

TRÁFICO y Seguridad Vial

AÑO XXX / N° 227 / JULIO-AGOSTO 2014

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



**ESPECIAL
VERANO**

**INFORME
SILLITAS:
APRUEBAN 3
DE CADA 4**

**HABLAN
LAS VOCES
DEL TRÁFICO**

**VIAJAR POR
EUROPA:
LAS NORMAS
QUE DEBE
CONOCER**

**RENTING,
LA OTRA
ALTERNATIVA
A LA COMPRA**



CONTESTAR AL MÓVIL, NIÑOS EN BRAZOS, PERROS SIN ATAR...

Pequeñas locuras, grandes tragedias

**EL REY, EN LA DGT
39 años de
seguridad vial**



**La entrevista
a Don Juan
Carlos en 1986**



**Y Felipe VI, de
niño con los
karts de Tráfico**



Accidentalidad 2013: otro año de descenso

SUMARIO

3 Editorial: Las esperanzadoras cifras de la siniestralidad

4 La Locura

5 Los reyes y la seguridad vial

8 El Maletero

10 La Foto

11 Mi Carril: Locuras sin volante...

REPORTAJES

12 Pequeñas locuras con graves consecuencias

19 Accidentalidad: más siniestros, menos muertes

23 Las voces de Radio Tráfico

26 Ley de Tráfico: radares y dudas

28 Cómo detenerse en caso de emergencia

30 El ciudadano, eje fundamental de la movilidad

32 Sillitas infantiles: 3 de cada 4 aprueban

36 Europa: las normas de cada país

40 Así funciona el Renting

43 Aniversario de la Unidad de Policía de Alcobendas

44 MULAFEST: Así ven los jóvenes la seguridad vial

46 Trastornos de impulsividad al volante

49 Muchos positivos por alcohol, drogas y psicofármacos

51 *Test...* ¿Está usted al día?

53 Tráfico del Motor: ¡Adiós a la radio!

56 Banco de Pruebas: HONDA CIVI Tourer 1.6 i-DTEC, PEUGEOT SATELIS 12i, SKODA YETI Outdoor 2.0i y PIAGGIO MP3 500.

58 Noticias del Motor

60 La Entrevista: don Juan Carlos I, habló para "Tráfico"

63 Cartas

66 Salud Vial: Diabetes y conducción

67 Vía de Servicio

Iconos informativos



Textos Vídeos Audios



12 El por qué de nuestras pequeñas locuras

¿Por qué contestamos al móvil mientras conducimos si sabemos que nos distrae y puede causar un accidente? ¿Por qué llevamos al niño sin sillita con la excusa de "total, es aquí al lado"? ¿Por qué, mientras conducimos, ordenamos papeles, manipulamos el móvil...? ¿Por qué, en definitiva, cometemos esas 'pequeñas locuras', que pueden tener graves consecuencias, aún sabiendo que son peligrosas? Expertos y psicólogos nos dan una respuesta.

23 Las voces del tráfico

Nos dicen cada día dónde están los atascos, nos avisan de retenciones, nos dan posibles vías alternativas... Son las voces del tráfico, periodistas del gabinete de radio de la DGT a los que escuchan en cualquier emisora o televisión, compañeros de viaje que nos ayudan a evitar ciertas incidencias del tráfico y nos hacen las cosas más fáciles...



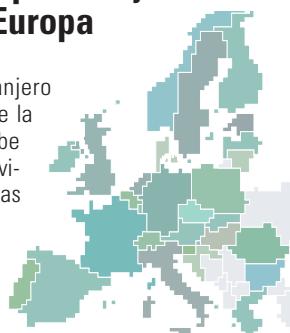
32 Mejora la seguridad de las sillitas

Aunque solo una ha sido calificada como muy buena, el balance del último Informe sobre seguridad de las sillitas infantiles, realizado por los clubes automovilísticos europeos, es positivo: el 75% de los SRI analizados ha aprobado. Por primera vez, se ha analizado una sillita con homologación I-size (se clasifican por tamaño del niño, no por peso).



36 Todo para viajar por Europa

¿Planea viajar al extranjero estas vacaciones? ¿Sabe la velocidad a la que debe circular en el país que visitará y si debe llevar las luces de día o cuál es el límite de alcohol? Sepa que ciertas normas básicas de circulación sobre alcohol, velocidad o uso de carriles no son iguales en todos los países. Le resumimos las principales diferencias normativas, para conducir por Europa sin sorpresas.



60 Los Reyes y la seguridad vial

En este momento de relevo en la monarquía española, reproducimos la entrevista que su majestad, don Juan Carlos I, concedió a la revista "Tráfico" en 1986, junto con un repaso de los principales hitos de la seguridad vial en los 39 años de su reinado, con sus visitas a la DGT, y el paso de Felipe VI por los Parques Infantiles de Tráfico...



Verano seguro

Y nuestro habitual suplemento de verano con consejos para su seguridad durante el viaje de vacaciones y el mapa con los puntos conflictivos, desvíos, itinerarios alternativos, rutas para grandes desplazamientos, obras...





AÑO XXX
Número 227/
JULIO-AGOSTO 2014

Director:
JESÚS SORIA (jsoria@dgt.es)

Coordinadora General:
Mercedes López (mlopez@dgt.es)

Redactores-jefe:
Juan M. Menéndez –edición– (jmmenendez@dgt.es)
y José Ignacio Rodríguez –información–
(jirodriguez@dgt.es)

Maquetación: Agencia2.

Redactores:

Carlos Nicolás (cnicolas@dgt.es)
Anabel Gutiérrez (agutierrez@dgt.es)

Fotografía:
Lucía Rivas y Alberto Espada (colaboradores).

Secretaría de Redacción:

Francisca Robles (frobles@dgt.es)

Colaboran en este número: Javier Álvarez, Juan C.

González Luque, Andrés Más y Elena Valdés.

Infografía: Dírrios, Oscar Treviño y Sergio Arango.

Redacción: c/ Josefa 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.: 128-14-001-0. ISSN: 1886-3558.

SUSCRIPCIONES

Avda. Manoteras, 26-3º. 28050 Madrid.
Tel.: 91 339 62 75. Fax: 91 339 63 69.

Correo e: suscriptores@raffico.grupot.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 de octubre

Edita:



EDITORIAL

Cifras esperanzadoras

Las cifras de accidentalidad del año pasado confirman una clara tendencia al descenso en general, aunque hay algunas particularidades. Descienden los muertos en carretera (un 12%) y también el de los heridos graves (aunque menos, un 3%) pero aumentan por el contrario los accidentes un 8% y los heridos leves, un 9% concretamente. Este ascenso está claramente ligado a una mejora cualitativa muy significativa respecto de los últimos por la mejor información de los ayuntamientos.

Estamos hablando de 1.680 muertos en el último año, cifra que contrasta con los 1.903 de 2012. También descienden los heridos graves (10.086) frente a los 10.444 del año anterior. Estas cifras no sólo son una gran mejora por si mismas, sino que significan que ya se han superado cuatro de los objetivos previstos por el Plan de Seguridad Vial 2011-2020 son los que ya se han alcanzado en 2013: una tasa de fallecidos por millón inferior a 37, un 25% menos de fallecidos y heridos graves de 18 a 24 años en accidentes en fin de semana, un 10% menos de conductores mayores de 65 años fallecidos y un 30% menos de fallecidos en salidas de vía en carretera convencional. Y somos ya uno de los países con menor tasa de mortalidad en carretera, sólo tras Suecia, Reino Unido, Países Bajos y Dinamarca. Lo que no quita para olvidarnos que nuestro objetivo es cero muertos. Y en ellos estamos cada día...

Es preocupante observar como la reducción de la siniestralidad sigue sin ser homogénea, si bien en las vías interurbanas la evolución es muy positiva tanto en fallecidos (-15%) como heridos graves (-14%), el porcentaje no tiene nada que ver en las urbes: los muertos solo bajan un 2% y lo peor es que aumentan los heridos graves. Tan solo disminuye la mortalidad urbana en el caso de los conductores de ciclomotor.

De las cifras también se evidencian otros datos significativos: la antigüedad del parque es un grave problema pues si en 2007 la edad media de los coches era de siete años, en 2013 era ya de diez. En los camiones, ha pasado de ocho años a los doce. Por poner un ejemplo, la tasa de fallecimientos cuando los vehículos accidentados tienen entre 10 y 14 años casi cuatriuplican las tasas en vehículos de menos de 4 años.

Y por supuesto, hay que seguir incidiendo en el uso de los sistemas de retención, la importancia de la atención durante la conducción y la observancia de las normas de circulación, límites de velocidad incluidos. Pero es importante saber también que interviniendo sobre los factores de riesgo de manera consistente y coherente, vamos avanzando hacia la única meta deseada: la de una movilidad segura para nuestro país.

TRÁFICO y
Seguridad Vial

1 EXCESO DE VELOCIDAD. Durante la última campaña de control de velocidad realizada en mayo, el "Pegasus" captó a un motorista cometiendo varias infracciones. En la primera imagen, se le ve adelantando a otros motoristas correctamente, pero con un amplio exceso de velocidad, ya que circula a más de 150 km/h, en un tramo limitado a 100 km/h....



- Multa de 200 €
- No pierde puntos
- Por el exceso de velocidad, dependen del límite existente

2 EXCESO MANTENIDO. Además, la secuencia permite ver que la actitud se mantiene en el tiempo. En la segunda imagen se ve que el motorista continúa manteniendo esa velocidad excesiva –en este caso oscila entre 159 y 220 km/h. Esto, naturalmente, descarta excusas puntuales, que tanto abundan del tipo "fue solo un momento" o "me despisté y no vi tal o cual señal".



3 Y ADELANTO EN PROHIBIDO. Para terminar la secuencia y demostrar que se trata de una actitud de desprecio por la norma, al llegar al comienzo de un tramo donde está prohibido el adelantamiento, superando la línea continua que lo marca, el motorista adelanta –siempre con exceso de velocidad, en este caso entre 119 y 150 km/h– a un turismo que circula más despacio por la misma vía.



En 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.

jesus d. a. Y yo corro que conste que lo reconozco y algún día a lo mejor me tocará porque muchas veces me paso de lo estipulado y el dia que me toque, me tocará lo mío....

Emilio T. Invertid el dinero de esa multa en guardarrailles que no decapiten a motoristas. O mejor aún, el dinero que cuestan los Pegasus en arreglar carreteras que son un auténtico peligro, o en pintura que sea realmente antideslizante, o en poner mas tramos de guardarrailles seguros, o....

Mac Gregor Gregorio B. Es bueno que se le multe y se le detenga a éste cafre si es necesario pues no solo lleva un exceso de velocidad grave, sino que también adelanta en continua, pero.... ¿por qué la DGT publica esto? ¿ha pedido permiso al motorista? ¿por qué no ponen los coches oficiales haciendo lo mismo como yo he presenciado? sin ir más lejos hace unos días los coches oficiales de la JCyl me adelantaron por la carretera Salamanca a una velocidad impresionable.... Para variar... No todos somos iguales ante la "ley"....

Eva O. Qué fuerte, luego provoca el accidente y se se jod... Los demás!

jesus d. a. Leed lo que ponéis algunos y luego pensadlo y poneros en este lugar. Es su trabajo y es lo que deben hacer: hacer cumplir las leyes, es mi manera de pensar. Las leyes están para cumplirlas y así debe ser; si no, esto es un viva la virgen y una anarquía, que los coches de los políticos van así, pues muy bien que así les vaya bien ya les tocará, lo que no se puede es llamar hijop... a nadie, las madres de los guardias no tienen la culpa, los que tienen la culpa son los políticos que nos dicen que van a hacer una cosa y luego es otra.

Consultando unos papeles

Las distracciones son responsables de, aproximadamente, 4 de cada 10 accidentes mortales. En este caso, el conductor del vehículo 'distrae' su atención de la conducción consultando durante largo rato unos papeles que lleva en el asiento delantero derecho. Simultaneando conducir y mirar papeles, no se atiende a la carretera y retirar la atención de la vía durante 5 segundos a 120 km/h se recorren 133 metros sin 'ver' qué sucede en la vía. ¡Y si es durante 15 segundos, más de 500 metros!



- Multa de 200 euros
- No pierde ningún punto.

Y también en YouTube

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



DON JUAN CARLOS NOS VISITÓ HACE DOS AÑOS; DON FELIPE, CUANDO ERA UN NIÑO...

Los Reyes, en la DGT

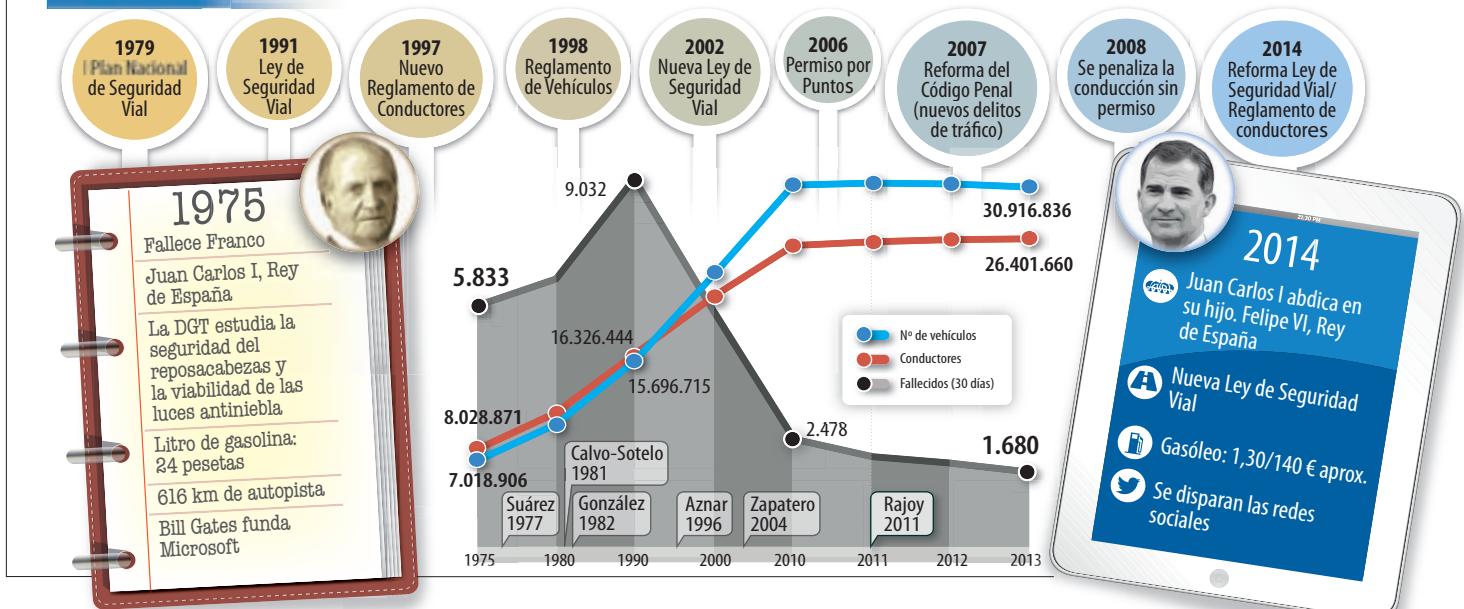
El Rey Don Juan Carlos visitó tras el verano de 2012 la sede de la DGT y departió con el Ministro, la directora general y los funcionarios. Don Felipe participó de niño en uno los partes infantiles del organismo

Fotos: P.A. PUTNAM y archivo

Don Juan Carlos, que ha abdicado en Don Felipe VI, nuevo Rey de España, visitó en agosto de 2012 la sede de la DGT, visita en la que el ministro de Interior, Jorge Fernández Díaz, y la directora general de Tráfico, María Seguí, le explicaron cómo es la



39 años de tráfico



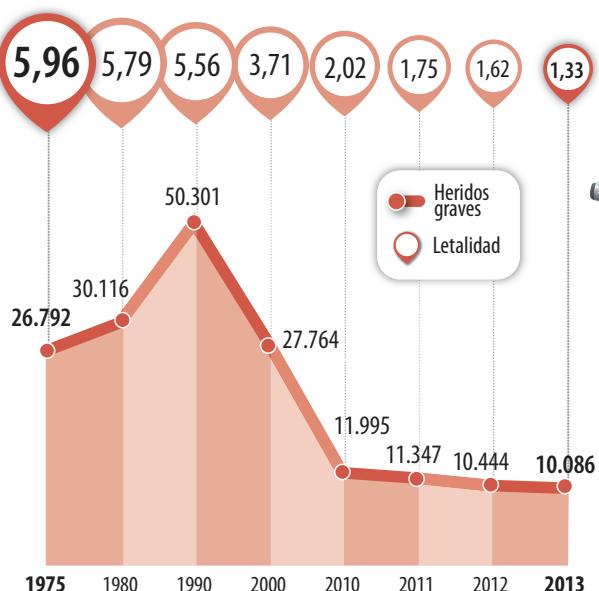
DGT, la gestión del tráfico...Después, él mismo elogió la eficacia de estos operativos e invitó a seguir actuando por la seguridad vial en el país: "Os agradezco vuestro esfuerzo". Habló con las unidades en la carretera, a los que dijo: "que nos vigiléis bien a todos".

Maria Seguí le explicó la política de seguridad vial, como la 'tolerancia cero' con el alcohol y las drogas. Don Juan Carlos ya estuvo en la DGT cuando era Príncipe.

Se le entregó un ejemplar de la revista donde le habíamos entrevistado y solicitó una suscripción.

Cuando Don Juan Carlos fue nombrado Rey de España, 1975, en España teníamos unos siete millones de vehículos, frente a los treinta actuales, y ya había casi seis mil muertos anuales, frente a los menos de dos mil actuales. La DGT estudiaba la viabilidad de las luces antiniebla y las ventajas de los reposacabezas. Nacía Microsoft y la gasolina costaba 24 pesetas. ♦

En las páginas 60, 61 y 62, publicamos la entrevista que concedió el Rey a esta revista en el año 1986.



1975	El cinturón de seguridad, obligatorio en carretera Un litro de gasolina súper cuesta 24 pesetas En España hay tan solo 616 km de autopistas de peajes	Primer ABS electrónico en un coche (Mercedes) Volvo incorporara luces antinieblas	Campaña de seguridad DGT: "No se la juegue a copas"
1976	Nuevo límites de velocidad: 110 en autopista y 90 en autovías y carreteras Sale de Almussafes el primer Fiesta de Ford	Se modifican algunas artículos del Código de la Circulación y entran en vigor los nuevos permisos Se aprueba el primer reglamento de homologación de cascos	Nuevos límites de velocidad: 120 en autopista y 100 en carretera y autovía y 90 en resto de carreteras
1977			Se implanta la Educación Vial Infantil obligatoria en la EGB
1978			Campaña nacional para dar a conocer la nueva señal de Stop
1979			
1980			

Don Felipe, en los karts

Don Felipe VI, que siempre ha demostrado gran interés por los coches, ya estuvo en instalaciones de la Dirección General de Tráfico (DGT) cuando era niño: en concreto, en uno de los parques infantiles en los que le enseñaron las normas básicas de la circulación, de la mano de agentes y técnicos de la DGT.



La DGT pone en marcha el Centro de Control, con asistencia técnica y sanitaria (24h).
Obligatorios los parabrisas laminados

Campaña de la DGT "Si bebes, no conduzas", con Stevie Wonder
Examen psicotécnico para todos los permisos

Obligatorio el uso del cinturón de seguridad también en ciudad
Obligatorio el uso de sistemas de retención infantil



Nacen los faros de Xenón
Se hacen obligatorios dos triángulos de señalización de peligro



Se prohíbe la venta de cualquier gasolina con plomo

El casco, obligatorio para ciclistas en carretera



Peor año en la accidentalidad de motoristas: 423 muertos

Primer sistema que mantiene la distancia de seguridad

Llegan los coches autónomos

1981

1984

1985

1989

1992

1995

1996

1999

2001

2002

2003

2004

2006

2007

2011

2014

Uso obligatorio del casco en motos de más de 125 cc

Peor año para la accidentalidad en el siglo XX: 109.804 accidentes, 7.188 muertos, 52.418 heridos graves y 116.993 heridos leves

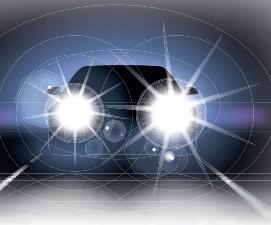
Se pone en marcha EURONCAP

Nace el control de velocidad en los coches

Obligatorio el airbag en todos los coches y el ABS es obligatorio de serie en todos los vehículos europeos nuevos

Se crea la figura del fiscal especializado en delitos contra la seguridad vial

Sensores y cámaras que hacen que los coches frenen automáticamente en caso de peligro



Parquímetro inteligente, sostenible y pionero

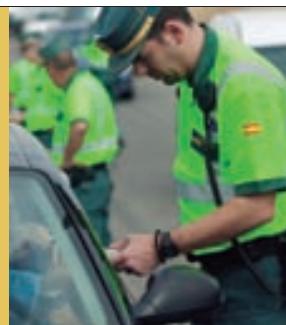


La alcaldesa de Madrid, Ana Botella.

Desde el 1 de julio, Madrid es ya la primera ciudad del mundo que aplica criterios medioambientales al aparcamiento en superficie. Una vez introducido el número de matrícula en el nuevo parquímetro, una pantalla le va guiando hasta la obtención del ticket. Los parquímetros podrán acceder a los datos del vehículo, los clasificarán según sus emisiones (en función de su tecnología) y la ocupación del barrio correspondiente y establecerá una tarifa.

34% de los conductores, positivo en drogas

2.500 conductores fueron denunciados por consumo de alcohol o drogas en la campaña que la DGT y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realizaron del 2 al 8 de junio. El 34% de los conductores que fueron sometidos a un test de droga dieron positivo. El cannabis y la cocaína fueron las drogas más consumidas. Además, 331 conductores fueron puestos a disposición judicial por conducir con exceso de alcohol o bajo la influencia de las drogas y otros 17, por negarse a realizar la prueba de alcoholemia.



Paul Alan PUTNAM

4 millones de conductores usan el móvil y conducen

Un estudio de RACE, basado en una encuesta –realizada a 1.100 conductores de toda España– y en un estudio de más de 37.000 observaciones en semáforos de calles principales de 16 ciudades españolas, concluye que casi 4 millones de automovilistas reconocen que utilizan el móvil durante la conducción. El 50% lo utiliza con aplicaciones para chatear, tipo WhatsApp. El perfil de este automovilista ‘conectado’ es conductor/a joven, menor de 34 años, que viaja solo en el vehículo de camino al trabajo, en horario de mañana y que utiliza whatsapp mientras se encuentra parado en un semáforo.

Revisiones gratuitas en talleres antes de salir de viaje

Del 17 de junio al 31 de julio, la patronal de talleres CETRAA, en colaboración con la DGT y con las marcas Bosch, Michelin y Monroe, ofrece revisión gratuita de tres elementos claves para evitar accidentes, dentro de su campaña el “Triángulo de la Seguridad”: amortiguadores, frenos y neumáticos. Para ello, CETRAA pone a disposición de los conductores más de 10.000 talleres repartidos por la geografía española. La patronal quiere llamar la atención también sobre la importancia de realizar estas revisiones en talleres oficiales.

Cita previa en todas las jefaturas

Desde el 25 de junio, con la implantación de la cita previa en las jefaturas de Canarias y Baleares, se completa el plan de implantación de este sistema en todo el territorio español. La cita previa se puede solicitar a través del teléfono 060 o en la web de la DGT. Por Internet el ciudadano puede elegir día y hora para ser atendido en la jefatura provincial solicitada, dentro de los quince días siguientes a la petición.

Una bicicleta que cabe en un maletín

El proyecto Bike Intermodal, que ha recibido fondos de investigación de la Unión Europea, ha desarrollado un prototipo de bicicleta eléctrica plegable que pesa solo 7,5 kg y se pliega en una caja de 50 cm x 40 cm x 15 cm, por lo que su almacenamiento y transporte es muy sencillo. Se estima que una versión sin motor de la bicicleta costará 800 € y unos 1.300 € el modelo que tiene motor eléctrico.



Premio AEC a Miguel Muñoz

La Asociación Española de la Carretera (AEC) entregó la Medalla de Oro por toda su trayectoria profesional ligada a la seguridad vial a Miguel M. Muñoz, presidente de la AEC desde 2004 a 2014 y al frente de la Dirección General de Tráfico (DGT) desde 1988 a 1996. La Medalla de Plata la reconoció Pere Macía como presidente de la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados, en reconocimiento también a su labor en la lucha contra la accidentalidad vial.

¡¡Cazados!!

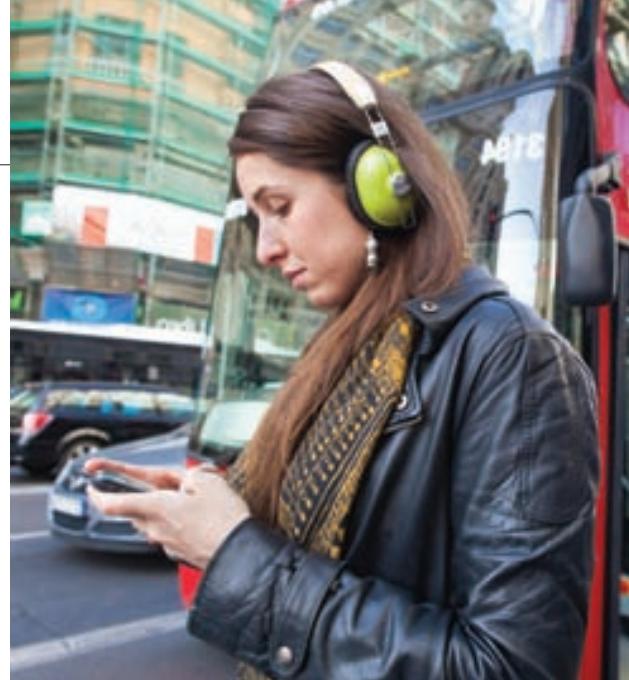


¡A 226 km/h!

El conductor de este turismo circulaba a 226 km/h por la Autovía de Alicante en el punto kilométrico 30,2, estando limitada la velocidad a 120 km/h. Otro conductor, este detectado por la Guardia Civil de Antequera (Málaga), circulaba a 161 km/h en una carretera secundaria, la A-384, limitada por una señal a 60 km/h. Los dos conductores han sido denunciados por delitos contra la seguridad vial.

Aplicaciones que salvan vidas

La compañía One Lama Labs ha desarrollado una aplicación para móviles que rastrea ruidos alrededor y alerta de los que coinciden con sonidos de peligro establecidos en una base de datos. Así, un peatón que camine escuchando música con sus auriculares puede ser alertado al detectar, por ejemplo, el claxon de un coche. Otra aplicación, recoge datos de GPS y otros sensores mientras conducimos y los manda a un servidor que computa esta información con datos sobre velocidades de la vía, meteorología, puesta y salida del sol, etc. De la computación se valoran las incisencias en diferentes aspectos (velocidad, aceleración, frenada, pasos por curva, etc.) y se valora la conducción con una puntuación máxima de 100.



Paul Alan PUTNAM

Permiso por puntos: el 47% no conoce su saldo

Un estudio de la Fundación CEA ha puesto de manifiesto que casi la mitad de los conductores desconocen aspectos fundamentales sobre el permiso de conducir por puntos, cuando ya se han cumplido ocho años de su implantación. De los 1.200 conductores encuestados, el 47% no conoce su saldo actual, el 46% no sabe dónde consultararlo, el 49% desconoce las infracciones que devoran puntos y un porcentaje similar no sabe cómo recuperarlos en caso de pérdida.



Los niños se gradúan en seguridad vial

El ayuntamiento de Linares (Jaén), en colaboración con la DGT, reunió a todos los colegios de la provincia para el primer concurso de seguridad vial. El ganador, el colegio de Mancha Real, tuvo que enfrentarse a un turno de preguntas sobre seguridad vial. 600 niños de centros de primaria de Isla Cristina (Huelva) ya cuentan con un carné específico para ir en bicicleta, obtenido tras asistir a clases teóricas en una autoescuela, hacer prácticas y, finalmente, aprobar un examen en circuito. En Verín (Orense), el policía local Fernando Castro organiza talleres teórico-prácticos de educación vial para sensibilizar a jóvenes peatones del colegio María Inmaculada.



Alumnos del colegio María Inmaculada de Verín.

Se elimina el pago en efectivo en las jefaturas

Desde el 9 de junio, las jefaturas provinciales de la Comunidad Valenciana (Alacant, Castellón y Valencia), y desde el 10 de junio las de Murcia y Cartagena, suprimen el pago en efectivo. Con esta iniciativa, la DGT incrementa la seguridad en las jefaturas al no tener que manejar dinero en metálico y se eliminan los posibles riesgos en el traslado del mismo.

Pasos de peatones "inteligentes"

La Fundación Cidaut y el Ayuntamiento de Valladolid instalan el primer paso de peatones inteligente. El sistema consiste en medir el número de peatones que están esperando y activar el semáforo en función de él. Durante el mes y medio que lleva funcionando en el cruce de las calles Santiago y Claudio Moyano, de Valladolid, ha registrado el paso diario de 20.000 personas y una reducción del tiempo medio de espera de los peatones del 21%.

Toda la normativa de tráfico en un "click"

La Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (BOE), con la colaboración y participación de la Dirección General de Tráfico (DGT), ha editado en su página web el Código Electrónico de Tráfico y Seguridad Vial. Se trata de una publicación donde se encuentran recopiladas, y permanentemente actualizadas, las principales normas vigentes relacionadas con el tráfico, la circulación y la seguridad vial. Se puede descargar gratuitamente o comprar en soporte papel en la tienda del Boletín Oficial del Estado.

SU OPINIÓN

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

¿Sabe usted llenar un parte de accidentes?

SÍ 50%

NO 50%

YA PUEDE VOTAR

¿Cree que la señalización es mejorable cuando viaja por ciudades desconocidas?



Ahorre recursos naturales

Una frase que hemos leído innumerables veces, especialmente con motivo, el pasado 5 de junio, del Día Internacional del Medio Ambiente, es ésta: "Los recursos son finitos". Debemos ahorrar, eso está claro, pero ¿cuánto? Respecto al transporte por carretera, muy responsable del CO₂ que emitimos a la atmósfera, esto está cuantificado. Por ejemplo, para compensar los desplazamientos anuales de un coche de gasolina que haga 35 km al día, deberían plantarse 809 árboles al año, 750 si se tratase de un diésel, 503 si se hiciera en autobús y 100 si se realizará en metro o tren. En cambio no se necesitaría plantar ningún árbol en cualquier trayecto a pie o en bicicleta. ¿No son estos datos suficientes para hacernos reflexionar?

Locuras sin volante...

Lo de conducir parece relativamente sencillo; lo es, pero a veces lo hacemos muy complicado. Eso sí, implica una enorme responsabilidad que no siempre sabemos ver. Y muchas veces, sin quererlo, sin buscarlo, somos lo contrario: irresponsables. Y tontamente. No buscamos ni mucho menos la “guerra de guerrillas” sobre el asfalto. No. Pero hasta puede parecerlo. Mi compañero Juan Manuel Menéndez, profundiza en el asunto no menor de todas esas pequeñas locuras que muchas veces cometemos al volante y que, seguramente, son el germen de esos accidentes y tragedias a los que la Guardia Civil de Tráfico ni el CSI encuentran explicación. Las encuestas están repletas de consultas y respuestas en las que los conductores creemos que las cosas les pasan a los demás. Nosotros, ya sabemos, tenemos “patente de corso” frente al siniestro. Como dijo John Steinbeck, “es curioso lo lejana que resulta la desgracia cuando no nos atañe personalmente”.

Quizá eso justifique que seamos capaces de llevar el perro suelto sin pensar que en cualquier momento puede meterse entre nuestras piernas justo, de forma fatídica, cuando tenemos que frenar... Algunos llevan a niños en los brazos pen-



Jesús SORIA

Director

Esos accidentes para los que ni la Guardia Civil ni el CSI encuentran explicación, quizás tengan su origen en un gato o un perro o una simple ojeada al Marca, pintarse el ojo...



sando que de aquí al colegio no va a pasar nada. O perder de vista la carretera en unos segundos mientras encendemos un cagarrillo, segundos en lo que “sabemos” que nada va a pasar delante. He visto a automovilistas, a primera hora de la mañana, conduciendo en medio de un tráfico denso, a 50-60 km/h, leyendo la prensa, los fichajes de Marca. Y a conductores afeitándose y a mujeres maquillándose. Y a quienes van revisando papeles... Ya no digo nada de lo más habitual: conductores que llevan una mano en el volante y la otra –o las dos– en el móvil mandando un whatsapp. La vista, a medias: ni en una cosa ni en la otra. Recuerdo cuando el peligro era únicamente poner un cassette... Naturalmente, no pensamos que una distracción menor es una posible tragedia si el de delante frena o reduce su marcha. No reparamos que a 90 km/h el coche necesitará más de 60 metros para frenar...

Todo esto tiene explicación. Como cuentan los expertos, nuestra experiencia, en contra de lo que podamos creer, es tan limitada que podemos pensar que el riesgo por determinados comportamientos es mínimo o inexistente.

Como cuando compramos yogures sin ver la fecha de caducidad, como no pensamos que llevar las claves de la tarjeta anotadas no implica riesgos... Pequeños descuidos que muchas veces pueden tener consecuencias poco acordes con lo que hacemos... ♦

El Rey, en “Tráfico”

Fue todo un acontecimiento. La revista cumplía su primer año, se celebraba el Año de la Seguridad Vial y se nos ocurrió que quién mejor para entrevistar que el Rey Don Juan Carlos. Le gustaban los coches, las motos... Y dijimos: ¿Por qué no? A algunos les pareció una locura, no salía en los medios, pero lo intentamos. Gestiones con la Casa Real, se envió la revista, contamos sus objetivos, su filosofía divulgativa, y nos dijeron sí! Imposible cara a cara, pero ahí fue el cuestionario, respondiendo rápidamente. Ya teníamos la portada de la revista que salía en julio del 86: “¿Quién conduce mejor en mi familia? La experiencia juega a mi favor”. La pueden leer en las páginas 60-61 y 62.

Cajas negras

Hace bastantes años, a raíz de una tragedia “inexplicable” en la carretera, le pregunté a un prestigioso ingeniero de automoción porqué los coches no tenían cajas negras, como las de los aviones. Me explicó que sería fundamental para saber las causas de muchos accidentes. Pero apostilló: “A las marcas no les interesarán; se sabrá que algunos siniestros son por fallos mecánicos”. Es decir, posibles demandas. Los mismos peros pusieron cuando empezaron los crash test: temían los efectos de saber qué coches eran menos seguros. Hoy se pelean por destacar en la seguridad. Con las cajas negras pasará lo mismo. Sacarán pecho los que demuestren que no fallan mecánicamente...

Coches sin conductor

Ya está en marcha un coche más capaz de moverse sin necesidad de que el conductor haga nada: ni acelerar, ni manejar el volante, ni tan siquiera frenar. El último es nada menos que del monstruo de las nuevas tecnologías, Google, uno de cuyos directivos parece preocupado porque sus padres puedan moverse sin problemas... Me dicen que esto va muy en serio y que muy pronto los veremos en las calles. Una nueva visión del tráfico en la que desaparecerá uno de los grandes “cocos” de la siniestralidad: el factor humano. El coche parece claro que no se distraerá whatappeando, ni se “pegará” al que va delante, ni pisará el acelerador sin control, ni se acalorará con otros coches, ni conducirá bebido...

¿Por qué contestamos al móvil al volante o llevamos al niño en brazos “porque solo voy aquí al lado”?

Están locos estos conductores



Conductores que lían cigarrillos mientras conducen, que contestan a "esa llamada tan urgente" en el móvil, que no se resisten a echar un ojo al whatsapp o que manejan la lista de reproducción de música mientras circulan a 90, 120 km/h o en plena ciudad... Les hemos preguntado a expertos por qué se realizan estos actos, estas pequeñas locuras, que objetivamente sabemos son peligrosas, pero que, tal vez, en alguna ocasión todos realizamos.



Malas posturas, las justas

En especial en los viajes más largos, los ocupantes del vehículo tienden a adoptar posturas 'más cómodas' –por ejemplo, para dormir–, y que, aunque no parezcan peligrosas, sí lo son en caso de accidente. Así, viajar muy reclinados, con los pies en el salpicadero –incluso sacándolos por la ventanilla–, hacen perder eficacia al cinturón o que éste nos retenga peor en caso de choque o frenazo brusco. Las lesiones, en caso de accidente, puede agravarse. Incluso el pasajero puede deslizarse por debajo del cinturón en lo que se conoce como 'efecto submarino'. Es fundamental que todos los ocupantes se abrochen correctamente los dispositivos de retención y coloquen correctamente el asiento.



El doble peligro animal

Un animal suelto en el interior del vehículo en marcha tiene un doble peligro: la posibilidad de que interfiera en la conducción, porque, por manso que sea, puede tener un comportamiento impredecible, y segundo, porque en caso de choque se desplaza por el interior del habitáculo, golpeándose y golpeando a los ocupantes, con un peso que se multiplica en función de la velocidad (por ejemplo, a 56 km/h, por 35). Esta infracción (castigada en el Reglamento de Circulación con multas de 100, y hasta 200 € si va en el regazo del conductor), pone en peligro nuestra vida y la de la mascota. Y es que, según un estudio del RACE, de hace unos años, 7 de cada 10 personas desconocen las normas para transportar a sus mascotas en vehículos.

Juan M. MENÉNDEZ
Fotos: Lucía RIVAS

Parafraseando a Obélix, el personaje de cómic creado por Goscinny y Uderzo podríamos decir: "¡Están locos estos conductores!". Porque ¿cómo definir, sino como pequeñas locuras, acciones como liar un cigarrillo al volante o elegir una canción de la lista de reproducción del 'smart

phone' cuando circulamos a 120 km/h? ¿O conversar por whatsapp con un amigo mientras conducimos? Por no referirnos a los que leen libros o periódicos, manejan su tablet, contestan esa llama telefónica tan urgente, tratan de llevar la contabilidad de su negocio al volante o toman notas soltando el volante de su vehículo...

Y si somos objetivamente conscientes de que contestar al móvil mientras conducimos es peligroso, ¿por qué lo hacemos?



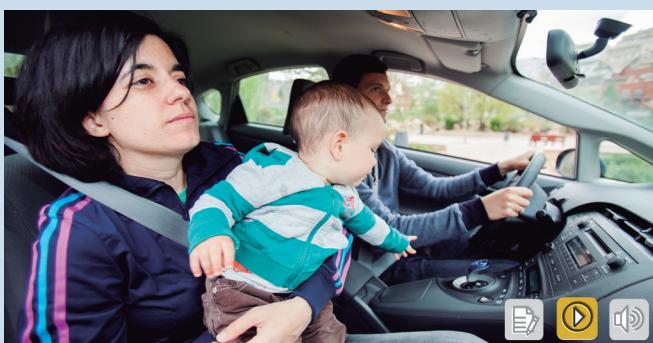
Si nuestros hijos son lo que más queremos, ¿por qué a veces los llevamos sin sistema de retención cuando sabemos que es peligroso?

La psiquiatra Ángeles Roig, jefa del Servicio de Salud Mental del Hospital La Paz, da una primera explicación: “Somos todos los conductores quienes, alguna vez cometemos esas pequeñas infracciones. Es decir, somos todos, por el hecho de ser humanos y no robots los que en algún momento nos salimos de la

norma, generalmente de muy bajo perfil y muy poco frecuentemente”.

El profesor de Psicopatología de la Facultad de Ciencias de la Salud de la Universidad Europea, Alberto Bellido, señala que “la conducción es un comportamiento en el que, a medida que vamos adquiriendo experiencia, somos capaces de automatizar, lo que

supone que, con el tiempo, requiere de menos recursos atencionales por nuestra parte”. Bellido pone el ejemplo de que cuando comenzamos a conducir apenas somos capaces de cambiar de emisora de radio mientras estamos al volante y que, con el tiempo, lo hacemos sin pensar. “El problema es que esos pequeños ‘actos’, como cambiar



Con el niño en brazos

En ocasiones se ve a vehículos circulando con pequeños sin los elementos de seguridad adecuados. Aunque viajar con niños es, a veces, complicado –son expertos en sacarnos de quicio con sus gritos y protestas–, un niño sin elementos de seguridad corre un grave riesgo. Y de nada vale que vaya en brazos de un adulto: a 60 km/h, el peso de un persona, en caso de choque, se multiplica por 56, y un chico que pesa 18 kg –habitual entre 3 y 6 años– pasa a pesar unos 1.000 kg y si pesara 25 kg, cerca de 1.300. Nadie, por fuerte que sea, puede sujetar a un bebé en caso de choque a más de 5 km/h. Llevar a menores sin el elemento de retención homologado a su talla y peso es un infracción grave a la Ley de Seguridad Vial y se sanciona con multa de 200 € y, además, se inmoviliza el vehículo.



¡Liarse un cigarrillo...!

Fumar mientras se conduce puede provocar distracciones. De hecho, hace años las aseguradoras británicas consideraban que un 5% de los accidentes podría atribuirse directamente a fumar al volante. Por ejemplo, encender un cigarrillo hace retirar la vista de la vía durante 4 segundos, que a 120 km/h supone recorrer 130 metros a ciegas... Pero si el conductor debe liar el cigarro, el tiempo en que retira las manos del volante y la atención de la carretera es mucho mayor. De hecho, le ofrecemos una secuencia de 90 segundos de un conductor manipulando el cigarrillo, sin prestar la atención debida. Además, retirar las manos del volante pueden provocar que ante un bache inesperado o cualquier sorpresa, reaccionemos tarde y no podamos evitar el susto o el accidente.



la emisora de radio, hablar con el acompañante, darse la vuelta para mirar a los niños... son capaces de distraer nuestra atención de lo que ocurre en la carretera el tiempo suficiente para sufrir un accidente". Y no solo porque no estemos atendiendo, sino porque si se produce una situación de riesgo en esos momentos de distracción, "nuestra capacidad de respuesta estará disminuida, de modo análogo a lo que ocurre en situaciones de cansancio o fatiga, sueño o incluso consumo de alcohol'.

"PEQUEÑOS 'ACTOS' COMO CAMBIAR LA RADIO... DISTRAEN NUESTRA ATENCIÓN EL TIEMPO SUFICIENTE PARA SUFRIR UN ACCIDENTE"

ALBERTO BELLIDO,
PROFESOR DE
PSICOPATOLOGÍA



Llamadas, whatsapp, música...

Si antes una infracción típica era hablar por el móvil, ahora, los teléfonos inteligentes han ampliado mucho la gama de distracciones y hay conductores que manipulan la lista de reproducción para elegir canción, que whatsaean, que teclean una contestación o un número... Si marcar un teléfono distrae al conductor 13 segundos (recorre más de 400 metros a 120 km/h) u 8 segundos (266 metros a 120 km/h), responder a una llamada, conversar por whatsapp o similar es una catástrofe en potencia... ¡Y muchos conductores lo hacen con móviles y hasta con tablets! Y eso que varios estudios determinaron hace tiempo que hablar por el móvil hace crecer entre 4 y 9 veces el riesgo de accidente y que conducir hablando es similar a conducir con una alcoholemia de 1 gr./l.



Ojar papeles, ordenar facturas...

Las patrullas de helicópteros cuentan que a menudo graban a conductores que simultanean tareas con la conducción. Transportistas, representantes, comerciales... que, al volante, ojean papeles de su próxima entrevista, un albarán o, incluso, ordenan facturas, anotan datos, hacen cuentas... Mientras se hacen estas tareas, se retira la vista –y sobre todo la atención– de la vía. Existen muchos peligros: desviarse de la trayectoria, chocar contra quien circula en sentido contrario, salirse de la calzada, alcanzar a un vehículo que circule delante... En los 10 segundos que dura esta secuencia –cuando comienza ya está ojeando papeles–, a solo 60 km/h se recorren más de 150 m sin mirar: ¡mayor distancia que la longitud de un campo de fútbol!

Frenazo, marcha atrás y choque

Una mala costumbre, cuando nos pasamos de la salida que deseamos tomar, es frenar bruscamente para tratar de cogerla... O incluso dar marcha atrás. Sobre todo, porque si no miramos por el retrovisor y quien viene detrás no respeta la distancia de seguridad y circula demasiado cerca, en especial si se despista, suceden choques, alcances traseros, realmente poco explicables y lamentablemente trágicos. En numerosas ocasiones, pocos centenares de metros más adelante suele haber un cambio de sentido que les permitiría recuperar su trayecto sin perder casi tiempo, pero ellos prefieren hacerlo así. En muchas ocasiones, no pasa nada. Pero en otras, sí.

Vean este ejemplo, que acaba en un choque brutal.



cidimos hacer, o dejar de hacer algo porque sabemos que es lo mejor, aunque no hayamos vivido ni observado sus consecuencias”.

Eva Muiño, en nombre de todo el Grupo de Tráfico e Seguridad del Colegio Oficial de Psicología de Galicia, explicando el modelo homeostático de Wilde, señala que “el nivel de riesgo percibido va a depender de la evaluación que hace el conductor de los costos y beneficios como consecuencia de sus decisiones más prudentes o más arriesgadas”. Esto depende de variables económicas, sociales, culturales, políticas, educativas y personales. “Las consecuencias puramente económicas tienen mucho peso en la percepción subjetiva de utilidad, pero también se ven influidas por valores asociados con la cultura, la presión del grupo de referencia, identificación con el rol por la edad o el género, además de rasgos de personalidad”.

“El problema –explica Javier Roca– es que en el tráfico nuestra experiencia directa y las cosas que podemos observar en los demás parecen estar en contradicción con la información que nos llega de la normativa

Tipo A: Una personalidad con mayor riesgo

La psiquiatra Ángeles Roig no atribuye las ‘pequeñas locuras’ al volante a un tipo de personalidad específica. “Lo realmente patológico es lo contrario: personas que no pueden salirse de la norma bajo ningún concepto ni circunstancia”. Sin embargo, según Alberto Bellido, profesor de Psicopatología, sí existen personas “con un patrón de comportamiento caracterizado por la impulsividad, la impaciencia, la ambición y la competitividad, la ansiedad por hacer las cosas en plazo, llegando incluso a la agresividad”. Esta personalidad –conocida en Psicología como de Tipo A– puede, según Bellido, “suponer un riesgo al conducir, ya que se trata de sujetos nerviosos e impa-

cientes, con prisa por llegar a su destino, y que pueden llevar a cabo multitud de acciones mientras conducen –llamar por teléfono, consultar papeles...– precisamente por esa urgencia de aprovechar el tiempo en todo momento”.

Otros expertos, como Eva Muiño, señalan que hay variables de personalidad que predisponen a algunos conductores a comportarse de forma más arriesgada o a minimizar el hecho de saltarse las normas, como, por ejemplo: impulsividad, inestabilidad emocional, necesidad de sentir nuevas sensaciones, agresividad y la incapacidad de valorar efectivamente el riesgo real con respecto al aparente.

"NUESTRA EXPERIENCIA SOLO MUESTRA UNA MINÚSCULA PARTE DE LA REALIDAD Y PODEMOS PENSAR QUE EL RIESGO DE DETERMINADOS COMPORTAMIENTOS ES MÍNIMO O INEXISTENTE"

JAVIER ROCA, DEPARTAMENTO DE PSICOLOGÍA EVOLUTIVA



Comer, beber, tomarse un helado...

Al volante, conductas que en la vida normal no revisten ninguna peligrosidad pueden tornarse críticas. Comer o beber mientras se conduce conlleva no solo el riesgo de distraerse cuando se abre, por ejemplo, la lata o la comida, sino de realizar un mal movimiento si, por ejemplo, se cae la comida o bebida sobre la ropa...

Por ejemplo, en el vídeo que adjuntamos el conductor lleva una mano ocupada con un helado; si se le cayera, ¿no se llevaría una susto que podría provocar una maniobra brusca, sorpresiva para otros conductores, y acabar en un accidente?

Afeitándose, cepillándose los dientes...

Dicen que muchas mujeres aprovechan los semáforos para pintarse los ojos o maquillarse, pero de ahí a realizar la higiene personal en marcha...

En el número 225 le mostrábamos el caso de un camionero que se cepillaba los dientes mientras conducía, en una secuencia de más de 32 segundos. Su conducción negligente se castiga con multa de 200 euros. Pero también hay conductores que se dan un repaso al afeitado mientras conducen. Naturalmente, retirando al menos una mano y, por supuesto, la atención de la conducción.

de tráfico o de las recomendaciones de seguridad”.

Y pone el ejemplo de que un conductor decida circular unos pocos kilómetros por hora por encima del límite. “Seguramente su experiencia directa no le reportará ninguna consecuencia ese día. Además, es poco probable que observe a otro conductor que cometiera la misma infracción y tenga un accidente”. De hecho, Roca señala que solo mirando las cifras globales, basadas en estudios de accidentalidad y lesividad, vemos que los excesos son un riesgo que se deben evitar. “Nuestra experiencia solo nos muestra una minúscula parte de la realidad y podemos pensar que el riesgo de determinados comportamientos es mínimo o inexistente. Esta disociación entre la experiencia cotidiana y la información basada en los grandes números podría explicar que algunos conductores tiendan a minimizar el riesgo de muchos comportamientos”.

Eva Muiño, citando el modelo de Riesgo Cero de Naatanen y Sum-



Retirar la atención de la conducción puede llevar a un susto o un accidente grave.

mala, explica que los conductores se mueven por motivos excitatorios e inhibitorios. Los primeros llevan a tomar decisiones arriesgadas y “empujan a adoptar una conducción agresiva, veloz e infractora” y cita entre estos motivos a emplear el menor tiempo posible en un desplazamiento, adelantar en una caravana, emociones derivadas de la conducción (“aquel me ha adelantado muy mal”) o ajenas a la misma (divorcios, enfermedades, problemas laborales...), normas prevalentes en su grupo sociales y transmitidas a través de publicidad, películas, series..., exhibicionismo, autoafirmación y acepta-

ción de riesgos y emociones intensas por aburrimiento o imposibilidad de alcanzar las metas en esta sociedad competitiva.

“La experiencia sin consecuencias aversivas –explica Eva Muñoz–, hace que se minimicen los actos de manera que las consecuencias negativas que percibimos son menores, mientras que las ventajas de los motivos excitatorios son evidentes. Así, la exposición repetida a una acción sin castigo, pero con ventajas (me salto el semáforo y llego pronto a mi cita) hace que el conductor minimice el riesgo asumido”.

La psicóloga Pilar Bravo, asesora de la Vocalía de Seguridad Vial del Colegio de Psicólogos de Madrid y directora del Centro Médico Psicotécnico Arenal, coincide en esta idea: “Ser pequeñas y cotidianas, es lo que hace peligrosas estas locuras”. Además “el accidente ocurre, afortunadamente, pocas veces y eso hace que nos confiemos en que no va a ocurrir. Y ese es realmente el peligro, que no tenemos interiorizado que existe una amenaza real si no cumplimos esas pequeñas normas”.

PUBLICIDAD Y EDUCACIÓN. Las campañas de seguridad vial son, para Pilar Bravo, “las menos efectivas a nivel publicitario: se dirigen a un amplio espectro de población, no sa-



Prof. Luis Montoro González

Catedrático de Seguridad Vial. Universidad de Valencia y Presidente de la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL).

Gente normal y pequeñas-graves locuras

El comportamiento al volante, como cualquier comportamiento humano, es enormemente complejo y muchas variables pueden encontrarse tras una determinada conducta de riesgo: hablar por el móvil, un giro prohibido, saltarse un semáforo, ir a más velocidad de la establecida... En este tipo de conductas, generalizando, cuatro grupos de variables influyen de manera importante, siendo unas más estables (y por ello más predecibles) y otras más situacionales (y más impredecibles):



1. Externas, como el estado de la carretera, la visibilidad, la hora del día, la posibilidad percibida de poder ser sancionado, etc.



2. Personales, como la edad, la personalidad, el sexo, los valores, las actitudes, las motivaciones, la experiencia, etc.



3. Relacionadas con la cultura-país en el que se vive: es bien sabido que la proclividad al accidente varía mucho en los distintos países, especialmente porque varía la educación y la formación. Hace unos años, por ejemplo, un joven español, a igual número de kilómetros recorridos, tenía casi el doble de posibilidades de morirte en accidente de tráfico que un sueco, un holandés o un inglés.



4. Las situaciones, como el estado físico, fatiga, prisa, un poco de alcohol, estrés, sueño, una discusión, una pastilla, un problema en el trabajo, un mal día... Estas variables situacionales, difíciles de predecir y de controlar, son las peores de todas y las que explican que personas maduras, sensatas, sin problemas conductuales, de personalidad o sociales, con buen grado de “conciencia vial”, en un momento determinado realicen inexplicables conductas de riesgo, que no son en absoluto habituales para ellos y que pueden desembocar en un grave accidente vial.

Es uno de los grandes retos a abordar en el futuro de la seguridad vial y que necesita una importante investigación para luego poder realizar actuaciones preventivas.

"LA EXPOSICIÓN REPETIDA A UNA ACCIÓN SIN CASTIGO, PERO CON VENTAJAS (ME SALTO EL SEMÁFORO Y LLEGO PRONTO) HACE QUE EL CONDUCTOR MINIMICE EL RIESGO ASUMIDO"

EVA MUÑO, PSICÓLOGA



Comer o beber mientras conducimos puede provocar situaciones de riesgo.

tisfacen necesidades ('no venden nada') y no son populares". "Solo existe una solución para erradicar estos malos hábitos, la educación. Y cuando esta es más eficaz, en los primeros años de vida, cuando implementar conductas es muy fácil. Y hablo de la educación vial en el ámbito familiar y en el escolar".

En la misma línea, Eva Muiño señala que "la cuestión correctora no siempre debe venir dada por una sanción de los agentes de la autoridad, sino que la sanción cívica debería ser una de las herramientas eficaces para mejorar la ejemplaridad". Asimismo opina que, siguiendo el modelo jerárquico de Botticher y Van Der Molen, "las medidas deben ser motivaciones, deberían minimizarse las opciones que implican mayores riesgos y maximizarse las ventajas derivadas de las acciones prudentes; a través de sistemas de incentivos, informaciones claras y adecuadas de los riesgos que conlleva una conducción arriesgada".

PRISA Y VALORES SOCIALES. La psiquiatra Ángeles Roig apunta

dos aspectos relacionados con la educación. El primero sobre las maneras cívicas de comportarse, "las llamadas buenas maneras, que ya no se tienen en cuenta y que posiblemente estén en relación con los valores morales que tanto han cambiado en nuestra sociedad". La segunda es que resulta fundamental "al exigir que se cumplan todas las normas de circulación que estas se racionalicen y que no exista ninguna incumplible"; y cita como ejemplos errores en la señalización o limitaciones 'imposibles', como 20 km/h en carretera.

Alberto Bellido aporta una nueva perspectiva: "Vivimos pendientes del reloj, vamos rápido de un sitio a otro porque tenemos hora de entrar al trabajo, de recoger a los niños... Con un tipo de vida así, no es extraño que el coche se convierta en un lugar invadido por nuestros problemas cotidianos y nuestra obligaciones, lo que nos lleva a intentar aprovechar ese tiempo para otras cosas y no para centrarnos en la conducción". ♦

Las locuras, según nuestros lectores

Pedimos a través de la web y redes sociales a nuestros lectores que nos contaran pequeñas locuras que hubieran presenciado. Este es una pequeña muestra:

En Chiclana, un joven escribiendo con ambas manos en el móvil mientras conducía un ciclomotor. **Pacotero**

Circular por el carril izquierdo; en rotundas no circular por el carril correcto; no usar los intermitentes; cuando llueve, no encender el alumbrado de cruce o encender los antinieblas; ir con las 'largas' o con la luz muy alta. **Sergio Mera**

Mamás y papás que traen o llevan del cole a sus hijos son sillitas o sinatar bien. **Javi Hernán**

Profesionales del volante, sobre todo furgonetas, camionetas de pequeño tonelaje, conductores de autobús... hablar por el móvil con la cabeza doblada o el brazo pegado a la oreja. ¿Es que fabrican los vehículos industriales sin conexión bluetooth? **Ernesto Campos**

Acabo de desaparcar, en 1º a 10 km/h. Suena el móvil y automáticamente contesté la llamada. Tenía un asunto pendiente importante –si no, lo dejó sin sonido, pero por una vez...– Mi atención se perdió unos microsegundos y me fui a dar con un coche aparcado. Lo pasé fatal. Mi corazón dio un vuelco, a pesar de que no pasó nada. No he vuelto a dejar el móvil encendido, no dejo que suene, no quiero que nada me reste atención al conducir, ni una vez... **Inés**

Una persona que se quedó paralítica al accionarse el airbag de pasajero y doblarse en dos por ir mal sentado. **Deza glez**

Hace unos días adelanté a una conductora presumida que se iba pintando los labios, mirándose al espejo retrovisor en plena hora punta. Tuvo que dar un volantazo para no darse con el que iba delante. **César Pérez**

Me aterra circular detrás de un coche que va con los retrovisores plegados. Demuestra que el conductor no los ha usado en la vida. Suelen ser los que cuando causan un golpe dice: "No te he visto". **Samu Magallón**

Gente leyendo el periódico o mirando para otro lado. El típico conductor que llegando a un paso para peatones se pone a buscar en el dial de la radio... A mí me parece que las irresponsabilidades al volante nunca son pequeñas locuras y considerarlas así es hasta insultante para quien haya sufrido las consecuencias de alguna.. **Sandra de Vega**

Accidentalidad 2013, continuó el descenso

Se mantiene la tendencia descendente de los fallecidos (-12%) y de los heridos graves (-3%), en cambio aumentan los accidentes un 8% y los heridos leves un 9%.

Además, España consigue, siete años antes de lo previsto (para el 2020), una tasa de 36 muertos por millón de habitantes, ocupando el quinto lugar en el ranking de mortalidad en Europa.

Anabel GUTIÉRREZ
Infografía: Dlirios

Las cifras son estas: 1.680 fallecidos, 10.086 heridos graves y 114.634 leves en 89.519 accidentes de tráfico. Lo que estos datos significan, en relación a los resultados de 2012, es que, en primer lugar, continúa el descenso, especialmente en fallecidos (12%), pero también en heridos graves (un 3%); en cambio aumentan

los accidentes con víctimas (un 8%) y los heridos leves (un 9%). Este incremento de heridos leves y accidentes, *“es gracias a una mejora considerable en las notificaciones que recibimos de los ayuntamientos”* y por tanto, este es un dato positivo para Rosa Ramírez, subdirectora general de Análisis y Vigilancia Estadística de la DGT.

LOS USUARIOS VULNERABLES EN CIUDAD SON TRES: CICLISTAS, PEATONES Y MOTOCICLISTAS

Preocupante y no tan positiva es la evolución de la accidentalidad urbana comparada con la interurbana. Mientras en esta última los descensos son mayores



Paul Alan PUTNAM

En 2013 aumenta un 8% los accidentes con víctimas, en cambio se reduce el número de fallecidos un 12%.

Balance 2013 : las principales cifras



Crece la mortalidad en vías urbanas

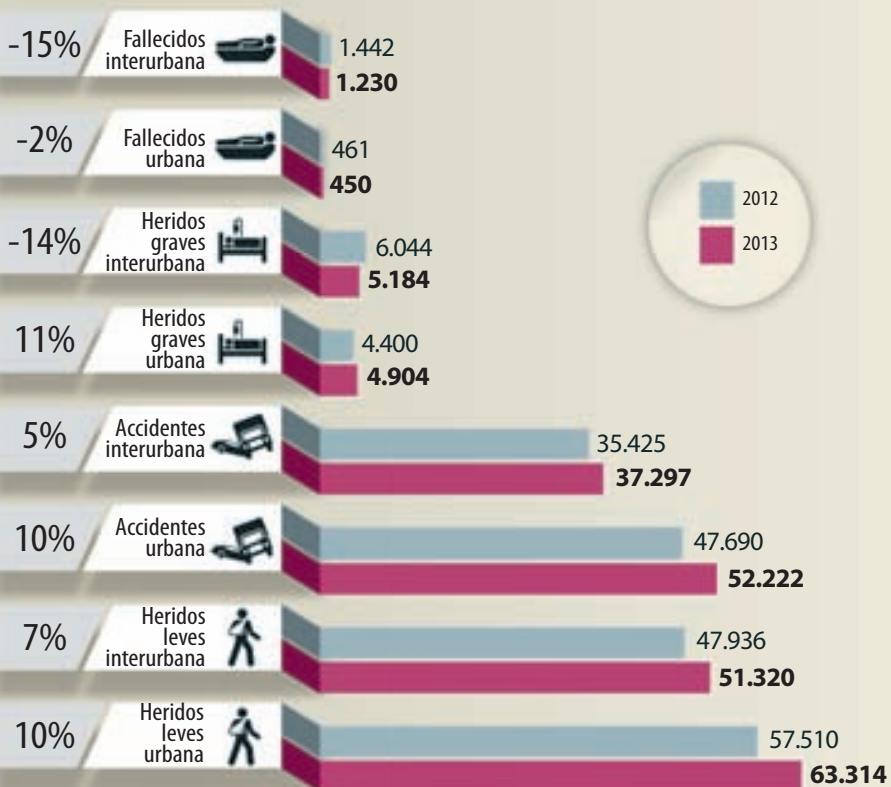
(un 15% menos de fallecidos y 14% menos de heridos graves), en ciudad, en cambio, disminuyen los fallecidos un 2% y los heridos graves aumentan un 11%. Si prestamos atención a las cifras de fallecidos, la mortalidad urbana solo disminuye en el caso de los conductores de ciclomotor, solo una víctima más en turismos, pero los usuarios vulnerables en ciudad son claramente tres: ciclistas, peatones y motociclistas.

PARQUE ENVEJECIDO. En 2007 los camiones de más de 3.500 kg. de masa tenían una media de antigüedad de 8 años. En 2013 esa cifra es de casi 12 años de media. En cuanto a

UN TURISMO DE MÁS DE 15 AÑOS DE ANTIGÜEDAD, MULTIPLICA POR CINCO EL RIESGO DE ACCIDENTE

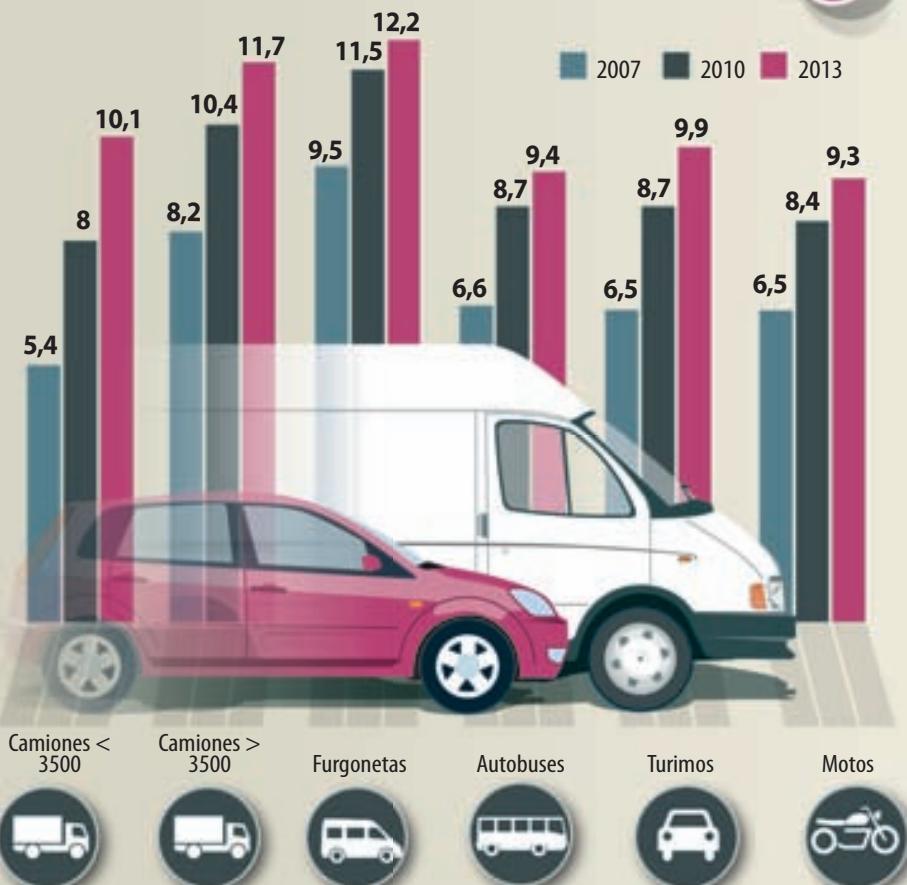
los turismos, en 2007 la media de edad casi alcanza los 7 años, mientras que en 2013 esa edad envejece hasta casi los 10 años. Esto quiere decir que un conductor que circule con un turismo de más de 15 años de antigüedad, tiene cinco veces más posibilidades de morir en un accidente. Si el coche tiene más de 10 años, el riesgo se multiplica por cuatro y por tres si tiene entre 5 y 9 años.

DATOS ESPERANZADORES. Examinando la gráfica de evolución, se confirma la tendencia a la baja. Para visualizar esta evolución mejor, vamos a comparar los datos de 2013 con los de 1965. Hace 48 años había casi 278.000 conductores y más de 2 millones de vehículos: murieron 3.643 personas en 48.817 accidentes de tráfico. El año pasado, con más de 26 millones de conductores y casi 31 millones de vehículos, fallecieron 1.680 personas y se produjeron 89.519 accidentes de tráfico. ♦

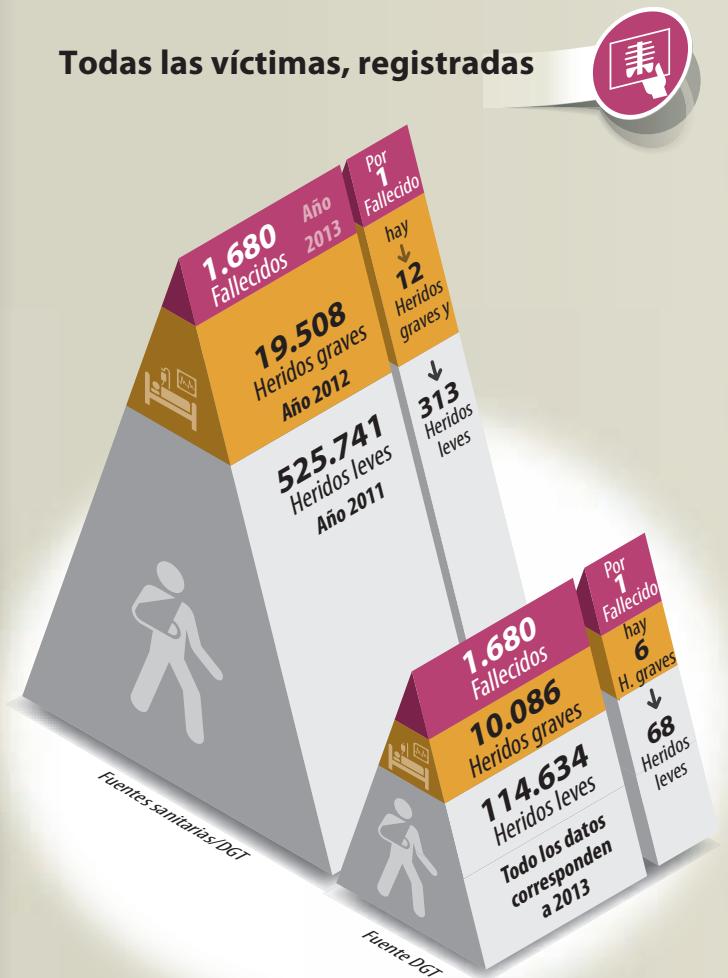


Coches cada vez más viejos

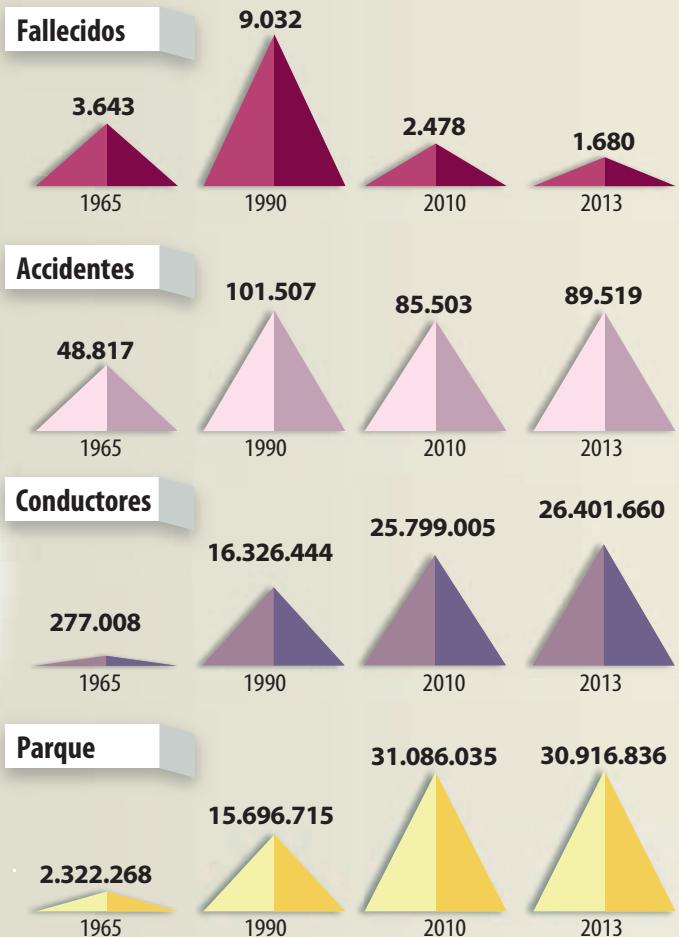
(Antigüedad media por tipo de vehículo)



Todas las víctimas, registradas

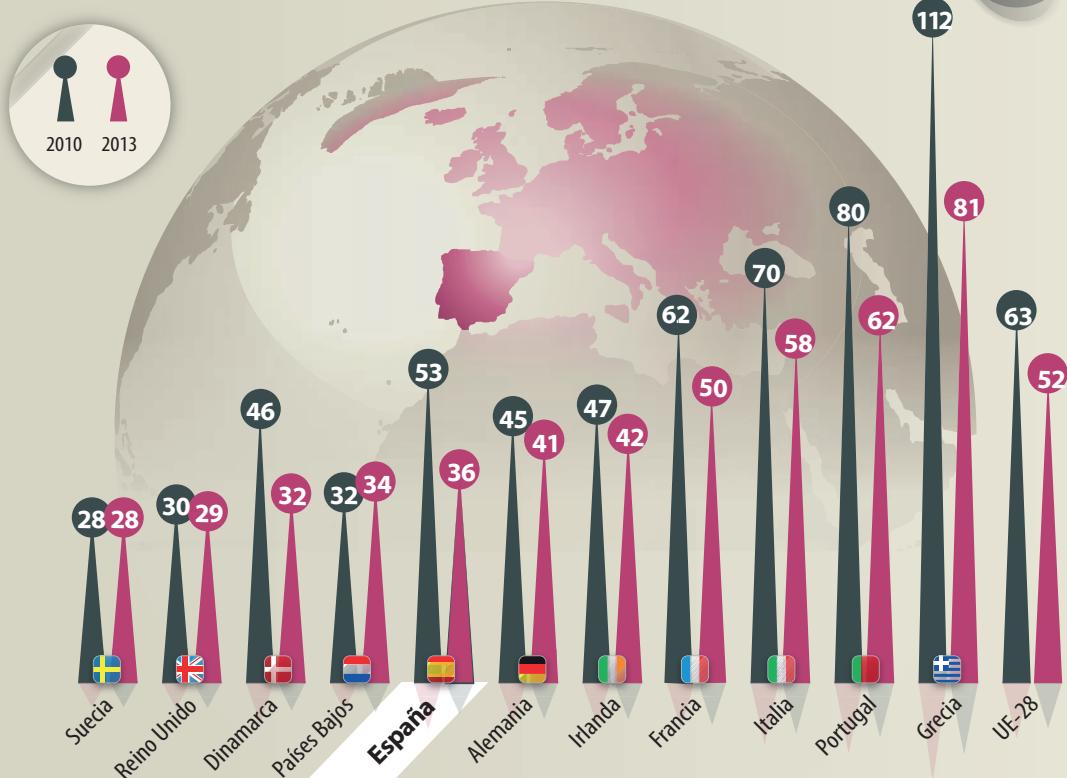


Así hemos evolucionado



España en 5º lugar en siniestralidad

(Tasa de mortalidad por millón de habitantes en la UE 2010-2013)



Objetivo cumplido, ¡7 años antes!

Uno de los objetivos previstos e incluidos por la Dirección General de Tráfico (DGT) en su Plan de Seguridad Vial 2011-2020, es el que alcanza España en 2013: una tasa de fallecidos por millón de habitantes inferior a 37. En cuanto a las cifras de mortalidad, las estadísticas son satisfactorias. Aunque todavía estamos muy lejos de lograr tasas de 29 muertos por millón de habitante (como en el Reino Unido), nos situamos en 2013 entre los países con menor tasa de mortalidad en accidente de tráfico, en concreto, en el quinto lugar.



FALLECIDOS

Características de las víctimas

HERIDOS GRAVES

Fallecidos y heridos graves en cifras globales



EDAD



Hombres
76%



SEXO

Hombres
70%

Hora
entre las 8 de la mañana y las 8 de la tarde
Día
de lunes a viernes

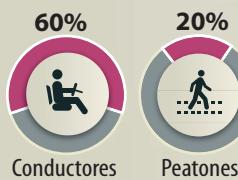
66%
69%



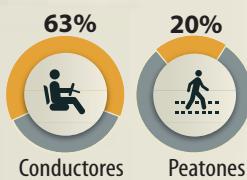
HORA/ DÍA

Hora
entre las 8 de la mañana y las 8 de la tarde
Día
de lunes a viernes

72%
75%



TIPO DE USUARIO



TIPO DE VÍA



Salida de la vía
30%



TIPO DE COLISIÓN

23% Colisión lateral y frontolateral

22% Salida de la vía

Vías interurbanas
22%



NO USABA CINTURÓN

10% Vías interurbanas

Vías interurbanas
4%



NO USABA CASCO

1% Vías interurbanas

Perfil de los lesionados

Examinando las cifras, hay datos que permiten establecer un determinado patrón que puede explicar quiénes mueren o sufren heridas graves en accidentes de tráfico. Por ejemplo, respecto a la edad o al sexo. Un 51% de los fallecidos y un 41% de los heridos graves tienen más de 45 años y entre un 76 y un 70% respectivamente, se trata de hombres. Esto ocurre principalmente en turismos (43%), de lunes a viernes y de 8 a 8 de la mañana.

Sin protección. Sin cinturón de seguridad mueren el 22% en vías interurbanas y sufren heridas graves, al no llevar este sistema de retención, un 10% en vías interurbanas y un 20% en vías urbanas. Un 4% de los usuarios de motocicleta fallecidos en vías interurbanas y un 1% de los heridos graves en moto en vías interurbanas no usaban casco.

Balance. El número de accidentes de tráfico con víctimas en nuestro país viene presentando una reducción sostenida desde el año 1989 hasta 2011. Esa tendencia se rompe en 2012 al producirse 88 accidentes más que el año anterior. No ocurre lo mismo con el número de fallecidos y heridos graves, que descienden un 8%, mientras que la cifra de heridos leves se incrementa un 1%. En 2013, se observa un aumento del número de accidentes con víctimas (un 8%) y un 9% de los heridos leves. Sin embargo, el número de fallecidos se reduce un 12%, y un 3% el de heridos graves. La explicación se debe a mejoras en la notificación de víctimas, especialmente en el ámbito urbano.





Los periodistas que dan información del tráfico desde la DGT, en su lugar de trabajo.

LA INFORMACIÓN DE LAS CARRETERAS EN LAS RADIOS, TELEVISIONES...

Las voces del tráfico

Nos dicen cada día dónde están los atascos, nos avisan de retenciones, dan posibles vías alternativas. Son compañeros de viaje que nos permiten sortear ciertas incidencias del tráfico y nos hacen las cosas más fáciles. Son los periodistas del gabinete de radio de la DGT a los que escuchan cada día en cualquier emisora o cualquier televisión. Intervienen más de 75.000 veces cada año en diferentes medios.

J. SORIA

Fotos: Alberto ESPADA

Un día cualquiera, en la radio escuchamos esto...

– Conectamos con la DGT

– Buenos días. A esta hora se producen importantes retenciones en la entrada a Madrid por la carretera de La Coruña. Entre el kilómetro cinco y el nueve. En la A-7 hay retenciones a la altura de Murcia, en dirección Almería, por avería de un coche. Hay un carril cortado...

Es la información que acaban de dar Alicia Gutiérrez, Anselmo Mancebo, Fernando Pérez, Carlos Garcinuño, Javier Fernández de Heredia o Israel Martí-

nez. ¿Les suenan los nombres? Seguramente. Sus voces, seguro. Cada mañana, cada tarde, cada fin de semana, cada Semana Santa nos orientan de los atascos y puntos conflictivos, una retención por avería o un accidente, de salidas alternativas... Son las voces del tráfico.

“No nos conocen por las caras, pero nuestras voces las conoce todo el mundo”, dice Garcinuño.

Tanto, que en una visita institucional, hasta un alto cargo saludó a Anselmo Mancebo, y espetó: “*Ya tenía yo ganas de ponerte cara*”. Y hay gente que les pregunta: “*De qué me suena tu voz*”.

Hacen un trabajo en el que tienen muchas horas del día de auténtica locura. A primera

TIENEN HORAS DE LOCURA, CRÓNICA TRAS CRÓNICA, CON INFORMACIÓN QUE CADUCA AL INSTANTE



Javier Martínez y Anselmo Mancebo dando sus crónicas en diferentes emisoras.

hora de la mañana y cuando la tarde se junta con la noche. Y cuando hay accidentes, o mal tiempo... Cada día, sobre todo de 7 a 9, conexión tras conexión. Es la locura de la actualidad en la carretera al segundo. Miran pantallas, actualizan datos... Y atender una emisora, o una televisión. Una detrás de otra. "Nos tenemos que adaptar a cada medio, incluso a recortar lo previsto en función de la publicidad, de la actualidad". Y muchas veces, casi todos a la vez. Sorprende ver cómo intervienen juntos, una crónica local con una nacional, ajenos a lo de los compañeros que tienen al lado. "Tenemos todas las pantallas a la vista, todos los datos en el ordenador,

todas las incidencias y tenemos una memoria visual brutal", cuenta Alicia Gutiérrez. Mancebo apostilla: "A veces estamos dando un dato y un compañero nos pasa una nota con una incidencia y tenemos que improvisar totalmente".

Más de 300 crónicas al día. En las grandes cadenas de emisoras, en las emisoras locales, en musicales, en religiosas, en televisiones...

CONTAR LO EXTRAORDINARIO.
"Procuramos contar lo extraordinario, no lo de todos los días, las reten-

Sin fútbol, más tiempo

Como pasa con las urgencias de los hospitales, "cuando hay grandes acontecimientos, tenemos muchas menos intervenciones. Por ejemplo, si hay un partido importante", dice Garcinuño. "Y cuando no hay fútbol, al revés. Nos llaman de magazines y tenemos más tiempo, sin prisas", dice Fernando Pérez. Y hay ocasiones en las "hasta nos piden que intervengamos en cosas que están tratando en esos momentos, como un concurso, pero salimos como podemos y lo evitamos..."

ciones habituales. Mucha gente ya sabe dónde está el atasco de cada mañana o cada tarde", apunta Fernando Pérez.

Son periodistas, vienen de la radio o incluso de la televisión, como el caso de Israel Martínez, que procede de Telemadrid.

Todos coinciden en que más que grandes operaciones salida o regreso, o Semanas Santa, el 'coco' son las grandes nevadas, las que más colapsan las carreteras y generan más información. Ahí no hay 'previsiones' que valgan, como cada día, en

Consejos prácticos

Además de información puntual de incidencias de la circulación, las 'voz del tráfico' dan información sobre las campañas que está realizando la Dirección General de Tráfico (DGT), y consejos prácticos en determinadas circunstancias: desde mantener la distancia de seguridad, en especial cuando llueve, a que nadie olvide las cadenas, que nada de alcohol si se va a emprender viaje... Servicio público puro y duro.



Alicia Gutiérrez.



Carlos Garcinuño.



Israel Martínez.



Javier Fernández de Heredia.



Fernando Pérez.

el que la mayor parte de las conexiones están programadas.

MALOS MOMENTOS. Todos han pasado sus malos momentos, como la primera vez que entró en directo Alicia Gutiérrez: “*Me quería morir y creía que me había equivocado vieniendo aquí*”. Hasta tuvo la mala suerte de coincidir en sus primeros días con un accidente de una avioneta en la A-5 y en plena crónica “*me bloqueé y tuve problemas para contarlo*”. Ahora, da crónicas con toda soltura mientras sus compañeros bromean alrededor. Algun otro no pronunció bien la población de Olerdola, donde había una incidencia, y otro se empezó a reír en plena crónica por algo que comentó alguien de una emisora. O quién dijo en lugar de que había un carril habilitado en sentido contrario que “*hay un escalón arbitrado*”. Las cosas del directo, anécdotas.

Javier Fernández dice haber visto “*de todo. Y lo pasé muy mal con una nevada en la que se quedaron blo-*

queadas dos mil personas y tuvo que intervenir el ejército”. Frente a esos momentos puntuales, imprevisibles, en los que el estado de la carretera es un freno a soluciones inmediatas, otros simpáticos: “*He visto cerdos en la carretera por un camión que había volcado. O la gente llevándose los refrescos de otro camión que también había volcado*”, dice Fernández.

Tienen confianza con los periodistas con los que hablan cada día lo-

que no quita algunas tensiones lógicas de los directos. Se quedan sin voz como cualquier locutor. Se han emocionado y han sufrido viendo por las pantallas accidentes graves, fallecidos y, a veces, hasta se sienten incomprendidos. “*Acabas de dar una crónica y ya ha pasado algo que no has podido contar*”, dice Israel Martínez. Como dice Mancebo, “*damos información que caduca al instante*”.

Llevan casi veinte años trabajando

Un saludo del Rey

El Rey estaba de visita en la DGT. Caudo entró en el Centro de Gestión de Tráfico, en el que tienen su ‘pecera’, y la directora general, María Seguí, explicó su funcionamiento. Tras unos minutos, el Rey quiso saludar a los que estaban de turno. En ese momento, una emisora reclamaba una conexión y Anselmo Mancebo no pudo ni esperar a darle la mano. Terminada la crónica, allí seguía el Ministro, Jorge Fernández Díaz. Se disculpó: “*Quería saludarle el Rey, pero el trabajo...*”.

**NO SON CONOCIDOS
POR SUS CARAS,
PERO SUS VOCES
LAS CONOCE TODO
EL MUNDO**

en este centro de información y han creado escuela. Una escuela que ha tenido que ir cambiando con las tecnologías. La informática les permite ahora visualizar al instante todas las incidencias, visualizan el Centro de Gestión de Tráfico de la DGT para “refrescar” todo lo que pasa y están conectados a la Guardia Civil, a pie de carretera. Pueden grabar crónicas en la red para que las descarguen las emisoras y hasta les llegan ‘imprevistos’ desde las redes sociales. “*Tampoco nos faltan los amigos que te llaman para pedirte información antes de salir de viaje*”. Escuelas de negocios, universidades, colegios, delegaciones oficiales visitan habitualmente este pequeño estudio donde se guisa la información del tráfico. Y, a veces, hay quien aplaude una conexión.

– Atentos... Ahora mismo hay retenciones de dos kilómetros por una avería en el punto kilométrico...♦



Anselmo Mancebo.



LA LEY DE SEGURIDAD SANCIÓN CON 200 EUROS Y 3 PUNTOS EL USO DE DETECTORES

Intentar burlar el radar tiene consecuencias

La reforma de la Ley de Seguridad Vial prohíbe expresamente el uso de los detectores de radar, distinguiéndolos de los inhibidores, sancionados de forma severa (6.000 € y 6 puntos). Los navegadores y otros dispositivos que avisan de la ubicación de los radares siguen siendo legales.

J.I.R.

Ia reforma de la Ley de Seguridad Vial vuelve a prohibir expresamente usar detectores de radar, que ya lo estuvieron anteriormente hasta que en la tramitación parlamentaria de la anterior reforma, en 2009, la supresión de un artículo provocó que no quedara clara su vigencia y la DGT optara por no sancionar su uso. Desde el pasado 9 de mayo, se prohíbe expresamente, y se sanciona con multa de 200 € y pérdida de 3 puntos, usar detectores de radar para eludir la vigilancia de los agentes de tráfico.

QUÉ SON LOS DETECTORES. Son dispositivos con capacidad de detectar la presencia de un radar (fijo o móvil) y avisar al conductor.

Los primeros aparatos que ofrecía el mercado iban ocultos, pero desde 2009 la mayoría eran portátiles y se instalaban con una ventosa al parabrisas.

LOS INHIBIDORES, ILEGALES.

Tienen la capacidad de emitir una frecuencia que anula la que emite el radar, y anular su capacidad para detectar vehículos que excedan el límite de velocidad. Ya estaban prohibidos y su uso conlleva una sanción grave, con multa de 6.000 € y retirada de 6 puntos, mientras que la multa a los establecimientos que instalen estos dispositivos llega hasta 30.000 €.

AVISADORES, PERMITIDOS. Son dispositivos, como los navegadores (GPS), cuya función principal es guiar al conductor a seguir un itinerario, que disponen de una base de datos con los puntos donde se hallan los radares fijos y emiten una señal de aviso cuando el vehículo se acerca a un radar. Los avisadores están permitidos y la información de la situación de radares puede verse en la web de la DGT. ♦

El porqué de una prohibición

El propio preámbulo de la reforma de la Ley justifica por qué se prohíben:

- Un aparato que tiene como razón de ser eludir la vigilancia del tráfico y el cumplimiento de los límites de velocidad no puede tener la más mínima cobertura legal.
- Resulta contradictorio concienciar de la necesidad de adecuar la velocidad a las limitaciones existentes, por ser el factor concurrente más importante en la accidentabilidad, y no prohibir estos dispositivos que se encaminan precisamente a lo contrario".
- No parece lógico que coexistan conductores que respetan los límites de velocidad junto a otros que disponen de mecanismos que pueden permitir eludirlos.

Respondemos sus dudas

La reciente modificación de la Ley de Seguridad Vial ha dado lugar a una variada formulación de preguntas de los ciudadanos, a través de las redes sociales, del 060, o directamente a nuestra redacción. A las que ya respondimos en el anterior número, añadimos una nueva selección.

1 ¿La Ley Seguridad Vial anula las excepciones de utilización del casco en bicicleta (pendientes pronunciadas, condiciones extremas de calor, certificado médico....) recogidas en el Reglamento de Circulación?

No, la LSV sólo establece la obligatoriedad del casco para los ciclistas menores de 16 años. Las excepciones se fijarán en el Reglamento.



2 La obligatoriedad del casco para menores de 16 años ¿afecta también a los triciclos?

Si el triciclo es un juguete, queda exento del uso de casco, porque no se trata de un ciclo de los regulados en la LSV, sino en el Real Decreto 1205/2011, sobre la seguridad de los juguetes. Pero hay que tener en cuenta que, conforme indica esta norma, los juguetes deben usarse siguiendo las instrucciones de los fabricantes, y éstos suelen recomendar el uso de casco en estos juguetes.



3 Yo llevo un furgón de tres plazas en cabina. Entonces, ¿mi hijo de 7 años ya no puede venir conmigo en su sillita?

Sí. En primer lugar, las reglas de ocupación de los vehículos las fija el RGC, no la Ley, por lo que nada ha cambiado por ahora. En segundo lugar, el RGC prevé prohibir la ocupación de los menores de edad con estatura inferior a 135 cm. en los asientos delanteros cuando el vehículo dispone de ellos.



4 Soy alemán, resido en España y tengo un coche con matrícula alemana. Me han dicho que le tengo que poner una matrícula española. ¿Es así? ¿Qué tengo que hacer?

Una vez que se liquida el pago del Impuesto Especial de Determinados Medios de Transporte, se debe acudir a la Jefatura Provincial de Tráfico a matricular el vehículo en España. La obligatoriedad será efectiva cuando así se determine obligatoriamente en el Reglamento General de vehículos.



5 Cuando limiten la circulación de vehículos a causa de la contaminación ¿qué criterios se van a seguir?

La legislación de tráfico (Ley y RGC) sólo se ocupan de dar cobertura jurídica al cierre total o parcial de las vías por motivos medioambientales, al afectar a la movilidad. Los requisitos los fija la Ley de Calidad del Aire. La puesta en marcha de un plan de acción por contaminación depende de las autoridades locales y autonómicas, no de las autoridades de tráfico.

6 La Ley recoge dos nuevos límites de velocidad: 20 y 130 km/h. ¿Están ya marcadas las vías de 130? ¿Cómo saber dónde es ese límite?

El posible aumento del límite de velocidad hasta 130 km/hora se concretará en el RGC, por lo que, por ahora, no hay nada marcado. Serán tramos concretos de baja siniestralidad, y en donde, además, concurran circunstancias climatológicas, ambientales y de trazado de la vía favorables.

7 ¿Hay alguna razón lógica para que todos los vehículos de urgencia, como las ambulancias, lleven luces azules?

La mayoría de los países de nuestro entorno han adoptado las luces azules como las que deben llevar los vehículos prioritarios.

8 Con 8 años, ¿puede un niño montar de pasajero en una moto acompañado por su padre?

Sí, cumpliendo los requisitos fijados en el artículo 12 del RGC.

9 Con la nueva norma, ¿los taxistas estamos obligados a llevar cinturón en recorrido urbano?

No ha habido en la Ley modificación en este sentido.

10 Para evitar los accidentes con animales de caza mayor, ¿en qué casos es obligatorio el vallado?

La LSV no fija los tramos de vía que deben llevar vallado. Son los titulares de las vías, a la vista de la constatación de si hay animales de caza mayor, los que deben tomar esta determinación.

Emergencia: ¡No se la juegue!

Una avería, un pinchazo o un niño indisputo pueden obligarle a detenerse en cualquier momento durante su viaje. Si le surge un imprevisto en la carretera, inmovilice el vehículo en sitio seguro, señalícelo y proteja a sus pasajeros: evitar cualquier riesgo en estas situaciones es responsabilidad del conductor.

C.N.F.

Cuando menos se espera, una situación de emergencia puede sorprenderle en la carretera. Quizás a causa de un accidente, un pinchazo o un niño mareado en el asiento de atrás. Y, de pronto, puede verse usted en la necesidad de detener su viaje lo antes posible, a lo peor de forma precipitada y dentro de la misma vía. En momentos así, el conductor debe tener las ideas claras antes de actuar ya que la seguridad de muchos está en sus manos. "Debemos ser conscientes del peligro

que estamos generando en una detención y pensar en los demás usuarios. Si lo hacemos mal, podemos provocar un accidente muy grave", explica Juan Ignacio Serena especialista en Formación Vial de la DGT.

Así, cuando vea que todo 'está perdido' y no hay más remedio que detenerse, hágalo en lugar seguro siempre que sea posible. Y si está en una autovía o autopista, es obligatorio y más seguro abandonarla por la primera salida, quitarse de en medio para evitar un riesgo al resto de conductores que circulan por la vía. En caso de avería o pinchazo, no se arriesgue a reparar su vehículo jugándose el físico. Llame mejor a su servicio de asistencia en carretera: según un estudio del Real Automóvil Club de España (RACE), el tipo de atropello con mayor índice de letalidad (fallecidos en relación al número de víctimas) es el que se produce cuando la víctima está reparando su vehículo.

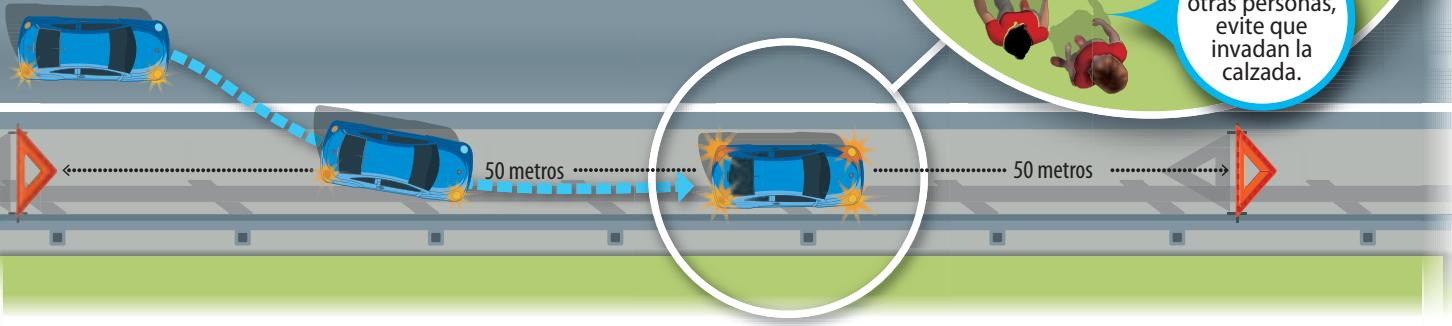


Con un pinchazo del lado de la calzada, lo más prudente es llamar a la asistencia en carretera y no arriesgarse a ser atropellado.

Cómo detenerse con seguridad por una emergencia

Ante una situación imprevista como una avería, un accidente o la pérdida de la carga, estas son las reglas básicas para evitar un riesgo mayor.

-  **1.** Detenga el vehículo fuera de la calzada y de la vía siempre que sea posible. En autopista o autovía, salga por la primera salida disponible.
 -  **2.** Señale la presencia de su vehículo con los triángulos. Sitúelos a 50 metros por delante y detrás (vías de doble sentido) y de forma que sean visibles a 100 metros.
 -  **3.** Advertira que tiene un problema con las luces de emergencia. Si es de noche, active también las de posición.



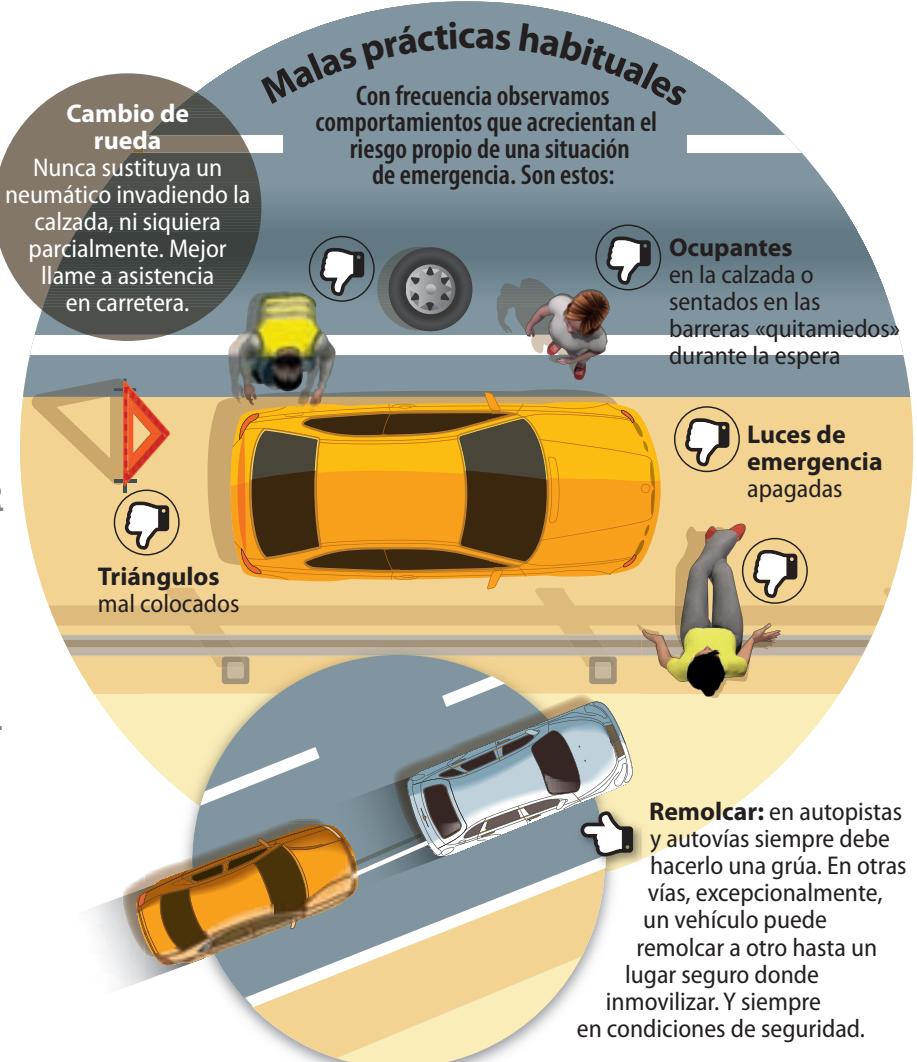
El siguiente paso es señalizar la posición de su vehículo, encendiendo las luces correspondiente, y con los triángulos de preseñalización de peligro. Recuerde: colocarlos a la distancia (50 metros) y en el lugar adecuados (visibles a 100) es vital para que otros conductores

“DEBEMOS SER CONSCIENTES DEL PELIGRO EN UNA DETENCIÓN, PODEMOS PROVOCAR UN ACCIDENTE MUY GRAVE”

JUAN IGNACIO SERENA.
ESPECIALISTA EN
FORMACIÓN VIAL DE LA DGT.

se aproximen extremando la precaución. Y tampoco olvide hacerse visible con el chaleco reflectante siempre que abandone su vehículo.

Por último, evite que sus pasajeros invadan la vía. Y piense que no siempre es aconsejable mantenerlos dentro del vehículo: si queda inmovilizado dentro de la calzada, los ocupantes deben salir y situarse a salvo fuera de la vía. ♦





El concepto actual de movilidad urbana gira en torno a los peatones y no a los vehículos.

JORNADAS DE LA DGT PARA LA MOVILIDAD URBANA

El ciudadano, protagonista

En 2013 hubo más de 52.222 accidentes de tráfico con víctimas en nuestras ciudades, en los que fallecieron 450 personas.

Ante estas situación, la DGT ha reunido a todas las partes involucradas en la movilidad urbana para trazar hoy el camino hacia la futura ciudad inteligente diseñada para el ciudadano.

C.N.F.

Casi seis de cada diez accidentes con víctimas se produjeron en vías urbanas durante 2013, con 450 personas fallecidas y 4.904 heridas graves. Además, el número de heridos graves en zona

urbana creció un preocupante 10% respecto a 2012. Ante esta realidad, la DGT organizó a mediados de junio un encuentro bajo el lema “*Hacia una ciudad inteligente*”, que reunió a expertos en movilidad urbana de diferentes ámbitos (ver recuadro).

Los participantes coincidieron en la necesidad de un nuevo modelo de ciudad moderna, ‘inteligente’ y no contaminada, donde las personas son el centro, con vías y vehículos seguros y eficientes. Todo ello apoyado sobre un cambio en los hábitos de desplazamiento y en las últimas tecnologías. El objetivo, alcanzar cero lesiones, cero contaminación, cero congestión y hacer ciudades agradables para la convivencia. “*El reto es recuperar la ciudad como espacio para personas*”, afirmó el alcalde de Murcia, Miguel Ángel Cámaras. “*Apostamos por una movilidad*

saludable y el peatón debe estar en la cima”, apuntó Juan Carlos Escudero, coordinador de Movilidad del Ayuntamiento de Vitoria.

EUROPA HA FINANCIADO 19 PROYECTOS DE MOVILIDAD URBANA Y EN SEPTIEMBRE APORTARÁ 8.000 MILLONES MÁS

INVERSIÓN EUROPEA. Entre los temas tratados, destacó el de la inversión europea para desarrollar las ciudades sostenibles, seguras e inteligentes: la UE ha financiado 19 proyectos de movilidad urbana con participación española en su último Programa Marco (2007-2013), y en septiembre abre el plazo a la presentación de nuevas iniciativas, a las que dedicará 8.000 millones de euros.

Otro asunto principal fue la incorporación del vehículo eléctrico y el uso de combustibles alternativos para terminar con la polución y el ruido. “*El futuro del vehículo urbano pasa por su electrificación, conectividad y automatización: un vehículo inteligente*

Expertos de todos los ámbitos

La jornada organizada por la DGT a mediados de junio, titulada "Políticas europeas de movilidad urbana: hacia una ciudad inteligente", congregó a expertos de todos los ámbitos relacionados con la movilidad: representantes de la Unión Europea, la Administración central (Ministerios de Fomento, Industria e Interior) y local (más de 10 ayuntamientos), de una decena de universidades y de centros de investigación. Además, participaron casi un centenar de empresas y entidades implicadas en la movilidad urbana. Entre ellas BMW, Renault y Bosch, del sector de la automoción; tecnológicas como Acisa, Sice, ITS España y Telvent; T-Systems y Telefónica del ámbito de las telecomunicaciones; consultoras como Indra y Accenture y aseguradoras como Mapfre. Todos para lograr un objetivo común: cero víctimas, cero congestión y cero contaminación en nuestras ciudades.

con sensores, capaz de conducirse a sí mismo, es seguro y eficiente", explica Ricardo Olalla, de Bosch España. Para favorecer su implantación, el Ministerio de Industria ha ampliado el plan de ayudas a la compra de vehículos eléctricos (ver 'Tráfico del Motor' en este número) y, a finales de año, publicará una nueva normativa para vehículos eléctricos que favorecerá las recargas, públicas y privadas.

ÚLTIMAS EXPERIENCIAS. La jornada sirvió además para conocer las últimas experiencias en movilidad de ayuntamientos como Londres y Barcelona, donde se está potenciando la interacción con el usuario a través de aplicaciones móviles y redes sociales; Málaga, que entre otros proyectos ha instalado más de 2.200 sensores de aparcamiento en superficie; Sevilla, San Sebastián, con diferentes medidas para la implantación de la bici como vehículo urbano; Gijón, con una flota municipal de vehículos eléctricos que aspira a convertirse en pública; o Pontevedra, pionera en peatonalización de vías. ♦

III ENCUENTRO DE CIUDADES (25-26 DE SEPTIEMBRE)

Por una movilidad sostenible y segura

Buscar una movilidad sostenible y, naturalmente, segura. Es el principal objetivo del nuevo encuentro de ciudades que se celebrará a finales de septiembre, organizado por la DGT.

En 2008 se aprobó una moción en el Senado que instaba al Gobierno a celebrar, en coordinación con la Federación de Municipios y Provincias, a organizar encuentros de ciudades "para el intercambio de conocimientos y buenas prácticas en materia de seguridad vial". El primero se celebró en 2009 en Gijón, el segundo en 2011, en Córdoba, y el tercero será en Torrevieja el próximo mes de septiembre, concretamente los días 25 y 26.

La movilidad urbana sostenible y segura será el eje fundamental sobre el que pivotará este encuentro de ciudades, que se dirige a todas aquellas organizaciones y personas cuya labor esté dedicada a la seguridad vial, fundamentalmente a nivel local: departamentos policiales de tráfico y movilidad, departamentos de salud y asuntos sociales, pero también a centros de enseñanza, compañías de seguros, empresas consultoras y de auto-

moción, universidades e institutos de investigación o asociaciones ciudadanas o de consumidores.

Todas las personas que intervengan podrán intercambiar conocimientos, dar a conocer sus experiencias, difundir los casos de éxito y hasta se podrán conseguir acuerdos para la realización conjunta de proyectos que persigan financiación europea: bien con fondos estructurales o fondos y programas de gestión directa de Bruselas.

Los objetivos básicos son: analizar conocimientos y experiencias de desarrollo urbano sostenible, propuestas de campañas y actuaciones dirigidas a mejorar la educación, campañas y actuaciones para conseguir una mayor información y sensibilización de los ciudadanos en seguridad vial, así como medidas de protección para mejorar la seguridad vial con actuaciones concretas en el medio urbano.



3 de cada cuatro sillitas han aprobado

Aunque solo una ha sido calificada como "muy buena", el balance del último Informe sobre Seguridad de las Sillitas Infantiles, que periódicamente realizan los clubes automovilísticos europeos, es positivo: el 75% de los SRI analizados ha aprobado. Por primera vez, se ha analizado una sillita con homologación i-Size (se clasifican por tamaño del niño, no por peso).

CÓDIGO DE COLORES

MUY BUENA	BUENA	ACEPTABLE
MALA	MUY MALA	

GRUPOS DE SILLAS

GRUPO 0/0+ y 0+. Recién nacidos y hasta 13 kilos (aprox. 18 meses)

GRUPO 0+/I. Recién nacidos hasta 18 kilos (aprox. hasta los 4 años)

GRUPO I. Niños de entre 9 y 18 kilos (aprox. de 1 a 4 años)

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

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

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

Mercedes LÓPEZ

175% de las sillitas infantiles que han sido analizadas en el último Informe sobre Seguridad de Sistemas de Retención Infantil, que periódicamente realizan los clubes automovilísticos europeos, entre ellos el español RACE, han aprobado. Aunque hay que destacar que solo una sillita ha sido calificada como 'muy buena', mientras que ocho no han llegados a los niveles aceptables y han sido señaladas como 'muy malas' (cinco) o 'malas' (tres).

En este análisis, cuyo objetivo es ayudar a conocer la calidad y la seguridad de las sillitas infantiles que oferta el mercado, para que los padres elijan la que mejor se adapte a las necesidades de su hijo, se someten a los



TODAS LAS QUE HAN OBTENIDO LOS MEJORES RESULTADOS EN CHOQUE FRONTAL SON DEL GRUPO 0+

SRI a pruebas de choque frontales y laterales. En este punto, desde el RACE se subraya que “*todas las sillitas que han obtenido resultados ‘muy satisfactorios’ en los test de impacto frontal pertenecen al grupo 0+*”. “*Lo que indica –continúan– la especial relevancia que se les da a los bebés de hasta 13 kilos en el diseño de los sistemas de retención infantil*”. Hay que recordar que las sillitas de este grupo se instalan orientadas en sentido contrario a la marcha del coche. Para los expertos, esta orientación reduce las consecuencias del impacto en la cabeza y el cuello del niño.

RECARO Privia&Fix GRUPO 0+

Este portabebés ligero es el que ha obtenido mejores resultados. Presenta un riesgo de lesiones muy bajo en caso de accidente, tanto en choque frontal como lateral. Es fácil de instalar, aunque requiere bastante espacio. La base incluida con el portabebés se puede dejar en el coche. Debe comprobar que su coche equipa sistema Isofix.



mayores consecuencias para los ocupantes infantiles.

También hay que destacar que por primera vez se analiza una sillita (Bebé Confort) (ver recuadro pág. 35) homologada según la nueva normativa i-Size (en vigor desde julio de 2013). En esta nueva normativa, las sillitas tienen que superar obligatoriamente una prueba de impacto lateral. El Informe explica que “*el impacto lateral es el más frecuente y el que tiene*

Estas sillitas solo se pueden instalar en los coches (en España solo se venden dos modelos) que llevan la etiqueta identificativa: ‘Aptos según I-size’. También es importante aclarar que las sillitas homologadas según la normativa anterior (en la etiqueta indica ECE R-44) pueden seguir vendiéndose y utilizándose. ♦

LAS PEORES



INGLESINA Huggy Prime GRUPO 0+

Portabebés ligero, fácil de instalar. Riesgo muy bajo de lesiones en choque frontal, pero alto en choque lateral. No se queda firmemente fijada al asiento del coche.

SILVER CROSS Simplicity&Isofix GRUPO 0+

Portabebés con base Isofix incluida con la sillita, que se puede dejar en el coche. Se debe comprobar que su coche equipa sistema isofix. Riesgo muy bajo de lesiones en choque frontal y bajo en lateral. **Alta presencia de sustancias peligrosas**.



ABC Design Risus&isofix-base GRUPO 0+

Portabebés ligero que ofrece una escasa protección en caso de accidente, con riesgo alto de lesión tanto en colisión frontal como lateral. Además, es complicado de colocar el cinturón de seguridad. Fácil de instalar.



INGLESINA Huggy Prime&Isofix GRUPO 0+

Portabebés ligero, con base Isofix. Presenta riesgo muy bajo de lesiones en choque frontal, pero alto en lateral. **Ligera presencia de sustancias peligrosas**.



SILVER CROSS Simplicity GRUPO 0+

Portabebés ligero fácil de instalar. Riesgo muy bajo de lesiones en choque frontal y medio en choque lateral. La baja puntuación se debe a la **alta presencia de sustancias peligrosas en la funda**.

GRUPO 0/0+**JANÉ Matrix Light**

Portabebés para niños de hasta 10 kilos en posición horizontal o de hasta 13 en sentido contrario a la marcha. Instalación muy complicada, necesita dos asientos y dos cinturones de seguridad. Riesgo bajo de lesiones en choque frontal y medio en lateral.

**JANÉ Matrix Light&Platform**

Para niños de hasta 10 kilos en posición horizontal, o hasta 13 en sentido contrario a la marcha. La instalación con base Isofix es muy complicada. Requiere mucho espacio. Riesgo muy bajo de choque frontal y medio en lateral.

GRUPO 0+**ABC Design Risus**

Portabebés ligero, con riesgo bajo de lesiones en caso de choque frontal, pero elevado en choque lateral. Difícil de instalar y la colocación del cinturón es complicada. Hay que plegar el asa para instalarlo, por lo que se le califica como poco útil.

**BEBÉ CONFORT Pebble**

Portabebés ligero y de fácil instalación. Presenta riesgo muy bajo de lesiones en caso de choque frontal y medio en choque lateral. Muy fácil de instalar. La base isofix se puede dejar en el vehículo, y enganchar y desenganchar fácilmente el portabebés.

**BEBÉ CONFORT Pebble&2wayFix**

Portabebés ligero, pero grande. Riesgo muy bajo de lesiones tanto en choque frontal como lateral. Muy fácil de instalar. La base isofix se puede dejar en el vehículo, y enganchar y desenganchar fácilmente el portabebés.

GRUPO 0+**CONCORD Airsafe**

Portabebés muy ligero y de fácil instalación, aunque el asa se tiene que plegar para instalarlo, por lo que se le califica de poco útil. Riesgo muy bajo de lesiones en choque frontal y bajo en lateral.

**CONCORD Airsafe&Airfix**

Muy ligero y grande, con riesgo muy bajo en choque frontal y bajo en lateral. Fácil de instalar. La base incluida se puede dejar en el coche y eso simplifica su instalación. Debe comprobar que se puede usar en su coche.

**CYBEX ATON Q**

Portabebés de fácil instalación, con el cinturón de seguridad de tres puntos del coche. No se queda firmemente fijado al asiento del vehículo. Riesgo muy bajo de lesiones en choque frontal y lateral.

**CYBEX Aton Q&Base-fix**

Portabebés muy ligero y de fácil instalación, aunque el asa se tiene que plegar para instalarlo, por lo que se le califica de poco útil. Riesgo muy bajo de lesiones en choque frontal y bajo en lateral.

**INGLESINA Huggy Prime&Base**

Portabebés ligero con una base adicional para instalarlo con cinturón de seguridad de tres puntos. Riesgo de lesiones muy bajo en choque frontal y medio en lateral. No queda firmemente fijada al asiento del coche. Fácil de instalar.

GRUPO 0+**BESAFE iZi Go X1**

Portabebés ligero, pero muy complicado de instalar, aunque sus instrucciones y advertencias son fáciles de entender. Riesgo muy bajo de lesiones en choque frontal y bajo en choque lateral.

**BESAFE iZi Gi X1 Isofix**

Portabebés ligero. Se instala fácilmente con base Isofix, que se puede dejar en el coche. Se debe comprobar si su vehículo está equipado con este sistema. Riesgo bajo de lesiones tanto en choque frontal como lateral.

**KIDDY Evolution Pro 2**

Portabebés que permite ajustar el ángulo desde fuera del coche para mayor comodidad del bebé. Fácil de instalar. Riesgo de lesiones muy bajo en choque frontal y bajo en lateral.

**KIDDY Evolution Pro2&Isofix**

Portabebés que permite girar la sillita desde fuera del coche para colocar con comodidad al bebé. Debe comprobar que se puede instalar en su vehículo. Riesgo de lesiones muy bajo en choque frontal y bajo en lateral.

**RECARO Privia**

Portabebés ligero pero complicado de instalar. Requiere que el cinturón de seguridad del coche sea largo. Riesgo muy bajo de lesiones en choque frontal y medio en choque lateral.

**POR
TAMAÑO,
NO POR
PESO**

GRUPO 0+/1



**CONCORD
Ultimax 2**



**RÖMER
Max-Fix 2**



**RÖMER
Dual-Fix**

Sillita que solo se puede instalar con Isofix, nunca se puede colocar con el cinturón de seguridad del coche. Debe comprobar que se puede usar en su coche. Riesgo bajo de lesiones en choque frontal, pero medio en lateral.

Sillita que se puede instalar con sistema Isofix (comprobar el equipamiento de su coche). Fácil de instalar, pero muy pesada. Riesgo muy bajo de lesiones en choque frontal y medio en choque lateral.

Sillita con arnés demasiado largo para los recién nacidos. Se instala con sistema Isofix (compruebe que su coche lo equipa). Riesgo bajo de lesiones en choque frontal y medio en choque lateral. Fácil de instalar, pero muy pesada.

BEBÉ CONFORT 2way Pearl&isofix

Para niños de entre 67 y 105 centímetros (aprox de 6 meses a 4 años).

Es la primera sillita analizada que ha sido homologada según la normativa i-Size, que tiene en cuenta el tamaño del niño (en centímetros) y no el peso. El fabricante indica a qué grupo de niños está destinada. Solo se puede instalar en los asientos que equipen este sistema (Isofix más pata de apoyo). Riesgo medio de lesión en choque lateral. Requiere mucho espacio y es difícil de abrochar. Instalación rápida y fácil. NO SE PUEDE INSTALAR CON CINTURONES DE SEGURIDAD DE TRES PUNTOS.



GRUPO I



**CHICCO Oasys 1
Isofix**

Sillita complicada de instalar y muy pesada. Solo se puede instalar con Isofix y Top Tether, nunca con el cinturón de seguridad del vehículo. Deberá comprobar que su coche está equipado con este sistema. Riesgo bajo de lesiones tanto en choque frontal como lateral.



MIGO Saturn

Sillita fácil de instalar, pero que lleva una amortiguación adicional para impactos laterales imposible de ajustar. Riesgo bajo de lesiones en choque lateral y medio en choque frontal. **Presencia ligeramente elevada de sustancias peligrosas.**



**MIGO
Saturn&Solar**

Sillita con instalación Isofix. Fácil de instalar, aunque la amortiguación adicional para impactos laterales que lleva es imposible ajustarla a la sillita. Riesgo bajo de lesiones en choque frontal y muy bajo en choque lateral.



**PEG PEREGO Viaggio 1
Duofix TT**

Pesada. Se instala con sistema Isofix y deberá comprobar que su coche está dotado de punto de anclaje Top Tether antes de adquirirla. Riesgo muy bajo en choque lateral y ligeramente elevado en choque frontal. **Presencia algo elevada de sustancias peligrosas.**

GRUPO I/II



AXKID Duofix

Sillita pesada y que requiere mucho espacio, aunque su asiento es pequeño. Riesgo elevado de lesión en choque frontal y medio en choque lateral. Es complicada de instalar y abrochar, con instrucciones difíciles de entender. **Presencia algo elevada de sustancias peligrosas.**

GRUPO I/II/III



NANIA I-Max SP Isofix

Sillita fácil de instalar, pero que lleva una amortiguación adicional para impactos laterales imposible de ajustar. Riesgo bajo de lesiones en choque lateral y medio en un choque frontal. **Presencia ligeramente elevada de sustancias peligrosas.**

GRUPO II/III



GRACO Assure

Sillita muy ligera, pero su asiento es pequeño para los niños más grandes. En algunos casos, su estabilidad mejora al retirar el reposacabezas del coche o si se instala en sentido contrario a la marcha. Riesgo medio de lesiones tanto en choque frontal como lateral.



RÖMER Kidfix XP

Sillita fácil de instalar, pero que en algunos casos queda más estable quitando el reposacabezas del coche o colocándola en sentido contrario a la marcha. Riesgo bajo de lesiones tanto en choque frontal como lateral. Poco práctica para los niños más grandes.

Viaje por Europa siguiendo las reglas

Estas vacaciones, ¿planea cruzar la frontera y hacer kilómetros por las carreteras europeas? Sepa que ciertas normas básicas de circulación sobre alcohol, velocidad o uso de carriles no son iguales en todos los países. Le resumimos las principales diferencias normativas para conducir por Europa sin sorpresas.

C.N.F.

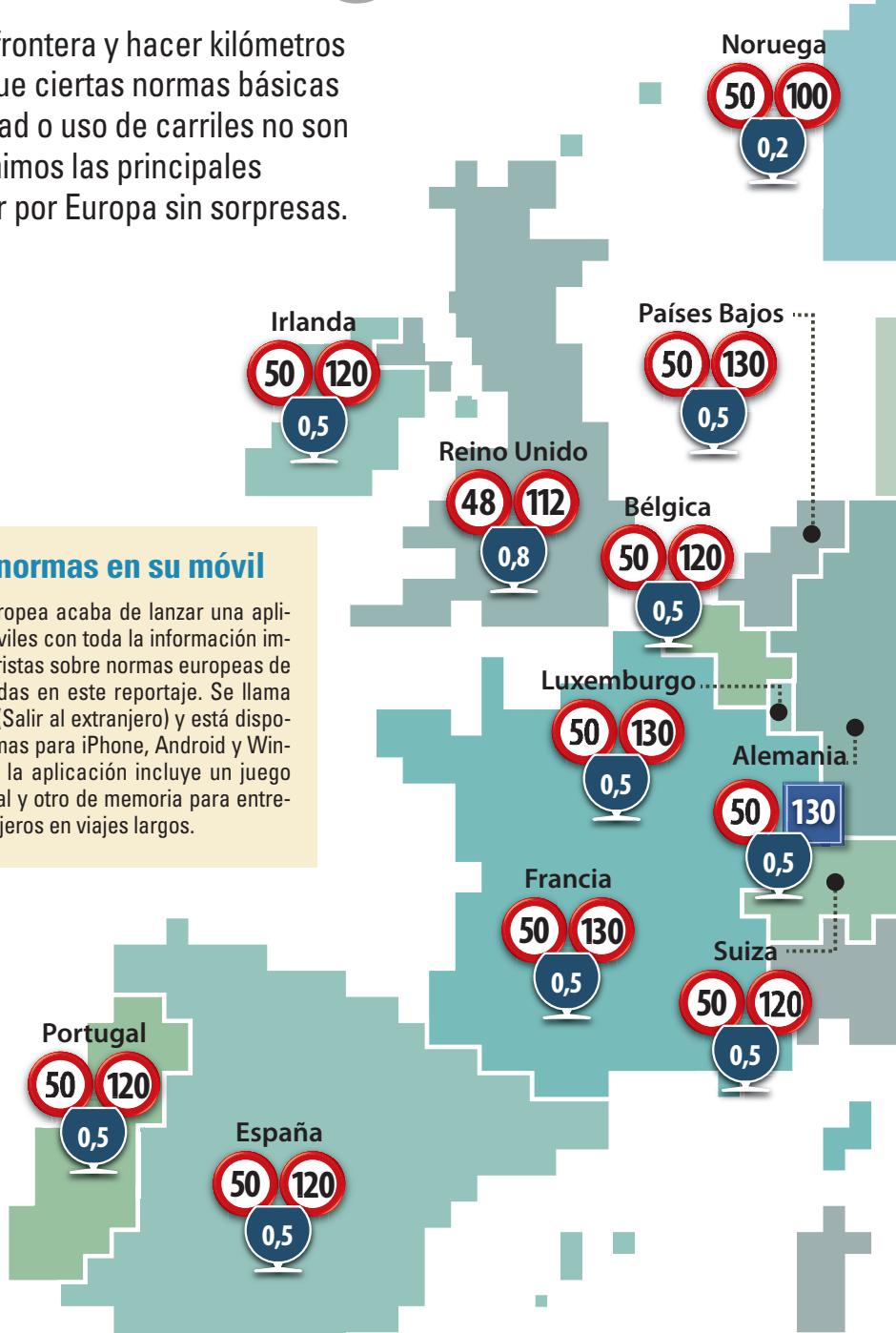
Infografía: DLirios

Revisando las principales normas de tráfico de 30 países europeos, podemos concluir que en el viejo continente hay una asentada concienciación en seguridad vial. En ciertos asuntos, como el consumo drogas y alcohol –incompatible con la conducción–, o el uso del casco de seguridad para motoristas y sistemas de retención para ocupantes de un vehículo –eficaces en caso de colisión–, el consenso es total y las normas al respecto son unitarias a nivel continental.

Sin embargo, en otros aspectos de la seguridad vial las distintas normativas europeas difieren notablemente. Ocurre, por ejemplo, con el equipamiento exigido en los turismos (triángulos, chaleco reflectante, botiquín...). También con las limitaciones de velocidad máxima en las carreteras, en las que hay diferencias entre países de hasta 50 km/h. O con las tasas máximas de alcohol permitidas, ya que algunos son totalmente restrictivos y otros en cambio toleran al conductor hasta 0,8 gramos de alcohol por litro de sangre. En cualquier caso, todas ellas son normas fundamentales que nadie debería desconocer circulando por Europa. Puede consultarlas en la web de la Comisión Europea: ec.europa.eu ♦

Todas las normas en su móvil

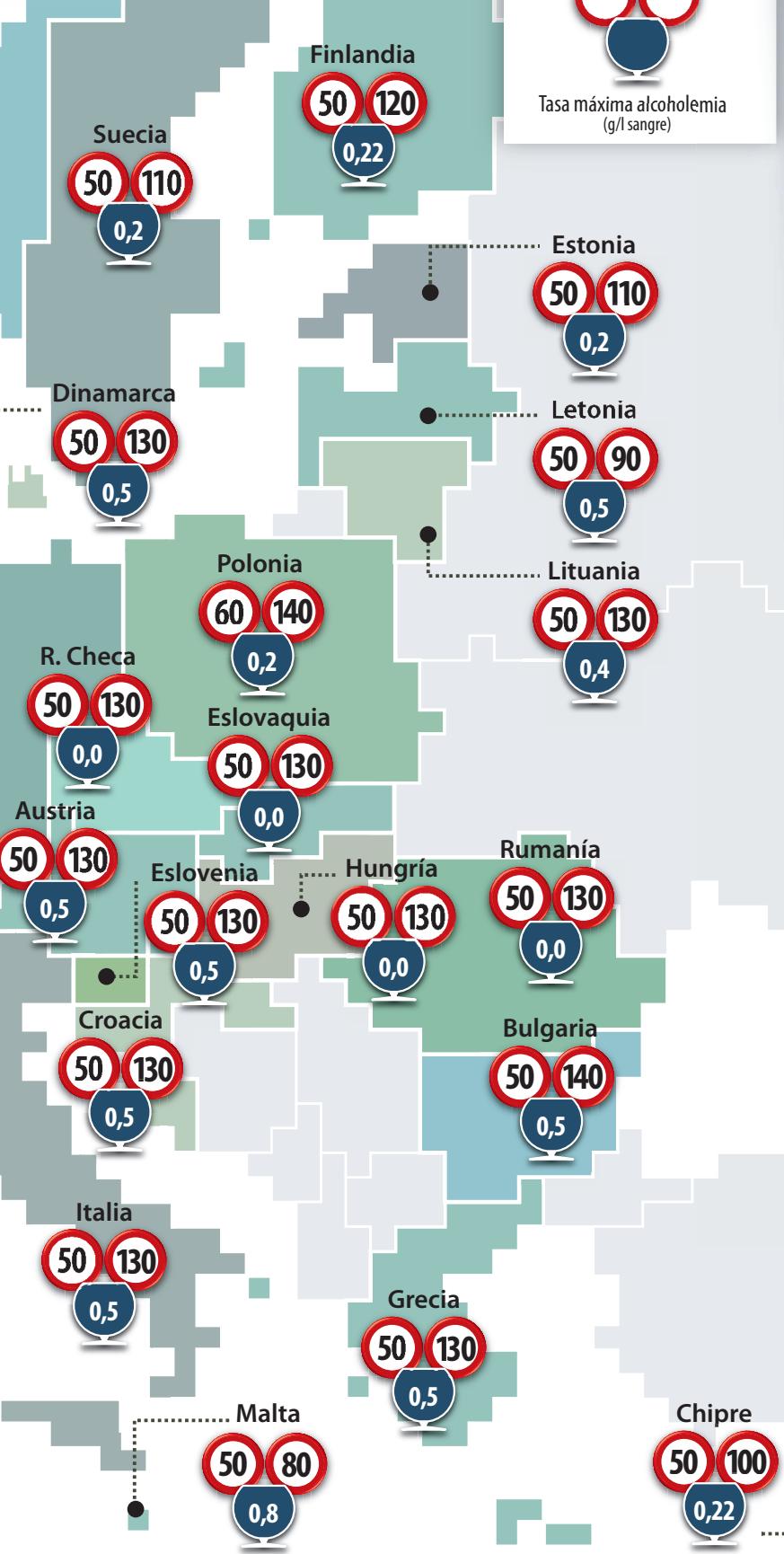
La Comisión Europea acaba de lanzar una aplicación para móviles con toda la información importante para turistas sobre normas europeas de tráfico, contenidas en este reportaje. Se llama 'Going Abroad' (Salir al extranjero) y está disponible en 22 idiomas para iPhone, Android y Windows. Además, la aplicación incluye un juego de seguridad vial y otro de memoria para entretener a los pasajeros en viajes largos.



Fuente: ec.europa.eu/transport/road_safety (actualizado mayo 2014)

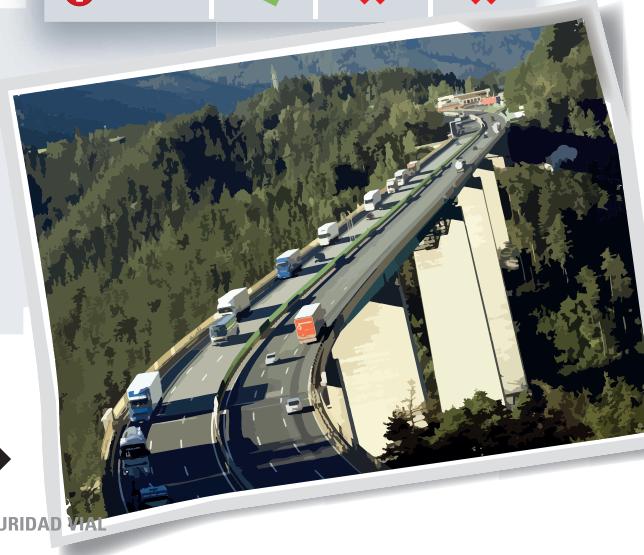


Las normas de tráfico en Europa



Elementos de seguridad obligatorios (turismos)

	Triángulos	Chaleco	Botiquín
Alemania	✓	✗	✓
Austria	✓	✓	✓
Bélgica	✓	✓	✓
Bulgaria	✓	✓	✓
Chipre	✗	✗	✗
R. Checa	✗	✗	✓
Croacia	✗	✗	✗
Dinam.	✓	✗	✗
Eslovaquia	✓	✓	✗
Eslovenia	✓	✓	✓
España	✓	✓	✗
Estonia	✓	✓	✓
Finlandia	✓	✗	✓
Francia	✓	✓	✓
Grecia	✓	✗	✓
Hungría	✓	✗	✗
Irlanda	✗	✗	✗
Italia	✓	✓	✗
Letonia	✓	✗	✓
Lituania	✓	✓	✓
Luxembu.	✓	✓	✗
Malta	✓	✗	✓
Noruega	✓	✓	✗
P. Bajos	✓	✗	✗
Polonia	✓	✗	✗
Portugal	✓	✓	✗
R. Unido	✗	✗	✗
Rumanía	✓	✗	✗
Suecia	✓	✗	✗
Suiza	✓	✗	✗



Conducir por el Viejo Continente: 11 aspectos fundamentales



Alcohol

- Las tasas máximas permitidas de alcohol en sangre oscilan entre 0 y 0,8. La predominante es 0,5 g/l, en 17 países.
- En Chequia, Eslovaquia, Hungría, Rumanía tienen tasa 0,0 para todos los conductores. En Austria, Croacia, Eslovenia e Italia, para los conductores noveles.



Cinturón

- El cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantiles son obligatorios en todos los países.
- Hay excepciones específicas por razones médicas, para ciertos ocupantes y en ciertos vehículos. Consultelas antes de circular.



Carril bici

- En Bélgica, los automóviles pueden circular por carriles-bici sin adelantar ni pasar de 30 km/h.
- En Holanda, los carriles-bici señalizados con línea continua están prohibidos para otros vehículos.
- En el Reino Unido están señalizados los horarios de uso de estos carriles para otros vehículos.



Carril de emergencia

- En países como Alemania, Bulgaria, Grecia, Hungría, Rumanía o Suiza hay carriles de emergencia en las autopistas: solo pueden utilizarse en caso de necesidad o con autorización expresa.
- Invadirlo en Italia puede multarse hasta con 1.500 €.



Casco protector obligatorio

- En moto y ciclomotor, obligatorio en todos los países.
- En Eslovaquia, España y Hungría, para todos los ciclistas fuera de poblado.
- En Austria, Chequia, Croacia, Eslovaquia, España, Letonia, Lituania, Malta y Suecia para menores de edad.
- En Suiza es obligatorio si el ciclista pasa de 20 km/h.



Por la izquierda

- Conducir en las Islas Británicas –por la izquierda– requiere un tiempo de adaptación. Si no está acostumbrado, extreme la precaución, especialmente en las glorietas: hay que incorporarse girando a la izquierda, cediendo el paso a los vehículos que ya se encuentran en ella, que se aproximarán por la derecha.



Drogas

- Todos los países prohíben conducir bajo los efectos de drogas y medicamentos que disminuyan las facultades al volante. Algunos, como Dinamarca o Estonia y Noruega, tienen un listado de sustancias prohibidas o identificadas como peligrosas.



Luces de cruce

- Obligatorio circular con ellas puestas para todos los vehículos, día y noche durante todo el año, en Austria, Chequia, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Finlandia, Hungría (en carretera), Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Noruega, Polonia, Rumanía (en carretera), Suecia y Suiza.
- En Bulgaria y Croacia solo durante los meses de invierno.



Teléfono móvil

- Su uso está prohibido a los conductores en todas las vías europeas, excepto en modo manos libres. Solo Suecia lo permite sin manos libres, si no interfiere en la conducción, con multa de 1.500 coronas suecas (165 €).
- En Irlanda la multa por utilizar el móvil al volante puede ser de hasta 2.000 €.



Velocidad

- En muchos países hay limitaciones específicas en ciertas zonas urbanas como zonas residenciales, inmediaciones de colegios o calles con prioridad para bicicletas.
- 14 países establecen la máxima interurbana en 130 km/h y 6 en 120. En Malta es 80 y en Letonia 90, las más bajas de Europa.
- En las autopistas de Francia la máxima es 130 km/h en condiciones normales, 100 con lluvia o asfalto mojado y 50 con visibilidad inferior a 50 metros.
- En la 'Autobahn' alemana hay tramos sin limitación, donde se recomienda máximo 130.



Además de la revista...

Toda la actualidad al día

Reportajes a fondo

Nuevos contenidos



Buscador

Denos su opinión sobre los temas polémicos

Reciba en su correo nuestro Newsletter

...mucho más en nuestra web
revista.dgt.es



En el primer trimestre de este año se han matriculado casi 20.000 vehículos por renting.

UNA ALTERNATIVA HASTA AHORA UTILIZADA MAYORITARIAMENTE POR EMPRESAS Y AUTÓNOMOS

El renting y sus secretos

¿Nuevo o usado? ¿Pero por qué no mediante renting? Una alternativa a la compra tradicional de un coche, que hasta ahora utilizan casi exclusivamente las empresas y los profesionales autónomos. El sector pide incentivos para llegar también a los particulares. La fiscalidad parece ser la clave y su mayor beneficio, el rejuvenecimiento de la edad del parque de turismos.

Andrés MÁS

Adquirir un coche sigue siendo una de las inversiones más importantes, y decidir entre comprar un vehículo nuevo o uno usado es el siguiente paso. Aunque no hay que olvidar que existen alternativas a la compra, entre las que destaca el renting. Una opción que, por una cuota

mensual, permite disfrutar de coche nuevo. Sin embargo, hasta ahora el renting es un canal reservado mayoritariamente a las empresas y profesionales autónomos, que se aprovechan de bonificaciones fiscales muy interesantes a la vez que suponen una garantía de rejuvenecimiento del parque. Y es que el procedimiento

habitual del renting obliga a la completa renovación del vehículo en períodos no superiores a los cinco años, mientras que entre los particulares la media de edad de los vehículos a renovar se sitúa por encima de los once años.

**EL SECTOR
ASEGURA QUE ESTE
SISTEMA
GARANTIZA EL
REJUVENECIMIENTO
DEL PARQUE
AUTOMOVILÍSTICO**

PIDEN INCENTIVOS. Ampliar el renting a particulares es una asignatura pendiente para las asociaciones del sector que llevan algún tiempo solicitando al Ministerio de Economía y Hacienda una regulación específica para el comprador particular que le permita desgravarse por el alquiler del vehículo dentro del canal del renting. Para Ignacio Barbadillo, consejero delegado de LeasePlan, uno de los líderes del renting en España, con la deducción fiscal para particulares “con-

Se parecen, pero no son iguales

¿QUÉ ES EL RENTING?

Es el alquiler a largo plazo de un vehículo junto a la prestación de unos servicios adicionales. Es decir, por una cuota fija mensual, la empresa de renting, además de alquilar un coche se compromete a pagar sus impuestos, mantenerlo, repararlo, asegurarlo a todo riesgo... Al finalizar el contrato, el cliente puede prolongar el renting de ese mismo modelo, cambiarlo por otro y renegociar la cuota o ejercer la compra del vehículo. El valor de recompra puede fijarse desde el principio en el propio contrato o negociarse al final. Al tratarse de un alquiler, el bien pertenece a la compañía de renting y no se incluye en el activo del balance del cliente y solo se computa como un gasto, no teniéndose tampoco en cuenta la amortización del mismo.



¿QUÉ ES EL LEASING?

Consiste en un arrendamiento financiero por el cual una empresa compra un vehículo según las especificaciones del usuario y le cede a éste su uso durante un periodo determinado (entre 24 y 72 meses), a cambio del pago de una cuota mensual. Al finalizar el contrato, el cliente tendrá tres opciones: adquirir el vehículo por el valor residual estipulado en el contrato, prorrogar el contrato estableciendo nuevas cuotas, o renovar el vehículo mediante un nuevo contrato. Los servicios adicionales asociados al bien no están incluidos en la cuota mensual a pagar. La propiedad corresponde a la entidad financiera/cliente, por lo que el bien se incluye en el activo del balance de este último y su imputación fiscal se computa como una amortización acelerada.

sigues que el parque que se genera con esas compras se renueva cada cuatro o cinco años, con lo cual estimulas un consumo que hoy en día está muy débil"; y asegura que "esto sucede en algunos países de nuestro entorno en los cuales el renting tiene una penetración del 40% del mercado frente al 13% de España". Cecilia Boned, consejera delegada de Arval, también opina que "nos toca a todos, colectivamente, esforzarnos por hacer un trabajo de

adaptación del producto del renting a las necesidades del particular, como puede ser el tener el coche un poco más de tiempo ya que un particular no hace tantos kilómetros como el profesional de una empresa".

Por su parte, en la Asociación Española de Renting de Vehículos aseguran que llevan tiempo solicitando algún tipo de incentivo que acerque el renting a los particulares, e indican que sería

Sus datos en España

✓ Los destinatarios principales del renting son las empresas no alquiladoras. Estas han matriculado en el primer trimestre del año 19.977 vehículos.

✓ El año que se matricularon más coches a través del renting fue el 2007 con 202.910 coches. Ese año se vendieron en España 1.939.296 vehículos.

✓ En 2013 se matricularon por renting un total de 119.836 vehículos.

✓ Los modelos más solicitados han sido el Renault "Megane", el Volkswagen "Golf" y el Seat "León". Las marcas más vendidas, Volkswagen, Renault y Peugeot.

✓ Los diésel se han llevado el 84% del pastel, seguidos por los gasolina, con un 15,5%, los híbridos de gasolina, con un 0,78%, los eléctricos, con un 0,09% y los híbridos diésel, con el 0,04%.

Las 10 claves



ECONOMÍA. Las economías de escala de las compañías de renting nos permiten conseguir un mejor precio del vehículo y por los servicios de los que disfrutamos.



COMODIDAD. Facilita el uso de un automóvil en las mejores condiciones y con los mejores servicios posibles sin tener que preocuparnos de su gestión.



SEGURIDAD. Al renovar los modelos con frecuencia, el renting facilita que el coche que conducimos siempre cuente con las mejores medidas de seguridad.



VENTAJAS FISCALES. Empresas y autónomos pueden deducir como gasto la cuota del renting en el impuesto de sociedades, el IVA y beneficiarse de otras muchas ventajas.



FINANCIACIÓN. Al ser un alquiler y no una compra, no requiere una inversión inicial tan grande ni un mantenimiento tan caro. Y no hay gastos imprevistos



SOSTENIBLES. Disponer de vehículos modernos se traduce en consumir menos y emitir menos gases contaminantes. Se reciclan más y mejor.



EFICIENCIA. Un funcionamiento siempre perfecto del vehículo permite que este sea más eficiente en todos los sentidos y eso supone un ahorro constante.



"PERSONAL SHOPPER". A la hora de elegir el vehículo la compañía pone a disposición del cliente un asistente personal que le aconseja sobre la mejor opción.



SERVICIO. Somos clientes, no propietarios. El renting está a nuestro servicio para hacernos más fácil y cómodo todo lo relacionado con nuestro coche.



TRANQUILIDAD. En la cuota fija están incluidos los servicios de mantenimiento, reparaciones, seguro a todo riesgo, neumáticos, gestión de multas...



muy efectivo incluirlo en los planes PIVE o PI-MA Aire, o bien que se exima al renting del pago del Impuesto de Matriculación. Aseguran que generaría una demanda anual aproximada de unos 25.000 coches matriculados más, unos 15.000 entre los particulares y 10.000 entre las pymes.

REJUVENECERÍA EL PARQUE.

Otro de los beneficios que apuntan desde la esa asociación, si los particulares accediesen al renting, es su repercusión en la edad del parque móvil, que, subrayan “podría reducirse a la mitad en pocos años, con importantes beneficios en cuanto a seguridad, ahorro de combustible o emisiones”.

Pero ¿cuál es el perfil de un usuario particular de renting? Es el de una persona que recorre más de 25.000 kilómetros al año, cambia de coche cada cinco, suele cumplir escrupulosamente con las revisiones, evita llevarlo lleno de arañazos, le gusta estar a la última en tecnología y cada vez que adquiere un vehículo prefiere probar diferentes modelos e incluso marcas, en vez de ser fiel al mismo modelo durante años.

Para este perfil de comprador un coche de renting representa un claro ahorro económico, en especial porque les evita la fuerte inversión inicial que supone el coste de la entrada, los primeros pagos del coche y

todo los gastos que van incluidos en un contrato de renting como pueden ser el seguro a todo riesgo, el cambio de neumáticos, las revisiones, la asistencia en carretera, la gestión de multas, el mantenimiento, incluido el cambio de pastillas, aceite o filtros y un largo etcétera.

Esos sí, que quede claro que, como ocurre con el alquiler de una casa, una caravana o un barco, al final del contrato el coche sigue perteneciendo a la empresa de renting, un detalle que puede echar para atrás a más de un amante de las cosas en propiedad.

Pero, en este sentido, habría que abrir el delicado capítulo de la depreciación (muy elevada en un automóvil) y del valor del vehículo tras cuatro años de uso. Es otro aspecto del que no deberá preocu-

LOS MODELOS MÁS SOLICITADOS POR RENTING SON EL RENAULT “MEGANE”, EL VOLKSWAGEN “GOLF” Y EL SEAT “LEÓN”

parse un cliente de renting que siempre estará estrenando coche.

Las operadoras de renting quieren crecer al margen de las administraciones públicas y grandes corporaciones donde el negocio ya no da más de sí. Y lo quieren hacer reforzando el mercado de pequeñas y medianas empresas y autónomos, y penetrando con fuerza en nuevos terrenos como es el de los particulares. ♦



Financiación tradicional y renting

Hemos realizado una comparativa entre lo que cuesta un coche nuevo comprado en un concesionario y el mismo modelo por renting, realizando un contrato de 4 años y 80.000 kilómetros. El modelo seleccionado ha sido el Renault “Megane” 5P GT Style 1.5 dCi 110 CV Energy.

	FINANCIACIÓN NORMAL	RENTING
Precio del coche	18.459	17.292
Imp. de Matriculación	incluido	incluido
Matriculación	incluido	incluido
Rev., ITV, Reparaciones	NO incluido	incluido
Impuesto municipal	incluido	incluido
Asist. 24 h, gestión multas...	NO incluido	incluido
Neumáticos (4) adicionales	NO incluido	incluido
Cobertura del seguro	NO incluido	incluido
Mensualidad	480,67 euros	415,54 euros
Total a pagar a los 4 años	23.072 euros*	19.945 euros**
Valor residual del coche transcurridos 4 años	7.200 euros (1)	6.500 euros+IVA (2)

*A los 23.072 euros de la financiación normal habría que sumarle los gastos de los servicios Sí incluidos en la operación de renting y cuyo importe total resulta difícil de calcular.

**Esta cantidad no incluye el coche, que sigue siendo de la empresa de renting.

(1) El valor del coche si decide venderlo.

(2) Precio a pagar a la empresa de renting si quiere quedarse con el coche.

50 años por la seguridad vial

Este año se han cumplido los 50 años de la creación de la policía local de la población madrileña de Alcobendas. Un municipio que ha destacado siempre por su querencia por temas relacionados con la seguridad vial: parques infantiles, unidad de investigación de accidentes, cursos para mayores...

S.H.

En 1964 se creaban las primeras plazas de policías municipales en la localidad madrileña de Alcobendas. En sus inicios, un trabajo básicamente de regulación del tráfico por esa Na-

cional I que atravesaba la población. A principios de los 80 se creó ya la Unidad de Motoristas y pronto otras unidades, algunas muy vinculadas a la seguridad vial: Unidad de Atestados (hoy, Unidad de Investigación de Accidentes), la Unidad de Radar y la creación del Parque de Educación Vial.

La Unidad de Investigación de Accidentes lleva más de 25 años realizando controles de alcoholemia, que “siempre ha sido importante para nosotros y ahora mismo los hacemos todos los fines de semana en las zonas críticas”, asegura José Félix Gómez, director general de Seguridad Ciudadana, Tráfico y Protección Civil del Ayuntamiento de Alcobendas.

Otro ejemplo de su implicación en la seguridad vial es que desde hace tres años realizan controles preventivos drogas “y fuimos uno de los primeros municipios que nos lanzamos a controlarlas en los conductores, casi sin referencias”.

En 1987 crearon el Parque de Educación Vial, que en 2012 celebró su



José Félix Gómez, director general de Seguridad.

25 cumpleaños que ha tenido algunos premios en los concursos organizados por la DGT. Por sus aulas han pasado todos los niños de primaria de los colegios públicos, privados y concertados, más de 40.000 en total. Además, clases de ciclomotor o cursos para mayores “en los que les enseñamos las normas básicas, los peligros, cómo cruzar correctamente”, cuenta Gómez. ♦

Amplia colaboración con la DGT

Colaboran en todas las campañas que organiza la DGT para la mejora de la seguridad vial: controles de velocidad, alcohol, cinturones, sillitas o drogas. Participa en todas las alternativas que les ofrece el organismo, como el acceso a las bases de datos para el Permiso por Puntos, el Testra o la Dirección Electrónica Vial (DEV). Participa con los caminos seguros al colegio, los planes de transporte al trabajo y el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, “algo más que necesario. Hoy es imposible hablar de seguridad vial sin la movilidad sostenible”, dice Gómez.



Mulafest: La seguridad vial, vista por los jóvenes

Anabel GUTIÉRREZ

Jóvenes ilustradores han participado en un concurso de carteles sobre seguridad vial, en el que ha colaborado la DGT, para el Festival de Tendencias y Cultura Urbana, MULAFEST, celebrado del 26 al 29 de junio en IFEMA (Madrid). La temática predominante de los 140 trabajos presentados se centró claramente en tres aspectos: alcohol y drogas, casco y movilidad sostenible. Los ganadores, Diego Escribano, Alejandro de Marcos y Miguel Gehu, recibieron 750, 500 y 250 euros, respectivamente.



ALCOHOL/RESPONSABILIDAD

Diego Escribano

Primer clasificado en el concurso de carteles dotado con un premio de 750 euros.





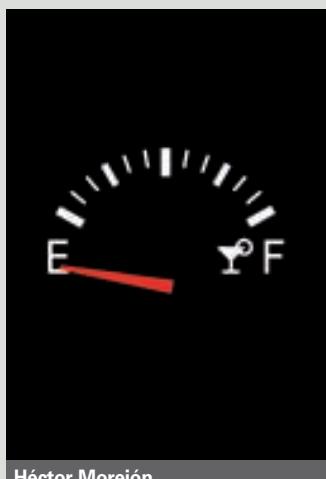
Alejandro de Marcos
Segundo clasificado, recibe un premio de 500 euros.



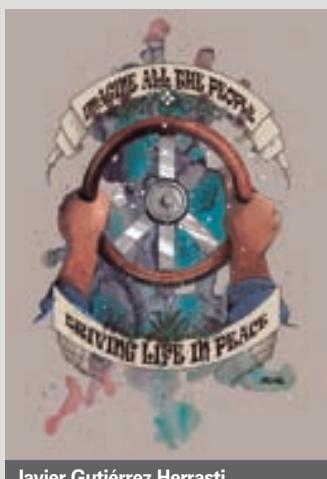
Iván Rodríguez Sánchez.



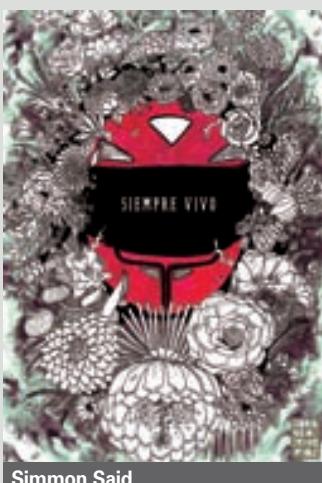
Diego Marmolejo



Héctor Morejón



Javier Gutiérrez Herrasti



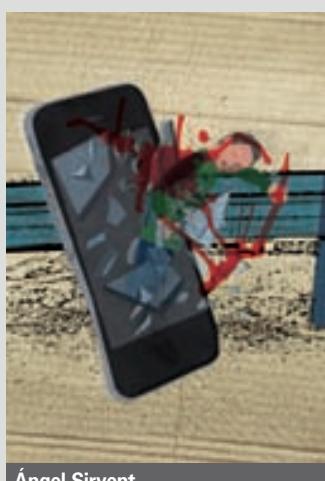
Simmon Said



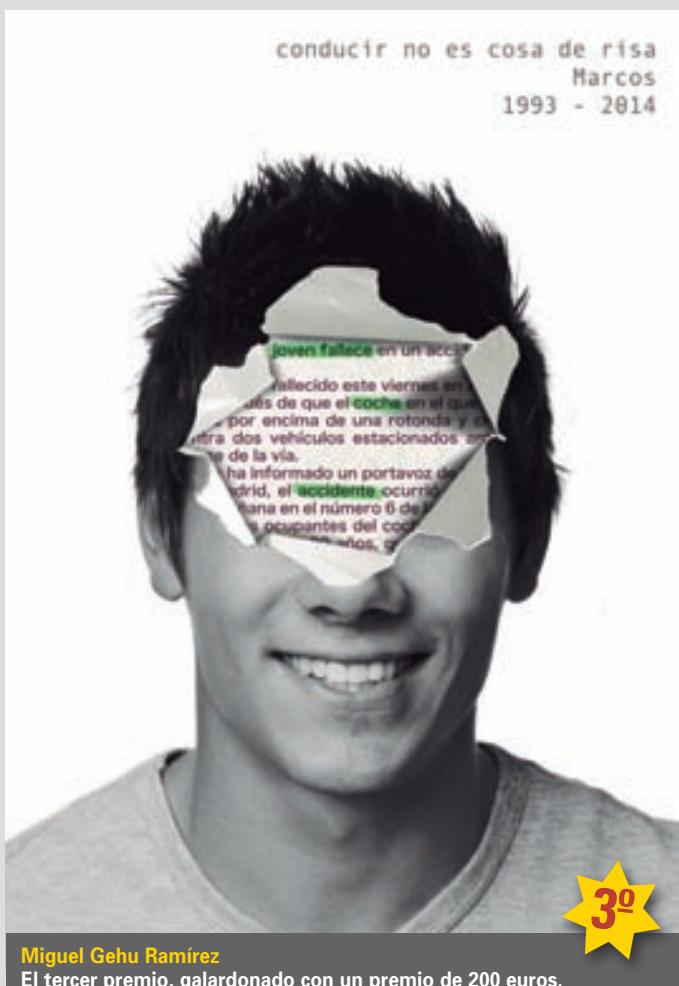
Del Hambre



Ignacio Arrufat



Ángel Sirvent



Miguel Gehu Ramírez
El tercer premio, galardonado con un premio de 200 euros.

El peligro que llevamos dentro

Detrás del comportamiento de muchos conductores, que acumulan más multas y tienen más accidentes, podría existir un trastorno psicopatológico que provoca una conducción de riesgo. Es lo que pretende confirmar un estudio del Hospital Valle Hebrón con tres grupos conductores: los que tratan de recuperar el carné, los que están condenados a penas alternativas por delitos de tráfico y los que ya están en prisión.

J. Ignacio RODRÍGUEZ

Cuatro de cada diez conductores que se encontraban realizando un curso de sensibilización y rehabilitación para recuperar el carné por haber perdido todos los puntos podrían sufrir un trastorno de atención e impulsividad que provocaría una conducción de riesgo, según un estudio que está realizando el Servicio de Psiquiatría del Hospital Valle Hebrón, de Barcelona. Los conductores que sufren un trastorno por déficit de atención con hiperactividad (TDAH) tienen una probabilidad mayor de sufrir accidentes que oscila, según el coordinador del estudio, Sergi Valero, entre un 41 y 49%, y es muy parecida en hombres y mujeres con esa patología. Otro estudio del Instituto Karolinska, de Suecia, precisa que las personas con TDAH tienen aproximadamente un 45% más de riesgo de estar involucrados en accidentes de tráfico graves.

El TDAH es un trastorno que se inicia en la infancia, perdura en muchos casos hasta la edad adulta (el 40% de los niños no tratados), y se caracteriza por la difi-

cultad para mantener la concentración y la atención, pero también por una gran impulsividad e hiperactividad. De ahí que en el citado estudio se haya detectado que, entre las disfunciones de muchos pacientes adultos, existían circunstancias que tenían que ver con la seguridad vial: muchas multas, pérdida de puntos, más accidentes...

TIENEN UNA PROBABILIDAD, ENTRE UN 41 Y UN 49% MÁS, DE SUFRIR ACCIDENTES

FALTA DE ATENCIÓN. En la bibliografía científica, según Valero, puede comprobarse que la psicopatología es un factor de riesgo que afecta a los procesos básicos de la atención, la concentración y la memoria, claves para la conducción. Además, señala, al factor humano se le achaca el 90% de los accidentes y una parte de ellos son debidos a la distracción y “nosotros, precisamente, trabajamos con grupos relacionados con la hiperactividad en adultos que tienen muchos problemas para mantener la atención; y pensamos que sería interesante abordar el problema para poner en evidencia que la población conductora que origina riesgo puede estar afectada por un trastorno psicopatológico”.

Hace tres años presentaron el proyecto a los responsables de Interior y de Justicia de la Generalitat de Cataluña con el propósito de trabajar con tres grupos de población que tenían como nexo común problemas relacionados con la conducción. El primero de ellos estaba formado por conductores que estaban realizando un curso para recuperar



Si tiene estos síntomas, pida ayuda

Si tiene sueño, se siente cansado, tiene problemas de concentración, si consume demasiado alcohol u otras sustancias, si corre mucho con el coche, si es agresivo o si se ve implicado en peleas con frecuencia, acuda a su médico de cabecera. Y con más motivo si, además, le ponen muchas multas por infracciones de tráfico, si le han retirado el permiso por quedarse sin puntos (tal vez en más de una ocasión) o, lo que es peor, si ya ha tenido accidentes.



Junto con el consumo de alcohol y drogas, muchos se identifican con otros síntomas como la pérdida de atención mientras conducen o impulsividad.

el carné de conducir después de haber perdido todos los puntos; los del segundo estaban sometidos a medidas penales alternativas a la cárcel por infracciones relacionadas con la circulación; y el tercero lo componen personas que se encuentran en prisión por ser reincidentes o por delitos graves de tráfico.

Así, a través del Servei Catalá de Trànsit, están acudiendo a los centros del RACC donde se imparten los cursos de reeducación y sensibilización para recuperar el permiso de conducir. A los asistentes les explican los factores de riesgo derivados del consumo de alcohol y sustancias, como cannabis o cocaína, el exceso de velocidad o la conducción temeraria, algo con lo que muchos se sentían identificados; pero también con otras circunstancias que acompañaban esos consumos. *“Les hacemos ver –señala el doctor Valero– que lo del alcohol y las drogas es solo una parte del problema ya que, detrás, puede existir otro tipo de trastornos psicopatológicos que incrementan las posibilidades de accidente: pierden la atención cuando conducen, les cuesta estar sentados mucho tiempo en el mismo sitio, sienten impulsividad, hiperactividad...”*

TEST VOLUNTARIO. A quienes se identifican con esos problemas, se les entrega un sobre con un pequeño test que llenan de forma voluntaria y con garantías de confidencialidad, que permite hacer un cribado y seleccionar a los sospechosos de padecer un trastorno. A estos se les invita a someterse a un diagnóstico en el hospital para explorar las alteraciones que se identifican como de mayor riesgo.

El especialista del Valle Hebrón traza el perfil de estos infractores reincidentes o que han sufrido siniestros de los que son responsables:

LES CUESTA ESPERAR EN UNA COLA, INTERRUMPEN PARA HABLAR ELLOS, SOBREESTIMAN SU CAPACIDAD AL VOLANTE...

“Son incapaces de mantener la atención durante mucho tiempo, o de estar quietos, son impulsivos, les cuesta esperar en una cola, interrumpen una conversación para hablar ellos... Pero también, cuando están al volante, son capaces de pegar un acelerón de repente, sobreestimando sus capacidades a los mandos de un vehículo.”



Sobreestiman sus capacidades a los mandos de un vehículo.



Arriesgan más y sufren más accidentes.

man su capacidad y tienden en mayor medida que la población general a consumir sustancias (alcohol, cannabis, cocaína...). El resultado –señala Valero– es un cóctel explosivo que extrema el riesgo de accidente”.

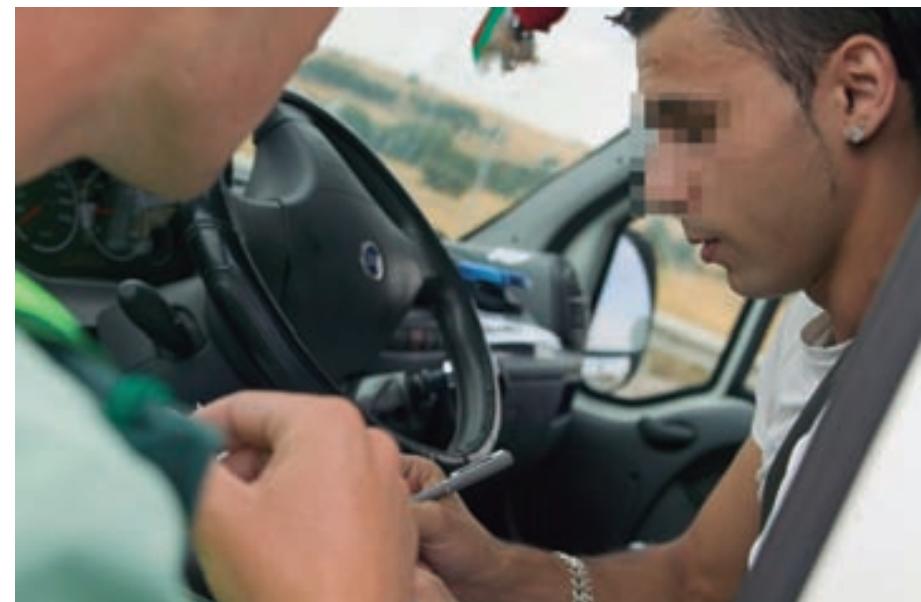
CONSCIENTES DEL PROBLEMA.

Hasta ahora, el porcentaje de participación voluntaria es alto, en torno al 40%, a pesar de que se encuentran en una situación forzada y en un contexto punitivo. Sin duda, subraya Valero, “se da una participación alta, primero porque se les da todas las garantías de confidencialidad, y en segundo lugar porque ellos

TIENDEN, EN MAYOR MEDIDA QUE LA POBLACIÓN GENERAL, A CONSUMIR ALCOHOL Y OTRAS SUSTANCIAS

mismos son conscientes de que tienen un problema y se identifican con los síntomas que les describimos. De ese 40%, 9 de cada 10 reúne conductas compatibles con algún trastorno psiquiátrico”. La muestra, reconoce el doctor, es aún limitada pero los resultados son acordes con la bibliografía: el trastorno del TDAH en esta población con conductas de riesgo en el automóvil es 3 o 4 veces su-

Paul Alan PUTNAM



La reiteración de infracciones es un síntoma de un posible trastorno psicopatológico.

Con medicación, la mitad de riesgo

Un estudio del Instituto Karolinska de Suecia con 17.000 personas indica que la mitad de los accidentes de tráfico que implican a conductores varones con trastorno por déficit de atención e hiperactividad (TDAH) podrían evitarse si tomaran la medicación indicada. Los científicos creen que se debe a que los medicamentos tienen un efecto sobre los síntomas principales del trastorno, como la impulsividad y la distracción, que a su vez reducen el riesgo de meterse en problemas al volante. El estudio subraya que la mayoría de los tratamientos conllevan el riesgo de efectos secundarios, “por lo que deben separarse frente a los beneficios en cada paciente”.

Autoevaluación en la autoescuela

Padece determinados trastornos es un factor de riesgo a la hora de ponerse al volante, pero prohibirlo es complejo, reconoce Sergi Valero, del Servicio de Psiquiatra del Hospital Valle Hebrón, de Barcelona. “Lo que planteamos es que en las autoescuelas su pueda explicar con cierto detalle la vinculación entre psicopatología y accidente de tráfico o conductas de riesgo al volante y proponer una autoevaluación voluntaria, de cribado, para detectar posibles casos”. Y añade que “no debiera limitarse solo a la evaluación del trastorno de atención e impulsividad (TDAH) sino a cualquier otra psicopatología”. En cambio, proponen un cribado, no voluntario sino obligatorio, para los conductores que han perdido el permiso conducir o se encuentran sometidos a medidas penales alternativas por delitos de tráfico.



perior que en la población general de adultos. Cuando Valle Hebrón complete el estudio, se estima que se habrán evaluado unas 1.000 personas a las que se les habrá informado exhaustivamente de sus riesgos y de sus limitaciones y, además, se les habrá ofrecido tratamiento.

Un tratamiento que supone tomar medicamentos como antidepresivos y tranquilizantes... No obstante, si están bien medicados, según Sergi Valero, “no deberían tener problemas para conducir”. De hecho, según un estudio realizado en Suecia (ver recuadro), la mitad de los accidentes de tráfico que implican a conductores varones con un trastorno TDAH podrían evitarse si tomaran la medicación indicada.

Así, los especialistas del estudio del Valle Hebrón proponen pruebas voluntarias de autoevaluación en las autoescuelas, para que los futuros conductores sean capaces de identificar esos trastornos que provocan una conducción de riesgo y, de esa manera, puedan someterse a un tratamiento preventivo. ♦

Más del 40% dieron positivo

Cuatro de cada diez conductores y peatones fallecidos en accidente de tráfico, a los que el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses realizó un estudio toxicológico en 2013, dieron positivo a alcohol, drogas y/o psicofármacos. Datos que demuestran que el consumo de drogas es un problema real que afecta a la conducción.

M. LÓPEZ

Infografías: Dlirios

Alrededor del 43% de los conductores y del 44% de los peatones fallecidos como consecuencia de un accidente de tráfico el año pasado habían consumido alcohol, drogas o psicofármacos, solos o combinados, según la Memoria 2013 del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. Datos que reflejan un descenso respecto al año 2012, en el

que más del 47% de los conductores y del 51% de los peatones dieron positivo en los análisis realizados. A pesar de este descenso, Gloria Vallejo, directora del citado Instituto, destaca que estas cifras “demuestran que el problema del consumo de drogas es real y afecta a la conducción”.

Asimismo, la directora general de Tráfico, María Seguí, señala que estos datos “son especialmente relevantes y dan valor a la modificación de la ley de Tráfico y Seguridad Vial, que obliga a todos los usuarios de la vía a someterse a pruebas de detección de alcohol y drogas

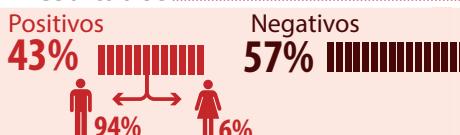
“EL CONSUMO DE DROGAS ES REAL Y AFECTA A LA CONDUCCIÓN”

GLORIA VALLEJO,
DIRECTORA DEL
INSTITUTO NACIONAL
DE TOXICOLOGÍA.

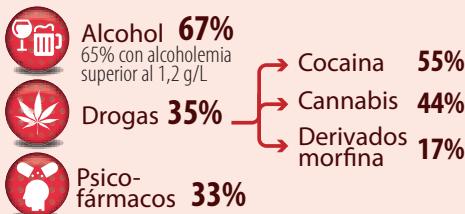
Alcohol, drogas y medicamentos en los accidentes mortales

CONDUCTORES

Resultados



Sustancias detectadas



Tipo de vehículo



Total analizados
557

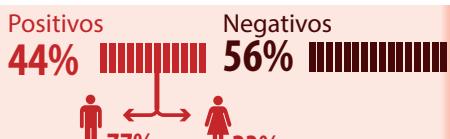
Hombres
90%
501

Mujeres
10%
56

Fuente: Memoria 2013. Víctimas mortales en accidentes de tráfico.
Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses

PEATONES

Resultados



Sustancias detectadas



Mujeres Hombres

31%
50 **69%**
111

Total analizados
161

LA COCAÍNA Y EL CANNABIS SON LAS DROGAS MÁS CONSUMIDAS POR LOS CONDUCTORES

El alcohol y las drogas siguen siendo uno de los principales caballos de batalla en seguridad vial.

cuando estén implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción". Además, asegura que a pesar del leve descenso en los positivos, "el alcohol y las drogas siguen siendo uno de los principales caballos de batalla en seguridad vial". Y subraya: "Resolviendo la problemática asociada al consumo de estas sustancias, legales o no, evitaremos muchos accidentes y víctimas".

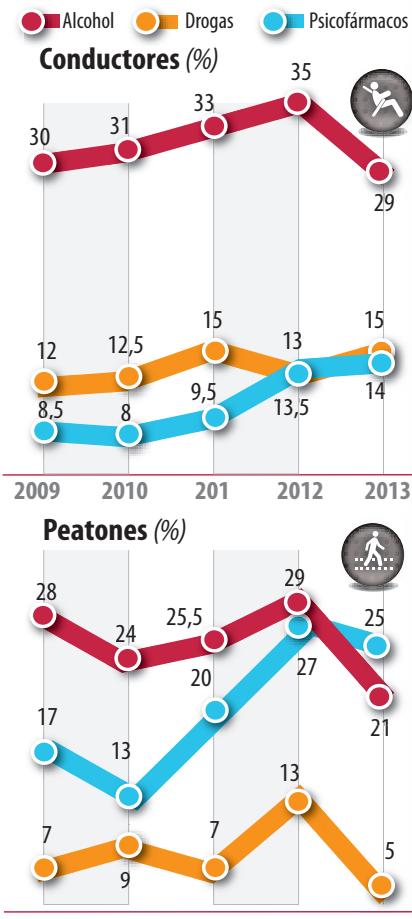
MUESTRA DE SANGRE. Por su parte, el fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, destaca la importancia de la educación en los colegios y de la formación continua de conductores en las autoescuelas; y señala "la necesidad de informar a los ciudadanos de forma detallada, del impacto que tienen las drogas en el conductor". Asimismo, apuesta por continuar con labores de prevención "a través de controles, numerosos y conocidos por los ciudadanos", y explica las razones: "Es bueno que los conductores sepan que se hacen controles todos los días, porque eso condiciona su comportamiento".

En la Memoria 2013 recoge los resultados de los análisis toxicológicos realizados a 784 fallecidos (557 conductores, 161 peatones y 66 acompañantes) en accidente de tráfico a través de una muestra de sangre, que permite determinar la pre-

sencia de alcohol, drogas o psicofármacos en el momento del accidente. La directora del Instituto aclara que "no son todos los fallecidos en accidente de tráfico en 2013, sino que se corresponden con los datos de los estudios toxicológicos analizados por los departamentos de Barcelona, Madrid, Sevilla y La Laguna (Santa Cruz de Tenerife)". Hay que recordar que según las estadísticas de la DGT (datos a 30 días), en 2013 murieron 1.230 personas como consecuencia de un accidente de tráfico en vía interurbana.

TASAS MUY ALTAS. Del total de los conductores que dieron positivo (240), el 67% había ingerido alcohol, algo más del 3% había consumido algún tipo de droga (mayoritariamente cocaína, cannabis y opiáceos derivados de la morfina), y a un 33% se le detectaron psicofármacos. En el caso de los peatones atropellados (71 personas habían consumido alguna sustancia), el 56% había consumido psicofármacos, el 48% presentaba niveles de alcohol en sangre y el 11% algún tipo de droga. Hay que destacar que entre los conductores que dieron positivo a alcohol, en más del 65% de los casos su tasa de alcoholemia era superior a 1,2 g/l (tasa máxima 0,5 g/l). Entre los peatones el porcentaje se elevó al 79%. ♦

Evolución de los datos



Fuente: Memoria 2013. Víctimas mortales en accidentes de tráfico. Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses

¿Está usted al día?

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

Haga el test, corrija sus respuestas y vea lo al día que están sus conocimientos...

Más test autocorregibles en www.dgt.es/ en el epígrafe de Formación y educación vial



NUEVOS

Prueba de Control de Conocimientos
COMÚN A TODOS LOS PERMISOS

¿Qué sistemas de seguridad pueden perder eficacia si no se lleva abrochado el cinturón de seguridad?

- a. Los frenos y el ABS.
- b. La suspensión y los amortiguadores.
- c. Los airbag y los reposacabezas.



Una marca longitudinal formada por dos líneas continuas adosadas...



- a. Tiene el mismo significado que una marca longitudinal continua.
- b. Indica que circulamos por un carril reversible.
- c. Indica que circulamos por un carril adicional circunstancial.

3

Si por emergencia se queda inmovilizado con su vehículo dentro de un túnel, deberá...



- a. Conectar la señal de emergencia y mantener encendidas las luces de cruce.
- b. Apagar el motor, conectar la señal de emergencia y mantener encendidas las luces de posición.
- c. Conectar la señal de emergencia, y hacer sonar el claxon.

4

El calor excesivo en el interior del vehículo, ¿puede aumentar el riesgo en la conducción?

- a. Sí, porque favorece la aparición de fatiga al volante.
- b. No, siempre que el conductor lleve ropa ligera.
- c. No, solamente si se conduce con las ventanillas abiertas.



ARMAS CONTRA EL CALOR. El calor puede tener importantes efectos sobre el comportamiento del conductor, influyendo en la conducción.

Pueden aparecer entre otros efectos fatiga al volante, episodios de sueño, y es probable que aumente el tiempo de reacción ante los eventos del tráfico.

Se recomienda hacer descansos durante el trayecto, beber agua o zumos con frecuencia y procurar que la temperatura del interior del vehículo oscile entre 18 y 24°C.



5

Para repostar carburante, ¿cómo debe actuar?

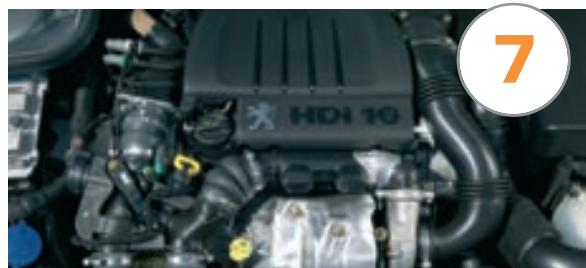
- a. Solo apagar las luces.
- b. Parar el motor, apagar las luces, los equipos eléctricos y el móvil.
- c. Sólo parar el motor y poner la primera relación de marchas.



6

En una intersección que no tiene señal de preferencia, ¿cuándo debe ceder el paso a un vehículo de tracción animal?

- a. Cuando entra por mi derecha.
- b. Nunca, porque no es un vehículo de motor.
- c. Siempre, porque tienen preferencia.



7

¿Cuál es la misión principal del líquido refrigerante?

- a. Que el vehículo tenga calefacción.
- b. Que el vehículo tenga aire acondicionado.
- c. Enfriar el motor del vehículo.

8

La flecha verde está iluminada. Si quiere girar a la derecha, ¿tiene preferencia de paso?



- a. Sí, porque la flecha verde me obliga a girar.
- b. No, porque la flecha verde me permite pasar pero debo ceder el paso al vehículo que se aproxima.
- c. No, porque la luz roja me prohíbe girar.



El carril que se observa a la izquierda está abierto para circular en sentido contrario. ¿Cuál es la velocidad máxima permitida en ese carril?

- a. 100 kilómetros por hora.
- b. 90 kilómetros por hora.
- c. 80 kilómetros por hora.



9



10

Por el "carril BUS", ¿se puede circular para adelantar?

- a. No, porque está prohibido.
- b. Sí, pero debo adelantar rápidamente.
- c. Sí, cuando no circulan autobuses cerca.



11

Circular demasiado cerca del vehículo de delante, ¿puede ser peligroso?

- a. Sí, por el riesgo de alcance en caso de frenada.
- b. No, cuando los frenos de mi vehículo estén en buen estado.
- c. No, cuando circule a la misma velocidad que el vehículo de delante.

12



La influencia del factor de riesgo vehículo, ¿cómo se puede disminuir?

- a. Revisando y manteniendo el vehículo.
- b. Manteniendo limpio el motor.
- c. Regulando bien la posición del asiento del conductor.

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



El sistema 'R-Link', de Renault, ha sido elegido como el mejor multimedia del mundo.

LOS FABRICANTES APUESTAN POR SISTEMAS MULTIMEDIA CON PANTALLAS TÁCTILES

¡Adiós radio! ¡Adiós cd!

Los aparatos de radioCD tal y como los conocemos hasta ahora tienden a desaparecer. En su lugar los fabricantes están apostando cada vez más por el coche conectado, a base de sistemas multimedia con pantallas táctiles. Prestaciones, ergonomía y seguridad entre sus mayores ventajas.

Andrés MÁS

Por seguridad, estética y ergonomía, los fabricantes tienden a simplificar los cuadros de instrumentos de los coches. Algunos han trasladado el mando del cambio automático a la columna de la dirección, el freno de mano de palanca se sustituye poco a poco por una simple tecla y a medio plazo más de la mitad de los coches vendidos llevarán concentrados en una sola pantalla o tableta táctil todo lo necesario para estar conectados con el mundo que les rodea, incluidas nuestras emisoras preferidas de radio y nuestra música.

Todo indica que le ha llegado la hora a los aparatos de radioCD tradicionales e incluso a los integrados en el salpicadero, que están siendo sustituidos por sistemas que permiten visualizar, activar o escuchar a partir de una pantalla táctil, normalmente de gran tamaño, emisoras de radio de todo el mundo, mapas de navegación, correos o direcciones de internet, música en streaming, llamadas de teléfono, incidencias de la circulación y un largo etcétera.

PRECIOS POPULARES. Y lo mejor es que esta nueva forma de vivir en el coche la conectividad multimedia y el infoentretenimiento ya no es exclusiva de modelos Premium o de gama alta, que fueron los primeros en montar estos sistemas, sino que está disponible a precios populares incluso en marcas 'low cost' como Dacia. De hecho el denominado 'MediaNav' en el Dacia más barato está disponible por 239 euros y cuenta con pantalla táctil de 7 pulgadas que permite acceder de forma sencilla e intuitiva a las seis funciones de la página menú: radio, multimedia, teléfono, navegación y ajustes. También puede conectar su

También para coches 'con algunos años'

Puede que nuestro coche, con 5 o 6 años a sus espaldas, no cuente con un equipo multimedia original integrado y montado en fábrica, y sí con el típico equipo de sonido con un radioCD, sin ni siquiera una entrada auxiliar o de USB. Si quiere estar a la última y conectado en su coche numerosas marcas ofrecen sistemas multimedia en algunos casos incluso adaptados a la medida a cada modelo, como es el caso de la firma española Navisson. En otros casos marcas tan conocidas como Pioneer, JVC, Parrot o Sony comercializan equipos con medidas ajustadas a las normas DIN y que están disponibles desde 300 euros. Incluso a partir de 400 euros, el equipo multimedia incluye una cámara trasera para facilitar el aparcamiento.

'smartphone' a las tomas USB/jack de la parte frontal.

Y a partir de aquí, del sistema más sencillo disponible, la oferta es casi tan grande como número de marcas existen y tan completa que a muchos les puede sonar a ciencia ficción. Y es que a un sistema de gama media como puede ser el 'R-Link' de Renault, elegido en Detroit en el mes de enero por un grupo de

expertos como el mejor sistema multimedia del mundo, y disponible por 500 euros, le puede pedir, entre otras muchas cosas, que lea de viva voz sus correos, que le diga el tiempo que va a hacer o que le avise de las incidencias de la carretera por la que circula.

Estas prestaciones generalizadas en muchos de los sistemas de gama media y alta, se amplían con informaciones prácticas en tiempo real como las plazas de aparcamiento disponibles en los alrededores, el precio de los combustibles en las estaciones de servicio más cercanas, los datos turísticos del sitio que vamos a visitar, escuchar música en cualquier radio del mundo eligiendo por gustos musicales o incluso por artistas, conectar con el servicio de asistencia en caso de avería, el acceso a las redes sociales, la visualización del ordenador de a bordo o en muchos casos el control del sistema de climatización...

NO SE PUEDEN CONSULTAR EN MOVIMIENTO. Por seguridad, no todas las funcionalidades de un sistema multimedia pueden consultarse con el vehículo en movi-

Apple: la intuición en el salpicadero

Apple anunció en el pasado Salón de Ginebra que un buen número de fabricantes de automóviles incorporarán 'CarPlay', una forma más inteligente, segura y divertida de usar el iPhone en el coche. 'CarPlay' ofrece a los usuarios de iPhone una forma muy intuitiva de ha-



'CarPlay' es la opción que ya se ofrece a los que tienen un iPhone.



cer llamadas telefónicas, usar mapas, escuchar música y acceder a mensajes con solo pronunciar una palabra o con un toque con el dedo, ahorrándose las peligrosas distracciones al volante. Se controla desde el interfaz nativo del automóvil, o con solo mantener pulsado un instante el botón de control por voz, localizado en el volante, para activar sin distraerse. Ferrari, Mercedes-Benz y Volvo ya cuentan con este dispositivo en algunos de sus modelos, pronto también estará disponible en BMW, Ford, General Motors, Honda, Hyundai, Jaguar, Land Rover, Kia, Mitsubishi, Nissan, Peugeot, Citroën, Subaru, Suzuki y Toyota. Una vez que el iPhone se conecta a un automóvil con 'CarPlay', el conductor puede acceder fácilmente a sus contactos, realizar o responder llamadas, o escuchar mensajes de voz. Además, permite acceder a toda su música, podcasts y audiolibros, con una navegación muy fácil a partir de los controles integrados en el coche; o simplemente pidiendo de viva voz lo que le gustaría escuchar. Soporta también determinadas apps de audio de terceras partes, como por ejemplo Spotify o iHeartRadio, de modo que el conductor puede escuchar sus servicios de radio o sus apps de transmisiones deportivas favoritas, mientras conduce.

**POR SEGURIDAD,
NO TODAS LAS
FUNCIONES DE
ESTOS SISTEMAS
SE PUEDEN
CONSULTAR
CUANDO EL
VEHÍCULO ESTÁ
EN MOVIMIENTO**

miento, mientras que la interconexión entre el sistema y nuestro teléfono móvil o ‘smartphone’ se facilita gracias a numerosas aplicaciones disponibles en los diferentes sistemas operativos (ver recuadros). Esto permite convertir un sistema sencillo y barato en el mejor producto multimedia al trasladar todas las posibilidades de nuestro ‘smartphone’ o tableta al equipo de infoentretenimiento del vehículo.

Prácticamente todas las marcas Premium cuentan con sistemas multimedia de serie u opción y bautizados por ejemplo como ‘Comand’ en Mercedes, ‘Connected



La interconexión entre el sistema y nuestro teléfono móvil es posible.

Drive’ en BMW, ‘Audi Connect’... y entre las generalistas la oferta aumenta por momentos. Así, Peugeot ofrece el sistema ‘Peugeot Connect’, Renault el descrito ‘R-Link’ disponible en toda la gama incluidos vehículos comerciales como el “Kangoo Furgón”, Seat el ‘Media System Plus’, Volkswagen el ‘Composition Media’...

Esto va más deprisa de lo que pa-

rece y el aparato de radio tiene sus días contados. Incluso nos atreveríamos a decir que los lectores de CD también están condenados a desaparecer para dejar paso a los ‘pen drive’ o ‘pinchos’ USB. Optima calidad, gran capacidad y facilidad de almacenaje, mínimo tamaño, facilidad de transporte... la tecnología de la comunicación avanza imparable también en el coche. ♦

El Android de Google a los coches



La plataforma de Android estará disponible a finales de 2014.



Independientemente del coche sin conductor que acaba de presentar Google (más de 1.000 millones de dispositivos con el sistema operativo Android) está dispuesta a introducirse también en el mundo de la telemática aplicada al automóvil. Para ello, ha firmado un acuerdo que va a permitir desarrollar una plataforma específica para un automóvil. Recibe el nombre de Open Automotive Alliance (OAA), se anunció en enero y ha unido a Audi, GM, Google, Honda, Hyundai y NVIDIA, en una alianza global entre empresas tecnológicas y automovilísticas líderes, comprometidas a llevar la plataforma Android a un dispositivo que siempre ha sido móvil: el coche. Y esto ocurrirá a partir de finales de 2014. La OAA desarrollará una plataforma común, a la que se espera se unan otros fabricantes de coches, para impulsar la innovación y lograr que la tecnología en el automóvil sea más segura e más intuitiva para todos.

La opinión de...

COCHE ACTUAL

Características

MOTOR:

Cilindrada: 1.597 c.c.
Potencia máxima:
120 CV a 1.400 r.p.m.

CARBURANTE:
Diésel.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cortina. ABS. Asientos delanteros con sistema minimizador daños cervicales. Sistema Isofix. Entre otros.

DIMENSIONES:

Longitud, 4,53 mts.
Anchura, 1,77 mts.
Altura, 1,48 mts.

MALETERO:

467 litros.

CONSUMO:

Urbano, 4,1 l/100 km.
Carretera, 3,5 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 24.900 €



COMENTARIO. La llegada de la variante familiar del Honda "Civic" no ha restado atractivo a un modelo que se distingue por su línea futurista, que, eso sí, gana muchos puntos en habitabilidad. Y es que aunque el coche se levanta sobre la plataforma del 5 puertas, con el que comparte distancia entre ejes,

Emisiones de CO₂
98 g/km

Imp. matric. 0 %

HONDA CIVI Tourer 1.6 i-DTEC

aporta 24 cms adicionales. Esta característica y la elevación del techo en la zona trasera, permiten crear un maletero enorme. Además, los pasajeros disfrutan de más espacio. Los acabados mantienen el alto estándar de calidad de la marca, y un buen equipamiento. El modelo se ofrece

con motor de gasolina de 1,8 litros con 141 CV, o diesel de 120. Esta última alternativa es la más interesante comercialmente hablando. La guinda la pone un bastidor realmente bien resuelto tanto en los aspectos de confort como de contención de la carrocería. De hecho otra de las virtudes del modelo es su comportamiento, que está siempre presidido por la nobleza de reacciones.



www.honda.es



- ✓ Capacidad de carga.
- ✓ Economía de uso.
- ✓ Estética.

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

- ✓ Precio algo elevado.
- ✓ Frenos mejorables.
- ✓ Precio opciones.



NOTA MEDIA: 7,9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,5

Características

MOTOR:

Tipo: Monocilíndrico 4T, 4 válvulas, líquido. Cilindrada: 124,8 c.c. Diámetro: 57x48,9 mm. Arranque: Palanca. Encendido: -. Depósito: 13,2 litros.

TRANSMISIÓN:

Automático por variador.

FRENOS:

Delantero y trasero de disco.

SUSPENSIÓN:

Delantera, horquilla telescópica, trasera doble amortiguador.

RUEDAS:

Neumáticos: Delantero, 120/70-14; trasero, 130.

DIMENSIONES:

Longitud entre ejes: 1,5 mts.

Altura asiento: 784 mm.

Peso: 160 kgs.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 3.499 €



Emisiones de CO₂
N.d.

Imp. matric. --

MOTO.NET

PEUGEOT SATELIS 12i

En cuanto a capacidad de carga, el "Sate lis" dispone de gran cantidad de pequeñas guanteras repartidas por el escudo frontal, el asiento y, por supuesto, el gran cofre donde pueden ubicarse dos cascos integrales. Además, posee una buena ergonomía y también destaca el sistema de frenada combinada disponible a partir de la versión urban. Su tacto es sencillamente perfecto, tanto por capacidad de detención como por tacto de las manetas. Básicamente está basado en un conjunto con triple piñón delantero y uno simple trasero. En definitiva, un '125' muy completo, bien equipado, cómodo y seguro.



www.peugeotscooters.es



- ✓ Redimiento mecánico.
- ✓ Capacidad de carga.
- ✓ Frenada combinada.
- ✓ Protección aerodinámica.

Estética:7	Aceleración: ..6
Acabado:8	Consumo: ...8,5
Posición	SEGURIDAD:
conductor7	Estabilidad: ..7
Pasajero:7	Suspensión: ..6,5
Instrumentación: 7	Frenos:9
Motor:8	Luces:7

- ✓ Distancia al manillar.
- ✓ Tacto de suspensión delantera.
- ✓ Calidad de algunos plásticos.



NOTA MEDIA: 7,3. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,4

La opinión de...

MOTOR16

SKODA YETI Outdoor 2.02

COMENTARIO. SEI Skoda "Yeti", ese gran desconocido del mercado español, acaba de recibir una nueva imagen 'Outdoor', de inspiración aventurera y que está disponible para toda la gama por solo 200 euros extra. Esta estética no le va nada mal a un modelo que incluso en tracción delantera ofrece un comportamiento muy solvente por caminos, gracias a sus 18 cms. de altura al suelo y unos ángulos de ataque y salida que propician una utilización más aventurera. Pero una de sus mejores basas es su motor '2.0 TDI CR 110CV'. Otros modelos del grupo han sustituido ya esta mecánica por una más moderna con menor cilindrada (1.6) y solo 5 CV menos de potencia. Sin embargo, el "Yeti" sigue fiel de momento a un motor que, al menos



con tracción delantera, cumple con lo que busca la mayoría:

gasta poco -una media real de 6,5 l/100km-, tiene un empuje progresivo y silencioso y se mueve con soltura. No nos gusta que no pueda combinarse con caja automática DGS.



Emissions de CO₂
132 g/km

Imp. matric. 4,75 %



- ✓ Motor. Consumo.
- ✓ Calidad, amplitud y practicidad.
- ✓ Comportamiento y descuento.

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

- ✓ En TDI 110, DSG ni en opción.
- ✓ Coste extra del 4x4: 3.200 euros.
- ✓ No tiene Start/Stop.



NOTA MEDIA: 8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8

Características

MOTOR:

Cilindrada: 1.968 c.c.
Potencia máxima:
81 CV a 4.200 r.p.m.

CARBURANTE:
Diésel.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de rodilla conductor. Airbag de cabeza. ABS. Cinco reposacabezas. Sistema Isofix sillitas infantiles. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 2,58 mts.
Anchura, 1,79 mts.
Altura, 1,69 mts.

MALETERO:
510 litros.

CONSUMO:
Urbano, 6,4 l/100 km.
Carretera, 4,3 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
Desde 23.960 €

La opinión de...

SOLO MOTO

PIAGGIO MP3 500

COMENTARIO. El particular segmento de los scooters de tres ruedas, del que Piaggio es pionera, acaba de recibir un nuevo miembro, con la renovación del "MP3 500". Y así es, ya que es un modelo renovado casi en su totalidad porque se ha rediseñado el chasis –es más largo, ancho y reforzado–, para ofrecer más confort, más espacio y para mejorar aún más su dinámica de conducción. Y también se mejora su seguridad activa.

Estéticamente cambia el frontal, la instrumentación –idéntica al del modelo Piaggio "X10"– y la parte trasera –ahora con pilotos de diodos led–, y en la parte ciclo incorpora las dos llantas delanteras de 13 pulgadas



–antes, 12– y discos de freno de mayor diámetro. En el apartado de electrónica se equipa con un sistema de control de tracción ASR, para evitar que el scooter derrapse en aceleraciones –sobre todo cuando el asfalto tiene poca adherencia; por ejemplo, cuando está mojado– lo que es un añadido extra de seguridad. Otro extra importante es el ABS en el sistema de frenado, siendo el primero de tres ruedas de Piaggio que lo incorpora.



Emissions de CO₂
N.d

Imp. matric. --



- ✓ ABS.
- ✓ Control de tracción.
- ✓ Capacidad de carga.

Estética:	9	Aceleración:	8
Acabado:	9	Consumo:	7
Posición:		SEGURIDAD:	
conductor	9	Estabilidad:	10
Pasajero:	9	Suspensión:	9
Instrumentación:	10	Frenos:	10
Motor:	10	Luces:	10

- ✓ Precio.
- ✓ Anchura para circular en ciudad.



NOTA MEDIA: 8,8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 9,75

Características

MOTOR:

Tipo: 4 tiempos, 4 válvulas, inyección.
Cilindrada: 493 c.c.
Diámetro: 94x71mm.
Arranque: Eléctrico.
Encendido: Digital transistorizado.
Depósito: 12 litros.

TRANSMISIÓN:
Automática con correa.

FRENOS:
Discos delanteros 258 mm, y 1 trasero 240 mm.

SUSPENSIÓN:
Delantera, cuadríptero articulado, trasera doble amortiguador.

RUEDAS:
Neumáticos: Delantero, 110/70x13; trasero, 140/70x14.

DIMENSIONES:
Longitud: 2,205 mts.
Altura asiento: 790 mm.
Peso: N.d.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
Desde 9.690 €

LOS AUTOMÓVILES SIGUEN TENIENDO UN PLAN



El Gobierno ha anunciado que los planes de ayuda al sector del automóvil van a continuar. Habrá un Plan Pive 6, para turismos; y también se ha ampliado el Pima Aire, para financiar la adquisición de furgonetas, y se ha aprobado el Pima Transporte, de ayuda a la compra de camiones y autobuses.

Sube la cuantía a los eléctricos

También hay un nuevo Plan Movele para la compra de vehículos eléctricos, así como para los adquiridos mediante leasing y renting. Las condiciones son las siguientes:

Vehículos: Todos los eléctricos de nueva matriculación: cuadriciclos, turis-

mos, furgonetas o camiones ligeros, autobuses y autocares.

Beneficiarios: Particulares, autónomos, empresas privadas, Comunidades Autónomas, Entes Locales, Entes públicos y Administración General del Estado.

Plazo: Hasta el 31 de diciembre de 2013, o hasta agotar existencias.

Cuantía: Entre los 1.800, en el caso de cuadriciclos ligeros, hasta los 20.000 euros, para autobuses y autocares. En el caso de un turismo, con una autonomía superior a los 90 kilómetros, la ayuda será de 6.500 euros, que se incrementa a los 7.700 para familias numerosas o personas con discapacidad para vehículos adaptados.

www.idae.es

NEUMÁTICO MÁS SILENCIOSO

Goodyear acaba de anunciar el lanzamiento de una nueva tecnología que reduce el ruido provocado por los neumáticos en el habitáculo, mediante el uso de espuma de poliuretano de celdas en el interior del neumático. Además, es más eficiente económicamente, más firme y lo suficientemente ligera para evitar cualquier impacto negativo en kilometraje, resistencia a la rodadura o capacidad de velocidad.



¡AQUÍ HAY TOMATE!

Ford, junto con la compañía Heinz (fabricante de salsas para alimentación), está estudiando la utilización de fibras de tomate en el desarrollo de materiales para usarlos en la fabricación de automóviles. Concretamente, se quieren usar las pieles deshidratadas de los tomates para fabricar abrazaderas de cables o compartimentos portaobjetos. Todo ello, para reducir el uso de materiales derivados del petróleo, con fuerte impacto medioambiental.



SEAT "IBIZA". Fue el coche más vendido en el mercado de segunda mano el año pasado, según datos del sector analizados por LeasePlan. Los otros dos modelos más buscados fueron el Renault "Mégane" y el

Volkswagen "Golf". Según un estudio del portal Coches.net, un 35% de los conductores se decanta por un vehículo de ocasión, cuyo precio medio alcanza los 11.444 euros.

EN LA 'NUBE'. Toyota, junto con Panasonic, está trabajando para conectar en la 'nube' vehículos, hogares y comunidades. Un ejemplo: una aplicación para controlar nuestros electrodomésticos desde el vehículo y consultar su estado. Vincula los datos GPS del coche, y es capaz de recordar al usuario que apague el aire acondicionado antes de abandonar su vivienda y también le permite encenderlo antes de llegar a casa.



DAÑOS DEL GASÓLEO FRAUDULENTO

“Daños en la bomba generadora de la alta presión, en los inyectores, y en el peor de los casos, en el propio bloque motor” son, según Vicente de la Heras, técnico de Bosch, las principales consecuencias que puede provocar, sobre todo en los coches que llevan sistema de inyección, como el common rail, la utilización del gasóleo fraudulento que han estado vendido algunas estaciones de servicio. El presunto fraude salió a la luz recientemente cuando se conoció que se estaba vendiendo como gasóleo A, combustible obtenido a partir de gasoleos B y C, destinados a la calefacción y maquinaria agrícola. Por su parte, la AOP (BP, Cepsa, Galp, Repsol y Saras Energía), aclara: “Nuestras marcas ejercen su actividad con las máximas garantías”.

EL COCHE DE GOOGLE

Google acaba de presentar su propio coche autónomo. Es eléctrico, no tiene volante ni pedales para acelerar o frenar, lleva un botón de encendido y una pantalla que muestra la ruta. Pensado para la ciudad, tiene limitada la velocidad a 40 km/h. Sus responsables aseguran que han tenido muy en cuenta la seguridad y, además de cinturones de seguridad, equipa sensores que eliminan el ángulo muerto y pueden detectar objetos a una distancia superior a la extensión de dos campos de fútbol en todas direcciones. El frontal está fabricado con un material esponjoso que protege tanto a los pasajeros como a los peatones y a otros vehículos en caso de



accidente. Google construirá 100 unidades a lo largo de los próximos años, y durante este verano esperan comenzar las primeras pruebas.



<https://plus.google.com/+Google-SelfDrivingCars/videos>

EL AIRBAG SALE DEL TECHO

En los nuevos Citroën “C4 Cactus” todos los componentes del airbag frontal del pasajero, se han ubicado en el techo. Así, en caso de colisión, el airbag se despliega frente al pasajero a lo largo del parabrisas y no desde el salpicadero. Citroën asegura que la seguridad es la misma, y así se dispone de más espacio en la guantera.

www.citroen.es



ELÉCTRICO Y RECICLABLE. Así será el futuro vehículo que están desarrollando en el CSIC (Consejo Superior de Investigaciones Científicas) que estará fabricado con fibras naturales y biorresinas. Además, su planta de montaje tiene un impacto medioambiental mínimo, para que también en su desarrollo sea un vehículo ‘verde’.



FE DE ERRATAS. En el Banco de Pruebas de nuestro número anterior (226), por error se indica que el impuesto de matriculación del Mini Cooper es del 4,75%, cuando lo correcto es el 0%.

SUPERVENTAS MAYO 2014		
1		3.484
2		3.158
3		2.963
4		2.555
5		2.366
6		2.176
7		1.986
8		1.966
9		1.927
10		1.877

LOS FABRICANTES

	VOLKSWAGEN	8.750
	SEAT	7.699
	PEUGEOT	6.300
	OPEL	6.142
	CITROËN	5.628
	FORD	5.423
	RENAULT	4.662
	AUDI	4.028
	TOYOTA	3.729
	NISSAN	3.585

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

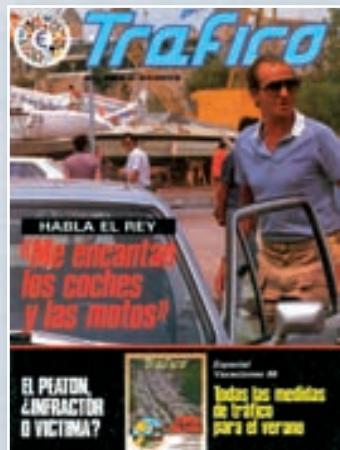
▲ □ ▼ Variaciones respecto al mes anterior



Casa de SM el Rey/DVirgili

¿Quién conduce mejor en la familia?

“La experiencia juega a mi favor”



La Familia Real siempre demostró interés por el mundo del automóvil. Aprovechando el primer aniversario de esta publicación, entonces “Tráfico”, y la celebración del Año Europeo de la Seguridad Vial, el Rey Don Juan Carlos contestó a nuestras preguntas. Contó sus gustos por los coches y las motos, habló de que al conducir su experiencia jugaba a su favor y afirmó que nunca les habían puesto multas por temas importantes. O que en los desplazamientos, suelen utilizar sus propios vehículos. Esta es la entrevista, publicada en el número de julio de 1986.

Don Juan Carlos es un apasionado de los coches y de las motos, según las circunstancias. Se dice que el Rey está perfectamente informado de las novedades de coches del mercado y de los avances del sector. El Príncipe Felipe no le anda a la zaga. El propio Rey fue el principal impulsor de que el regalo al Príncipe en el día que cumplió los dieciocho años, el mismo donde juró la Constitución como heredero de la Corona, fuera un coche: un Seat “Ibiza” español. También realizó un curso de perfeccionamiento en la conducción en la escuela de Can Padró. El prestigioso piloto Salvador Cañellas le tuvo de alumno

y le enseñó a sacar el máximo al coche y, sobre todo, a realizar una conducción más segura.

La Reina tiene permiso de conducir desde los 18 años. Dicen que el despertar de su interés por la conducción vino cuando sus hijos comenzaron a utilizar sus propios coches. A Pilar Cernuda le contó en “Motor 16” que le gustaría conducir más y hasta mostró sus inclinaciones hacia un coche concreto: el famoso “Escarabajo” de Volkswagen. Hasta ahora, utilizaba, sobre todo en vacaciones, los coches de la Casa Real. Demuestra mucho interés por los coches ‘verdes’: híbridos y eléctricos.

Fotos: EFE

- Mil novecientos ochenta y seis es el Año Europeo de la Seguridad Vial. ¿Qué opinión le merece a V. M. datos tan significativos como que anualmente se producen cincuenta y cinco mil muertos y millón y medio de heridos en las carreteras de la CEE de los que entre cuatro y cinco mil tienen lugar en nuestro país?

- Son datos estremecedores que nos conciernen a todos. Debemos

“Hay que lograr una concienciación general sobre el problema de la seguridad en nuestras carreteras”

preguntarnos si hacemos lo que está en nuestras manos para incrementar la seguridad.

- ¿Cuáles son las cuestiones que, dentro de esta problemática, más le preocupan de cara a conseguir mayor





El Rey visitando Seat en una zona fuera de circulación, donde no se usa cinturón de seguridad.

seguridad en nuestras carreteras?

- Como punto de partida lograr una concienciación general. En esto pueden ayudar de una manera eficaz los medios de comunicación social.

- ¿Considera necesario que la Seguridad Vial se imparta en los colegios como base para una educación al ciudadano como conductor y como peatón?

- Me parece esencial. Hay que cuidar que se dé a estas clases la gran importancia que tiene.

- ¿Considera necesaria la limitación de velocidad como factor de seguridad?

- Estoy seguro de que la limitación de velocidad se ha establecido a consecuencia de estudios y datos que así lo han aconsejado.

- De su experiencia personal como conductor, tanto de coches como de motocicletas, ¿nos podría relatar si ha sufrido algún accidente. O alguna anécdota de la que haya sido objeto?

- Felizmente no he sufrido ningún accidente serio. ¿Anécdotas? Las normales en cualquier conductor.

- ¿Qué vehículo le apasiona más conducir, el coche o la moto?

- Me encantan ambos. Cada uno en su estilo. Hoy, a mis años, me decido por el coche, aunque a veces tenga nostalgia de la moto.

- Dada su afición a los deportes,

“Estoy seguro que la limitación de velocidad se ha establecido a consecuencia de estudios y datos que así lo han aconsejado”

“Nunca han sancionado a algún miembro de la Familia real por infracciones verdaderamente graves o peligrosas”

¿ha soñado alguna vez con poder pilotar un Fórmula-1 o una moto de las utilizadas por los grandes campeones de motociclismo?

- ¿Qué aficionado no lo ha soñado alguna vez? En mi juventud, incluso he tomado parte en carreras de karting. Hoy, por supuesto, ni se me ocurre pensar en ello.

- ¿Qué recuerdos tiene de la época en la que conducía su “mini” por las calles de Madrid?

- Muy agradables. Es un coche muy manejable y que me daba una gran sensación de libertad.

- Es de dominio público la afición de los distintos miembros de la Familia Real por la conducción y por los coches en general. ¿Quién es el más aficionado a estos temas? ¿Quién

quién conduce mejor?

- Aficionados, todos. En cuanto a quién conduce mejor, voy a ser, por una vez inmodesto: creo que la experiencia es un factor importante, que en este caso juega a mi favor. Aunque la verdad es que creo que los restantes miembros de la familia conducen francamente bien.

- ¿Suelen comentar en familia incidencias vividas con los coches (por ejemplo, alguna circunstancia del tráfico, roces, pequeños golpes, etcétera)?

- Por supuesto. Lo hacemos frecuentemente.

- ¿Qué importancia se da en los vehículos a adquirir a la seguridad en la conducción?

- Creo que tendemos con frecuencia a dar la seguridad por supuesta y fijarnos sobre todo en otras características: línea, potencia y flexibilidad del motor, equipamiento, etcétera. Es natural, porque hoy no debería ser concebible que se pusiera a la venta un producto que no reuniese unas condiciones de seguridad muy avanzadas.

- ¿Han sancionado en alguna ocasión a algún miembro de la Familia Real y por qué motivo?

- Alguna vez, por los motivos corrientes en estos casos. Pero nunca se ha tratado de infracciones verdaderamente graves o peligrosas. ♦



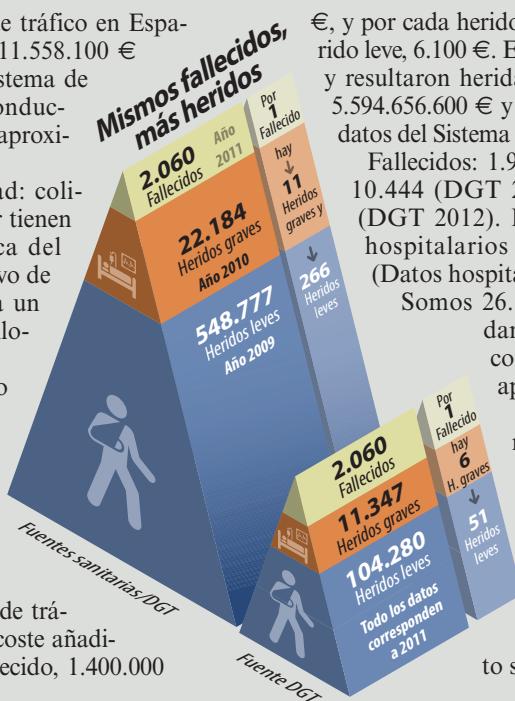
¿PARA CUÁNDO?

Costes de los accidentes de tráfico en España: 5.594.656.600 €; y 10.711.558.100 € si se suman los datos del Sistema de Salud. 400 € al año por conductor, y 225 € por habitante, aproximadamente.

Coste de la accidentalidad: colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de 500.000 millones.

La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva.

En España, los accidentes de tráfico nos cuestan al año, por coste añadido o asociado, por cada fallecido, 1.400.000



, y por cada herido grave, 219.000 €, y por cada herido leve, 6.100 €. En 2012 Fallecieron 2.060 personas y resultaron heridas graves 11.347 personas. Total 5.594.656.600 € y 10.711.558.100 € si se suman los datos del Sistema de Salud.

Fallecidos: 1.903 (DGT 2012); heridos graves: 10.444 (DGT 2012) y heridos leves: 105.446 (DGT 2012). Heridos graves: 22.102. (Datos hospitalarios 2011) y heridos leves: 525.741 (Datos hospitalarios 2011).

Somos 26.150.000 conductores aproximadamente. O sea, 400 € al año por conductor, y 225 € por habitante, aproximadamente.

Y digo yo, ¿no saldría más barato hacer un curso obligatorio de obtención y reciclaje para todos los permisos de conducción?

Ya sin hablar, del coste social que suponen los accidentes viales, claro...

Y esto no es una opinión, esto son datos irrefutables.

CINTURÓN Y VEHÍCULO ANTIGUO

Estoy restaurando mi viejo coche. Es un Renault 21 del año 1989. El coche no dispone de cinturones de seguridad traseros, porque hace 25 años no era obligatorio este dispositivo. La Guardia Civil de Tráfico me remite a lo que diga la ITV. Y el ingeniero de la ITV me dice que si la inspección del coche es favorable, ellos no tienen nada que objetar al respecto, puesto que el vehículo nunca estuvo equipado con cinturones atrás. ¿Qué dice la normativa en estos casos?

José Pérez Sánchez.
Murcia.

- **Respuesta:** Según la disposición adicional segunda del RD 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, el cumplimiento de la obligación de utilizar

cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados, correctamente abrochados o colocados, tanto en la circulación por las vías urbanas como interurbanas, impuesta a los conductores y pasajeros en el artículo 117.1.2 y 3 sólo será exigible respecto de aquellos vehículos que, de acuerdo con la normativa vigente en el momento de su matriculación,

deban llevar instalados cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados.

No obstante, en aquellos vehículos que aun no estando obligados, llevan instalados cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados, será obligatorio su utilización en las condiciones establecidas por este reglamento.

Por ello, únicamente los turismos matriculados por primera vez con posterioridad al 15 de junio de 1992 deberán llevar instalados los cinturones de seguridad, dado que su vehículo fue matriculado por primera vez con anterioridad a la fecha reseñada, no tendrá obligación de llevar instalados cinturones de seguridad en los asientos traseros.



APARCAMIENTO Y PLACAS

El Reglamento General de Circulación prohíbe expresamente el estacionamiento en lugar de carga y descarga

"durante el horario de utilización", suponiendo entonces, que no está prohibido siempre. Señal vertical R.308, complementada por un panel genérico especificando dicho horario.

Tras numerosas elucubraciones y diferentes puntos de vista entre Policía Local (que dice que no sanciona fuera de ese horario) y profesores de autoescuela, que interpretan que está prohibido estacionar siempre siendo especialmente grave si se efectúa en ese horario, necesito saber quién está en lo cierto.

Cabe alegar que según como esté redactado el panel puede llevar a confusión, pero eso no está reflejado en dicho Reglamento, y opino que si hay un panel complementario, la prohibición rige en las condiciones del panel.

Rouela Martínez.
A Coruña.

- **Respuesta:** En una zona reservada a carga y descarga, señalada convenientemente con la señal R-308, de estacionamiento prohibido, con panel complementario rectangular colocado debajo de ella, que señale "salvo carga y descarga", con indicación del horario reservado para las mencionadas labores, ha de entenderse, en principio, que durante el tiempo que no señala la citada señal, cualquier vehículo puede utilizar ésta zona, sin límite de tiempo, salvo que la Ordenanza Municipal regule de manera más concreta en cuanto a vehículo y tiempo de carga y descarga.

RESERVAR MATRÍCULA

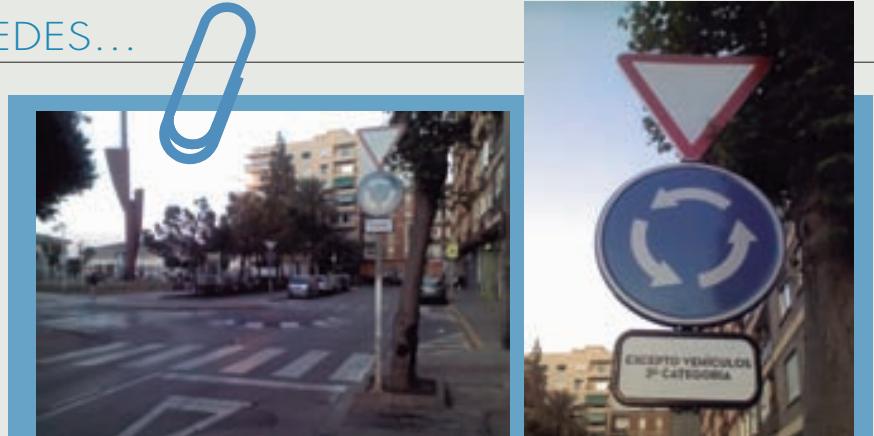
Quería saber los pasos a seguir para poder reservar una matrícula.

Jesús José Millares

- **Respuesta:** La legislación aplicable en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial no ha previsto la posibilidad de reservar un determinado número de matrícula para un vehículo concreto, a instancia de las personas físicas o jurídicas que soliciten su matriculación.

CASCO EN BICICLETA

Lo aprobado recientemente de que



Señal confusa

Mando estas fotos de la calle Hospital de Mislata (Valencia) para denunciar que la señalización es confusa. Primero, porque el conductor no sabe cuáles son los vehículos de 1^a, 2^a o 3^a categoría, y no tiene por qué saberlo!, debido a que no está en el Reglamento General de Circulación (por lo que he podido averiguar, esas categorías estaban establecidas por entidades aseguradoras para su propia actividad) y segundo que, aún sabiéndolo, los vehículos de dos ruedas (tercera categoría) ¿no deben ceder el paso en la rotonda al resto de usuarios? Esperemos que se modifique. Gracias y enhorabuena por el trabajo fenomenal que desempeñan.

Francisco Javier Cañete Saiz.
Mislata (Valencia).

los menores lleven obligatoriamente el casco en bicicleta, ¿a partir de cuando entra en vigor?

Enrique García Márquez.

- **Nota de la redacción:** Este aspecto entró en vigor el 9 de mayo, con la entrada en vigor de la reforma de la Ley de Seguridad Vial.

GLORIETA NORMAL Y PARTIDA

En Burgos existen un par de glorietas, situadas en la avenida Cantabria, que rompen completamente con la norma general de todas las glorietas: el que está dentro de la glorieta tiene la preferencia. Y esto no se cumple porque las glorietas están cortadas por cedas el paso y, además, reguladas por semáforos. Hasta ahí no tengo nada que objetar, porque la circulación se regula con normalidad sin mayor problema. Ahora bien, existe una disparidad de opiniones, a veces tantas como examinadores y profesores hay en la provincia, sobre el uso de los carriles en esas glorietas. Unos dicen que no es necesario abandonar la glorieta por el carril derecho; otros, que el que circula por el carril exterior no tiene preferencia; otros dan sermones sobre lo que cuesta construir un carril y que para algo está el carril interior... La principal cuestión para elaborar un criterio, es considerar si esto es o no es una glorieta. Porque si es una glorieta, el uso 'teórico' de los carriles es claro, pero, si no lo es, ¿cómo debemos actuar en estos carriles?

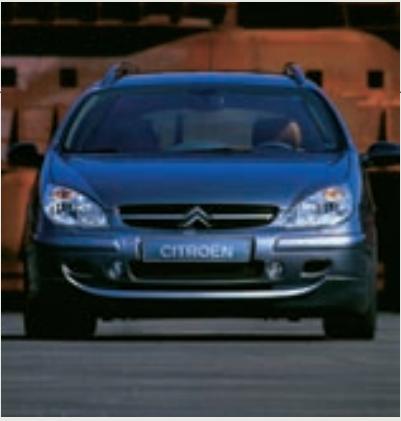
A. A.
Burgos.

- **Respuesta:** Conforme a lo previsto en el anexo I.79 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, a los efectos de esta Ley y sus disposiciones complementarias, "se entiende por glorieta un tipo de intersección caracterizado porque los tramos que en el confluencia se comunican a través de un anillo en el que se establece una circulación rotatoria alrededor de una isleta central. No son glorietas propiamente dichas las denominadas glorietas partidas, en las que dos tramos, generalmente opuestos, se conectan directamente a través de las isletas centrales, por lo que el tráfico pasa de uno a otro y no la rodea". En este caso nos encontramos, por tanto, ante una glorieta propiamente dicha.

LUZ DE FRENO DELANTERA

¿Para cuando la luz de freno delantera en los vehículos automóviles? Se siente uno bastante inseguro cuando estás detenido, por ejemplo en un semáforo, miras por el espejo retrovisor





y ves venir un vehículo rápido, y uno piensa le dará tiempo, estará frenando. La luz delantera de freno, permitiría a conductores y peatones anticiparse ante una situación de riesgo.

Manuel García Lara.
Málaga.

ROBOS DE BICIS

"La Foto" (nº 218), una bici semienterrada con dispositivos antirrobo, arrancó en mí una sonrisa, pero los datos que la acompañaban me produjeron gran tristeza: El 74% de los españoles tiene una bici en casa y un 5,6% la usa a diario, lo que supone 2 millones de ciclistas habituales. 8 millones si se cuentan quienes la han usado la última semana. Y, según datos del Observatorio de la Bicicleta (el último de 2009), a cerca del 21% de los usuarios les han robado su bici en alguna ocasión... Si aplicamos el 21% a los 8 millones de personas que han utilizado la bici en la última semana, ¿se han robado cerca de 1,7 millones de bicis? ¿Se han robado bicicletas por un valor superior a los 500 millones de euros? ¿No es hora de que se ponga un remedio firme a semejante expolio?

Existen varios sistemas inviolables, para identificar el propietario de una bicicleta. ¿Por qué no se escoge uno o varios y las autoridades se comprometen en activarlos mediante un registro informatizado para recuperar los vehículos sustraídos?

Lo digo por experiencia, actualmente causa mucha tristeza denunciar el robo de una bicicleta y comprobar en qué queda la denuncia.

Pío M. Peroy Pérez Reus

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: jmmenenendez@dgt.es

EL 9% DE LOS CONDUCTORES SE

DROGA

Antonio Santos Durán Excepcional mensaje puede hacer que nos concienciamos de una vez del problema al que se refiere este!!!

Savu Raluca Maria Trabajo en un bar y a diario veo gente que va hasta... de alcohol y drogas y suben al volante. Es un pueblo con el mayor número de policías... me pregunto como nunca los pillan. A lo mejor hace falta más controles y si es posible de día también!

PAGO DE TASAS POR INTERNET

Sergio Jiménez Moreno Yo he probado el pago de multas por internet y es una pasada, en dos minutos está pagada; a ver si os aplicais el cuento para otros documentos.



HISTORIAS CON UN TRAGO DE MÁS

Laura Garfia Estas historias no deberían existir. La gente debería ser un poco más inteligente y responsable al volante

Barxa Iglesias Francisco No es malo el alcohol que consumimos sino el que nos consume el cerebro. Beber es ley de vida, no hay duda; pero hay que saber cuando se bebe. Sin embargo (salvo casos como el del Juez aquél de la moto y el casco, que por cierto ya dimitió), no se debe criminalizar a nadie por el mero hecho de tomarse unas copas. Antes "con el vino se engrasaban las bielas"; ahora el vino las rompe. Con todo si bebes... échate una siesta antes de coger el volante.

AL MENOR SÍNTOMA DE HIPOGLUCEMIA, BUSQUE DÓNDE DETENERSE CON SEGURIDAD Y TOME CARBOHIDRATOS

Diabetes y conducción

La diabetes es una patología muy frecuente que, en determinadas circunstancias, puede interferir con una conducción segura. Un buen conocimiento y control de la enfermedad reduce el riesgo.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE
Dirección General de Tráfico

F. Javier ÁLVAREZ GONZÁLEZ
Universidad de Valladolid

Elena VALDÉS
Asesora médica de la DGT

Conocer en qué medida una enfermedad, o qué características de la misma incrementan el riesgo de accidente en el tráfico, tiene gran interés. La conducción de vehículos, es fundamental en la sociedad actual, ya que favorece la movilidad e independencia, y la pérdida del permiso supone un problema a los interesados. La seguridad vial es una prioridad y los Estados buscan el equilibrio entre ambos aspectos.



INTERFERIR LA CONDUCCIÓN

CONDUCCIÓN. Se sabe que algunas personas con ciertas patologías poseen un mayor riesgo de accidente y existe acuerdo en que la evaluación de las condiciones psicofísicas del conductor se debe realizar de forma individual.

La diabetes es una patología muy frecuente e importante, ya que en determinadas circunstancias puede interferir con la conducción segura:

1. La hipoglucemia y en particular las hipoglucemias graves.
2. Las alteraciones en la visión: retinopatía, cataratas, etc, que

deterioran la visión óptima que deben tener los conductores.

3. Las alteraciones neuropáticas que afectan a la movilidad y sensibilidad de los pies y pueden alterar el manejo del freno, embrague o acelerador.
4. La asociación frecuente a problemas como la patología cardiovascular.

DIABETES Y RIESGO. La información más reciente sobre diabetes y el riesgo de lesión por colisión de tráfico proviene de un metaanálisis publicado en 2011, que analizó 15 es-

EL FACTOR QUE SE ASOCIA A MAYOR RIESGO DE ACCIDENTALIDAD DE TRÁFICO EN DIABÉTICOS ES TENER ANTECEDENTES RECIENTES DE HIPOGLUCEMIA SEVERA

tudios que comparaban el riesgo de accidente de tráfico de pacientes con diabetes en relación con la población general. El riesgo relativo osciló entre un 12% y 19% más de riesgo. En general se cree que los diabéticos de tipo I suelen tener mayor riesgo de accidente que los de tipo II; otros estudios han encontrado que el riesgo es mayor cuando el conductor tiene dificultades para detectar las situaciones de hipoglucemia y las colisiones de tráfico.

El factor que se asocia a mayor riesgo de accidente de tráfico en

diabéticos son los antecedentes recientes de hipoglucemia severa (bajo nivel de glucosa en sangre asociado a un deterioro de la función psicomotora que requiera ayuda de otra persona para administrar sustancias para normalizar su glucemia, según la Sociedad Americana de Diabetes), independientemente del tipo de diabetes o del tratamiento farmacológico que se utilice.

SINCERIDAD CON EL MÉDICO

Los diabéticos deben ser especialmente conscientes del riesgo que supone conducir en situaciones de hipoglucemia. Al más mínimo indicio de esta, el paciente debe parar y tomar un preparado rico en glucosa o carbohidratos. Los pacientes que refieren episodios frecuentes de hipoglucemia deben hablar sinceramente con su médico para que este les explique cómo actuar en estas situaciones. Esconder la información al médico y autoridades de tráfico puede tener consecuencias graves para él y el resto de usuarios de las vías.

No todas las situaciones de hipoglucemia interfieren de igual forma en la capacidad para conducir con seguridad. Por ejemplo, a veces las hipoglucemias aparecen durante la noche, o tras un ejercicio físico intenso, o tras cambios de medicación. En estos, un adecuado ajuste del tratamiento u otras intervenciones permitirán normalizar la situación.

La educación diabetológica del paciente es vital para una conducción segura. El médico debe explicar con claridad las limitaciones o consecuencias que la enfermedad le puede originar en la conducción. ♦



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/

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/

Centros de Reconocimiento de Conductores

www.dgt.es/es/seguridad-vial/centros-colaboradores/centros-de-reconocimiento-de-conductores/

Centro de Recogida de Vehículos fuera de uso

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 expediten 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 (Mayo 2014)

	Turismos	84.852
	Motocicletas	11.503
	Furgonetas y camiones	11.408

Última matrícula (20/06/14)



HXY

CON TUS INTERMITENTES LO DICES TODO.



Giro, me incorporo, te adelanto...

Las luces son el idioma de la carretera,
y los intermitentes tu voz.

Utilízalos, no esperes que nadie adivine
tus movimientos.

HAZ TU PARTE. A tu lado vamos todos.

Participa en:
haztuparte.es



Disponible en el
App Store

APP ANDROID EN
Google play

*Descárgate nuestra app
para tus desplazamientos.*



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR

