

LA LLUVIA, PRINCIPAL CAUSA DE ACCIDENTES

Invierno señal de peligro

NIÑOS:
AL PARTIDO,
PERO SEGUROS

FURGONETAS:
FRENO A LA
ACCIDENTALIDAD

JÓVENES:
¿COCHE? NO,
¡UN SMARTPHONE!

BICICLETAS:
ACCESORIOS PARA
TODO

Los sistemas de ayuda mejoran la seguridad • La siniestralidad invernal • Así se pone el coche a punto • Mapa de las carreteras más problemáticas



Entornos escolares:
Iniciativas para
hacerlos seguros

Los coches,
cargados de
aplicaciones

¿Es segura
una sillita
de 70 euros?



DGT: 1,5 millones para investigaciones sobre seguridad vial

- 3** Editorial: Investigar para mejorar la seguridad vial
- 4** La Locura
- 5** El Maletero
- 8** La Foto
- 9** Mi Carril: Jóvenes: ¿Coche? No, un coche

REPORTAJES

- 10** Especial Invierno: Las señales del mal tiempo
- 22** ¿Pueden ser seguras las sillitas de 70 euros?
- 24** Furgonetas: así se frenará su siniestralidad
- 26** Al partido, seguro
- 30** Plan de Investigación DGT: a por la excelencia
- 33** Carta a los coches de 7 años
- 34** Los jóvenes ya no quieren sacarse el carné
- 38** Un año y 800.000 visitas a nuestra web
- 40** Colegios: en torno a la seguridad
- 43** La mitad de las motos no pasan por la ITV
- 44** Bicis: Las novedades más seguras
- 47** Sabías qué... Así ven los que ven mal
- 48** Peatón, no atraveses tu vida
- 50** SV Internacional
- 51** Test... ¿Está usted al día?
- 53** Tráfico del Motor: Las aplicaciones en los vehículos
- 56** Banco de Pruebas: FORD MONDEO 1.5 EcoBoost, SEAT LEON X-PERIENCE 2. TDI 150 CVTdi, OPEL CORSA 1.0 Ecotec y VOLKSWAGEN PASSAT 1.4 TSi
- 58** Noticias del Motor
- 60** La Entrevista: Javier Gutiérrez
- 63** Cartas
- 66** Salud Vial: Precauciones en Navidad
- 67** Vía de Servicio



10 Especial invierno: Las señales del mal tiempo

Un experto en pruebas de vehículos desvela para "Tráfico y Seguridad Vial" todas las claves de la conducción invernal: lluvia, nieve, niebla, hielo, viento... Además, incluye nuestro habitual mapa de puntos conflictivos, puertos cerrados, cadenas... y consejos para afrontar los viajes con mal tiempo.

22 Sillitas: ¿Son seguras las de 70 euros?

Tras evaluar 11 sillitas infantiles de coste inferior a 70 euros, los expertos se preguntan si el hecho de ser asequibles las iguala a poco seguras. Y es que el resultado es poco alentador: 6 "muy malas", 4 "aceptables" y solo 1 "buena".



P. A. PUTNAM



24 Así se frenará la accidentalidad de las furgonetas

Hasta septiembre, 75 personas habían muerto en accidentes de furgonetas. Exceso de velocidad, de carga, antigüedad, falta de mantenimiento, empleo irregular... DGT y Transportes aprueban una batería de medidas para frenar su accidentalidad.

26 Al partido, pero seguros

Cada fin de semana, 60.000 clubes deportivos desplazan a 3 millones de jóvenes a competir en España. El medio más utilizado es el autobús, pero es fundamental para su seguridad que se abrochen los cinturones de seguridad que ya equipan el 80% de los autocares.



Alberto ESPADA



Lucía RIVAS

34 Los jóvenes ya no sueñan con el coche

Los jóvenes ya no sueñan con sacarse el carné de conducir y comprar un coche. Prefieren lo último en moda o en tecnología. La crisis, la mejora del transporte público y cambios en las costumbres al viajar influyen en este cambio de mentalidad.

60 Javier Gutiérrez, actor: "Soy más partidario de educar que de sancionar"

Javier Gutiérrez, el popular Satur, de "Águila Roja", premiado recientemente por su trabajo en "La isla mínima", cuenta que no le gusta conducir, que tiene carné por lo que debe hacer en las películas y que siempre utiliza el cinturón de seguridad, aunque explica que "soy más partidario de educar que de sancionar".



Alberto ESPADA

Iconos informativos





Agencia2

AÑO XXX
Número 229/
DICIEMBRE 2014

Director:JESÚS SORIA (*jsoria@dgt.es*)**Coordinadora General:**Mercedes López (*mlopez@dgt.es*)**Redactores-jefe:**Juan M. Menéndez –edición– (*jmmenendez@dgt.es*)**Maquetación:** Agencia2.**Redactores:**Carlos Nicolás (*cnicolas@dgt.es*) y
Anabel Gutiérrez (*aigutierrez@dgt.es*)**Fotografía:**

Lucía Rivas y Alberto Espada (colaboradores).

Secretaria de Redacción:Francisca Robles (*frobles@dgt.es*)**Colaboran en este número:** Javier Álvarez, Alberto G. Palomo, Helena Gil, Juan C. González Luque, Pablo León, Andrés Más y Elena Valdés.**Infografía:** Dlírios.**Redacción:** c/ Josefa Valcárcel, 44. 28027 Madrid.
Tfno. 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.

SUSCRIPCIONESAvda. Manoteras, 26-3ª. 28050 Madrid.
Tel.: 91 339 62 75. Fax: 91 339 63 69.
Correo e: suscriptorestrafico@grupotpi.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>

Edita:



Investigar para mejorar la seguridad vial

Mejorar la seguridad vial desde la investigación. Así podría resumirse el plan de la Dirección General de Tráfico para poner en marcha una serie de investigaciones destinadas a resolver problemas cotidianos de los ciudadanos: proyectos de investigación para proteger a los ocupantes de los coches, a los usuarios más vulnerables de las vías, de programas de rehabilitación de conductores reincidentes en el consumo de alcohol o drogas, o de la movilidad de los usuarios con discapacidad, y la visión "cero lesionados" en las carreteras, los medicamentos y la conducción... Cuando desde otros sectores se nos transmite la impresión de que se reduce la inversión en investigación, la DGT muestra su apuesta por ella. Porque investigar es la base de nuestro desarrollo e imprescindible para avanzar, para seguir ganando batallas en nuestra lucha diaria contra la siniestralidad en calles y carreteras.

Investigaciones que serán aprobadas tras ser perfectamente evaluadas por los técnicos y expertos de la propia DGT y también siguiendo los criterios científico-técnicos de expertos designados por la Agencia Nacional de Evaluación y Prospectiva (ANEP), que cuenta con 33.000 expertos de prestigio internacional.

Todas las investigaciones recibirán una ayuda que en ningún caso sobrepasará los 50.000 euros y cuyo monto global por parte de la DGT será de un millón y medio de euros. Una apuesta clara y absolutamente transparente para, por primera vez en este organismo, abrir nuevas vías para la investigación en el campo de la seguridad vial. Una iniciativa que, además, abre las puertas a los investigadores españoles, las universidades, los centros tecnológicos... Una convocatoria pionera en el campo de la seguridad vial y puesta en marcha de la forma más económica posible para la Administración.

● Multa: 200 €
● Pérdida de 4 puntos

1 SIN PRIORIDAD. Una furgoneta se acerca a una intersección en la que no tiene prioridad. Este cruce está señalizado con un Stop, que vemos claramente marcado en la señalización horizontal, con su marca de detención. Además, a dicha intersección se acerca otro turismo que sí que tiene prioridad...



2 DE STOP A CEDA... El conductor de la furgoneta parece querer "convertir" el Stop en un Ceda el Paso, un error muy frecuente en muchos conductores. Y para no detener su vehículo, va arrimándolo a la derecha, reduciendo la velocidad, pero sin detenerse e invadiendo el arcén para dejar espacio al turismo que se acerca por la vía que tiene prioridad...



3 EN EL ARCÉN. Al final, como llegan más vehículos desde la vía con prioridad, el conductor de la furgoneta debe detenerse en el arcén, en plena curva, y dejar pasar a quienes tienen prioridad. ¿Por qué en vez de hacerlo a última hora y en un lugar poco adecuado para ello no se detuvo en el Stop, el mejor lugar habilitado para ello?

En **facebook han comentado**

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

Miguel Carlos M. No es una locura sino un Stop mal ubicado. Hay otro en Asturias salida a Pravia . Si paras, te dan por detrás y si no paras y te giras, no ves los que vienen...

Xosè C. La sanción debería de ser más alta.

Jose L. R. ¿Qué haría si es una vía sin arcén? Las locuras para los locos y las monadas para los monos.

Carlos F. G. Mi profesor de autoescuela me dijo un truco para hacer siempre bien un stop: si ves la señal, trata de no mirar si viene alguien o no antes de estar parado, así te obligarás a detenerte y a hacerlo correctamente. Era una exageración, pero no me pareció mal consejo.

Paco H. Somos muy pocos los que hacemos el STOP como se debe hacer, parando el vehículo totalmente.

Matilde G. A. La gente está muy loca. Todavía no se han dado cuenta que un vehículo es un arma de matar muy peligrosa y no se respeta nada.

Vicente S. V. En rotondas también se cruzan en tu carril, las toman en línea recta y no pasa nada... A ver si tomáis medidas!!!!

Antonio J. R. Pocos euros y pocos puntos me parecen.

Esther G. N. Es una imprudencia. Muchos hacen un Stop como ceda el paso.



● Multa: 200 €
● Pérdida de 3 puntos

A mí no, ¡¡¡ehh!!!!

Esta conductora circula sin el cinturón de seguridad durante toda el tiempo que dura la secuencia. Además, lleva una mano ocupada con un cigarrillo y la otra la utiliza para tocarse el pelo y la cara en varias ocasiones, sujetando el volante solo con la que lleva ocupada por el cigarrillo. ¿Todavía queda gente que no es consciente de que el cinturón salva vidas y que hay que utilizarlo siempre y bien ajustado? Eso sí, lleva una pegatina con un "A mí no, eh!!!" que debe quedar genial en la foto de la multa.

Y también en YouTube

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

Fotografías captadas desde los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.

La scooter, la moto con más accidentes



Varón, mayor de 35 años y a los mandos de una scooter es el perfil del conductor con más riesgo de accidente. La Fundación Línea Directa ha analizado los datos de más de 45.000 accidentes de moto registrados por la aseguradora durante los últimos cinco años (2009-2013) y concluye que, por tribu motera, casi el 24% de los siniestros registrados era de scooter, seguido de motos de carretera (20%) y de las custom (19,5%).



La DGT dispone ya de 5 Pegasus

La Dirección General de Tráfico (DGT) dispone ya de cinco helicópteros equipados con el sistema de radar Pegasus, para vigilar, entre otras conductas, la velocidad desde el aire. Desde la puesta en marcha del primer Pegasus, en marzo de 2013, casi 3.200 conductores han sido denunciados por este radar.



Los padres, a favor de una "caja negra"

Una encuesta, realizada por Goodyear a más de 6.800 padres de conductores noveles, asegura que, el 44% estaría a favor de utilizar la tecnología de la caja negra para controlar la conducta de sus hijos al volante. Un 46%, además, se muestra partidario de recibir cursos de repaso obligatorios en autoescuela.



Periodistas, conductores problemáticos

Ni los taxistas ni los transportistas, son los periodistas, los médicos y los ingenieros los que más 'partes' dan al seguro, según un estudio de Acierto.com. En el extremo opuesto, es decir, entre los menos problemáticos, se situarían agricultores, ganaderos y marineros; después, mecánicos; y, sorprendentemente, el grupo que engloba a los conductores profesionales.

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!

¿Le parece una medida de seguridad encender las luces de cruce durante el día en los meses de invierno?

SÍ 90,4%

NO 9,6%

YA PUEDE VOTAR
¿Sabe qué hacer en caso de acuaplanin?



Barcelona, ciudad inteligente

La ciudad condal es la primera de ocho ciudades europeas seleccionadas por el proyecto ZeEUS (financiado por la UE en coordinación con al UTIP, Asociación Internacional de Transporte Público), que pone en circulación 4 autobuses eléctricos. Además, una aplicación para móvil permite a los ciudadanos conocer qué plazas de zona de aparcamiento azul o verde

están disponibles en las calles, gracias a unos sensores como los que existen en algunos aparcamientos subterráneos. También desde octubre cuenta con 3 taxis eléctricos de la furgoneta Nissan e-NV200. Por último fue sede de la Feria Internacional de ciudades inteligentes (Smart City Expo World Congress) el pasado mes de noviembre, que acogió a 400 ciudades.

"Smart Cities" marca Telefónica

Entre los proyectos por Telefónica presentados en la Feria Internacional de Ciudades Inteligentes de Barcelona se encuentra la gestión de parking públicos. Igualmente, presentó un proyecto de control de tráfico o la monitorización medioambiental (desarrollada en Santander) o el sistema de planificación inteligente para conocer las formas de desplazamiento de la población dentro de la ciudad, que permite optimizar el transporte público (en Zaragoza).

La velocidad, la infracción más cometida

El exceso de velocidad, el no uso de cinturón de seguridad y el inadecuado mantenimiento del vehículo son tres de las infracciones más comunes entre los conductores cuando circulan por carreteras convencionales. Así lo han constatado los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil entre los más de 600.000 vehículos controlados durante la última campaña realizada por la DGT (20-26 de octubre) y en la que se denunció a casi 35.000 conductores.

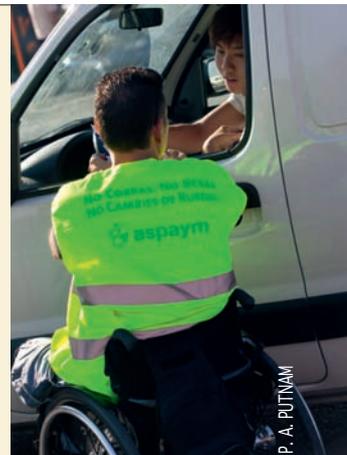


Mascotas sueltas, 100 euros de multa

El 70% de los conductores con mascota desconoce la normativa que regula el transporte de animales, según un informe de Norauto, que recuerda, también, la importancia de llevar correctamente sujeta a nuestra mascota. Un animal multiplica su peso por 35 a una velocidad de 50 km/h en caso de accidente, por ello recomienda el uso de sistemas de retención homologados. Transportar animales sueltos es sancionable con una multa de hasta 100 euros.

Nuevo baremo de indemnizaciones: un paso adelante

El Congreso de los Diputados ha instado al Gobierno a reformar el Baremo de Indemnizaciones para víctimas de tráfico, al aprobar una proposición no de ley conjunta (PP, PSOE, CiU y PNV) en este sentido. La propuesta mejoraría las indemnizaciones (en especial grandes lesionados), alejadas de las europeas.



Carril bici que se ilumina en la oscuridad

Increíble carril bici

El estudio Roosegaarde, especializado en proyectos de iluminación nocturna, es el encargado del desarrollo de este increíble carril bici, de unos 600 metros, que está elaborado con pequeños azulejos, bañados con una pintura especial que se ilumina hasta 8 horas al anochecer. Está en Nuenen (Holanda).





Paul Alan PUTNAM

¡¡Cazados!!

¡A 242 km/h!

El conductor de este automóvil no solo circula con exceso de velocidad, sino que, según llega a registrar el helicóptero de Tráfico, alcanza la cifra de 242 km/h; es decir, que circula a más de 120 km/h por encima de la velocidad permitida.



Los conductores se 'confiesan'

Una encuesta sobre hábitos de conducción de Ponle Freno y Axa revela que uno de cada cinco conductores reconoce haber conducido tras haber consumido alcohol, mientras que el 60% desconoce incluso los límites legales. Entre los comportamientos confesados están: montar en bici sin casco (53%), conducir más de 2 horas seguidas sin descansar (45%), saltarse un semáforo en ámbar (también un 45%), manipular aparatos como el GPS o la radio mientras se conduce (34%) o circular a más de 65 km/hora por ciudad (32%). A pesar de esto, en otro estudio, realizado por el Observatorio DUCIT, del RACE, los conductores se consideran en general prudentes y atentos a la conducción del resto, relajados y confiados; eso sí, la mayoría reconocen circular "más bien" rápido.



Conozca su saldo de puntos con Cl@ve

Cl@ve es una nueva herramienta de acceso a la administración electrónica que le permitirá conocer no solo su saldo de puntos, sino también sus antecedentes como conductor y, próximamente, realizar otros trámites de Tráfico. Este programa se suma a las otras tres formas de acceso al saldo de puntos: con DNI electrónico, con certificado digital o con clave de usuario y contraseña desde una dirección de correo electrónico.

Nuevo sistema, en tres pasos

- 1 Hay que registrarse una sola vez o a través de Internet (con Certificado Digital o DNI-e) o presencial (en una oficina de la Agencia Tributaria o la Seguridad Social).
- 2 Una vez identificado y registrado, ir a la página web de la DGT y pinchar en Consulta Saldo de Puntos y Antecedentes (con Cl@ve).
- 3 Una pantalla le mostrará los sistemas de identificación disponibles que el usuario debe, escoger, seleccionar y completar.



Te comería a versos

"A veces reírse es lo más serio" o "Duerme menos y sueña más", así hasta un total de 20 versos, tomados de las letras de canciones de Leiva y del rapero Rayden, aparecieron este otoño en varios pasos de peatones de Madrid. La acción anónima, aunque se atribuye al grupo de jóvenes artistas Boa Mistura, tiene como objeto hacer la ciudad un poco más humana. No están ubicados al azar, sino en lugares estratégicos donde puedan tener un mayor impacto en los ciudadanos, sin distraer a los conductores.

www.boamistura.com

Michael Phelps, positivo en alcoholemia

El nadador norteamericano, Michael Phelps, fue arrestado en septiembre en Baltimore, su ciudad natal, por conducir con exceso de velocidad y duplicando la tasa de alcohol permitida. La Federación de Natación de EE.UU. le suspendió durante seis meses, por lo que no participará en el Mundial 2015. Si se le declara culpable en el juicio que se ha aplazado hasta el 19 de diciembre, podría ingresar un año en prisión, por tener antecedentes.





Al volante, la vista es la vida

El 90% de las informaciones llegan al conductor a través de sus ojos. Por ello es tan importante tener una visión correcta y, en caso de sufrir algún defecto visual, llevar la corrección adecuada y perfectamente graduada. Teniendo en cuenta que según los últimos informes aparecidos en torno al 61% de los españoles utilizan gafas graduadas —una cifra que llega al 72% si tomamos el tramo de edad de 45 a 60 años— y que unos 8,5 millones de conductores —en torno al 32%— está obligado a utilizar mientras conduce algún tipo de corrección visual, la recomendación clásica de “al volante, la vista es la vida” adquiere un especial relevancia... Con motivo del Día Mundial de la Visión, que se celebra a finales de octubre, mostramos a nuestros lectores cómo influyen diferentes problemas —miopía, hipermetropía, cataratas, escotomas, glaucoma...— visuales en la conducción (Ver *Sabías qué...* en la página 47).

Jóvenes: ¿Coche? No, un móvil

Hace no muchas décadas, los jóvenes soñábamos con llegar a cierta edad para, sobre todo, sacarnos el permiso de conducir y nos bastaba con poder quitar el coche a los padres algún que otro fin de semana, en espera de poder comprarte uno –nuevo o usado– cuando entraran en el bolsillo los primeros ingresos. También con irnos de casa, con comprarnos hasta un piso, con viajar sin llevar a los padres colgados del brazo a todos lados, preferiblemente con otras compañías, con poder fumar y beber tranquilamente...

Las cosas han cambiado mucho. Afortunadamente. Y es que la escala de preferencias, gustos, inquietudes ha cambiado sustancialmente. Los jóvenes de ahora tienen más formación, ya han viajado mucho más que nosotros, conocen muchos más restaurantes, han pasado muchas más noches locas, no piensan en viviendas porque es casi utópico, pero, sobre todo, son muchos los que ya no se vuelven locos por sacarse el permiso de conducir. Y mucho menos por comprarse un coche. Su libertad no es el coche. Sus objetos de deseo son otras cosas. Sí, influye la crisis. Sí, influye la falta de perspectivas. Sí, incluye la inseguri-



Jesús SORIA

Director

La escala de valores ha cambiado mucho en las últimas décadas. Del coche y la vivienda como prioridad se ha pasado a los smartphone, la moda, las tecnologías en general...



dad laboral. Vale.

Pero todos los especialistas coinciden en que, sobre todo, se debe a un cambio de valores. Ahora importan mucho más otras cosas: tener el smartphone más novedoso, poder cambiarlo lo antes posible por el nuevo, acceder a las últimas tecnologías para escuchar en cualquier circunstancia sus músicas preferidas, acceder a ellas, compartir fácilmente todo lo que piensan y hacen... Estar al día con lo más novedoso en juegos, poder comprar lo último en complementos y ropa, o bien cara o de usar y tirar, pero siempre a la última que marcan las modas y el marketing, a que le quede algo para unas buenas copas el fin de semana que ahora no empieza ni el sábado ni siquiera el viernes, sino el jueves por la noche y termina bien avanzado el domingo... Pero también a bicis con altas tecnologías para dar rienda suelta a su espíritu de joven saludable y muy responsable medioambientalmente, incluso a patinetes con los que moverse por la ciudad... Hasta las casas de coches acomodan sus tecnologías para atraer a este colectivo: músicas, Internet, apps...

Jóvenes cuya actitud y formación quizá esté contribuyendo a reducir sus estadísticas de siniestralidad en las carreteras, lo que, sin embargo, contrasta con la subida de sus niveles de participación en otras problemáticas sociales... Otros jóvenes a los que algunos colectivos deben empezar a buscar... ♦

Teléfono, ¡qué peligro!

El móvil se ha integrado tanto en nuestras vidas que está trastocando muchas de las relaciones cotidianas. Comes con alguien que no te hace ni caso porque está viendo un mensaje; ves pasear por la calle a niños, jóvenes y adultos que se olvidan del mundo viendo una foto o enviando un whatsapp; gente de la que te enteras de su vida por la charla que le escuchas en la parada del autobús. Pero, sobre todo, tan integrado que para muchos ya es normal conducir y atender llamadas, hacer llamadas, ver un whatsapp o, incluso, que es lo peor, ponerse a enviarlos o mantener una charla. Todo un peligro que ya está detrás de una buena parte de los accidentes.

Tecnologías en el coche

En este número publicamos un interesante reportaje sobre el mundo apps, que ha llegado con fuerza a los automóviles. Las marcas saben que su clientela, sobre todo la más joven, ya busca menos cilindradas en beneficio de que el coche sea otro lugar donde poder disfrutar de las tecnologías, la comunicación. Está muy bien, siempre que éstas no sean un factor más de distracción. Las casas de coches, los fabricantes, más que preocupadas con la seguridad y ahí están los avances en este terreno, no deberían olvidar que el manejo de ciertas tecnologías al volante también pueden ser el origen de un susto.

Motos olvidadizas

El último informe de la patronal de las ITVs, AECA-ITV, ha puesto de manifiesto que si el problema de los coches que no pasan las inspecciones es importante, no lo es menos el de las motos y ciclomotores. No han pasado por la ITV ni la mitad de las que estaban obligadas. Por si esto fuera poco, de los que sí la pasaron, nada menos que el 17% de las motos y el 26% de los ciclomotores fueron rechazados en la primera inspección. En total, casi un 10% de rechazos por encima de los que se dieron en 2012. Unas cifras que demuestran una vez más el valor de pasar por unos controles que, en el mejor de los casos, te van a decir que, quizá, tu moto o tu coche es un riesgo para la seguridad vial. Lo peor puede venir después...



CONDUCIR EN INVIERNO

Las señales del mal tiempo





La conducción en invierno es más complicada que la habitual por las inclemencias del tiempo: lluvia, nieve, hielo... Hemos pedido a un conductor experimentado, que ha probado cientos de coches para su revista, "Motor 16", que nos cuente sus experiencias y vivencias muchas en las condiciones más adversas y extremas. Y cómo pueden ayudar las nuevas tecnologías de los coches. Además, todo lo que debemos tener en cuenta en la conducción invernal. Peligros, puesta a punto, siniestralidad...

Andrés MÁS

A lo largo de mis últimos 30 años de experiencia al volante, como probador profesional y de conductor habitual, me han quedado grabadas en la memoria muchas situaciones críticas derivadas de la climatología adversa que se solventaron casi siempre sin problemas gracias en buena parte a la experiencia, pero, sobre todo, a la previsión. En los últimos años, la tecnología aplicada al automóvil ha progresado notablemente y ha permi-



acelerador suavemente para reducir la velocidad y esperar a que las ruedas agarren.

✓ **LA CLAVE:** Llevar las ruedas con la adecuada profundidad del dibujo, reducir la velocidad en estas zonas o montar neumáticos de invierno, que reducen el riesgo de acuaplanin.

LUNAS EMPAÑADAS: EL VAHO BAJO CONTROL. Con lluvia y frío también es habitual ver muchos coches, sobre todo los más antiguos, con los cristales empañados y a sus conductores intentando eliminar el vaho, con gran riesgo de accidente. Los cristales se empañan por la

UN PROBLEMA HABITUAL ES CUANDO EL COCHE ATRAVIESA UN CHARCO Y EL NEUMÁTICO NO EVACÚA EL AGUA

tido salvar muchas vidas con sistemas de asistencia al conductor que hace pocos años nos habrían parecido de ciencia ficción. También es cierto que, en muchas ocasiones, de nada sirven estos sofisticados sistemas si las ruedas van sin dibujo o deshinchadas, los amortiguadores 'reventados', la goma de los limpiaparabrisas desgastada o las luces mal reguladas. O si desconocemos las 'cuatro reglas' a seguir en cada situación.

ACUAPLANIN: FRECUENTE MUY DELICADO. Un problema muy habitual derivado de la conducción invernal es el que sucede cuando el coche atraviesa un gran charco de agua y el dibujo de las ruedas no es ca-

paz de evacuar toda el agua que pisan. Entonces se produce el acuaplanin y el coche pierde el contacto con el asfalto, provocando una peligrosa flotación del vehículo y una tendencia elevada a la pérdida del control. Esta situación, que se puede presentar aunque el coche vaya provisto de todo tipo de controles y ayudas a la conducción, se produce por el desgaste de los neumáticos o por la excesiva velocidad con la que se entre en la balsa de agua, y requiere mucha sangre fría para no acabar fuera de la carretera. No se deben 'clavar' los frenos ni girar la dirección bruscamente, solo sujetar con fuerza el volante, realizando pequeñas correcciones, levantar el pie del

diferencia de humedad y de temperatura con el exterior. Y la forma más fácil de secar el ambiente, sin abrir las ventanillas, es conectar el aire acondicionado. Así, en menos de tres minutos el vaho desaparece como por arte de magia. Pero para magia de verdad, la incorporada en el climatizador automático, una opción muy recomendable para evitar este problema.

✓ **LA CLAVE:** Para evitar el tan temido vaho, mezclar el aire acondicionado con la calefacción al entrar en el coche, hasta que desaparezca la humedad. Si lleva climatizador, no desconectar el aire acondicionado en invierno ya que al fijar una temperatura,





EL HIELO: EL ENEMIGO QUE NO VERÁS

Es casi invisible y la adherencia de un coche es prácticamente nula. La conducción se hace altamente peligrosa.

■ Se forma básicamente en zonas de sombra, resguardadas y orientadas al norte. Y en zonas húmedas, puentes sobre ríos...

■ Si pisa una zona helada, reduzca al máximo la velocidad sin brusquedad y maneje el volante con sumo cuidado. Los frenos, ni tocarlos...

■ Ojo con tres grados bajo cero, aunque incluso por encima de cero grados, puede haber placas.

el sistema se encarga de mantenerla.

NIEBLA: NI UNA DISTRACCIÓN. Hay un fenómeno meteorológico peligroso y traicionero: la niebla. Una situación que muchos conductores se toman a la ligera sin pensar en las consecuencias.

En los últimos años, los faros principales de los coches han evolucionado muchísimo, y de los simples halógenos se ha pasado a los Xenón, a los Led e incluso a los Láser; sin embargo, los antiniebla no han experimentado una evolución tan sorprendente. Han mejorado y cumplen su papel, pero salvo po-

cas excepciones no ha habido milagros.

Pero sí que hay que destacar dos nuevas tecnologías que pueden resultar especialmente útiles en condiciones de niebla. Por un lado, los sistemas de iluminación inteligente que amplían el campo de visión del conductor, pues dirige las luces de cruce o antiniebla hacia el lado del vehículo hacia el que se pretende realizar el giro.

Y por otro, el novedoso sistema 'todoclima' integrado en los faros principales. Este ilumina la zona delantera del coche significativamente mejor que con los antiniebla, que desaparecen como tal. La in-

LOS MEJORES SISTEMAS DE AYUDA PARA EL INVIERNO

ABS, PARA EVITAR BLOQUEO DE LAS RUEDAS

Desde 2003 lo llevan todos los coches modernos y evita que al frenar fuerte en suelo deslizante las ruedas se bloqueen impidiendo girar.

ESP, CONTROL DE ESTABILIDAD

El control de estabilidad ya es obligatorio. Actúa junto al ABS y frena la rueda necesaria para mantener la trayectoria de un coche fuera de control.

ASR, PARA CONTROLAR LA TRACCIÓN

El control de tracción ayuda a arrancar desde la posición de parado en suelos deslizantes sin que las ruedas patinen.

DETECCIÓN DEL BORDE DE LA CARRETERA

Una cámara situada delante del retrovisor interior vigila que el coche no se salga de la carretera. Si se despista, avisa al conductor.

MANTENIMIENTO DE CARRIL

Una cámara vigila que el coche se mantenga dentro del carril. Si intenta cambiar sin intermitencia, avisa o gira el volante.

DETECCIÓN DE PEATONES, VEHÍCULOS O ANIMALES:

Una cámara o un radar, o ambos, detectan en la oscuridad cualquier peligro.

VELOCIDAD DE CRUCERO ADAPTATIVA:

Control de velocidad capaz de frenar y acelerar de forma autónoma para mantener la distancia respecto al coche que nos precede.

FRENADA DE EMERGENCIA AUTOMÁTICA:

Actúa sobre los frenos si detecta un peligro y que el conductor no se ha dado cuenta. Ya lo llevaban muchos coches de alta gama, pero cada vez lo incorporan otros muchos.

NEUMÁTICOS ESPECIALES PARA EL INVIERNO

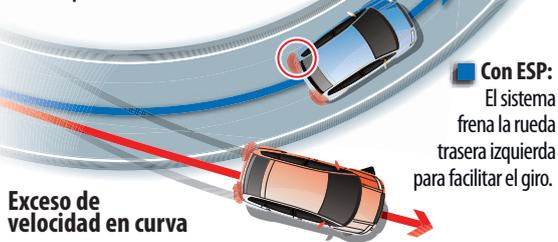
Fabricados de un compuesto especial y un dibujo diferente. Con bajas temperaturas y suelo deslizante son imbatibles. Pueden ser muy útiles en determinadas zonas donde llueve habitualmente, hace frío, nieva...

MEJOR VISIÓN CON LOS FAROS ADAPTATIVOS

Con faros de Xenón o LED, se adapta la iluminación para mejorar la visibilidad respecto a los antiniebla tradicionales.

ESP: Cuándo y cómo actúa

Cuando el sistema electrónico de estabilidad detecta que se puede perder el control, actúa para evitarlo.



■ **Con ESP:** El sistema frena la rueda trasera izquierda para facilitar el giro.

Exceso de velocidad en curva

■ **Sin ESP:** El coche perdería la adherencia y seguiría recto.

Obstáculo ■ Con ESP ■ Sin ESP

1. El ESP frena la rueda trasera izquierda para facilitar la esquivada.



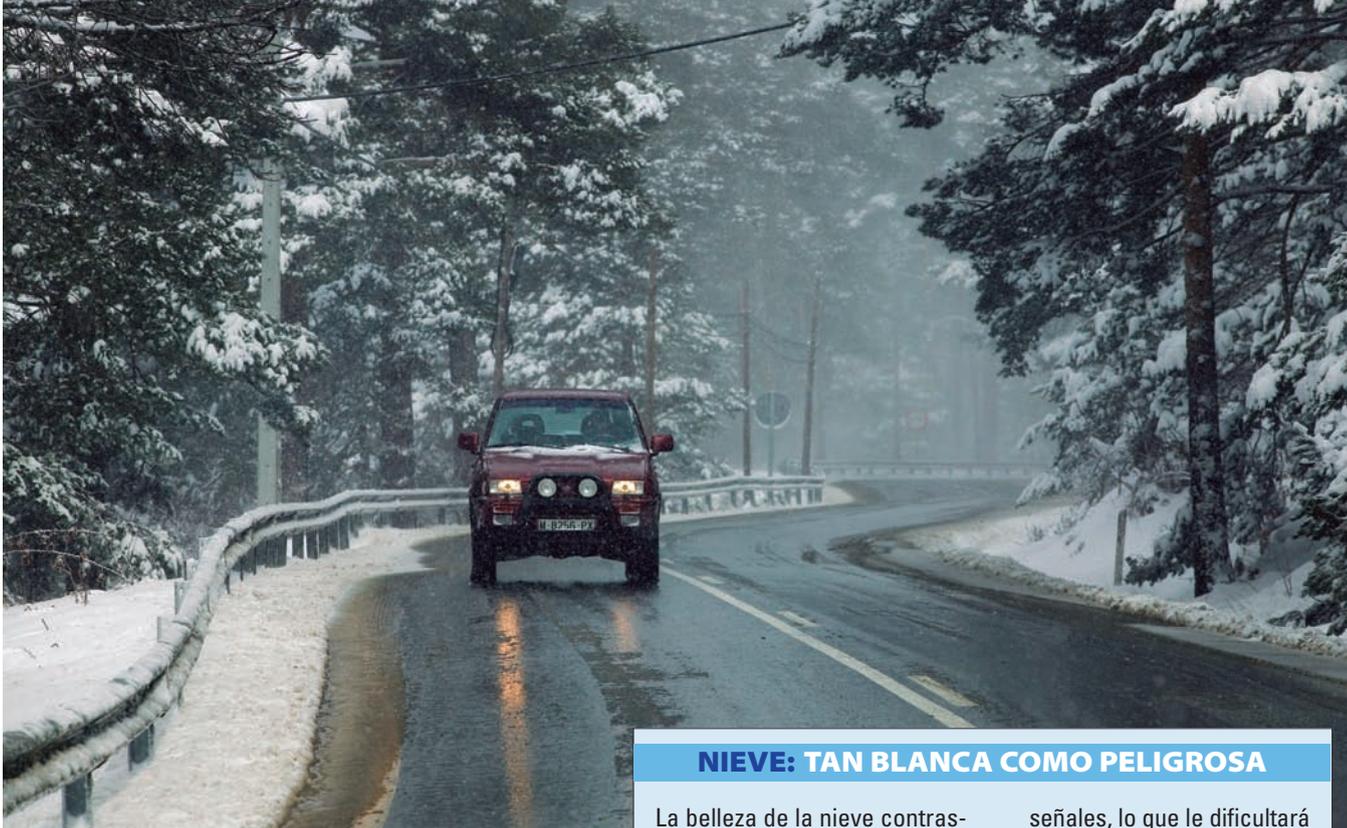
2. Al detectar un giro brusco para regresar al carril, el ESP frena la rueda delantera izquierda para evitar que derrape de atrás.

1. El conductor logra esquivar el obstáculo.



2. Al regresar a su carril mediante un enérgico giro de volante, el coche hace un trompo.

Tráfico y Seguridad Vial • Dlírios



LA EFICACIA DE LOS NEUMÁTICOS DE INVIERNO ESTÁ DEMOSTRADA

teración de este sistema 'todo clima' con el sistema de faros instalado en el coche (Xenón, Xenón plus, Led...) lo que consigue es reducir el 'auto-reflejo' al conductor.

Además, hay que mencionar otras tecnologías que darán al conductor mayor margen de seguridad. Sistemas como la detección del borde de la carretera o de peatones, vehículos o animales en la oscuridad o con niebla, de mantenimiento de carril, de control de velocidad de cruce adaptativo –mantiene la distancia con el coche que va delante–, o la frenada de emergencia automática.



VIENTO: NO ES INOFENSIVO

El viento puede parecer inofensivo, pero puede crear un serio problema: es la tercera causa de accidentes durante el invierno, por detrás de lluvia y niebla.

■ Ojo al adelantar a un camión o salir de un túnel: se deja de estar 'protegido' y el gol-

pe de aire puede desplazar el coche peligrosamente.

- Conduzca más despacio para poder dominar siempre el vehículo.
- No haga movimiento bruscos con el volante y sujételo firme si soplan rachas fuertes.

NIEVE: TAN BLANCA COMO PELIGROSA

La belleza de la nieve contrasta con los peligros que encierra en carretera. Incluso los primeros copos convierten la calzada en una auténtica pista de patinaje y si 'cuaja', puede incluso dejarle sin poder circular. Conviene conducir con muchas precauciones.

■ La nieve reduce mucho la visibilidad y 'tapa' incluso

señales, lo que le dificultará la conducción.

- Si la nevada es importante, circule por las rodadas.
- No pegue acelerones, frene con suavidad y arranque con sumo cuidado para no patinar.
- Algunas zonas nevadas pueden helarse.

El más habitual y recomendable por su relación precio-eficacia es, sin duda, la frenada automática de emergencia porque, en caso de despiste del conductor, si los sensores detectan riesgo de colisión, va a detener el coche de forma automática, incluidas situaciones de baja visibilidad. Pero sin olvidar que las ayudas tecnológicas ayudan a circular más seguro pero no más rápido.

✓ **LA CLAVE:** Para superar una zona de niebla espesa sin percances, hay que adecuar la velocidad a las circunstancias,

señalar bien nuestra posición con el piloto trasero, y acentuar la atención al máximo.

HIELO Y NIEVE: LOS NEUMÁTICOS, VITALES. Pero si existe una situación delicada para el automovilista acostumbrado normalmente a conducir con el asfalto seco o mojado por la lluvia, esa es sin duda encontrarse con una placa de hielo o una copiosa nevada. En esas circunstancias lo ideal pasa por dos alternativas bien diferentes tanto en planteamiento como en precio o resultados. Yo me inclino por montar neumáticos de invierno con una inversión media de unos 250 € para las cuatro gomas.

En este sentido, el año pasado recorrí 200 kilómetros con una capa de nieve de varios centímetros y un vehículo sin cadenas. El recorrido comenzaba en Barcelona con 16°C positivos y terminaba en An-



CADENAS

Además de las cadenas tradicionales —incómodas, ruidosas y pesadas—, hoy existen alternativas con diferentes grados de eficacia en función de las condiciones de la vía.

- **METÁLICAS:** duraderas, muy eficaces y las más utilizadas todavía.
- **NEUMÁTICOS DE INVIERNO:** Aconsejables para zonas de abundante lluvia y

temperaturas por debajo de 10°. Agarran mejor, frenan antes y cuestan un 15% más que las convencionales.

- **TEXTILES:** Fácil montaje, son eficientes y ocupan poco.
- **SEMIAUTOMÁTICAS:** Muy costosas pero las más eficientes. Puede circular todo el invierno con el soporte instalado y, si lo necesita, se acoplan con facilidad.

dorra con -10°C. El coche llevaba neumáticos de invierno y tanto en seco como en mojado y sobre nieve, su eficacia quedó demostrada con un agarre excepcional en curva, máxima tracción y frenada sorprendente. Además, está demostrado que con temperaturas inferiores a +7° C, los neumáticos de verano pierden gradualmente agarre en carretera, mientras que, por debajo de esa temperatura, el comportamiento dinámico de los de invierno es muy superior, reducen el riesgo

de acuaplanin, y rebajan la distancia de frenado un 10% con lluvia y un 20% sobre nieve, respecto a los de verano.

Muchos usuarios prefieren estos neumáticos porque frecuentan zonas de frío y abundantes nevadas, o porque practican el esquí y no se ven obligados a montar cadenas cuando es obligatorio. Algunos fabricantes ofrecen incluso neumáticos de invierno que se pueden usar todo el año, al no perder propiedades con el calor. La alternativa son las cadenas.

De no ir preparados para esta situación, mi recomendación es, si es posible, no continuar, dar la vuelta. Aunque el coche incorpore controles de estabilidad y tracción o incluso de tracción a las cuatro ruedas, la conducción suave y sin brusquedades es clave para llegar al final del trayecto en un escenario tan hostil como un paisaje con un asfalto cubierto de una capa de nieve y quizá alguna placa de hielo escondida.

✓ **LA CLAVE:** En carreteras 'peligrosas', no solo el ESP nos ayudará a controlar un derrapaje en hielo o nieve; o un control de tracción, que permitirá arrancar en una cuesta deslizante. La clave es combinar un sistema de tracción total con neumáticos de invierno. Y conducir con mucha suavidad. ♦

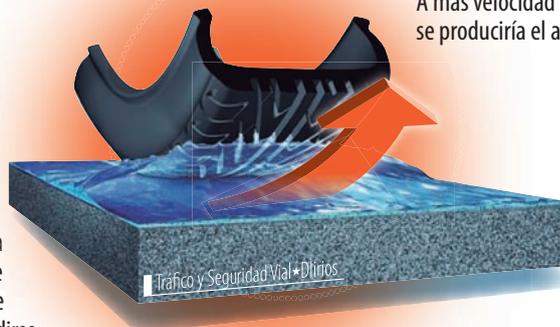
ALGUNOS SISTEMAS DE SEGURIDAD AYUDAN MUCHO A LA CONDUCCIÓN INVERNAL: MANTENER EL CARRIL, DETECCIÓN DE PEATONES...

El peligro del acuaplanin

El agua puede actuar como una cuña que impide el contacto entre el neumático y el suelo.

Explicación física

El levantamiento del neumático por efecto de la presión del agua sobre la calzada es la misma que la del esquí náutico, que permite deslizarse sobre el agua sin hundirse.



Cómo afecta

En un neumático sin dibujo, la presión del agua a 70 km/h es de 2 bar. A más velocidad o menor inflado de las ruedas (menos de 2 bar), se produciría el acuaplanin.





La lluvia exige otra forma de conducir

Llueve sobre mojado

Es la situación climatológica más habitual, y por eso, entre otras cosas, la inclemencia meteorológica que más accidentes genera

En muchos accidentes está detrás la lluvia. Provoca atascos, problemas serios de visibilidad, conducción más lenta, pero, sobre todo, asfaltos mucho más peligrosos el agarre de los neumáticos se reduce.

Para reducir los riesgos, debe tomara lgunas precauciones:

- Utilice los frenos con máxima suavidad, dosifique la presión sobre el pedal para evitar derrapes si su coche no tiene ABS y tenga en cuenta que tardará más en detenerse.
- Si su coche tiene ABS, en caso de necesidad pise a fondo el freno; la tecnología le permitirá manejar la dirección del volante.
- Encienda la luces de carretera para ser visto. Incluso las de niebla si la lluvia es intensa.

- Aumente la distancia de seguridad para disponer de más tiempo para una frenada que se alargará y reducir las salpicaduras de los coches que circulen delante.
- Cuide la limpieza de los cristales y espejos para no dificultar más la visión.
- En caso de empañamiento de los cristales, active climatizador o aire acondicionado y dirija que el chorro de aire a la luna para no perder visibilidad.
- Una ligera lluvia, las clásicas 'primeras gotas', pueden ser más peligrosas que la lluvia.
- Cuidado en las zona de charcos o balsas de agua: hay riesgo de acuaplanin, y hasta puede humedecer las pastillas y restar eficacia a los frenos.

INCIDENCIAS CLIMATOLÓGICAS

Más de 6.300 incidencias climatológicas que afectaron a la seguridad y fluidez de las carreteras fueron comunicadas por la Guardia Civil a la DGT durante los anteriores meses invernales, los peores de todo el año. Los más habituales, las nevadas (3.326 incidencias), la niebla (1.969), las inundaciones, (299), el viento (364), la lluvia (188) y el hielo (133). Según tipo de suceso, las provincias con más incidencias fueron:

- **NIEVE:** León (443), Huesca (347), Asturias (309).
- **NIEBLA:** Zamora (250), León (171), Segovia (166).
- **INUNDACIONES:** Bizkaia (132), Guipuzkoa (81), Álava (33).
- **VIENTO:** Burgos (61), Palencia (42), Valladolid (30).
- **LLUVIA:** Cantabria (41), Segovia (29), Jaén (18).
- **HIELO:** Segovia (15), Barcelona (15), Madrid (13).



Ver, ser visto... ¡y mucha prudencia!

Un repentino banco de niebla puede ser una de las incidencias climatológicas más peligrosas en carretera

ANTINEBLA: CUÁNDO PONERLAS

Con niebla, la iluminación principal –cruce y carretera– es insuficiente: se necesita ‘añadir’ las antiniebla. Son ‘refuerzos’ luminosos cuando la visibilidad disminuye por niebla, y lluvia intensa, nevada o nubes densas de humo o polvo.



DELANTERAS

- Luz blanca potente, baja y ancha. Se utiliza en condiciones que disminuyan sensiblemente la visibilidad, aislada o junto a las de corto y largo alcance.
- No es obligatoria y no la equipan todos los vehículos.
- También puede utilizarlas de noche en carreteras estrechas (menos de 6,5 m. de ancho) con curvas sucesivas señalizadas.
- Mal utilizada, deslumbra de frente y reflejada en los retrovisores.



TRASERAS

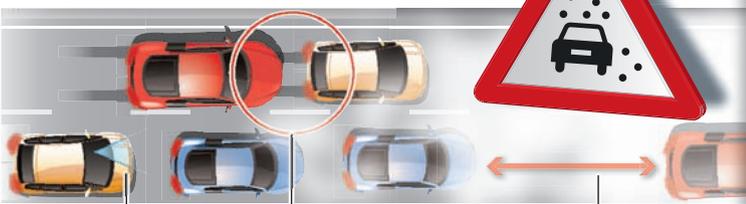
- Luz roja intensa, para hacer más visible el vehículo por detrás.
- Puede ser una, a la izquierda o en el centro, o dos, en los bordes exteriores.
- Obligatoria para automóviles (excepto motocicletas), solo en condiciones desfavorables: con niebla espesa, lluvia muy intensa o fuerte nevada.
- Apáguela en retenciones o si la niebla desaparece para no deslumbrar a los conductores que van detrás.

Cuando la niebla aparece se reduce su visibilidad y el riesgo aumenta. Ante estas situaciones, siga estas reglas básicas:

- Las luces antiniebla delanteras y el piloto antiniebla trasero le ayudarán a ver algo mejor y ser visto.
 - Reduzca su velocidad, adecuándola a las circunstancias, para que sea posible detenerse dentro de su campo de visión.
 - Aumente la separación frontal para evitar alcances:
- a 50 km/h y con suelo mojado, un turismo no se detiene antes de 30 metros.
 - Si la niebla es muy cerrada, no se empeñe en imposibles: abandone la vía y espere a que despeje.
 - En vías de dos sentidos lo más recomendable es evitar los adelantamientos.
 - En autopistas o autopistas con circulación densa, mantener una distancia de seguridad mayor porque nunca sabemos qué va a hacer el vehículo que nos precede.



Cómo conducir con niebla



Peligros

- La visibilidad puede reducirse drásticamente.
- Las posibilidades de un alcance se multiplican.
- El firme puede estar húmedo y la adherencia ser menor.
- Aumenta la distancia de frenado.

Precauciones

- Disminuya la velocidad, adecuándola a la visibilidad.
- Aumente la distancia de seguridad.
- Si es necesario, abandone la vía y espere a que despeje.
- Deténgase siempre fuera de la vía.
- Si toma a otro vehículo como referencia, no fuerce la marcha.
- Siga la línea de arcén.
- Calcule la separación frontal contando 3" desde que el vehículo de delante pasa por un punto fijo hasta que llega usted.



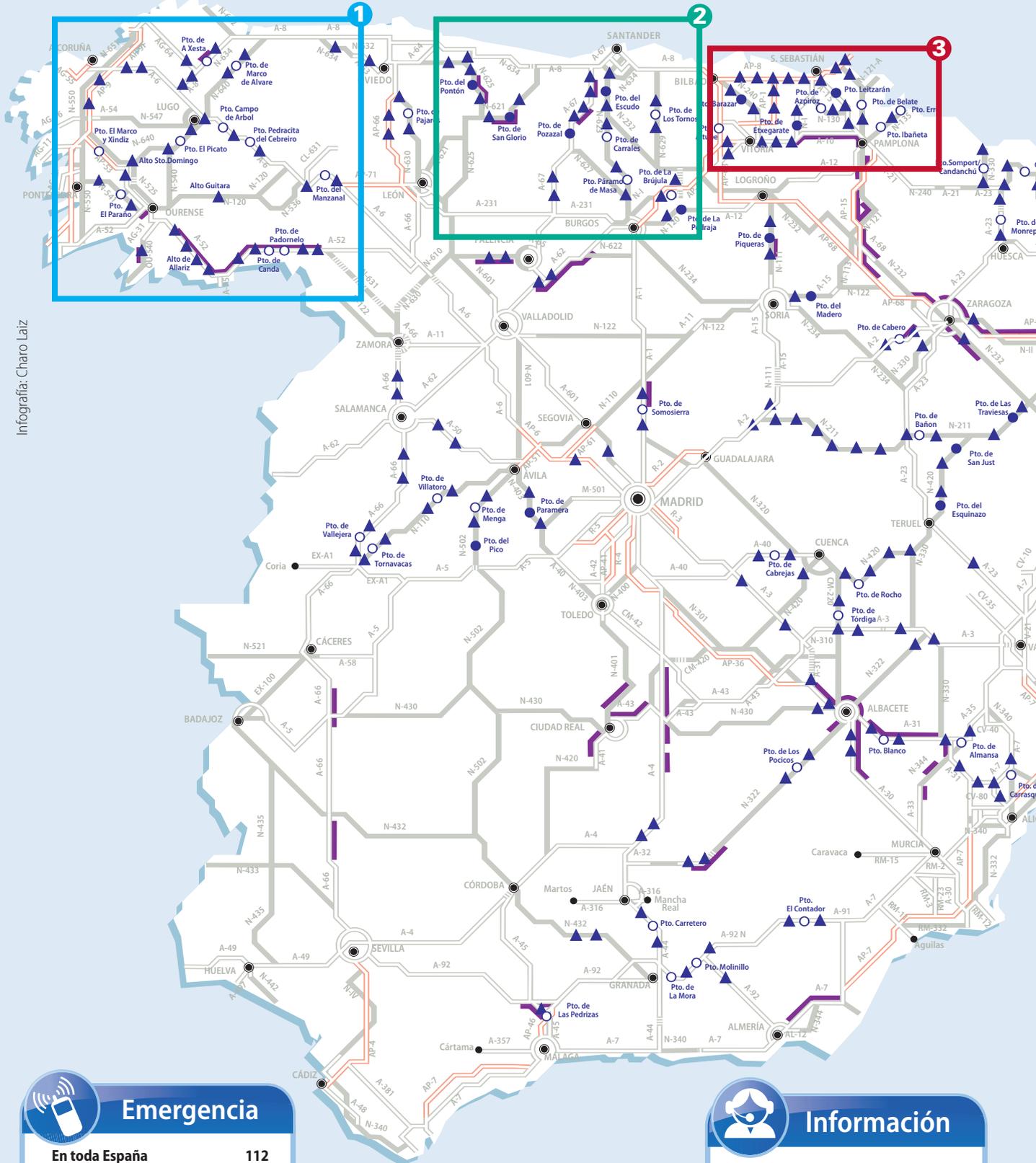
La visibilidad es reducida si no vemos a 50 metros.

Tráfico y Seguridad Vial • Dlírios

Así estarán las carreteras

De acuerdo a las previsiones meteorológicas y a los datos de los últimos inviernos, estos son los puntos donde se pueden encontrar problemas por incidencias climatológicas. Si quiere información más detallada y actualizada al instante sobre medidas de tráfico, cortes, desvíos... puede consultarlo en la web de la DGT http://www.dgt.es/portal/es/informacion_carreteras/recomendaciones/PuntosConflictivos.htm

También a través de la aplicación para móviles, en el teléfono 011 y de las cuentas en Twitter y Facebook @DGTe y @informacionDGT



Infografía: Charo Laiz

Emergencia

En toda España	112
Cruza Roja	91 335 45 45
Policia Nacional	091
Guardia Civil rural	062
Policia Local	092
Policia Autonómica catalana	088

Estos datos han sido recopilados por la Subdirección General de Gestión de la Movilidad de la Dirección General de Tráfico (DGT), con información de las jefaturas provinciales de Tráfico, Dirección General de Tráfico del Gobierno Vasco y Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya.

Información

DGT	011
Internet	www.dgt.es
Inf. ctras.	http://infocar.dgt.es/etraffic
REDES SOCIALES	
Twitter@DGTe	@informacionDGT

A punto para el frío

No es mala época la pre-invernal para revisar los elementos esenciales del coche para evitar sobresaltos y... ¡no quedarse tirado!

Para evitar sorpresas con el coche durante estos meses invernales, nada como cuidar ciertos elementos del coche, que redundan en buen funcionamiento y mayor seguridad.

NEUMÁTICOS. Básico para su seguridad, revise la profundidad del dibujo (mínimo 1,6 mm) y fíjese en los indicadores de desgaste. El neumático es siempre fundamental, pero mucho más con agua, hielo, nieve...

AMORTIGUADORES. El otro

‘complemento’ junto a los neumáticos para un perfecto agarre de su coche al suelo. Su desgaste es progresivo y no se detecta fácilmente. Su mal estado incrementa la distancia de frenado y deteriora piezas del freno.



ALUMBRADO. Compruebe que todos las luces, los indicadores de dirección, de freno, etc. funcionan correctamente. Son vitales para ver bien y ser visto. La mayor parte de las averías invernales

son por problemas eléctricos.

FRENOS. Buen momento para que le revisen las pastillas, discos y líquido de frenos, que conviene cambiar cada 40-60.000 kilómetros o cada dos años.

BATERÍA. Si no está bien, puede tener problemas de arranque, incluso quedarse ‘tirado’. Su duración depende de su calidad, de las tecnologías del coche, etc. Le pueden diagnosticar su estado.

LÍQUIDOS. El anticongelante debe revisarlo para saber si está perfecto para el frío. En caso contrario, seguro que tendrá más de un problema.

CLIMATIZACIÓN. Que la calefacción/climatizador funcione correctamente es confort, pero también vital para desempañar los cristales.

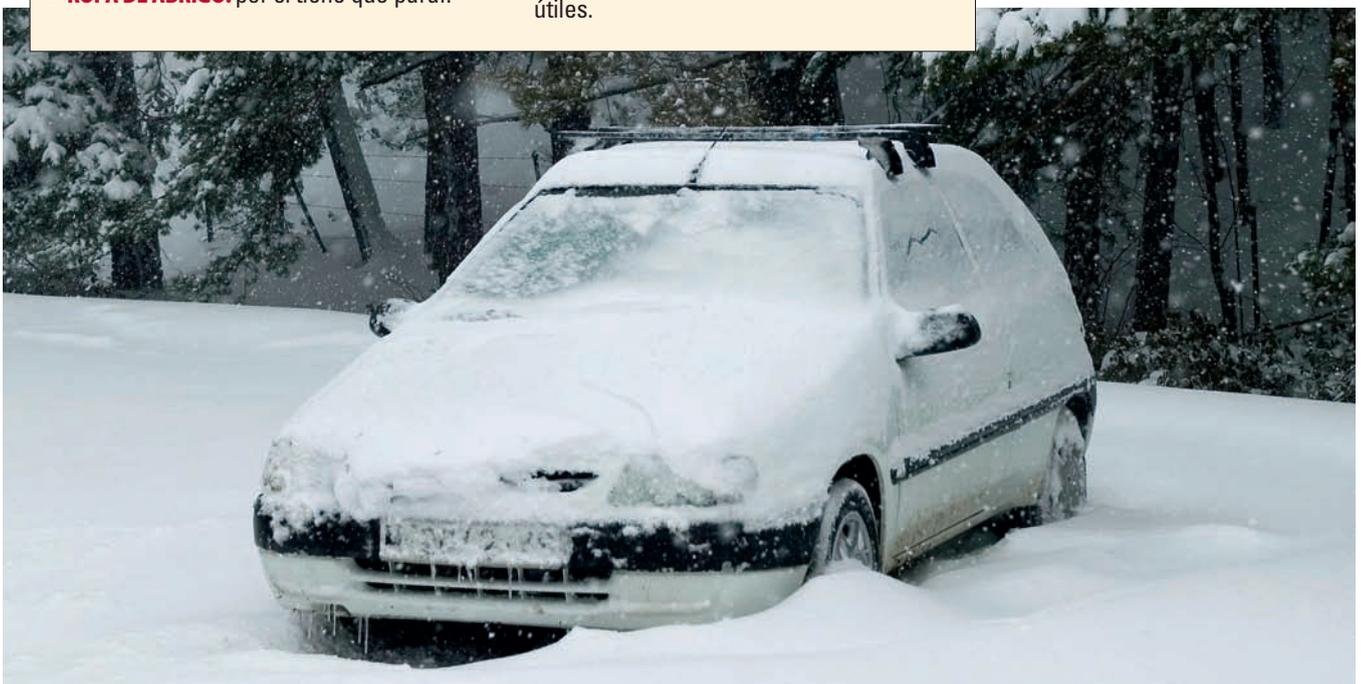
EQUIPAMIENTO BÁSICO

Es obligatorio que lleve la rueda de repuesto o kit reparapinchazos y para circular en determinadas circunstancias y carreteras, las cadenas. También, los triángulos de peligro y el chaleco.

Pero son recomendables otros elementos:

- **PINZAS:** por si la batería da problemas.
- **ROPA DE ABRIGO:** por si tiene que parar.

- **MÓVIL:** con la batería ‘a tope’ para pedir ayuda.
- **SPRAY ANTIVAHÓ:** con él evitará que se empañen los cristales.
- **AGUA Y ALIMENTOS:** por si debe detenerse durante tiempo.
- **LINTERNA:** para cualquier emergencia.
- **PALA Y GUANTES:** también le podrían ser útiles.





Más siniestralidad con lluvia y niebla

Accidentes del tiempo

Alrededor del 20% de los accidentes con víctimas en nuestro país se producen durante los meses invernales

En los últimos cinco años, los accidentes con mal tiempo representaron el 20% de los siniestros con víctimas y el 23% en los mortales a 30 días. La mayor parte de esos accidentes (5.021) se producen con lluvia, frente a los 323 con niebla, 270 con viento, 213 con nieve y 79 con granizo. En porcentaje, 75 de cada 100 casos se producen con lluvia, y baja sus-

tancialmente al 5% en caso de la niebla y al 4% con el viento.

Unas condiciones climatológicas que requieren una conducción diferente:

- Adaptar la velocidad al estado de la vía.
- Llevar siempre las luces encendidas. Revise que todas funcionan para ver y que le vean.

- Aumentar la distancia de seguridad.
- Evitar frenadas bruscas. El suelo deslizante puede jugarle una mala pasada.
- Mantener en perfecto estado elementos de seguridad tan vitales como los neumáticos.
- No olvide llevar cadenas en el maletero si sale por carretera. Por si acaso...

LOS COLORES

La DGT establece cuatro colores básicos según la dificultad en las vías:

VERDE (empieza a nevar)

Prohibido pasar de 100 km/h en autopistas y en autovías y de 80 km/h en el resto. Los camiones deben circular por el carril derecho y no puede adelantar. Y deben evitar los puertos.

AMARILLO (parcialmente cubierta)

Prohibido circular a camiones. Turismos y autobuses no deben pasar de 60 km/h y sí evitar maniobras bruscas. En curvas y descenso, bajar la velocidad.

ROJO (carretera cubierta)

Prohibido circular a vehículos articulados, camiones y autobuses. Los turismos sólo podrán circular con cadenas o neumáticos de invierno.

NEGRO (prohibido circular)

Hay riesgo de quedarse inmovilizado, prohibido circular. No abandone el vehículo si no hay un refugio cercano. Inmovilice el vehículo lo más alejado de la calzada que pueda.

Textos: Jesús SORIA y Carlos NICOLÁS

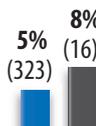
Los accidentes del mal tiempo

Accidentes con víctimas y muertos a 30 días

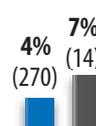
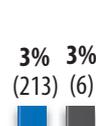
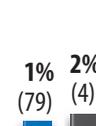
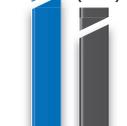
Víctimas
80% (27.605)



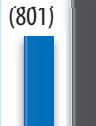
Víctimas
20% (6.709)



75% (5.021) | 62% (124)



12% (801) | 19% (37)



Tráfico y Seguridad Vial | DGT

Fuente: DGT (Últimos 5 inviernos. De 2008-9 a 2012-13)

¿Puede ser segura una sillita de 70 euros?

Las sillitas infantiles 'low cost' no traen buenas noticias según el último Informe Europeo. Se han evaluado once sillitas cuyo coste en el mercado no supera los 70 euros y los resultados son contundentes: seis 'muy malas', cuatro 'aceptables' y solo una 'buena'.

CÓDIGO DE COLORES

MUY BUENA	MALA
BUENA	MUY MALA
ACEPTABLE	

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

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

Mercedes LÓPEZ

Aunque, como subraya David Fernández –técnico de seguridad vial del RACE–, “no podemos ser categóricos y afirmar que todas las sillitas baratas son malas”, los resultados del último Informe Europeo sobre la Seguridad en los Sistemas de Retención Infantil (SRI) –analiza sillitas cuyo precio no supera los 70 euros– demuestran unos bajos niveles de seguridad en caso de impacto: de las once sillitas evaluadas, solo una ha sido calificada co-

mo 'buena', cuatro se han quedado en un 'aceptable', y seis no han llegado a los niveles exigidos, y han sido calificadas como 'muy malas'.

En este sentido hay que destacar que las que han obtenido las peores calificaciones son las multigrupo (I/II/III), es decir, las que sirven para todas las edades y pueden ser utilizadas durante un período de tiempo muy extenso. Las razones, para Fernández, son claras: “Por muy bueno que sea un SRI, es muy difícil que sus condiciones de seguridad se adapten a las características de todos los niños, al abarcar desde casi bebés de 9 kilos a niños de 36”.

TIENDAS ONLINE. Estos sistemas de retención infantil de precio bajo, explican desde el RACE, se venden en tiendas online y en grandes superficies “y generalmente se compran cuando se va a hacer poco uso de la sillitas o cuando los críos son mayores y ya nos las van a utilizar mucho tiempo”, señala Fernández.

Pero, a pesar de que se vayan a utilizar poco tiempo, aconseja “comprar siempre SRI homologados y ajustados a la talla de los menores” y “consultar los estudios de los clubes para conocer su seguridad y, si tiene dudas, acudir a un especialista”.

Además, el Informe Europeo sobre la Seguridad en los SRI indica que se debe tener especial cuidado porque, aunque en el mercado la oferta es muy grande, al realizar un examen detallado, llama la atención que muchas veces el mismo modelo se comercializa con distintos nombres y éstos solo se diferencian en los remates, en el color de las costuras...

Las sillitas han sido sometidas a pruebas de impacto frontal (dos no lo pasaron: Nannia Safety Pa-



La única BUENA

OBABY Tiny Tatty Teddy
GRUPO 0+

Portabebés muy ligero. Riesgo muy bajo en impacto frontal y medio en choque lateral. Instalación algo compleja. Presencia de sustancias nocivas ligeramente elevada.

MUY MALAS

**NANIA Safety Paris SP
GRUPO 0/I**



Sillita ligera, con riesgo alto, tanto en impacto frontal como lateral. Además, es complicada de instalar, de sujetar al niño y no queda muy estable en el vehículo. Presencia ligeramente elevada de sustancias nocivas.

**TIGGO Bebehut
GRUPO I/II/III**



Silla ligera complicada de instalar. No queda estable en el vehículo. Riesgo alto tanto en choque frontal como lateral. Contenido elevado de sustancias nocivas.

**UNITED-KIDS Alpha Deluxe
GRUPO I/II/III**



Sillita muy ligera y fácil de instalar. Hay que quitar el respaldo si la usan los niños más mayores, por lo que no ofrece ninguna protección en caso de impacto lateral. Riesgo medio en choque frontal. No queda estable en el vehículo. Contenido elevado de sustancias nocivas.

**UNITED-KIDS Kid Comfort
GRUPO I/II/III**



Sillita ligera difícil de instalar. Hay que quitar el respaldo para los niños más mayores, por lo que ofrece ninguna protección en los impactos laterales. Riesgo elevado en choque frontal. Contenido de sustancias nocivas elevado.

**UNITED-KIDS Kidstar
GRUPO I/II/III**



Sillita muy ligera y algo compleja de instalar. Hay que quitar el respaldo para los niños más mayores, por lo que no ofrece protección en caso de impacto lateral. Riesgo medio en choque frontal. Contenido elevado de sustancias nocivas.

**NANIA Starter SP
GRUPO II/III**



Elevador con respaldo ligero y estrecho. Riesgo medio tanto en caso de impacto frontal como lateral. En algunos casos se mantiene más estable si se retira el reposacabezas del asiento del vehículo. Fácil de instalar. Contenido elevado de sustancias nocivas.

ESTAS SILLITAS SE VENDEN, SOBRE TODO, A TRAVÉS DE INTERNET Y EN GRANDES SUPERFICIES

ris SP y Tiggo Bebehut) y lateral. En este punto, se subraya que cuatro de las sillitas (ver recuadros) no han superado la prueba de choque lateral. En esas sillitas, se tiene que quitar el soporte dorsal –la protección contra impactos laterales– cuando los niños van creciendo, porque los más mayores, por su tamaño, ya no caben. También se ha analizado su ergonomía, facilidad de instalación y uso, contenido de sustancias nocivas (cuya presencia es elevada en todos los modelos analizados), limpieza y acabado. ♦

ACEPTABLES

**FISHER PRICE FP3000
GRUPO I/II/III**



Sillita ligera y estrecha, pero pequeña para los más mayores. Riesgo medio en impacto frontal y lateral. Algo complicada de instalar y de sujetar al niño. Contenido de sustancias nocivas elevado.

**NANIA Racer SP
GRUPO I/II/III**



Sillita muy estrecha, que ofrece poco espacio para los niños más mayores. Riesgo medio en impacto frontal y lateral. Su instalación y utilización es algo complicada y no queda estable en el vehículo. Nivel de sustancias nocivas ligeramente elevado.

**FISHER PRICE FP4000
GRUPO II/III**



Silla ligera y fácil de instalar que no ofrece mucho espacio a los niños más mayores. Riesgo medio tanto en impacto frontal como lateral. En algunos casos es necesario retirar el reposacabezas del asiento del coche para que quede estable. Contenido elevado de sustancias nocivas.

**VIVITTA JAN AB 710-B
GRUPO II/III**



Silla muy ligera, fácil de instalar, pero estrecha para los más mayores. Riesgo medio en choque frontal, pero alto en impacto lateral. En algún caso es necesario retirar el reposacabezas del asiento del coche para una instalación adecuada. Contenido elevado de sustancias nocivas.



Solo durante los meses de verano se produjeron 26 muertes, frente a las 3 del 2013.

LOS RADARES DISTINGUIRÁN VEHÍCULOS CON LIMITACIONES ESPECIALES DE VELOCIDAD EN 2015

Furgonetas: así se frenará su siniestralidad

Hasta septiembre de 2014, 75 personas han perdido la vida en accidente de furgoneta, 43 más que en el mismo período de 2013. Detrás de esta cifra hay muchos factores: exceso de velocidad, de carga, antigüedad, falta de mantenimiento o el empleo irregular y la economía sumergida. Para atajar este problema, la DGT y Transportes aprueban una batería de medidas.

Anabel GUTIÉRREZ

Entre enero y septiembre de 2014, 75 personas que viajaban en furgoneta fallecieron en accidente de tráfico, 43 más que en el mismo período del año anterior. Solo durante los meses de julio y agosto se produjeron 26 muertes, frente a las 3 de 2013, ¡23 más! Estas razones han sido suficientes para que la Dirección General de Tráfico y la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento aprueben una serie de medidas que se aplicarán a partir de enero de 2015.

EXCESO DE VELOCIDAD. Las furgonetas (naturaleza que aparece en la ficha técnica del vehículo) tienen limitada la velocidad máxima en autovía y autopistas a 90 km/h. Esta prohibición no es un capricho. Según un estudio del RACE, "al entrar en una

Campañas de vigilancia

El exceso de jornada o las prisas por el cumplimiento de los plazos de entrega propicia que muchos conductores sufran accidentes de tráfico por exceso de velocidad, distracción o fatiga. Estas circunstancias "han empeorado todavía más durante estos años debido a la crisis económica", denuncia Óscar Bayona de CC.OO. La DGT, dentro de su competencia que es la seguridad vial, anuncia campañas intensivas en 2015 para el control de cumplimiento de la ITV (son el segundo grupo más absentista, tras las motocicletas) y del seguro obligatorio. Respecto a la vigilancia de alcohol, drogas, documentación y uso de cinturón, a partir del próximo año, las furgonetas y camiones estarán incluídas en todas las que se realicen para turismo y motocicletas.



Paul Alan PUTNAM

JAIME MORENO

Subdirector general de Gestión de la Movilidad.
Dirección General de Tráfico.

“A la vigilancia se suma las ITV móviles”

Por la propia configuración del vehículo y por circular cargados en muchas ocasiones, la adecuación de la conducción a estas circunstancias y el correcto mantenimiento del vehículo es de suma importancia. Esto se traduce, entre otras, en circular a una velocidad adecuada, dejar una distancia de seguridad suficiente, comprobar el estado de los neumáticos y revisar periódicamente los frenos y la suspensión del vehículo. Para controlar todo lo anterior, se intensificará la vigilancia de éstos vehículos a través de los medios existentes, a los cuales se sumarán, por ejemplo, las ITV móviles.



Alberto ESPADA

Ayudas a la compra de vehículos nuevos, como el Pima Aire 4, incrementaron las ventas.

Sube un 35% las ventas por el Pima Aire

La edad media del parque de furgonetas alcanza ya casi los 12 años. Es decir, muchos vehículos circulan sin estar equipados con ABS o ESP, sistemas que ayudarían a evitar choques por alcance y salidas de vía, los tipos de accidentes más frecuentes. Una solución para incentivar la

compra de vehículos nuevos, en marcha desde el pasado noviembre, es el Pima Aire 4. Buena prueba de que está funcionando es el dato que recoge la asociación de vendedores, GANVAM: “El año se cierra con un crecimiento de las ventas de vehículos ligeros cercano al 35%”.

curva a una velocidad mayor de la conveniente, por su mayor masa y su centro de gravedad más alto, el vehículo tiende, en mayor medida, a seguir en línea recta, lo que provoca salidas de vía o vuelcos”. La velocidad inadecuada es la infracción más cometida. Según datos de la última campaña, de 2.671 conductores denunciados, 1.102 lo fueron por este motivo.

En consecuencia, con las nuevas medidas acordadas, los radares fijos y móviles detectarán, en 2015, de manera generalizada y dependiendo de la matrícula y sus dimensiones y, por tanto, de su naturaleza, si son vehículos con limitación especial.

SOBRECARGA. Otro de los problemas es el exceso de carga. Ensayos en pista realizados tanto por el RACE como por el INTRAS evidencian diferencias significativas de comportamiento según esté la furgoneta más o menos cargada, penalizando, especialmente, su capacidad de frenado.

Vigilar el cumplimiento de este aspecto es competencia de la dirección de Transportes del Ministerio de Fomento, en coordinación con las comunidades autónomas. Alicia Rubio, subdirectora general de Inspección de Transporte Terrestre, aclara que para esto “se utilizan estaciones fijas de pesaje en distintas carreteras, así como básculas móviles”. Como nove-

dad, el Plan Nacional de Inspección de Transporte de 2015 incluirá entre sus actividades prioritarias el control de peso en las furgonetas.

La DGT, implantará, por su parte, las ITV móvil, una medida que, según Jaime Moreno, subdirector de Movilidad del organismo, permitirá “comprobar *in situ* el estado de determinados elementos, como frenos, emisiones, faros, masas...”

EL EMPRESARIO. El parque de furgonetas está claramente asociado al entorno laboral. Óscar Bayona, secretario de Salud Laboral de CC.OO., considera que “la causa directa (tras la elevada siniestralidad de las furgonetas) es siempre el deterioro de las condiciones de trabajo”. Es el

empresario (o el autónomo) el que debe concienciarse de adoptar las mejores medidas para prevenir accidentes de tráfico entre sus trabajadores.

A tal fin, el nuevo Reglamento de Circulación tiene previsto incluir, a partir de su entrada en vigor, la comunicación al empresario, “con independencia del vehículo que conduzcan”, aclara Jaime Moreno, de las pérdidas de vigencia del permiso de conducción de sus conductores.

Alicia Rubio asegura que existen transportistas no autorizados circulando y “donde más se detecta esto es en los vehículos ligeros”. No necesitan autorización de transporte los de ma-

EN 2015 SE IMPLANTARÁ UN NUEVO SISTEMA DE VIGILANCIA: LAS ITV MÓVILES

sa inferior a 2 toneladas, pero sí los que tienen entre 2 y 3,5 (si realizan transporte público). En la modificación de la Ley de Transportes (LOTT) del año pasado, “se quitó algún requisito para obtener la autorización de transporte público con vehículos entre 2 y 3,5 toneladas; dichos requisitos afectan al titular de la empresa, pero no al conductor”, explica.

COMPETENCIA DESLEAL. Puesto que se desconoce el número exacto de furgonetas que realizan transporte público sin autorización, en 2015 “se intensificará el control de esta documentación en carretera”, anuncia la subdirectora de Fomento. E insiste en que el problema es que los titulares “se dan de alta como vehículo privado-complementario y luego realizan transporte público”. Juan José Gil, secretario general de FENADISMER, la federación de transportistas, asegura, en cambio, que detrás de la alta siniestralidad está “la desprofesionalización de este sector, debido a la modificación de la regulación introducida el año pasado en la LOTT, y el fuerte intrusismo que se producen en esta categoría de vehículos”. ♦

Al partido, con seguridad

Cada fin de semana, más de 60.000 clubes deportivos desplazan a más de 3,3 millones de jugadores federados para jugar las competiciones de los diferentes deportes. El autobús es el medio más utilizado y en la actualidad el 80% va equipado con cinturones de seguridad; sin embargo, aunque la ley obliga a que todos los mayores de 3 años lo lleven abrochado, aún son muchos los que no lo hacen. Concienciar de la importancia de llevar el cinturón es una tarea de equipo.

Helena GIL GARCÍA
Fotos: Alberto ESPADA

Hace unos meses, la localidad pacense de Castuera se vestía de luto por la muerte de cinco jóvenes en accidente de tráfico. Pertenecían al Club Monterrubbio de la Serena y volvían de disputar un partido de fútbol cuando el minibus en el que viajaban chocó frontalmente con una retroexcavadora. Fuentes de la investigación indicaron que muchos de los chicos no llevaban puesto el cinturón de seguridad.

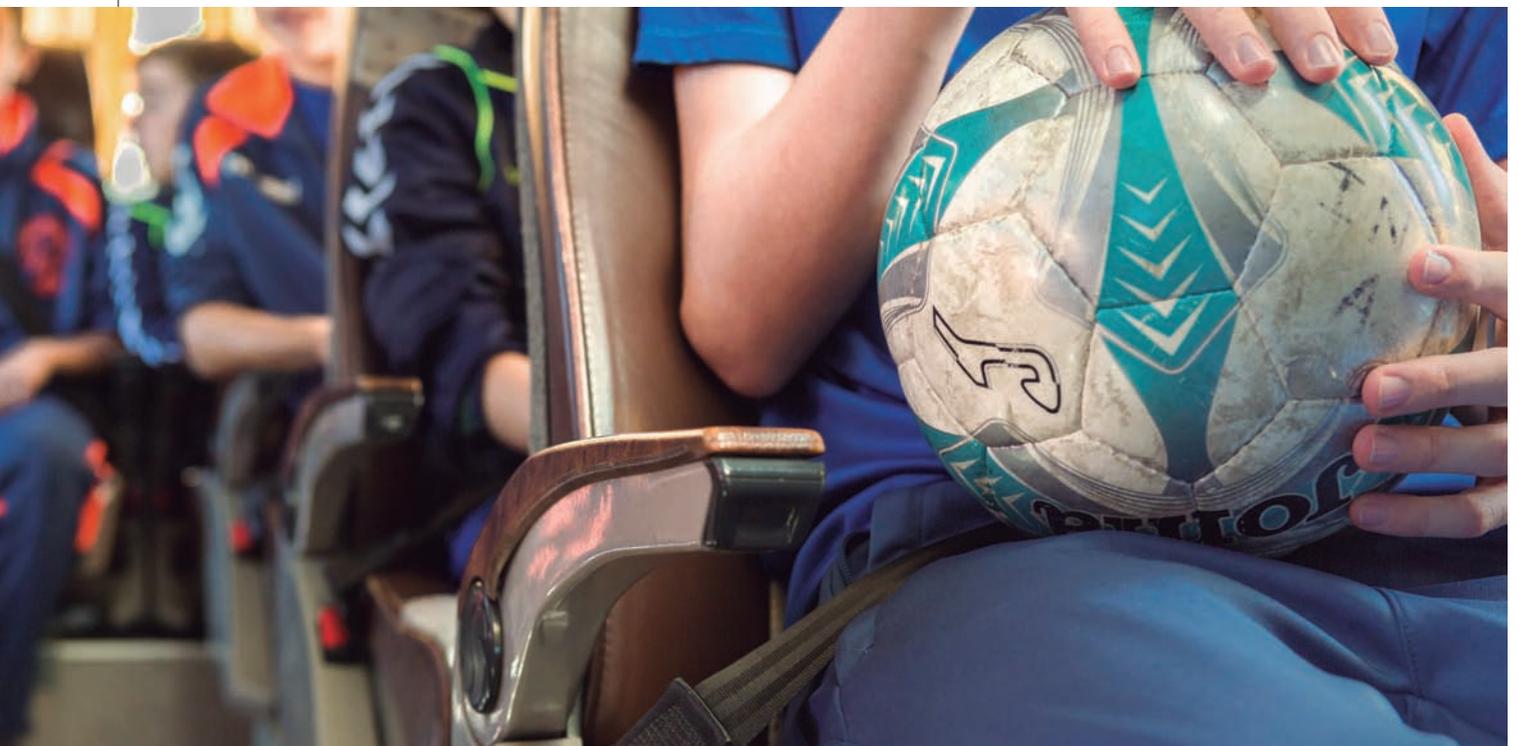
Como ellos, cada fin de semana 60.000 clubes deportivos desplazan a sus jugadores –en España hay más de 3 millones de deportistas federa-

dos– para disputar las competiciones deportivas. Como ejemplo, sólo el fútbol tiene más de 800.000 federados, de los que 587.000 son hasta la edad juvenil – 400.000 en baloncesto, 100.000 en judo, 90.000 en balonmano...–. Y los que realizan transportes colectivos lo hacen en autobús al tratarse del medio más económico. Según datos de Asintra, el 80% de la flota de autobuses en España cuenta con cinturones de seguridad.

EL CSD CONDICIONARÁ LAS AYUDAS A QUE LOS AUTOBUSES LLEVEN CINTURÓN

Estos desplazamientos suelen ser a poblaciones cercanas, sobre todo en las categorías inferiores y de formación. Pero, por ejemplo, en una autonomía geográficamente no muy extensa, como Madrid, solo en la edad juvenil de fútbol (5 categorías, con 8 grupos y 16 equipos por grupo), 320 equipos viajan cada semana (más de 5.000 jugadores) en tor-

tenso, como Madrid, solo en la edad juvenil de fútbol (5 categorías, con 8 grupos y 16 equipos por grupo), 320 equipos viajan cada semana (más de 5.000 jugadores) en tor-



Solo en Madrid y en categoría juvenil de fútbol, 320 equipos –más de 5.000 jugadores– usan el autocar para desplazarse cada fin de semana.



Los cinturones de tres puntos disminuyen el riesgo de latigazo cervical.

Cinturón: Clave para evitar lesiones

El uso del cinturón de seguridad por los ocupantes de un autobús es clave para reducir lesiones

✓ **CHOQUE FRONTAL Y POSTERIOR:** los cinturones de 3 puntos ayudan a prevenir el contacto entre la cabeza del pasajero y la parte trasera del asiento. Los de 2 puntos no son tan eficaces porque incrementan el riesgo de latigazo cervical.

✓ **VUELCO:** Los de 2 y de 3 puntos evitan que los ocupantes se golpeen contra el panel lateral y la bandeja de equipajes.

(Fuente: estudio ECBOS de la Comisión Europea).

no a 15-20 kilómetros para jugar sus partidos, lo que supone casi 10.000 kilómetros semanales, solo en Madrid y en esta categoría.

Desde 2006, el Reglamento de Circulación establece como obligatorio el uso del cinturón de seguridad para todos los ocupantes mayores de tres años en todos los autobuses y minibuses equipados con ellos. Y desde 2007 –según Directiva Europea–, todos los autobuses nuevos deben equipar cinturones de seguridad en todos los asientos. Aunque la siniestralidad en el sector es muy baja, menos del 1% de los accidentes con víctimas, según datos de Asintra (Federación Española de Empresas de Transporte de Viajeros), las consecuencias en caso de

CADA FIN DE SEMANA, 60.000 CLUBS DESPLAZAN DEPORTISTAS PARA JUGAR COMPETICIONES EN ESPAÑA

choque o vuelco son muy graves si no se lleva abrochado el cinturón de seguridad. Los ensayos del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA) han demostrado que el cinturón –sea de dos o de tres

puntos–, correctamente abrochado, evita la proyección del pasajero, adulto o niño, y reduce los impactos en pecho, abdomen y piernas.

Sin embargo, tragedias como la de Castuera demuestran que el uso de los cinturones no está tan extendido como debería. “A raíz del accidente –comenta Tomás Valsera, presidente del Club Deportivo Monterrubio– estamos todos mucho más concienciados; ahora viajan también padres en los autobuses para asegurarse de que lle-

van el cinturón puesto, tiene que pasar algo así para que nos concienciamos”. Según Tomás, los chavales que sobrevivieron al accidente le aseguraron que ellos sí lo llevaban abrochado. Ni ellos, ni sus padres, ni el entrenador (en tratamiento psicológico tras el accidente) han querido hacer declaraciones a esta revista.

JUNTOS POR LA SEGURIDAD. Pero todavía quedan autobuses que no los llevan: “En el que íbamos hace unos días no había cinturones de seguridad y ahí lo único que podemos hacer es asegurarnos de que vayan bien sentados”, comenta Tomás Valsera.

A raíz del accidente de Castuera, el Ministerio de Cultura y el Ministerio del Interior han firmado recientemente un convenio de colaboración para fomentar el uso de cin-

FERNANDO MESA. Conductor y propietario de empresa de transportes

“Balones, mochilas... siempre en el maletero”

Todos sus autobuses, anteriores a 2007 incluidos, van equipados con cinturones de seguridad homologados. “Los primeros que nos lo piden son los padres; si llevan cinturones, se quedan más tranquilos”. Cree que a los más mayores hay que recordarles que se lo abrochen mientras que los pequeños “se lo ponen en cuanto suben. Lo tienen automatizado, igual que en el co-

che de sus padres”.

Otra de las medidas de seguridad que él y el resto de conductores de la compañía realizan es llevar el equipaje (bolsas, mochilas, balones, etc.) siempre en el maletero: “Un balón suelto en un frenazo puede ir a parar bajo los pies del conductor o una bolsa salir disparada y golpear a alguno de los ocupantes”.



RAQUEL NAVAS

Pedagoga. Unidad de Intervención Educativa. DGT.



No solo para ir al cole

En muchas ocasiones los menores utilizan el autobús para realizar diferentes tipos de trayectos, no sólo los escolares, sino para otras actividades ligadas a su ocio. Establecer todas las medidas preventivas en relación con su seguridad es una tarea que debería ser compartida por padres, acompañantes, monitores, conductor... que, además, deben convertirse en ejemplo. Porque es necesario que los menores interioricen desde edades tempranas hábitos y comportamientos adecuados como usuarios de este medio de transporte, adquiriendo de este modo unos valores ligados al respeto, a la responsabilidad o compartir espacio con otros usuarios. Consejos básicos para tener en cuenta:

- Llegar a la parada, con suficiente tiempo de antelación.
- Abrocharse el cinturón de seguridad (todos los autobuses fabricados a partir de 2007 deben llevarlos).
- No molestar al resto de usuarios, evitando distracciones al conductor.
- Colocar mochilas u objetos en lugar seguro.
- Los autobuses deben aparcar de forma que bajada y subida sea siempre por la acera.



Cinco jóvenes del club Monterrubio de la Serena perdieron la vida en un viaje deportivo.

EL AUTOBÚS ES EL MEDIO MÁS USADO EN LOS DESPLAZAMIENTOS DEPORTIVOS Y EL 80% DISPONE DE CINTURONES

turones de seguridad en desplazamientos a competiciones deportivas. Además, la Dirección General de Tráfico (DGT) se comprometía a difundir esta buena práctica a través de campañas, entre otras acciones. Asimismo, se establece que el Consejo Superior de Deportes (CSD), a través de las Federaciones Deportivas Españolas, condicionará el abono de las subvenciones para desplazamientos a que los transportes colectivos de los deportistas se realicen con autobuses que vayan provistos de cinturones de seguridad.

A partir de ahora es un criterio prioritario, y así lo han comunicado a los responsables de deportes de las

Comunidades Autónomas y a los departamentos de Mujer y Deportes y Alta Competición. “Queremos que se extremen las medidas de seguridad, sobre todo tras la tragedia que se vivió en Castuera el pasado mes de mayo”, afirma Miguel Cardenal, presidente del Consejo Superior de Deportes.

Para Antonio Pedrera, director general de Deportes del Gobierno de Extremadura, “la seguridad debe ser una prioridad y una garantía para nuestros deportistas, por ello, hacemos un seguimiento exhaustivo de que los servicios de transportes que contratan las federaciones deportivas estén en perfecto estado y dentro de

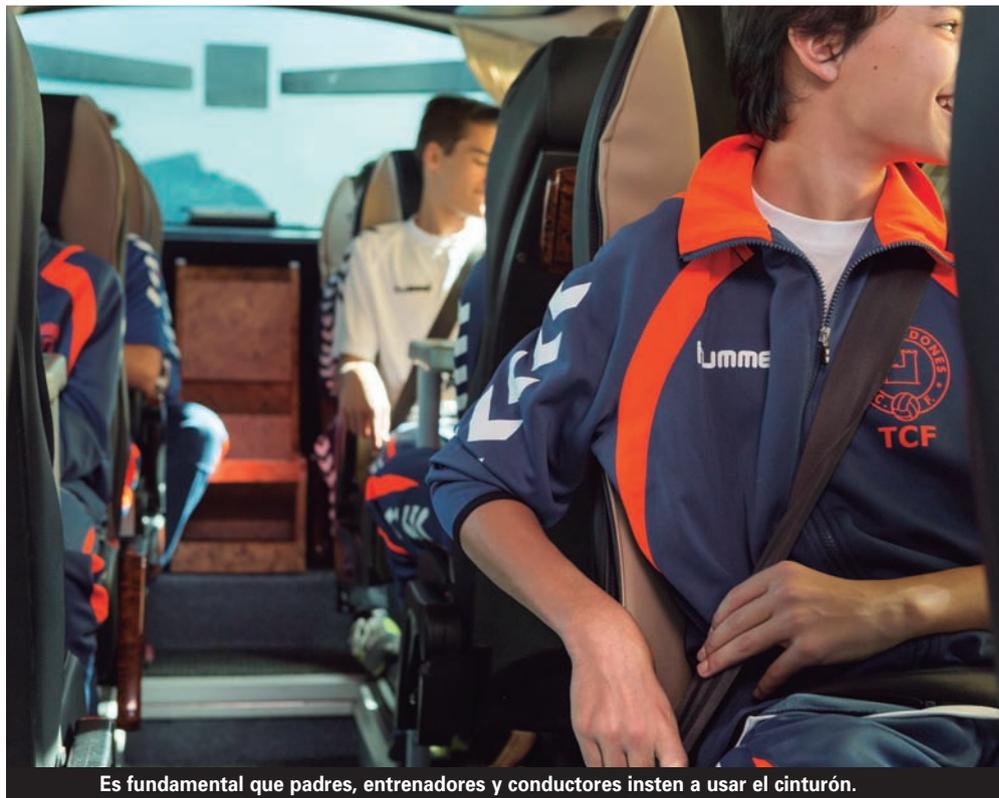


MARTA LÓPEZ. Entrenadora del Torreldones Club de Fútbol

“En cuanto se lo digo, me hacen caso”

Cada fin de semana viaja en autobús con las chicas de 13 a 17 años a las que entrena. A la mayoría, lo de ponerse el cinturón “no sale de ellas, entran en tropel al autobús y van mal colocadas y sin cinturón, pero en cuanto se lo digo yo me hacen caso”, indica. Considera necesario que se hagan campañas de concienciación a todos los niveles, porque es algo que “no está todavía interiorizado, como sí lo están las sillitas para niños o los cin-

turones en vehículos particulares”. Ella misma fue jugadora de Primera División hace unos años y reconoce que “en trayectos de más de cinco horas, nunca lo llevábamos, ni creo que lo lleven ahora, porque tienes que descansar como puedes y con el cinturón puesto es imposible”. Por ello, su recomendación es que haya más espacio entre asientos y que se reclinen más, de manera que seguridad y descanso no sean incompatibles.



Es fundamental que padres, entrenadores y conductores insten a usar el cinturón.

la normativa vigente". Valsera y Pedrera valoran muy positivamente iniciativas como el convenio firmado porque "es fundamental promover y concienciar del buen uso de medidas de seguridad en la carretera para evitar en lo posible los tristes casos como el de Castuera".

MÁS CONCIENCIADOS. El accidente de Castuera ha marcado un antes y un después para muchos. M^a Fe, vicepresidenta del Torreledones Club de Fútbol, asegura que a raíz de ese suceso "estamos mucho más concienciados todos; de hecho, vamos a emprender una campaña perma-

nente de cara a los entrenadores y conductores para que consigamos que se lo abrochen siempre".

Todos los autobuses que utilizan en su club, en los que juegan niños desde los 9 años, van equipados con cinturón de seguridad y considera que asegurarse de que todos lo llevan abrochado es "un beneficio y una obligación de todos, padres, conductores, entrenadores y los propios chavales". M^a Fe considera que los padres son los primeros que deben inculcar buenos hábitos de seguridad vial a sus hijos: "yo no enciendo el motor si mis hijos no llevan abrochado el cinturón". ♦

Nos lo han contado nuestros lectores...

Pedimos a través de nuestra web y redes sociales que los lectores nos contaran su experiencia. Esta es una pequeña selección:

Miguel Navarrete. Soy conductor y hago rutas y viajes con escolares. La gran mayoría van sin cinturón y las monitoras no pueden hacerse con ellos. Cuando suben al bus parece que entran a un parque de atracciones. Los profesores se ponen en los asientos de atrás del conductor y a hablar de sus cosas.

Cielo Trujillo. Hablo de la ruta escolar que une Bolonia y Tarifa en la provincia de Cádiz. No llevan cinturón. Nos hemos quejado porque ya una vez se quedaron sin frenos bajando una cuesta —no iban los niños—, se abren las puertas solas... Nos dicen que los autobuses pasan la ITV y que, como tienen más de 10 años, no están obligados a llevar cinturón.

Teresa González. Soy mamá de un niño de 5 años y mi marido policía local, y estamos muy concienciados. En la guardería (privada y también concertada con la Junta de Andalucía) se preocupaban de que el autocar tuviera cinturones, pero en el colegio (público), aun solicitándole los padres, responden: La empresa manda lo que tienen.

José López. Como conductor de autobús, mi opinión es que todas las precauciones son pocas y mucha la responsabilidad y muy poco valorada. Desde el volante no es fácil controlar a los viajeros, cuando son niños debe ir un acompañante.

Pilar Sevilla. En el colegio de mis hijos, en Barcelona, todos los autobuses contratados para las excursiones llevan cinturón en todos los asientos. E incluso previo a la salida la Guardia Urbana les ha realizado la prueba de alcoholemia. Los niños van sentados y no se permiten comportamientos incívicos.



M^a CARMEN HIGUERA. Madre de dos hijos que juegan al fútbol

"La labor educativa es de los padres"

Daniel y Sergio, de 16 y 9 años respectivamente, juegan en la Escuela de Fútbol Movilla y, de manera ocasional, se desplazan en autobús a torneos. Su madre considera que "la labor educativa es de los padres y, por ello, nos corresponde a nosotros concienciarles antes del viaje de la importancia del cinturón como elemento de seguridad para que luego ellos solos se lo abrochen con naturalidad". Sin embargo, añade, "el conductor debe responsabilizarse al menos de informarles de la obligatoriedad de hacerlo y el entrenador comprobar que lo llevan".

Mari Carmen valora positivamente que la Administración se preocupe de la seguridad de los menores también en este tipo de desplazamientos e insiste en la importancia de que se realicen "campañas informativas que incidan en la importancia de la prevención, que muchas veces se echan en falta". Entre otras medidas de seguridad, menciona la posibilidad de incorporar sensores en los asientos que avisen si alguno no lleva abrochado el cinturón, y airbag lateral y de cabeza en cada asiento.



Las investigaciones se centrarán en temas como la reincidencia, visión cero en el consumo de alcohol, drogas y medicamentos, usuarios más vulnerables...

LA DGT DESTINA MÁS DE 1,5 MILLONES DE EUROS A LA INVESTIGACIÓN

En el laboratorio también se evitan accidentes

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha realizado una primera convocatoria de ayudas destinada a proyectos de investigación sobre tráfico, movilidad y seguridad vial. Las subvenciones ascenderán hasta 50.000 euros por proyecto y sus destinatarios serán siempre instituciones españolas. El montante final de las ayudas, más de un millón y medio de euros.

Mercedes LÓPEZ

“**L**levar el trabajo de los laboratorios al mundo real. Y hacerlo no de forma teórica, sino diseñando estrategias que nos permitan mejorar la seguridad vial y, por lo tanto, reduciendo los accidentes de tráfico” es la contundente frase con la que Paula Márquez, in-

vestigadora de la Dirección General de Tráfico, resume el objetivo de la reciente convocatoria de subvenciones para la realización de actividades y proyectos de investigación en materia de tráfico, movilidad y seguridad vial que ha realizado la DGT, encuadrada dentro de su Plan de Investigación para el periodo 2013-2016. Unas investigaciones que, en palabras de Juan Carlos González Luque, subdirector de Investigación e Intervención de la DGT, aportarán conocimientos



“Esta convocatoria es un excelente ejemplo de integración de la investigación en la formulación y evaluación de políticas de seguridad vial, y actuará como palanca para reducir la siniestralidad”.

FERNANDO RODRÍGUEZ ARTALEJO
CATEDRÁTICO DE MEDICINA PREVENTIVA.
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID.

a las actuaciones de seguridad vial y, “sobre todo, serán investigaciones destinadas a resolver problemas reales de los ciudadanos”.

Se ha destinado más de un millón y medio de euros a subvencionar proyectos. Y se han presentado más de 150, de los que “no se escogerán los mejores, sino los excelentes, al no poder financiar todos”, destaca González Luque. Los trabajos se centran en las áreas de ingeniería, biomedicina, psicología, educación, economía y derecho. Los seleccionados recibirán una ayuda cuya cuantía máxima llegará a 50.000 euros, y los proyectos deberán estar finalizados en un año. Serán beneficiarios centros públicos y privados de investigación españoles, universidades, centros tecnológicos, fundaciones...

TEMAS PRIORITARIOS. En esta primera convocatoria los proyectos se encuadran en alguna de las 27 líneas de investigación propuestas en la convocatoria. Líneas que se han fijado en función del ‘retorno’ que tengan; es decir, “se han priorizado aquellas que afectan a un mayor número de ciudadanos”, explica Paula Márquez. Desde estrategias relacionadas con la prevención de la reincidencia, las aptitudes físicas y psíquicas de los nuevos conductores, a proyectos vinculados con la visión cero en el consumo de alcohol, drogas y medicamentos al volante y la rehabilitación de estos infractores. También a proyectos que promuevan la movilidad de los usuarios con discapacidad, que propongan nuevas formas de gestión que eviten las congestiones o de protección de los ocupantes de

¿Quién es quién en la investigación?

Más de 500 profesionales, procedentes tanto de instituciones públicas como privadas, están ya inscritos en el Registro Nacional de Investigadores de Seguridad Vial y Movilidad, creado por la DGT. Un proyecto que nació en 2012 y que ya es una realidad. Su objetivo es conformar una base de datos viva (se van incluyendo nuevos nombres diariamente) para conocer ‘quién es quién’ en la investigación en seguridad vial en España. La mayor parte de los censados provienen del sector de las ingenierías e infraestructuras del transporte, de la ingeniería artificial, la informática, biomedicina y psicología. Para formar parte de este Registro es necesario tener experiencia investigadora en seguridad vial y haber difundido sus resultados mediante su publicación en revistas científicas o registrado patentes.

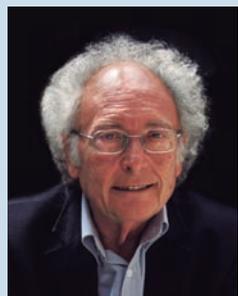
un vehículo, entre otros. Además, la DGT pondrá gradualmente a disposición de los investigadores sus cuatro grandes bases de datos sobre Vehículos, Conductores, Sanciones y Accidentes.

EVALUADORES DE PRESTIGIO. La DGT evalúa internamente los proyectos, basándose en criterios estratégicos, y externamente –criterios científico-técnicos– por expertos propuestos por la Agencia Nacional de Evaluación y Prospectiva (ANEP), órgano encargado de poner ‘nota’ a la ciencia en España, y que cuenta con una red de 33.000 expertos de prestigio internacional. Su responsable, Julio Bravo, destaca “la importancia de esta convocatoria, que abre muchas vías para la investigación en el campo de la seguridad”.

La tramitación y evaluación de estas ayudas se ha realizado de forma electrónica. Ramiro Lago, subdirector de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones del Ministerio de Economía y Competitividad, subraya las ventajas que para el ciudadano tiene esta tramitación electrónica “por el claro ahorro de costes que supone, tanto para los beneficiarios como para la administración”. ♦

EN LA SELECCIÓN, ENTRE MÁS DE 150 PROYECTOS, SE HA BUSCADO LA EXCELENCIA

(ANEP), órgano encargado de poner ‘nota’ a la ciencia en España, y que cuenta con una red de 33.000 expertos de prestigio internacional.



“Las ayudas a la investigación en las áreas de tráfico, movilidad social y seguridad vial son básicas para aumentar los niveles de felicidad. Conducir un coche por una carretera llena de curvas sin salirse, es un ejemplo claro en los que el movimiento físico incide en la actividad cerebral”.

EDUARDO PUNSET
ESCRITOR Y DIVULGADOR CIENTÍFICO.

J. CARLOS GÓNZALEZ LUQUE

Subdirector Adjunto de Investigación e Intervención. DGT

Investigar para el ciudadano

La Dirección General de Tráfico es la institución de referencia nacional en movilidad y seguridad vial. El ejercicio de esta tarea requiere de una respuesta precisa y eficiente a las necesidades de los ciudadanos. Una respuesta con acciones actuales y que muestren a nuestra institución como un organismo dinámico y eficiente.

Las actuaciones en seguridad vial no son fruto del azar, como tampoco los son las víctimas que sufren las consecuencias de los accidentes. Por ello, la DGT inició hace casi tres años

un ambicioso proyecto que permite el impulso de la investigación, el desarrollo y la innovación aplicados a la movilidad en pro de un mejor servicio a los ciudadanos. Un programa que favorece la integración de disciplinas científicas y técnicas, la transferencia de conocimiento y la comunicación de experiencias entre investigadores nacionales e internacionales. El Plan de Investigación de la DGT comprende las líneas de investigación que pretende promover nuestra institución para responder a las preguntas más relevantes en seguridad vial, aquellas que además afectan al día a día de nuestros ciudadanos. Además, se completa con un programa anual de ayudas I+D+i que permita la concurrencia competitiva de los investigadores, y con un programa de intervenciones basadas en la evidencia.

Todo ello supone la política de apoyo a la investigación de la DGT. Para ganar en excelencia. Para acercarse más al ciudadano.



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

Para saberlo todo sobre tráfico y seguridad vial...

SÍGUENOS...

...¡TE VAS A ENTERAR!



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

SUSCRÍBETE

SOLO **8,25 €** AL AÑO

(Seis números)

**Editada
por la DGT**

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

Por e-mail: suscriptorestrafico@tpiedita.es

Por correo: TPI Edita. Avda. Manoteras, 26. 3ª plta. 28050. Madrid

Más cartas informativas para los propietarios de vehículos

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha enviado cinco millones de cartas a los titulares que tengan un vehículo de 7 a 10 años de antigüedad, con información útil y datos administrativos de gran interés. Debe comprobar que sus datos son correctos. Si no es así, deberá modificarlos.

H.S.

El nuevo envío de cartas desde la DGT a propietarios de vehículos de 7 a 10 años pretende informar de su situación administrativa y características técnicas, al mismo tiempo que facilita información sobre los principales sistemas de seguridad. Es la segunda remesa de envíos realizada por la DGT: en noviembre de 2013 ya se remitieron cartas a los propietarios de vehículos de más de 10 años de antigüedad. Aquellas, revelaron situaciones administrativas irregulares, como coches abandonados sin ser dados de baja en Tráfico o ve-

hículos vendidos que continuaban a nombre del primer propietario. En total, se dieron de baja de más de 400.000 vehículos y se incrementaron un 10% las solicitudes de baja a través de los Centros Autorizados de Tratamiento de Vehículos.

¿QUÉ HACER SI RECIBE LA CARTA? Pueden producirse dos situaciones: si los datos que aparecen en ella son correctos, no tiene que hacer nada; si alguno de los datos que constan en el informe es erróneo o no está actualizado, debe dirigirse a cualquier jefaturas provinciales de Tráfico, previa cita, para hacer las rectificaciones oportunas.

Si ha vendido el coche y ya no es el propietario, podrá formalizar el

cambio de titularidad en alguna de las 8.000 oficinas de Correos que existen. Para ello, debe presentar:

- ▶ Solicitud de notificación de cambio de titularidad que puede descargarse en la página de la DGT, en www.dgt.es
- ▶ Contrato o factura de venta del vehículo.
- ▶ Copia del informe de su vehículo que ha recibido con la carta.
- ▶ Copia del DNI del titular.
- ▶ Y copia de abono de la tasa (8,20 € en 2014) de notificación de venta, que puede pagarse por Internet o en las entidades colaboradoras a través del modelo 791.

Cuando en Correos comprueben que todo es correcto, se entrega un justificante de la presentación de notificación y envía a la DGT la documentación aportada.

¿Y SI EL VEHÍCULO YA NO EXISTE? Si el vehículo ya no existe, su titular podrá darlo de baja acudiendo a la Jefatura de Tráfico de su provincia, solicitando antes cita previa. ♦

CON EL ANTERIOR ENVÍO SE DIERON DE BAJA MÁS DE 400.000 VEHÍCULOS



La eficacia de los sistemas de seguridad

La tecnología incorporada al vehículo contribuye a reducir el riesgo de fallecer y sufrir heridas graves en un accidente de tráfico. Para que el automovilista conozca cuáles son los sistemas de seguridad más efectivos, en el reverso de la carta enviada se han clasificado estos sistemas de seguridad en función de si intervienen antes (ABS, ESP, presión de neumáticos, limitadores de velocidad...), durante (resposacabezas, airbags, cinturones, anclajes Isofix) y después del accidente (llamada automática e-Call y hoja de rescate).

Más información en: <http://revista.dgt.es/>

Compruebe que todos los datos que aparecen en su carta son correctos.

Prefiero un móvil a un coche

El censo de conductores jóvenes ha disminuido. Mientras que en 1970 los jóvenes entre 18 y 24 años suponían el 17% del total, en 2013 solo eran el 7%. Estos anteponen comprarse lo último en tecnología a sacarse el permiso de conducir. También influyen la crisis o el cambio del modelo de transporte.

Alberto G. PALOMO
Fotos: Lucía RIVAS

En septiembre, China inauguró un carril 'smartphone', como el dedicado a las bicis, pero para los transeúntes que van toqueteando su móvil sin prestar atención al resto del mundo.

Este dispositivo tan habitual puede estar convirtiéndose en uno de los mayores enemigos del coche. Y no sólo por la temeridad de utilizarlo al volante, también por el riesgo que corren los peatones inmersos en sus pantallas. Según un estudio de 2013 de la Universidad de Ohio (EE.UU.), más de 1.500 estadounidenses necesitaron los

“SU ESCALA DE VALORES HA CAMBIADO. TIENEN MUCHAS PRIORIDADES ANTES QUE EL COCHE”

**GUILLERMO RICARTE,
DTOR. GRAL.CREAFUTUR**

servicios de urgencias en 2010 por ir pegados al teléfono. Un aumento del 500% desde 2005, con 256 casos. También se señala la indiferencia de los jóvenes a la hora de sacarse el carné de conducir: prefieren que se les compre el último modelo de su aparato a dedicar tiempo y dinero para

adquirir este documento.

Hay muchas otras causas: la crisis económica, el desarrollo del transporte público en las grandes ciudades y entre comunidades autónomas, el incremento en el uso de la bici, el éxito de nuevas formas de viajar como compartir coche, las políticas encaminadas a reducir la presencia de vehículos en las ciudades o el cambio de imagen que ha sufrido el automóvil (de icono de libertad a la connotación de incordio). Una encuesta a 200 altos cargos del sector automovilístico, realizada por la consultora KPMG, muestra la inquietud de los directivos por la pérdida de clientes en los estratos inferiores de la pirámide de edad: un 54% reconocía que los menores de 25 años no sentían la “necesidad de ser propietarios de un vehículo”.

ENVEJECIMIENTO. Las cifras de la Dirección General de Tráfico lo certifican: el porcentaje de ciudadanos del censo de conductores con edades entre los 18 y 24 años ha ido disminuyendo en las cuatro últimas déca-



El reducido poder adquisitivo de los jóvenes –representan más del 50% de los parados– no les permite comprarse un coche.



Su preocupación por la incidencia de la movilidad en el medio ambiente es muy alta.

das —de 1970 a 2013— de un 17% al 7%. Lo mismo ha sucedido en la franja entre 25 y 44 años (del 59% al 44%), mientras que en los conductores de más de 45 años ha aumentado (del 24% al 49%). En Guipúzcoa, por ejemplo, los conductores de más de 65 años ya superan a los menores de 30.

“Año tras año aumentan los porcentajes en los tramos de más edad”, subraya Rosa Ramírez, subdirectora de Análisis y Vigilancia Estadística de la DGT, al mismo tiempo que advierte del “lento pero constante envejecimiento del censo de conductores, en paralelo al envejecimiento de la pobla-

“LA LIBERTAD ES NO DEPENDER DE NINGÚN OBJETO, SALVO DEL MÓVIL Y TUS COSMÉTICOS”

J. ALBACETE, PSICÓLOGA

ción”. Así, según los datos del censo de la población española del Instituto Nacional de Estadística (INE), en 1970, el 11% de los españoles tenía entre 18 y 24 años, mientras que el 2013 el porcentaje bajó al 7%. Por el

contrario, en la franja de los mayores de 45 años, se ha pasado del 29% en 1970, al 42% el pasado año.

“La escala de valores de los jóvenes ha cambiado. Se puede decir de forma categórica que hay muchas prioridades antes que el coche”, señala Guillermo Ricarte, director general de la fundación CreaFutur, que analiza las tendencias de consumo. “Las preferencias han ido cambiando. Primero fue la ropa; luego, comer fuera y, ahora, la tecnología”, resume. “Pero el factor decisivo es económico: no hay poder adquisitivo”, expresa. Ricarte cree que cada vez es más fácil conducir sin tener un coche, alquilando o compartiendo, y considera que la falta de poder adquisitivo traslada la pertenencia a lo transitorio y “puede influir en la apetencia por sacarse el carné. Además, la tecnología va mucho más rápido: un modelo de coche a lo mejor tiene cuatro variantes en 30 años. ¡El iPhone lleva seis tipos en menos de una década!”, ríe.

LA CRISIS, CULPABLE. *“Hoy por hoy se prefiere un ‘smartphone’ a un coche”, recalca David Barrientos, director de Comunicación de la Asociación de Fabricantes de Automóviles (Anfac). “Se busca que consuman menos, que sean más seguros, que se complementen con la tecnología”, enume-*

EE.UU.: el coche, un accesorio caro

En Estados Unidos, según una encuesta sobre los hábitos de los jóvenes publicada por la BBC, un 12% de personas comprendidas entre los 21 y 30 años ha dejado de conducir con respecto a la misma muestra de la generación anterior. *“El cambio de preferencias en el transporte por parte de la gente joven induce a dudar sobre la postura asumida por los mandatarios de que la conducción crecerá rápida y progresivamente. Algo que debería tenerse en cuenta en las decisiones sobre infraestructuras y presupuestos”, subrayaba el estudio de Frontier Group y US PIRG de 2012 titulado “Transporte y las nuevas generaciones”. Esta investigación evaluaba cómo lo que después de la Segunda Guerra Mundial era un símbolo de madurez, ahora es un accesorio caro. A pesar del aumento de ingresos por unidad familiar o de posibilidades a la hora de viajar, el uso del transporte público aumentó un 40% en EE. UU. Y la compra de bicis, un 23%. El coche ni siquiera dota del estatus que se quería mostrar a mediados del siglo pasado.*



En las grandes ciudades, desplazarse en transporte público es más barato y cómodo.

Temas prioritarios

La tecnología es el tema de actualidad que más llama la atención al **88,4%** de los jóvenes.



En segundo lugar, la **igualdad de género** es el problema prioritario para un **84%**

El **82,4%** sigue con interés todo lo relacionado con el **medio ambiente**.



Los **temas culturales** atraen el **80,3%**

(Fuente: Informe "La juventud en España 2012". Instituto de la Juventud).

ra, "pero la economía no acompaña. Lo que pasa es que, como la esperanza de vida se ha alargado, también se ha alargado la de comprarse un coche y ser conductor activo", reflexiona.

Desde la Confederación Nacional de Autoescuelas se culpa directamente a la crisis. "El dinero no sobra. La situación económica no les va a permitir comprarse un coche, ni de primera ni de segunda mano, ni apuntarse a una autoescuela. Sigue habiendo interés en sacarse el permiso,

pero ¿para qué? ", se pregunta su presidente, José Miguel Báez. "Seguimos teniendo un público joven, pero menos", lamenta Ramiro, uno de los encargados de las autoescuelas Retiro, en Madrid. "Los jóvenes ahora creen que tienen más libertad con un móvil que con un coche, pero no es así: en cuanto tienen uno, están apesados a la dependencia de estos aparatos", razona.

¿No tendrá también que ver el cambio de mentalidad social? Es



Sus preferencias han cambiado. Ahora el primer lugar lo ocupa la tecnología.



Las autoescuelas subrayan que se ha reducido su número de alumnos jóvenes.

IGNACIO RUBIO

Estudiante

“No me saco el carné porque no me hace falta”



Este estudiante de 22 años, nieto de profesores de autoescuela, repite con tranquilidad que no le hace falta el carné. Y es que Ignacio Rubio retrasa el momento de sacarse el permiso con un discurso que coincide con el de muchos jóvenes: “Es una mezcla de dejadez, pereza, pasotismo”, indica. “Las prácticas me dan igual, pero ponerme a estudiar no me llama la atención. Además, aunque lo tuviera no lo utilizaría”. A diario se traslada a sus prácticas de informática a San Fernando de Henares, una localidad de las afueras de Madrid. “Cojo el autobús de la empresa al lado de casa. Incluso con carné y coche, iría en este transporte. En Madrid no te hace falta. A lo mejor en sitios de la periferia sí, pero en la ciudad no”.

Asegura que no piensa en tener coche. “Ni mis amigos lo tienen, así que si vamos a algún lado es cuando alguien puede conseguir uno”.

Como las decenas de miles de personas afectadas por la elevada tasa de paro juvenil (un 53,8% en menores de 25 años, según las últimas publica-

ciones de Eurostat, el pasado agosto), y crecidas bajo el influjo de las nuevas tecnologías, a Ignacio una de las razones que le mueven para pasar el examen de conducir es poder echar una mano en viajes de amigos o que le pueda ayudar para encontrar trabajo o para llegar a él. “Hasta ahora no me ha interesado. He preferido hacer otras cosas”, concluye.

“LA SITUACIÓN ECONÓMICA NOS LES VA A PERMITIR COMPRARSE UN COCHE, NI APUNTARSE A UNA AUTOESCUELA”

JOSÉ MIGUEL BÁEZ, PRESIDENTE CNAE

posible: los consultados coinciden en que hay que tener en cuenta la preocupación por el medio ambiente, las plataformas para compartir vehículo y el espíritu de lo efímero.

MÁS BICIS. “Todo es mucho más volátil”, explica la psicóloga Josefina Albacete. “Antes, el deseo nada más

cumplir los 18 años era tener un coche y ser libre. Ahora es incluso lo contrario. La libertad es no depender de ningún objeto, salvo de tu móvil y tus productos de cosmética. Pero igual que nos acercamos más a Europa en cuanto al alquiler de vivienda en lugar de la compra, o en el uso de la bici (aunque estemos lejos de Holanda o Alemania), nos vamos pareciendo cada vez más en la movilidad de residencia o en la inestabilidad”, zanja.

Primero fue el tabaco. Ahora lo es el coche. Ambos han perdido su prestigio. Uno de los motivos ha sido el trasvase de prioridades. De las plazas de garaje con un descapotable y el rugido del motor cada mañana han ido mutando paulatinamente hacia la ropa o lo último en tecnología. “Es mucho más emocionante para los adolescentes tener un nuevo iPhone que lo último en moda: puedes hacer cosas mucho más interesantes”, declaraba el pasado agosto una chica de 19 años al diario estadounidense New York Times. “Lo importante es estar conectado”, añadía. ◆

“EN MADRID NO TE HACE FALTA. A LO MEJOR EN SITIOS DE LA PERIFERIA SÍ, PERO EN LA CIUDAD NO”

Francia: desgaste de un mito

En Francia, una encuesta de la web Aramisauto.com revelaba que el 47% de los franceses consideraban el coche como “un simple objeto práctico” y no como “un medio de evasión”. Una impresión que se potenciaba entre los mayores de 65 años (52%) y entre ejecutivos (53%). La tendencia ya esquinaba a un 29% a los que aún sentían que el automóvil era “un objeto que les hacía soñar”. “Esta evolución corresponde al desgaste de un mito, el del coche como sinónimo de libertad”, resumía Frédéric Mlcheau, director adjunto del Instituto Francés de Opinión Pública (Ifop).

Los 10 reportajes más vistos

1
Cita previa con tráfico
163.922 (13,5%)



2
Ley de Seguridad Vial
67.416 (5,5%)



3
Cómo consultar el saldo de puntos
64.546 (5,3%)



4
Cómo circular por glorietas
24.625 (2%)



5
Testra: Cómo mirar si tengo multas
20.393 (1,7%)



6
Normas para viajar por Europa
14.534 (1,2%)



7
Así varía el consumo
9.097 (0,7%)



8
Circular sin ITV, sale caro
8.690 (0,7%)



9
Semana Santa
8.227 (0,7%)



10
Invierno: no patine
6.371 (0,5%)



Un año, 800.000 visitas

En un año, la nueva web de la revista ha cuadruplicado el número de visitas, superando la media actual las 5.000 diarias. Más información, más contenidos y más visitas.

J.M.M.

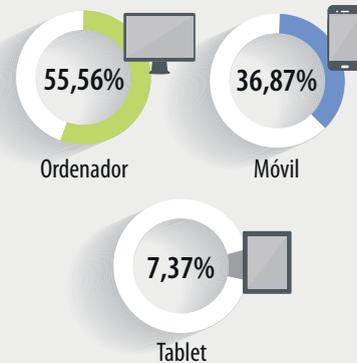
En un año de funcionamiento, la nueva web de la revista "Tráfico y Seguridad Vial" ha cuadruplicado el número de visitas respecto a su anterior formato, pasando de 614 visitas diarias en septiembre de 2013 a más de 2.700 en septiembre de 2014. Igualmente, a lo largo del mes la antigua web de la revista recibía 20.000 visitas, frente a las más de 83.000 recibidas en septiembre de 2014.

De hecho, en un año de funcionamiento (hasta el 12 de octubre) nuestra web (<http://revista.dgt.es>) ha recibido casi 800.000 visitas, con casi 1,5 millones de páginas vistas. Esto supone una media diaria

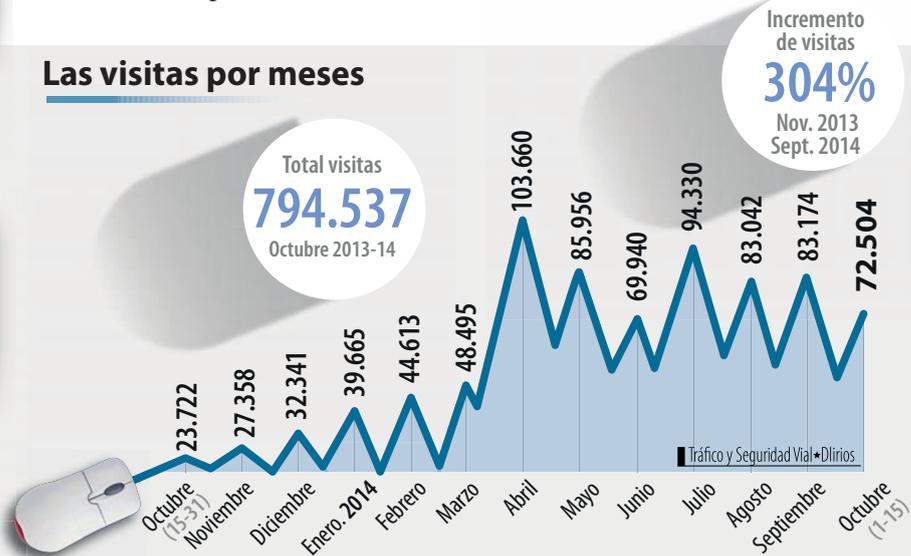
de 1.692 usuarios durante este año, triplicando la cifra anterior. Pero hemos tenido días 'punta', como el 8 de abril –coincidiendo con la publicación del 'especial' sobre la reforma de la Ley de Seguridad–, que recibimos 12.382 visitas. También hay que destacar el 'tsunami' de visitas que despertó el reportaje sobre cómo circular en glorietas, que reunió más de 28.000 visitas en 10 días (8.404 solo el 12 de octubre). También el 11 de agosto (8.713) –una información sobre las normas para viajar por Europa–.

No obstante, el número de visitas diarias ha ido subiendo firmemente a lo largo de 2014, y durante las últimas semanas de noviembre el número ronda las 6.000 visitas diarias como media. ♦

Nos ven desde el....



Las visitas por meses





Además de la revista...

Buscador

Toda la actualidad al día

Reportajes a fondo

Nuevos contenidos

Denos su opinión sobre los videos más polémicos

Reciba en su correo nuestro Newsletter

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





AUMENTAN LAS INICIATIVAS PARA LA SEGURIDAD VIAL EN LOS CENTROS ESCOLARES

Seguridad en torno al cole

La seguridad vial infantil preocupa y surgen incontables iniciativas educativas para hacer seguros los accesos a los centros escolares. Más que nunca, la seguridad de los más pequeños depende de todos.

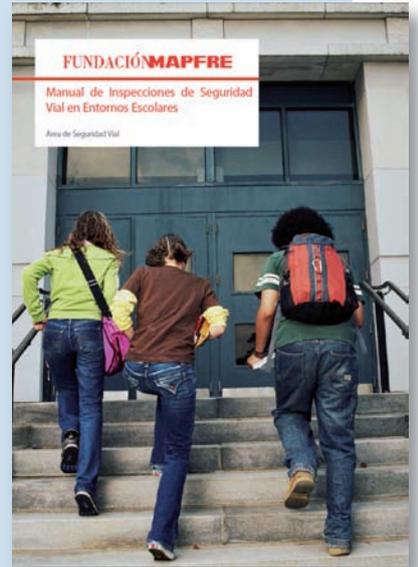
Carlos NICOLÁS FRAILE

Nuestras ciudades son desde hace años territorio de automóviles. Y una de las consecuencias ha sido inseguridad para los niños y pérdida de autonomía en sus desplazamientos urbanos. De hecho, actualmente el 70% de los chavales de 11-12 años van acompañados a la escuela por un adulto. Una



¿Quiere un colegio seguro? Hágalo usted mismo

La Fundación Mapfre acaba de publicar el "Manual de Inspecciones de Seguridad Vial", una metodología destinada a colegios, policía y padres para crear entornos escolares accesibles y seguros identificando y corrigiendo deficiencias como aceras estrechas, ausencia de señalización, pasos de peatones alejados... Hasta el momento, la guía ya se ha sido utilizada en centros de Narón (La Coruña), Málaga, Alcobendas (Madrid) y está diseñada para ser exportable a escuelas en Latinoamérica. Para Jesús Monclús, coautor del manual y responsable de Investigación del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre "todos debemos implicarnos en la seguridad en torno a los colegios. Los padres tienen una labor educadora fundamental; los colegios, informando a policía y ayuntamientos para que corrijan infraestructuras deficientes. Es un trabajo conjunto, debemos ser motores activos en la prevención, promoviendo la seguridad".



aparcamiento en las inmediaciones. "Los padres eran el problema. Hablamos con las asociaciones de padres de alumnos, para avisarles de que no permitiríamos más estacionamientos abusivos. La afluencia de coches ha disminuido, ahora muchos más padres van andando con sus hijos", explica Daniel Mancelle, jefe de la Policía Local de Pontevedra. "Hemos transformado un entorno hostil cortando de raíz estas prácticas". Mancelle apunta que la medida ha tenido efectos inmediatos: han mejorado la circulación por el centro, la calidad del aire y la seguridad vial, con cero víctimas mortales en los últimos cuatro años). "Además, los niños ganan en autonomía y salud, y hemos podido sacar a los agentes de las puertas de los colegios y ahora vigilan los caminos escolares", señala. Además, se ha promocionado el camino escolar -1.300 niños de siete a doce años acuden a pie al colegio-, han ensanchado aceras y limitado la velocidad de circulación a 30 km/h.

RECREO POR SEGURIDAD. En la localidad madrileña de Alcobendas (112.000 habitantes), los escolares de varios colegios están participando en

una actividad, 'Mi recreo por seguridad', en colaboración con la Policía Local, en la que renuncian a su tiempo de recreo para contribuir a la seguridad vial en su ciudad. "Buscamos reducir los atropellos", afirma Antonio Pardo, jefe de la Policía Local de Alcobendas. "Los escolares, junto con los policías, abordan a los conductores para recordarles las normas que rigen en el paso de peatones y explican también la vulnerabilidad de

los peatones". Desde que se inició el curso escolar, más de 50 niños han distribuido cerca de 500 folletos durante el tiempo de recreo.

Por su parte, en Cantabria, hace dos años pusieron en marcha un proyecto distinto, pionero en

España: utilizar a las personas con delitos del tráfico (excesos de velocidad, alcoholemia...) para que cumplieran sus condenas como vigilantes viales en los colegios. La iniciativa ha dado buenos resultados y actualmente hay vigilantes en las puertas de tres centros escolares de Santander y uno de Torrelavega durante las horas punta de entrada y salida (ver entrevista). "Se nos ocurrió que podría hacer sus horas en beneficio de la comunidad en las puertas de los colegios y contactamos con la jefatura de

"LA EDUCACIÓN VIAL PARA NIÑOS ES UNA MUY BUENA INVERSIÓN"

JOSÉ LUIS MAQUEIDA,
POLICÍA LOCAL

realidad observable en muchos colegios a las horas de entrada y salida: vehículos mal aparcados, en doble y triple fila, sobre las aceras, prisas, estrés, niños en la calzada... Caos circulatorio e inseguridad en definitiva. Por eso muchas ciudades están cambiando a nuevas formas de movilidad más seguras y saludables para los usuarios vulnerables, entre ellos los escolares y sus entornos habituales.

Una de ellas es Pontevedra (83.000 habitantes), modelo de ciudad accesible para el peatón. Allí han logrado 'limpiar' de coches las puertas de los colegios, estableciendo zonas de



La descongestión del tráfico, una de las medidas de seguridad en torno a los colegios.

tráfico”, explica Juan Manuel Sánchez, presidente de la Asociación de Personas Expertas y Monitores de Educación Vial (APEMEV) y policía local. “Desde 2012 hemos formado a unas 70 personas”.

La iniciativa ha requerido la colaboración entre varias administraciones, ha sido coordinada por la DGT, que también ha aportado material (paletas con señales y chalecos reflectante) y formación. Para Iván Sisniega, coordinador de Educación

Vial de la Jefatura Provincial de Tráfico de Cantabria, los vigilantes “evitan congestiones y situaciones de peligro. Están haciendo una labor muy buena. Esta experiencia les ayuda a concienciarse y además se sienten útiles porque hacen un buen trabajo para la sociedad”.

EN ZONA RURAL. En Vilanova de Arousa (10.500 habitantes), en la provincia de Pontevedra, la Policía Local colabora desde hace años con los colegios locales, la mayoría emplazados en zonas rurales. “Los niños son muy receptivos y muy agradecidos, a los mayores nos cuesta un poco más cambiar ciertas costumbres. Les enseñamos cómo subir y bajar del autobús, a parar y mirar tres segundos

antes de cruzar, a ponerse el chaleco y andar por el arcén izquierdo en carretera... Practicamos como conductores en karts y en bicicleta, como peatones y hasta de policías. Lo hacen muy bien y corrigen a los demás. También a los mayores”, explica José Luis Maqueda, agente de la Policía Local

de Vilanova de Arousa. “Llevo 20 años de policía y veo que cada vez se está invirtiendo menos en educación vial para niños. Y es necesaria, es muy buena inversión”, apunta.

HÁBITOS DE DESPLAZAMIENTO.

En la provincia de Tenerife, este curso se puso en marcha la campaña “Juego de la Serpiente” en seis colegios, con la participación de la Jefatura de Tráfico de Santa Cruz de Tenerife. Una iniciativa, nacida en Dinamarca, cuyo objetivo es cambiar los hábitos de desplazamiento de los niños. “Pretendemos dar un primer paso para introducir la educación vial en los colegios involucrando a ayuntamientos, profesores y padres”, explica Cristina Espada, Coordinadora de Educación Vial de la Jefatura Provincial de Santa Cruz de Tenerife, que lleva varios años colaborando con colegios en la isla de La Palma. “En el municipio de Los Llanos de Aridane (21.000 habitantes), quere-

EL 70% DE LOS NIÑOS DE 11-12 AÑOS VAN ACOMPAÑADOS A LA ESCUELA POR UN ADULTO

AMADEO MARTÍNEZ

Vigilante vial

“Aprendes y ayudas al tiempo”

Cantabria ha sido pionera en utilizar a personas con condenas por delitos viales en labores por la seguridad vial. Por ejemplo, Amadeo Martínez (49 años), quien, tras perder todos los puntos de su permiso, ha cumplido parte de su condena como vigilante vial en un paso de peatones cercano a un colegio. “Personalmente no lo he vivido como un castigo. Al contrario, aprendes y ayudas al mismo tiempo. Ha sido una experiencia gratificante, el trato directo con los niños es muy grato; te lo agradecen todos los días”.



-¿Cuál fue su cometido como vigilante vial?

-Parar a los vehículos para dar paso a los niños y evitar que aparquen indebidamente. Solo podemos invitarles a detenerse, porque no somos policías.

-¿Durante cuánto tiempo lo realizó?

-Siete meses en un paso de peatones a 200 metros de la entrada de un colegio. Con este trabajo he cumplido con más de dos terceras partes de la condena a realizar servicios en favor de la comunidad.

-¿Qué efecto produce la presencia del vigilante vial en un paso para peatones?

-Es frecuente ver chavales que pasan corriendo, sin mirar. En cambio, cuando hay un vigilante reaccionan, se paran, esperan y cruzan de forma segura.

-¿Qué le parece este proyecto?

-Es una labor útil, en siete meses en ese paso no tuvimos un solo percance.

mos aumentar en un 20% el número de niños que van a clase andado o en bici. Desde 2012 realizamos aquí distintas actividades con varios escolares: en una, los niños debían identificar los peligros en los accesos a sus colegios y luego analizarlos en la clase con sus profesores. En otra realizamos recorridos con escolares y discapacitados para trabajar la sensibilización con respecto a este colectivo. Una gran experiencia”, asegura. ♦

Motos: las que más se “escaquean” de la ITV

Según un informe de AECA sobre los resultados de las ITV de motocicletas y ciclomotores en 2013, más de la mitad no acudieron a revisión. Entre los que sí asistieron, se encontraron casi 300.000 defectos graves, un 9,5% más que el año anterior.

Anabel GUTIÉRREZ

Las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos (ITV) de todo el territorio español revisaron un total de 937.712 motocicletas y ciclomotores durante el 2013, casi un 11% más que el año anterior, pero todavía muy lejos de los más de 2 millones de vehículos de dos ruedas obligados a pasarla. Son, por tanto, el grupo más absentista, al no acudir cerca del 55%. Además, entre los que sí lo hicieron –más del 45%–, el 17% de las motocicletas y casi el 26% de los ciclomotores fueron rechazados en la primera inspección.

Luis Rivas, secretario general de

AECA-ITV, la asociación empresarial que agrupa a la totalidad de empresas que prestan este servicio de inspección, cree que estos resultados obedecen a que “*estos vehículos no son los habituales del usuario, por lo que podría no estar tan pendiente de pasar las revisiones; otra razón podría deberse a que el grupo de edad de los conductores suele corresponderse con gente joven, más despreocupados con esta obligación; por último, creemos que hay vehículos que no figuran en las bases de datos de la DGT, por no haber sido dados de baja*”.

A cada vehículo rechazado se le detecta una media de tres defectos gra-

ves. En 2013 se contabilizaron 297.613 defectos graves en motocicletas y ciclomotores, un 9,5% por encima de los encontrados en 2012 (28.420 más).

MÁS DEFECTUOSAS. El año pasado el aumento fue generalizado en todos los tipos de defectos. Entre los defectos graves más comunes destacan: la señalización y el alumbrado (32%) y el relativo a ejes, ruedas, neumáticos y suspensión (12%).

A CADA VEHÍCULO RECHAZADO SE LE DETECTA UNA MEDIA DE TRES DEFECTOS GRAVES

Respecto a 2012, es reseñable el fuerte aumento de los defectos graves detectados en el alumbrado, un 9,7% más. También es destacable el hecho de que el 14% de los ciclomotores inspeccionados fueron rechazados por superar la velocidad máxima de los velocímetros con los que fueron homologados, y el 5% se rechazó por superar las emisiones sonoras, muy por encima de los valores permitidos. ♦



Impacto de las ITV

Gracias a las inspecciones realizadas durante 2012 se han evitado al menos 11.000 accidentes, cerca de 11.000 heridos y 170 muertes. Teniendo en cuenta el coste económico de la siniestralidad, el beneficio ascendió a 306 millones de euros y si consideramos los vehículos que no pasaron la inspección, teniendo la obligación de hacerlo, se evitaron 7.100 accidentes, cerca de 7.000 heridos y 110 muertes más, con un ahorro añadido cercano a los 200 millones de euros. Así lo concluye el estudio “Contribución de la Inspección Técnica de Vehículos a la seguridad vial”, realizado por el Instituto de Seguridad Vial de la Universidad Carlos III de Madrid.



El 17,1% de las motocicletas y el 25,7% de los ciclomotores, fueron rechazados en la primera inspección.



Las bicicletas están de moda, miles de personas las utilizan habitualmente.

LUCES QUE TRAZAN CARRILES, APPS, GUARDABARROS, APARCAMIENTOS CUBIERTOS...

Bicicletas: accesorios para todo

En España, el pasado año se vendieron más de un millón de bicicletas. Para cubrir la demanda de accesorios de este mercado, se ofrecen multitud de propuestas. Propuestas que vienen marcadas por una apuesta hacia la comodidad y la conducción segura en todas sus vertientes, y que suponen el 30% de lo que factura el sector. Analizamos las últimas novedades.

Pablo LEÓN / Alberto G. PALOMO

A pedales por la ciudad de camino al trabajo, para hacer deporte, en clase de 'spinning' o para surcar montes y caminos. La bicicleta no solo está de moda o es saludable, sino que vive una época dorada en España. Miles de personas la utilizan habitualmen-



te. Y si en cualquier medio de transporte la protección y el sentido común deben ser la pauta principal, en este vehículo movido por la fuerza motriz de nuestras piernas se vuelve aún más fundamental. Las grandes urbes empiezan a dotarlas de un mayor espacio, las escapadas por la naturaleza se hacen más comunes entre nuevos aficionados y la necesidad de una movilidad más sostenible se plasma cada vez más en la conciencia ciudadana.

MÁS DE UN MILLÓN. Reflejo de esta época dorada son los datos que se manejaron en la feria de la bicicleta Unibike (en solo 3 días, más de 33.700 visitantes, es decir, personas interesadas en el tema), que se celebró a principios de otoño en Madrid: el sector está formado por 250 empresas, más de 3.000 tiendas registradas y genera trabajo a 14.000 personas. Las cifras de ventas que

Para todos los gustos

■ SALVARSE EL TRASERO

De diseñadores gráficos a comerciales del sector de las bicicletas. Así es como se resume Junggho Kim la trayectoria hasta



'Ass-Saver'. Este guardabarros desmontable es la respuesta a un problema "que era necesario resolver". Desde San Francisco, una de las bases de 'Ass-Saver' junto a Barcelona y Goteborg, este chico de 30 años cuenta que han sido los primeros en darle un diseño característico. Una ligera lámina de metal que "salva" el trasero de agua,

barro o cualquier sustancia que pueda molestar al ciclista mientras conduce. Hay decenas de modelos entre 7 y 10 euros.

■ CANDADO EN EL SILLÍN

Estar pendientes de cada elemento de la bicicleta es una de las excusas más extendidas entre los ciclistas no habituales. La tasa de robos, por desgracia, puede darles algo de razón. Por este motivo –y también por el simple hecho de agilizar los trámites mecánicos a la hora de atar y desatar una bici-, Ilan Mor ideó 'Seatylock' junto a un amigo cercano. El cofundador, israelí de 39 años, explica desde Tel Aviv cómo funciona este asiento polivalente que incorpora un candado de un metro de longitud: "Es tan fácil como un sillín normal con regletas antirrobo para usarlo como cadena".

■ DETECTOR DE SEMÁFOROS

Para los llamados 'semáforos inteligentes' (pocos todavía en nuestro país), las bicis no existen. Estos gestores del tráfico abren o cierran el paso según unos sensores situados en el asfalto que activan su sistema, pero que no detectan a las bicicletas. Por eso, el ingeniero californiano Nat Collins ha inventado 'Veloloop', una antena de forma cuadrada que emite una señal similar a la de un coche y que hace 'visible' a la bicicleta. Se coloca en la estructura de la rueda trasera y, sin tirar de imanes u otros elementos, consigue devolver las señales como un coche más.



■ PEDALEAR ES UN JUEGO

Ser el rey del barrio ya no se demuestra con una dominación del campo de fútbol o del banco del parque. La aplicación RiderState, creada por seis amigos periodistas, intenta que pedalear se convierta en un juego, manteniendo los principios de estas dos actividades: diversión y seguridad. Según asevera César Martín, uno de los responsables, la aplicación es una forma de alentar al uso de la bici. Consiste, de forma resumida, en dividir la ciudad en cuadrantes y registrar el paso repetido por las mismas calles o barrios. Así se consigue entrar en un ranking entre los que más pedalean por la zona.

■ COMO LOS MOTEROS

Que los conductores de motos se preparen con todo un equipamiento específico para primar la seguridad fue algo que a los distribuidores de Proviz les dio que pensar. ¿Por qué los usuarios de bici, si apenas les separa un motor, no lo llevan? Así comenzó la serie de cazadoras reflectantes Nightrider. Son ligeras, actúan contra el viento y la lluvia y, sobre todo, con muchas luces para poder ser visto desde todos los ángulos. El diseño, parecido a la indumentaria motera, es más ligero y sin protecciones que incomoden la conducción. Y abre la posibilidad de incorporar un triángulo reflectante que se carga por USB.



■ VESTUARIO RETRO

El papel de las bicis en la estética personal es un hecho. Desde las grandes y punteras ciudades como Barcelona, por ejemplo, se percibe cómo el diseño ha cambiado la forma de movernos sobre pedales. La marca francesa Le Coq Sportif ha aprovechado la quinta edición de la carrera L'Eroica, que recorre entre 38 y 105 kilómetros de la región de la Toscana con los participantes vestidos con ropa 'vintage', para poner a la venta una gama de 'mallots' y zapatillas con aires añejos, más propias de mediados del siglo pasado.

Para todos los gustos

■ IDEAL PARA CUESTAS



La empresa A2B se ha dedicado a crear lo que algunas páginas especializadas catalogan como "las bicis eléctricas más confiables del mercado". Su amplio e inacabado catálogo muestra un rango de bicis eléctricas que van desde la híbrida más manejable hasta prototipos de bicis urbanas o aerodinámicas. Ana Plaza, una de las responsables de la empresa, confirma la motivación original: "Queríamos redefinir los desplazamientos y cambiar el mercado de las bicicletas eléctricas. No nos bastaba con una batería añadida, sino con un diseño que la integre en su estructura".

■ TU PROPIO CARRIL BICI



Llevar luces de posición para ser más visibles forman un tándem idóneo con los faros que alumbran el camino. El accesorio de la marca Blaze para bicis pretende aunar de una forma especial estas dos competencias. Para ello ha creado un diamante con ocho bombillas de led de color azul que alumbran la bici y permiten hacerla verse desde la distancia, pero también que emanan dos láser rojos que trazan un carril especial e individual para las bicicletas. Ponerla en la barra delantera o trasera sólo cuesta 14 euros en plataformas de venta 'on line'.

Un paraguas para la bici

En ciudades como Sevilla es probable que ni las pendientes ni la lluvia sean los grandes enemigos del ciclista. No es lo mismo en Suiza. Del país alpino es de donde nos llega 'Dryve', un juego de palabras entre 'conducir' y 'seco' que se traduce tangiblemente en una capota contra la lluvia para utilizar en bicicletas. Sus creadores, Sybille Wiens y René Wuttig, idearon este protector contra la lluvia basándose en la facilidad de usarlo y el peso. El resultado: 30 segundos para montarla y 850 gramos. Esta especie de paraguas está diseñada con una ventana en la parte delantera para permitir la visibilidad



maneja el sector también son impactantes. Las 'mountain bikes' son el modelo que concentra la mayor parte de la ventas (63% del mercado). Pero el cambio de paradigma con respecto a la movilidad que se está notando en las principales ciudades del país está animando la venta de urbanas (7%) y eléctricas (1%). En 2013 se vendieron en España 1.034.374 bicis, un 7,5% menos que el ejercicio anterior.

A pesar de ese descenso, las dos ruedas volvieron a superar el millón de ejemplares vendidos mientras que el número de turistas se quedó

en 722.703 unidades, según datos de la Asociación Nacional de Fabricantes, y el sector alardea de

músculo económico: su facturación aumentó un 2,48% gracias al tirón de componentes, accesorios y ropas especializadas, que copan el 30% restante. Estos productos son los que, unidos a nuestra forma de

movernos y al estado de nuestra bicicleta, resultan clave para un uso seguro. Diversión, cabriolas, economía, urbanismo o salud. Pero, sobre todo, seguridad. Hay propuestas para todos. ♦

EN 2013 SE VENDIERON EN ESPAÑA MÁS DE UN MILLÓN DE BICICLETAS. UN 7% FUERON URBANAS

Aparcamiento vip

Aseguran desde Aparka que mucha gente lo relaciona con un producto holandés o centro-europeo. Lo cierto es que ha sido una iniciativa vasca la que ha conseguido que este sistema de "aparcamiento VIP" se instale en varias ciudades del País Vasco y atraiga a países como Finlandia. La idea era crear un resguardo para bicis contra la lluvia, los robos e incluso que sirviera como suministro de bicis eléctricas. Algo "seguro, sostenible, funcional y bonito". "Ayuda a proteger la bici, pero también a que la gente se anime a utilizarla para sus trayectos cotidianos", indica Irene González, técnica de movilidad del Centro de Movilidad Sostenible, uno de los organismos implicados.





Ver bien

La diferencia entre lo que ve a lo 'largo' y a lo 'ancho' una persona normal y otra con alguna anomalía queda patente en estas imágenes. Ciclistas que desaparecen, señales que no se distinguen, vehículos que se ven dobles... Son algunos de los efectos de estos peligrosos trastornos.

Miopía



Una de las patologías más generalizadas y que afecta a la agudeza visual. Es lo que normalmente se conoce como "ver mal de lejos". Puede leer sin problemas y distinguir mal una señal.

Hipermetropía



Las personas afectadas ven mejor de lo normal de lejos, pero enfocan mal los objetos de cerca. En general, afecta poco a la capacidad de conducción.

Cataratas



El cristalino se hace opaco y la luz no pasa por la retina (como si se pusiera un velo delante). Se pierde agudeza, capacidad de contraste, sentido luminoso y se produce como un deslumbramiento continuo.

Alcoholemia



La persona no puede enfocar adecuadamente los objetos (ver doble), al mismo tiempo es incapaz de fijar su mirada en un punto concreto (se le va la cabeza) y lo ve todo bastante borroso.

Escotomas



Conocidas como manchas ciegas de la retina. Sus causas son diversas y generalmente graves. Una parte del campo visual no se ve. Pueden aparecer en un lado o en los dos.

Glaucoma



El campo visual se reduce progresivamente (como ver por un tubo que cada vez se va haciendo más pequeño), aunque en ocasiones se sigue manteniendo la agudeza visual hasta estados avanzados.

MIOPÍA, HIPERMETROPÍA, GLAUCOMA, CATARATAS, ESCOTOMAS...

Así ven los que ven mal

J. M. M.

Algo más de la mitad de la población española (53,4%), casi 25 millones de personas, utiliza alguna corrección visual (gafas, o lentillas o ambos), según el último Libro Blanco de la Visión en España 2013 publicado por Visión y Vida, la Federación Espa-

ñola de Asociaciones del Sector Óptico (FEDAO) y el Consejo General de Colegios de Ópticos-Optometristas. Estas cifras van desde el 26% de personas entre 18 y 34 años que necesitan estas correcciones al 93% en los mayores de 55 años, unos datos que afectan en similar medida a los conductores.

Si, además, tenemos en cuenta que el 90% de la información llega

al conductor a través de sus ojos, es fácil ver la importancia de llevar perfectamente graduada la corrección visual necesaria. Como ejemplo, le mostramos cómo ven, respecto a una escena de conducción normal, quienes tienen un defecto visual no corregido (con el uso de gafas, por ejemplo) y qué información –a veces crítica para evitar un accidente– se están perdiendo. ♦



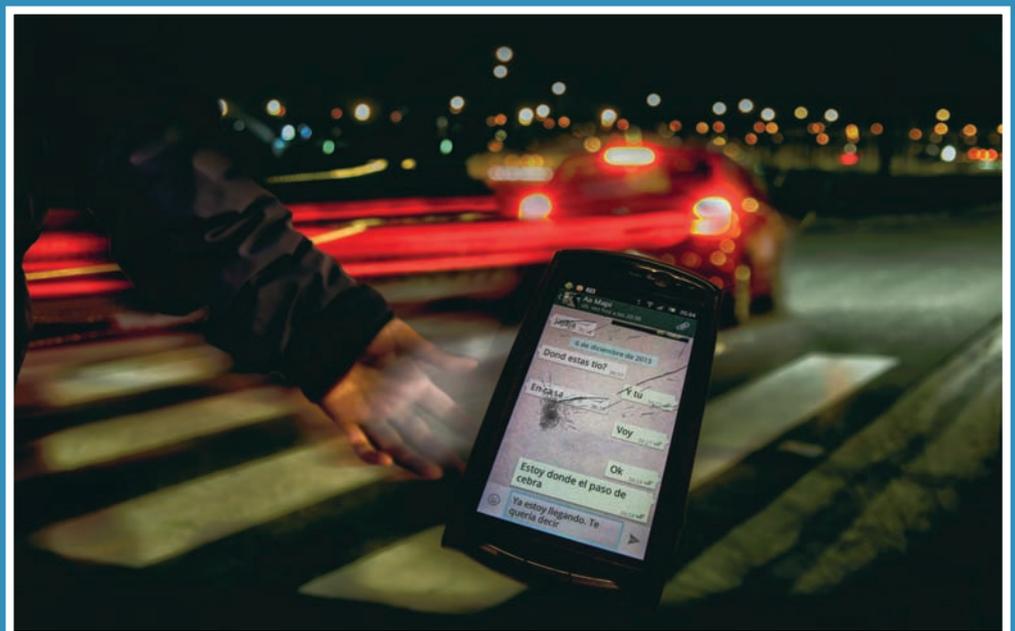
"Dibujando Caminos", de Ignacio Pérez, premiado en la categoría de Creación Artística.

PREMIADAS LAS FOTOGRAFÍAS QUE MEJOR REFLEJAN LAS IMPRUDENCIAS QUE COMETEMOS COMO PEATONES

Peatón, no atraveses tu vida

Anabel GUTIÉRREZ

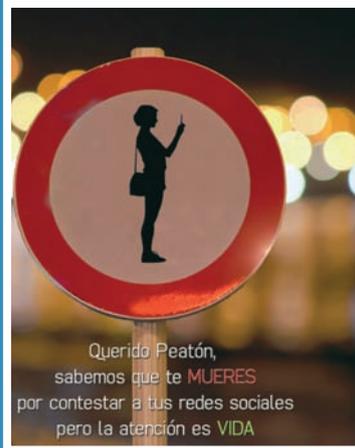
Stop Accidentes organiza por quinta vez consecutiva el concurso nacional de fotografía "Peatón no atraveses tu vida" con objeto de servir de reflexión 'visual' sobre la movilidad de los peatones. Los participantes han destacado los comportamientos de riesgo de conductores y peatones. Los ganadores han sido Ignacio Pérez, por su trabajo "Dibujando Caminos", en la categoría de Creación Artística, y Javier Puyó, por su obra "Precaución peatón. Precaución conductor", en el área de Concienciación.



"Precaución peatón. Precaución conductor", de Javier Puyó, premiado en la categoría de Concienciación.



"Camino al cielo", de Carlos Galindo, accésit en la categoría de Concienciación.



"Querido Peatón", de Félix C.P., accésit en la categoría de Creación Artística.



"Perder 30 segundos o 30 años" de Antonio Ruiz.



"Bajo el tórrido sol", de Jesús Vázquez, accésit en la categoría de Concienciación.



"Curvas peligrosas" de Antonio Ruiz.



"Evita las distracciones al volante" de Félix C.P.



"Detrás de una pelota..." de Ernesto Sánchez Aparisi.



"Tengo muchas cosas que contarte" de A López.

JEANNE PICARD

Delegada para asuntos internacionales de Stop Accidentes

"Todos somos peatones"

Muchos de los primeros pasos tambaleantes de nuestros hijos han quedado grabados en fotos o vídeos siempre acompañados con gritos de alegría, aunque la hazaña terminaba en caída más o menos dolorosa. Así empieza una vida de riesgo que podemos evitar con un buen aprendizaje.

Todo se complica cuando salimos de nuestra casa y nos transformamos en peatón, el ser más vulnerable que transita en el torbellino actual de la ciudad. Los vehículos han invadido nuestro ámbito de seguridad y agreden al peatón. Le damos más valor al tiempo que a la vida, asumiendo riesgos sin valorar las terribles consecuencias.



Moverse en un entorno urbano o interurbano implica multitudes de riesgos: inmersos en la velocidad, un factor importante que incide en la seguridad, tropezamos a menudo con obstáculos (semaforos sin tiempo para cruzar, contenedores, coches mal aparcados, etc.). Es verdad que las normas de circulación son normas de urbanidad que nos obligan a todos, pero siempre el peatón será la persona más frágil.

Todos somos peatones y todos podemos ser víctimas. El peatón debe recuperar la ciudad con medidas para calmar el tráfico que permitan cambiar comportamientos de riesgo, fomentando la responsabilidad cuando maneja un vehículo, el respeto hacia los más vulnerables, la solidaridad con quienes compartimos un espacio de convivencia, para entre todos compartir la vida en el tráfico.



EUROPA

Falta Educación Vial

Más niños deberían recibir Educación Vial, según una encuesta de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) realizada en 15 países de la Unión Europea. El estudio muestra grandes diferencias en Europa: la Educación Vial es asignatura obligatoria solo en siete países (Bélgica, Chequia, Polonia, Alemania, Italia, España y Letonia) y actividad extra-escolar en ocho (Austria, Bulgaria, Finlandia, Francia, Eslovaquia, Eslovenia, Suecia y Reino Unido). Para la FIA, "una adecuada formación vial ayudaría a reducir las 829 muertes anuales en carreteras europeas de menores de 15 años".



REINO UNIDO

Alcohol : 50 años campañas

En noviembre de 1964, la televisión británica emitió el primer anuncio sobre alcohol y conducción, cuyo sorprendente mensaje estaba dirigido a las señoras: "Don't ask a man to drink... and drive" ("No le pida a un hombre que beba... y conduzca"). Aquel año en Inglaterra aún no había tasa máxima de alcoholemia para conductores. Muchos años y campañas después, el panorama es hoy muy distinto en el Reino Unido: en 1967, se produjeron 1.640 muertes en siniestros viales relacionadas con el alcohol; en 2012, fueron 230.



Escocia: baja la tasa de alcoholemia

Desde inicios de diciembre la tasa máxima de alcoholemia permitida en Escocia para conductores baja a 0,5 miligramos por litro de sangre. Las autoridades escocesas han advertido que conducir tras beber ciertas cantidades de alcohol, una pinta de cerveza por ejemplo, puede convertirse en delito.

Cierre de las calles cerca de los colegios

La ciudad escocesa de Edimburgo establecerá el próximo verano zonas de exclusión para vehículos alrededor de los colegios. En ellas estará prohibida la entrada de automóviles durante los 30 minutos previos y posteriores a la entrada y salida de clase. 31 centros han pedido participar en este plan piloto que pretende mejorar la seguridad de los escolares.



EE.UU.

Nueva York echa el freno

'La ciudad que nunca duerme' bajó, en noviembre, el límite de velocidad máximo de 30 a 25 millas/h (40 km/h). La nueva norma –parte del plan Visión Cero del ayuntamiento para terminar con las muertes por accidentes de tráfico, incluyendo las causadas por atropellos– reduce a la mitad la posibilidad de fallecer para un peatón golpeado por un coche, según las autoridades neoyorquinas. En Nueva York, durante 2013, fallecieron 136 peatones por este motivo.



DHFixAtlantic/Twitter

IRTAD: 25 años por la seguridad vial

El Grupo para el Análisis y Datos sobre Seguridad Vial (IRTAD, sus siglas en inglés) acaba de cumplir 25 años trabajando para mejorar la seguridad vial a nivel mundial. IRTAD es un grupo de trabajo formado por expertos y estadísticos



de 35 países procedentes de institutos de investigación, universidades, administraciones nacionales y sector del automóvil cuyo principal objetivo es contribuir a la cooperación internacional para el análisis de datos sobre siniestralidad vial.

¿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

TEST

Prueba de Control de Conocimientos
COMÚN A TODOS LOS PERMISOS

1



Ante un paso para peatones señalizado con marca vial solamente, ¿cuándo hay que detenerse?

- a. Cuando el peatón ya está atravesándolo, pero no cuando sólo demuestra su intención de hacerlo.
- b. Sólo cuando lo indique un agente.
- c. Siempre que un peatón esté atravesándolo o demuestre su intención de hacerlo.

¿Puede afectar la carga excesiva del vehículo al correcto funcionamiento de los neumáticos?

- a. No, en ningún caso.
- b. Sí, cuando se excede de los límites de carga permitidos.
- c. No, si el vehículo lleva amortiguadores nuevos.



¿Es recomendable revisar el cinturón de seguridad después de sufrir un accidente?

- a. No, es un elemento de seguridad que no debe cambiarse nunca.
- b. No, porque se ha probado su eficacia.
- c. Sí, puede haberse deteriorado el trenzado o los sistemas de anclaje.

CON MÁS DETALLE

Como norma general, si circula por esta vía con una furgoneta cargada con bultos apilados, en caso de frenada de emergencia, ¿es importante a tener en cuenta su masa y su volumen?

- a. Sí, por lo que se debe mantener una mayor distancia de seguridad ya que la distancia de frenado es mayor.
- b. Sí, porque al bajar el centro de gravedad resulta fácil derrapar y perder el control de la misma.
- c. No, porque a mayor peso mayor estabilidad.

Circulación con furgonetas cargadas. Debe adaptarse la conducción cuando se circule con furgonetas cargadas siendo conveniente distribuir uniformemente la carga, para evitar desplazamientos en caso de frenazos bruscos, aumentando la probabilidad de perder el control del vehículo. Se aconseja aumentar la distancia de seguridad, ya que aumenta la distancia de frenado dificultando la maniobra debido a su mayor peso y menor estabilidad.



5

¿Debe señalizarse un vehículo inmovilizado por avería en el arcén?

- a. Sí, con la señal de emergencia del vehículo, los triángulos de preseñalización de peligro y, en su caso, con las luces de posición.
- b. No, porque el vehículo no está en la calzada.
- c. No, porque el lugar utilizado para inmovilizarlo, es el apropiado para ese tipo de situaciones.

Si durante la conducción conecta el sistema de aire acondicionado, el consumo de carburante...

- a. disminuye si las temperaturas son bajas.
- b. aumenta.
- c. no varía.



6

7

¿Se debe aumentar la distancia de seguridad cuando exista niebla?

- a. La distancia no influye en la detención cuando hay niebla.
- b. Sí, para tener más espacio para reaccionar ante cualquier frenada del vehículo que va delante.
- c. No, si se llevan las luces encendidas.

Por una autovía está prohibida la circulación de...

- a. ciclomotores.
- b. vehículos especiales.
- c. turismos con remolque.

8



9



La presión de inflado del neumático...

- a. debe comprobarse, como mínimo, dos veces al año.
- b. debe comprobarse cada tres meses.
- c. debe comprobarse con frecuencia, y siempre antes de iniciar un viaje largo.

10



Si un turismo traslada a un enfermo al hospital con urgencia:

- a. Debe respetar las normas de circulación, sobre todo en las intersecciones.
- b. No está obligado a respetar las normas de circulación.
- c. Sólo debe respetar las normas que regulan las intersecciones.

11

El equipaje en la baca de un turismo, ¿puede sobresalir por los lados?

- a. Sí, cuando el equipaje es ancho y no se puede dividir.
- b. No.
- c. Sí, pero el ancho total tiene que ser menor de 2,5 metros.



12



Una postura inadecuada en el asiento...

- a. reduce la fatiga.
- b. aumenta la fatiga.
- c. no influye en la fatiga.

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

NAVEGADOR, MANTENIMIENTO, INFORMES DE ACCIDENTES, RECORDATORIO DE PARKINGS...

El coche se llena de aplicaciones

El número de aplicaciones asociadas a nuestro coche –como equipamiento de serie u opcional– es cada día más amplio, pero también más complejo. Cada marca ofrece unos contenidos y una forma de acceso. En algunos casos son gratuitas; en otros, es necesario pagar una tarifa.

Andrés MAS

El mundo de las aplicaciones asociadas al equipamiento de cada vehículo, bien de serie u opcionalmente, es cada día más completo. Unas se pueden disfrutar por el sistema de info-entretenimiento, otras por su conec-

tividad con un smartphone (teléfono inteligente).

Si hace poco tiempo, desde estas mismas páginas (nº 227), hablábamos de que los nuevos sistemas multimedia harían desaparecer con el tiempo el radioCD tal y como se le conoce ahora, los datos hablan de una



En Opel hay que descargar una aplicación desde la plataforma Google Play.



Renault regala algunas apps con su 'R-Link'.

Algunos ejemplos



RENAULT

Regala, con su equipo 'R-Link', una suscripción por 12 meses a una tarifa de datos, paso previo obligatorio para descargarse aplicaciones. Incluso la marca regala algunas apps desde el inicio.



PEUGEOT

El 'Peugeot Connect App' no necesita un móvil asociado. Hay que adquirir un paquete compuesto por la llave de conexión "Peugeot Connect" (que se conecta al puerto USB de la guantera) y contratar una suscripción durante un año. Su coste es de 385 euros el primer año, y cada renovación, 139 euros. Desde diciembre ya se pueden descargar algunas aplicaciones gratuitas.



OPEL

La aplicación 'myOpel', descargada desde la plataforma Google Play, y accesible también con tarifa de datos, si no se quiere utilizar un smartphone de intermediario, combina las comodidades del servicio Opel con características muy útiles como un recordatorio de parking o un generador de informes de accidentes.



SEAT

La 'Seat Connect app' combina la información de mantenimiento del vehículo con consejos útiles para la conducción y utilidades prácticas, como recomendaciones de servicio, utilidad de aparcamiento "Encontrar mi coche"...



FORD

Lleva ya varias generaciones de su sistema 'SYNC' de reconocimiento de voz y numerosas aplicaciones asociadas a este sistema de seguridad que permite no desviar los ojos de la carretera.



VOLKSWAGEN

Acaba de presentar un módulo específico de conectividad en la presentación de producto para sus vendedores, para que puedan explicar al comprador las interminables posibilidades del sistema montado opcionalmente en su nuevo "Passat".



Los Peugeot llevan una llave que se conecta al puerto USB.

progresión muy rápida.

Así, según las previsiones de la consultora especializada en automoción SBD y el GSMA (Groupe Speciale Mobile Association), el mercado del coche conectado generará en 2018 nada menos que 39.000 millones de euros frente a los 13.000 millones de 2012, un incremento del 300%. Entre otras razones, estas cifras tan espectaculares se deben a que en los próximos cinco años se multiplicará por siete el número de coches nuevos que incorporarán de fábrica sistemas de conectividad.

MUCHA OFERTA. Los fabricantes están realizando un titánico esfuerzo por acercar a todos los usuarios un sistema de conectividad. De hecho, el denominado 'MediaNav', de la marca Dacia de modelos "low cost", está disponible desde 239 euros y cuenta con pantalla táctil de 7 pulgadas que permite acceder de forma sencilla e intuitiva a radio,



¿Mi móvil es compatible con mi coche?

El RACC, en colaboración con el automóvil club alemán ADAC, ha elaborado un informe en el que analiza la conectividad y las funciones que ofrecen 8 vehículos (Audi "A1", Ford "Fiesta", Mini "Cooper", Opel "Adam", Peugeot "208", Renault "Clio", Volkswagen "Polo" y Toyota "Yaris"), en combinación con smartphones de plataformas Android (Samsung Galaxy S4), Windows Phone (Nokia Lumia 1020) e iOS (Apple iPhone 5S). Teniendo en cuenta los resultados, el RACC recomienda a los usuarios:

- **Comprobar la compatibilidad de tu 'smartphone' con el coche.** No solo depende del móvil y de la plataforma, sino también de las versiones de los sistemas operativos.
 - **Hacer una prueba.** No fiarse solo de las listas de compatibilidades que publica el fabricante.
 - **Protección de datos.** Preguntar por la política que garantiza el fabricante.
 - **Evite distracciones.** Durante la conducción, no utilizar las funciones disponibles.
- Información detallada del estudio: www.fundacionracc.es

multimedia, apps (aplicaciones), teléfono, navegación o ajustes.

Según un estudio de IAB Spain, la asociación que representa al sector de la publicidad, el márketing y la comunicación digital, en España 24 marcas de coches ya ofrecen opciones de conectividad. Sin embargo, la oferta de contenidos y servicios es muy diferente entre ellas. La mayoría de los fabricantes ofrecen servicios gratuitos durante un tiempo limitado, aunque siempre existe la posibilidad de acceder a las aplicaciones vía 'smartphone' con conexión directa al equipo del coche; en concreto, más de un tercio de las apps llegan por esa vía.

UNOS FABRICANTES INCORPORAN SISTEMAS MULTIFUNCIÓN EN EL COCHE, OTROS NECESITAN UN SMARTPHONE

de voz que permite buscar una dirección en el navegador, una emisora de radio o marcar un número de teléfono, por poner tres ejemplos.

Además de completo, el mundo de las aplicaciones es también cada día más complejo, no sólo por la variedad disponible, sino también porque cada marca recurre a una estrategia diferente para descargarlo y cobrarlo. Si lo que queremos es descargar aplicaciones directa-

mente a nuestro dispositivo, sin la mediación de un 'smartphone', lo primero que hay que tener es una tarifa de datos para que el equipo montado en el salpicadero esté conectado con el exterior. Una vez que hemos contratado esa conexión y nuestro vehículo está "on line", ya se pueden descargar aplicaciones. ♦

RECONOCIMIENTO DE VOZ.

Para Javier Clarke, director de Mobile & New Media de IAB Spain, "el coche es el último dispositivo con conexión a internet que irrumpe en el mercado digital, donde destaca el poco uso de lo visual y la alta usabilidad de los comandos de voz, lo que abre todo un nuevo campo de negocio para los desarrolladores de aplicaciones". De hecho, casi todos los nuevos coches que salen al mercado con sistemas multimedia incorporan, por seguridad, un sistema de reconocimiento



También para eléctricos

CARWINGS: Para propietarios de un Nissan "Leaf", además de facilitar información sobre puntos de carga, cuando el vehículo está enchufado, se puede dirigir el proceso mediante control remoto: cuando comenzar la carga, conocer el tiempo que falta para completarla... También, programar el climatizador y localizar puntos y lugares de interés.

GREENCHARGE: La versión 'Lite' es gratuita. Es un buscador de puntos de carga disponible por zonas, memoriza los puntos de carga más habituales y ofrece la ruta guiada por voz hasta el punto seleccionado. Además, incorpora las valoraciones de cada punto por parte de los usuarios.

ELECTROMAPS: Con opiniones de los usuarios, permite visualizar los puntos de recarga por ciudades más próximos a tu ubicación, actualizaciones diarias, foros, últimas noticias, pruebas de coches, motos, bicis o furgonetas eléctricas...

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.498cc.
Potencia máxima:
160 CV a 6.000 rpm.

CARBURANTE:
Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales. Airbags laterales delanteros y traseros. Faros antiniebla. ABS. ESP. Sistema control presión de neumáticos. Sensores de lluvia y luces. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,87m.
Anchura, 1,85m.
Altura, 1,48 m.

MALETERO:
Desde 500 litros.

CONSUMO:
Urbano, 8,8 l/100 km.
Carretera, 5,2 l/100 km.



COMENTARIO. Ha tardado bastante en llegar, pero la espera ha merecido la pena, pues la nueva edición mejora en todos los apartados al modelo precedente. No es mucho más grande ni radicalmente diferente a la generación anterior, aunque hereda los rasgos de familia de los últimos productos de la marca del óvalo. Como ya era habitual en la berlina grande de Ford, el espacio es

Emisiones de CO₂
152 g/km
Imp. matric. 4,75 %

COCHE ACTUAL

FORD MONDEO 1.5 EcoBoost

uno de sus principales puntos fuertes, tanto en el interior como en el maletero, que ofrece más de 500 litros en cualquiera de las carrocerías disponibles –4 o 5 puertas y familiar–. También el interior ha experimentado una importante mejora; no solo en calidad de materiales, también en disposición de mandos e instrumentos. Para conseguir mayor eficiencia energética han reducido la cilindrada, que con solo 1,5 litros rinde una potencia de 160 CV, apoyado en una buena gestión electrónica y en un turbocompresor.



<ul style="list-style-type: none"> ✓ Comodidad. ✓ Equipamiento. ✓ Espacio. 	Estética:8 Acabado:8 Habitabilidad: 9 Maletero:9 Confort:8 Potencia:8 Cambio:8	Aceleración: ..7 Consumo: ...7 SEGURIDAD: Estabilidad: ..9 Suspensión: ..9 Frenos:8 Luces:9	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Precio elevado. ✓ Consumo en ciudad. ✓ Visibilidad 3/4.
<p>NOTA MEDIA: 8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,7</p>			

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★★

PRECIO:
32.050 €

Características

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

CARBURANTE:
Diésel.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cortina y rodilla. Isofix/TopTether para sillitas. ABS. ESC. ASR. Control presión de neumáticos. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,54 m.
Anchura, 1,81 m.
Altura, 1,47m.

MALETERO
587 litros.

CONSUMO:
Urbano, 5,9 l/100 km
Carretera, 4,4 l/100 km



COMENTARIO. Hasta que llegue a primeros de 2016 el nuevo todocamino de Seat, los más aventureros seguidores de la marca tendrán que conformarse con el "León X-Perience", ni más ni menos que un "León" de carrocería ST y tracción total, al que se ha tuneado para la ocasión. Se une así a la moda de la estética todocamino, aunque ha dado un paso más al elevar la altura. Un aumento que propicia una ma-

Emisiones de CO₂
129 g/km
Imp. matric. 4,75%

MOTOR 16

SEAT LEÓN X-PERIENCE 2. TDI 150 CVTdi

yor facilidad para salir del asfalto con garantías, y va acompañada de unas llantas específicas de 17 pulgadas, de unas molduras de protección en las puertas y pasos de ruedas, de nuevos paragolpes y de unos tubos de escape cromados a la vista. Además, estrena el Navi System High (1.725 €) que evalúa la eficiencia del modo de conducir. Sobre el terreno se comporta como un jabato en pistas muy degradadas e incluso alguna trialera ligera. En nieve o asfalto deslizante, el sistema Haldex 5 de tracción total trabaja de maravilla. Y el motor, con un excelente compromiso entre consumos y prestaciones, es otro de los pilares del modelo.



<ul style="list-style-type: none"> ✓ Agrado de uso. ✓ Eficacia tracción total incluso en seco. ✓ Relación prestaciones-consumo. 	Estética:8 Acabado:8 Habitabilidad: 9 Maletero:9 Confort:8 Potencia:8 Cambio:8	Aceleración: ..9 Consumo: ...9 SEGURIDAD: Estabilidad: ..9 Suspensión: ..9 Frenos:8 Luces:8	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Freno de mano. ✓ Rueda de repuesto de emergencia. ✓ Sensores de lluvia y luces opcionales.
<p>NOTA MEDIA: 8,4. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,5</p>			

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★★

PRECIO:
No disponible

AUTOFÁCIL

OPEL CORSA 1.0 Ecotec

COMENTARIO. Ya se pueden realizar pedidos de la quinta generación del Opel "Corsa", aunque no será hasta enero de 2015 cuando se entreguen las primeras unidades. Se ofrece con carrocería de 3 y 5 puertas. Por dentro, ha mejorado la ergonomía con una simplificación y mejor posicionamiento de los botones. Además, la calidad de los materiales mejora de forma notable. Destaca su pantalla táctil de 7" del sistema multimedia IntelliLink, una opción que cuesta 250 euros. El problema es que el emplazamiento de la pantalla es un



poco bajo, lo que exige apartar la vista en exceso y genera distracciones. En cuanto a habitabilidad, sus plazas traseras son amplias en relación con su tamaño exterior. Ya

en marcha, prima el confort, muestra aplomo en autopista, es capaz de filtrar con eficacia los baches y la suspensión contiene bien los movimientos de la carrocería en carreteras sinuosas. La dirección resulta precisa y los frenos ofrecen buen tacto y suficiente potencia.

Emisiones de CO₂
115 g/km
Imp. matric. 0 %



www.opel.es

- ✓ Rendimiento del motor.
- ✓ Comportamiento equilibrado.
- ✓ Materiales del interior mejorados.

Estética:8
Acabado:9
Habitabilidad: 7
Maletero:9
Confort:8
Potencia:9
Cambio:9

Aceleración: ..9
Consumo: ...6

SEGURIDAD:
Estabilidad: ..8
Suspensión: ..8
Frenos:8
Luces:8

- ✓ Maletero solonormal.
- ✓ Posición pantalla táctil del sistema multimedia IntelliLink.

NOTA MEDIA: 7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7

Características

MOTOR:
Cilindrada: 998 cc.
Potencia máxima:
115 CV a 5.000/6.000 rpm.

CARBURANTE:
Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cortina. ABS. ESP. Luces diurnas Led. Asistente de salida de rampas. Dirección City Mode. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,02 m.
Anchura, 1,77 m.
Altura, 1,48 m.

MALETERO:
285 litros.

CONSUMO:
Urbano, 6,0 l/100 km.
Carretera, 4,3 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

A partir de 13.450 €

AUTOPISTA

VOLKSWAGEN PASSAT 1.4 TSI

COMENTARIO. A más, y a mejor. Así de sencillo se resume la evolución de la octava generación del "Passat". Cuarenta años en los que ha afianzado la línea a seguir aspirando a premium, acercándose peligrosamente a ellos, aunque, como coche de masas que pretende ser, arranca en la gama con motores desde 120 CV. Pero suma también seguridad, y mucha, en parte a costa de restar kilos en su estructura, añadir más equipamiento en seguridad preventiva y mejorar el comportamiento dinámico, que llega acompañado de un supe-



rior confort y refinamiento de marcha. Entre las exquisiteces que lo hacen posible, mejores suspensiones. A nivel mecánico, la eficiencia ha sido el epicentro. Y como colofón, un mejorado ambiente interior gracias a espacios más amplios en las plazas posteriores y algo más de maletero. Una nueva presentación interior, de impecable terminación.

Emisiones de CO₂
115 g/km
Imp. matric. 0 %



www.volkswagen.es

- ✓ Calidades.
- ✓ Rendimiento y gama de motores.
- ✓ Comportamiento y equipamiento.

Estética:8
Acabado:7
Habitabilidad: 8
Maletero:7
Confort:8
Potencia:8
Cambio:7

Aceleración: ..7
Consumo: ...8

SEGURIDAD:
Estabilidad: ..7
Suspensión: ..7
Frenos:7
Luces:7

- ✓ Continuidad en el diseño.
- ✓ Precios algo elevados.

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

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.375 c.c.
Potencia máxima:
150 CV a 5.500 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
Sistema Stop-Start. Control de fatiga. ESP. Control de presión de neumáticos. Regulador de velocidad. Sistema de frenado anticolisiones. Ayuda al aparcamiento. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,77 m.
Anchura, 1,83 m.
Altura, 1,45 m.

MALETERO:
Desde 420 litros.

CONSUMO:
Urbano, 6,0 l/100 km.
Carretera, 4,3 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:

29.160€

HOJA DE RESCATE: LA FICHA SALVAVIDAS

La hoja de rescate es una ficha técnica en la que se muestra de forma muy visual las principales características del vehículo, desde el modelo a la localización de los componentes críticos, y así facilitar las labores de rescate de los servicios de emergencia. Este proyecto ha sido elaborado por el RACC y la Generalitat de Cataluña.

¿CÓMO CONSEGUIRLA? Seleccione la correspondiente a su vehículo (marca, modelo y año de fabricación) e imprímala en una hoja formato A4. Se dobla en tres partes y se coloca en el bolsillo del parasol situado sobre el asiento del conductor.

www.hojaderescate.com



AYUDAS PARA COMPRAR TODO TIPO DE VEHÍCULO

El Gobierno continúa subvencionando la compra de vehículos nuevos. Estos son los planes que ahora están en vigor:

PIVE 6: Ampliado desde el 24 de noviembre, subvenciona como mínimo con 2.000 euros, o 3.000 si son familias numerosas o personas discapacitadas, la compra de un turismo o una furgoneta.

www.idae.es

PIMA AIRE 4: Ayudas para la adquisición de vehículos comerciales, vehículos a gas, motocicleta eléctrica y bicicleta eléctrica de pedaleo asistido.

www.planpimaaire.es

PIMA TRANSPORTE: Para autobuses y camiones con capacidad de tracción propia de más de 3,5 toneladas de masa máxima autorizada.

<http://www.magrama.gob.es>

EL FRENADO AUTOMÁTICO SE POPULARIZA



El último Barómetro sobre Seguridad Vial y Medio Ambiente de ANFAC (Asociación de fabricantes de automóviles) y Bosch indica que uno de cada tres turismos matriculados equipa el sistema de frenada automática de emergencia; y un 44% dispo-

ne del sistema de asistencia a la frenada de emergencia (BAS). Dos sistemas que, según los expertos, reducirían entre un 30 y un 60% los accidentes más habituales.

FRENADA AUTOMÁTICA DE EMERGENCIA:

Detecta las situaciones que requieren una frenada urgente y acciona automáticamente el freno para evitar la colisión.

ASISTENCIA A LA FRENADA DE EMERGENCIA:

Detecta la velocidad con que el conductor suelta el pedal del acelerador y la presión con la que pisa el freno. Si es necesario, aumenta la presión de frenado hasta que entra el sistema de frenada automática de emergencia.

SEAT APUESTA POR EL GAS NATURAL

Seat acaba de presentar dos modelos impulsados por gas natural comprimido (GNC) y gasolina: el "León TGí" y el "Mii Ecofuel". Llevan dos depósitos, uno de gas natural ubicado debajo del piso del maletero y otro de gasolina. El motor siempre utiliza el de gas y solo cuando se vacía utiliza el de gasolina. Entre las ventajas, destacan la reducción de las emisiones de CO2 (25%) y de NOx (87%). También aseguran que su coste es entre un 30-50% menor que un diésel y un 50-60% menor que un gasolina. En seguridad, hay que subrayar que están sujetos a los mismos requisitos (crash test) que el resto de los modelos.



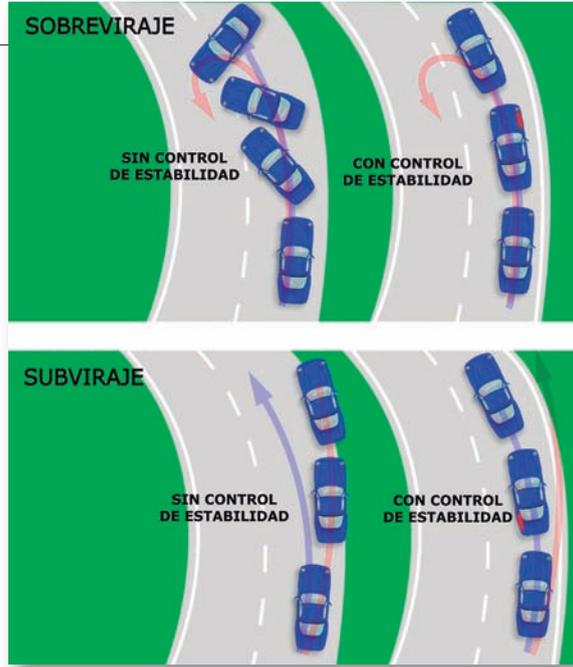
PARA LOS ALÉRGICOS. Un conductor que estornuda conduciendo a 95 km/h circula 'ciego' durante 20 metros, según Ford. Por ello, su nuevo "Mondeo" incorpora un filtro de aire de carbón activado que bloquea hasta el 99% del polen y casi todo el dióxido de nitrógeno, además de gases contaminantes y malos olores.



¿VENDEDOR? Según Seat, el 95% de los clientes antes de comprar consultan Internet (una media de 24 fuentes) y cuando van al concesionario, ya conocen las características técnicas, equipamiento y oferta de la competencia. Por eso, dicen que el vendedor tradicional se convertirá en 'asesor comercial': aconsejará sobre el coche que realmente necesita y quiere el comprador.

ESP OBLIGATORIO

Desde el pasado 1 de noviembre, todos los turismos y furgonetas que se vendan en cualquier país de la UE tendrán que ir equipados de serie con el sistema de control de estabilidad ESP. Además, este dispositivo va unido al sistema de control de presión de los neumáticos, que también debe salir instalado de fábrica en todos los coches desde noviembre. Las investigaciones de accidentes demuestran que el ESP reduce el número de accidentes graves hasta en un 50%, y evitan hasta el 80% de los accidentes por derrapaje; e indican que junto con el cinturón de seguridad, es el sistema más eficaz.



NEUMÁTICOS: EL 50% BAJO PRESIÓN

Cerca del 50% de los neumáticos revisados por Michelin en su última campaña de control llevaban una presión inferior (mayor riesgo de subviraje, sobreviraje, reventón, mayor consumo y mayor desgaste) a la recomendada. También, se controló la profundidad del dibujo (1,6 mm límite legal), importante para la adherencia, estabilidad y distancia de frenado. En este caso, los resultados fueron buenos: solo el 1,5% circulaba por debajo del límite.

el Dato

"EL ELÉCTRICO CON MAYOR AUTONOMÍA DEL MERCADO ES EL KIA "SOUL", CAPAZ DE CUBRIR

**210 KMS
CON UNA CARGA**

INFORME 'AUTONOMÍA REAL'.
COCHES.NET

UN TOYOTA DE HIDRÓGENO

Ya se vende en Japón el Toyota "Mirai", que utiliza la pila de combustible (hidrógeno). No emite CO2 ni otros gases contaminantes y se puede cargar en 3 minutos (en condiciones óptimas de presión y a 20°C). Homologa 155 CV y equipa numerosos sistemas de seguridad. El depósito de hidrógeno está ubicado fuera del habitáculo en la parte inferior del vehículo. En 2015 comenzará a venderse en Reino Unido, Alemania y Dinamarca por unos 66.000 euros. Al resto de Europa llegará en 2017.



DE ARROZ. Quemar las cáscaras del arroz, y utilizar el sílice que se deriva de sus cenizas para fabricar neumáticos es el último proyecto de Goodyear. Dicen que mantiene las mismas características de resistencia a la rodadura o la tracción en mojado. Cada año se cosechan más de 700 millones de toneladas de arroz en el mundo.

SE INFLAN SOLOS. Goodyear está trabajando en el desarrollo de unos neumáticos que mantienen, mediante una bomba ubicada en su interior, la presión adecuada de forma automática. Lo están probando en una flota de camiones en Estados Unidos y Canadá.

SUPERVENTAS NOVIEMBRE 2014

1		↔	2.373
2		↑	2.196
3		↔	1.885
4		↓	1.847
5		↑	1.827
6		↓	1.519
7		↑	1.449
8		↑	1.429
9		↑	1.428
10		↑	1.409

LOS FABRICANTES

	RENAULT	5.684
	OPEL	5.254
	VOLKSWAGEN	4.962
	FORD	4.639
	SEAT	4.523
	PEUGEOT	4.437
	TOYOTA	4.017
	NISSAN	3.732
	CITROËN	3.459
	HYUNDAI	2.785

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

↑ ↔ ↓ Variaciones respecto al mes anterior

“ Soy más partidario de educar que de sancionar ”

Premio de la Unión de Actores, Max de teatro, Concha de Plata en San Sebastián... La amplia carrera de Javier Gutiérrez —el popular Sátor, de Águila Roja— está últimamente trufada de premios. Su ‘carrera’ como conductor es más breve —sólo tiene el carné desde hace 4 años—, ya que no le gusta conducir y no tiene coche.

Emmanuel ZOCO

Fotos: Alberto ESPADA

Javier Gutiérrez es el popular Sátor de Águila roja, que triunfa en TVE desde hace cinco años. Por ella ganó el Premio de la Unión de Actores en 2011, que se sumó al Max de teatro por “Argelino, servidor de dos amos”. Su último reconocimiento ha sido la Concha de Plata del Festival de San Sebastián por “La isla mínima”, una de las películas españolas más taquilleras del año y firme candidata a los Goya. El actor conduce desde hace poco. *“Tengo el carné desde hace cuatro años. Pero no suelo conducir demasiado; de hecho, las últimas veces ha sido por motivos profesionales, porque lo demandaba la película o el personaje. No tengo coche, no me gusta conducir. A raíz de tener un hijo y haber dejado de estar en un par de proyectos por no tener el permiso, decidí sacármelo”.*

“ Hay que ser muy irresponsable para coger el coche después de tomar una copa ”

—**¿Por qué su aversión a conducir?**

—No me siento a gusto. Será un miedo que tendré que vencer, porque da libertad, permite hacer viajes y disponer del tiempo libre de otra forma, sin estar sujeto a horarios de aviones, trenes o autobuses ni depender de nadie. Pero más allá del malestar que me produce ponerme al volante, en Madrid hay

buen transporte público y también puedes caminar.

—**¿Se siente respetado como peatón?**

—Poco. En Madrid no se conduce bien, sino de una forma temeraria. Es una ciudad complicada para peatones y para ciclistas. Pero, por supuesto, los peatones también tenemos una responsabilidad.

—**Como ir atentos siempre, algo a lo que el ‘móvil’ no contribuye...**

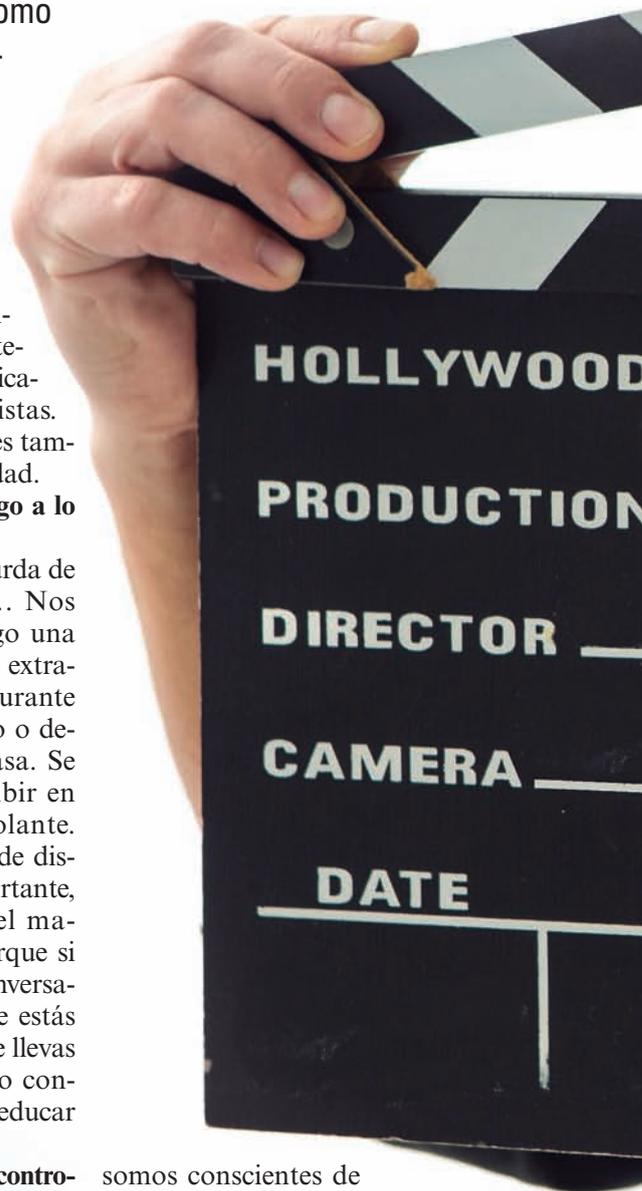
—Dependemos de forma absurda de él, en reuniones, comiendo... Nos quita mucho tiempo. Yo tengo una relación con el móvil un tanto extraña, porque puedo apagarlo durante mucho tiempo o dejármelo en casa. Se debería prohibir en trenes y al volante. Es un objeto de distracción importante, incluso con el manos libres, porque si tienes una conversación en la que estás

implicado emocionalmente o te llevas una sorpresa, influye en cómo conduces. Soy más partidario de educar que de sancionar.

—**Pese a las campañas y a los controles, el consumo de alcohol y de drogas sigue siendo una causa importante de accidentes. ¿A qué cree que se debe?**

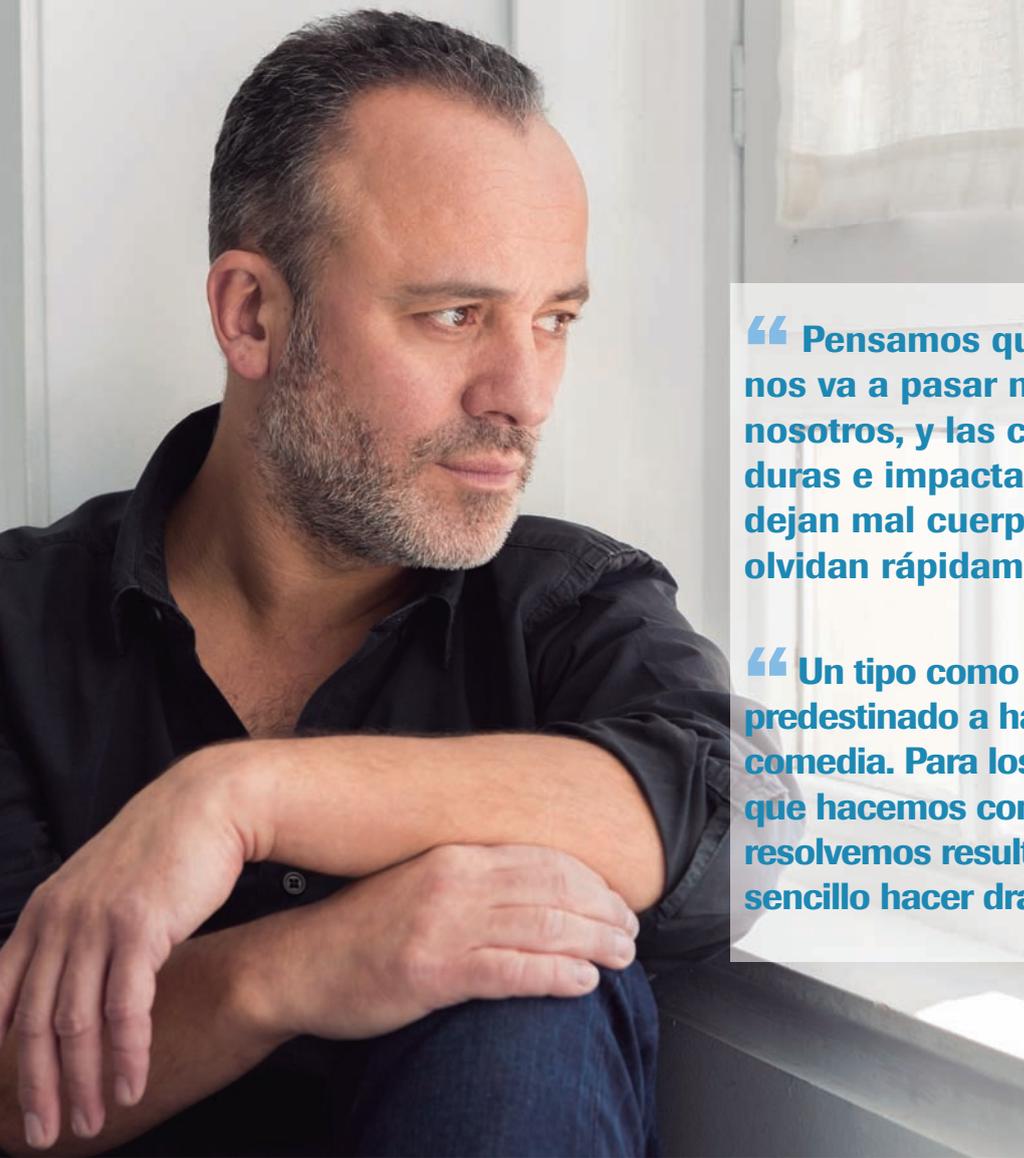
—Hay una mala educación de base. Además, pensamos que nunca nos va a pasar nada a nosotros, que le va a pasar al vecino y las campañas duras e impactantes que le dejan a uno mal cuerpo se olvidan rápidamente. No

somos conscientes de que en un segundo, en un momento fatal, no sólo puedes quedar parapléjico sino perder la vida. Y no sólo la tuya, sino la de la gente que te acompaña en el coche o la de conductores y ocupantes de otros vehículos. Si lo piensas fríamente, hay que ser muy irresponsable para coger el coche después de tomar una copa y





“ No suelo conducir demasiado; de hecho, las últimas veces ha sido por motivos profesionales, porque así lo demandaba la película o el personaje ”



“ Pensamos que nunca nos va a pasar nada a nosotros, y las campañas duras e impactantes que dejan mal cuerpo se olvidan rápidamente ”

“ Un tipo como yo estaba predestinado a hacer comedia. Para los actores que hacemos comedia y resolvemos resulta más sencillo hacer drama ”

cas de actores que rápidamente les colocan en un lugar. Un tipo como yo estaba predestinado a hacer comedia. Pero, la comedia es mucho más difícil que el drama y para los actores que hacemos comedia y resolvemos resulta más sencillo hacer drama. Si funcionas en un trabajo, como por ejemplo “Águila roja”, que siguen 5 millones de espectadores, es normal que los productores sigan confiando y apostando por actores que responden en ese registro.

–El éxito en televisión permite llevar gente al teatro...

–Muchos actores de este país vivimos de la televisión y debemos ser agradecidos. Se hace muy buena ficción y más todavía con los presupuestos que se manejan. Cuando produces teatro el reclamo de los actores conocidos viene muy bien y el público puede descubrir otra faceta tuya.

–¿Confía en que se reduzca el 21% del IVA del teatro?

–No, no van a dar marcha atrás porque a los actuales gobernantes no les interesa la cultura. Las consecuencias las padecerán nuestros hijos..

–¿Qué reflexión sobre su carrera hace cuando echa la vista atrás y recuerda su llegada a Madrid?

–En esta profesión hay gente que llega muy rápido, otra a la que le cuesta mucho y quien nunca trabaja con continuidad. La popularidad no me pilla con veinte años, que me pudiera volver medio loco. Ya talludito y con bagaje detrás, uno ve estas cosas con distancia. Además, he trabajado con actores mayores con mucha experiencia, que te dan buenos consejos. En este oficio hoy estás arriba y mañana sin saber por qué, abajo.

–¿Qué hace cuando no está trabajando?

–Soy muy futbolero, jugué a fútbol hasta los quince años y soy del Racing de Ferrol y del Barça. Disfruto mucho de la lectura y me gusta mucho meterme en la cocina. Cocinar es un acto de amor y me encanta hacerlo para mis amigos y familia. ♦

ya no digo de drogarse.

–¿Estamos más concienciados de la importancia del cinturón?

–Sí, yo me lo pongo en cuanto me monto, vaya de copiloto o en la parte de atrás. Y es tan necesario en viajes largos como en trayectos en ciudad, donde creemos que no hay peligro o los accidentes son menores, pero un golpe, aunque sea a 50 ó 60 km/h, puede traer problemas.

–En “La isla mínima” conduce en varias ocasiones...

–Sí, un Chrysler antiguo, y debía hacerlo por las marismas, un terreno peligroso, con una carretera muy estrecha, donde, si te descuidas, el coche puede volcar. Así que tuve que hacerlo con mucho cuidado. Hay hasta una persecución de coches, una de las secuencias álgidas de la película.

–¿Qué pensó al recibir el guión?

–Es uno de esos regalos que de vez en cuando te depara el oficio. Trabajar a las órdenes de Alberto Rodríguez, con Antonio de la Torre y de Raúl Arévalo, con un guión de ese calibre, en una película que, como telón

de fondo, muestra el contexto político-social de la España de la Transición tenía muchos alicientes... Y si le sumas un personaje de la envergadura de Juan, un auténtico bombón... También sentí una responsabilidad muy grande por estar a la altura.

–En el cine había hecho sobre todo comedias, ¿esperaba un rol más dramático como éste?

–Sabía que en algún momento llegaría, pero no tenía prisa ni necesidad de demostrar nada. Hago mucho teatro y ahí sí he tenido la oportunidad de participar en obras muy diferentes con personajes muy variados. Ahora estoy haciendo una versión de “Macbeth”, de Shakespeare, con Carmen Machi, “Los Mácbez”, dirigida por Andrés Lima.

–¿Quién tiene la responsabilidad del encasillamiento? ¿El productor o el público?

–Bienvenido sea el encasillamiento en una profesión con un 70% de paro. Soy un privilegiado. Luego, uno tiene la cara y el cuerpo que tiene y mide lo que mide... Hay característi-



ADELANTAR Y REBASAR

En la práctica, ¿qué se considera adelantar y qué rebasar? ¿Y qué un vehículo obstaculizando? ¿Puedo considerar así a un vehículo parado con conductor si está esperando en doble fila en una calle de doble sen-

tido con sólo dos carriles, si está esperando a su pareja a que saque dinero del cajero, por ejemplo? ¿Es lo mismo eso que un camión en doble fila? Por último, me ha dicho un profesor de autoescuela que puedo adelantar a una scooter en esa calle que decía.

Juan Manuel Sánchez Vargas



● **Respuesta:** *Técnicamente no existen definiciones concretas de qué es adelantamiento y rebasamiento. Podríamos decir que adelantar es sobrepasar a un vehículo en movimiento, y que el rebasamiento se produce al sobrepasar a un vehículo inmovilizado o un obstáculo, sea este cualquiera que impida o dificulte en gran medida la marcha de los vehículos (art. 89 del Reglamento General de Circulación, RD/1428/2003, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial).*

Asimismo, y para aclarar las distintas situaciones que nos presenta, le remitimos al art. 88 del mismo texto legal, en referencia a la posibilidad de ocupar carriles de sentido contrario cuando esté prohibido adelantar. Así, podrá adelantar a un scooter, cuando este vehículo sea un ciclomotor.

DURACIÓN DEL TEÓRICO AM

Hace un año me examiné del examen teórico para circular con ciclomotor y aprobé. Ahora quiero examinarme del práctico, ¿sigue vigente el aprobado del teórico o puede caducar? Si fuera el segundo caso ¿cuánto tiempo tiene de permanencia?

Alejandro Morilla.

● **Respuesta:** *De conformidad con el Reglamento General de Conductores (art. 53 del RD 818/2009), las pruebas, tanto las de control de conocimientos como las de control de aptitudes y comportamientos, serán calificadas de apto o no apto. La declaración de aptitud en una prueba tendrá un período de vigencia de dos años contado desde el día siguiente a aquél en que el aspirante fue declarado apto en la prueba. Transcurrido este, deberá comenzar de nuevo.*

¿APARCAR EN LA ACERA?

En mi localidad, el Ayuntamiento, para crear plazas de estacionamiento, decidió colocar unas señales de parking en diferentes calles para que los vehículos estacionen sobre las aceras. ¿Esta medida tiene algún amparo legal, o se contradice con el Reglamento General de Circulación que prohíbe la parada y estacionamiento en las mismas, señalando un uso peatonal?

José Varela
(Pontevedra).

● **Respuesta:** *Conforme a lo previsto en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (art. 39.2 e), queda prohibido estacionar sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones. No obstante, los Municipios, a través de Ordenanza Municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas y ciclomotores de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de peatones por ella, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan portar algún objeto voluminoso y, en especial, las de las personas que pudieran contar con alguna discapacidad.*

Por otra parte, la citada Ley (art 38.4) establece: "El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por Ordenanza Municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpeci-

miento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o la inmovilización del mismo, cuando no se halle previsto de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la indentificación del conductor".

A su vez, el artículo 7.b) confiere a los Municipios la competencia para regular, mediante Ordenanza Municipal de Circulación, los usos de las vías urbanas y el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, que podrán ejercitar dicha facultad a través de la promulgación de la correspondiente Ordenanza.

En conclusión, en la cuestión planteada habrá de estar, en primer lugar, a lo establecido la Ordenanza Municipal de Circulación, y, en su ausencia o a falta de regulación expresa de este supuesto, estará permitido estacionar en lugares señalizados a tal fin.

MATRÍCULA PEQUEÑA

Hace seis años compré una caravana nueva y lleva la matrícula en el lugar adaptado para poner una placa del coche y arriba a la izquierda la placa roja (sobre la propia pared de la caravana), ya que en el lugar adaptado a colocar la placa sólo hay espacio para una. Al pasar la ITV me indican que la placa roja debe de llevar iluminación ¿Qué puedo hacer si de fábrica no se contempla ubi-





cación para dos placas? ¿Está homologada la placa roja más pequeña como en el resto de placas? Como la placa roja es más pequeña, sería más fácil intentar colocarla al lado de la matrícula de coche y ponerle iluminación.

Eusebio Jiménez Sánchez.
Sax (Alicante).

● **Respuesta:** De acuerdo con el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el RD 2822/1998, de 23 de diciembre, en su anexo XVIII, punto IV, sobre dimensiones y especificaciones de placas de matrícula y de sus caracteres, se contempla la posibilidad de instalar una placa de matrícula delantera de 340 x 110 mm en los vehículos de categoría M-1 en los que, por su construcción, el emplazamiento para la placa de matrícula delantera no permita la colocación de la placa ordinaria larga. En estos supuestos, no se exige la expedición de una autorización para ello, ni el previo reconocimiento del vehículo por una estación ITV que certifique esta circunstancia. Así, instalar la matrícula pequeña está supeditado a cumplir los anteriores requisitos. No cabe poner, en su caso, la placa roja más pequeña.

Así lo vi

Dos bicis y un solo conductor

En pleno centro de Madrid, por una calle de tanto tránsito como Bravo Murillo, un ciclista circula conduciendo su vehículo calle abajo... ¡mientras a la vez conduce otra bicicleta con una de sus manos! ¿Cómo podría reaccionar si, de repente, surgiera ante él cualquier suceso inesperado (un niño que irrumpiera en la calzada, un vehículo que cambie bruscamente de trayectoria...)? Sin contar con que por cualquier bache o similar, la bici que 'arrastra' con una mano no se desvíe y se enganche con la que monta. ¿No es una 'pequeña'? ¿O grande?

M. A. G. (Madrid).



SIEMPRE CON V-20

En un portabicis con matrícula y luces que va sobre la bola de remolque, ¿es necesaria la placa V20? La bici no sobresale de los espejos retrovisores.

Sergio Santamaría.

● **Respuesta:** Como el portabicicletas al que se refiere es un accesorio desmontable que se instala en la parte posterior del vehículo para transportar bicicletas en él, el análisis de la pregunta debe partir del artículo 15.6 del Reglamento General de Circulación (RD 1428/03, de 21 de noviembre), que establece que cuando la carga sobresalga por detrás en los vehículos, como en este caso, deberá ser señalizada por la señal V-20 a que se refiere el artículo 173 del mismo

texto y cuyas características establece el anexo XI del Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998, de 23 de diciembre). Esta señal se debe colocar en el extremo posterior de la carga de forma que quede constantemente perpendicular al eje del vehículo.

Ni el Reglamento General de Circulación (art. 15.6), ni el Reglamento General de Vehículos (anexo XI) prevén excepciones, por lo que el extremo posterior de la carga debe necesariamente ir señalizado con la señal V-20.

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

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



facebook

ADELANTAR A UN CICLISTA

Luis V. G. La mayoría de coches adelanta más o menos bien, pero con que uno no lo haga, ya nos puede matar. Sí, matar. Qué pronto se escribe...

Pedro V. La verdad es que los coches van como locos y los ciclistas van como locos... Sólo tenemos derechos y ninguno obligaciones. Voy en coche y todos fuera de mi camino, los ciclistas sólo molestan.. Voy en bici y todos fuera, que si me caigo, me mato... No se mata más gente en carretera por chiripa. Si todos pensásemos un poco en los demás en lugar sólo en nosotros, habría menos accidentes.

Francisco Javier M. Señores ¿conductores? Somos personas montando en bicicleta, pero personas y muchos también conductores, en mi caso profesional. Y tenemos el mismo derecho

que el resto a circular por vías urbanas e interurbanas. Respeto mutuo es lo que tiene que haber, respeto a las personas.

Raúl R. Tengo coche, moto y bici. En la carretera cabemos todos... menos los imbéciles, independientemente de con qué se desplacen.

Miriam C. M. Una sugerencia. ¿Por qué ellos no respetan semáforos, cedas, stop, peatones?

ENCIENDA SUS LUCES

J Javier P. Las luces diurnas han sido un gran avance de seguridad. Obligaría a quien no las posea a circular con la de cruce. En motos es obligatorio se han evitado muchos siniestros. Pero estoy cansado de ver en días con climatología adversa conductores que no encienden ninguna luz. Pensarán "si yo veo..."

Pero el alumbrado es para ver y ser visto !!!

Samu M. Los fabricantes tienen que diseñar los vehículos para que sea fácil cambiar bombillas fundidas y no haya que pasar por el taller a desmontar el faro o incluso el paragolpes. Hay que usar la tecnología para facilitar las cosas.

Adri M. A. Usar las luces de día es una chorrada. Si controlaréis quien lleva las luces mal reguladas nos iría mejor, que deslumbran el 75% de los vehículos.

ANTIGUEDAD DE LOS VEHICULOS

Celeste G. Un coche nuevo tiene más elementos de seguridad que uno viejo. Pero el principal elemento de seguridad es un conductor responsable. De nada sirve un coche con todos los avances en manos de un cafe...

Decenas correos electrónicos y más de 96.000 visitas en una semana en nuestra web (<http://revista.dgt.es/>), el reportaje **Cómo circular en las glorietas** (nº 229) se compartió más de 50.000 veces en las redes sociales de la DGT, con más de 20.000 Me Gusta en Face-

book, llegando a 5 millones de personas. Que El País, el Huffington Post o Car and Driver citaran nuestra información y reprodujeran las infografías dan idea de la repercusión. Citamos aquí una muestra de los comentarios y cartas.

URBANAS E INTERURBANAS

¡Qué sorpresa al ver que el nº 228 (Cómo circular por una glorieta) incurría en errores de concepto importantes al explicar las normas que regulan el caso! Si los que supuestamente saben del tema no conocen bien la norma, ¿cómo esperar que los usuarios la ejecuten correctamente?

Un experto debe diferenciar dos tipos de glorietas (urbana e interurbana) y que las normas de circulación son diferentes. En vía interurbana, se circulará siempre por el carril derecho lo más pegado al borde de la calzada (art. 13 LSV); en zona urbana, se podrá circular por el carril que a su interés convenga (art. 14 LSV). En las glorietas se aplican igualmente estos preceptos. Por ello, en una urbana, podrá circular y salir de ella por cualquier carril, siempre que no intercepte o entorpezca la trayectoria de los que circulan por el carril de su derecha, como en cualquier vía con varios carriles, tendrán preferencia.

Para salir de la glorieta no es imprescindible situarse previamente en el carril exterior. Puede ser recomendable, pero en ningún caso es obligatorio. Solo es obligatorio en vías interurbanas.

José Lope Galiana Fdez.

● **Respuesta:** Las glorietas se construyen para redistribuir mejor la circulación donde el cruce de vehículos plantea serios problemas, salvo que se sigan las normas establecidas. Son un tipo especial de intersección caracterizada porque los tramos que en ella confluyen se comunican a través de un anillo –con circulación rotatoria alrededor de una isleta central– cuyo fin es acomodar los vehículos para salir de ella con seguridad. Es una intersección para entrar y multitud para salir (los puntos donde confluyen las vías que a ella acceden).

Además, es una vía independiente de las que acceden, lo que parece indiscutible según lo establecido por Reglamento General de Circulación (art 21,2,c) de que, en las glorietas, quien se halle dentro de la vía circular tendrá preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a ella. Así, puede afirmarse que, una vez dentro de la glorieta, ésta obliga a mantener una progresión circular, alrededor del macizo central, interrumpido, de vez en cuando con las “intersecciones” que vamos encontrando.

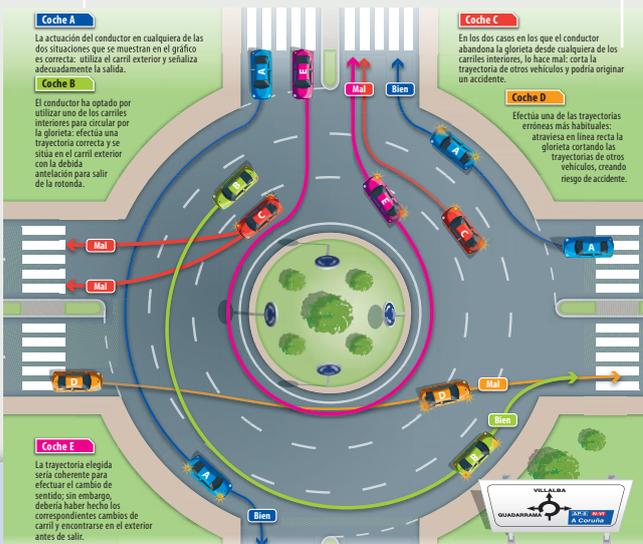
¿Por dónde se debe circular? En las de más de un carril, por el derecho –siempre se circula bien, si se hace por la derecha–, pero podremos hacerlo mejor cuando usemos otros carriles si las circunstancias permiten elegir el que mejor convenga a nuestro destino, sin olvidar que el objetivo final será siempre salir de ellas por la derecha.

Algunos se aferran a distinguir si la glorieta está en vía urbana o interurbana. Conviene advertir que las normas de circulación son severas para vías interurbanas (art. 13.a Ley de Seguridad Vial). No quiere decir que en ellas, si existen y se puede, no se utilice el resto de los carriles (art 14, c LSV). Otros argumentan que en urbanas son más benevolentes, al permitir utilizar (art. 14.d LSV) el carril que mejor convenga a su destino, olvidando que en estas situaciones su destino final será salir de la glorieta siempre por la derecha.

Podremos circular siempre por el carril derecho, el izquierdo o el central, si existe, o adelantar vehículos por la izquierda o circular por la izquierda para facilitar la incorporación de quienes acceden, siempre manteniendo la idea de que al abandonar la glorieta, salvo que esté señalizado, se hará desde el carril de la derecha.

¿Dónde debemos situarnos para efectuar un cambio de dirección a la derecha, en por una vía circular de dos o más carriles en el mismo sentido? Para abandonar la glorieta debemos efectuar un cambio de dirección a la derecha. Así, la norma es clara: el conductor advertirá su propósito y, salvo que la vía esté acondicionada o señalizada para realizarla de otra manera, se ceñirá todo lo posible al borde derecho de la calzada, si el cambio de dirección es a la derecha, y al izquierdo, si es a la izquierda y la calzada es de un solo sentido. En cualquier caso, la colocación del vehículo en el lugar adecuado se efectuará con la necesaria antelación y la maniobra en el menor espacio y tiempo posibles.

Esta aplicación, estricta sin duda, pero necesaria para asegurar la maniobra, permite afirmar que no se debe abandonar la glorieta desde los carriles interiores, salvo que la señalización lo permita.



rotonda cuando hay dos carriles de entrada, y aún así, estando todos congestionados, los interiores nunca se podrían utilizar ya que no se permite abandonar la desde otro que no sea el exterior.

Francisco J. H. Tendemos a actuar como si una rotonda fuera distinto a una autovía porque los carriles están ‘curvados’. Nadie saldría de una autovía atravesando de izquierda a derecha todos los carriles e interponiéndose en la trayectoria de los que vienen por su derecha; sin embargo, en rotondas hay gente que lo hace ¡y que cree que tu, que vas por tu derecha y quieres continuar tu trayectoria, lo haces mal!

COMO CIRCULAR EN UNA GLORIETA

Claudia N. Si solo puedes ir por el carril derecho, ¿para qué hacer gasto con otros?

Autoescuela R. Cuando sales de una glorieta, realmente giras a la derecha, y para girar a la derecha tienes que ponerte en el carril derecho.

Manuel R. M. Para utilizar las rotondas solo hay que aplicar el "sentido común". Se agradece a la DGT el croquis, pero debería preocuparle que haya conductores que necesiten una explicación sobre cómo utilizarlas.

Sergio S. Es absurdo que haya tres carriles en una

Juan Antonio P. No!! En una glorieta puedes adelantar por el carril izquierdo o cambiar de carril si el derecho está parado y no es esa la salida que quieres tomar. El Código dice que en la glorieta la circulación es en sentido giratorio y no especifican más porque el resto es igual al resto de calzadas.

Lara R. No me explico cómo tantas personas con carné no saben hacer una glorieta. Me ha tocado pararme en una más de una vez porque, aunque yo la haga bien, el que va por dentro piensa que tiene preferencia y si yo no paro, chocamos. Y no contentos con que les cedas el paso, insultan.

Joan E. Me parece un método estúpido. Recuerda al gag de Mr. Bean, que se queda en el carril central dando vueltas porque nadie le deja salir. En Escocia el exterior se ocupa cuando uno preve salir en la próxima salida.

Rafa T. Da lo mismo que lo expliquéis... cosa de agradecer. Pero los ‘animales’ no entienden ni entenderán. Ni con coches, ni dibujitos, ni que se lo explique Coco (Barrio Sésamo), ni nada.

Fiestas: ¡cuidado con el alcohol... y las drogas!

Al volante siempre hay que estar vigilante. Si bien en invierno, y en particular en estas fechas festivas –con sus numerosas celebraciones y reuniones–, hay que prestar especial atención a algunos hábitos y/o circunstancias.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE

Elena VALDÉS

Dirección General de Tráfico

F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ

Universidad de Valladolid

Existe evidencia científica: la presencia de alcohol y/o drogas en el organismo, y en especial su policonsumo, supone un riesgo considerablemente mayor de verse implicado en accidentes de tráfico. Por ello, se realizan controles rutinarios de alcohol y drogas en nuestro país. Incluso, la reforma de la Ley de Seguridad Vial, incrementó las sanciones económicas por conducir con presencia de drogas y exceso de alcohol y se ha ratificado el criterio de tolerancia cero frente a las drogas al volante, por el riesgo que tiene la incapacidad de disociar el consumo de sustancias y la conducción para el conductor y para terceras personas.

ENEMIGO PÚBLICO Nº 1. En España, es frecuente conducir con presencia de alcohol y/o drogas. De hecho, somos uno de los países europeos con mayor porcentaje de casos positivos por este motivo al volante. No obstante, los datos recientes indican que las actuaciones para sensibilizar a la población de estos riesgos están teniendo éxito.

Los efectos de alcohol y drogas sobre la conducción son diversos y muy marcados, en especial sobre la visión (es más fácil

Comidas y cenas: alcohol, cansancio, sueño...

En las celebraciones y fiestas es frecuente que algunas personas alarguen sus veladas hasta altas horas de la noche. Conducir con sueño y fatiga es un riesgo para todos. La fatiga y falta de sueño se restablecen descansando y durmiendo. Ningún estimulante es capaz de revertirla; quizás pueda enmascararla, pero es un engaño. Y alcohol y drogas tienen importantes efectos sobre el sueño. En ocasiones para poder dormir bien hay que empezar prescindiendo del alcohol y drogas.

También podríamos incluir el exceso de comida. Si es inadecuado conducir con hambre por el riesgo de que los niveles de glucosa descendan demasiado y seamos incapaces de reaccionar a las necesidades del tráfico, conducir tras una comida copiosa puede ser igualmente difícil, por la dificultad para concentrarse, etc, máxime si se han ingerido bebidas alcohólicas.

ser deslumbrado por las luces del vehículo en sentido contrario), y conducta (baja percepción del riesgo).

En invierno, con menos horas de luz, la visibilidad es peor y las condiciones climatológicas suelen exigir toda nuestra atención. En estas circunstancias, conducir tras consumir alcohol y/o drogas es una temeridad. Cualquier frecuencia de consumo se asocia a este riesgo.

OJO CON LA COPA. Las personas que no consumen alcohol ni drogas deben ser particularmente vigilantes en épocas de celebraciones cuando se realizan consumos esporádicos. En estos casos existe riesgo de dar positivo en un control de alcoholemia y drogas, y sufrir un accidente. Las personas que no consumen alcohol y/o drogas, cuando lo hacen, por su 'inexperiencia' frente a sus efectos y por la falta de tolerancia hacia los mismos son especialmente vulnerables. De ahí la tolerancia cero con alcohol y drogas. Si va a conducir, no puede beber alcohol ni consumir drogas.

Los peatones no son inmunes a estos efectos. En las autopsias de peatones fallecidos en accidente, una parte importante tenían en su organismo alcohol, drogas y fármacos. Si queremos unas Fiestas sin accidentes de tráfico, todos debemos prestar especial atención a estar libres de alcohol y drogas en las vías públicas. Hoy existen alternativas como la cerveza sin alcohol y el vino sin alcohol. Será un brindis seguro.

España, en los últimos años y con el esfuerzo de todos, ha reducido más del 70% los fallecidos por accidente de tráfico –quinto país de la UE con menor mortalidad por esta causa–, pero debemos continuar trabajando para reducir aún más nuestra accidentalidad. Podemos contribuir todos. ♦





Teléfonos y direcciones

INFORMACIÓN TRÁFICO

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

011

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/>



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 (<i>80% descuento</i>)	4,70
Revisiones hasta 2 años (<i>60% descuento</i>)	9,30
Revisiones hasta 3 años (<i>40% descuento</i>)	14,00
Revisiones hasta 4 años (<i>20% descuento</i>)	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 (Septiembre, octubre y noviembre de 2014)

	Turismos	207.495
	Motocicletas	30.673
	Furgonetas y camiones	29.899

Última matrícula (01/12/14)



Cómo pagar las multas por Internet

Ahora se pueden pagar las multas a través de Internet, simplemente con su tarjeta de crédito (Visa, Mastercard o Maestro).

Siga estos pasos:

- Entre usted en la página web de la DGT (www.dgt.es) pinche en el apartado “Trámites y multas” y en el subapartado “¿Te han puesto una multa?”.
- Una vez allí, seleccione “Pago de multas”. Deberá elegir el acceso con o sin Certificado Digital/DNI electrónico.

- En caso de no tener DNI electrónico (o certificado digital), simplemente debe rellenar un formulario con el tipo de documento de identidad y número del mismo, nombre (o razón social), apellidos, y el número de expediente y el importe que figura en la denuncia (el sistema automáticamente calcula y aplica el descuento).

- En cualquier caso, si con posterioridad necesita un duplicado del recibo puede obtenerlo a través de un enlace en la misma página.

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

Ana ha dejado el grupo



AL VOLANTE, EL 99% DE TU ATENCIÓN NO ES SUFICIENTE.



Participa en:
haztuparte.es



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR



DGT
Dirección General
de Tráfico

