.

**Gema R.** Gracias a dios cada pocos kilómetros tenemos cambio de sentido y unas carreteras estupendas, joder quizás solo hubiera perdido 10 minutos y hubiera estado es ese mismo punto pero bien hecho y al final se llevó un buen susto, el coche destrozado y un dale gracias a dios porque no te has matado ni has matado a nadie. ¿Merece la pena todo esto por 10 minutos?

**NUEVA WEB**  
¡MUCHOS MÁS  
CONTENIDOS!

# Todas las noticias de seguridad vial... y mucho más

La web de "Tráfico y Seguridad Vial" sigue creciendo en contenidos. Y desde hace unas semanas, añadimos un buscador por palabras para localizar reportajes de números antiguos.

## CADA DÍA, TODA LA ACTUALIDAD

De lunes a viernes, todos los días actualizamos las principales noticias relacionadas con la seguridad vial que suceden en España y en el mundo. Para que esté 'a la última' en seguridad vial.



## BUSCADOR

Hemos añadido un buscador por palabras para encontrar reportajes atrasados y actuales fácilmente.

## ¿LE AVISAMOS CUANDO SE ACTUALICE LA WEB?

A través del botón RSS, cuando hay algún cambio en nuestra web usted recibirá un aviso en su navegador. Dése de alta gratis en el RSS y elija el tema: Noticias, Internacional, Motor, Reportajes, Opinión.



## REPORTAJES A FONDO

Cada semana aparece alguno de los reportajes en profundidad que publica la revista en papel. Y para que pueda leerlos tranquilamente, se puede descargar el PDF o verlo en la revista interactiva.



## ¿USTED QUÉ OPINA?

3-4 veces al mes les planteamos una pregunta para conocer su opinión sobre temas polémicos, propuestas novedosas, etcétera. Naturalmente, le mostramos las votaciones.



## NUEVOS CONTENIDOS: VÍDEO DESTACADO, INFOGRAFÍAS, TEST, CURIOSIDADES...

¿Quiere hacer test de examen? Cada mes le demos uno y el acceso a la página de test de la DGT. ¿Quiere ver un vídeo o una locura? ¿Quiere saber cómo conducir con hielo o lluvia o cómo funciona un radar? Esto y mucho más en nuestras secciones especiales.

## TIENE UN E-MAIL

También puede darse de alta y recibir gratuitamente en su correo electrónico un Newsletter que avisa de la salida de la edición impresa de la revista.

## De casa a casa, también in itinere



Una sentencia del Tribunal Supremo amplía los casos de accidente 'in itinere', los que ocurren de casa al trabajo y viceversa, ya que por primera vez considera siniestro laboral el ocurrido durante un desplazamiento entre residencia familiar y domicilio por cuestiones de trabajo. El proceso judicial que ha propiciado esta sentencia es el caso de un trabajador que sufrió un accidente de tráfico un domingo por la tarde cuando se dirigía desde su residencia familiar a su domicilio habitual durante los días laborales, cercano a su lugar de trabajo.

### Los tramos más peligrosos, en Soria y Pontevedra

255 kilómetros de carreteras en España tienen riesgo elevado, según el último informe de EuroRAP, que analiza casi 25.000 kilómetros de la Red de Carreteras del Estado (RCE) y sitúa los dos tramos más peligrosos en la N-122 en Soria y en la N-120 en Pontevedra. El informe confirma además la reducción del número de tramos de riesgo elevado, que han pasado del 4,7% de la RCE en 2011, al 1,2% de la presente edición.

### DGT y AMA, unidas para proteger a los niños

La Fundación AMA (Agrupación Mutual Aseguradora), en colaboración con la Dirección General de Tráfico, ha puesto en marcha la campaña "Con la seguridad de los niños no se juega" para fomentar el uso correcto de los sistemas de retención infantil. El objetivo es concienciar fundamentalmente a los padres y familiares de la importancia de las sillitas para la seguridad de los niños, formarles en su buen uso con nociones de seguridad y explicarles cuáles son las más adecuadas para cada niño.



### Justin Bieber: detenido borracho y haciendo carreras

El cantante canadiense, Justin Bieber, de 19 años, fue detenido a finales de enero pasado por la policía cuando hacía carreras ilegales a 100 km/h en una zona residencial de Miami Beach limitada a 50 km/h, en Florida (EE.UU). Tras el arresto, Bieber fue trasladado a un correccional donde un juez le impuso una fianza de 2.500 dólares (1.800 euros) por los delitos de conducción bajo los efectos de alcohol y drogas, exceso de velocidad, permiso caducado y resistencia a la autoridad.

### Carné de conducir: Jaén, la ciudad más barata

Sacar el carné de conducir a la primera, con veinte clases prácticas, cuesta en España una media de 723 € según un estudio realizado por Facua-Consumidores en Acción, en el que se han detectado diferencias de precios de casi el 170% (721 €) entre la autoescuela más cara y la más barata. Jaén y A Coruña son las ciudades más económicas (535 €), mientras que Logroño (1.113 €) y Murcia (923 €) son las más caras. El informe también indica que el precio medio de una clase práctica (cuarenta y cinco minutos) está en los 24,60 €, variando entre los 13,3 € en A Coruña y los 31,3 € en Barcelona.

### SU OPINIÓN

¡Su opinión sobre la actualidad del tráfico nos interesa! Participe, solo tiene que entrar en <http://revista.dgt.es/>. A continuación, los resultados de las últimas encuestas. ¡Esperamos su voto!

**¿Le parece bien que se hagan controles de alcohol y drogas a los peatones involucrados en accidentes?**

**90% SÍ**

**NO 10%**

**¿Qué norma de seguridad se incumple más en ciudad?**



YA PUEDE VOTAR

¿Cree que la limitación a 30 km/h en las ciudades reduciría el número de atropellos?



## El mejor mes de la historia

Enero de 2014 ha sido el mes con menos fallecidos en accidentes en carretera de la historia: han fallecido 60 personas en 55 accidentes de tráfico. Se trata del mes con menos fallecidos en accidentes de tráfico en carretera en 54 años, desde que comenzaron a contabilizarse accidentes y víctimas en España en 1960. Se rompe así con el mejor registro logrado en un mes, en enero de 1961 y en marzo del año pasado, ambos con 69 víctimas mortales. Las cifras de pasado mes de enero suponen, además, una considerable rebaja respecto a enero de 2013, cuando fallecieron 80 personas en 70 accidentes. Estos datos de 2013 y 2014 son provisionales y los recuentos están hechos a 24 horas.

## Cita previa: 7 Jefaturas más

Otras siete Jefaturas de Tráfico se adhieren a mediados de febrero al sistema de atención al público con cita previa: Cáceres, Badajoz, Almería, Granada, Jaén, Córdoba y Huelva. Para realizar gestiones en cualquiera de ellas será imprescindible acudir con día y hora asignados, bien a través de la web de la DGT ([www.dgt.es](http://www.dgt.es)), donde es posible escoger horario, bien marcando el 060, o bien en la propia Jefatura. De esta forma, la cita previa estará en marcha en un 26 Jefaturas de Tráfico. En el resto, la implantación se irá haciendo de forma progresiva durante este primer semestre del año. Esta nueva prestación tiene como objetivo evitar esperas y mejorar el servicio a los ciudadanos. Desde mayo de 2013, 470.000 personas ha utilizado ya este servicio.



## Autocaravanas: examen más sencillo

El pasado 1 de enero entró en vigor la reforma del Reglamento General de Conductores que crea los nuevos permisos de conducir, el C1-97 y C1E-97, reservados para los conductores de autocaravanas. Desde ahora, todo el que desee conducir uno de estos vehículos, ya no tendrá que responder en el examen teórico a preguntas relacionadas con el tacógrafo, los tiempos de conducción y descanso y otros contenidos del ámbito del transporte profesional y de mercancías.

## ¡¡Cazados!!

¡A 206 km/h!



Dos excesos de velocidad de 200 km/h detectados en enero, en vías limitadas a 90 km/h, dan prueba de que el desprecio de algunos conductores por la vida propia y la de los demás no tiene 'fronteras'. En la imagen, un conductor a 206 km/h en la A-381 en la provincia de Cádiz.

## Pasos a nivel: no se quede atascado

Dos colisiones entre trenes y vehículos atrapados en las vías, una en la provincia de Vigo y otra en la de Zamora -donde el conductor resultó fallecido-, ocurridas a finales de enero, han puesto de manifiesto que los pasos a nivel siguen siendo lugares conflictivos. En 2013 hubo dos accidentes mortales y tres muertos en pasos a nivel.

Siempre que tenga que atravesar un paso a nivel sin barreras, recuerde:

- ✓ Sin barrera ni semáforos que regule el paso, extreme la precaución observando con antelación ambos lados de la vía.
- ✓ Modere la velocidad al aproximarse y re-



duzca a marchas cortas. Si existe desnivel, súbalo despacio en primera, manteniendo aceleración constante.

- ✓ Si su vehículo queda inmovilizado intente salir soltando lentamente el embrague y acelerando a la vez.
- ✓ En caso de no poder sacar el vehículo, no se arriesgue innecesariamente: abandónelo e informe inmediatamente al 112.



## 50 años del túnel de Guadarrama

El 4 de diciembre pasado se cumplieron 50 años desde la inauguración del túnel que, bajo la sierra del Guadarrama, une las provincias de Segovia y Madrid, fue el primer túnel de peaje de España. El costo de las obras fue de 560 millones de pesetas para 2,8 kilómetros de distancia y los trabajos duraron 33 meses. Como anécdota cabe destacar que, debido a las nevadas, hubo que abrir el túnel al tráfico un día antes de su inauguración.

En la actualidad ya son tres túneles que soportan un tráfico diario superior a los 32.000 vehículos.

# Conductores Robot

Puestos a buscarle las "cosquillas" a la siniestralidad en las carreteras, se nos pueden ocurrir algunas ideas seguramente nada "ingeniosas" que podrían tener alguna incidencia. Hilar fino, vamos: no coger el volante después de un conflicto conyugal; evitar conducir cuando estamos tomando determinados fármacos; huir de ponernos al volante cuando tenemos alguna extremidad escayolada; dejarlo si estamos estresados; naturalmente, cuando estamos bajo los efectos de alcohol, drogas...

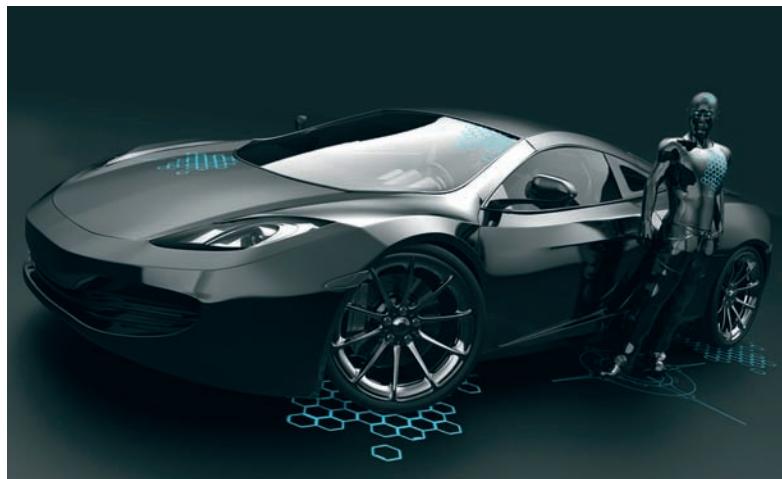
Lo digo porque está más que demostrado que detrás de muchos accidentes está el factor humano –alrededor del 70%– y hasta en el New England Journal of Medicine se escribía hace poco que las "tareas secundarias" son ya el mayor factor de riesgo en la siniestralidad en las carreteras y ciudades. Llamar por teléfono, encender o apagar un cigarrillo, poner un DVD, mirar qué hace el niño detrás... No se trata de limitar el uso del vehículo ni de poner "puertas" a las carreteras para muchos conductores, pero sí de ser conscientes de que hay circunstancias que quizás nos deberían obligar a parar ciertas actividades: ¿Hasta conducir? ¿Y si el coche en estos casos lo lleva un robot? ¿Futurología? Sí, pero no...



**Jesús SORIA**

Director

**iConducirá por nosotros!**  
**¿Ventajas? No bebe, no fuma, no envía WhatsApp, no recibe llamadas, no tomará fármacos, no irá estresado... ¿Dejaría su coche a un robot?**



Ya están en marcha robots que conducirán los coches, y dicen que no pasará de una década. Lo ha dicho Brad Templeton, el gurú de Silicon Valley. Y vende sus robot con estos argumentos:

- No se duerme, no bebe...
- No consumirá estupefacientes...
- No usa el móvil, no manda WhatsApp...
- No se distraerá con los niños...
- No programará el navegador...
- No se enfadará con otros conductores...
- No encenderá cigarrillos...
- No estará nunca estresado...

Estará absolutamente ajeno a un entorno que nos distrae muy habitualmente. Incluso que, a veces, nos saca de nuestras casillas.

Toda la tecnología de seguridad más puntera, presente y futura, para conducir, frenar, tomar opciones lógicas al volante, sin errores, evitar riesgos... Sin sentimientos. Ya hay países –Alemania, Japón, China, EE. UU.– y marcas muy importantes –Mercedes, Toyota, Lexus, Volkswagen– que están en ello.

Nos lo podemos plantear como una forma más segura de conducir, de ir relajados, de minimizar los peligros, de bajar las posibilidades de siniestro. Cabe otro planteamiento: ¿Algunos son tan "cenu-trios" como para que les tengan que poner un robot al volante para evitar las tragedias en las carreteras? Y otra: ¿No es un avance interesante? Pero, ¿dejaría su coche a un robot mientras usted lee un periódico? Hablamos en 10 años... ♦

## Plan PIVE 5

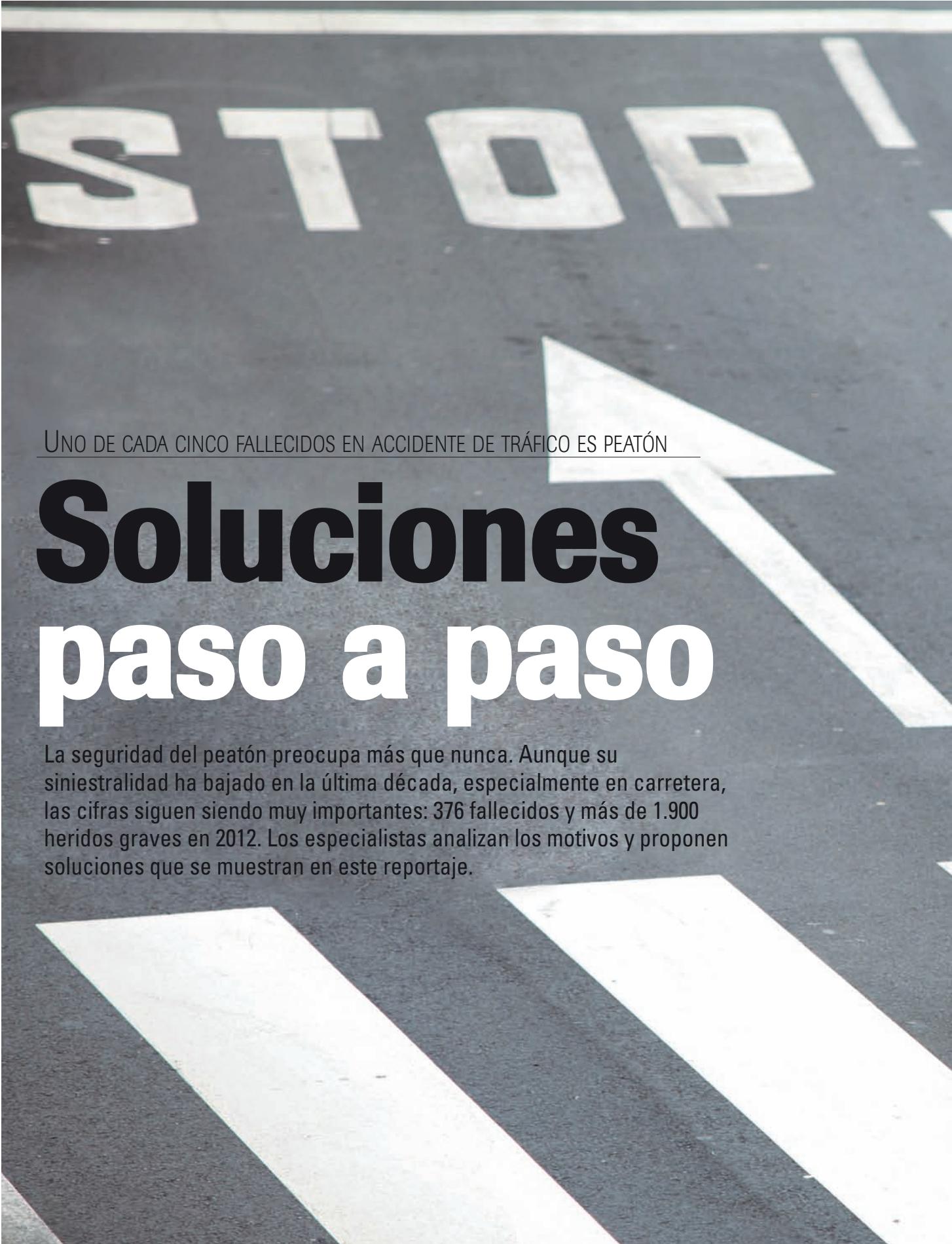
Ya estamos en la quinta edición del nuevo plan PIVE, que permitirá cambiar a miles de usuarios la compra de coches nuevos: más ecológicos, con menores consumos, mucho más seguros. Una buena noticia para la seguridad vial, para el medio ambiente y, no lo olvidemos, para una industria que es uno de los pilares de nuestra economía. 2.000 euros de ahorro para quienes se acojan al mismo –deben dejar el coche de al menos 10 años de antigüedad y 7 en el caso de los comerciales– y cumplir una serie de requisitos. Pero, en definitiva, una buena noticia que permitirá renovar un parque caduco, retirar de la circulación coches que no son precisamente los más fiables...

## Cuentakilómetros...

Ganvam, la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, que representa a 4.600 concesionarios/servicios oficiales y 3.000 com-praventa, ha pedido que se considere como infracción grave la manipulación del cuentakilómetros de los vehículos. Argumentan que es un fraude al comprador y que va contra la seguridad vial, el medio ambiente y los derechos del consumidor. Su presidente, Juan Antonio Sánchez, considera vital que cada conductor sepa cuántos kilómetros tiene su coche, fundamental para poder controlar mejor sus posibles problemas, deficiencias, en definitiva, más seguridad vial. Buena iniciativa contra las prácticas de algunos "piratas".

## Los coches más fiables...

30.000 conductores han sido encuestados por OCU para conocer, con su experiencia, su opinión sobre la fiabilidad de sus coches. Y, en contra de lo que muchos podrían pensar, no son los coches más prestigiosos, como los alemanes, los más "bendecidos" por los clientes: los coches más fiables son Honda y Toyota, seguidos incluso por Dacia (que es la primera marca europea) y Mazda. En el otro lado, entre los menos fiables, los más propensos para sufrir una avería, Smart, Land Rover y Alfa Romeo. Y ojo que uno de cada tres conductores ha sufrido un avería en el último año y hasta un 16% se han quedado tirados. ¿Las reparaciones más caras? Los Mercedes. Las más baratas, en Nissan.



UNO DE CADA CINCO FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO ES PEATÓN

# Soluciones paso a paso

La seguridad del peatón preocupa más que nunca. Aunque su siniestralidad ha bajado en la última década, especialmente en carretera, las cifras siguen siendo muy importantes: 376 fallecidos y más de 1.900 heridos graves en 2012. Los especialistas analizan los motivos y proponen soluciones que se muestran en este reportaje.

A photograph showing a man from the side, walking across a road. He is wearing a dark beanie with a small logo, a light-colored zip-up hoodie, dark trousers, and brown shoes. He has a black backpack with blue accents. The road is marked with white diagonal stripes and features a large, white-painted word 'STOP' in capital letters. The background shows a blurred urban environment.

C.N.F.

Fotografía: Lucía RIVAS

Infografía: DLirios

## E

l primer peatón de la historia muerto en accidente de tráfico, -peatona en realidad-, fue una inglesa de 44 años llamada Bridget Driscoll. Ocurrió hace más de un siglo, exactamente el 17 de agosto de 1896: Driscoll cruzaba los jardines del Palacio de Cristal en Londres cuando fue arrollada por un automóvil que daba un paseo de exhibición y que circulaba a 6 km/h. Bridget falleció por las heridas sufridas en su cabeza y el forense del caso, que determinó la causa como ‘accidente mortal’, dejó una visionaria frase para la posteridad: “*Confío en que algo así nunca vuelva a ocurrir*”.

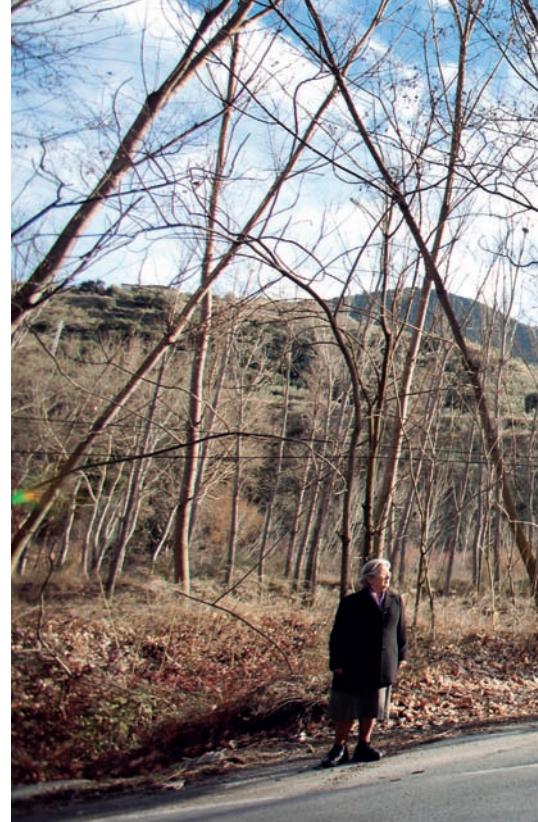
## LA SINIESTRALIDAD DE LOS PEATONES EN CIUDAD NO HA DISMINUIDO AL MISMO RITMO QUE LA GENERAL

Actualmente, según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren en el mundo 1,24 millones de personas en accidentes de tráfico; el 22% son peatones. En España es del 20%: en 2012, último año del que hay datos completos disponibles, de los 1.903 fallecidos en accidentes, 376 eran peatones. Uno de cada cinco. Pero, además, ese año hubo casi 2.000 heridos graves y cerca de 9.000 leves. En total, más de 11.000 personas víctimas de atropellos en un solo año.

Durante la última década la siniestralidad general ha disminuido drásticamente en nuestro país, a un ritmo anual del 11%. El número de viandantes muertos ha caído de la misma forma en carretera (también un 11% anual), no así en las



Las distracciones 'tecnológicas' en ciudad también provocan atropellos.



Cuatro de cada diez peatones fallecidos en carretera tie

## EL ÍNDICE DE MORTALIDAD DE LOS PEATONES ES SIETE VECES MAYOR EN CARRETERA

ciudades (5% anual), donde las muertes de peatones subieron entre 2011 y 2012, de 222 a 232.

**INFRACCIONES, DISTRACCIONES.** Una investigación de la siniestralidad de los peatones entre 2005 y 2009, elaborada por la Fundación Mapfre, señala que, tanto en carretera como en zona urbana, las infracciones y las distracciones son las dos causas más frecuentes de los atropellos graves y mortales. “En dos de cada tres peatones atropellados grave o mortalmente, se aprecia una infracción por parte del

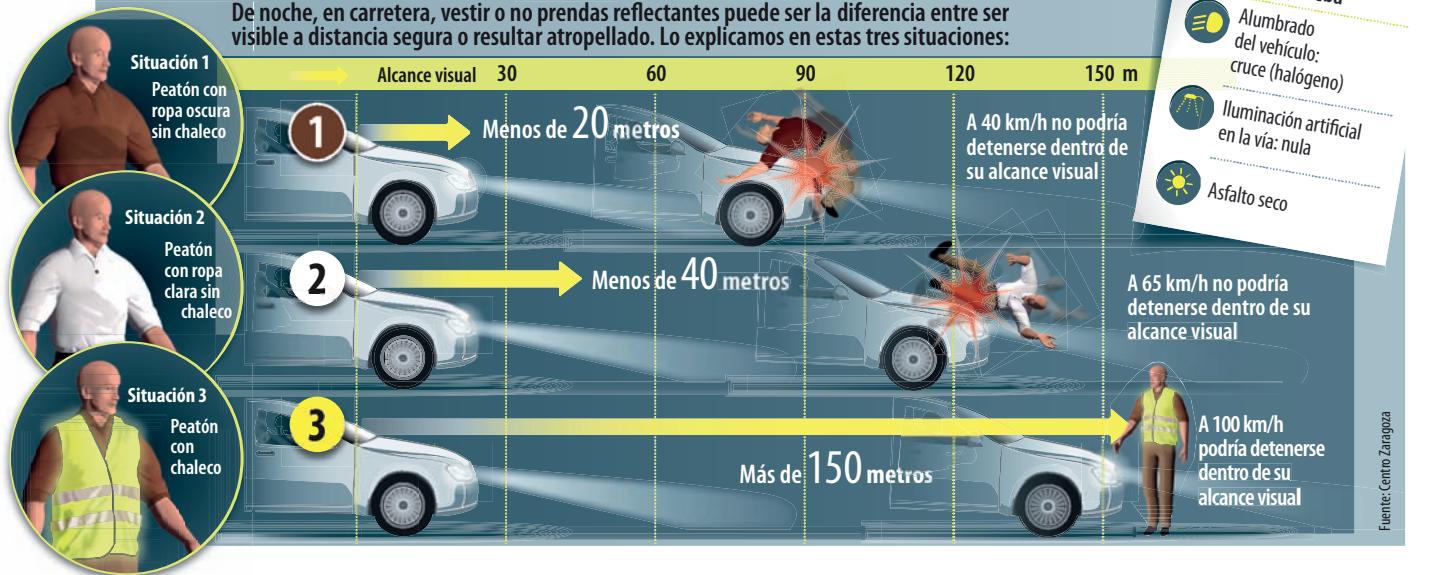
conductor. La lucha contra las infracciones y las distracciones debería ser una de las prioridades absolutas para prevenir los atropellos”, opina Jesús Monclús, autor del estudio y responsable de Investigación del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. Además, la aparición de los ‘peatones tecnológicos’ en la vía -conectados a teléfonos móviles, reproductores de música...- ha añadido un factor más de riesgo de atropello, propiciando incluso la instalación de señales específicas para peatones en algunas ciudades para advertir del

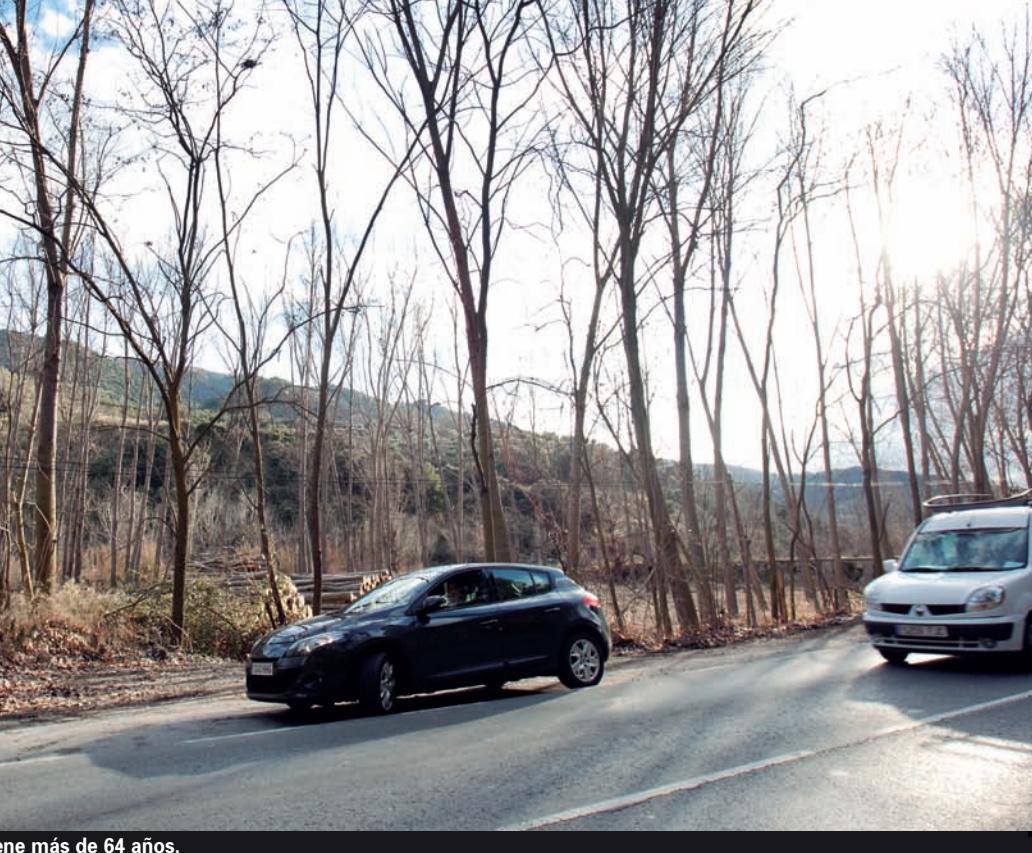
riesgo de estas conductas.

La velocidad inadecuada es la tercera causa de atropello y un factor determinante en la gravedad del siniestro. Y de hecho, el índice de mortalidad en carretera es siete veces mayor en carretera: hay menos atropellos, pero estos son mucho más graves. ¿El motivo? La velocidad. Las pruebas de choque muestran cómo la probabilidad de muerte para un peatón cuando un vehículo le golpea a 30 km/h es de un 10%; a 50 km/h, del 70%; a 60 km/h, es casi siempre fatal.

### Con chaleco, visible a 150 metros

De noche, en carretera, vestir o no prendas reflectantes puede ser la diferencia entre ser visible a distancia segura o resultar atropellado. Lo explicamos en estas tres situaciones:





ene más de 64 años.

## ALCOHOL Y MÁS.

Pero además, este estudio señala que el alcohol y las drogas, la inexperiencia y el cansancio también juegan un papel muy importante y son causas reseñables de atropellos. Según el Instituto Nacional de Toxicología, el 51% de los peatones fallecidos en accidentes de tráfico en 2012 presentaba resultados positivos en sangre en alcohol, drogas y psicofármacos (al menos con una de ellas).

## DE LOS 1.903 FALLECIDOS EN 2012, 376 ERAN PEATONES

Dada la alta incidencia de estas sustancias, la próxima Ley de Seguridad Vial contemplará por primera vez la posibilidad de realizar

controles de alcohol y droga, no solo a aquellos peatones involucrados en accidentes, sino también a los que pudieran haber cometido una infracción (como saltarse un semáforo en rojo) si ese comportamiento ha traído consecuencias posteriores.

**ZONAS URBANAS.** Las ciudades registran el 68% los peatones fallecidos y el 83% y de los heridos graves, donde destaca particularmente la elevada siniestralidad de las personas mayores -el 44% de los peatones fallecidos tenía más de 75 años-, y de los menores -el 11% de los heridos graves tenía menos de 14 años-, entre los que se aprecia que la infracción de irrumpir o cruzar la calzada es mucho más frecuente en los niños que en adultos y mayores.

Con el fin de mejorar la seguridad vial en las vías urbanas, la DGT ha iniciado recientemente una serie de encuentros con representantes de más de 50 ayuntamientos (ver reportaje en este mismo número); y respecto a la seguridad vial infantil, desde

## A tener en cuenta...

- **La mitad** de todos los fallecidos en accidentes urbanos son peatones.
- **Dos de cada tres** de peatones muertos son hombres.
- El **65%** de los peatones muertos en carretera tienen más de 65 años.
- El **62%** de las muertes y el **83%** de los heridos graves por atropellos, suceden en ciudad.
- Más de **11.000** personas fueron víctimas de atropellos en 2012.

(Datos de 2012)

## Cómo evitar un atropello

Los movimientos de los peatones pueden ser muy impredecibles para los demás. Tanto si es peatón como conductor, tenga en cuenta estas claves.

### Cuando sea peatón:

- Al cruzar la calle, utilice los pasos de peatones y respete los semáforos. Mire siempre a derecha e izquierda antes.
- Si marcha por una carretera, sitúese a la izquierda en la calzada o arcén, de frente a la circulación.
- En carretera, evite tramos sin iluminar. De noche o con poca visibilidad, vista siempre chaleco y prendas reflectantes.

### Cuando conduzca:

- En ciudad, modere la velocidad y ex-



treme la atención en lugares críticos:

- pasos de peatones y sus cercanías
- zonas escolares, salidas de garajes y lugares de ocio (parques, cines, estadios...)
- al acercarse a un autobús parado, sobre todo si es transporte escolar.
- cuando dé marcha atrás.

- En caso de avería en carretera, sitúe su vehículo en lugar visible fuera de la calzada y de la parte transitable del arcén siempre que sea posible.
- Cuando tenga que salir de su vehículo, mire siempre el retrovisor antes de abrir la puerta y vista siempre el chaleco reflectante.
- No estacione sobre las aceras, obligará al peatón a invadir la calzada.



## La siniestralidad de los peatones

### FALLECIDOS

232 376 144  
(68%) Ciudad Carretera (32%)

Hombres

233 (62%)

Mujeres  
141 (38%)

Ciudad	EDADES	Carretera
9 (4%)	0-14	2 (1%)
8 (3%)	15-24	11 (8%)
26 (11%)	25-44	36 (25%)
34 (15%)	45-64	37 (26%)
150 (65%)	+64	56 (39%)
5 (2%)	desconocido	2 (1%)



### HERIDOS GRAVES

1.599 1.916 317  
(83%) Ciudad Carretera (17%)

Hombres

928 (48%)

Mujeres  
964 (50%)

Ciudad	EDADES	Carretera
177 (11%)	0-14	19 (6%)
130 (8%)	15-24	23 (7%)
256 (16%)	25-44	81 (25%)
343 (22%)	45-64	88 (28%)
643 (40%)	+64	97 (31%)
50 (3%)	desconocido	9 (3%)



## LA RESPONSABILIDAD DEL SINIESTRO VEHÍCULO-PEATÓN SUELE SER COMPARTIDA

hace años la DGT colabora con las autoridades y asociaciones locales en el desarrollo de caminos seguros para escolares en ciudades y pueblos por toda España (ver recuadro “Caminos escolares”). Para Raquel Navas, asesora pedagógica de la DGT, la siniestralidad de los peatones es sobre todo una cuestión de *“falta de educación vial y de concienciación, y de que todos respetemos las normas como peatones”*.

En opinión de Pablo Barco, coordinador de la Red de Ciudades que

Caminan, los peatones deberían tener más conciencia y las ciudades deberían estar más acondicionadas a las necesidades de los peatones, especialmente para mayores y niños. Para Barco, el *“calmado del tráfico”* es la principal medida a tomar en zonas urbanas: *“Reduciendo la velocidad se podrían evitar muchos accidentes. Ciudades como Pontevedra, Vitoria o Irún han limitado la velocidad a 30 km/h en sus cascos históricos y han comprobado cómo descendían el número y la gravedad*

## Atropellos: por qué se producen

Los factores que intervienen en los atropellos graves y mortales son estos (entre paréntesis el % de los casos):

### En calle:

- ✓ Infracciones **43%**
- ✓ Distracciones **23%**
- ✓ Velocidad Inadecuada **5%**
- ✓ Alcohol o drogas **4%**
- ✓ Inexperiencia **2%**
- ✓ Cansancio **1%**

### En ciudad:

- ✓ Infracciones **30%**
- ✓ Distracciones **27%**
- ✓ Velocidad Inadecuada **9%**
- ✓ Alcohol o drogas **3%**
- ✓ Inexperiencia **1%**
- ✓ Cansancio **1%**

Fuente: Fundación Mapfre

## 60 años de pasos de cebra

Los pasos pintados sobre la calzada para facilitar el cruce a los peatones se instalaron a mitad del siglo pasado en Inglaterra. En un principio fueron de color azul y amarillo, pero estos no tenían el mismo impacto visual que el de franjas blancas sobre fondo negro. Así, el primer paso de cebra tal y como lo conocemos hoy se pintó el 31 de octubre de 1951 en la ciudad inglesa de Slough y rápidamente pasó a formar parte de del paisaje urbano en el Reino Unido y en todo el mundo. El más famoso del mundo es quizás el de la calle Abbey Road, al norte de Londres, que los Beatles utilizaron en su álbum 'Abbey Road' de 1969, convertido un ícono de la música y lugar de peregrinaje de miles de fans del cuarteto de Liverpool.



*de los atropellos*", apunta Barco. "En ciudad, el calmado del tráfico, como la limitación a 30 en algunos lugares, también dan más seguridad al peatón", coincide Jesús Monclús.

**PEATONES MAYORES.** Los especialistas coinciden en que una de las problemáticas actuales está en las personas mayores, cuyas probabilidades de sufrir un atropello son mayores pues tienen menos capacidad de reacción, ven peor, no son de los más cumplidores con las normas y es un colectivo difícil a la hora de modificar sus hábitos. Los pasos de peatones sin semáforo y las intersecciones poco visibles son para ellos las situaciones de mayor riesgo, según un informe recién publicado por la Fundación Mapfre, que subraya la necesidad de que calles y carreteras estén mejor adaptadas a las necesidades de los más mayores.

Por este motivo, muchos ayuntamientos –recientemente los de Plasencia (Cáceres) y Logroño, por ejemplo– inician regularmente campañas de sensibilización específicas para este colectivo, con charlas formativas en los centros de mayores y recorridos urbanos a cargo de agentes de las policías locales. "Estas campañas están dando un resultado fantás-

tico", afirma Enrique Cenalmor, intendente de la Policía Local de Plasencia. "Los atropellos en pasos de peatones son evitables. Hay que cambiar el mensaje al peatón, especialmente a los mayores: usted no debe meterse en el paso hasta que el coche esté completamente parado".

Por su parte, la DGT también ha puesto en marcha una campaña en Galicia en colaboración con las policías locales, Protección Civil y Guardia Civil, para reducir el elevado número de atropellos en carretera. De octubre a enero se han dado charlas a los vecinos en todos los municipios de las cuatro provincias, sobre todo a personas mayores, y se han repartido 20.000 chalecos reflectantes aportados por la Xunta. "En Galicia la población está muy dispersa, se cruza mucha carretera y no se calculan bien las velocidades y distancias", explica María Victoria Gómez, jefa provincial de Tráfico de A Coruña. "La respuesta a esta campaña ha sido muy buena, ahora vemos más peatones con chalecos", afirma.

Según un estudio del RACE sobre datos estadísticos oficiales de 2011 en carretera, el peatón tiene un índice de mortalidad más alto

### LA PROBABILIDAD DE MUERTE EN UN ATROPELLO A 30 KM/H ES DE UN 10%; A 60 KM/H, DEL 100%

## Caminos escolares: niños seguros

Las seguridad de los usuarios más vulnerables, los niños entre ellos, es una de las prioridades para esta década. Por este motivo, la DGT se ha involucrado en el proyecto 'Camino Escolar', participado además por ayuntamientos, asociaciones y comercios, cuyo objetivo es que los niños puedan desplazarse de manera autónoma, saludable y segura.

"Con los caminos escolares queremos que los niños vuelvan a ocupar la calle", explica José María Rodríguez, coordinador de Educación Vial de la Jefatura Provincial de Córdoba, donde las rutas en la capital están en marcha desde diciembre. En la localidad de Lucena (Córdoba), hay actualmente seis rutas activas que 200 niños utilizan cada día para ir al colegio. "Al principio los padres son reacios, cuesta más concienciarles a ellos que a los niños", asegura Francisco Jiménez, director del parque infantil de Tráfico de Lucena que, entre otras actividades, realiza labores de reconocimiento con los niños para detectar deficiencias en las calles de la ciudad.



En la provincia de Jaén el proyecto de caminos escolares arrancó a mediados de enero y da cobertura a 10 colegios de nueve municipios

En Valladolid, tres colegios de la capital cuentan con sus rutas desde 2011, y otras dos están en proyecto en la provincia, en las localidades de Medina del Campo y Laguna de Duero. "Pretendemos que los niños se responsabilicen en su movilidad y, sobre todo, la familia es la que debe implicarle, deben dar el paso y atreverse a dejarles andar solos", explica Olga Fernández, coordinadora de Educación Vial de la Jefatura Provincial de Valladolid.



La gran mayoría de los peatones heridos graves o fallecidos se produce en zonas urbanas.

## LOS ATROPELLOS MÁS FRECUENTES OCURREN CUANDO EL PEATÓN CRUZA LA VÍA DE FORMA ANTIRREGLAMENTARIA

que cualquiera del resto de usuarios: multiplica por cuatro el de un motociclista, por seis veces el de un ciclista y por siete el de un conductor de automóvil. El informe destaca además que los atropellos más frecuentes ocurren cuando el peatón cruza la vía de forma antirreglamentaria, cuando anda por el arcén derecho y cuando está reparando su vehículo por una avería, en este caso con un altísimo índice de letalidad: en seis de cada diez

atropellos con una avería, el resultado fue de muerte o heridas graves. Y traza un perfil del atropellado en carrera: varón, entre 55 y 64 años, que reparaba su vehículo o que atravesaba la vía por una zona no iluminada en horas nocturnas. “Un factor clave es saber actuar correctamente ante las averías para evitar atropellos. Salir del vehículo es una maniobra repentina y no da tiempo para reaccionar al conductor que se acerca. Y segundo, es necesario ha-

## Los padres, modelo a seguir

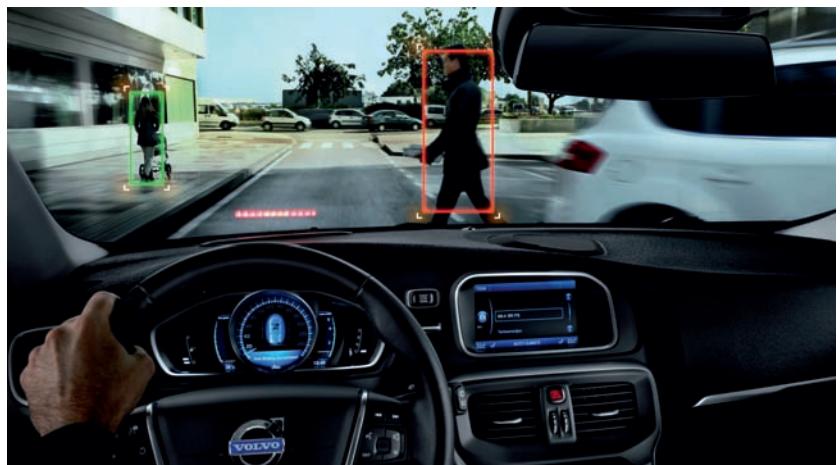
Los accidentes de tráfico son una de las principales causas de mortalidad infantil: en 2012 fallecieron por este motivo 54 niños de 0 a 14 años y 373 sufrieron heridas graves. Del total, 40 eran pasajeros y 11 eran peatones. Por eso la DGT acaba de publicar una guía para padres y madres titulada “Tus pasos son los de tus hijos”, con consejos para desplazarse de forma segura con los niños tanto a pie como en coche, transporte público y bicicleta, basada en la idea de que las futuras conductas de los niños serán un reflejo de las conductas presentes de los adultos. La guía está disponible en formato interactivo en [www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/infancia/consejos-para-padres.shtml](http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/infancia/consejos-para-padres.shtml)



cerse ver, a una distancia adecuada. En muchos casos los conductores no pueden ver que hay un obstáculo hasta que están demasiado cerca”, explica Jorge Castellanos, coordinador de Seguridad Vial del RACE. ♦

## Sistemas antiatropello

El diseño de los vehículos también ha contribuido a la mejora de la seguridad peatonal. Desde el año 2000, los paragolpes y los capós de los coches deben ser más altos y abombados para resultar menos lesivos al peatón en caso de atropello. Además, fabricantes de automóviles como Toyota, Volvo, Ford o Volkswagen, por ejemplo, han desarrollado tecnologías de detección de peatones mediante sensores que alertan al conductor de su presencia en la calzada, e incluso son capaces de frenar el vehículo e intervenir en la dirección en caso de colisión inminente.



# 172 muertos menos que en 1960

Con 1.128 fallecidos y 5.206 heridos graves en las carreteras, el balance de 2013 es el menos trágico de la historia, por debajo de los 1.300 muertos de 1960. Se han contabilizado 29 días sin fallecidos, pero según el ministro del Interior, Jorge Fernández Díaz, "aún quedan 1.128 razones para seguir trabajando por una carretera sin muertes".

José Ignacio RODRÍGUEZ

Infografía: DLirios

**D**urante el año 2013 se produjeron 994 accidentes mortales en los que fallecieron 1.128 personas y 5.206 resultaron heridas de gravedad. Son datos provisionales a 24 horas, en vías interurbanas, que reflejan un descenso del 15,6% en el número de accidentes, del 13,3% en el de fallecidos (173 menos), y del 15,7% en el de heridos graves (972 menos). Para el mi-

nistro del Interior, Jorge Fernández Díaz, el balance encierra dos noticias: "La buena es que en 2013 se ha registrado la cifra más baja de la historia desde que se contabilizan datos (172 fallecidos menos que en 1960); la mala es que aún quedan 1.128 razones (el número de personas que se dejaron la vida en el asfalto) para seguir trabajando por mejorar la seguridad vial y pelear por una carretera sin muertes". El ministro enfatizó también la reducción del número de heridos graves, casi 1.000 menos que el año anterior, "lo que indica que vamos en la buena dirección".

**MENOS FALLECIDOS EN TODAS LAS EDADES, SALVO EN EL GRUPO DE 65-75 AÑOS**



De los 188 motoristas fallecidos, 8 no utilizaba casco.



La mortalidad en carretera ha descendido por décimo año consecutivo.

## Con cinturón y casco se habrían salvado 80 vidas

Se estima que, de haber usado cinturón o casco, se podrían haber salvado 80 vidas. En total fallecieron 161 usuarios sin utilizar ningún dispositivo de seguridad. Así, el 21% de los conductores y pasajeros fallecidos en turismos y furgonetas no llevaban puesto el cinturón de seguridad (el 25% en 2012 y el 28% en 2004); y tampoco utilizaban cinturón o sillita seis de los 23 niños de hasta 12 años fallecidos. En cuanto al casco, de los 188 fallecidos en motocicleta, 8 no lo utilizaban; de las 27 víctimas mortales de ciclomotor, 6 no llevaba puesto el casco protector; y de los 36 ciclistas fallecidos, 10 no lo llevaban puesto, a pesar de su obligatoriedad.

**EVOLUCIÓN POSITIVA.** La evolución de la accidentalidad, desde que se tienen estadísticas fiables (la DGT se creó en 1959), indica que en 2013 se produjeron 172 fallecidos menos que en 1960, pero en esa fecha solo había un millón de vehículos y algo más de dos millones de conductores, frente a los 31 millones de vehículos del parque actual, y 26 millones de titulares de un permiso de conducir. Si se

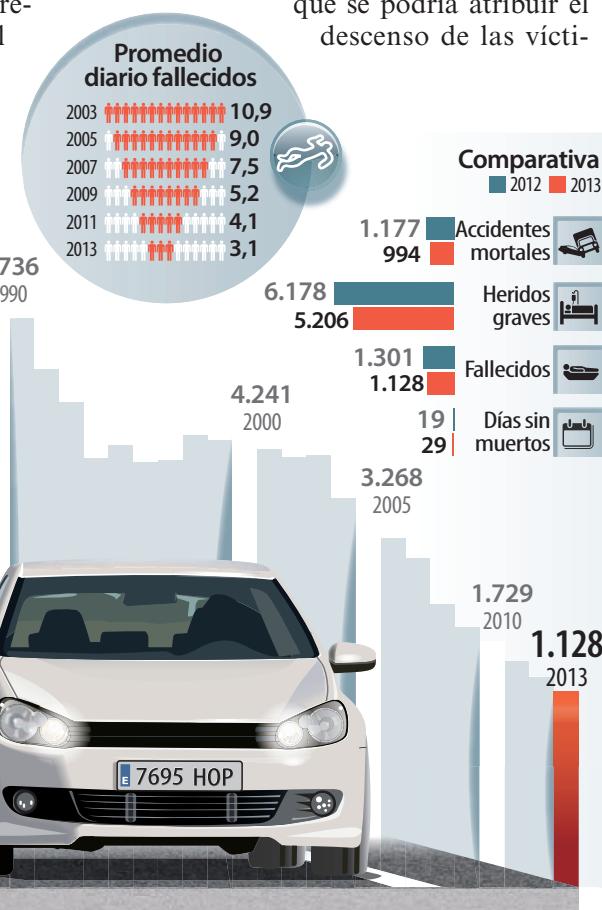
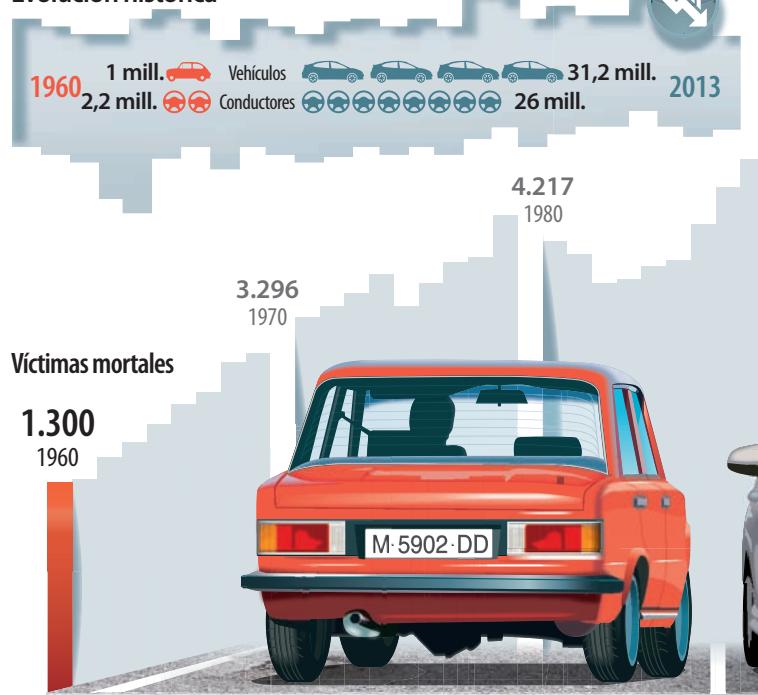
observa la gráfica (ver infografía) se aprecia que el ascenso creciente de la mortalidad alcanza el máximo en 1989, con 5.940 fallecidos; desde entonces, en estos 24 años, según el ministro “se han salvado casi 5.000 vidas, y desde 2003 el descenso es ininterrumpido, con 2.865 vidas salvadas; hemos pasado de 11 muertos diarios en 2003 a 3 en 2013”. Supone una reducción acumulada del

72%, aunque en ese período también se han reducido un 73% los heridos graves, pasando de 19.493 a 5.206. Según el ministro, la conciencia y civismo de los conductores, unido a las políticas de seguridad vial y las labores de control han sido factores que han contribuido a la mejora de los datos.

Otro de los factores a los que se podría atribuir el descenso de las vícti-

## Radiografía de los accidentes en 2013

### Evolución histórica



Fuente: Balance 2013 de Seguridad Vial de la DGT. Víctimas mortales a 24 horas en vías interurbanas.

mas mortales –un 65% en el período 2005-2013– es la reducción de la movilidad provocada por la crisis. De hecho, en ese período se observa que el número de movimientos de largo recorrido (a partir de 100 km) ha disminuido un 10%. Pero también hay que tener en cuenta que en el mismo período el parque de vehículos y el censo de conductores han aumentado un 13% y un 22%, respectivamente.

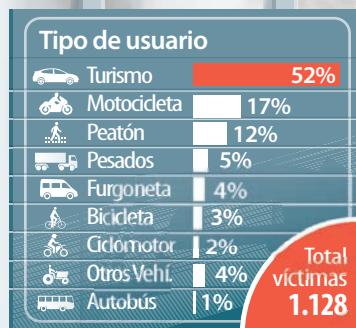
**ASÍ FUE LA ACCIDENTALIDAD.** En 2013 se mantuvo una mayor proporción de víctimas de sexo masculino, el 77% del total. Por edades, la mortalidad descendió en la mayoría de los grupos, excepto en el de 65 a 74 años, en el que se produjo un incremento del 9%. En este sentido, la directora general de Tráfico, María Seguí, que acompañó al ministro en la presentación del balance, recordó que el futuro nuevo Reglamento de Circulación “incluirá medidas para que se identifiquen mejor las enfermedades y patologías que puedan influir en la capacidad de conducir”.

## EL 80% DE LAS VÍCTIMAS MORTALES SE REGISTRARON EN CARRETERAS CONVENCIONALES

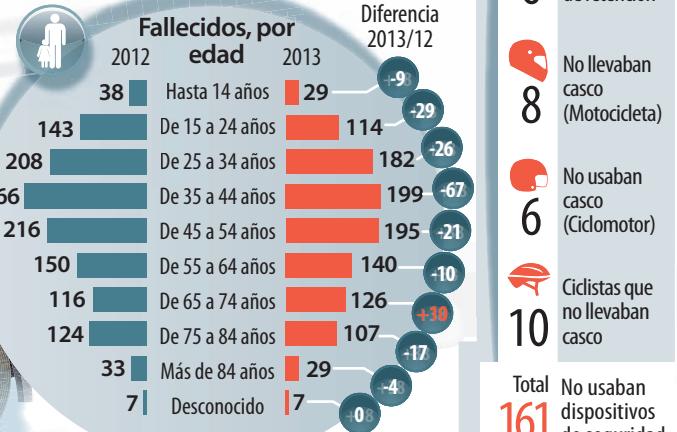
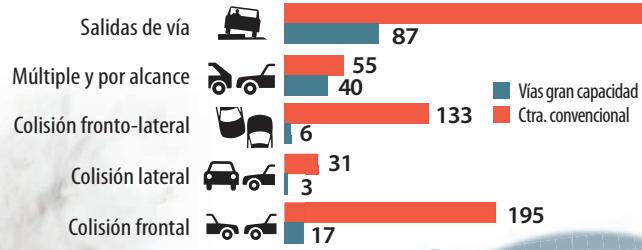
Por tipo de vía, las carreteras convencionales fueron el escenario donde se produjeron la mayoría de las víctimas mortales (el 80%), aunque experimentó un descenso del 12% respecto al año 2012. En autovía, se produjo el 16% de los fallecidos y el descenso fue del 19%; y en autopista, se registró el 5% de las víctimas mortales, el 15% menos.

La salida de la vía sigue siendo el tipo de accidente que genera más fallecidos en todo tipo de vías: el 38% en autovías y autopistas, y el 37% en carreteras convencionales. También en ambos casos, el atropello a peatones fue el segundo tipo de accidente con más muertos.

Por tipo de usuario, descendió la mortalidad en la mayoría de los modos de transporte respecto al año anterior y solo aumentaron (dos víctimas más) en motocicleta, nueve más en autobús (debido al accidente de Ávila), una en camión, así como seis víctimas más por atropello, que pasan de 132 a 138. ♦



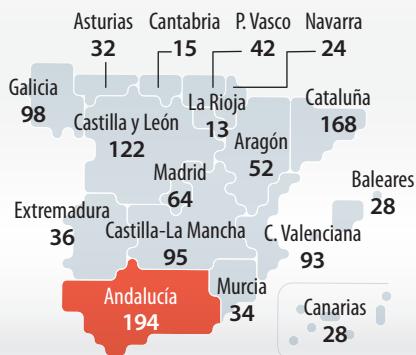
### Los 5 tipos de accidente más frecuentes



## 29 días sin fallecidos

Durante el pasado año se contabilizaron 29 días en los que no hubo que lamentar la pérdida de vidas humanas como consecuencia de los accidentes ocurridos en vías interurbanas: 6 días de marzo, 5 en mayo, 4 en diciembre y 3 en los meses de junio y julio. Además, tanto en Nochevieja como Año Nuevo, incluso el día 2 de enero, no se habían registrado muertos. No obstante, conviene advertir que se trata de datos provisionales computados 24 horas después del accidente. En 2012, fueron 19 los días en los que no se registraron muertos, 15 en 2011, y 4 en 2010.

### Por comunidades





El 22% de los fallecimientos por accidente de tráfico en zona urbana se producen en Madrid y Barcelona.

MÁS DE 50 REPRESENTANTES MUNICIPALES ACUDIERON AL ENCUENTRO

# La DGT pide colaboración a las ciudades

La Dirección General de Tráfico ha pedido la colaboración de los ayuntamientos para reducir la siniestralidad en las vías urbanas, donde se producen el 57% de los accidentes con víctimas y el 24% de las muertes. El uso de los sistemas de protección y la reducción de la velocidad, claves para mejorar.

**Marian GARCÍA RUIZ**  
Infografía DLirios

**¿P**or qué los accidentes de tráfico, los muertos y los heridos no se reducen en igual proporción en las vías urbanas que en las carreteras? En 2012, el 57% de los accidentes con heridos, el 24% de los muertos y el 46% de los heridos graves se produjeron en zonas urbanas. La siniestralidad urbana sufrió ese año incluso un repunte en la cifra de accidentes con víctimas y fallecidos de un 1%, mientras en el ámbito interurbano los fallecidos habían descendido un 10%.

Recientemente, la directora gene-

ral de Tráfico, María Seguí, mantuvo un encuentro con más de 50 representantes municipales a los que pidió su colaboración: *“Cada día mueren en España en accidente de tráfico más de 5 personas, de ahí la especial importancia y urgencia de esta reunión. Es necesario actuar. No podemos esperar, sobre todo porque realmente existen intervenciones eficaces y de bajo coste que se pue-*

**LA MITAD  
DE LAS MUERTES  
EN ZONA URBANA  
SE PRODUCEN  
EN 63 GRANDES  
MUNICIPIOS**

## Menor reducción de la siniestralidad

Periodo 2003 a 2012



den poner en práctica. Tenemos cosas concretas que ofrecer y que solicitar para avanzar".

### LA MITAD, EN GRANDES URBES.

Dentro de las vías urbanas, las grandes ciudades son escenario de la mitad de las muertes por accidente de tráfico. 63 municipios de más de 100.000 habitantes acumulan ese 50% de fallecimientos. Los municipios de entre 100.000 y 500.000 habitantes, aglutinan el 24% de las muertes; otro 22% se produce en los dos municipios de más de un millón de habitantes, Madrid y Barcelona, según las "Principales Cifras de la Siniestralidad Vial de 2012", de la DGT.

Teniendo en cuenta que el 75% de los casi 700.000 kilómetros de vía pública que tenemos en nuestro país son de titularidad municipal, la DGT ha pedido a los ayuntamientos que colaboren para conseguir un mayor cumplimiento de la ley. También una reducción de la velocidad, especialmente con la implantación de las zonas 30 y la realización de controles, tanto

### SE PIDE A LOS AYUNTAMIENTOS MÁS VIGILANCIA SOBRE EL USO DE LOS SISTEMAS DE PROTECCIÓN

DGT, María Seguí, ha planteado la necesidad de reducir el uso del vehículo privado motorizado, de rebajar la velocidad en ciudad y de aumentar la vigilancia en el uso de los sistemas de protección, que sigue siendo menor en ciudad. Además de un incremento de los controles de alcohol y sobre todo de drogas.

Según el estudio DRUID, en zona urbana, el 16% de los tests realizados



El envejecimiento de la población y del parque automovilístico afecta a la accidentalidad.

de alcohol como de drogas.

**NUEVOS RETOS.** Aunque las cifras globales de siniestralidad tienden a bajar, la seguridad vial se enfrenta a nuevos retos como son el envejecimiento de la población y del parque automovilístico.

Cada vez hay más conductores mayores, sobre todo en ciudad, que son además más vulnerables. De hecho, el 39% de las víctimas mortales en ciudad en 2012 eran mayores de 65 años; en carretera, el 22%.

Los vehículos más antiguos y menos seguros circulan también con mayor frecuencia en este tipo de vías con su consiguiente repercusión en la accidentalidad.

Por otra parte, persisten problemas como el consumo de alcohol y drogas al volante y se espera un posible aumento de la movilidad.

Como respuesta a estos retos que pueden afectar negativamente a la siniestralidad, la directora de la

dieron positivo en drogas frente al 12% en vías interurbanas.

Próximamente, en virtud de la reforma de la Ley de Seguridad Vial, se podrán crear Comisiones Provinciales de Seguridad Vial en las que los ayuntamientos estarán representados. La DGT tiene intención también de convocar el III Encuentro de Ciudades para la Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. ♦



### JOSÉ LÓPEZ OROZCO

Alcalde de Lugo y presidente de Transporte e Infraestructuras de FEMP\*

#### "Señalar y educar para mejorar"

- ¿Por qué la seguridad vial mejora menos en ciudad?

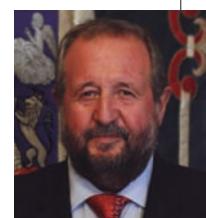
- Es una cuestión de falta de señalización adecuada y sobre todo de educación. Es necesario concienciar a los peatones y a los conductores de que se debe cumplir la ley y luego tener las ciudades bien señalizadas.

- ¿Qué medidas son necesarias?

- Las campañas divulgativas son importantes: los peatones deben saber que no se puede cruzar por cualquier sitio, hay que fomentar el uso del transporte público y la sanción tiene también su carácter educativo.

- ¿Qué le pareció el encuentro promovido por la DGT?

- Fue un buen aldabonazo para que los ayuntamientos nos pongamos las pilas. Es todavía necesaria una mayor coordinación y colaboración.



\*FEMP (Federación de Municipios y Provincias)

# ¿Se queda corta la sentencia de Ortega Cano?

**Ha sido condenado a dos años y seis meses de cárcel por la muerte de Carlos Parra.**

Ortega Cano estrelló su vehículo contra el que conducía Carlos Parra, quien falleció. Era el 28 de mayo de 2011. Casi tres años después le esperan dos años y medio de cárcel. ¿Condena justa?

## MAR COGOLLOS

### "Sería peligroso que no cumpliera la sentencia"

Parece que algunas personas no acaban de comprender que conducir supone una gran responsabilidad, y que conducir con una tasa de alcohol en sangre tan elevada, es un delito que tiene una pena y que en el caso del Sr. Ortega Cano esta ya ha sido impuesta por un juez. No veo que haya ninguna razón para no cumplir la sentencia y menos para retratarla alegando un posible indulto que no merece ya que una persona ha fallecido y su familia y la sociedad no podríamos entender que el indulto



se produjera. Estoy segura de que el Sr. Ortega Cano estará arrepentido y que su vida no será la misma después de lo acontecido, pero ha cometido un delito y tiene que cumplir la sentencia. El tiempo que pase en la cárcel podrá reflexionar sobre su conducta y sus consecuencias. Se lanzaría un mensaje penoso y peligroso si no se cumpliera la sentencia ya que los ciudadanos podríamos entender que hay dos maneras de interpretar la Ley, según sea el delito y la persona que lo comete.

Directora de AESLEME

## FRANCISCO CANES

### "El indulto sería un agravio"

Cuesta tanto asumir de una vez por todas la responsabilidad de sus actos? No solo no ha pedido perdón directamente a los familiares de la víctima, sino que intenta evitar la cárcel por todos los medios posibles. Esto dice mucho de una persona.

¿Por qué debe pasar por este calvario la familia de Carlos Parra? El señor Ortega Cano no debería alargar la agonía de esta familia. Primero, la pérdida de un ser querido por los delitos cometidos por el ex torero; en segundo lugar, un largo juicio de varios días en el que no habría la más mínima muestra de arrepentimiento sincero; y, por último, los intentos continuos de Ortega Cano por eludir la prisión. ¡Basta ya! Las asociaciones de víctimas de accidentes nos vemos indignadas ante su comportamiento irrespetuoso.

La sentencia se enmarca dentro de la legalidad pero, en nuestra opinión, es tremadamente injusta. Consideramos que hoy en día sale muy barato matar a una persona con un coche y que las condenas son irrisorias si las comparamos con otro tipo de delitos con resultado igual de muerte. ¿Indulto del Gobierno? Confiamos en que esto no suceda. Sería todo un agravio.



Pte de Dia, Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico

bien se le ha imputado un delito contra la seguridad vial por conducir bajo los efectos del alcohol: 1,26 gramos de alcohol por litro en sangre. ¿Es justa la sentencia? Asociaciones de víctimas y expertos opinan. Al cierre estaba pendiente de la fecha exacta de entrar en la cárcel. ♦

## ANA NOVELLA REIG

### "No debe salir tan barato matar"

La sentencia, en la que se le condena al torero Ortega Cano a dos años y medio de cárcel, indigna a mucha gente. Y no es para menos. La indignación de los ciudadanos viene dada por el desconocimiento de las penas que se imputan a los delincuentes viales, y lo poco que cuesta matar con un coche: como máximo, cuatro años. Parece increíble, pero así es.



Estamos indignados con esta sentencia, al igual que con las muchísimas sentencias que se ponen, puesto que la mayoría de ellas terminan igual o peor. Cuando una persona famosa o conocida comete estos delitos, aprovechamos para denunciarlo todavía con más vehemencia, porque es la única forma de que la sociedad se dé cuenta de la barbaridad tan grande que se comete a diario para con las víctimas de los delincuentes viales.

No hay derecho a que se juzgue el delito como un todo; es decir, una imprudencia temeraria con resultado de muerte, dando igual que las muertes sean una que cinco. Al ser un solo delito, se le juzga solo por uno.

Desde Stop Accidentes insistimos y reiteramos la necesidad imperiosa de modificar nuestro Código Penal en cuanto a los delitos de tráfico se refiere. No puede, ni debe, salir tan barato matar.

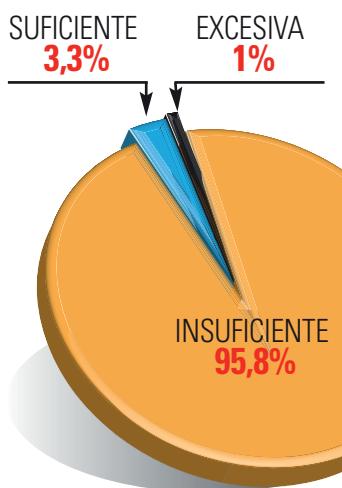
Presidenta Stop Accidentes



José Ortega Cano.

#### OPINAN LOS LECTORES EN NUESTRA WEB

### ¿Qué le parece la condena de dos años y medio de cárcel a Ortega Cano?



#### JOSÉ PÉREZ TIRADO

### “Una gran irresponsabilidad que merece reproche penal”

La Sección Primera de la Audiencia Provincial de Sevilla ha realizado en su Sentencia un profundo estudio jurídico para aplicar al acusado, José Ortega Cano, con absoluto acierto, la condena como autor de un delito contra la seguridad vial en su modalidad de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

La importancia de esta sentencia radica en anular y modificar el criterio de la Juez de Primera Instancia del Juzgado Penal nº 6 de Sevilla,



que no había dado validez a la prueba de alcoholémia alegando dudas difusas so-

sobre que la analítica pudiera corresponder a Ortega Cano. Si se hubiera mantenido la tesis del Juzgado de lo Penal, cualquier reo que manifestara unas “supuestas deficiencias” en la cadena de custodia de una analítica de sangre, le bastaría para anular la prueba y conseguir la absolución.

Realizar un último apunte, que merecería otro comentario distinto, sobre las indemnizaciones fijadas en sentencia, que son absolutamente insuficientes y obsoletas, y que por ello, resulta necesario y muy urgente que se realice en España una reforma inmediata del Sistema de Indemnizaciones a las Víctimas de los Accidentes de Tráfico, pues son cuantías ridículas y escasas las que se fijan en nuestra actual legislación por la pérdida de una vida humana y por el daño moral y patrimonial que para una familia representa la pérdida de un ser querido, y en este accidente de un respetable cabeza de familia.

La Justicia ha dejado muy claro que José Ortega Cano era temerario en su conducción, que ponía en riesgo la vida de cualquier ciudadano que correctamente circulara por aquella carretera, y que, además, conducía bajo la influencia de las bebidas alcohólicas, y que su gran irresponsabilidad merece el reproche penal que le ha sido aplicado y su ingreso inmediato en un Centro Penitenciario.

#### EUGENIA DOMENECH

### “La condena es casi un insulto”

Desde P(A)T queremos mostrar en primer lugar nuestra solidaridad con la familia de Carlos Parra, las auténticas víctimas de este caso, pedir más respeto para las víctimas en general por parte de todos y que se cumplan nuestras leyes y las sentencias que dictan nuestros Tribunales de Justicia.

Dicho esto, nos parece que el Código Penal establece penas demasiad “tibias” y que no se corresponden con el daño causado y la gravedad de estas conductas. La condena al Sr Ortega Cano es por homicidio imprudente, conducción temeraria y delito contra la seguridad vial por alcoholémia y consiste en solo 2 años y 6 meses de prisión, habiendo matado



a una persona, el Sr Carlos Parra y condenado a su familia. Nos parece casi un insulto que esa sea la pena por quitarle la vida a una persona. Pero, además, bajo la excusa de que es un “accidente” que le puede pasar a cualquiera, se intenta eludir una clara responsabilidad, cuando en realidad se trata de un accidente anunciado.

Esperamos que se cumpla la condena y no se otorgue el indulto solicitado, máxime cuando no ha mostrado ningún arrepentimiento, ni ha reconocido lo “inadecuado” de su conducta, ni ha pedido perdón a la familia de Carlos Parra.

Directora de P(A)T

#### BARTOLOMÉ VARGAS

### “Los fiscales proponemos una respuesta penal proporcionada”

El caso que nos ocupa es un supuesto de homicidio imprudente del art 142 con delitos previos de los arts. 379 y 380 (conducción bajo la influencia de alcohol y conducción temeraria), sancionado con pena de 2 años y medio a 4 de prisión y 3 años y medio a 6 de privación del permiso de conducir (art 382). Es después del delito de conducción con manifiesto desprecio y resultado de muerte (arts 381 y 138 CP), el de mayor gravedad dentro de los delitos viales. El bien jurídico protegido es el derecho fundamental a la vida. Hay una cifra elevada de procedimientos por hechos similares que no acceden a los medios de comunicación. En ellos, el Fiscal actúa como en este, impulsando una investigación en profundidad y pronta de los hechos, ejercitando las acciones penales



y velando por los derechos de las víctimas. Dictada sentencia, solicitando su cumplimiento efectivo, con ingreso en prisión y oponiéndose al indulto cuando se solicita. La cifra de internos por delitos de esta índole es asimismo relevante. En definitiva, los Fiscales promueven con estas actuaciones una respuesta penal proporcionada, disuasoria y rehabilitadora tendiente a cumplir los fines de las normas penales. En primer lugar la prevención general, evitando futuros atentados a la vida en el tráfico vial y de otra parte la prevención especial promoviendo la corrección y recuperación para la sociedad, como ciudadano cumplidor de las normas de tráfico, del autor de ellos.

Fiscal General de Seguridad Vial

Abogado. Representante de las Asociaciones de Víctimas en la Reforma del Sistema de Indemnizaciones



Paul Alan Putnam

Muchos descuidan el mantenimiento básico del coche, como el nivel de aceite o líquido limpiaparabrisas, que deberían hacer ellos mismos.

NEUMÁTICOS, ESCOBILLAS, LÍQUIDO LIMPIAPARABRISAS Y RUEDA DE REPUESTO, LO PEOR

# Mantenimiento deficiente

El 30% de los vehículos tenían los neumáticos en mal estado y un 12% el sistema de frenos, según un informe en el que se han realizado más de 700 auditorías a coches siniestrados. Incluye un estudio sociológico que indica que la mayoría desconoce qué revisiones deben realizar, lo que unido a que 1 de cada 4 retrasa más de 6 meses la visita al taller, indica que muchos vehículos circulan en condiciones de seguridad deficiente.

**Jose Ignacio RODRÍGUEZ**

Apesar de que la mayoría de los conductores asegura que revisa los componentes del vehículo más accesibles -como la presión y estado de los neumáticos, la rueda de repuesto y las escobillas limpiaparabrisas-, la realidad es que un elevado porcentaje espera a llevarlo al taller para realizar el mantenimiento, y descuida así la revisión de elementos, como los niveles de aceite, escobillas, líquido limpia-parabrisas, etc, que deberían hacer ellos mismos de forma periódica.

Además, se ha constatado que casi el 30% de más de 700 vehículos que habían acudido al taller para su reparación tras un siniestro, tenían los neumáticos en malas condiciones. Igualmente, se ha comprobado que los conductores/propietarios desconocen cuál es el mantenimiento que

se debe realizar al vehículo. Son las principales conclusiones del estudio "Mantenimiento de Vehículos", presentado por Fesvial (Fundación Española para la Seguridad Vial), la compañía de seguros Pelayo, la federación de empresarios de automoción, Conepa, y la asociación de talleres de Madrid, Asetra.

El trabajo, en el que se ha contado con la valoración de expertos en mantenimiento mecánico, comprende un estudio sociológico para conocer si los conductores realizan las revisiones adecuadas, así como una auditoría a más de 700 vehículos siniestra-

**LA MAYORÍA DE LOS CONDUCTORES DESCONOCEN QUÉ REVISIONES DEBEN REALIZAR PERSONALMENTE**

# Cuándo revisamos y cuándo deberíamos hacerlo

COMPONENTE	FRECUENCIA REAL	FRECUENCIA RECOMENDADA
Presión neumáticos	3 meses o menos (48%)	1 vez al mes/ antes de viajar
Estado neumáticos	1 vez al año (26%)	Cada 2 meses
Cinturón	Antes de la ITV (31%)	Siempre que se utilicen
Nivel de Aceite	1 vez al año (37%)	1 vez al mes
Luces, pilotos	Cuando lo lleva al taller (29%)	Periódicamente
Estado de Escobillas	Cuando lo lleva al taller (30%)	1 vez al mes/cuando llueve
Nivel y llenado de Líquido limpiaparabrisas	Cada 3 meses o menos (39%)	1 vez al mes
Estado del sistema de Escape	Cuando lo lleva al taller (42%)	1 vez al mes
Presión de la Rueda de repuesto	Cuando lo lleva al taller (31%)	Cada 6 meses

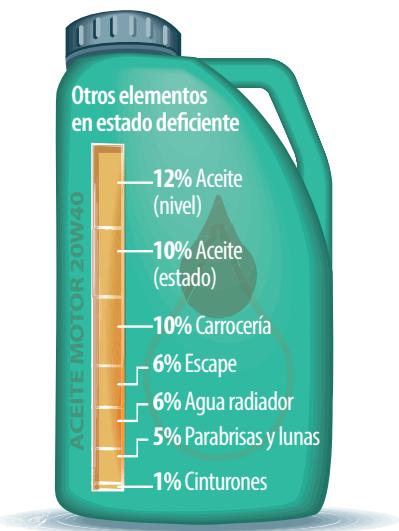


trados para comprobar su estado de mantenimiento previo al momento de sufrir el accidente que les había llevado al taller.

**LA REVISIÓN PERSONAL.** Según manifiestan los conductores, ellos mismos realizan el mantenimiento de los elementos con menor grado de dificultad y, a medida que aumenta, se deja en manos del taller. Así, un análisis pormenorizado de los tres componentes más directamente relacionados con la seguridad –neumáticos,

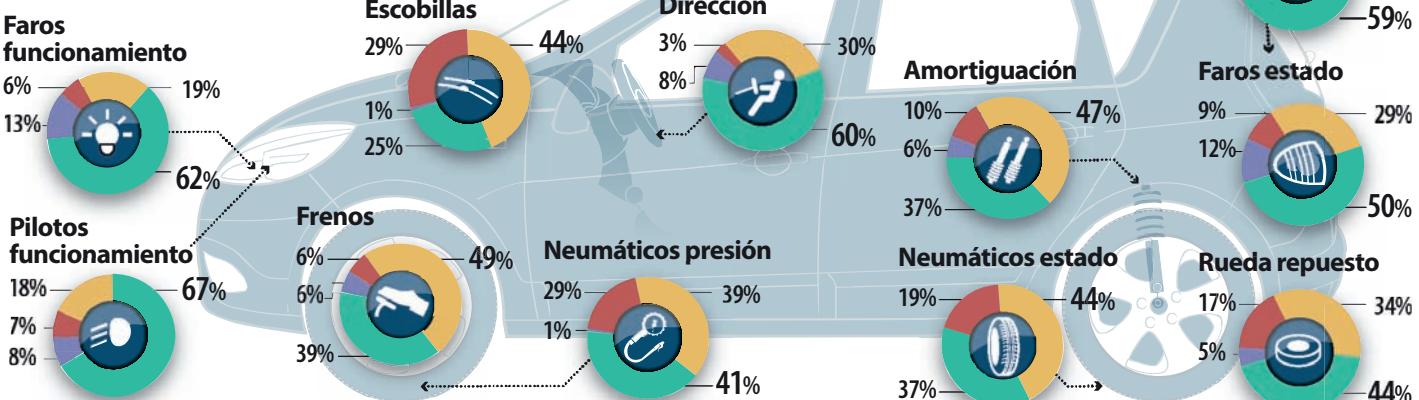
frenos y suspensión-, indica que, en el caso de los neumáticos, un tercio de los conductores revisa la presión cada tres meses y el 22% solo cuando sale de viaje, aunque un 12% lo hace una vez al año y el 10% cuando tiene que pasar la ITV. Además, el 26% comprueba el estado de los mismos una vez al año, el 23% cuando lo lleva al taller y el 17% cuando pasan la revisión o realizan un viaje largo.

En cuanto a los frenos, el 42% revisan su estado cuando llevan el coche al taller y el 26% cuando lo indica el



## Los principales fallos de mantenimiento

Estado de los principales componentes de seguridad de 710 coches auditados que acudieron al taller para realizar alguna reparación relacionada con un siniestro.





Lucía Rivas

Las auditorías detectaron deficiencias en el 9% de los faros e intermitentes.

panel de instrumentos. Respecto al líquido de frenos, el 37% lo verifica cuando lleva el coche al taller, el 24% cuando el indicador avisa de la anomalía, y el 20% una vez al año.

El 44% revisa la suspensión en el taller y el 31% al pasar la ITV, mientras que el 5% no lo hace nunca. Sin embargo, la rueda de repuesto, el cinturón, la correa de distribución, la batería y el escape son los compo-

y en la misma proporción las escobillas no funcionaban adecuadamente. Además, se han comprobado importantes deficiencias en elementos de seguridad como la presión de los neumáticos (19%) y su estado (19%). Igualmente, presentaban deficiencias en amortiguación (10%), dirección (3%), líquido de frenos (7%), estado de los frenos (6%), y estado de los faros e intermitentes (9%).



## 1 DE CADA 4 USUARIOS RETRASA MÁS DE 6 MESES LA VISITA AL TALLER, Y 1 DE CADA 10 LLEVA MÁS DE UN AÑO SIN PASAR POR ÉL

nentes que algunos conductores mencionan que no revisan nunca.

Desde hace cuatro o cinco años, uno de cada cuatro usuarios ha modificado su rutina de mantenimiento y retrasa más de 6 meses la visita al taller, mientras que uno de cada diez supera el año. La causa, además de la situación económica, es la pérdida de cultura de un mantenimiento responsable, que para José Ignacio Li-jarcio, director de proyectos de Fes-vial, “*es fundamental para su seguridad ya que garantiza una mayor fiabilidad y capacidad de respuesta ante situaciones de riesgo*”.

Un tercio de los vehículos siniestrados auditados tenían en mal estado el líquido limpiaparabrisas (el depósito estaba vacío en algunos casos)

### EL ESTADO REAL DE LOS COCHES

Si se compara el estado real de mantenimiento de los vehículos con lo que cada conductor acostumbra a realizar, se observan importantes contradicciones: a pesar de que el 39% afirman que revisan cada 3 meses o menos el líquido limpiaparabrisas, este es el componente que se ha encontrado en mal estado en un mayor número de vehículos, 29%. Según los expertos, el líquido limpiaparabrisas, lo mismo que las escobillas, de los que depende la correcta visibilidad de la luna delantera y trasera, se debería revisar, y llenar en su caso, una vez al mes.

La presión de los neumáticos, es uno de los aspectos que los conductores aseguran que revisan con ma-

RAMÓN MARCOS FERNÁNDEZ

### “Cuidar tu coche es cuidar de ti y de tu familia”

Desde CONEPA, en la que están integradas 16 asociaciones de talleres, consideramos que el coche es una responsabilidad global. Cuando una persona se convierte en propietario de un vehículo asume una serie de compromisos, entre ellos el de mantenerlo de manera correcta. Por eso llevamos años trabajando en los conceptos de “cultura del mantenimiento responsable” y la “función social del taller como garante de la seguridad vial”.

Lo resumimos con el lema “Cuidar tu coche es cuidar de ti y de tu familia”. Y cada uno de nosotros y de nuestros seres queridos no solo somos ocupantes de nuestro vehículo, sino que también interactuamos con el resto de los vehículos, de motor o no, y con los peatones que se desplazan a pie por las vías públicas de nuestro entorno.

Los vehículos necesitan menos mantenimiento que hace unos años, pero son máquinas que deben ser revisadas y puestas a punto periódicamente. Por otra parte, hay una serie de operaciones, muy sencillas de llevar a cabo y de vital importancia para la seguridad, que pueden y deben ser controladas directamente por los usuarios. Y, por supuesto, estos deben saber que los talleres estamos a su disposición para asesorarles en materia de mantenimiento de su coche.

Presidente de CONEPA (Federación de Empresarios de Automoción)



yor frecuencia –el 48% cada 3 meses o menos–, aunque los expertos consideran que debería hacerse una vez al mes y siempre que se vaya a realizar un viaje largo. Además, la realidad observada en las auditorías es que un 19% de los vehículos la presión se encontraba en estado deficiente y, en un porcentaje similar, el estado de los mismos. En este sentido, el presidente de Pelayo, Claudio Boada, destaca “*el hecho relevante de que un 30% de los vehículos que han sufrido un siniestro tuvieran las ruedas en mal estado y un 12% algún elemento del sistema de frenado afectado*” y recomienda que los conductores “*se preocupen más del mantenimiento de sus vehículos*”. ♦





La accesibilidad afecta a todos los ciudadanos, por razones de discapacidad permanente o temporal o por la edad.

EN UN 17% DE LOS CASOS NO EXISTE PASO DE PEATONES EN LUGARES NATURALES DE CRUCE

## Hacia ciudades sin barreras

De la misma manera que una carretera en mal estado puede ser causante de un accidente de tráfico, las vías urbanas esconden obstáculos y trampas: pavimentos deslizantes, escaleras sin rampa o pasos sin señalizar, que obligan a los peatones a invadir la calzada en lugares inadecuados. Los expertos definen la ciudad accesible, pero un estudio realizado en 70 municipios españoles muestra que aún existen barreras.

**Anabel GUTIÉRREZ**

**I**magine que circula arrastrando el carrito de su bebé por una acera. Su intención es hacer un trayecto corto, desde su casa hasta el centro de salud. Un recorrido que debería ser cómodo, sencillo, agradable y seguro que puede ser todo lo

contrario al no encontrar, por ejemplo, rebajes en las aceras al cruzar o si la acera se estrecha a causa de un coche mal aparcado que le obliga a invadir la calzada de manera inadecuada.

José Loaiza, presidente de la Comisión de Movilidad y

Accesibilidad de la Federación Española de Municipios (FEMP), aclara en primer lugar que “*usuarios de la accesibilidad somos todos, por tanto, todo el mundo debe beneficiarse de las medidas para mejorarl*a”. “*Las ciudades inteligentes –continúa explicando– deben ser accesibles para todos*”. Mariela Fernández, arquitecta experta en urbanismo, considera de igual modo que “*la ciudad accesible deberá ser aquella pensada para las personas*”.

Con ese objetivo, Fesvial y Fundación ONCE han elaborado una guía dirigida a los responsables de seguridad vial y movilidad de los ayuntamientos. Este documento, tal como explica uno de sus auto-

### LAS ACTUACIONES PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD SE EFECTÚAN DE MANERA AISLADA



Paul Alan PUTNAM

Un obstáculo en la acera puede obligar al peatón a cruzar la calzada de forma indebida.

## OLE THORSON

### "El peatón solo debe preocuparse de cruzar"

Accesibilidad es caminar y acceder a edificios y a vehículos. Unas bases de la accesibilidad segura son: mantenimiento adecuado de las aceras y de los pasos para peatones, para facilitar el caminar de personas con movilidad reducida, que incluye las de edad; evitar

que la acera y el bordillo se llene de obstáculos que impidan caminar y dificulten ver, desde la acera, a los vehículos que se acercan al paso de peatones; y, por último, asegurar que el cambio de cota entre

acera y calzada resulte fácil de realizar y que los vados estén en buen estado para los peatones. Así, el peatón puede estar atento para cruzar más seguro.



Presidente de la Asociación Española de Prevención de Accidentes de Tráfico, PAT(A)PAT

## ANTONIO TEJADA

### "Accesibilidad es igualdad de derechos"

La accesibilidad, tal y como la concebimos desde nuestra organización, es un elemento que mejora la calidad de vida de la sociedad en general ya que permite generar entornos, productos y servicios que pueden ser utilizados por un mayor número de personas de modo independiente y autónomo, y que, además, dota de derechos fundamentales a muchas personas con discapacidad que de otro modo quedarían privadas de ellos y excluidas de la sociedad. ¿Qué mayor beneficio puede haber para una sociedad que contar con ciudadanos que puedan ejercer sus derechos fundamentales en igualdad de oportunidades con el resto?



Presidente de la Asociación de Emprendedores con Discapacidad, "Sí Podemos"



Ávila fue reconocida en 2010 como la ciudad europea más accesible.

res, Alfonso Perona, "se basa en una recopilación de las guías más destacadas en temas de accesibilidad en entornos urbanos y que afectan directamente a la seguridad vial y al diseño de las infraestructuras (calles, plazas, aparcamientos, mobiliario urbano...) de nuestras ciudades".

**UNA GUÍA PARA CIUDADES.** Jesús Hernández-Galán, director de Accesibilidad Universal de Fundación ONCE, considera que, a pesar de que España ha evolucionado mucho, "todavía no se han consolidado las buenas prácticas entre los municipios. Las actuaciones para mejorar la accesibilidad se realizan de forma aislada, es decir, sin tener en cuenta recorridos o itinerarios completos, lo que lleva a rupturas". Como ejemplo de ello, Jesús Hernández destaca la existencia de "edificios públicos accesibles, a los que no hay manera de llegar, porque las aceras y las paradas de transporte urbano, no lo son".

El Libro Blanco de Accesibilidad del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales define accesibilidad como "el conjunto de características que debe disponer un entorno para ser utilizable en condiciones de confort, seguridad e igualdad por todas las personas y, en particular, por aquellas que tienen alguna discapacidad". Ole Thorson, presidente de la Asociación Es-

pañola de Prevención de Accidentes de Tráfico, PAT(A)PAT, estima que "accesibilidad es caminar y acceder a edificios y a vehículos".

**CON BARRERAS.** Pero esta accesibilidad no está garantizada en todos los casos. El último informe del Observatorio de la Fundación ONCE realizado en 2011, con la colaboración del IMSERSO, la FEMP y el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), evalúa el estado de accesibilidad de 70 municipios españoles. Una de las conclusiones es que un 25% del total de edificios analizados no permiten una entrada accesible

por no tener acceso a nivel y no disponer de itinerario peatonal alternativo. Ocurre igual con la mayoría de los locales comerciales.

Por otro lado, el 68% de los semáforos no posee avisadores sonoros; en un 15% se interrumpe la accesibilidad por estrechamiento en la acera a causa de vehículos mal aparcados; un 27% de las escaleras carecen de barandillas; el pavimento es deslizante en el 5% de los casos y en un 0,7% está con piezas sueltas, resaltos o huecos.

La inexistencia de pasos de peatones o los pasos no utilizables, es decir, no detectables por todos los peatones implica un aumento del riesgo de atropello. Las deficiencias más fre-

## "ACCESIBILIDAD ES CAMINAR Y ACCEDER A EDIFICIOS Y VEHÍCULOS DE MANERA SEGURA"

**OLE THORSON  
PRESIDENTE DE  
PAT(A)PAT**

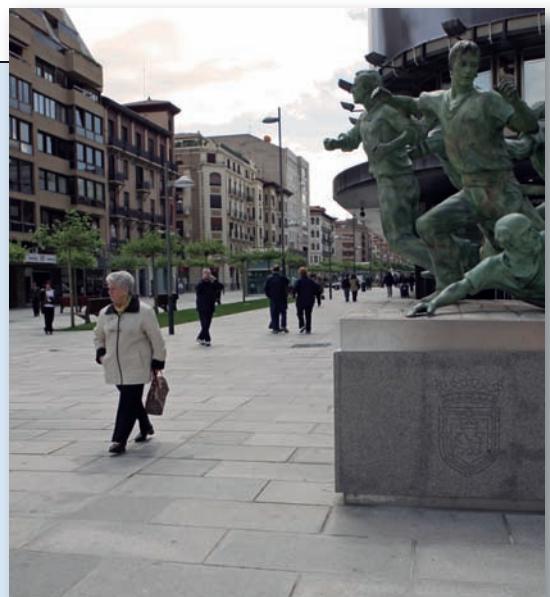
## Buenas prácticas de ciudades españolas

■ **ÁVILA:** Premiada por la Comisión Europea en 2010 como la primera Ciudad Accesible del continente. Son muchas las intervenciones que se han llevado a cabo desde entonces; entre ellas, una ruta accesible que recorre gran parte del centro histórico de la ciudad.

■ **SANTANDER:** Finalista en el Premio Europeo Ciudad Accesible 2011 y Premio Reino Sofía a la Accesibilidad 2009. Entre todas las políticas efectuadas en materia de movilidad sostenible y accesibilidad, llama la atención su "Programa de Observadores Urbanos", proyecto pionero donde los propios ciudadanos indican los lugares que tienen una necesidad para mejorar la accesibilidad.

■ **CARRANQUE:** Esta localidad toledana fue galardonada con el Premio Reina Sofía de Accesibilidad 2012, junto con Burgos, Valladolid y Cáceres. Hasta la fecha se han realizado numerosas actuaciones en la zona central de la localidad puesto que las calles en algunos puntos eran estrechas e intrincadas. Recientemente, ha reabierto el Parque Arqueológico, también adaptado.

■ **PAMPLONA:** Finalista en el último Premio Ciudad Accesible 2013 otorgado por la Comisión Europea junto a la ciudad de Bilbao. En los últimos cuatro o cinco años Pamplona ha acometido peatonalizaciones desde el casco antiguo, incluso en la plaza del Castillo, con la eliminación total de desniveles.



Pamplona ha apostado por peatonalizar el centro.

cuentes de los pasos de peatones son: inexistencia de marcas viales o falta de relieve de las mismas (36%), desnivel entre acera y paso de peatones en calzada (12%) o carencia de rebaje de paso (10%).

**ACCESIBILIDAD ES SEGURIDAD.** Ole Thorson explica que "una movilidad accesible y segura permite a los

peatones estar atentos para cruzar de forma correcta". Francisco Garrido, "Kity", administrador del blog Silleros Viajeros, señala que "todavía falta mucho por mejorar especialmente en concienciación ciudadana, en el respeto a las plazas de aparcamiento reservadas, en la aceptación de que todos tenemos distintas capacidades, y que lo único que se necesita para desarro-

llarlas es no tener barreras".

El Libro Blanco de la Accesibilidad, concluye que "*la problemática de la accesibilidad resulta dispersa y compleja dada la gran cantidad de situaciones que abarca*". Por tanto, todas las actuaciones deben ser complementarias y acometerse de forma combinada. ♦



### JOSÉ LOAIZA

#### "Usuarios de la accesibilidad somos todos"

Tradicionalmente, los conceptos de accesibilidad y supresión de barreras se han asociado exclusivamente a personas con discapacidad y a barreras arquitectónicas. El diseño de los entornos urbanos del futuro debe estar sujeto a los cambios potenciales que los ciudadanos van a vivir a lo largo de su vida por motivos a menudo circunstanciales (edad, estado de salud, consecuencias temporales de accidentes...). Las ciudades inteligentes deben ser ciudades accesibles para todos. Por



esta razón, todas las personas necesitan que se les proporcionen respuestas apropiadas a sus especiales condiciones, de tal manera que puedan acceder, en igualdad de oportunidades, a los diferentes aspectos de la vida en comunidad. Por tanto, usuarios de la accesibilidad somos todos y todo el mundo puede beneficiarse de las medidas de Accesibilidad.

Presidente de la Comisión de Movilidad y Accesibilidad de la FEMP

### MARIELA FERNÁNDEZ-BERMEJO

#### "Los espacios públicos, para las personas"



Para trabajar en el diseño de 'La Ciudad Accesible', lo más importante que debemos tener en cuenta es que las ciudades, los espacios públicos, los entornos urbanos y los edificios deben diseñarse y pensarse para las personas. Sin lugar a dudas, las personas son las auténticas protagonistas de la ciudad, las que las dotan de vida y movimiento. Por ello, una ciudad accesible deberá ser aquella ciudad pensada para las personas. Aunque parece una afirmación sencilla,

llevamos años diseñando y proyectando sin pensar en las personas, y con un paradigma de diseño muy limitado. Sin lugar a dudas se debería abrir el espectro de realidades que existen en la diversidad humana y esto aplicarlo a los criterios básicos de diseño, de dimensiones y, sobre todo, del buen hacer de los técnicos cualificados en la materia.

Arquitecta experta en urbanismo y accesibilidad y directora técnica de La Ciudad Accesible

### FRANCISCO GARRIDO, "KITY"

#### "Falta concienciación ciudadana"



La accesibilidad en entornos urbanos está mejorando, pero todavía falta mucho por hacer. Desde las ciudades más grandes hasta los pueblos más pequeños, están trabajando para eliminar las barreras arquitectónicas. Esto se nota más, sobre todo en las grandes ciudades,

con la creación de rebajes, colocación de ascensores, diseño de rampas de acceso, acceso adaptado en el transporte urbano, etc. También existen muchos establecimientos que ya han eliminado las barre-

ras para acceder a ellos, pero sigue siendo una de las grandes asignaturas pendientes, ya que las personas con discapacidad además de pasear por una ciudad, queremos hacer uso de todos los servicios que se ofrecen. Otro elemento a tener en cuenta, y tan importante como los anteriores, es la falta de concienciación ciudadana en este sentido.

Administrador del blog Silleros Viajeros  
Más información en [www.sillerosviajeros.com](http://www.sillerosviajeros.com)

# DisCapacitados para conducir

Facilitar el acceso al permiso de conducir y favorecer la seguridad de las personas discapacitadas es uno de los objetivos del Plan Estratégico de la DGT. Tres personas con distintas capacidades nos cuentan lo que representa para ellos la posibilidad de conducir y moverse con autonomía y libertad.



Las adaptaciones en los vehículos cubren gran parte de las necesidades.

Marian GARCÍA RUIZ

**L**a movilidad y la discapacidad no deberían estar reñidas. Es más, una persona con discapacidad necesita un plus de movilidad para hacer frente a su vida con autonomía, para poder relacionarse, trabajar, estudiar... Sin embargo, no siempre es así. Son muchas las dificultades a las que se enfrentan.

Uno de los objetivos prioritarios del actual Plan Estratégico 2012-2016 de la Dirección General de Tráfico es facilitar el acceso al permiso de conducir a las personas con discapacidad y favorecer su seguridad protegiéndolos como ocupantes vulnerables de vehículos.

Según la última encuesta sobre Discapacidad, Autonomía Personal y situaciones de Dependencia (EDAD 2008), un 8,5% de la población, 3.787.400 personas, padecen discapacidades permanentes derivadas de deficiencias físicas, sensoriales o mentales. En torno al 1%, 448.400, se consideran personas con discapacidad respecto a la tarea de conducción de vehículos automóviles.

## Cómo acceder al permiso

Las personas con alguna discapacidad que quieran acceder al permiso de conducir deben dirigirse a un Centro de Reconocimiento de Conductores donde se valorará su discapacidad y se emitirá un informe recomendando las adaptaciones que necesite el vehículo. En muchos casos, es el Servicio de Salud autonómico el que emite este informe. Para comprobar la idoneidad de las adaptaciones se puede realizar una prueba en pista con la presencia de examinadores de Tráfico. Con toda esta información y una vez superados los exámenes correspondientes, la Jefatura Provincial de Tráfico emitirá el permiso de conducir indicando las adaptaciones necesarias en el vehículo o las restricciones que se establezcan.

Sin embargo, solo 58.487, tienen prescrito el uso de adaptaciones en su vehículo. Es decir, hay un gran número de personas con discapacidad que no tiene acceso a la conducción.

La cuestión es que, según la subdirectora de Intervención y Políticas Viales de la DGT, Mónica Colás, “si no se tiene una discapacidad muy estandarizada, el acceso al permiso de conducir se complica. Sería necesaria una evaluación y una formación más

específica a través de un centro de reconocimiento especializado y de expertos evaluadores. Y en eso estamos”.

También interesa avanzar en fórmulas de protección enfocadas sobre todo a las personas con discapacidad como pasajeros vulnerables de vehículos, asegura Mónica Colás.

## MÁS FORMADOS Y SEGUROS.

Para acceder al permiso de conducir con una discapacidad es necesario, primero, pasar una evaluación donde se determina si esa persona está capacitada o no para conducir. Los Cen-

tros de Reconocimiento de Conductores o el Servicio de Salud autonómico, dependiendo de cada caso, emiten este informe especificando además si es necesario realizar adaptaciones en el vehículo y concretando cuales se deben hacer.

A continuación empieza la formación. Y habitualmente es una formación muy superior, según Iratxe Andrés, responsable de una de las autoescuelas más veteranas en este campo.

La autoescuela Irrintxi, en Basauri (Bizkaia), lleva más de cinco años dedicada a la formación de los discapacitados más severos (tetraplejias, distrofia muscular, etc..) y cerca de 30 formando a personas con diferente tipo de discapacidad.

Según Iratxe Andrés, “las personas discapacitadas salen con una preparación y una formación muy por encima de lo normal. El nivel de exigencia es mayor y se les mira con lupa”. Pero no es solo eso, añade Iratxe: “Están muy concienciados, llegan con muchas ganas y mucha ilusión y condu-



La accesibilidad de las calles es también fundamental para garantizar su movilidad.

FELIX GONZÁLEZ

30 años, es parapléjico



## “Conducir me normaliza, todos vamos sentados”

Félix González sufrió un accidente en el que murieron sus dos mejores amigos y él quedó parapléjico. Tenía 22 años. El cinturón le salvó la vida. Le apasiona el mundo del motor y conduce un coche y una moto de 3 ruedas. Colabora con la DGT impartiendo cursos de recuperación de puntos.

- **Tras el accidente, volviste a conducir. ¿Qué tuviste que hacer?**

- Tuve que volver a examinarme del práctico y adaptar el vehículo. Pusieron el acelerador y el freno arriba en los mandos manuales, un asidero en la puerta, una plataforma... Y es todo carísimo. Además, no suele haber oportunidad de probar las adaptaciones. Las encargas y si no se adecuan a tus necesidades, mala suerte. Es muy complicado.

- **¿Qué dificultades de movilidad tienes?**

- Muchísimas cosas no están adaptadas. Además de las barreras arquitectónicas continuas, las puertas de muchísimos sitios son pequeñas, hay esquinas y rampas imposibles, en el transporte público no siempre se usan las plataformas automáticas y así un largo etc.

- **¿Qué te aporta la conducción?**

- Muchísimo. Además del lado práctico, te permite ir a muchos sitios donde no podrías ir de otra manera. Y te da independencia y libertad para moverte, para trabajar. Y algo muy importante: te normaliza. En un coche no hay diferencias. Todos vamos sentados.

# CERCA DE 60.000 PERSONAS DISPONEN DE UN PERMISO CON ADAPTACIONES EN SU VEHÍCULO

## JOSÉ MANUEL PRADO

39 años, tiene parálisis cerebral



### "El permiso de conducir me cambió la vida"

José Manuel sufrió falta de oxígeno en el parto y padece desde entonces una parálisis cerebral que le afecta a la movilidad y al habla. Camina con un andador. En lo demás todo es normal. Conduce, trabaja, practica deporte...

#### - ¿Tengo entendido que te apasiona el mundo del motor?

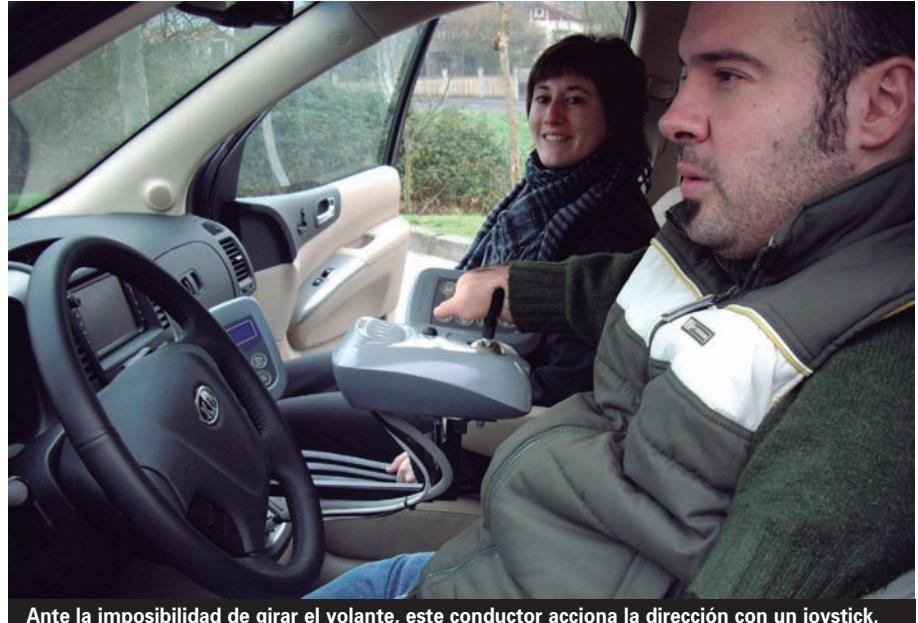
- Desde que era pequeño siempre me han gustado los coches. Tengo una colección de 255 coches a diferente escala. A partir de los 18 años empecé a conducir. Primero con una moto de 3 ruedas, luego un cuadriciclo con el que hice un viaje de 16 horas, Ourense-Madrid para acudir a una entrevista de trabajo...

#### - Hace dos años, en febrero de 2012, obtuviste el permiso de conducir. ¿Qué significó para tí?

- Me cambió completamente la vida. Siempre he intentado ser lo más independiente posible pero me costaba mucho coger el tren o el autobús. Lo pasaba mal. El coche me ha dado mucha independencia.

#### - ¿Fue difícil para tí?

- No, me resultó fácil. Lo saqué a la primera y tengo la suerte de que no necesito adaptaciones para conducir. Yo más que nadie sé las cosas que puedo o no hacer, y conducir lo puedo hacer sin ningún problema.



Ante la imposibilidad de girar el volante, este conductor acciona la dirección con un joystick.

cen con prudencia extrema, saben lo que se juegan. Si todos fueran como ellos, prácticamente no habría accidentes". El hecho es que más del 90% aprueban a la primera.

Esta autoescuela es pionera en la formación en conducción con vehículos con joystick, es decir, un mando como el de los videojuegos con el que se puede controlar un vehículo y que se emplea para conducir con discapacidades muy severas.

Actualmente hay diez personas en España que conducen con joystick, uno de ellos con los pies.

**UN TRAJE A MEDIDA.** Una vez obtenido el permiso, la adaptación del vehículo es clave. Según el gestor de Investigación y Desarrollo de "Fundosa Accesibilidad", de la ONCE, Juan Carlos Chicote, "el actual estado de la técnica permite que numerosos conductores con movilidad reducida puedan dominar con total garantía sus vehículos. Incluso personas con tetraplejia pueden llegar a dominarlo sustituyendo el volante por un joystick con las mismas garantías de seguridad que el resto de los conductores".

## 60.000 niños con necesidades especiales

Según un estudio de la Fundación MAPFRE sobre "Los niños con necesidades especiales y su seguridad", en nuestro país hay unos 60.000 menores con algún tipo de necesidad relevante desde el punto de vista de su transporte en automóvil: niños prematuros, con displasia de cadera, con falta de control o estabilidad en el cuello, con hiperactividad o autismo, niños sordos, ciegos... Todos ellos son más vulnerables a bordo de un vehículo y necesitan, no que se les exima de llevar un sistema de protección sino, todo lo contrario, reforzarlo allí donde lo necesiten para aumentar su protección. Pida consejo al pediatra y la DGT.





Algunas autoescuelas ofrecen vehículos adaptados para la formación.



Pulsador para luces, intermitentes, etc.

## LOS VEHÍCULOS PUEDEN ATENDER CASI TODAS LAS DISCAPACIDADES PERO HAY QUE HACER UN "TRAJE A MEDIDA"

*compra de un vehículo pero para las adaptaciones no hay ayudas".*

El Plan PIVE 5 recién aprobado incluye ayudas de 3.000 euros para la compra de vehículos adaptados (más información en la sección "Noticias del motor" de esta revista).

Desde el punto de vista de la movilidad, RENFE o AENA, prestan servicios gratuitos de ayuda en algunas líneas. También hay líneas de autobuses, metro o tranvía que disponen de ascensores o rampas, asegura Jose Ramón del Pino, "pero luego fallan cosas tan simples como la distancia insalvable entre el vagón y el andén. Y eso es porque se hacen cosas para discapacitados sin contar ellos".

Cerca de 1.000 millones de personas sufren algún tipo de discapacidad en el mundo. El Informe Mundial sobre la Discapacidad elaborado por la OMS reclama el derecho de estas personas a vivir una vida digna. O como dice el astrofísico, Stephen Hawking en este informe, "*la discapacidad no debería ser un obstáculo para el éxito*".◆

## Plan Adapta: probar antes de comprar

Ford y la Fundación ONCE han firmado un acuerdo para que los discapacitados puedan probar su vehículo adaptado antes de comprarlo. Es el Plan Adapta que recorrerá 15 ciudades españolas en seis meses. Se trata de una iniciativa pionera que se puede consultar en [www.fordplanadapta.com](http://www.fordplanadapta.com)

## FELISA NCHAMA

23 años, es invidente



### "Los que diseñan las calles deberían pensar en nosotros"

Felisa nació con glaucoma y a los 9 años empezó a perder vista hasta quedar ciega. Actualmente estudia 4º de Derecho. Sale todos los días de su casa con su bastón, camina 15 minutos hasta la parada del autobús que la lleva a la Universidad y allí anda otros 10 minutos hasta el campus.

#### - ¿Cómo te arreglas para moverte sola?

- En la ONCE hay técnicos de movilidad que te enseñan gratuitamente a moverte en tus trayectos habituales. Te muestran objetos que pueden servirte de referencia y tú los memorizas. En algunas ciudades se hacen determinadas señales que ayudan: relieve para marcar los pasos de peatones, semáforos con sonidos...

#### - ¿Cuáles son los principales problemas que tienes de movilidad y que dificultan tu autonomía personal?

- Los coches aparcados en las aceras son obstáculos imposibles de salvar; te obligan a cambiar de recorrido y te desorientas, supone un peligro, te puedes perder... En el transporte público, parece una tontería pero la voz que dice la parada muchas veces está demasiado baja, o el conductor pone la radio y no la puedes oír y para nosotros es vital.

#### - ¿Qué echas en falta, qué medidas crees que te ayudarían?

- Ayudaría mucho que la gente que hace las calles y las obras pensara en las personas que no tienen todos sus sentidos bien.

LOS RESULTADOS DE EURONCAP REFLEJAN CÓMO HA EVOLUCIONADO LA PROTECCIÓN QUE LOS COCHES OFRECEN A SUS OCUPANTES

# La seguridad se demuestra a golpes

Comparar los resultados que un mismo modelo obtuvo en las pruebas de EuroNCAP hace una década y los actuales es una buena forma de comprobar cómo ha evolucionado su seguridad. Estas pruebas, el esfuerzo en I+D de los fabricantes, la normativa y las exigencias de los consumidores, tienen como objetivo conseguir coches seguros.

**Mercedes LÓPEZ**

Infografía: Sergio ARANGO

Cuatro estrellas en las pruebas EuroNCAP y unos resultados, en cuanto a protección del conductor en choque frontal, que se calificaron como correctos (bueno en cabeza, correcto o aceptable en el resto del cuerpo, y débil en pies), eran las tarjetas de presentación del Volkswagen "Golf" en 1998. En el año 2012, la séptima gene-

ración del mítico "Golf", obtenía cinco estrellas en los ensayos realizados por EuroNCAP y una calificación de bueno –la máxima- (a excepción de la zona de la pierna que va de la rodilla al talón, que se que-

**EL EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD DE UN TURISMO SE HA MULTIPLICADO POR SIETE DESDE EL AÑO 2000**

dó en un correcto) en cuanto a protección del conductor en el crash test frontal. Los resultados de este modelo –que lleva en el mercado desde 1974-, son solo un ejemplo. La misma comparativa la podemos hacer con numerosos modelos (ver recuadro 'Diferencias de una década') que están a la venta desde hace por lo menos 15 años.

**COMPARATIVA.** Porque no cabe duda que realizar una comparativa de los resultados obtenidos en las pruebas realizadas por este consorcio –nacido en 1997 y que cuenta con el apoyo de siete gobiernos europeos y las organizaciones de automovilistas y consumidores de los estados miembros de la Unión Europea–, son una buena base si queremos analizar la evolución de la seguridad y la protección que los coches ofrecen a sus ocupantes en caso de accidente. En este sentido, Jorge Castellanos, coordinador de



EuroNCAP realiza crash test frontales a los turismos que se comercializan, desde 1997.

FOR SAFER CARS  
**EURO NCAP**

## DIFERENCIAS DE UNA DÉCADA

Para conocer la evolución de la seguridad de los vehículos, se pueden comparar las pruebas EuroNCAP de un mismo turismo con una década de diferencia. Estos son los resultados de los crash test que analizan la protección del conductor, de algunos de los modelos que más tiempo llevan en el mercado español.

Buena Aceptable Deficiente Correcta Débil





Los airbags delanteros frontales forman parte del equipamiento de serie desde el año 2000

## Seguridad de serie

- ✓ El ABS (obligatorio desde 2004) está presente en el 100% de la oferta del mercado.
- ✓ Más del 96% de los modelos equipan sistemas de servofreno de emergencia.
- ✓ El control de tracción está presente en el 81% del parque automovilístico.
- ✓ El ESP se ofrecía como opción en casi el 30% de los modelos en 2007. En 2012 era de serie en más del 80%.
- ✓ Los reposacabezas activos delanteros solo se equipan de serie (algo más del 25%). Ningún fabricante los oferta como opción.
- ✓ Cerca del 90% de los vehículos del mercado incorporan el sistema Isofix.

Fuente. Informe ISPA. Fundación Mapfre

Seguridad Vial del RACE (Real Automóvil Club de España), explica que “la evidencia científica disponible en la actualidad permite afirmar que, en general, una elevada puntuación en los ensayos realizados por EuroNCAP significa un alto nivel de protección en caso de accidentes en la vida real”.

### ESTRELLAS MÁS EXIGENTES.

El responsable de Investigación del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre, Jesús Monclús, añade: “No solo es importante para ver la evolución de la seguridad de un coche, el que obtenga más estrellas, sino que hay que destacar que ahora las pruebas de EuroNCAP son cada vez más exigentes y, por lo tanto, las estrellas tienen más valor”.

Así, si en sus comienzos EuroNCAP solo realizaba pruebas de choque para comprobar la protección de los ocupantes adultos y niños, y su agresividad con los peatones, a partir de 2009 se valora la incorporación de sistemas como el ESP o los limitadores de velocidad, y se añade la protección de las lesiones por latigazo cervical. En este año 2014, solo será posible obtener la máxima puntuación si el coche incorpora, al menos, un sistema de ayuda a la conducción. Y se anuncian novedades para los próximos meses: nueva prueba de choque

frontal, maniquí femenino en el asiento posterior, maniquíes infantiles más altos...

Además, EuroNCAP asegura que este tipo de pruebas ha potenciado la mejora de elementos como los airbags, los pretensores de cinturón de seguridad, o avances como los li-



## ABS, ESP, FRENADA DE EMERGENCIA E ISO FIX, SON EQUIPAMIENTO DE SERIE EN CASI EL 100% DE LOS TURISMOS

mitadores de carga; se han perfeccionado los salpicaderos, mejorado el diseño de los asientos, potenciado la instalación de anclajes Isofix...

Desde Anfac (la asociación que engloba a la mayoría de los fabricantes de automóviles) su director de Comunicación, David Barrientos, sin restar importancia a EuroNCAP, afirma con rotundidad que “los fa-

bricantes han mejorado la seguridad de sus coches también sin pruebas EuroNCAP”. Y destaca que “estos van por delante porque se analizan y se prueban los sistemas que ya han desarrollado los fabricantes y equipan los vehículos”. Asimismo, recuerda que en I+D, las marcas automovilísticas europeas han invertido más de 30.000 millones de euros, “muchos de ellos en evolución tecnológica con el único fin de incrementar la seguridad de sus coches”.

**EQUIPAMIENTO A TOPE.** A este esfuerzo hay que añadir las mejoras que se han introducido impulsadas por la normativa, que ha hecho obligatorios elementos como el ABS (desde 2004), o el ESP (desde noviembre de 2011 para todos los modelos que se homologuen).

Consecuencia de ese esfuerzo son unos coches más seguros, gracias a un equipamiento en innovaciones tecnológicas que se ha multiplicado por siete en poco más de una década, según los datos de ANFAC. Y además, de forma exponencial. Lo dice Jesús Monclús: “no solo es mejor un coche actual que el de hace una década, sino también que uno de hace 5 años, porque las mejoras se han acelerado mucho”. En el informe ISPA “Evolución de los sistemas de seguridad entre 2007 y 2012. Análisis de la evolución del

equipamiento de seguridad de serie en turismos”, realizado por la Fundación Mapfre, se analizan estos sistemas y se afirma, en palabras de Monclús, que “*aunque por el momento no podamos cuantificarla, esta mejora en la seguridad de los vehículos es, indudablemente, una de las principales contribuciones a la reducción del 65% en el número de fallecidos en España*”.

El reto ahora es doble. Por un lado, popularizar estas nuevas tecnologías, “*que sean de serie, porque la seguridad no debe ser opcional, y la transferencia de los nuevos sistemas a los coches más populares debe acelerarse*” indica Jesús Monclús. Y por otro, que los consumidores exijan. Y este es un tema en el que aún queda camino por andar. Jorge Castellanos asegura que “*los usuarios deben demandar los últimos elementos de se-*

**“EL RETO ES POPULARIZAR LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS. LA SEGURIDAD NO DEBE SER OPCIONAL”.**  
JESÚS MONCLÚS.  
FUNDACIÓN MAPFRE

*guridad por encima de otros factores como potencia o diseño”. “Porque los sistemas funcionan”, subraya Monclús. Lo corroboran los datos de la empresa Audatex, que estima que en 2013 se produjeron más de 4,5 millones de siniestros y en más de 52.000 de ellos resultaron afectados elementos de seguridad pasiva. “Lo que quiere decir que el vehículo ‘reaccionó’ para proteger a sus ocupantes”, señalan en el informe ISPA.*

En paralelo a estos datos, hay que destacar los de la antigüedad de nuestro parque de vehículos. La Dirección General de Tráfico indica que la edad media de los coches que circulan en España ronda los 10 años. ♦

*Si está interesado en saber los resultados que obtuvo su vehículo en el momento de su compra, y los que ha tenido el modelo actual, puede informarse en [www.euroncap.com](http://www.euroncap.com).*

## Equipamiento: más y mejor

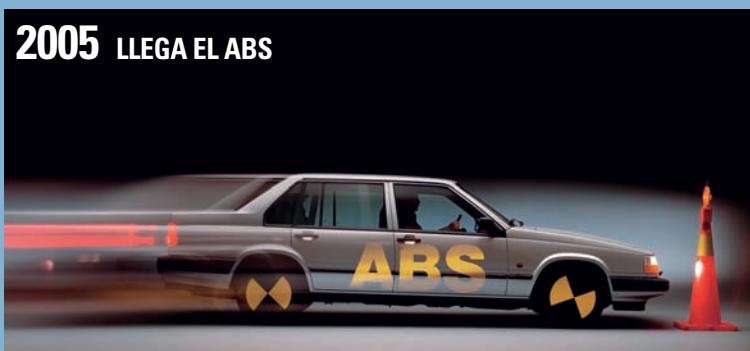
Mientras que un turismo matriculado en el año 2000 equipaba como media tres sistemas o elementos de seguridad, según los datos de Anfac (Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos), en el año 2013 este equipamiento se había multiplicado por siete. Esta es la evolución:

### 2000 SE GENERALIZA EL AIRBAG DELANTERO



- Airbag de conductor y pasajero
- Pretensiones de cinturones de seguridad delanteros.
- Tercera luz de freno.

### 2005 LLEGA EL ABS



- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Airbags laterales.</li> <li>• ABS.</li> <li>• Cinturón de tres puntos en plazas traseras.</li> <li>• Anclajes Isofix.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reposacabezas en todas las plazas.</li> <li>• Pretensiones de fuerza en todas las plazas.</li> <li>• BAS (sistema de ayuda a la frenada de emergencia).</li> </ul> |
|---|---|

### 2013 SISTEMAS ELECTRÓNICOS



- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• ESP.</li> <li>• Asistencia de arranque en pendiente.</li> <li>• Aviso de no uso de los cinturones de seguridad.</li> <li>• Nuevos airbags de serie.</li> <li>• Sistema de control de velocidad.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistema de comunicación manos libres de serie.</li> <li>• Faros Bi-xenón.</li> <li>• Control de tracción ASR-EDS.</li> <li>• Monitorización o aviso de pérdida de presión en los neumáticos.</li> <li>• Reposacabezas activos.</li> </ul> |
|---|--|

Fuente.- ANFAC. Configuración media basada en los modelos ofrecidos por Peugeot, Seat, Renault, Ford y Toyota (entre otros) para equipamiento de serie en el segmento B.

# Furgonetas de reparto, un punto negro

Para conducir un vehículo comercial ligero se requiere el mismo permiso que para un turismo. Pero ni posee las mismas características ni se conduce igual. Sus conductores, que se dedican al transporte de mercancías, afrontan largas jornadas, en condiciones precarias y en un entorno muy competitivo... El riesgo de que se produzca un accidente de tráfico es muy alto.

Anabel GUTIÉRREZ

Infografía: DLirios

Fotos: Paul Alan PUTNAM

**S**e entiende por furgoneta todo vehículo automóvil, no camión, destinado exclusiva o principalmente al transporte de mercancías. Para conducir este tipo de vehículos se requiere el mismo permiso que para conducir turismos, siempre que no supere los 3.500 kg. de masa, y este es fundamentalmente el problema, “*porque no se conduce igual, ni reacciona de la misma manera*”, asegura

Tomás Santa Cecilia, director de Seguridad Vial del RACE, en la presentación reciente de un estudio sobre la siniestralidad en estos vehículos ligeros. Pero, ¿cuáles son esas diferencias?

**FACTOR VEHÍCULO.** Jorge Castellanos, coordinador de seguridad vial del RACE, explica que una furgoneta “*tiene un comportamiento muy distinto si va cargada o en vacío y tienen el centro de gravedad más alto*”. Son más inestables, el peso total puede doblar al de un turismo y tiene mayores dificultades para realizar maniobras de emergencia. Sin embargo, no existe formación

definida para los conductores ni tampoco normativa específica sobre vehículos ligeros de transporte de mercancías. Tampoco tiene el mismo límite de velocidad que un turismo, ya que el máxi-

ximo para autovías y autopistas es de 90 km/h.

Susana Gómez, subdirectora de normativa de la DGT, recuerda que lo importante en este tipo de vehículos, puesto que en muchos casos supone una herramienta de trabajo, es un buen mantenimiento, y por ello insiste en que hay que “*evitar las reparaciones en talleres no autorizados y superar las revisiones periódicas de ITV*”.

**EN PRIMERA PERSONA.** Alejandro tiene 37 años y a pesar de trabajar desde hace 10 para un empresa de distribución de productos para máquinas expendedadoras automáticas, desconocía esta limitación de velocidad: “*Pensé que se debía circular a un máximo de 100 km/h. De todas formas, esta velocidad no se respeta - continúa explicando-, los radares solo saltan cuando se sobrepasan los 120 km/h*”. Pedro J. Linares, secretario de Salud Laboral y Medio Ambiente de



La mayoría de accidentes se producen durante el día, de lunes a viernes y en vías urbanas.



Una carga mal distribuida o sin sujeción puede incrementar la inestabilidad del vehículo.

CCOO, explica que “al no llevar ni tacógrafos ni limitadores de velocidad, pueden conducir muchas horas sin que los agentes de tráfico puedan verificarlo”. Jorge Castellanos, el experto del RACE, asegura que “el control de la velocidad en un vehículo de mayor masa es primordial para evitar una pérdida de control que pueda

finalizar en un accidente de tráfico”.

Además, la antigüedad media del parque de furgonetas en España es de más de 15 años y estos vehículos no están equipados con dispositivos de seguridad. Por otra parte, Francisco Aparicio, director del Instituto de Investigación del Automóvil (INSIA), señala, en un proyecto de

investigación sobre el estudio de accidentes de tráfico con implicación de furgonetas (2008-2011), que el grado de cumplimiento de la ITV en estos vehículos es inferior a la recomendable, “los rechazos casi duplican al de turismos, un 39% frente a un 20%”, afirma el director del INSIA, “concretamente por mal estado de ejes, ruedas, neumáticos y suspensión”.

## Se parecen, pero no son iguales

**CENTRO DE GRAVEDAD:** Al tener mayor altura, el centro de gravedad es más alto por lo que son más inestables y más sensibles a vientos laterales.

**CARGA:** Hay que sujetarla y distribuirla uniformemente, colocando los objetos de mayor peso sobre la plataforma interior, entre los dos ejes.

**VELOCIDAD:** El límite máximo en autovías y autopistas es 90 km/h. Una velocidad inadecuada, por ejemplo en una curva, puede provocar fácilmente un accidente por salida de vía o vuelco.

**ÁNGULO MUERTO:** Algunas furgonetas carecen de retrovisor interior, esto dificulta la maniobra de marcha atrás. Existe

un espacio a cada lado del que no se tiene visión. En estos casos debe hacerse una observación directa girando la cabeza para ver por las ventanillas laterales.

**DISTANCIA DE SEGURIDAD:** La mayor masa de la furgoneta hace que debamos mantener una mayor distancia de seguridad, para ser capaces de detenernos a tiempo con seguridad ante cualquier imprevisto.

**MANTENIMIENTO:** El 33% de los defectos graves detectados en las inspecciones afectan a los frenos, neumáticos y suspensión, lo que puede provocar fallos en la respuesta del vehículo ante un incidente.

**EL ACCIDENTE.** En 2012, según datos de la DGT, fallecieron 83 usuarios de furgonetas y se produjeron 7.217 accidentes con víctimas, representando el 9% del total de accidentes. Al estar muy ligado al ámbito laboral, lógicamente, más del 80% de los siniestros se produjeron de lunes a viernes, durante el día y principalmente en vías urbanas (un 51%) y en carreteras convencionales (35%).

Sin embargo, es en las vías secundarias donde mayor número de vidas se han perdido, 58 de los 83 fallecidos.

En el año 2012 el accidente más común (un 36%) fue la colisión por



Estos vehículos deben circular a una velocidad máxima en autopistas y autovías de 90 km/h.

alcance o múltiple, una situación muy habitual en atascos. En un 22% de los casos la colisión fue un choque frontolateral, propio de las intersecciones. Entre los dos representan el 58% de los accidentes con víctimas en los que hubo una furgoneta implicada. Para Jorge Castellanos, "estos accidentes podrían evitarse con sistemas de ayuda a la frenada de emergencia, que detienen al vehículo en la menor distancia posible". En un 12% de los casos, el accidente con víctimas en el que está

## "SI DEJAS DE COGER SERVICIOS, TE CIERRAN EL GRIFO"

**JOAQUÍN, 34 AÑOS,  
CONDUCTOR  
AUTÓNOMO**

implicada una furgoneta fue un derribo peligroso que causó una sali-

da de vía, según el estudio del RACE. El mal estado de los neumáticos y el estado de la carga (su mala colocación y sujeción) pueden influir en este tipo de accidente, especialmente al maniobrar para esquivar un obstáculo o durante el recorrido de una curva. "La influencia de la carga modifica sus características inerciales y variaciones en el centro de gravedad", afirma Francisco Aparicio, director del INSIA.

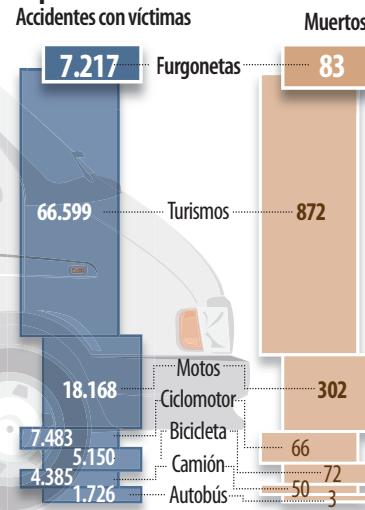
**FACTOR HUMANO.** Al volante de estos vehículos el conductor se enfrenta a largas jornadas en preca-

## Cómo es la accidentalidad de las furgonetas

### Una década bajando las cifras



### Depende del vehículo



# Distracción y fatiga: peligrosos compañeros de viaje

La distracción aparece como factor concurrente en un 39% de los accidentes. Al hablar por el móvil (incluso con manos libres), el conductor deja de percibir el 40% de las señales, su velocidad media baja un 12%, el ritmo cardíaco se acelera bruscamente durante la llamada y se tarda más en reaccionar.

Alejandro y Joaquín, conductores profesionales de furgonetas, admiten que utilizan su vehículo como su 'oficina'. "Es inevitable no hablar por teléfono (manos libres) con los clientes, y siempre llevas un refresco o café, cuando vas con prisa comes un bocadillo al volante; por suerte no he tenido ningún alcance, aunque algún que otro frenazo me ha tocado pegar", explica Joaquín. Alejandro reconoce haber tenido algún susto por ir distraído y "por no respetar las distancias de seguridad, especialmente cuando vas con prisas para cumplir con los plazos y que tu jornada no se prolongue en exceso".



Los conductores suelen atender el teléfono o comer mientras conducen.

rias condiciones. Pedro J. Linares confirma que "es muy habitual que realicen jornadas de trabajo continuadas de 12 horas". Así lo asegura Joaquín, que tiene 34 años y es conductor profesional desde hace 12 años, 7 de ellos como autónomo. "Lo que quieras es trabajar, cuanto más trabajes más ganas; aunque ya hayas cumplido tu jornada laboral de 12 horas, si el cliente te solicita para otro servicio a Cádiz o a Getafe, lo haces, no puedes negarte", explica Joaquín y continúa: "Si dejas de coger servicios, dejan de darte servicios, te

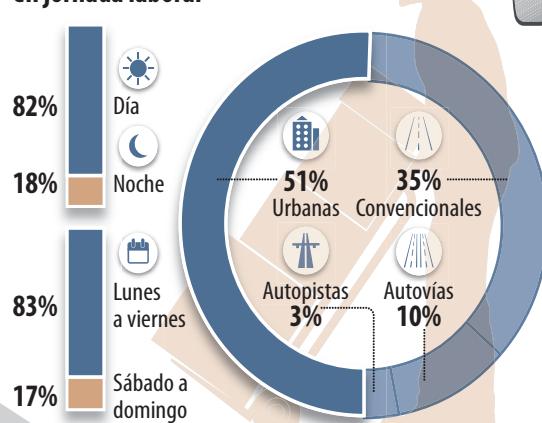
## LAS PRISAS HACEN QUE LOS CONDUCTORES NO RESPETEN LOS LÍMITES DE VELOCIDAD NI LA DISTANCIA DE SEGURIDAD

cierran el grifo". Marisa Rufino, secretaria de Salud Laboral de UGT añade que "el sedentarismo, los malos hábitos alimentarios u otros factores ambientales como el ruido, la velocidad o el tráfico, inducen a tener mayores errores en la conducción, alteraciones emocionales, sueño, agresi-

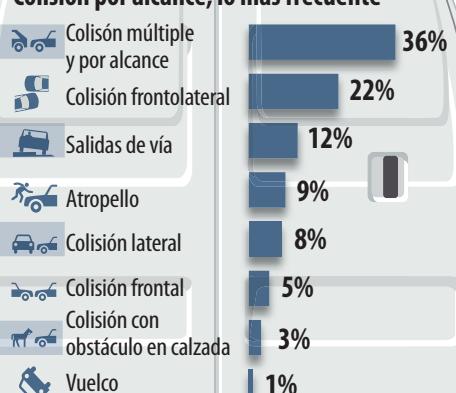
vidad, etc., circunstancias que hacen que estos profesionales sean un caldo de cultivo de la siniestralidad laboral". ♦



### Más accidentes en ciudad, en jornada laboral



### Colisión por alcance, lo más frecuente



Fuente: Datos accidentalidad de 2012 de la DGT

# ¿Conduce su ira o conduce usted?

Un conductor que trata de colarse, otro que utiliza el carril izquierdo para circular y no para adelantar, o algún insolidario que ocupa dos plazas de aparcamiento, son situaciones que pueden llegar a desquiciarnos hasta el punto de influir en la atención que debemos poner en la carretera.

Anabel GUTIÉRREZ

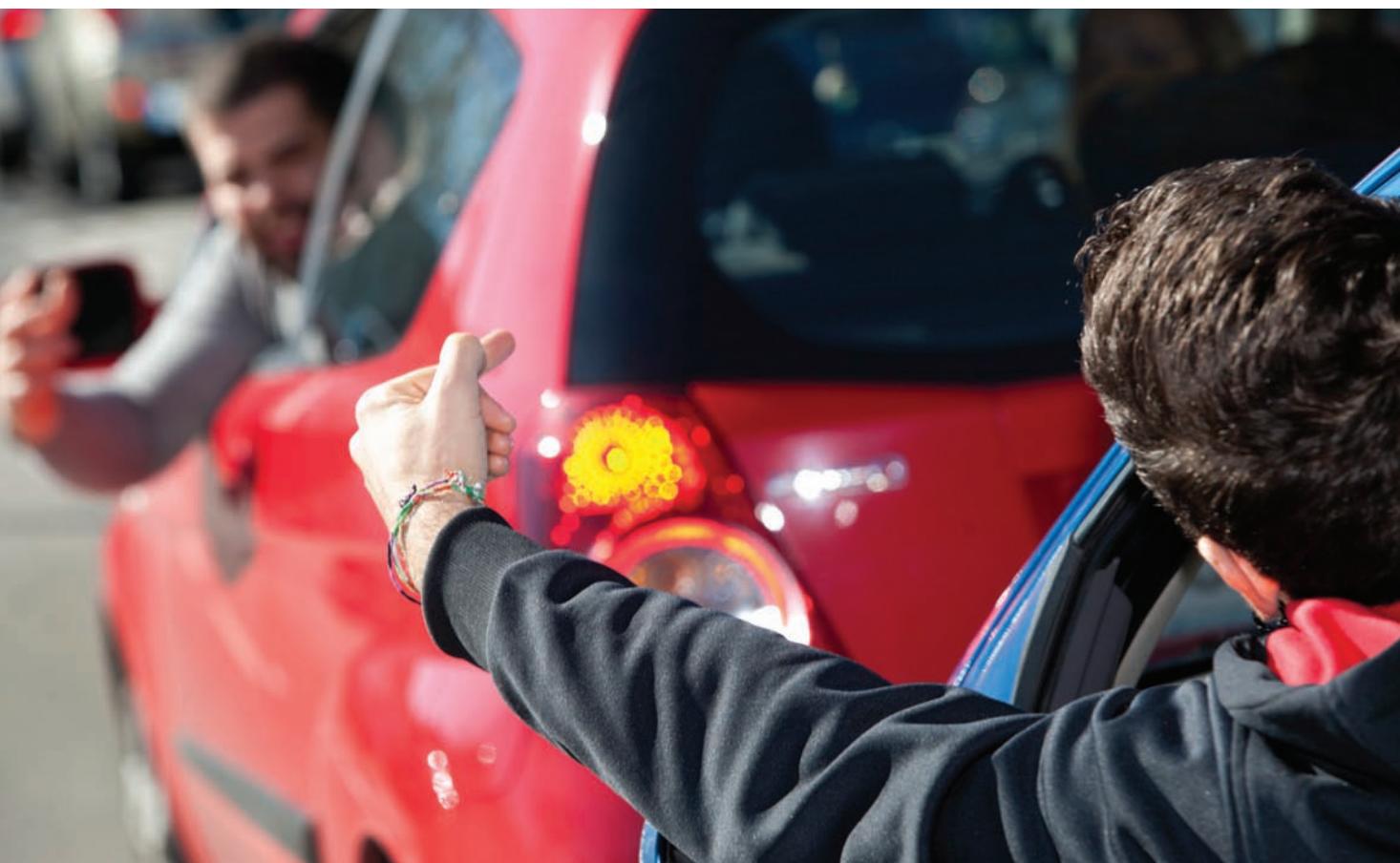
Fotos: Lucía RIVAS Infografía: Dlirios

**I**nfluyen las emociones en la conducción? Responder a esta pregunta más allá de lo que se pueda intuir, además de identificar soluciones, ha sido el objetivo del estudio realizado por Prevensis. Unos 1.000 voluntarios de diferentes ciudades españolas se han sometido a un test de evaluación de su respuesta emocional, su nivel de alerta, atención y conducta; es decir, su reacción fisiológica ante situaciones rutinarias de tráfico. Y la conclusión es contundente: al 40% de los conductores les alteran las inci-

dencias del tráfico y un 24% tiene una alta predisposición a reaccionar de manera agresiva al volante. De hecho, solo un 17% de los conductores evaluados “son capaces de mantener, en todo momento, su capacidad de atención”, explica Juan Carlos Cuevas, responsable de Proyectos de Prevensis.

Cristina Esteban, profesora e inves-

**SOLO UN 17% DE LOS CONDUCTORES TIENE CONTROL EMOCIONAL AL VOLANTE**



Un conductor sin control emocional puede triplicar la probabilidad de tener un parte o una sanción.

Llevar un coche pegado atrás es la situación considerada más estresante por los conductores.

tigadora del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (IN-TRAS), de la Universidad de Valencia, afirma que “aunque en la conducción influyen tanto las emociones positivas como las negativas, en el ámbito vial se ha estudiado en mayor grado las emociones negativas (enfado, ira, irritación, agresión), porque estas suponen más directamente la adopción de comportamientos inseguros y peligrosos en el tráfico”.

**UN HECHO REAL.** Por un “pique” con una mujer que circulaba por una avenida de A Coruña en 2011, un conductor ha sido recientemente condenado a dos años de prisión y a siete sin carné. Ocurrió cuando la perjudicada ocupaba el carril izquierdo y el conductor procesado, que circulaba detrás a una velocidad excesiva, se enfadó porque no le permitía rebasarla. Cuando finalmente consiguió adelantarla, comenzó a realizar maniobras bruscas que obligaron a la mujer a frenar, también bruscamente, para evitar una colisión. El acusado, que tiene antecedentes penales por delitos de tráfico, llegó incluso al extremo de ordenar a un acompañante que arrojara objetos contra el coche de la víctima. Al coincidir en un semáforo en rojo, él mismo sacó un bas-



Los conductores que manifiestan malestar o enfado por las retenciones duplican el número de sanciones.

tón por la ventanilla y golpeó el coche de la víctima, provocando daños valorados en 1.500 euros.

**LO QUE NOS ALTERA.** El estudio de Prevensis ha analizado las situaciones que más estresan a los conductores españoles y las ha relacionado con el número de sanciones de tráfico y partes de accidentes. En este sentido, los conductores que manifiestan malestar o enfado por las prisas, retenciones o por la presencia de vehículos lentos multiplican por 2,5 el número de sanciones y aumentan el nú-

mero de partes de accidentes un 30%. Los conductores sin control emocional, considerados como un tipo de personas competitivas, impacientes, perfeccionistas o intolerantes con los errores de los demás, multiplican por 5 el número de partes de accidentes y por 2 el de sanciones. Esto quiere decir que tendrán un 90% de probabilidad de recibir un parte de accidente durante los próximos dos años.

Pablo Fernández Berrocal, catedrático de Psicología de la Universidad de Málaga, asegura que “la ira y las emociones vinculadas con la agresión

## LA IRA DISMINUYE LA CAPACIDAD DE REACCIÓN DEL CONDUCTOR EN MÁS DE UN 30%

### Las prisas son malísimas

La prisa influyen de modo directo en una forma de conducción muy arriesgada cuyo objetivo principal es reducir el tiempo de desplazamiento. Esta forma de conducir se percibe en una velocidad inadecuada o para la vía o para las circunstancias del tráfico, en frenazos bruscos y, por tanto, en maniobras arriesgadas al realizar desplazamientos laterales; es decir, cambios de carril o no mantener la distancia de seguridad.



Una alteración al volante puede durar hasta 6 minutos después de producida la situación.

## Si tú no puedes controlarte, tu coche sí

Según una reciente encuesta del Grupo Bosch sobre sistemas de asistencia a la conducción, realizado a 760 compradores de nuevos vehículos en España, muchas situaciones cotidianas causan estrés al volante. Por ejemplo, más de la mitad de los españoles considera buscar aparcamiento como la actividad más estresante, seguida por maniobras repentinas de frenado (46%) y conducir despacio en un atasco (44%). Las funciones más importantes son, por tanto, la Frenada Automática de Emergencia (en sus tres variantes: alta velocidad, protección de peatones y baja velocidad), el Detector del Ángulo Muerto y el Asistente de Esquivas. "Su funcionamiento –como explica el responsable de Bosch, Lorenzo Jiménez–, consiste en analizar el entorno del vehículo mediante sensores de radar, vídeo o ultrasonidos que informan al conductor con antelación o les avisa de situaciones peligrosas". Mediante esta tecnología, el conductor puede reaccionar antes y de forma más segura frente un posible accidente.



El conductor sin control emocional suele ser competitivo, impaciente e intolerante.

son de una alta intensidad emocional y disminuyen el rendimiento y la capacidad de reacción del conductor en más de un 30%". "En este sentido –continúa diciendo– son emociones muy peligrosas para la conducción". El estudio de Prevensis ha establecido el tipo de situaciones que nos ponen de los nervios y que nos llevan a situaciones de riesgo (véase infografía). Entre las primeras destacan llevar un coche pe-

gado atrás, circular con prisas, que un vehículo se nos cuele y los atascos. Juan Carlos Cuevas aclara que "más allá de las propias situaciones, el efecto en la conducción viene determinado por la forma que tienen de percibirlas los conductores debido a sus valores, creencias y estilos de vida". Es decir, "conducimos como vivimos", aclara.

**MORDERSE LA LENGUA.** Para Ignasi Morgado, catedrático de Psicología de la Universidad Autónoma de Barcelona, "no es posible controlar el sentimiento, pero sí nuestra reacción emocional (gritar, dar una patada a la puerta o agredir)". Es decir, "puedes aprender a morderte la lengua o contenerlo, pero no puedes dejar de sentir lo que sientes", explica Ignasi Morgado.

## ► Lo que opinan nuestros lectores

- 1 ¿Qué situación de tráfico le altera más?
- 2 ¿Cómo cree que conduce?
- 3 ¿Qué opina de cómo conducen los demás?

### ► MONTSE CORBALÁN, 65 años

**"No soporto a los que al aparcar ocupan dos plazas"**

- 1 Una de las cosas que más me altera es que me adelanten por la derecha. Otra, mi marido de copiloto dándome instrucciones.
- 2 Soy respetuosa con las normas de tráfico, aunque me cuesta aparcar bien en garajes subterráneos.
- 3 Se conduce bien, pero hay algunos conductores prepotentes que, por ejemplo, al aparcar ocupan dos plazas.



### ► DAVID GONZÁLEZ, 40 años

**"Hay muchos nervios y prisas"**

- 1 Que se me peguen detrás es lo que más me pone nervioso.
- 2 Soy bastante distraído conduciendo, pero también muy tranquilo, es difícil que algo me estrese.
- 3 Creo que no se conduce mal, pero hay muchos nervios y muchas prisas. Hay mucha gente que controla mucho de sus vehículos, pero no en circulación.



### ► LAURA GONZÁLEZ, 23 años

**"Lo peor, que no me dejen salir en la incorporación"**

- 1 Me pone de los nervios que en las incorporaciones no me dejen salir. Que no cedan el paso a pesar de tener el carril izquierdo despejado.
- 2 Soy bastante prudente y tengo paciencia, pero me pongo nerviosa cuando al aparcar hay algún coche esperando.
- 3 En mi opinión la mayoría de los conductores tiene malas conductas. Es fácil no solo encontrar conductores agresivos, sino hablando por el móvil o con el GPS.



**“NO ES POSIBLE CONTROLAR EL SENTIMIENTO, PERO SÍ NUESTRA REACCIÓN EMOCIONAL”,  
IGNASI MORGADO, CATEDRÁTICO**

Respecto a las acciones que pueden realizar los conductores para hacer frente a un momento de alteración, Pablo Fernández Berrocal sugiere estas:

“Tratar de identificar en qué situaciones y en qué grado me pongo agresivo, reducir al absurdo y con humor la situación que te ha enfadado (por ejemplo, imaginar en un atasco un decreto que prohíba conducir a quienes no nos gusten), esperar unos segundos antes de reaccionar (controlar la respiración), relativizar la situación comparándola con otras peores y combatir la ira con empatía (intentar comprender a la otra persona)”.

“En la formación relacionada con la seguridad vial -comenta Juan Carlos Cuevas- suelo lanzar a mis alumnos, cuando se toca el polémico tema de los límites de velocidad, la siguiente reflexión: Cuando llevas a tu hijo detrás, ¿conduces igual?” El experto de Prevensis considera que “si cambias el enfoque de las situaciones, cambiará tu forma de conducir”. Y concluye aconsejando “conducir siempre como si llevaras a tu hijo detrás”. ◆



## Las situaciones que más nos alteran

(Conductores que afirmaron sentirse molestos)



### ÁNGEL SEGUNDO, 70 años

**“Los pitidos me sacan de quicio”**



- 1 Cuando pitán sin tener razón o cuando en un semáforo en verde, por ejemplo, enseguida se pita metiendo prisa al de delante.
- 2 Como conductor procuro estar atento a lo que me rodea, aunque reconozco que también me distraigo enseguida.
- 3 Creo que se conduce muy bien, aunque algunos tienen muy poca responsabilidad.

### ÁLVARO BENITO, 23 años

**“Me altera que no se respeten las normas”**



- 1 Cuando los conductores se saltan las normas, que no pongan el intermitente, se salten algún semáforo o usen el móvil conduciendo.
- 2 Conduzco bastante bien y creo que voy muy atento a lo que me rodea, aunque a veces suelo tener poca paciencia.
- 3 Creo que hay muchos conductores que tienen malos hábitos adquiridos durante años.

### JAVIER GUTIÉRREZ, 42 años

**“Que utilicen el carril izquierdo por defecto”**

- 1 La situación que más me molesta es que utilicen el carril de la izquierda por defecto, no para adelantar, sino para circular.
- 2 Soy un conductor bastante respetuoso con las normas de tráfico, quizás un poco brusco conduciendo.
- 3 En 20 años que llevo conduciendo, creo que hay más concienciación, mayor respeto a las normas.



Mantenimiento, señalización, vigilancia... Las competencias del amplio universo del tráfico están muy repartidas.

LA DGT NO SEÑALIZA, NI MANTIENE NI CONSTRUYE LAS CARRETERAS

# ¿Verdadero o Falso?

Los exámenes y las pruebas para obtener el carné de conducir, la vigilancia y disciplina del tráfico, la seguridad vial... son tareas de la DGT bien conocidas por todos. Pero otras las comparte o corresponden a otros organismos. Por ejemplo, existen más de 250 titulares de carreteras que se encargan de su señalización y mantenimiento. Sepa quién se ocupa de cada cosa.

**Jose Ignacio RODRÍGUEZ**

Una de las cuestiones recogidas en un reciente barómetro del CIS (Centro Superior de Investigaciones Científicas) pone en evidencia el desconocimiento de un importante sector de la población acerca de las responsabilidades de la DGT. Los encuestados se equivocan cuando atribuyen a este organismo, la responsabilidad en la construcción de carreteras, en la conservación y mantenimiento de las mismas y en su señalización.

De alguna manera, existe la falsa creencia de que la DGT se ocupa de todo lo que, en mayor o menor medida, tiene algo que ver con el universo del tráfico y la seguridad vial. Una apreciación errónea que alcanza incluso a periodistas que se encargan

de las tareas de tráfico en los medios de comunicación, según el jefe del Gabinete de Prensa de la DGT, Francisco Altozano: “Por ejemplo, te preguntan por qué la DGT no utiliza el dinero que se gasta en la señalización de los tramos de concentración de accidentes, en eliminarlos; se sorprenden cuando les dices que no tenemos nada que ver ni con la señalización fija ni con las posibles actuaciones para suprimirlos”.

**250 TITULARES.** La Ley de Seguridad Vial señala que corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y de la instalación y conservación

## ¿En qué materias cree usted que es responsable la DGT?

Esta pregunta fue formulada por el barómetro del CIS y respondida por 2.475 encuestados:

1.- Accidentes de tráfico:	<b>44%</b>	4.- Construcción de nuevas infraestructuras:	<b>31%</b>
2.- Sanciones:	<b>57%</b>	5.- Señalización:	<b>60%</b>
3.- Conservación y mantenimiento de infraestructuras:	<b>44%</b>	6.- Educación vial:	<b>60%</b>
		7.- NS/NC:	<b>9%</b>

Pruebe a responder y verifique su nivel de aciertos (V = verdad; F = falso)

1.- (V); 2.- (V); 3.- (F); 4.- (F); 5.- (V); 6.- (V)

en ella de las adecuadas señales y marcas viales. Pero hay más de 250 titulares: de los más de 165.000 km de la red principal, el Ministerio de Fomento gestiona 26.000, 71.000 las comunidades autónomas y unos 68.000 las diputaciones. Pero habría que añadir una tupida red de vías interurbanas, unos 372.000 km, gestionados por ayuntamientos, autoridades portuarias y otros organismos.

Ante este panorama, Pablo Pérez Villar, de la Unidad de Seguridad Vial del Ministerio de Fomento, subraya la importancia de que las señales y su criterio de disposición, sean homogéneos: “Debería quedar muy claro que, con independencia de la titularidad de la vía, las señales deben ajustarse al catálogo oficial”. Y subraya la importancia de que las señales y su criterio de disposición, sean homogéneos:

La DGT, a través de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, se encarga de la vigilancia y control de la circulación en todas las vías interurbanas, a excepción de Cataluña y País Vasco, donde la ejercen sus policías autonómicos. En las vías urbanas –no se

consideran como tal los tramos fuera de poblado, aunque sean de titularidad municipal-, se encargan las policías locales.

**CARNÉ DE CONDUCIR.** Es una competencia exclusiva de la DGT, previo examen, aunque conviene aclarar, según Javier Villalba, jefe de la Unidad de Ordenación Normativa de la DGT, que “*las autoescuelas donde reciben formación los aspirantes no son un brazo de la DGT, sino centros privados que han de cumplir una serie de requisitos*”.

Al contrario que en otros países en los que la autoridad judicial sanciona todas las infracciones de tráfico, en España existe una división administrativa y penal de algunas infracciones de tráfico y solo interviene el juez cuando se trata de un delito.

Por último, los 112 se las comunidades autónomas gestionan la movilización de bomberos y ambulancias para atender los accidentes de tráfico; aunque el papel de la Guardia Civil en el rescate es fundamental. Cuando se ponga en marcha el sistema de llamada automática de emergencia, eCall, la DGT formará parte del primer eslabón de la cadena de rescate, al ser quien recibirá la llamada y se encargará de evaluarla antes de pasársela al 112. ♦

## Quién se ocupa de...

- 1 Mantenimiento de la carretera:** El titular de la misma (Fomento, comunidades autónomas, diputaciones, cabildos, ayuntamientos...).



- 2 Señalización fija:** El titular de la carretera; los límites generales y específicos se recogen en el proyecto de construcción de la vía.



- 3 Señalización variable:** La DGT (en el País Vasco y Cataluña, los servicios correspondientes), a través de los paneles de mensaje variable.

- 4 Regulación y vigilancia:** En vías interurbanas, la DGT; en el País Vasco y Cataluña, sus servicios autonómicos; en vías urbanas, los ayuntamientos.



- 5 Carné de conducir:** La DGT tiene la responsabilidad exclusiva en todo el territorio nacional para expedir o retirar el carné de conducir.

- 6 Delitos:** El juez sanciona los delitos de tráfico (grandes excesos de velocidad y alcohol, drogas, conducción temeraria). La DGT no interviene.



- 7 Vehículos:** Industria y las consejerías técnicas en todo lo relacionado con las características técnicas, ITV, homologaciones, etc.

- 8 Talleres:** La inspección corresponde a las consejerías de Industria y Consumo.



- 9 Emergencias:** Los 112 de las comunidades autónomas (y algunos ayuntamientos) gestionan ambulancias y bomberos en los accidentes de tráfico.

## FRANCIA

# Reducir la velocidad en las secundarias, a prueba



**E**l ministro de Interior francés, Manuel Valls, ha anunciado que este año van a 'experimentar' con la limitación de velocidad de 80 km/h en las carreteras secundarias de un solo carril por sentido, donde ahora se puede circular a 90 km/h. En este tipo de carreteras se registran dos tercios de las muertes por accidentes de tráfico. La reducción del límite de velocidad se llevará a cabo en prueba en algunos departamentos del país. En una entrevista recogida por EFE, el ministro ha anunciado también que desplegarán otro centenar de radares en sus carreteras, que se unen a los 4.100 que ya están funcionando en la red vial francesa.



## Las muertes caen un 11%

Según cifras recién publicadas, en 2013 Francia registró el menor número de víctimas mortales en carretera en 65 años: 3.250 muertes, un 11% menos que el año anterior. La cifra de automovilistas y conductores de ciclomotor fallecidos fue la que más descendió (-14%), seguida de la de los peatones y ciclistas (-7% y -8%). También se redujo en un 3% la cifra de motoristas fallecidos.

## ALEMANIA

## Peaje solo para extranjeros

Las autopistas alemanas van a dejar de ser gratuitas para los conductores que lleven vehículos con matrícula extranjera. La canciller alemana, Angela Merkel y sus socios de gobierno, los socialdemócratas, han al-

canzado un acuerdo para aplicar un peaje solo a los vehículos extranjeros; los alemanes seguirán circulando libremente. De momento, no se ha concretado cuándo se implantará el peaje y cuánto costará.

## PORTUGAL

## Rotondas: 300 € por circular mal



El gobierno luso ha aprobado una reforma del Código de Circulación que, en la circulación por glorietas, prohíbe ocupar el carril exterior, el de la derecha, salvo para abandonar directamente la rotonda en la primera o segunda salida. No hacerlo se multa con 300 euros. Además, esta reforma que entró en vigor a primeros de año, reduce de 0,5 a 0,2 g/l de alcohol en sangre la tasa máxima permitida a conductores profesionales y noveles.

## UNIÓN EUROPEA

## Mantener inversión y esfuerzo

EL Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), del que forman parte las principales organizaciones de la seguridad vial europea, incluida la DGT, ha hecho público un manifiesto en el que pide a los futuros parlamentarios que salgan de las urnas el próximo 22 de mayo, que mantengan el esfuerzo y la inversión en seguridad vial para disminuir el número de muertos un 50% hasta 2020, y los heridos graves un 35%. En 2012 fallecieron en la Unión Europea 27.700 personas y 313.000 resultaron heridas de gravedad. Los accidentes de tráfico costaron 250.000 millones de euros.



## IBEROAMÉRICA

### Motos, legislación, carreteras... retos de 2014

El Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) hace balance sobre las actuaciones realizadas en 2013 y las que quiere impulsar en 2014. La ausencia de legislación y de organismos públicos relacionados con la seguridad vial, los problemas en infraestructuras y elementos de seguridad en los vehículos, y un parque de motos creciente que multiplica la accidentalidad son algunos de los retos a los que se enfrentan los países de Iberoamérica. En 2014, el Observatorio se ha propuesto la elaboración de un Plan Modelo de Seguridad Vial para Motos, en el que va a participar la DGT.

[www.oisevi.org/a/](http://www.oisevi.org/a/)



### 1ª Red Universitaria para la seguridad vial

Universidades de cinco países latinoamericanos y organismos internacionales, conforman la primera Red de Universidades cuyo objetivo es fomentar el intercambio de conocimiento e investigaciones y formar y

desarrollar ideas que colaboren con la seguridad vial. Esta red toma como líneas de trabajo los pilares del Decenio Mundial para la Seguridad Vial 2011-2020.

[www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/)



## NUEVA ZELANDA

### “Errores”, una campaña viral

Más de 200.000 visitas ha recibido el vídeo de la campaña de seguridad vial “Mistakes”, “Errores” lanzada por el gobierno de Nueva Zelanda para concienciar de la importancia que tienen algunos errores y de la imposibilidad de corregirlos después. El vídeo muestra a dos conductores que están a punto de chocar y mantienen una hipotética conversación antes del accidente. El que va demasiado deprisa pide perdón al otro conductor que lleva en el coche a su hijo pequeño. Las consecuencias son irreparables.

[www.youtube.com/watch?v=bvLaTupw-hk](http://www.youtube.com/watch?v=bvLaTupw-hk)

## CHILE

### Contra los excesos de velocidad

El Presidente de la República de Chile, Sebastián Piñera, ha firmado un proyecto de ley que crea el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones por exceso de velocidad (CATI). Este Centro constará de cámaras señalizadas y localizadas en los puntos con un mayor número de accidentes, que detectarán las infracciones por exceso de velocidad.

## COLOMBIA

### Nueva Agencia de Seguridad Vial

La Cámara de Representantes de Colombia ha aprobado el proyecto de ley que crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), organismo que le otorgará herramientas al gobierno para prevenir y reducir la accidentalidad vial en Colombia, que se cobra la vida de 6.000 personas cada año.

## ARGENTINA

### Motos solo con casco

La compra de una moto o ciclomotor solo se podrá hacer si se adquiere al mismo tiempo el casco reglamentario. Los comerciantes están obligados a hacer una declaración jurada garantizando esta circunstancia. Si no lo cumplen, el establecimiento se arriesga incluso a la clausura del local. En 2011 (últimas cifras oficiales) casi un 19% de los fallecidos en accidentes de tráfico eran motoristas. A la derecha, la imagen gráfica de una impactante campaña pública.

<http://ow.ly/sYLj1>



**USÁ CASCO,  
TE SALVA LA VIDA.**

# ¿Está usted al día?

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

Más test autocorregibles en [www.dgt.es/](http://www.dgt.es/) en el epígrafe de Formación y educación vial



## NUEVOS TEST

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



1

¿Es recomendable la utilización de cojines en los asientos?



2

¿Qué sistema reduce el riesgo de bloqueo de las ruedas en caso de frenazo brusco?



3

Si por circunstancias del tráfico prevé que va a tener que reducir considerablemente la velocidad, ¿qué debe hacer?



4

En la maniobra de marcha atrás, ¿está exento el conductor del uso del cinturón de seguridad?

- a. Sí.
- b. Sí, pero solo en vías urbanas.
- c. No, debe llevarlo abrochado siempre.



5

Para evitar ruidos excesivos e innecesarios en la conducción, se debe...

- a. Circular con el tubo de escape libre.
- b. Utilizar el claxon frecuentemente pero sin producir ruidos estridentes o notas musicales.
- c. Cuidar de que el tubo de escape y el silenciador del vehículo estén siempre en buen estado.



6

Si existe gravilla en la calzada, ¿qué se debe hacer para evitar la rotura del parabrisas?

- a. Aumentar la separación con los vehículos que nos preceden.
- b. Aumentar la velocidad para disminuir los efectos del impacto.
- c. Nada, porque si el parabrisas está limpio se reduce el riesgo de rotura por gravilla.

## CON MÁS DETALLE

**Si mientras circula con su vehículo comienza a nevar, ¿debe extremar la precaución y reducir la velocidad?**

- a. No, solamente cuando nieve de forma copiosa.
- b. Sí, y en el caso de realizar frenadas y aceleraciones lo haré de forma suave y progresiva.
- c. Sí, y obligatoriamente, pondré las cadenas.

**CUANDO CONDUCE SOBRE NIEVE**, el momento más peligroso se produce cuando caen los primeros copos, porque se puede formar una película deslizante al mezclarse con la suciedad de la carretera, por lo que, la adherencia de los neumáticos se reduce considerablemente. El factor de la anticipación visual permite llevar a cabo una reacción adecuada, ya que la visión se reduce considerablemente, así que siempre es recomendable utilizar las luces de cruce.



NUEVOS  
SISTEMAS



8

Una correcta suspensión del vehículo sirve para:

- a. Mantener el vehículo siempre en contacto con el suelo.
- b. Transmitir el giro del motor a las ruedas.
- c. Mantener inmovilizado el vehículo.



Si la separación entre los trazos de una línea longitudinal discontinua es sensiblemente más corta que en el caso general, anuncia...

9

- a. La proximidad de un tramo de vía que presenta un riesgo especial.
- b. La proximidad de un tramo con una pendiente mayor al cinco por ciento.
- c. La proximidad de una travesía.



10

El viento por la derecha en los adelantamientos a vehículos grandes, ¿por qué es peligroso?

- a. Porque frena mi vehículo y no me deja adelantar.
- b. Porque puedo perder el control del vehículo y salirme de la calzada.
- c. Porque no me deja ver la calzada.

11

En el carril de entrada, ¿cómo debe circular?

- a. Deteniéndome antes de la señal.
- b. Cediendo el paso a los vehículos que circulan por la autovía.
- c. Acelerando porque no estoy obligado a ceder el paso.



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

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

Para saberlo todo sobre tráfico y seguridad vial...

# SÍGUENOS...

## ...¡TE VAS A ENTERAR!



- ▶ La mejor información
- ▶ Lo último en legislación
- ▶ Lo más novedoso en movilidad
- ▶ Todas las investigaciones
- ▶ Los mejores especialistas
- ▶ Amena, útil, para todos...

**SUSCRÍBETE**  
**SOLO 8,25 € AL AÑO**  
**(Seis números)**

Por teléfono: 91 339 62 75. Por fax: 91 339 63 39

Por e-mail: [suscriptorestrafico@tpiedita.es](mailto:suscriptorestrafico@tpiedita.es)

Por correo: TPI Edita. Avda. Manoteras, 26. 3<sup>a</sup> plta. 28050. Madrid

**Editada  
por la DGT**

**febrero**  
HONDA CIVIC TOURER

**marzo**  
NISSAN QASHQAI

**MARZO**  
MINI MERCEDES CLASE C

**abril**  
FORD ECOSPORT

**CITROËN CACTUS**

**Primavera**

**Después del verano**

**Diciembre**  
JAGUAR CX17

Parece que 2014 podría ser el año en el que se dará el paso a una lenta pero mantenida recuperación que animaría al comprador. El mercado del motor se presenta con importantes novedades, por eso, antes de decidirse, le sugerimos que lea este reportaje. Además, para incentivar la demanda, el Gobierno ha puesto en marcha la quinta edición del Plan Pive.

TODOS LOS MODELOS QUE NOS ESPERAN EN LOS CONCESIONARIOS

# El calendario de las novedades de 2014

Andrés MÁS

Tanto si usted busca un utilitario, como si lo que necesita es una berlina, un todo camino, un familiar o un eléctrico... el año que acaba de comenzar llega repleto de novedades con tres ventajas: casi todos los recién llegados habrán homologado unas cifras de consumo sorprendentes, serán mucho más seguros, y ofrecerán una relación calidad-equipamiento-precio muy competitiva. No debemos olvidar que la máxima prioridad para los compradores en la actualidad es la eficiencia en el consumo, seguida de la innovación en seguridad o el diseño, según el último informe Global Automotive Executive Survey 2014, realizado por la consultora KPMG.

Asimismo, hay que destacar que el comprador se está beneficiando de una auténtica revolución en el sector del automóvil pro-

## EL COMPRADOR PRIMERO PIDE UN CONSUMO EFICIENTE. DESPUÉS, SEGURIDAD Y CONFORT

## Los híbridos enchufables tienen futuro

También van a seguir llegando vehículos ecológicos, sobre todo movidos por electricidad o por una mezcla de electricidad y motores de gasolina o diésel. Entre los primeros, el Volkswagen "eGolf" el próximo verano, mientras que entre los híbridos destaca la incorporación al mercado del Volvo "V60 Hybrid plug-in", que será el primer diésel híbrido enchufable del mundo, con un consumo medio de nada más que 1,9 l/100 km ó 50 kilómetros de autonomía en modo eléctrico. El precio será el mayor obstáculo: 57.000 euros.

ducida por la crisis mundial, la reorganización de las marcas para reducir costes y las tendencias de mercado hacia un tipo de vehículo más práctico y atractivo, y en todos los segmentos.

Hablamos, en primer lugar, de los todo camino que siguen llegando en masa, pero cada

vez más adaptados a las verdaderas necesidades del comprador. Por eso, casi todos tienen dos ruedas motrices en vez de cuatro, son más pequeños, pero con la seguridad de los grandes, y los consumos sorprenden por ser realmente bajos.

**MENOS PLATAFORMAS.** Por otro lado, los fabricantes siguen reduciendo el número de plataformas, y las que dejan son más flexibles y mucho más ligeras, lo que permite reducir el peso total del conjunto con los beneficios que ello aporta en consumos, agilidad o fiabilidad. Es el caso del nuevo Nissan "Qashqai" que reduce el peso 40 kg y los costes un 30%. El peso es sin duda la mayor preocupación que afrontan ahora los fabricantes, sobre todo porque saben que es directamente proporcional al consumo y a las emisiones contaminantes que se reducen a buen ritmo. A nivel mecánico, los motores de gasolina seguirán recurriendo al turbo y a las bajas cilindradas para conseguir la mejor relación prestaciones-consumos. Y los diésel se optimizarán hasta alcanzar un gasto de risa, en la mayoría de los casos por debajo de los 5

## LAS NOVEDADES MÁS IMPORTANTES



**MINI:** Este mítico automóvil llega en marzo con nuevo diseño y medidas. Es más grande para ofrecer un interior más generoso y cómodo y 51 litros más de maletero. Estrena motor de tres cilindros en diésel, con 116 CV y un consumo de 3,5 l/100 km. También montará dos nuevos propulsores de gasolina de cuatro cilindros con 136 y 192 CV.

**Nissan "QASHQAI":** La versión 2014 –más larga y ancha–, lleva nueva plataforma que pesa 40 kilos menos. Su maletero sube a los 430 litros, pero no habrá versión +2 de siete plazas. Incorpora sistema Stop/Start, Escudo de Protección Inteligente y el "Nissan Chasis Control" (evita balanceos). Motor de 1.5 dCi y 110 CV, y un consumo de 3,8 l/100 km. Precio muy similar al actual.



**FORD "ECOSPORT":** Un todo camino de 4,23 metros que llegará en abril al segmento de los urbanos aventureros como los Nissan "Juke", Renault "Captur", Peugeot "2008", Opel "Mokka"... Con motor de gasolina de 3 cilindros y 125 CV o un 1.5 TDCI de 90 CV, ambos por debajo de los 5,5 l/100 km. Sin opción de tracción total y su precio, independientemente del motor, es de 17.500 euros.





## La estrella

El nuevo Mercedes "Clase C" será una de las estrellas del 2014. La nueva berlina alemana, que llega en marzo, es más grande, ligera, aerodinámica y ahorradora. Ha mejorado mucho en aspectos como el espacio en las plazas traseras, ofrece propulsores con consumos de 3,9 l/100 km, cuenta con la opción de suspensión neumática y con versiones híbridas. En seguridad equipa sistemas muy similares a los de su hermano mayor el "Clase S". Por ejemplo, lleva airbag de cadera para conductor y copiloto, de cortina de nuevo desarrollo, laterales traseros, de rodilla para el conductor... y un gran despliegue en asistentes activos de conducción.

1/100 km. Un ejemplo es el nuevo Mercedes "C 220 Bluetec ECO diésel" de 170 CV. Solo 4,0 l/100 km de media para una berlina de lujo.

Por último, no descarte la opción del cambio automático. Sigue asociándose a mayor gasto, más mantenimiento, aburrimiento y falta de control sobre el coche, pero es justo lo contrario: agrado de uso, igualdad en el consumo, menos problemas mecánicos, motor a salvo de sobre régimen. El recién llegado Citroën "C4 Picasso" se lleva la palma en cuanto a recomendación. ♦

## Y lo que llega en seguridad

En este año 2014 se van a generalizar los sistemas de frenada de emergencia en ciudad derivando, incluso, en sistemas con detector de peatones o también de frenado rápido o amplificador de la fuerza de frenado para acortar las distancias de detención a 30 km/h en hasta 1,3 metros. Otras tecnologías que cada vez serán más habituales, incluso en modelos utilitarios, son los sensores de ángulo muerto y asistentes de salida de aparcamiento, la cámara 360º para controlar el perímetro del coche, el asistente de emergencia que tensa los cinturones cuando detecta que el coche se va a salir de su carril sin control, o el asistente de tráfico en obras.

El nuevo Nissan "Note" o el inminente Citroën "C4 Cactus", entre otros muchos, son buenos ejemplos de modelos asequibles con una excelente dotación de sistemas de seguridad.

**CITROËN "CACTUS":** Con 4,21 metros de longitud, 5 puertas y 5 plazas llegará en primavera con detalles novedosos como los protectores laterales ("air bumps"). Se esperan los motores ya conocidos de la marca, más un 3 cilindros Hybrid Air, basado en el aire comprimido y un consumo de 3 l/100 km. Se fabricará en Villaverde (Madrid) y tendrá un precio cercano a los 14.500 euros.



**BMW "X3 CUPÉ":** También después del verano, BMW dará a conocer la versión definitiva de su "X3 Cupé", es decir, un "X6" en tamaño compacto. Tendrá 4,6 metros de longitud y a nivel mecánico compartirá casi todo con su hermano el "X3". Habrá versiones con tracción delantera o total y entre los 184 y los 313 CV.



**HONDA "CIVIC TOURER":** Acaba de llegar con carrocería familiar, un precio a partir de los 22.300 euros y soluciones innovadoras como la suspensión adaptativa pero solo en el eje trasero. Destaca su maletero de 624 litros, el más capaz del segmento. Con motor 1.8 i-VTEC de 142 CV en gasolina, o un 1.6 i-DTEC de 120 CV en diésel, este último con un consumo medio de 3,9 l/100 km.



**JAGUAR "CX17":** Con 4,72 metros de longitud y 1,65 metros de alto, es agradable de conducir y con buenas posibilidades para salir del asfalto por su altura libre al suelo de 213 mm. Su nueva plataforma utiliza el aluminio a gran escala, incluida la carrocería. Recurre a los motores de la marca y al sistema de tracción total de Land Rover. Llegará a finales de año.



## Características

**MOTOR:**

Cilindrada: 1.968 cc.  
Potencia máxima:  
150 CV a 4.000 rpm.

**CARBURANTE:**  
Diésel.

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**

De serie: Airbags frontales delanteros. Airbags laterales y de cortina. Airbag de rodilla conductor. Anclaje Isofix con Top Tether. ASR.ABS.ESC. Entre otros.

**DIMENSIONES:**

Longitud, 4,53 m.  
Anchura, 1,81 m.  
Altura, 1,45 m.

**MALETERO:**  
587 litros.

**CONSUMO:**

Urbano, 5,0 l/100 km.  
Carretera, 3,6 l/100 km.

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**


PRECIO:  
A partir de 24.280 €



Emissions de CO<sub>2</sub>

**106 g/km**

Imp. matric. 0 %

**COMENTARIO.** La familia "León" se va consolidando con la llegada de nuevas versiones y diferentes tipos de carrocería. La última en llegar ha sido el familiar 'ST', con unas formas aerodinámicas que convierten al modelo fabricado en Martorell, en una de las alter-

## SEAT LEÓN ST 2.0 TDI 150 CV

nativas más atractivas de la gama y casi del segmento. Seat anuncia un volumen de carga de 587 litros. Sin embargo, eso tiene algo de trampa ya que incorpora de serie un kit de reparación en lugar de la rueda de repuesto, y en esa capacidad cuenta el hueco que deja esta usancia. Recomendamos una rueda de repuesto, aunque sea de emergencia, que solo cuesta 50 euros. Tiene todas las ventajas de un familiar sin sus inconvenientes. Su peso no es un problema, lo que favorece su estabilidad y las prestaciones. Su acabado está especialmente cuidado, aunque no tiene freno de estacionamiento eléctrico. Es amplio, pero la plaza central trasera no es

cómoda.



[www.seat.es](http://www.seat.es)

- ✓ Versatilidad, capacidad maletero y calidad.
- ✓ Comportamiento.
- ✓ Relación prestaciones/consumo.

Estética: .....	8	Aceleración: .....	9
Acabado: .....	8	Consumo: .....	9
Habitabilidad: 8		SEGURIDAD:	
Maletero: ....9		Estabilidad: ..9	
Confort: .....8		Suspensión: ..9	
Potencia: .....8		Frenos: .....8	
Cambio: .....8		Luces: .....8	

- ✓ Freno de mano de palanca.
- ✓ Túnel central y apoyabrazos voluminosos .
- ✓ Kit reparación de serie

**NOTA MEDIA: 8,3. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,5**

## Características

**MOTOR:**

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

**CARBURANTE:**  
Diésel.

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**

De serie: Airbags frontales, laterales y de cabeza delanteros. Airbags rodilla conductor. ABS. ASR. ESP. Sistema Isofix. Sistema aparcamiento trasero. Sensor lluvia y luz. Entre otros.

**DIMENSIONES:**

Longitud, 4,45 m.  
Anchura, 1,79 m.  
Altura, 1,41 m.

**MALETERO:**  
390 litros.

**CONSUMO:**

Urbano, 5,2 l/100 km.  
Carretera, 3,5 l/100 km

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**


PRECIO:  
A partir de 30.580 €



**COMENTARIO.** Audi no podía quedar al margen del segmento de las berlinas compactas 'premium', después de que su gran rival, Mercedes-Benz, lanzase con éxito el "CLA". Su reacción ha sido la versión sedán del Audi "A3" que, a pesar de lo que aparenta, añade algo más que un maletero a la bonita línea de este compacto. Su carrocería de tres volúmenes tiene un diseño específico, como

Emissions de CO<sub>2</sub>

**108 g/km**

Imp. matric. 0 %

- ✓ Prestaciones/consumo.
- ✓ Acabado/equipamiento.
- ✓ Comportamiento en carretera.

Estética: .....	9	Aceleración: .....	..8
Acabado: .....	10	Consumo: .....	8
Habitabilidad: 8		SEGURIDAD:	
Maletero: ....7		Estabilidad: ..9	
Confort: .....8		Suspensión: ..9	
Potencia: .....8		Frenos: .....9	
Cambio: .....8		Luces: .....9	

- ✓ Huecos para objetos poco prácticos.
- ✓ Precio de algunas opciones.

**NOTA MEDIA: 8,2. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 9**

## La opinión de...

## COCHES.NET

## AUDI A3 Sedan 2.0 TDI

demuestra que solo comparte con el "A3" compacto los faros, la parrilla y los retrovisores. El interior sí que es idéntico, y luce la calidad de acabados y materiales que ya conocemos en la marca alemana.

Hay buen espacio, incluso en las plazas traseras, y ofrece un maletero algo más grande que el de la versión Sportback. Con el motor diésel más popular, el 2.0 de 150 CV, esta berlina se caracteriza por su perfecto equilibrio entre prestaciones y consumo, y muestra un dinamismo en carretera notable. Esta versión está disponible con cambio manual de seis velocidades o automático STronic, aunque solo con tracción delantera. La integral vendrá más adelante.



[www.audi.es](http://www.audi.es)

La opinión de...

## AUTOFÁCIL

### BMW i3

**COMENTARIO.** BMW acaba de poner a la venta el "i3", el primer modelo de su gama de eléctricos. Es un monovolumen no muy espacioso, que cuenta con dos puertas traseras que se abren hacia atrás, no muy prácticas. Su diseño interior es tan futurista como el exterior. Llama la atención la pantalla central, la instrumentación digital y el mando que acciona la palanca de cambios, ubicado junto al mando del parabrisas. Todos los mandos tienen un manejo bastante intuitivo. En marcha tiene tracción trasera -destaca la respuesta del motor eléctrico de 170 CV. Otra peculiaridad es la gran retención que se produce cuando se suelta el acelerador, que permite llegar a detener el coche



Emissions de CO<sub>2</sub>  
0 g/km  
Imp. matric. 0 %

sin pisar el freno. Es cómodo y silencioso en ciudad, aunque no tanto en carretera. Tiene una autonomía de 160 km, en función del tipo de conducción y recorrido. Existe una opción que incluye un motor de gasolina que recarga las baterías cuando bajan del 20%.

[www.bmw.es](http://www.bmw.es)



- ✓ Comportamiento.
- ✓ Prestaciones.
- ✓ Tecnología.

Estética: .....	7	Aceleración: ..	8
Acabado: .....	7	Consumo: ..	7,5
Habitabilidad: ..	6	SEGURIDAD:	
Maletero: .....	6	Estabilidad: ..	8,5
Confort: .....	7	Suspensión: ..	8
Potencia: .....	8	Frenos: .....	7,5
Cambio: .....	6	Luces: .....	7,8

- ✓ Hay eléctricos más baratos.
- ✓ No demasiado amplio.
- ✓ Sensación de calidad frente a otros BMW.



**NOTA MEDIA: 6,9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,25**

## Características

### MOTOR:

Tipo: Eléctrico de

125 kW.

Potencia: 170 CV.

Baterías: Ión-litio

Transmisión: Cambio automático.

### EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

Airbags frontales delanteros, laterales y de cortina. ABS. ESP. Dirección asistida Entre otros.

### DIMENSIONES:

Longitud, 3,99 m.

Anchura, 1,77 m.

Altura, 1,57 m.

MALETERO: 260 litros.

### RECARGA:

Enchufe convencional, 7-8 horas al 100%.

Trifásico, 30 minutos.

### AUTONOMÍA:

130/200 kms.

## RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

Desde 35.950 €

La opinión de...

## COCHE ACTUAL

### FORD FOCUS Electric

**COMENTARIO.** Ford también se apunta a la moda de los eléctricos con una versión desarrollada sobre la base del compacto "Focus", que apenas muestra diferencias estéticas con las variantes convencionales.

Aunque es una versión casi lanzada como método de prueba para el futuro de esta tecnología, aporta luces y sombras en su utilización. Es muy agradable, suave, potente y transmite sensación placentera en su uso. Por el contrario, el peso que lastran el conjunto de baterías -que restan gran parte de la capacidad de su maletero- repercute de forma negativa en las prestaciones y el consumo, y atañe de forma proporcional a la autonomía, aspecto más delicado en los mo-



Emissions de CO<sub>2</sub>  
0 g/km  
Imp. matric. 0 %

delos alimentados por electricidad. Con un consumo en torno a los 19 kWh/100 km, permite recorrer entre 95 y 120 km dependiendo de las circunstancias (orografía, climatología...), necesitando un total de 11 horas para poder realizar

una carga completa en un enchufe doméstico.

[www.ford.es](http://www.ford.es)



- ✓ Suavidad motor.
- ✓ Línea discreta.
- ✓ Capacidad interior.

Estética: .....	7	Aceleración: ..	8
Acabado: .....	8	Consumo: ..	8
Habitabilidad: ..	7	SEGURIDAD:	
Maletero: .....	3	Estabilidad: ..	8
Confort: .....	8	Suspensión: ..	7
Potencia: .....	7	Frenos: .....	8
Cambio: .....	10	Luces: .....	8

- ✓ Consumo elevado.
- ✓ Precio.
- ✓ Capacidad maletero.



**NOTA MEDIA: 7,3. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,75**

## Características

### MOTOR:

Tipo: Eléctrico de 220 V.

Potencia: 142 CV.

Baterías: Ión-litio

Transmisión: Cambio automático.

### EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

Airbags frontales delanteros, laterales y de cortina. Reposacabezas activos. ESP. Anclajes Isofix. Entre otros.

### DIMENSIONES:

Longitud, 4,39 m.

Anchura, 1,82 m.

Altura, 1,48 m.

MALETERO: 260 litros.

### RECARGA:

Enchufe convencional, 7-8 horas al 100%.

Trifásico, 30 minutos.

### AUTONOMÍA:

160 kms.

## RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

Desde 39.780 €

# EURONCAP: LOS COCHES MÁS SEGUROS DE 2013

El Qoros "3 Sedan", desarrollado en China, ha sido designado el vehículo más seguro de 2013 por EuroNCAP, al conseguir las puntuaciones más altas en sus pruebas. Ha obtenido el 96% de los puntos disponibles en protección a los ocupantes adultos; el 87% en protección infantil; el 77%, en peatones; y el 85%, en sistemas de seguridad. Qoros ha sido el primer fabricante chino en

obtener las preciadas 5 estrellas. Los otros seis modelos elegidos como los mejores de su categorías han sido:

- Ford "Tourneo Connect"
- Jeep "Cherokee"
- Kia "Carens"
- Lexus "IS 300H"
- Maserati "Ghibli"
- Renault "Zoe".

[www.euroncap.com](http://www.euroncap.com)



**LaCifra**

**722.703**

TURISMOS VENDIDOS EN 2013. UN 3,3% MÁS QUE EL AÑO ANTERIOR.

ANFAC (ASOCIACIÓN NACIONAL DE FABRICANTES DE VEHÍCULOS)

## ¿SIN LIMPIAPARABRISAS?

MacLaren, siguiendo un sistema empleado en los aviones de combate, está trabajando en un nuevo dispositivo basado en ultrasonidos que haría las veces de limpiaparabrisas. Este sistema enviará ondas sonoras a través del vidrio, y esta vibración eliminaría el agua y otros residuos. Podría estar en el mercado en uno de sus modelos en 2015.



## AYUDA A LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA



Continental acaba de presentar una nueva tecnología 'Interfaz hombre-máquina', que se adapta al nuevo reto de futuro: la conducción parcial o totalmente automatizada. En este prototipo, unas cámaras interiores observan la posición de la cabeza del conductor y su ángulo de visión y, en caso de peligro, una serie de señales guiarán su atención hacia donde sea necesario. También incorpora una pantalla –con un campo de visión muy amplio- que va cambiando la información según las necesidades del momento.

## LUCES QUE NO DESLUMBRAN

Audi incorpora en su nuevo "A8" la tecnología 'Matrix LED' en su sistema de iluminación. Cuando el sistema 'Matrix' entra en acción, si la cámara de vídeo que incorpora el turismo detecta otros vehículos, tanto en sentido contrario como en el mismo sentido, los faros desconectan o atenuan de inmediato los led de forma individual para que queden fuera del haz de iluminación y no sean deslumbrados, iluminando por completo el resto de las zonas. Además, si detecta un peatón en una zona de riesgo de atropello, los led que iluminan en esa

dirección parpadean, sirviendo de advertencia tanto para el peatón como al conductor.



## EL MUSTANG EN EUROPA.

Ford, después de casi 50 años de producción, va a comercializar el mítico "Mustang" en Europa. Coupé y descapotable, y una amplia gama de motores desde un V8 5.0 litros al EcoBoost 2.3 litros, con consumos y emisiones de CO<sub>2</sub> adaptados a los consumidores europeos.

**eCALL OBLIGATORIO.** A partir del 1 de octubre de 2015, todos los coches de nueva homologación deberán equipar de serie el dispositivo de llamada automática de emergencia 'eCall'. Esta medida acaba de ser aprobada por el Parlamento Europeo. (Ver reportaje '¿Cómo se encuentra, qué ha ocurrido?'. Tráfico y Seguridad Vial nº 223)

# EN MARCHA EL PIVE 5

Ya ha entrado en vigor la quinta convocatoria del plan de ayudas a la compra de vehículos eficientes, PIVE. Estará vigente durante 12 meses o hasta agotar sus fondos.

## Requisitos

- ▲ El vehículo debe ser nuevo y su precio no exceder de 25.000 euros, antes de IVA, excepto para los eléctricos e híbridos. Para familias numerosas y discapacitados el límite son 30.000 euros.
- ▲ Los coches que pueden acogerse a este plan están incluidos en la base de datos del IDAE.
- ▲ Se deberá dar de baja definitiva a un turismo de su propiedad con una antigüedad mínima de 10 años; o 7 años, si es un comercial ligero.

[www.idae.es](http://www.idae.es)



- Particulares, profesionales autónomos, microempresas y PYMES.
- La subvención se descontará directamente en el momento de la compra.
- La ayuda será de 2.000 euros: 1.000 de la Administración y 1.000 del fabricante.
- Para familias numerosas, solo si compran un vehículo de más de 5 plazas, y discapacitados que adquieran vehículos adaptados, la ayuda se eleva a 3.000 euros (la ayuda pública será de 1.500 euros, el resto del fabricante).
- No es compatible con subvenciones de anteriores ediciones del plan, ni con las del Plan Pima Aire, pero sí con las ayudas al vehículo eléctrico.

## EL COCHE QUE PUEDE HACERLE CAMPEÓN

Se llama F14T (nombre elegido por sus seguidores en una macroencuesta convocada en la web del fabricante) y es el monoplaza que Ferrari ha preparado para este 2014 y que pondrá en las manos de Fernando Alonso y de su nuevo compañero de escudería, Kimi Raikkonen. Es el sexagésimo monoplaza fabricado por Ferrari exclusivamente para los campeonatos del mundo de F1. Lleva motor turbo V6 con ERS (sistema de recuperación de energía) y 1.600 cc.



**PUBLICIDAD.** La velocidad, la potencia, el diseño, y ahora el consumo y las emisiones de CO<sub>2</sub> centran la atención de las campañas publicitarias de las marcas automovilísticas, según un estudio realizado por Cesvimap (Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Mapfre). En cambio, apenas aparecen referencias a la seguridad tanto activa como pasiva.

**VENTAS ELÉCTRICOS.** Durante 2013 se vendieron 1.022 coches eléctricos, frente a las 484 unidades del año anterior. La mayoría fueron adquiridos para flotas y servicios de carsharing. Por modelos, el primer puesto fue para el Nissan "Leaf" (263 unidades), seguido del Renault "Twizy".

SUPERVENTAS ENERO 2014		
1	Citroën C4	1.990
2	Volkswagen Golf	1.833
3	Dacia Sandero	1.487
4	Seat Ibiza	1.472
5	Seat León	1.409
6	Volkswagen Polo	1.259
7	Toyota Auris	1.218
8	Nissan Qashqai	1.133
9	Citroën C3	1.080
10	Volkswagen Tiguan	1.027

## LOS FABRICANTES

	VOLKSWAGEN	5.268
	PEUGEOT	4.320
	CITROËN	3.840
	SEAT	3.781
	OPEL	3.440
	AUDI	3.270
	TOYOTA	3.173
	BMW	2.872
	FORD	2.424
	RENAULT	2.333

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

Variaciones respecto al mes anterior

# “En coche no cojo el móvil ni de broma”

Si bebe no conduce, se considera “timorato y cagón” al volante, se pone el cinturón aunque se le resiste si va detrás y es usuario del transporte público... Definir a Luis Piedrahita como profesional resulta difícil porque es monologuista, mago, escritor y hasta director de cine (“La habitación de Fermat”, 2007). Su carrera empezó en televisión al ganar el I Certamen de Monólogos de “El club de la comedia”. Desde entonces no ha abandonado este medio donde colabora en “El hormiguero” de Antena3. En la radio, está en “La Ventana”, Cadena SER y en “Yu: No te pierdas nada”, los 40.

**Emmanuel ZOCO**

Fotos: Alberto ESPADA

**-¿Cuándo usa el coche?**

-En vacaciones sí suelo utilizarlo más. Y por trabajo, para ir a ciudades a las que es más difícil llegar en tren o en avión. Conduzco yo; disfruto mucho los viajes largos por carretera porque son tranquilos, no voy rápido, voy disfrutando, a gusto, charlando, no me gusta poner música o pensando. Antiguamente me hacía muchas giras en coche y eran momentos de uno consigo mismo.

**-¿Qué le molesta más de los otros conductores?**

-Eso tan habitual de dar con las largas... Tú estás en un carril que ellos quieren invadir, yo voy a 120 km/h y de repente un señor me adelanta a una velocidad que lo he visto pasar borroso. Me gustaría tener una bocina que en vez de hacer ruido profiriera un mensaje que se entendiera o un cartel luminoso para poder sacárselo al de atrás y decirle: yo voy a 120 km/h, que es lo máximo que permite la ley.

**-¿Qué opina de los límites de velocidad?**

-Los 120 km/h están bien, cierto es que hay sitios en los que a lo mejor se podría circular a 140, pero me parecen adecuados. Yo hice los cál-

culos una vez y si vas a 140 km/h llegas seis minutos antes, no vale la pena arriesgarte por eso. Es curioso que la velocidad es uno de los placeres más recientes, del siglo XX, disfrutar de la velocidad se ha inventado hace poco.

**-¿Si no existiera el cinturón habría que inventarlo?**

-Sí, totalmente, es muy impor-

**-¿Y con el alcohol?**

-Tampoco. Nunca me he puesto al volante después de tomar una copa. El coche es algo muy peligroso, aun estando perfecto y conduciendo con los cinco sentidos, uno pone su vida en peligro, como para encima echar más monedas a la maquineta y estar jugando con más probabilidades de que te pase algo.

Además, en la carretera no estás solo.

**-Como mago que es, ¿qué haría desaparecer de la carretera?**

-Me dan mucha rabia las señales de gasolineras que no te indican a qué distancia se encuentran... Coges un desvío, a lo mejor llegas a una rotonda que te manda a un pueblo perdido y al pasarlo, después de un polígono industrial, hay una gasolinera que está cerrada. Eliminaría las gasolineras fantasma, y los baches, que también son muy crispantes.

**-Encuentra inspiración para sus monólogos en el coche y lo que le rodea?**

-He escrito sobre las señales de tráfico y cosas que uno se encuentra en la carretera. Ahora estoy preparando uno sobre la carpeta de documentos del coche, esa carpeta en la que uno tiene el seguro, los recibos de haber pagado, el per-



tante. En cuanto me subo me lo pongo ya por instinto, tanto si conduzco como si voy de copiloto. Me cuesta más cuando voy detrás, sé que es obligatorio, pero todavía no me he acostumbrado.

**-Ha aumentado el número de accidentes por distracciones, ¿le extraña?**

-No; yo, por ejemplo, en el coche no cojo el móvil ni de broma, reduce la atención un 70 o un 90%. Jamás hablo por teléfono mientras conduzco. Es peligrosísimo y no me la juego.

**“ Nunca me he puesto al volante después de tomar una copa. El coche es algo muy peligroso, aun estando perfecto y conduciendo con los cinco sentidos ”**





miso de circulación del automóvil, esa especie de carpeta misteriosa que está hecha del peor material posible, un plástico que no sabes si imita a piel o si es piel que imita a plástico, porque suda, derrite el documento y cuando lo sacas se quedan las letras pegadas, como si depilaras al documento.

-**¿Por qué decidió centrarse en las pequeñas cosas para hacer humor?**

-Las cosas pequeñas son la excusa perfecta para hacer el humor que a mí más me interesa: surrealista, de la imaginación, ingenuo, naif, que se acerca más a la poesía que a la crítica explícita. No tanto de la actualidad, del problema del día a día, que es un humor también necesario y hay mucha gente que lo hace muy bien, pero me da pena que nos olvidemos de ese otro. Por eso, la cosa pequeña es una metáfora muy buena para hablar del ser humano, porque se nos antoja a todos muy evidente, porque estás hablando de lo insignificante y es muy fácil entenderlo.

-**¿Qué se va a encontrar el espectador de su espectáculo “El castellano es un idioma loable lo hable quien lo hable”?**

-En este show con el que estoy recorriendo España hago monólogos acerca de esos pequeños seres a los que no se les trata con el respeto que se merecen. Me erijo en defensa

**“ Eliminaría las gasolineras fantasma, y los baches, que también son muy crispantes ”**

**“ ¿Algo que se le dé mal? Bailar, cantar y soy muy mal actor, aunque la gente no se dé cuenta... ”**

de las cosas pequeñas que a la larga hacen de la vida algo grande. No busco que la gente se olvide de la crisis o de los problemas, pretendo que el público pase un buen rato y recuerde cómo era su cara cuando lo pasaba bien.

-**¿Qué le aporta el teatro? ¿Es el contacto con el público lo más gratificante?**

-Cada medio es distinto, y el director es maravilloso. La radio te da una intimidad y una relación con el oyente que no te da la tele, con la que se llega de forma más masiva y con una mayor repercusión. En el teatro tienes la capacidad de hacer algo memorable para una persona porque la

miras a los ojos, la estás escuchando reír, sabes cuándo tienes que acelerar, ir más despacio, juego mucho con el público, me gusta interactuar.

-**¿Y qué encuentra en la magia que fue su primera vocación y que no ha abandonado?**

-Te permite regalarle al espectador la experiencia física y empírica de lo imposible. Todo es posible hasta lo imposible a través de mucho esfuerzo, mucha dedicación, mucho ensayo y mucho trabajo. Para el espectador supone vivir la emoción del misterio.

-**Viendo todo lo que hace, uno se pregunta si hay algo que se le dé mal...**

-Sí, sí (ríe)... Bailar, cantar y soy muy mal actor, aunque la gente no se dé cuenta... Y contar personas, cuando me toca hacerlo, siempre lo hago mal porque no me veo, se me olvida incluirme. Y no lo he hecho nunca pero creo que cortaría muy mal el pelo, lo que hace un peluquero es algo milagroso.

-**¿Se ha planteado cambiarse sus gafas de pasta y el flequillo? ¿Se imagina sin ellos?**

-Las imágenes caducan siempre porque van evolucionando. El pelo se irá cayendo o se irá encaneciendo, estas gafas en unos años serán ridículas, pero no lucharé haciendo trampas contra el paso del tiempo. ♦



## ME AVERGÜENZO DE NUESTRO COMPORTAMIENTO AL VOLANTE

Creo que ha llegado el momento de desarrollar una campaña de educación vial y buenas formas al circular por las carreteras de este país. Llevo 7 años viviendo en Madrid y cada vez me avergüenzo más de cómo se comporta la mayoría de la gente al volante. Es prácticamente excepcional que alguien te facilite el paso al cambiar de carril, al acceder a una rotonda, etc. Creo que la rutina diaria de todos podría ser más fácil con unas normas básicas de educación, sobre todo cuando el tráfico es más denso y resulta más difícil circular.

Por no hablar de la imagen que damos al que viene de fuera; nos comportamos como animales salvajes sin domesticar protegidos ante el anonimato que nos da el volante: adelantando por la derecha, sin respetar a las bicis, acelerando como locos cuando no hay cámaras de velocidad, insultando al del coche de al lado, etc.



No es posible que se genere tanta agresividad al volante, y es muy peligroso porque es contagiosa. Me pregunto si hay estudios sobre cómo esto afecta al número de accidentes.

Diana Vaquero

### NOMBRE CORRECTO

La carretera cerca de mi pueblo (Llano Almendra, un barrio de Comares, Málaga), desde Benamargosa hasta Riogordo, tiene un poste cada kilómetro con "MA-3107", pero en los mapas de Internet figura como MA-159. ¿Cuál es correcto? Es muy importante si hay un accidente o un fuego, por ejemplo, para que la Guardia Civil de Tráfico o los Bomberos sepan dónde acudir.

Peter Courtney.

Llano Almendra, Comares (Málaga).

- **Respuesta:** La carretera a la que usted se refiere tiene, efectivamente, la denominación MA-3107. La herramienta informática que usted menciona no es la más adecuada para buscar las denominaciones oficiales de las carreteras, para lo que es preferible buscar en un mapa oficial, como, por ejemplo, el que edita el Ministerio de Fomento.

### LUCES DE EMERGENCIA

Según un estudio de su revista, lo que más altera a los conductores es un coche pegado detrás. He visto en Ponle Freno que se pintarán galones para vigilar la distancia seguridad. Creo que será muy opcional. Sugiero que se amplíe la función de

las luces de emergencia para alertar a la DGT, quién está acosando a un conductor, y tomar las medidas que corresponda.

Lois Wells

### VADO Y GARAJE

La Ley de Tráfico prohíbe estacionar en un vado señalizado correctamente; mi duda es: ¿puedo parar y estacionar en una salida de garaje donde no existe vado señalizado

José Luis Moreno Castro.

Alcorcón (Madrid).

- **Respuesta:** Conforme a lo establecido en el Reglamento General de Circulación (arts. 94.2.f) y 91.1 y 91.2.c), no existe prohibición alguna de parar y estacionar delante de una salida de garaje que no esté correctamente señalizada, siempre que no se obstruya la utilización normal del paso de salida o acceso a un inmueble de personas o animales.



### REBASAR POR LA DERECHA

En una vía interurbana de tres carriles para cada sentido, un vehículo circula por el carril central a 80 km/h y otro marcha detrás por el carril derecho a 100 km/h. ¿Puede continuar por el carril derecho, y rebasar al que circula por el central?

Daniel Ramos

- **Respuesta:** De acuerdo con lo previsto en el Reglamento General de Circulación (art. 82.1), en todas las vías objeto de legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, como norma general, el adelantamiento debe efectuarse por la izquierda del vehículo que se prenda adelantar.

No obstante, como establece el artículo 83.2 de dicho reglamento, cuando la densidad de la circulación sea tal que los vehículos ocupen toda la anchura de la calzada y solo puedan circular a una velocidad que dependa de la del que los procede en su carril, el hecho de que los de un carril circulen más rápido que los de otro no se considerará como adelantamiento. En esta situación, ningún conductor deberá cambiar de carril para adelantar ni para efectuar cualquier otra maniobra que no sea prepararse a girar a la derecha o izquierda, salir de la calzada o tomar determinada dirección.

En el caso que se plantea, salvo que se

dieran las circunstancias previstas en este último precepto, sería aplicable la norma general de adelantamiento por la izquierda (art. 82.1), y no podría el vehículo que circula por el carril derecho continuar por este carril, rebasando al que lo hace por el carril central.

## LUZ EN CARRIL BUS

Dentro de una ciudad como Zaragoza, en una avenida de tres carriles con dos carriles en un sentido de circulación y un carril bus separado por línea continua de doble grosor o elementos como medianas, ¿es obligatorio circular con la luz de cruce los usuarios de un carril bus-taxi, cuando dicho carril discurre en sentido contrario al habitual y no existe normativa municipal al respecto? ¿En base a qué artículos y leyes? ¿Cómo se considera ese carril: de sentido contrario al habitual –deben llevar, por tanto, luz de cruce también el resto de los vehículos que circulen en dirección habitual– o adicional...?

**Alfredo Salvador García.**  
Zaragoza

● **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 41 del RD 1428/2003) regula los carriles de utilización en sentido contrario al habitual. Según este, cuando las calzadas dispongan de más de un carril de circulación en cada sentido de marcha, la autoridad encargada de la regulación del tráfico podrá habilitar, por razones de fluidez de la circulación, carriles para su utilización en sentido contrario al habitual, debidamente señalizados con arreglo a lo dispuesto en el artículo 144, precepto que se ocupa de las señales circunstanciales y de balizamiento. La ubicación de los carriles habilitados para la circulación en sentido contrario al habitual queda limitada a las motocicletas y turismos, y está prohibida, por tanto, al resto de los vehículos, incluidos los turismos con remolque. Los usuarios de este tipo de carriles circularán siempre, al

menos, con la luz de corto alcance o de cruce encendida, tanto de día como de noche.

El caso planteado no parece un carril de utilización en sentido contrario al habitual, pues no se trata de una calzada con más de un carril en cada sentido. Además, el carril en cuestión tiene que tener su sentido habitual de circulación y solo excepcionalmente por razones de fluidez el sentido contrario, que la autoridad encargada de la regulación del tráfico habilita mediante la señalización correspondiente. No sería, por tanto, obligatorio circular con la luz de cruce.

## NIÑOS Y ASIENTO DELANTERO

Soy padre de una niña de 15 meses. En breve usaré para trabajar un vehículo comercial (sin asiento trasero). ¿Puedo poner la silla de la niña en el asiento delantero para ir a la guardería? En caso afirmativo, ¿ha de ser alguna sillita especial?, ¿debo desconectar el airbag?

Luis Satorras.

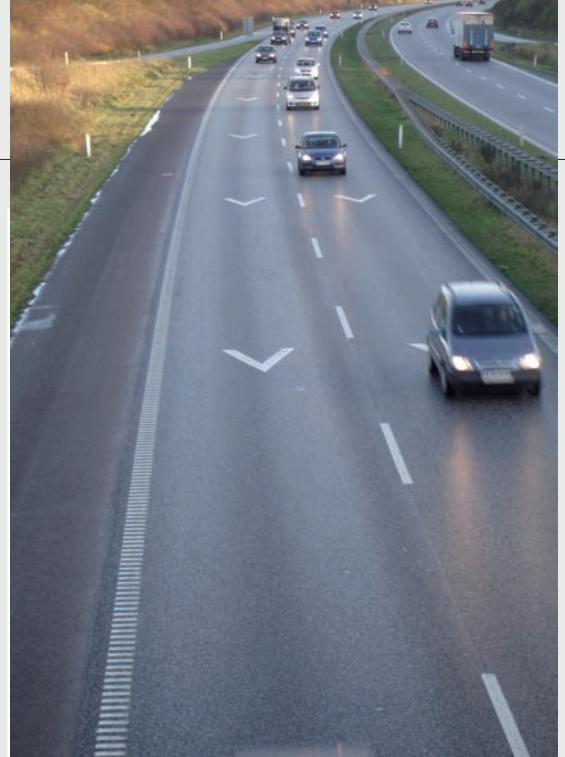


● **Respuesta:** El vigente Reglamento General de Circulación (art. 117.2.a), establece, en su primer inciso, que "queda prohibido circular con menores de 12 años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto".

Así, como norma general, una niña de 15 meses de edad podrá utilizar el asiento delantero de un vehículo con un número de plazas igual o inferior a nueve, incluido el conductor, siempre que utilice un dispositivo homologado adaptado a su talla y peso, correctamente instalado. Excepcionalmente, estará prohibido cuando dicho asiento esté equipado con airbag frontal y el dispositivo de retención homologado esté orientado hacia atrás, salvo que el airbag sea desactivado.

## GALONES Y REGLAMENTO

Todos sabemos que el Reglamento General de Circulación está a punto de ser modificado –se puede descargar de Internet-. Eso no quiere decir que luego lo que publique el BOE coincida con el borrador, pero he podido apreciar que la marca vial galón –que está siendo vista en túneles– no ha sido in-



corporada al reglamento. ¿Esta se incorporará a la reglamentación de marcas viales o se está usando sin que el reglamento la contemple?

**José Francisco Barragán.**

● **Respuesta:** El anexo I del Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003), dice que el Catálogo Oficial de señales de circulación está constituido por los documentos que se relacionan a continuación: Normas de carreteras 8.1-I.C Señalización vertical; Normas de carreteras 8.2-I.C Marcas viales; Norma de carreteras 8.3.I.C Señalización de obras; y Catálogo del señales verticales de circulación tomos I y II, y que forman parte de la regulación establecida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

La nueva marca vial denominada "galón", así como sus correspondientes señales verticales, viene a dar cumplimiento a la proposición no de Ley aprobada por unanimidad por la Comisión de Seguridad Vial del Congreso el 22 de junio de 2011, por la que se instaba a la aprobación de una instrucción sobre señalización horizontal de la distancia de seguridad y a su implementación.

Además, dicha medida está incluida en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 y en el Acuerdo de medidas especiales en materia de seguridad vial 2011, aprobadas por Consejo de Ministros el 25 de febrero de 2011.

## BICIS: PRENDAS REFLECTANTES

En el número 221 de su revista se incluía un artículo muy interesante sobre el uso de la bicicleta en la ciudad “Pedalear hasta el trabajo”.

Desde hace un par de años uso la bici en Madrid para ir al trabajo... y a cualquier parte siempre que no tenga que cargar bultos. El artículo es claro, cuenta las cosas como son. Yo animo



a todos a dejar los vehículos a motor y pedalear. Es cierto que además de ahorrar en combustible, te ayuda a mantenerte en buena forma física.

Por favor, aclaren si es obligatorio llevar un chaleco reflectante de noche, ya que debería serlo, al igual que lo es llevar luces encendidas.

Como explica el artículo, el mayor problema del ciclista es el riesgo de ser arrollado por un vehículo a motor. Para evitarlo es importante ser visto por los demás conductores. Por otra parte, debemos estorbar lo menos posible, ya que no podemos mantener la velocidad de los demás, así que es obligatorio que circulemos por el carril más a la derecha, lo que da fluidez al tráfico. Pero nos está prohibido circular por el carril reservado a autobuses y taxis (excepto en calles en cuesta –según la ordenanza de circulación de Madrid–), con lo que si hay carril-bus nos encontramos en medio del tráfico (o si vives en Madrid, calculas la pendiente para saber si puedes usarlo). Sería más sencillo para todos si nos autorizasen a ir siempre por el carril de la derecha excepto en caso de tener bordillo o aleta que lo haga independiente del resto de los carriles. Entorpeceríamos menos.

**Íñigo de la Torre de Rojas.**  
Madrid



● **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 98.1) establece que todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal "Túnel" (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección; y el apartado 3 señala que las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos. Cuando sea obligatorio el uso del

## Matrícula de parque móvil

En una zona de servicio en la A-62, en de Cabezón de Pisuerga, a pocos kilómetros de Valladolid, vi un ciclomotor con matrícula amarilla de tamaño pequeño, pero la numeración no empezaba por C, seguido de 4 números y 3 letras, sino por 3 letras, que coinciden con las de un ministerio. No me pude resistir e hice la foto. ¿Esta matrícula es correcta? ¿No debería llevar una placa del tipo C000BBB? ¿Los organismos de la Administración pueden llevar la matrícula amarilla con su contraseña? En el reglamento de vehículos no veo excepciones.-Juan Jesús Pérez . Burgos

**Respuesta:** Como establece el Reglamento General de Vehículos (art. 27.4), los vehículos pertenecientes al Estado deben tener una matrícula oficial, pudiendo ser objeto, además, de matriculación ordinaria. Dicho reglamento (anexo XVIII.II.B) recoge las contraseñas que deben figurar en las placas de matrícula de esos vehículos y de los que se encuentran al servicio de los Cuarteles Generales Militares Internacionales de la OTAN. La contraseña MMA corresponde a los pertenecientes al Parque del Ministerio de Medio Ambiente, hoy de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.



alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía urbana.

La utilización de este vehículo en vías urbanas, además de cumplir el Reglamento de Circulación, debe estar a lo dispuesto en la correspondiente Ordenanza Municipal de Circulación, en la que podrá establecerse alguna norma que permita la circulación de este tipo de vehículos en determinados lugares, horarios y condiciones.

### TASA DE ALCOHOL PERMITIDA

Parto de la firme idea de que hay que evitar la conducción tras haber consumido cualquier cantidad de alcohol, ya que cualquier alcoholemia, por pequeña que sea, puede alterar tu capacidad de conducir, incrementando el riesgo de accidente.

Tengo el permiso de conducción B, C1, C y BTP. Profesionalmente no me dedico al transporte, ni al servicio de urgencias, etc., pero me han dicho que en caso de realizar la prueba de alcoholemia me considerarían "profesional", aunque conduzca un coche, por lo que la tasa máxima de alcohol permitida sería de 0,3 gr/l en sangre o 0,15 mg/l en aire espirado y no 0,5 gr/l en sangre o 0,25 mg/l en aire espirado. ¿Es cierto?

**Antonio N. González Pino.**  
Illescas (Toledo)

● **Respuesta:** Según lo previsto en el Reglamento General de Circulación (art. 20), cuando se trate de vehículos desti-

nados al transporte de mercancías con masa máxima autorizada superior a 3.500 kg., vehículos destinados al transporte de viajeros de más de 9 plazas, o de servicio público, al transporte escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de servicio de urgencia o transportes especiales, los conductores no podrán hacerlo con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gr/l, o de alcohol en aire espirado de 0,15 mg/l. Por tanto, si no conduce uno de los vehículos citados, se le aplicará la tasa general de alcohol en sangre (0,5 gr/l) o en aire espirado (0,25 mg/l).

### IRREGULARIDADES

Soy un forofo vuestro y veo muchas irregularidades en la forma de conducir. Aquí en Peñafiel pasa la carretera N-122 y vemos muchas faltas en la conducción como hablar con el móvil, ir escribiendo en el teléfono mientras van conduciendo, no respetar los pasos de cebra, etcétera.

**José Manso Bocos.**

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

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

LA DEFICIENCIAS PROVOCADAS POR LA LESIÓN VASCULAR PUEDEN IMPEDIR LA CONDUCCIÓN

# Ictus: ¿puedo conducir?

Tras sufrir un ictus, los pacientes pueden tener importantes secuelas neurológicas. Su tratamiento y posterior rehabilitación permite, en muchos casos, recuperar en distinta medida las antiguas funciones neurológicas. Aunque para muchos el coche es fundamental, hasta pasados seis meses sin manifestaciones no se puede conducir.

**Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE**

Dirección General de Tráfico

**F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ**

Universidad de Valladolid

**E**l ictus o accidente cerebrovascular es un proceso agudo y relativamente frecuente en países desarrollados. Consiste en la brusca interrupción del suministro de sangre a cualquier parte del cerebro, en unos casos porque el vaso sanguíneo que lleva sangre al cerebro se obstruye (accidente cerebrovascular isquémico) y en otros se rompe (accidente cerebrovascular hemorrágico). Según el territorio cerebral irrigado por los vasos sanguíneos afectados, se producen distintas deficiencias neurológicas, motoras, sensoriales, etc. que dependen de la zona del cerebro que resulta lesionada.

Los denominados accidentes isquémicos transitorios se resuelven antes de 24 horas y el déficit neurológico en general es reversible. En otras formas de ictus, el proceso se

acompaña de distintas pérdidas en la función neurológica, crónicas o permanentes. La intervención sanitaria en los ictus es prioritaria, con el fin de reducir al máximo las posibles secuelas.

El haber sufrido un ictus supone un factor de riesgo vial. Desde el punto de vista de la seguridad vial son dos circunstancias las que se deben valorar:

## 5 consejos para conductores con ictus

- 1 Establezca un diálogo sincero con su médico para decidir entre ambos las pautas de conducción más seguras en función del momento de la enfermedad en que se encuentre.
- 2 Tenga muy en cuenta el consejo de su médico en relación con los posibles efectos secundarios de su medicación.
- 3 No conduzca si nota síntomas de alarma: somnolencia, movimientos anormales, dificultad de movimientos, alteraciones de la visión...
- 4 Adapte sus hábitos de conducción a su estado de salud: procure conducir acompañado, reduzca sus horas al volante, no utilice el coche en su actividad laboral.
- 5 Pida consejo, podría utilizar en su coche algún mecanismo que le facilite la conducción (dirección asistida, pomo en el volante, pedales adaptados, etc.). Las Jefaturas Provinciales de Tráfico y los Centros de Reconocimiento de Conductores pueden orientarle.



**"EN CASO DE ICTUS, SE PROHÍBE CONDUCIR HASTA TRANSCURRIDOS AL MENOS 6 MESES SIN MANIFESTACIONES NEUROLÓGICAS... CON ATAQUES RECURRENTES ESTÁ PROHIBIDO CONDUCIR"**

**1. SECUELAS.** Si el ictus deja en el conductor secuelas que puedan interferir con las capacidades necesarias para conducir con seguridad.

**2. MÁS ICTUS.** La posibilidad de que el paciente pueda sufrir otros accidentes cerebrovasculares, en particular mientras conduce.

La normativa española regula las capacidades psicofísicas necesarias para conducir vehículos tras sufrir accidentes isquémicos transitorios y recurrentes. El Reglamento General de Conductores prohíbe, en caso de ataque isquémico transitorio, conducir vehículos hasta transcurridos al menos 6 meses sin manifestaciones neurológicas, aunque, dependiendo de cuáles sean, excepcionalmente y con informe del neurólogo, se puede permitir conducir turismos. En caso de ataques isquémicos recurrentes, no se permite conducir vehículos.

En España, los conductores con accidente isquémico transitorio suponen una cuarta parte del total de conductores con problemas neurológicos que acuden a los centros de reconocimiento. Los conductores que mantienen la aptitud para conducir son sometidos a revisiones más frecuentes.

En conclusión, un ictus puede acompañarse de secuelas neurológicas graves incompatibles con la conducción. Pero en un amplio número de casos, en especial en accidentes isquémicos transitorios, tras el adecuado tratamiento y rehabilitación y, en caso necesario, con el asesoramiento respecto a ayudas técnicas en el vehículo, el paciente puede volver a conducir y recuperar parcial o totalmente su actividad social y laboral. ♦



## Teléfonos y direcciones

### INFORMACIÓN TRÁFICO

Internet: <http://www.dgt.es>

**011**

### ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS

e INFORMACIÓN ADMINISTRATIVA

**060**

### EMERGENCIAS en toda España

**112**

### Jefaturas de Tráfico

[www.dgt.es/es/la-dgt/quienes-somos/estructura-organica/jefaturas-provinciales/](http://www.dgt.es/es/la-dgt/quienes-somos/estructura-organica/jefaturas-provinciales/)

### Información de Carreteras

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

**Páginas Teletexto:** TVE (600), Tele 5 (470), A3 (410), Cuatro (470), La Sexta (410)

### Estaciones ITV

[www.dgt.es/es/seguridad-vial/centros-colaboradores/itvs/](http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/centros-colaboradores/itvs/)

### Centros de Reconocimiento de Conductores

[www.dgt.es/es/seguridad-vial/centros-colaboradores/centros-de-reconocimiento-de-conductores/](http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/centros-colaboradores/centros-de-reconocimiento-de-conductores/)

### Centro de Recogida de Vehículos fuera de uso

[www.sigrauto.com/](http://www.sigrauto.com/)



### Permiso por puntos

Información y saldo <https://sede.dgt.gob.es/es/tramites-y-multas/permiso-por-puntos/>



### Pago de multas por Internet

<https://sede.dgt.gob.es/es/tramites-y-multas/alguna-multa/pago-de-multas/>

## Cómo solicitar duplicado de su permiso de conducir

Las Jefaturas Provinciales y Locales de Tráfico expedirán duplicados de los permisos y licencias de conducir en vigor a sus titulares, en casos de modificación de datos, sustitución, extravío o deterioro del documento original.

Los titulares de permisos interesados en solicitar un duplicado del documento deberán presentar los siguientes documentos

### Documentación necesaria:

- Solicitud en impreso oficial, que puede obtenerse en



## Tasas

### TRÁMITES

Matriculación vehículos, excep. ciclomotores ( <i>Permiso Circulación</i> )	94,80
Matriculación y transferencias ciclomotor ( <i>Licencia Circulación</i> )	26,40
Permisos temporales y autorizaciones especiales	19,60
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación ( <i>Transferencia</i> )	52,80
Examen conducción ( <i>Permisos</i> )	89,40
Examen conducción ( <i>Licencias</i> )	42,20
Obtención de permisos por pérdida de puntos	27,40
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos ( <i>Certificación, cotejo y desglose de documentos</i> )	8,20
Prórroga permisos y licencias conducción	23,20
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	4,70
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	9,30
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	14,00
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	18,60
Duplicado permisos y licencias conducción y circulación	19,80
Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico	3,80
Otras autorizaciones otorgadas por el organismo ( <i>Permiso internacional</i> )	10,00

No se cobra tasa por la baja de vehículos de más de 15 años de antigüedad ni por los entregados en Centros de Recogida de Vehículos fuera de uso autorizados.

(Los mayores de 70 años que soliciten prórroga de vigencia del permiso u otra autorización administrativa para conducir de la que sean titulares están exentos del pago de la tasa. Quien, por razones psicofísicas, tenga que renovar sus permisos y/o licencias cada 4 años o menos tendrá, en función del plazo, diferentes reducciones que deberá consultar en las jefaturas de Tráfico).

### MATRICULACIONES (Noviembre-diciembre 2013 y enero 2014)

	Turismos	170.804
	Motocicletas	17.307
	Furgonetas y camiones	24.788

Última matrícula (03/02/14)



HVN

# PORQUE TÚ NO VAS CONDUCIENDO AL TRABAJO; CONDUCIR ES TU TRABAJO

## HAZ LA CARRETERA MÁS SEGURA CON TU EXPERIENCIA

En 2012 hubo 11.231 accidentes con víctimas con furgonetas o camiones implicados



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DEL INTERIOR



*A tu lado vamos todos*