

TRÁFICO Y Seguridad Vial

AÑO XXXII | FEBRERO 2016 | N° 234



ESPECIAL
SEMANA
SANTA



Alternativas
a los tramos
conflictivos

Tramos seguros
para **ciclistas**

Muertos 2105:
sigue el descenso

Alergias, un peligro
para conducir

12 falsos mitos
al volante

Los coches más
saludables

Mamá,
¡más
despacio!



¿Los hijos nos hacen **mejores** conductores?

NOS CONCIENCIAN, NOS VIGILAN, NOS "REGAÑAN"...

LA LOCURA



1

CINTURÓN MAL COLOCADO. Los helicópteros captan la imagen de un conductor que lleva el cinturón de seguridad abrochado de una forma sui generis, ya que, en vez de llevarlo con la banda situada sobre el hombro, la lleva por debajo de la axila y el brazo, cruzándole el cuerpo por debajo de los pectorales. Esta forma resta mucha eficacia al cinturón de seguridad y puede causarle graves lesiones en caso de un accidente o, incluso, de frenazo brusco.



2

Y ADEMÁS, CON EL MÓVIL. Además, según avanza la secuencia se ve que el conductor toma el móvil y se pone a manipularlo, sea buscando un número en la agenda, sea marcando un número en el teclado del teléfono... En este sentido, hay que recordar la importante distracción que esto supone al retirar la atención de la conducción durante el tiempo que marca y/o habla por el móvil. Y que es una de las distracciones estadísticaamente más peligrosas.



3

Infracción cinturón
Multas de 200 €
Pérdida de 3 puntos

Infracción móvil
Multas de 200 €
Pérdida de 3 puntos

SUELTA EL VOLANTE. Al final, se ve que el conductor se entretiene en una conversación que se presume agitada: con una mano sujetando el móvil, con la otra gesticula animadamente y suelta el volante... ¿Se imaginan qué puede ocurrir si, en ese momento, el coche pisa un bache que le hace modificar su dirección o si surge un peligro inesperado? ¿No podría mantener la conversación el copiloto? ¡Merece la pena jugarse la vida por una llamada?



Multa de
200 euros
Pérdida de 3 puntos

Grabando un vídeo con el móvil

La secuencia recoge 10 segundos de grabación, pero el tiempo real que dura esta locura, en la que el conductor se centra en grabar con el móvil mientras conduce, es mayor. Y -¿quién sabe?- lo mismo era para grabar la infracción de otro conductor... Este conductor pasa más de 10 segundos sin prestar atención a lo que ocurre a su alrededor en la conducción. En un segundo, a 80 km/h se recorren 22 metros ¡sin ser consciente de lo que ocurre! Y en 10 segundos a 60 km/h se recorrerían más de 160 metros.

Velocidad (Km/h)	Metros recorridos en 10 segundos
60	166,7
90	250,0
120	333,3



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



AÑO XXXII
NÚMERO
234/2016

Carlota Gutiérrez
Agradecimientos Playmobil

Director:
JESÚS SORIA (jsoria@dgt.es)

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

Redactor-jefe:
Juan M. Menéndez -edición-
(jmenendez@dgt.es)

Maquetación: Agencia2

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

Fotografía:
Lucía Rivas, Alberto Espada y Carlota Gutiérrez
(colaboradores).

Secretaría de Redacción:
Francisca Robles (frobles@dgt.es)

Colaboran en este número: Javier Álvarez,
Andrés Más y Gorka Zumeta.

Infografía: Dílirios.

Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 44.
28027 Madrid.
Tfn. directo: 91 301 84 25.
Fax: 91 320 41 38.

<http://revista.dgt.es>

Impresión, distribución y fotomecánica:
TPI edita.

Depósito legal: M-25.988-1985.

SUSCRIPCIONES

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

N.I.P.O.: 128-15-001-5. **ISSN:** 1886-3558.
(La revista "Tráfico y Seguridad Vial" no comparte, necesariamente, la opinión de sus colaboradores). Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, con excepción de las firmas invitadas, siempre que se cite a la revista "Tráfico y Seguridad Vial" como fuente. Se prohíbe reproducir, sin autorización por escrito de la revista "Tráfico y Seguridad Vial", cualquier dibujo, gráfico, infografía, esquema o fotografía.

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

Edita:



EDITORIAL

Los hijos nos enseñan, ¡aprende!

El balance de la mortalidad y accidentalidad en las carreteras españolas en 2105 nos vuelve a traer cifras esperanzadoras: 6 muertos menos que el año anterior y un reflejo más de una tendencia que nos sitúa en 3 muertos diarios frente a los 12 del año 2000. En total, 1.126 fallecidos contando la siniestralidad urbana, que, por primera vez, la DGT incluye en el cómputo global que emite, con carácter provisional, a principios de año.

Unas cifras que, pese a todo, siguen reflejando ciertas debilidades históricas, como que el 22% de los fallecidos en turismos y furgonetas no llevaban cinturón de seguridad, o que 9 motoristas, 4 conductores de ciclomotor o 42 ciclistas no llevaban casco; que el 81% de los fallecidos en vías interurbanas se dieron en carreteras secundarias, "laguna" en la que la DGT se está esforzando en los últimos años con medidas para mitigarla y donde parece que las estrategias que debutaron durante 2015 en el territorio interurbano vigilado a través de la DGT y la ATGC comienzan a dar buenos frutos. O, muy llamativo en los tiempos que corren, el que de los 13 niños que perdieron la vida en la carretera, 4, casi un 30%, no hicieran uso de ningún sistema de retención.

Unos datos que demuestran hasta qué punto la formación tiene mucho que ver en materia de seguridad vial. Uso del casco, del cinturón, llevar a los niños mucho más seguros en sus sillitas... Una formación que cada vez adquiere más protagonismo en doble dirección: de los padres con los hijos... ¡y de los hijos con los padres! Lo decimos porque frente a la evidencia de que la familia es el primer agente educador (ya lo dijo Pitágoras: "*Educad a los niños y no tendréis que castigar a los hombres*"), el 63% de los padres cree que esa información incumbe a las autoridades de tráfico y el 50%, al colegio.

Unas cifras que a veces chocan con la realidad: enseñamos a los hijos buenos hábitos en materia de tráfico pero luego nuestros comportamientos al volante no son precisamente el mejor ejemplo. Como dicen desde INTRAS, que ha elaborado un informe sobre la educación vial en nuestra sociedad en colaboración con la DGT, "*existe incongruencia entre los que se enseña a los niños y lo que estos observan a los padres*". Hasta un pensador y psicopedagogo del prestigio de Francesco Tonucci dice, en esta misma revista, que "*es más eficaz dar ejemplo que enseñar verbalmente*". Y es ahí donde seguimos encontrando "puntos negros" (¿quizá deberíamos empezar a hablar también de comportamientos y actitudes "negras"?) que, seguramente, impiden que las cifras de siniestralidad bajen más de lo que bajan. Por ejemplo, el 11% de los padres confiesa que no ponen el cinturón a sus hijos cuando hacen trayectos cortos. Un punto más que debemos corregir, en el que los hijos deben corregirnos. Y ojo, ¡tampoco está mal aprender de ellos! ▶



18 Educación Vial: ¿Influyen los hijos en los padres? ¿Y los padres en los hijos?

Los comportamientos de padres e hijos se influyen mutuamente.



28 Velocidad reducida en carreteras 'ciclistas'

La DGT ha comenzado a instalar la señalización para reducir la velocidad en una serie de carreteras muy frecuentadas por ciclistas.



38 La verdad sobre 12 mitos de la conducción

¿Puedo cruzar un paso de peatones montado en bici? ¿Y salir de una glorieta desde el interior...? La verdad de 12 situaciones de tráfico.



48 Carlos Herrera

Le gusta conducir -y que me conduzcan-, más moto que coche, pero siempre sin una gota de alcohol en el cuerpo.

sumario | nº 234

02 La Locura



03 EDITORIAL: Los hijos nos enseñan, japrende!



06 Noticias Breves

08 Noticias internacionales

09 LA FOTO: Eficiencia energética

10 CONDUCIR MEJOR: Señalización horizontal

12 TEST... ¿Está usted al día?

15 ENTREVISTA EXPRESS: Francisco Valencia, Director General de la Fundación Línea Directa

16 INVESTIGACIÓN: La experiencia puede compensar la pérdida de aptitud

18 Al volante, ¿influyen los hijos en los padres? ¿Y los padres en los hijos?



24 Balance de accidentalidad en 2015



27 Sabías que... Cómo actuar si se acerca un vehículo de emergencias



28 Se reduce la velocidad en las vías frecuentadas por ciclistas

30 Medidas para detectar los coches sin seguro

31 SEMANA SANTA: qué revisar, obras y puntos conflictivos...

38 Explicamos cómo actuar bien en doce situaciones del tráfico

44 Los tramos más peligrosos de las carreteras españolas

**31****Semana Santa: Ni 'tirado' ni atascado**

La falta de mantenimiento es responsable de muchas averías. Sepa qué puntos revisar para la salida de Semana Santa. Y dónde habrá retenciones.

**51****Coches que nos cuidan**

Los nuevos vehículos dan masajes a través del asiento, vigilan nuestro cansancio y nos aconsejan que debemos descansar...

**46** Jóvenes, drogas y alcohol**48** LA ENTREVISTA:
Carlos Herrera**51** TRÁFICO DEL MOTOR:
Coches spa, coches que nos cuidan**54** BANCO DE PRUEBAS**56** NOTICIAS DEL MOTOR**58** TECNOLOGÍA Y SEGURIDAD:
Luces, de la bombilla al LED**60** EDUCACIÓN: Yo cumple las normas; los demás, peor**62** SALUD VIAL:
A qué edad dejar de conducir**64** Cartas**67** El trámite**MI CARRIL****Irresponsables**

Los coches cada día nos facilitan más una conducción segura. Lo último y más sofisticado son los vehículos spa, capaces incluso de masajearte para que el conductor esté en condiciones óptimas de conducción.

Luego están las mejoras en seguridad pasiva y activa menos "modernas", pero mucho más eficaces: desde la frenada automática al ABS, el ESP, los airbag, los detectores de fatiga, los controles de distancia de seguridad, el aviso de cambio de carril, las luces adaptativas... Y lo que se avecina: los coches que van a conducir solos y que nos permitirán desplazarnos totalmente seguros y leyendo el periódico o hablando por el móvil con toda tranquilidad.

Avances tecnológicos que de nada sirven si los conductores los "anulamos" con ciertos comportamientos, como pasarnos de frenada o que sigamos sin entender la incompatibilidad de drogas y conducción... Por ejemplo, esos padres, pillados en un control, que son capaces de ponerse al volante, triplicando la tasa de alcohol, con dos hijos pequeños detrás.

• **Jesús Soria**
Director

1.300 tramos peligrosos vigilados con radar

La DGT ha actualizado el listado de tramos de secundarias especialmente peligrosos en los que ha intensificado los controles de velocidad, a través de radares móviles, y ha ordenado aplicar el Plan Integral de Vigilancia. Este protocolo permite a los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, si lo consideran, realizar pruebas de alcohol y drogas y revisar si la documentación del vehículo (permiso de conducir, ITV y seguro obligatorio) está en regla, a los infractores por exceso de velocidad que detecten.



Al volante, contagie amabilidad

Un sola muestra de agresividad o amabilidad al volante puede influir en la conducción de los demás. Esto es lo que asegura una investigación de Goodyear y el London School of Economics and Politics Science (LSE), basada en una encuesta a 9.000 conductores europeos.

El 87% de los encuestados reconoce que la amabilidad de un conductor le influye a la hora de ser cordial, a su vez, con otra persona que se cruce en su mismo trayecto. Y, por el contrario, el 55% admite que la agresividad de otro conductor le hace más agresivo con los demás.

Infracciones

Borrachos al volante... ¡y con niños!

La Guardia Civil sancionó en enero a dos conductores en Las Rozas (Madrid) por dar positivo en un control de alcoholemia. Ambos viajaban con sus hijos menores de edad. La primera conductora casi triplicaba el límite permitido, al dar una tasa de 0,73 miligramos por litro de aire espirado, y

viajaba con sus dos hijos, un bebé de 8 meses y un niño de 4 años. El otro conductor, con su mujer y sus hijos de 2 y 5 años en el coche, dio positivo, con una tasa de 0,40. Y en Vitoria, un policía interceptó a un padre que llevaba a su pequeña al colegio, conduciendo con una tasa de 1,46.

La seguridad vial, entre las principales preocupaciones

El paro (48,6% de los españoles), la corrupción (7,9%), la situación económica (7,8%), la educación (5,4%) y la seguridad vial (4,6%), en quinto lugar. Estas son las principales preocupaciones de los españoles, según una encuesta realizada por el observatorio DUCIT del RACE. Respecto a cómo mejorarían la inseguridad vial,

los encuestados destacaron: el arreglo de carreteras, la educación vial, mejorar las secundarias, potenciar el transporte público, mejorar la señalización, realizar más controles de alcohol y drogas, eliminar peajes, renovar el parque automovilístico, menor espíritu recaudador en las multas y más vigilancia sin sanciones.

¿A cuánto le pagan el kilometraje?

Según el informe realizado por la empresa Captio (dedicada a la gestión de viajes de empresa), el precio medio que se paga por el kilometraje se redujo a 25 céntimos por kilómetro, 5 céntimos menos que en 2014 (un 16% de reducción). Sin embargo, los precios reembolsados más habituales se encuentran por debajo, entre los 0,16 y 0,25 €. El sector que

mejor ha pagado el kilometraje es el Tecnológico, seguido del sector Servicios y el de la Alimentación, y cae el sector Seguros, líder en 2014.



Estudio

Conducir con resaca tan peligroso como ir bebido

No solo los efectos del alcohol son peligrosos para conducir. También lo es conducir con resaca. Según los datos de un estudio de la Universidad de Brunel, en Inglaterra, una persona que conduce en las 12 horas siguientes a haber ingerido demasiado alcohol cuadriplica el riesgo de sufrir un accidente respecto a una persona sobria.



Más de 120.000 controles de drogas

Durante todo el año 2016, la DGT tiene previsto realizar más de 120.000 pruebas de detección de sustancias psicoactivas entre conductores de vías interurbanas de toda España, excepto País Vasco y Cataluña, donde no tiene competencias. Esto supone un 38% más que

las realizadas en 2015, es decir, más de 45.000 test. Para que esto sea posible, la DGT destinará 12 millones de euros a la compra de los kits de drogas y material complementario, así como a la contratación del servicio de laboratorio para el análisis de las muestras.



¡En moto y a 233 km/h!

Un motorista que circulaba por la A-48, en Cádiz, ha sido sorprendido por un radar a 233 km/h (a más de 113 km/h del límite genérico). La denuncia ha sido remitida al Grupo de Investigación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (GIAT) por un posible delito contra la seguridad del tráfico.



Indemnizaciones

Informes médicos a bajo coste para víctimas

El 1 de enero entró en vigor el Real Decreto que regula la realización de informes periciales destinados a valorar los daños causados a personas que sufren accidentes de circulación. Esta reforma permite que las partes, los perjudicados y las asegura-

radoras se beneficien de la calidad, experiencia e imparcialidad de los médicos forenses. El ministerio de Justicia y las comunidades autónomas con estas competencias se encargarán de fijar un precio público como contraprestación.



Dispositivo que evita atropellos

Sin salir del coche, desde su asiento, un conductor que tuviera que parar por una emergencia o avería en la carretera, podría colocar esta señal en el lateral de su vehículo haciéndolo más visible y evitando así

posibles atropellos. Cuesta 30 euros y ha sido reconocida en el Salón internacional Trafic 2015, como la señal más innovadora en seguridad vial. Los vehículos de la Policía Local de Murcia ya la utilizan en sus vehículos.



Barcelona alquilará motos eléctricas

El Ayuntamiento de Barcelona y la empresa catalana de alquiler y renting de motos, Cooltra, lanzan un servicio de motosharing, es decir, de alquiler de motos eléctricas por minutos. La tarifa inicial

rondará los 0,20 euros y 0,30 euros el minuto. La compañía arrancará su actividad en marzo con una flota de 250 motos eléctricas en la ciudad condal, que llegará a 1.000 si tiene éxito.

Bicicleta

Un casco plegable para la bici

Los ingenieros valencianos Carlos Ferrando y Rafa Cerdá (responsables de Closca Design) han creado un casco plegable para bicicletas. La protección es de poliestireno expandido y policarbonato homologada en Europa, EE. UU. y Asia, que, al estar compuesta por tres anillos, puede plegarse.



ALEMANIA

Autopistas a 120 para reducir accidentes

El *ländler* alemán de Baden-Württemberg pretende estudiar la incidencia de la velocidad en la siniestralidad vial y el ruido. Para ello, limitará a 120 km/h la velocidad en los tramos de las *autobahn* A81 y A96 antes sin limitaciones. La experiencia piloto comenzará en mayo y durará 4 años. En Alemania, el número de muertes en accidentes de tráfico es un 25% mayor en los tramos de autopistas sin limitaciones respecto a los que sí las tienen, según datos del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC).



RUSIA

Morosos sin carné de conducir

Los deudores en Rusia ya no pueden ponerse al volante para huir de sus acreedores. Una nueva ley federal rusa autoriza a los ejecutores judiciales a suspender los permisos de conducir de las personas con deudas superiores a 10.000 rublos -unos 110 €-. La norma, en vigor desde enero pasado, afectaría hasta a 300.000 personas y, excepcionalmente, no será de aplicación a discapacitados ni a personas a su cuidado.



EL DATO

La OMS prevé cerca de
2 millones
de personas fallecidas en accidentes de tráfico para el año 2020.

FRANCIA

Seis muertos en un accidente de autobús

El choque frontal entre un minibús escolar y un camión provocó la muerte de seis adolescentes a mediados de febrero, en una vía de la localidad de Rochefort, oeste de Francia. Otros ocho escolares resultaron ilesos en el accidente. El autocar, en el que viajaban entre 16 y 18 personas, hacia su ruta habitual cuando fue golpeado por un camión que transportaba escombros.



REINO UNIDO

Vías sin líneas: ¿más seguras?

El Reino Unido ha comenzado a 'borrar' las líneas centrales de las calzadas en carreteras por todo el país. La medida busca reducir la siniestralidad recortando la velocidad de circulación de los vehículos, en especial de las motocicletas. Según algunas experiencias, la retirada de las marcas longitudinales centrales puede reducir la velocidad media hasta un 13%. La medida, apli-

cada en carreteras del área de Londres, Derby, Norfolk y Wiltshire, ha generado opiniones enfrentadas en el Reino Unido sobre su posible eficacia. La idea de comportamientos viales adecuados a 'espacios compartidos' no señalizados fue concebida por el ingeniero neerlandés Hans Monderman, a la que esta revista dedicó el reportaje "Bienvenido a la ciudad sin señales" (nº 180).



Más formación, educación y sanciones

El gobierno británico ha anunciado nuevas normas que pretenden reducir el número de víctimas mortales en las carreteras británicas y que afectan en especial a los aspirantes a obtener el permiso, a conductores reincidentes, ciclistas y motoristas.

En concreto, los aprendices tendrán, por primera vez, la oportunidad de practicar en autopistas. Asimismo, la policía tendrá mejor formación y más tests para la detección de con-



ductores drogados, se invertirán 50 millones de libras para la formación vial de ciclistas en centros escolares, se reforzará el aprendizaje de los motoristas y se endurecerán sus sanciones.

PORTUGAL

Impulso al transporte público

El Gobierno portugués planea una serie de iniciativas para impulsar el uso del transporte público y promover una movilidad urbana sostenible. Entre las distintas propuestas está la creación de una tarjeta 'inteligente' válida para todo el transporte público, aparcamientos, peajes, servicios de coche compartido y puntos de recarga de vehículos eléctricos, con descuentos especiales para familias y viajeros. Asimismo, el gobierno luso promoverá el uso de la bicicleta entre los ciudadanos, creando infraestructuras para ciclistas y facilitando la carga de bici en trenes y metro.



ECUADOR

Ronaldinho: "Yo no conduzco borracho"

Ronaldinho Gaucho se ha unido a la iniciativa por la seguridad vial de la Comisión de Transporte de Ecuador. La campaña 'Star Wardado', basada en la estética de 'Star Wars', apela a los conductores para que no conduzcan si beben alcohol, con el mensaje "No quiero Star Wardado. Yo no conduzco borracho", que se convirtió en tendencia en las redes sociales.





Eficiencia energética y automóvil

Todos los años, el 5 de marzo se celebra el Día Mundial de la Eficiencia Energética. Esta fecha pretende crear una conciencia sobre el uso que le damos a la energía y cuál sería la manera más apropiada y eficiente para utilizarla en el futuro. Y se estableció con el propósito de que todos los ciudadanos reflexionáramos sobre la problemática del uso abusivo de

combustibles fósiles y la importancia de comenzar a explotar **fuentes de energía renovable** y mucho más amigables para el medioambiente. Solo un dato para la reflexión: cada año, España consume 25 millones de toneladas de combustibles procedentes del petróleo solo en transporte por carretera, con la consiguiente emisión de sustancias contaminantes al medio ambiente. ¿No podemos hacer nada?



MARCAS VIALES

Señales sobre el asfalto

Las marcas viales son **señales pintadas sobre el asfalto** que dan al conductor instrucciones sobre cómo y por dónde debe circular. **Repasamos** las principales.

- Carlos NICOLÁS FRAILE
- Infografía: DLIRIOS

Una parte fundamental de la información que los conductores recibimos cuando circulamos procede de las marcas viales. Son líneas, números, pictogramas y letras pintados sobre el asfalto, que delimitan los carriles y la calzada, señalan las zonas por donde se puede o no se puede circular, guían y orientan al conductor, solas o junto a otras, completando su significado.

Las marcas viales son, básicamente, de cuatro tipos: líneas, señales horizontales, flechas e inscripciones.

SEPARAR CARRILES. Las líneas de color blanco a lo largo de la calzada son las marcas

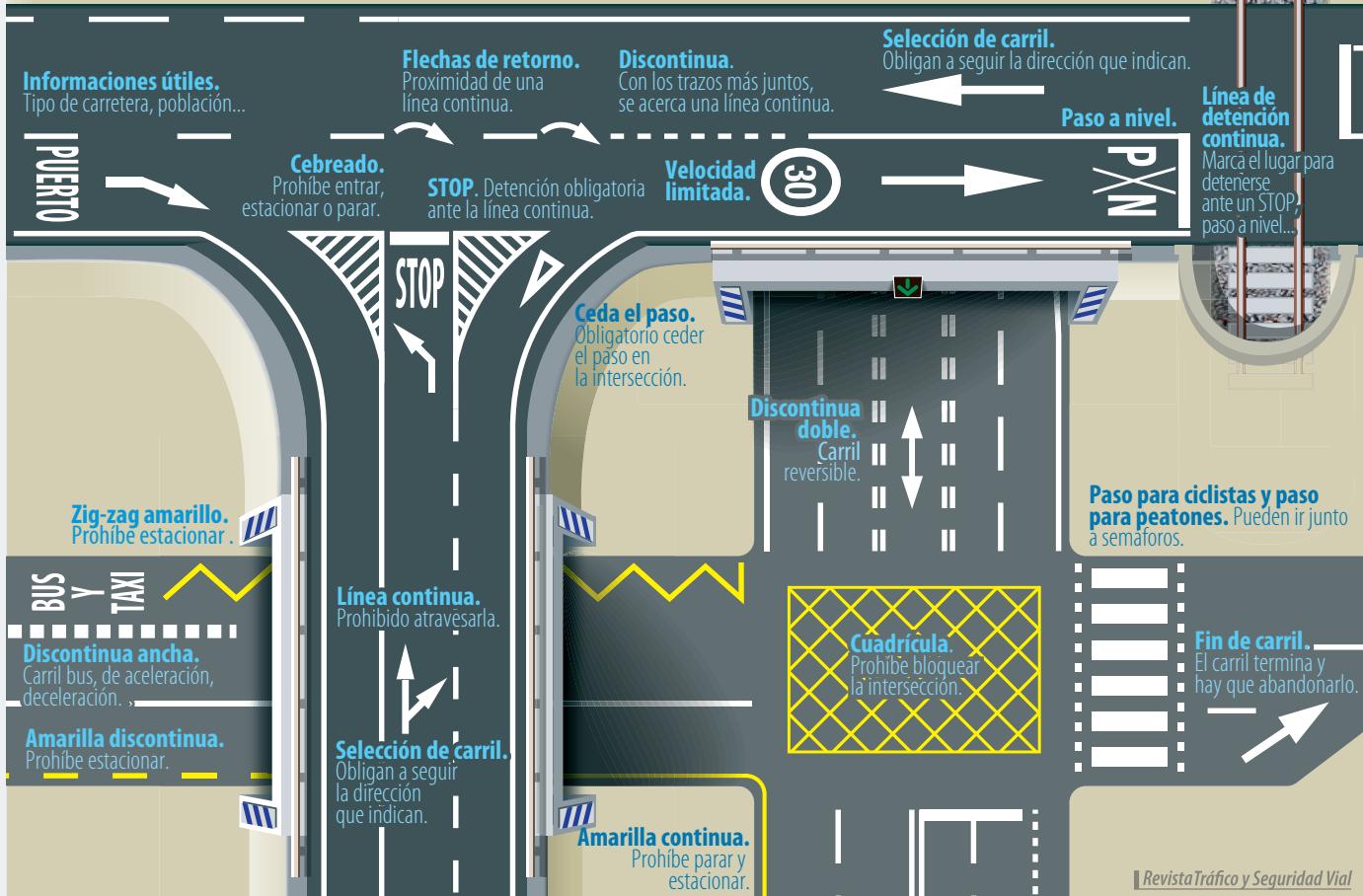
LAS MARCAS VIALES GUÍAN AL CONDUCTOR Y COMPLETAN EL SIGNIFICADO DE OTRAS SEÑALES.

más frecuentes y sirven para separar los carriles y los sentidos de circulación: está permitido circular sobre ellas si son discontinuas, por ejemplo para cambiar de carril; y prohibido si son continuas. Cuando ambas líneas, continua y discontinua, se encuentran adosadas una junto a otra, solo debemos obedecer a una: la más cercana a nosotros.

En ciertas situaciones, las líneas discontinuas 'avisan' al conductor sobre lo que se va a encontrar más adelante. Por ejemplo, cuando vemos que los trazos de una línea discontinua

Así son las señales horizontales

Las señales horizontales o marcas viales, pintadas sobre la calzada, guían al conductor y le proporcionan información para circular con seguridad.



se juntan, significa que se acerca una línea continua porque el adelantamiento es peligroso en ese tramo. En cambio, si los trazos de línea se hacen más gruesos, se trata de un carril bus-taxi, de aceleración o deceleración. De esta forma, conociendo las señales, podemos anticiparnos y adaptar anticipadamente nuestra conducción a las circunstancias de la vía.

LÍNEAS QUE 'CORTAN'.

Existen otras líneas, transversales a la vía, que 'cortan' la calzada a lo ancho. Por ejemplo, hay líneas transversales en los pasos para peatones, donde estos tienen siempre la prioridad. O en los cebreados, zonas por las que está prohibido circular. También son transversales

LOS TRAMOS DE OBRAS SE SEÑALIZAN TEMPORALMENTE CON MARCAS AMARILLAS

las líneas de detención, que marcan el lugar donde detenerse ante un semáforo en rojo, pasos a nivel y señales.

SOLO PARA ESE CARRIL.

En ciertas situaciones, las marcas son de aplicación 'restringida'. Cuando un 'STOP', una flecha, una limitación de velocidad o un 'Ceda el paso'

están pintadas sobre un carril, sus indicaciones van dirigidas, exclusivamente, a los conductores que circulan por dicho carril.

Las flechas sobre el firme también son importantes, ya que orientan al conductor y le anticipan medidas oportunas a adoptar, para situarse correctamente en un giro o en un adelantamiento.

Pero las marcas viales no siempre son blancas. En las ciudades es habitual ver líneas de color amarillo junto a las aceras (continuas, discontinuas y en zig-zag), que prohíben la parada y/o el estacionamiento. Y se utilizan marcas amarillas para señalizar temporalmente los tramos de vía, normalmente carreteras, en los que hay obras. ♦

Recuerde que:

- Las líneas transversales blancas marcan el lugar de la detención en un cruce. Si no existen, deténgase siempre sin invadirlo.
- En el orden de obediencia de las señales, las marcas están en último lugar: agentes, balizamiento, semáforos, verticales, marcas viales.
- Cuando hay una contradicción entre señales del mismo tipo, 'manda' la más restrictiva.
- Las señales de STOP, Ceda el paso y velocidad limitada pintadas sobre un carril, afectan solo a los conductores de ese carril.

test

NUEVOS

¿Está usted al día?

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

PRUEBA DE CONTROL DE CONOCIMIENTOS

1



Los dos primeros años con permiso, ¿cuál es la tasa máxima de alcohol?

- A. 0,10 mg/l en aire espirado = 0,2 g/l en sangre.
- B. 0,25 mg/l en aire espirado = 0,5 g/l en sangre.
- C. 0,15 mg/l en aire espirado = 0,3 g/l en sangre.

2

La línea de borde de la calzada, ¿se puede atravesar?

- A. Sí, cuando sea necesario y las circunstancias lo permitan.
- B. No, está prohibido.
- C. Sí, cuando la línea es discontinua; no, cuando es continua.



5

En un tramo de vía con un carril de aceleración, ¿se considera adelantamiento que un vehículo avance más rápidamente que otro que lo hace por el carril normal?

- A. No.
- B. Sí, como otro adelantamiento cualquiera.
- C. Sí, porque se trata de una vía interurbana.



6



Durante el día, con niebla densa o lluvia intensa, ¿se puede circular con la luz de largo alcance encendida?

- A. No, sólo puede encenderse la luz de corto alcance.
- B. No, la luz de largo alcance sólo puede encenderse de noche.
- C. Sí, pero es aconsejable encender la luz de cruce.

con más detalle

3

Si conduce una motocicleta y la calzada está mojada, ¿es necesario incrementar la presión de inflado de los neumáticos por encima de la recomendada por el fabricante?

- A. No, ya que una mayor presión de inflado no contribuye a aumentar la seguridad de circulación.
- B. Sí, porque aumenta la adherencia de los neumáticos y mejorará la seguridad de circulación.
- C. Sí, ya que aumenta la seguridad de circulación y así se evitan los derrapes.



Para aportar una mayor seguridad en la conducción de un motocicleta sobre suelo mojado, además de hacer una conducción suave, sin acelerones y frenazos bruscos, para evitar que las ruedas pierdan adherencia, es conveniente que la presión de inflado esté ajustada a los valores recomendados por el fabricante en ambos neumáticos; no siendo necesario, por tanto incrementarla en tales condiciones.

4



Al inmovilizar un vehículo en una autopista es obligatorio señalizar la presencia del mismo...

- A. Con la luz de posición, siempre.
- B. Con la luz de emergencia, si se dispone de ella y, en su caso, con la de posición.
- C. Únicamente con la luz de emergencia.

7

En los vehículos de anchura inferior a un metro, la carga no debe sobresalir por la parte posterior más de...

- A. 0,40 metros.
- B. 0,50 metros.
- C. 0,25 metros.



durante el tiempo que publicamos test, esta fue una de las secciones más exitosas. Pero es que también es fundamental el reciclaje de los conocimientos de aquellos conductores que pasaron por la autoescuela y obtuvieron sus permisos hace veinte, treinta o más años... ¡Y qué mejor que hacerlo de una forma lúdica y fácil! ¡Áñimese! Haga el test, corrija sus respuestas y vea lo al día que están sus conocimientos...



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

COMÚN A TODOS LOS PERMISOS



8

Esta señal vertical, ¿qué significa?

- A. Zona de estacionamiento limitado.
- B. Estacionamiento prohibido en vado.
- C. Estacionamiento prohibido.

9

El funcionamiento del airbag, ¿puede llegar a ser peligroso en un accidente?

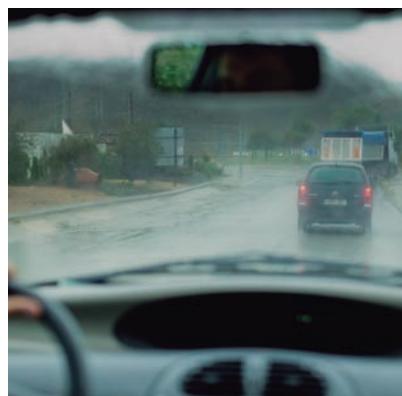
- A. Sí, si no se lleva puesto el cinturón de seguridad.
- B. Sí, siempre.
- C. No.



10

Al estacionar en una pendiente descendente, ¿qué precauciones debe adoptar?

- A. Dejar colocada la primera marcha.
- B. Parar el motor, poner el freno de estacionamiento y dejar colocada la marcha atrás si la caja de cambios es manual.
- C. Parar el motor y poner el freno de estacionamiento, únicamente.



11

Conducir con mal tiempo, ¿puede favorecer la fatiga?

- A. Sí, por ello se debe descansar con mayor frecuencia.
- B. No.
- C. Sólo en los viajes largos.

12

La amortiguación, ¿contribuye a prevenir los accidentes?

- A. No, en ningún caso.
- B. No, sólo contribuye al confort.
- C. Sí.



13

A mayor velocidad aumenta...

- A. La eficacia de los elementos de seguridad del vehículo.
- B. La fatiga que puede aparecer durante la conducción.
- C. La capacidad del conductor para anticiparse a las circunstancias del tráfico.

14



Fuera de poblado, los peatones deberán circular siempre por su derecha cuando...

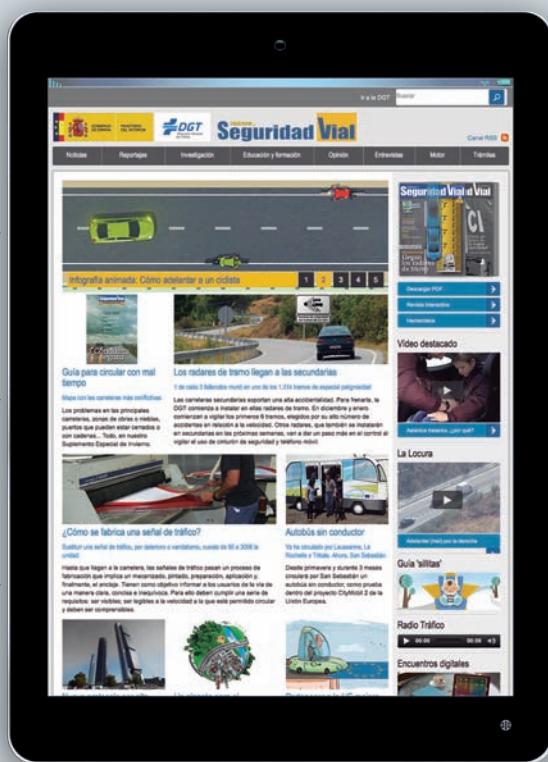
- A. La vía sea de sentido único, solamente.
- B. Sean impedidos y se desplacen en una silla de ruedas.
- C. La circulación sea nocturna.

test SOLUCIONES

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



Además de la revista...



Toda la
actualidad
al día

Reportajes
a fondo

Nuevos
contenidos

Buscador

Denes su opinión
sobre los vídeos
más polémicos

Reciba en su
correo nuestro
Newsletter

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



Francisco Valencia

• : Jesús SORIA



“7 de cada 10 fraudes al seguro es en el ramo autos”

Director General de la *Fundación Línea Directa*

Aumenta el fraude en el seguro de coches, ¿de qué cifras hablamos?

Según el III Barómetro del fraude de Línea Directa, que analiza unos 50.000 casos, los intentos de estafa se han multiplicado por 3,5 desde 2009. Seis de cada 100 siniestros declarados en 2014 fueron falsos. Ascendería a unos 1.200 millones de euros, casi un 20% más que hace dos años.

¿A qué lo achacan? ¿La crisis?

La crisis ha tenido un impacto muy importante en la evolución de los intentos de estafas. No hay que olvidar que España es el segundo país con más paro de la UE.

¿Radiografía del defraudador?

Hombre joven con empleo precario o desempleado. Y en los últimos años hemos detectado un importante incremento de casos de hombres de mediana edad, trabajadores por cuenta ajena y titulación universitaria.

¿Cuantía media de un fraude?

La cuantía media es de 1.284 €, un 45% más que hace dos años. Pero varía mucho: en los fraudes de daños materiales son unos 550 €, y en los corporales se dispara a 17.000 €.

¿Dónde hay más/menos fraudes?

Más en Cuenca (8,3%), Murcia (7,4%) y Jaén (7%), y menos en Soria (2,6%), Salamanca (3,2%) y Burgos (3,4%).

¿Más fraude por daños materiales o por lesiones?

El 94,5% son sobre daños materiales, y sólo un 4,5% restante corresponde a lesiones corporales, que multiplican por 30 al de los siniestros de chapa.

¿Es el sector con más fraude?

En efecto. En la actualidad, siete de cada diez fraudes al seguro se dan en el ramo de autos; la explicación es que es el de mayor penetración.

¿Hay más fraude aquí que en países de nuestro entorno?

No. Tendemos a pensar que tenemos comportamientos menos honestos que los países de nuestro entorno. No es cierto en absoluto. Hay diferencias im-

portantes en la fiscalización del delito, más severo en estos países.

¿Pagan clientes o compañías?

Ambos, pero el mayor coste lo sufren los conductores honestos. El fraude detectado se contabiliza como coste siniestral, por lo que tiene incidencia directa en el coste de las pólizas.

¿Se hace todo lo posible por evitarlo? Pagamos todos...

Por supuesto. El fraude no es un coste que se traslada directamente al asegurado sin que la compañía asuma nada. Como es imposible de identificar, limita nuestra capacidad para bajar los precios.

“LA CUANTÍA MEDIA ES DE 1.284 €. UN 45% MÁS QUE HACE 2 AÑOS”

¿Qué disculpas ponemos?

Variadas, tales como “hay delitos mucho peores y no se persiguen”, “las aseguradoras ganan mucho dinero y cobran muy caro”.

5 millones de usuarios podrían defraudar... ¿Tiene arreglo?

Hay síntomas: la intención de defraudar ha bajado a la mitad en dos años.

Solución, ¿denunciar al infractor?

No hay una solución definitiva contra el fraude, en otros países lo hacen y si-

gue habiendo fraude, pero recompensar las denuncias por estafas es un medio muy efectivo de reprimirlos.

¿Por dinero, descuentos...?

Dependería de cada compañía. En EE. UU. o Reino Unido las denuncias de fraude se recompensan con un porcentaje sobre el ahorro que ha aportado la información.

¿Funcionaría como las denuncias a los cártel en otros sectores?

En absoluto. El marco jurídico español es profundamente garantista en la protección de datos y en la posible concertación de precios. Las compañías no compartirían datos entre sí, sería una información aportada por un tercero que permitiera descubrir una trama de estafa.

¿Cree que lo autorizará el sector?

Es pronto, pero creemos que llegará.

¿Se podría volver contra ustedes? También las compañías defraudan...

El marco legal español defiende claramente al usuario ante posibles abusos. Además, cuenta con mecanismos como el Defensor del Asegurado o la propia Dirección General de Seguros.♦





PARA CONDUCIR CUANDO HAY DAÑO NEUROPSICOLÓGICO (EDAD, TRAUMATISMO, ICTUS...)

Personalidad y experiencia, fundamentales

¿por qué?

Para reconocer a quien padece deterioro cognitivo

La población española está cada vez más concienciada de los comportamientos peligrosos en la conducción y de cómo evitarlos. Pero algunas situaciones limitan la capacidad del individuo para reconocer y evitar situaciones de riesgo al volante. Estos deterioros cognitivos se asocian a muchas situaciones frecuentes en la sociedad: envejecimiento, trastornos de personalidad o los asociados al consumo de sustancias.

El reto de las políticas de seguridad vial es minimizar los riesgos asociados a los trastornos cognitivos, y favorecer la movilidad de todos. Para ello, es preciso investigar la influencia de estos en la accidentalidad, conocer mejor los factores asociados y establecer las medidas individuales o colectivas a tomar para mejorar la seguridad de los desplazamientos de quienes los padecen.

Tras un deterioro neuropsicológico por la edad o neurológico por un traumatismo, la capacidad de conducir queda limitada. Este cambio es difícil de aceptar para muchos.

Una investigación destaca los rasgos personales que más influyen en la vuelta a la conducción con seguridad.

noticias

SUBVENCIONES A LA INVESTIGACIÓN EN 2014

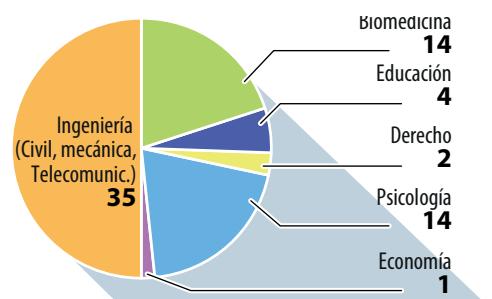
El 27 de noviembre se publicó la Resolución de la DGT por la que se concedieron 35 subvenciones para el desarrollo de proyectos de investigación correspondientes a 2015. Desde que se concedieron por primera vez subvenciones a la investigación en 2014, los proyectos subvencionados suman un total de 90. <http://www.dgt.es/es/la-dgt/convocatorias/ayudas-y-subvenciones/>

Desde el punto de vista neuropsicológico, conducir requiere que el conductor conserve una buena integridad de los sistemas sensorial, perceptivo, motor y cognitivo. Cualquier proceso que modifique o altere estas características, limita su capacidad. Seguir al volante cuando se produce un deterioro neuropsicológico por la edad o volver a conducir tras sufrir un daño neurológico (traumatismo craneoencefálico, trastorno cerebrovascular o ictus) es un problema personal o familiar, y también de seguridad pública y salud general. Sin embargo,

reconocer la disminución de las habilidades para conducir es uno de los cambios más difíciles de aceptar para muchos.

ATENCIÓN Y REACCIÓN.

Funciones como la atención, velocidad de procesamiento y de reacción, capacidad de autocontrol de ciertos automatismos como el control inhibitorio, flexibilidad y planificación ayudan a resolver con eficacia situaciones no previsibles. De ahí el interés por hallar instrumentos (test, escalas, medidas y procedimientos) que detecten estas variaciones neuro-psicológicas. Sin embargo,



Conclusiones

- Los conductores del grupo C (todos los puntos perdidos del permiso) tienen los tiempos de reacción más reducidos, pero no se traduce en mejor ejecución de las pruebas. Factores de personalidad como la impulsividad explicarían estos resultados.
- Los conductores que han perdido parte o todos los puntos (grupos B y C) tienen menor flexibilidad cognitiva y mayor dificultad al resolver problemas eventuales no previstos en la conducción.
- Envejecer ralentiza el tiempo de reacción, pero la mejora en ciertas variables neuropsicológicas hacen que experiencia al volante y años de conducción impliquen una mejora al tomar las decisiones correctas.
- Los conductores del grupo C se sienten menos vulnerables a las normas de circulación y a las sanciones socio-económicas que acarrea su incumplimiento.
- En la conducción, los procesos atencionales correlacionan positivamente con los diferentes rasgos de personalidad, mientras que las funciones ejecutivas y el control inhibitorio no. Estos resultados muestran cómo la personalidad puede tener mayor efecto a medida que la función cognitiva sea de ejecución más automática.

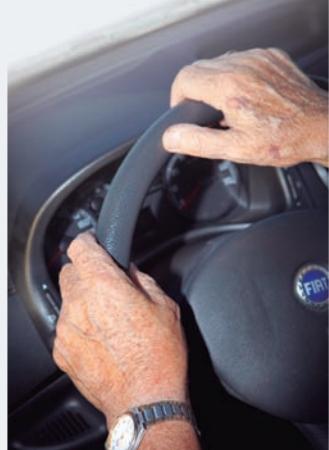
otras características individuales también inciden al conducir: edad, experiencia al volante, nivel educativo y rasgos de personalidad (por ejemplo, la impulsividad-agresividad aumenta la posibilidad de verse involucrado en colisiones).

La DGT financió en 2012 el estudio *Evaluación del deterioro cognitivo en el ámbito de la exploración de conductores a través de una plataforma web. Validación y baremación de una batería neuropsicológica*, realizado por CRECER (Centro de Rehabilitación de Daño Cerebral y el laboratorio de Neuropsicología Humana de la Universidad de Sevilla). Su objetivo era validar instrumentos de evaluación de deterioro cognitivo y rasgos de personalidad y, por otro lado, estudiar la presencia de diferencias neuro-psicológicas y de personalidad en las pruebas realizadas a tres grupos con diverso historial sancionador.

Todos los conductores evaluados tenían al menos 2 años de antigüedad en el permiso y se

LA IMPULSIVIDAD-AGRESIVIDAD AUMENTA LA POSIBILIDAD DE VERSE INVOLUCRADO EN UNA COLISIÓN

repartieron en tres grupos, en función de los puntos perdidos por sanción. El primer grupo (A) lo componían conductores que no habían perdido ningún punto; el segundo (B), conductores que habían perdido uno o más puntos, sin haber llegado a perderlos todos; el tercero (C), conductores que habían perdido todos los puntos del permiso de circulación. ◆



DROGAS, EFECTOS 'DESCONOCIDOS'

Un informe de FESVIAL –con 1.200 entrevistas a conductores de 18 a 60 años– refleja cierto desconocimiento de cómo funcionan los controles de drogas y los efectos de éstas en la conducción.

www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/investigacion/estudios-e-informes/2015/Estudio-controles-drogas-para-web.pdf

JÓVENES PEATONES Y RIESGO

El artículo "Comportamientos de riesgo en peatones adultos jóvenes" (Herrero-Fernández, D., et alter, 2016) en *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, evalúa el riesgo aceptable, por factores de personalidad, y la percepción de riesgo, por la activación fisiológica, como predictores de conductas de riesgo en jóvenes peatones adultos.

ENTREVISTA

UMBERTO LEÓN DOMÍNGUEZ

(Dr. en Psicología; Neuropsicólogo del Centro de Rehabilitación de Daño Cerebral CRECER), co-director del estudio e investigador principal



"La experiencia al volante compensa la pérdida de reflejos"

-¿Cómo influye la personalidad en la atención al conducir?

Se ha demostrado que ciertos rasgos de personalidad inciden sobre ciertas conductas de riesgo al volante, pero por primera vez se demuestra que la personalidad incide en funciones cognitivas fundamentales para la conducción segura. Nuestro estudio muestra como los conductores que puntuaron alto en rasgos de personalidad como irritabilidad, búsqueda de sensaciones, vulnerabilidad e indiferencia tienen peor puntuación en tareas atencionales. En la conducción, se refleja en la reducción de la detección temprana y correcta de claves viales de un peligro inminente, como niños aproximándose a un paso de peatones o la omisión de un intermitente.

-¿Compensa la experiencia la pérdida psicofísicas provocada por la edad?

Sí. El estudio indica un enlentecimiento de los tiempos de reacción de los conductores de más edad, a la vez que muestran un aumento de las puntuaciones de las tareas relacionadas con estrategias de anticipación. Es decir, que los conductores de más edad que conducen desarrollan una mayor capacidad de prevención de ciertos riesgos, por lo que se reduce el impacto que pueda tener su reacción más lenta. La experiencia es un grado.

-¿Cómo demostraría a un conductor que sus habilidades han disminuido y debe dejar de conducir?

Nunca es fácil decir a alguien que sus habilidades han disminuido como para dejar una actividad. Y a los conductores igual. Los argumentos subjetivos son discutibles. Como profesional, me remitiría a pruebas objetivas. Crearía un base de datos de las aptitudes psicomotoras de conductores, que registre la evolución de su habilidad desde que se saca el carnet y en las revisiones. Este registro objetivo demostraría y cuantificaría la evolución, o la posible reducción, de su habilidad al volante.



Influyen los hijos en los padres



Mi papá,
conduciendo,
usa el móvil
mogollón

Lo padres influyen en los hijos. ¿Y nos condicionan los hijos al conducir? Parece que también. De hecho, mejoran cuando viajan con sus hijos. Quizá porque los pequeños destacan en un estudio por su **buen nivel de conocimiento y de actitudes seguras**. Por eso muchas veces corrigen a los mayores y hasta les reprochan conductas **como hablar por teléfono mientras conducen**.

- Anabel GUTIÉRREZ
- Fotos: Lucía RIVAS
- Infografía: DLIRIOS

Esta cita de Pitágoras, "Educad a los niños y no tendréis que castigar a los hombres", ilustra a la perfección la importancia de enseñar valores desde la infancia. La familia es el primer agente educador y socializador del menor. La tarea de sus tutores es imprescindible, en todos los ámbitos, también en el de la enseñanza de la seguridad vial. Primero al crear hábitos ►►





Y los padres en los hijos





¿Influyen los hijos en los padres?

► y actitudes. Segundo, actuando como motivadores, como modelos de comportamiento... Un comportamiento contradictorio, no acorde a lo aprendido por ejemplo en la escuela, conllevará una conducta muy difícil de modificar.

LA TAREA DE EDUCAR. A pesar de esto, los padres no parecen ser muy conscientes de esta importancia. El Barómetro sobre Educación Vial en España de Fundación Mapfre revela que la mayor parte de los encuestados delega su responsabilidad como educador vial. Un 63% considera que esta tarea incumbe a las autoridades de tráfico, mientras que un 50% cree que corresponde al colegio. Los niños, en cambio, tienen otra idea al respecto: la mayoría afirma que aprenden de sus padres (un 67%) y del colegio (un 62%). Otro informe, recientemente publicado y titulado "Evaluación del estado actual de la educación vial", del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), en colaboración con la DGT, sitúa a los padres (74%), madres (54%) y policía (47%) entre los principales educadores viales según los pequeños.

Rutas de educación vial

A nuestros vecinos europeos les preocupa también la educación vial. Es asignatura obligatoria en los colegios de Alemania, Italia, Eslovaquia, Suiza, Eslovenia, Bulgaria, Noruega, Hungría, Islandia y Francia. Entre las prácticas de mayor éxito e impacto entre los jóvenes, el informe del Intras y DGT señala: las rutas y caminos escolares seguros y la capacitación como ciclistas. Lo más novedoso: rutas de educación vial en Bélgica. Son recorridos a pie o en bici, alrededor de la escuela, en la que se incluyen situaciones de tráfico interesantes para los niños.



Parece que en cuestión de conocimientos, ya sea por el esfuerzo de instituciones, empresas, asociaciones y familias, los jóvenes reciben una buena calificación.

EL 44% USA EL MÓVIL MIENTRAS CONDUCE, SEGÚN SUS HIJOS

Puede parecer矛盾的, pero los hijos son la razón por la que los adultos se toman en serio la seguridad vial. Así lo considera Mar Cogollos, presidenta de Aesleme (Asociación para el estudio de la lesión medular espinal), que lleva más de 25 años dedicada a concienciar a jóvenes y mayores. En las campañas que realizan en empresas, "cuando solicitamos a los trabajadores que anoten sus motivos para apostar por la seguridad vial, el 95% escribe «por mis hijos»".

Francisco Alonso, director del INTRAS e investigador responsable del estudio, señala que "existe una incongruencia entre lo que se enseña a los niños y lo que estos observan de sus padres".

¿Qué saben nuestros hijos sobre seguridad vial? Situaciones más peligrosas para los menores



Fuente: Informe de evaluación del estado actual de la Educación Vial, 2015, elaborado por el INTRAS y la DGT.

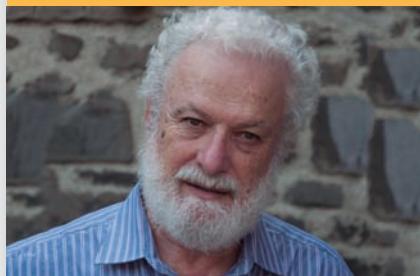
Así evalúan a sus padres	
✓ APROBADO	<ul style="list-style-type: none"> • Se comportan de forma segura • Cumplen las normas • Respetan a otros conductores • Usan el cinturón • No reciben multas • No conducen cuando han bebido alcohol
✗ SUSPENSO	<ul style="list-style-type: none"> • Caminando, cruzan los pasos de peatones con el semáforo en rojo

Revista Tráfico y Seguridad Vial

OPINIÓN

FRANCESCO TONUCCI

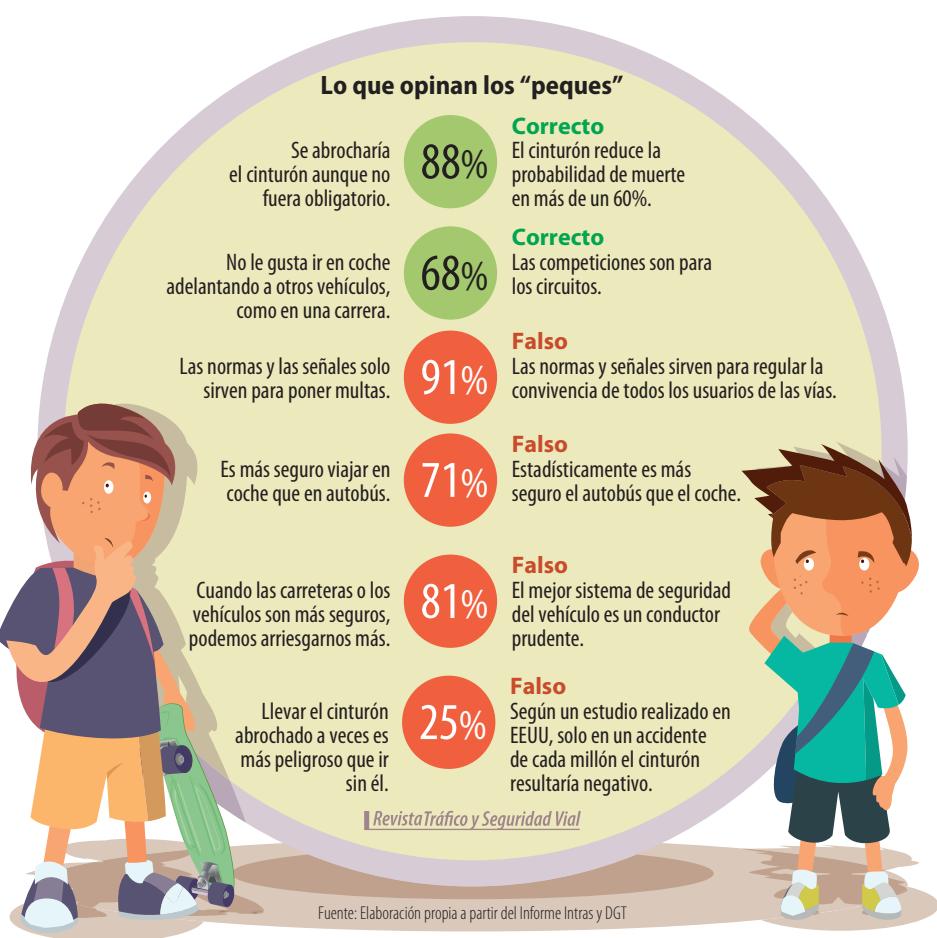
Pensador y psicopedagogo



"Es más eficaz dar ejemplo que enseñar verbalmente"

Indudablemente los niños, sean como hijos o como alumnos, responden a nivel educativo, y, por lo tanto, aprenden mucho del ejemplo de los adultos con sus enseñanzas verbales. Cada vez que un docente se contradice con el comportamiento contrario, la enseñanza se anula. Por eso, creo que es más útil y ventajoso evitar enseñanzas orales para privilegiar el ejemplo de comportamientos reales. Desafortunadamente esto no ocurre.

En nuestro proyecto «La ciudad de los niños y las niñas» hemos constatado que los pequeños son capaces de corregir a los adultos, una vez han interiorizado el correcto respeto a las normas de tráfico, el respeto a la prioridad de los peatones en los cruces y al denunciar con multas 'morales' estacionamientos indebidos en zonas reservadas.



Por ejemplo, un 88% se abrocharía el cinturón aunque este no fuera obligatorio; en cambio un 91% considera que las normas y señales solo sirven para poner multas (ver infografía).

Para Jesús Monclús, director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE, “la diferencia la marca la edad: cuanto más pequeños, mejor nota, son más conscientes y respetuosos que sus mayores”. Los padres, a pesar de su preocupación, “no terminan de redondear la faena, usando un símil

taurino, y es que aún hay muchos niños que nos explican que tienen que corregir a sus padres por correr mucho o hablar por el teléfono móvil”.

Bienvenido Nieto, coordinador de Educación Vial de la Policía Municipal de Pozuelo de Alarcón (Madrid), comenta que “los padres se quedan muy sorprendidos cuando son sus hijos los que les increpan: ¡Papá, ponte el cinturón!”. Él los incita a comportarse como “Pepito Grillo”, como el grillo del cuento siendo la ‘conciencia’ de Pinocho. Mar ►►

Quién les ha enseñado más seguridad vial

■ Mucho ■ Algo ■ Nada



PADRES FRENTE A HIJOS: Medidas para evitar accidentes

	PADRES	HIJOS
Efectivas	Mejorar las carreteras y las calles de la ciudad, dar más formación y educación vial a conductores y peatones y mejorar los vehículos.	Mejorar las calles y las carreteras, más policías vigilando y controlando, pero, sobre todo, más educación vial.
Algo efectivas	Aumentar la presencia policial.	Mejores vehículos y más normas de tráfico.
Nada efectivas		Poner más multas*.

(*) Empatan en nada efectivas y algo efectivas (41% de los niños respectivamente)



■ ¿Influyen los hijos en los padres?

► Cogollos se refiere a ellos como "pequeños guerreros viales".

DEL DICHO AL HECHO. Sin embargo, al examinar los resultados de otra investigación, elaborada por Ipsos para la Fundación VINCI Autoroutes, constatamos, como dice el refrán, que 'del dicho al hecho, hay un buen trecho'.

Este estudio consta de dos partes: una encuesta a más de 1.000 padres y también a sus hijos de 8 a 16 años, y entrevistas a las familias por parte del profesor Daniel Marcelli, especialista en psiquiatría infanto-juvenil. Y, según sus conclusiones, aunque los progenitores cambian determinadas prácticas cuando su familia está a bordo del vehículo (el 68% suele circular más despacio y el 66% se enfada menos al volante), no conducen de la manera responsable que deberían y a los pequeños esto no se les escapa.

Por ejemplo, el 77% de los adultos reconoce superar el límite de velocidad y el 65% de los menores ha admitido que sus padres corrían demasiado. El 59% de los conductores reconoce que, a veces, olvida poner el intermitente al girar; un olvido del que se percata también el 59% de los niños. El 22% de



"¡Papá, ponte el cinturón!
Los pequeños muchas veces corregir a los mayores."

los padres no comprueba sistemáticamente si sus hijos llevan el cinturón abrochado.

Respecto al uso del cinturón de seguridad, un 11% de los mayores afirma que no se lo pone a sus hijos en trayectos muy cortos y el 17% de los menores, entre los 8 y los 11 años, confiesa no ponérselo en recorridos cotidianos.

Además, un 44% de los adultos responde al teléfono móvil mientras conduce y el 54% de los pequeños lo corroboran. El 31% realiza llamadas al volante (el 44%, si se pregunta a los hijos) y el 29% envía o lee mensajes de texto (comportamiento observado por el 34% de los niños). La

transmisión de buenos gestos comienza a una edad temprana.

AL CRECER, TODO CAMBIA.

El psiquiatra Daniel Marcelli afirma que "el espacio cerrado de un vehículo es un lugar idóneo para el diálogo padres/hijos". "Comentar la forma de conducir, las normas, las señales de tráfico... todo interesa a los niños", dice Marcelli. Las cosas cambian a partir de los 12 años.

EL 11% CONFIESA NO PONER EL CINTURÓN A SUS HIJOS EN TRAYECTOS MUY CORTOS

Para los adolescentes, asegura el psiquiatra, es el momento de "comprobar si sus padres hacen lo que recomiendan o justo lo contrario de lo que dicen".

MAR COGOLLOS

Directora de Aesleme (Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal)



"Educamos a los niños y así, a su vez, ellos reeducan a sus padres"

¿Son conscientes los padres de lo importante de su ejemplo?

Creo que no son conscientes del todo, aunque sí conducen mejor cuando viaja su familia en el coche. Se debe seguir trabajando en la concienciación de los adultos, muchos siguen pensando: "A mí no me puede pasar", "Yo controlo" y esa sobrevaloración de su experiencia les puede llevar al accidente.

Y, al revés, ¿influyen los niños en sus padres?

En Aesleme trabajamos día a día con niños, desde hace 25 años, y también les enseñamos a reeducar a sus padres; así se consiguen cambios de conducta: "Papá, el cinturón", "Móvil, No!", "Vas muy deprisa"... Pero claro, para esto, es preciso que antes los niños hayan recibido la información adecuada.

INÉS REIG Y AMPARO DOMÉNECH

Coordinadoras de Educación Vial en la Jefatura Provincial de Tráfico de Valencia



Amparo Doménech e Inés Reig

"El niño puede convertirse en un reeducador para sus padres"

¿Representa la familia un papel crucial?

Sí. Es el primer agente socializador, el más eficaz para lograr la internalización de los valores y normas sociales básicas. El papel educador de los miembros de la familia (padres, abuelos, tíos, hermanos, etc.) se ve reforzado cuando actúan como entrenadores viales, llevando a la práctica un correcto comportamiento.

¿Qué ocurre cuando esto no ocurre así?

En ese caso, lo que aprenda en la escuela, otro importantísimo agente educativo, se va a contradecir. En estos casos, el niño, durante la etapa escolar, confrontará estas distintas realidades y buscará readaptarse a ellas, pudiéndose convertir en un reeducador para sus padres.



Los padres son los responsables de crear hábitos y actitudes correctos en sus hijos, también en educación vial.

El testimonio de las víctimas

A la hora de inculcar valores sobre prevención vial, según el Barómetro de Fundación MAPFRE, son los testimonios e historias personales de víctimas de accidentes los que mejor funcionan, según el 38,6% de los docentes y el 48,5% de las familias. Muy de cerca le siguen las sesiones de prevención en colegios e institutos –así opinan el 35,6% de los profesores y el 39,3% de los padres-. En cambio, ambos colectivos opinan que las sanciones administrativas o multas son las menos efectivas.

Al comparar los grupos de Primaria y Secundaria, Francisco Alonso explica que “se encontró un porcentaje general del 59% de comportamientos seguros en Primaria, pero solo un 46% para el caso de estudiantes de Secundaria”. En los ciclos superiores (Bachillerato y FP), los jóvenes destacaron por mejores conocimientos y también percepción del riesgo. “No obstante –explica Alonso–, mayores conocimientos no suponen, al menos de manera directa, comportamientos más seguros”.

En cualquier caso, Jesús Monclús recuerda que precisamente “son los jóvenes el grupo de edad que más ha reducido su siniestralidad en los últimos años”. Para el experto de Fundación MAPFRE, “los niños de ahora son mucho más seguros y conocedores de los riesgos que, por ejemplo, en mi generación”. ◆

OPINIÓN

MARTINE AITKEN

Coordinadora de la Carta Europea de Seguridad Vial



“Formar a los padres es educar a los hijos”

Los padres y madres son esenciales en la educación vial de sus hijos, ya que, generalmente, es con ellos con quienes los niños tienen sus primeras experiencias en la carretera, siendo peatones o bien pasajeros de un vehículo.

Un bebé al que siempre han sentado en un coche con un sistema de retención infantil podrá ponerse fácilmente su cinturón de seguridad cuando crezca; un niño a quien sus padres han explicado cómo cruzar la calle, estará más seguro cuando se desplace de manera autónoma... Por tanto, formar a los padres en temas de seguridad vial ayuda también a educar a los niños.

Pero ¡cuidado!, las palabras son una cosa, pero el ejemplo es el que más cuenta, y los hijos se fijan sobre todo en cómo actúan sus padres. En este sentido, la escuela, como autoridad alternativa, puede intervenir positivamente, de ahí que a menudo son los propios alumnos quienes acaban dictando a sus padres los comportamientos seguros.

BEGOÑA LADRÓN DE GUEVARA

Presidenta de COFAPA (Confederación de Asociaciones de Padres)



“Es importante el compromiso de la sociedad”

¿Cambia el comportamiento de los padres al volante si viajan con niños?

En la inmensa mayoría de los casos, creo que sí, porque los padres somos los primeros educadores de nuestros hijos y, además, un ejemplo fundamental para ellos, en todos los ámbitos de nuestra vida, también en el aprendizaje de las normas de tráfico.

¿Cuál es su valoración de la educación vial?

La educación vial está siendo considerada cada vez más como un área fundamental en la formación de los niños y los jóvenes. Por lo tanto, es imprescindible el compromiso auténtico de la sociedad para que los consejos y hábitos de comportamiento calen hondo en las nuevas generaciones.

BIENVENIDO NIETO

Coordinador de Educación Vial en la Policía Municipal de Pozuelo de Alarcón (Madrid)



“La educación vial la debemos fomentar entre todos”

Lleva 25 años dedicado a la educación vial, ¿son diferentes las generaciones actuales?

Sí, muchísimo. Los padres son los que piden, al nacimiento del bebé, que les regalen una segunda sillita para el coche del abuelo. Y el abuelo, que jamás llevó a su hijo en ningún sistema de retención, ahora sí lo hace con sus nietos. Hay una base, se nota que hay una mínima formación.

¿Qué debería mejorar?

Hay que procurar una transversalidad de la educación vial, es decir, que sea tratada de manera universal. Hay que involucrar más a la Administración, en concreto al Ministerio de Educación. La educación vial la debemos fomentar entre todos, el ejemplo debe ser continuo. La educación debe acompañarte en todas las etapas de la vida.

1.126 FALLECIDOS Y 4.843 HERIDOS GRAVES EN MÁS DE 1.000 ACCIDENTES DE TRÁFICO

Balance 2015: nuevo mínimo histórico

Nuevo mínimo histórico desde 1960: el año pasado hubo **6 muertos menos que en 2014 en vías interurbanas**. El promedio diario de muertes, uno de los indicadores más representativos, ha pasado de casi 12, en el año 2000, a 3. Aumenta, sin embargo, el número de motoristas fallecidos y la peligrosidad de las secundarias.

• Anabel GUTIÉRREZ
• Infografía: DLIRIOS

La cifra de fallecidos, según el balance de accidentalidad de 2015, representa un mínimo histórico desde 1960, primer año en el que se tienen estadísticas, cuando hubo 1.300 muertos, con un escenario de movilidad absolutamente distinto: en 1960 había un millón de vehículos y en 2015 el parque automovilístico sobrepasa los 31 millones.

En total se han registrado 1.126 fallecidos en accidentes de tráfico en vías in-

terurbanas, 6 menos que en 2014. Esta rebaja se refleja claramente en el promedio diario de víctimas mortales, que ha pasado de 11,6 muertos diarios en carretera en 2000 a 3,1 fallecidos en 2015.

SINIESTRALIDAD URBANA. Por primera vez se facilitan en un balance las cifras provisionales de siniestralidad urbana. Y el pasado año perdieron la vida 254 personas frente a las 265 que fallecieron el año anterior, lo que significa una reducción del 5%. Así, la Dirección General de Tráfico (DGT) ha cumplido uno de sus objetivos para mejorar la comunicación e intercambio de información al actualizar las fichas municipales.

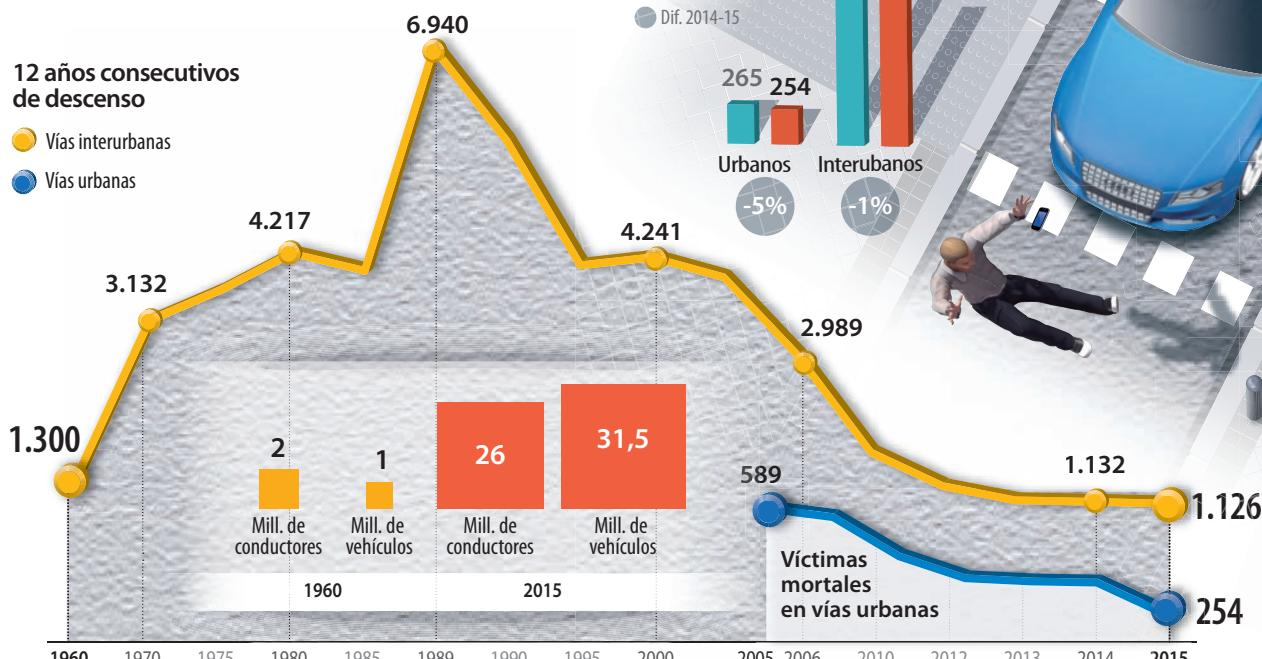
LOS CONTROLES PREVENTIVOS DETECTARON UN 33% DE CONDUCTORES DROGADOS

Las claves de la mortalidad en 2015...

Por primera vez se facilitan las cifras de muertes en ciudad a 24 horas.

12 años consecutivos de descenso

- Vías interurbanas
- Vías urbanas



Crece el consumo de drogas

La DGT, a través de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, realizó el año pasado 68.959 pruebas preventivas de drogas, con un resultado de **22.451 positivas** (33%);

3.489 pruebas a conductores involucrados en accidentes con **735 positivos** (21%) y otras 3.220 pruebas a conductores infractores con **1.886 positivos** (59%).

En la actualidad, a través de la web de la DGT (www.dgt.es) se puede acceder a datos sobre seguridad vial de más de 8.000 Ayuntamientos (parque de vehículos, censo de conductores, vehículos sin ITV en vigor o cifras de fallecidos y heridos en accidentes de tráfico durante los últimos 6 años).

MAYOR MOVILIDAD. Es más, este descenso, que se repite por duodécimo año consecutivo, se registra en un momento particularmente complicado para la seguridad vial, al producirse un aumento de la movilidad (14 millones

de viajes de largo recorrido, un 4% más que el año anterior) y un mayor envejecimiento del parque. La edad media de los turismos siniestrados se situó en 11,3 años (0,3 puntos más que en 2014) y 9,6 para las motocicletas (caси 2 puntos más que el año anterior).

12 años consecutivos de descenso

Uno de los indicadores que mejor refleja el que por duodécimo año consecutivo haya descendido la mortalidad en carretera, es el promedio diario de fallecidos. Ha pasado de casi 12 muertos al día en el año 2000, a 3 en 2015.

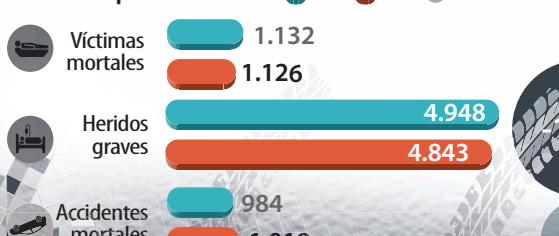
Destaca también el aumento en 45 del número de víctimas mortales en vías secundarias respecto a 2014 (913 fallecidos respecto a los 868 del año anterior). Supone que 8 de cada 10 personas perdieron la vida en este tipo de carreteras.

Persiste, además, un número de usuarios reticentes a usar sistemas de retención. El 22% de los fallecidos en turismos y furgonetas no llevaban cinturón de seguridad puesto; y sin llevar casco 9 ►►

71 PERSONAS SE HUBIERAN SALVADO SI HUBIERAN LLEVADO EL CINTURÓN DE SEGURIDAD

... y así fue en carretera

Principales cifras



Por Comunidades Autónomas

● Zona donde el Estado no tiene competencias en seguridad vial



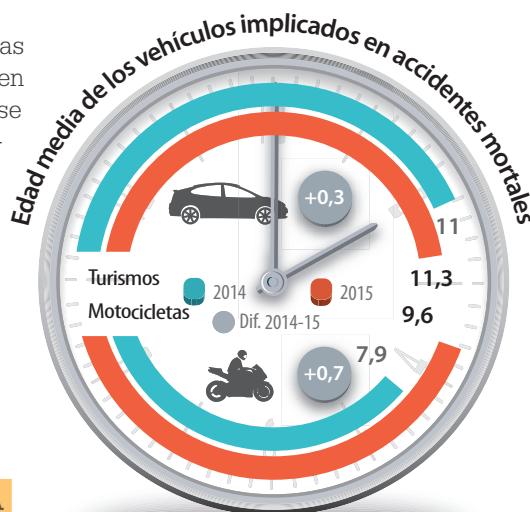
Balance 2015: nuevo mínimo histórico

► motoristas, 4 conductores de ciclomotor y 42 ciclistas. De los 13 niños (hasta los 12 años) fallecidos en turismo en 2015, 4 de ellos no hacían uso de ningún sistema de retención. Según estimaciones de la DGT, 71 personas podrían haberse salvado si todos los conductores/pasajeros hubieran utilizado los dispositivos de seguridad.

Algo también alarmante es que, de casi 69.000 pruebas preventivas de drogas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y la DGT, el 33% fueran positivas. De los test de drogas realizados a conductores implicados en accidente, el 21% dieron positivo y de las realizadas a conductores infractores, un 59%.

CARACTERÍSTICAS. El 81% de las muertes en vías interurbanas ocurren en carreteras convencionales. En ese tipo de vía el porcentaje mayor de fallecidos, el 40%, sucedió en accidentes en los que el vehículo se salió de la vía, mientras que un 24% se debió a colisiones frontales.

LA EDAD MEDIA DE LOS TURISMOS IMPLICADOS EN ACCIDENTES CONTINÚA AUMENTANDO



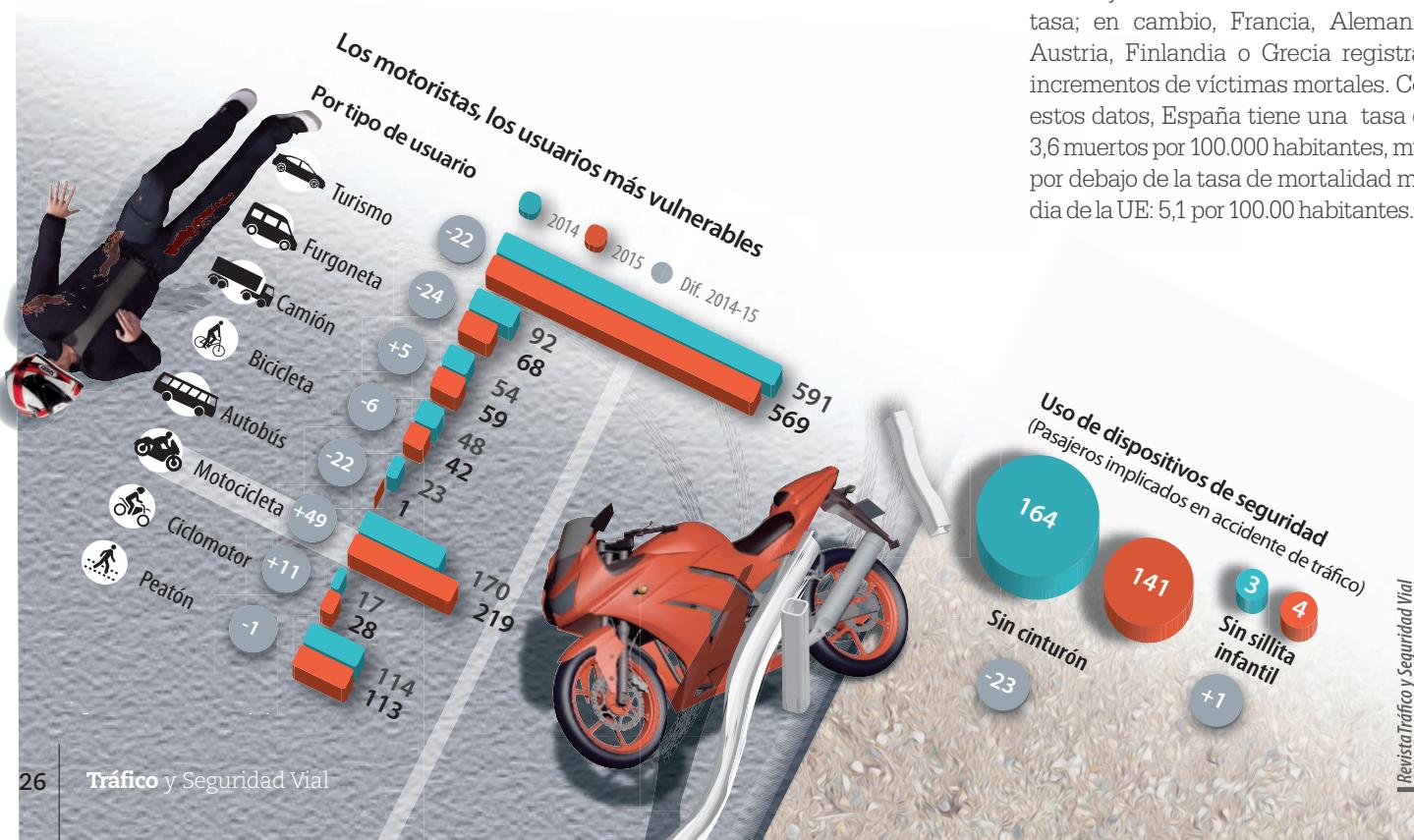
17 días con cero víctimas mortales

Durante 2015 se han contabilizado 17 días en que no se ha producido ninguna víctima mortal como consecuencia de los accidentes ocurridos en vías interurbanas. En 2014 hubo 34 días, 29 en 2013, 19 en 2012, 15 en 2011 y 4 en 2010.

En cuanto a tipos de usuario, llama la atención el incremento de fallecidos que viajaban en moto y ciclomotor (49 y 11 más que en 2014, respectivamente).

El descenso en el número de víctimas mortales ha sido desigual en todo el territorio nacional. Destacan los aumentos de Cataluña, con 32 fallecidos más que en 2014; Castilla y León (28 más) y País Vasco (21 más).

ENTRE LOS 3 PRIMEROS. En el ámbito europeo, estas cifras nos sitúan, junto a Dinamarca y Reino Unido, como los tres únicos países de la Unión Europea que cierran 2015 con menos fallecidos en accidente de tráfico que en 2014. Suecia y Holanda mantienen la misma tasa; en cambio, Francia, Alemania, Austria, Finlandia o Grecia registran incrementos de víctimas mortales. Con estos datos, España tiene una tasa de 3,6 muertos por 100.000 habitantes, muy por debajo de la tasa de mortalidad media de la UE: 5,1 por 100.000 habitantes. ♦





La rapidez de la asistencia sanitaria es fundamental para la supervivencia de los heridos

ES OBLIGATORIO FACILITAR EL PASO A LOS VEHÍCULOS PRIORITARIOS, NO HACERLO ES UNA INFRACCIÓN GRAVE

Cómo actuar ante un vehículo de emergencia

Ante la proximidad de un vehículo prioritario, es decir, ambulancias, coches de bomberos o policías, **muchos conductores frenan, se quedan bloqueados y no saben muy bien hacia qué carril deben situarse** para molestar lo menos posible. ¿Cómo debemos actuar?

• Infografía: DLIRIOS

Es obligatorio facilitar el paso a los vehículos de emergencias, no hacerlo supone una infracción grave. El actual Reglamento General de Circulación, en sus artículos 67 y 68, reconoce la prioridad de paso de estos vehículos, que están exentos de cumplir determinadas normas de circulación durante el desempeño de su labor, siempre y cuando no pongan en peligro a ningún usuario de la vía. El artículo 69 de este Reglamento recoge la obligación de los conductores de facilitarles el paso “*apartándose normalmente a la derecha o deteniéndose si fuera necesario*”.

Por tanto, los conductores deben adoptar las medidas adecuadas para facilitar el paso de los vehículos prioritarios en servicio urgente en cuanto perciban las señales especiales

DURANTE LOS 60 MINUTOS SIGUIENTES AL ACCIDENTE SE PRODUCEN EL 75% DE LOS FALLECIDOS

les (luces y sirena) que anuncian su proximidad. Vehículos prioritarios son los de los agentes de la autoridad, bomberos, asistencia en carretera, ambulancias y servicios de autopista en servicio urgente.

El objetivo es permitir a estos profesionales llegar al lugar del accidente con mayor seguridad y lo más rápidamente posible. Este ahorro de tiempo, en el caso de las ambulancias, aumenta las posibilidades de supervivencia de una víctima.

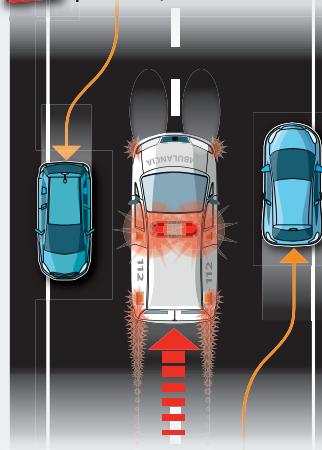
SEGÚN EL TIPO DE VÍA.

Normalmente deberá apartarse hacia la derecha, pero esto varía en función del tipo de carretera por la que circule. En vías de doble sentido, es decir, una carretera secundaria o convencional de un carril por sentido, échese a la derecha para que el vehículo prioritario circule por el centro. En carreteras de dos carriles por sentido, el del carril de la derecha deberá pegarse a la derecha y el de la izquierda a la izquierda, dejando libre el centro. Y en carreteras de tres carriles por sentido, el de la izquierda deberá arrimarse a la mediana, y los que están en el carril central y derecho, a la derecha. ♦

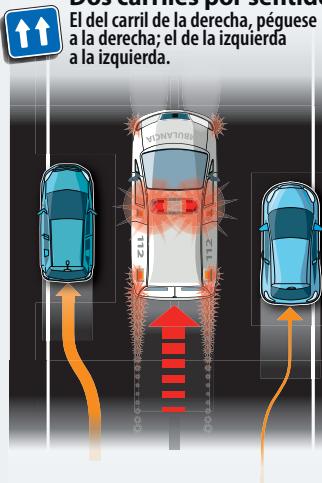
SABÍAS QUE...

Qué hacer según la vía

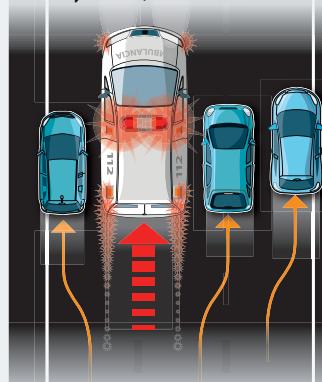
Vías de doble sentido.
Si circula por una vía con un carril por sentido, échese a la derecha



Dos carriles por sentido.
El del carril de la derecha, péguese a la derecha; el de la izquierda a la izquierda.



Tres carriles por sentido.
El de la izquierda debe pegarse a la mediana, los del carril central y derecho, a la derecha.



La hora de oro

Durante los 60 minutos siguientes a un accidente de tráfico se producen el 75% de los fallecimientos. La rapidez de la asistencia sanitaria, tanto la llegada al lugar como el traslado de los heridos, es fundamental para reducir la mortalidad un 15%.

SE REDUCEN LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN TRAMOS FRECUENTADOS POR CICLISTAS

16 rutas ciclistas seguras



Algunas carreteras ya tienen límites de velocidad puntuales para hacer más segura la circulación de los ciclistas. **Desde este mes de marzo habrá 16 tramos señalizados con las nuevas limitaciones. Y para finales de año serán una treintena.**

- Carlos NICOLÁS FRAILE
- Infografía: DLIRIOS

Las rutas frecuentadas por ciclistas tienen ya nuevas limitaciones de velocidad. Los titulares de las vías y la DGT han comenzado a rebajar la velocidad máxima permitida en estas carreteras convencionales habitualmente frecuentadas por ciclistas.

Desde este mes de marzo, 16 tramos en ocho provincias españolas estarán señalizados con la nueva velocidad, el horario, los días y la longitud en la que se aplica. La medida se ampliará a otras provincias, hasta completar un total de 30 tramos con nuevas limitaciones de velocidad para finales de este año.

El objetivo es promover la movilidad segura de los ciclistas, alertando al resto de los conductores de la presencia de estos usuarios más vulnerables y continuar la reducción de su siniestralidad: en 2015 fallecieron 42 ciclistas en accidentes en vías interurbanas, seis menos que en 2014.

IDENTIFICAR LOS TRAMOS. ¿Y cómo van a saber los conductores que circulan

La nueva señalización de rutas ciclistas indica la limitación de velocidad en el tramo, su longitud y el horario de aplicación.





¡Atención, ciclistas cerca!

'Comobility' es la nueva aplicación móvil de la DGT, una ayuda útil para hacer más segura la movilidad. Esta App advierte al conductor con avisos de voz -para evitar distracciones- sobre la cercanía de ciclistas o peatones en la vía, y le permite adoptar las precauciones necesarias. La aplicación es gratuita, no hace falta introducir datos personales y, en ningún caso, la DGT guarda datos de los usuarios.



por una de estas rutas? Será fácil identificarlas, porque todas ellas estarán señalizadas, al principio y al final, con paneles (ver fotografía). Además, estos incluyen la señal triangular de peligro por presencia de bicicletas, y el recordatorio de mantener una distancia de separación lateral entre bicicletas y automóviles de al menos 1,5 metros.

Los requisitos para la selección de los tra-

TODOS LOS TRAMOS ESTARÁN SEÑALIZADOS, AL PRINCIPIO Y AL FINAL, CON PANELES Y UNA SEÑAL DE PELIGRO

mos han sido varios, pero, sobre todos, ha sido condición necesaria que circulen muchos ciclistas. Para realizar esta selección, la DGT ha contado con las propuestas de los titulares de las vías y de las asociaciones y clubes de ciclistas locales sobre las rutas más idóneas.

Junto a la nueva señalización, los tramos contarán además con una vigilancia especial. *"Con las nuevas señales y limitaciones de velocidad, se añade un plus de seguridad a estos tramos frecuentados por ciclistas. Además, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil va a planificar una vigilancia especial para estos tramos, que estará apoyada por los helicópteros de la DGT"*, explica Jaime Moreno, subdirector general de Gestión de la Movilidad de la DGT. ♦





Tener un accidente con un coche sin seguro es un problema

MEDIDAS DE LA DGT PARA DETECTAR A LOS QUE NO LO TIENEN

¡Dos millones de vehículos sin seguro!

Se calcula que aproximadamente dos millones de vehículos circulan sin seguro obligatorio por nuestras carreteras. **Y la DGT ya está comprobando cuáles son los que circulan así a través de medios automatizados instalados en las vías.**

• J. H.

La Dirección General de Tráfico DGT lleva semanas comprobando en las carreteras, a través de medios automatizados y de monitorización, qué vehículos circulan sin el seguro obligatorio de automóviles. Este seguro es obligatorio contratarlo (y llevar una acreditación) y es una póliza exigida por la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro de Circulación de los vehículos a motor, con un claro objetivo: poder responder pecuniariamente de los posibles daños materiales y personales que se puedan producir en caso de accidente. Naturalmente, se busca que todos los vehículos sin seguro suscriban la póliza correspondiente y regularicen su anómala situación.

Conviene saber que los propietarios de vehículos asegurados pagan un re-

Insolidaridad muy cara

Los propietarios sin seguro 'cargan' sobre el resto de ciudadanos asegurados las responsabilidades pecuniarias por los daños que causen a los vehículos en caso de accidente. Además, se enfrentan a la inmovilización de su coche y a sanciones que pueden llegar a los 3.005 €.

	Ciclomotor:	1.000 €
	Motocicletas:	1.250 €
	Turismos:	1.500 €
	Camiones/autobuses:	2.800 €

cargo de 3,5 euros en sus pólizas que se destina precisamente al Consorcio de Compensación de Seguros, que es el órgano que responde de los daños sufridos precisamente en accidentes occasionados por los sin seguro. Es decir, los propietarios que no tienen asegurados sus coches 'cargan' al resto de los automovilistas los costes de los daños e indemnizaciones que causan.

Los propietarios de coches sin seguro se enfrentan a la inmovilización y depósito del mismo y a sanciones que van desde los 601 a los 3.005 euros: 1.000 euros en el caso de un ciclomotor y 1.500 para los turismos.

IMPLICA SANCIONES QUE OSCILAN ENTRE 600 Y 3.005 EUROS, 1.500 PARA LOS TURISMOS

En el último año, 2015, la DGT trató alrededor de 50.000 denuncias por circular sin seguro. Coincide con el dato de que se está produciendo un aumento sostenido de la movilidad, por lo que hay una mayor exposición objetiva al riesgo. Sobre todo cuando se trata de vehículos de cierta antigüedad. Los últimos informes de la DGT confirman que los coches con más de 10 años son más vulnerables a los accidentes y las consecuencias para los ocupantes, más graves. ♦



Cómo no quedarse ni tirado ni atascado

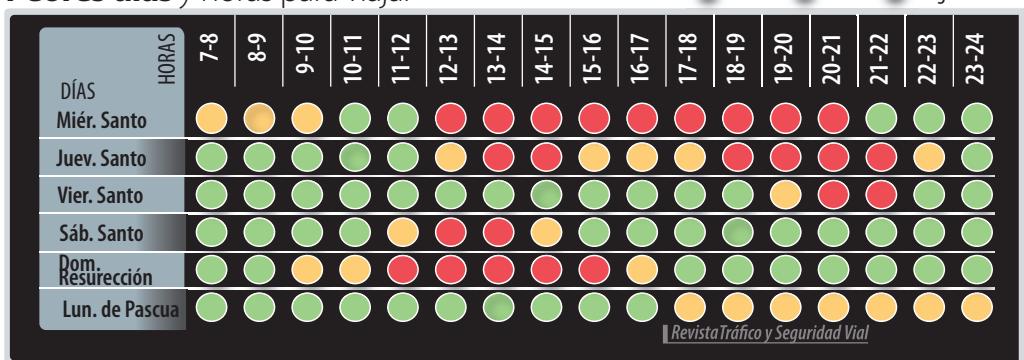
● Mapa de puntos conflictivos e itinerarios alternativos

● Las peores horas para viajar

● Los puntos a revisar del vehículo

● Las medidas para aumentar la fluidez del tráfico

Peores días y horas para viajar



LAS AVERÍAS POR FALTA DE MANTENIMIENTO EN CARRETERA CRECIERON UN 9% EN 2015

Revise su coche y no se quede 'tirado'

Semana Santa es el período de máximo estrés para vehículos y conductores. En cuatro días, dos largos desplazamientos –al lugar de vacaciones y vuelta–, por carreteras ocupadas por muchos vehículos que salen y entran a idénticas horas, con frenazos, paradas reiteradas, atascos... **Y si el coche no está perfectamente revisado, hasta quedarse 'tirado'.**

- J.M.M.
- Infografía: **DLIRIOS**
- Mapas: **Charo LAIZ**

“ **I**as averías siguen aumentando”. Es la conclusión sacada por el RACE (Real Automóvil Club de España) quien, durante todo 2015, realizó casi 600.000 asistencias en carretera, lo que supuso 50.000 problemas mecánicos más que en 2014, un incremento del 9%.

¿Y cuáles son los cinco primeros motivos que “dejan tirado” a un coche en carretera? Los elementos que más suelen aparecer en esas asistencias en viaje son: batería (20%), neumáti-

cos (10%), accidentes de tráfico (5%), motor (5%) y alternador (5%).

En este sentido, se juntan dos factores. Por un lado, el parque automovilístico español está envejeciendo: en 2008 la edad media del parque era 8,4 años, mientras en 2014 superaba los 11,2 (9,9 para los turismos). Además, los vehículos más antiguos son menos seguros en caso de accidente, ya que equipan menos sistemas de seguridad y son más antiguos. De hecho el porcentaje de fallecidos en los vehículos de 10 a 14 años era, en 2013, de 33,3, mientras que el de los nuevos (hasta 4 años) era del 11,5%.

Por otro lado, los vehículos más antiguos necesitan mayor mantenimiento –“asignatura pendiente” según un estudio de Observatorio Español de Conductores DUCIT–, debido al desgaste lógico que producen los años y los kilómetros recorridos. Y, sin embargo, casi un 20% de los vehículos –según datos del RACE– realizan revisiones con menor frecuencia que la que aconseja el fabricante (17,9%) o incluso no lo revisan nunca (1,8%). Y esa falta de mantenimiento puede derivar en una avería

LO QUE DEBE REVISAR

- 1 DIRECCIÓN:** Revísela si nota holguras, ruidos, vibraciones, dureza anormal al girar o desgaste irregular en neumáticos
- 2 FRENO:** Haga que le revisen pastillas/zapatillas, discos y nivel de líquido de frenos
- 3 SUSPENSIÓN:** Su deterioro es imperceptible; pero de ella dependen la estabilidad y capacidad de frenado.
- 4 NEUMÁTICOS:** Compruebe la profundidad del dibujo (1,6 mm), deformaciones, desgaste irregular y presión (en frío).
- 5 LUCES:** Revise tanto los intermitentes como el alumbrado: deben estar en perfecto estado y bien regulados. **BATERÍA:** No olvide revisarla si hay problemas al arrancar o ve sulfatados los bornes: se encarga de dar vida a todos los elementos eléctricos del vehículo.

- 6 NIVELES Y FILTROS:** Revise el nivel del líquido de frenos, limpiaparabrisas, aceite... y también la tensión de las correas y el estado de los filtros de aceite, aire y polen.
- 7 AIRE ACONDICIONADO:** Si enfriá poco o se oyen ruidos al conectarlo, mande revisarlo: además de aportar confort, disminuye la fatiga, lo que repercute en la seguridad.
- 8 LUNAS Y LIMPIAPARABRISAS:** Compruebe el estado de las lunas y escobillas del limpiaparabrisas. La lluvia puede llegar en cualquier momento y es fundamental ver bien.
- 9 INYECCIÓN:** Ante aumentos del consumo, tirones al arrancar o en marcha, haga revisar el sistema de inyección (carburación en coches antiguos). Se evitará sustos.

**BATERÍA, NEUMÁTICOS,
MOTOR Y ALTERNADOR
SON LOS ELEMENTOS
QUE CAUSAN MÁS
AVERÍAS EN CARRETERA**

mecánica o de elementos fundamentales como neumáticos, motor, etc. De hecho, según datos del RACE, en 2015 crecieron las averías de motor (+7%), alternador (+58%), discos de embrague (+89%) y neumáticos (+11%), buena parte de las misma achacables a esa falta de mantenimiento.

Y lo que es más preocupante es que según crece la antigüedad del vehícu-



lo, mayor número de conductores realiza menos revisiones que las indicadas por el fabricante. Así, en los coches nuevos esta cifra es del 8,6%; sube al 16,8% en coches de 6-10 años; al 23,8%, en los de 11-15; y es del 27,3% en los de más de 15 años.

Con qué frecuencia se revisan los automóviles



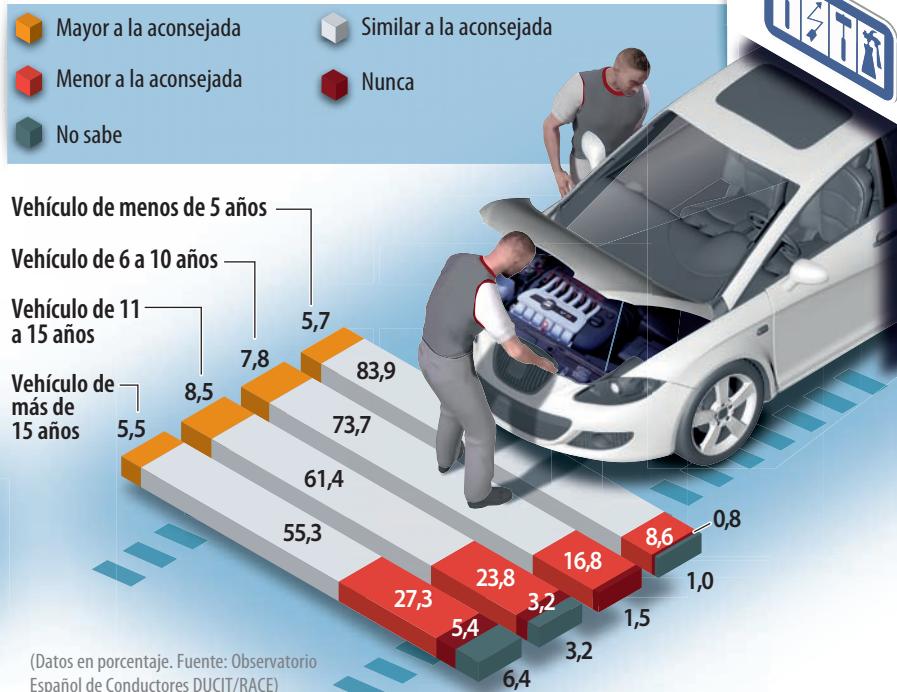
(Datos en porcentaje. Fuente: Observatorio Español de Conductores DUCIT/RACE)

Además, como un 2% de los vehículos nunca pasa revisiones –que el Observatorio DUCIT cifra en “más de 550.000”– y en torno a un 20% las pasa con menor frecuencia de la debida, “casi 7 millones de vehículos estarían circulando con un mantenimiento incorrecto”, concluye el informe de dicho observatorio.

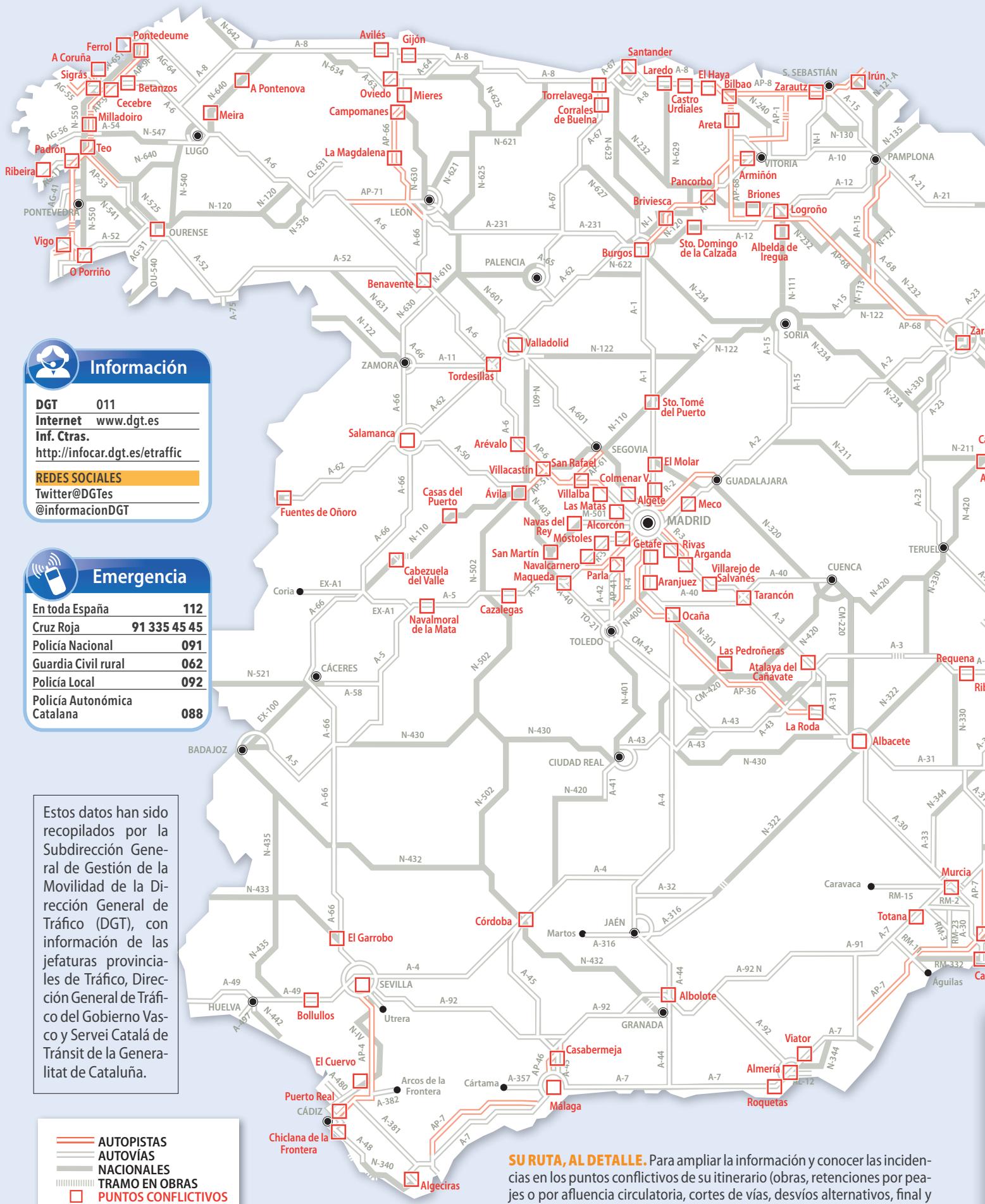
Guía de viaje

En las siguientes páginas le indicamos no sólo los puntos que debe revisar en su coche de cara al viaje, sino dónde estarán los puntos conflictivos y obras (mapa), dónde se instalarán medidas para mejorar la fluidez de la circulación, los peores días y horas para viajar, las zonas donde se concentran los movimientos de vehículos y qué medidas se tomarán para evitar retenciones...

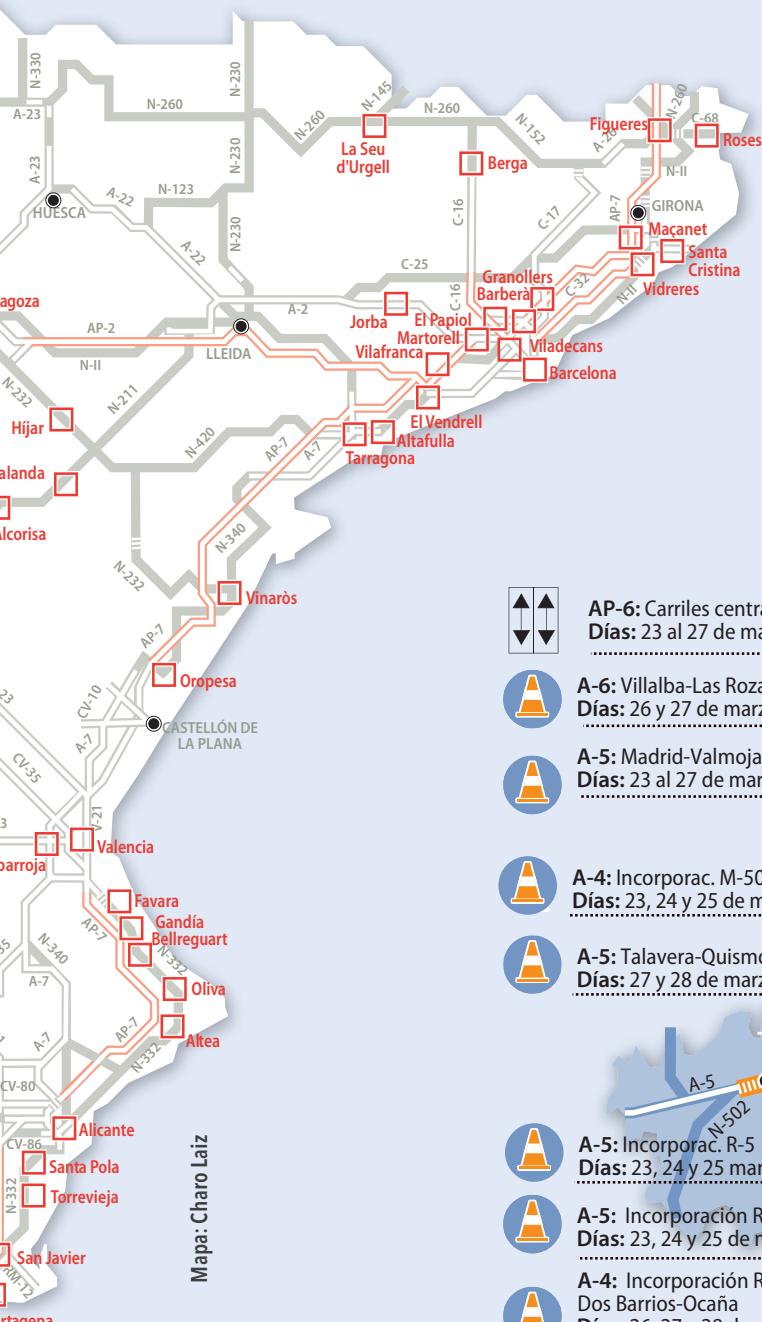
Vehículos: más antiguos, menos revisiones



SEMANA SANTA 2016



Carreteras y medidas especiales para la Semana Santa-2016



Zona Centro

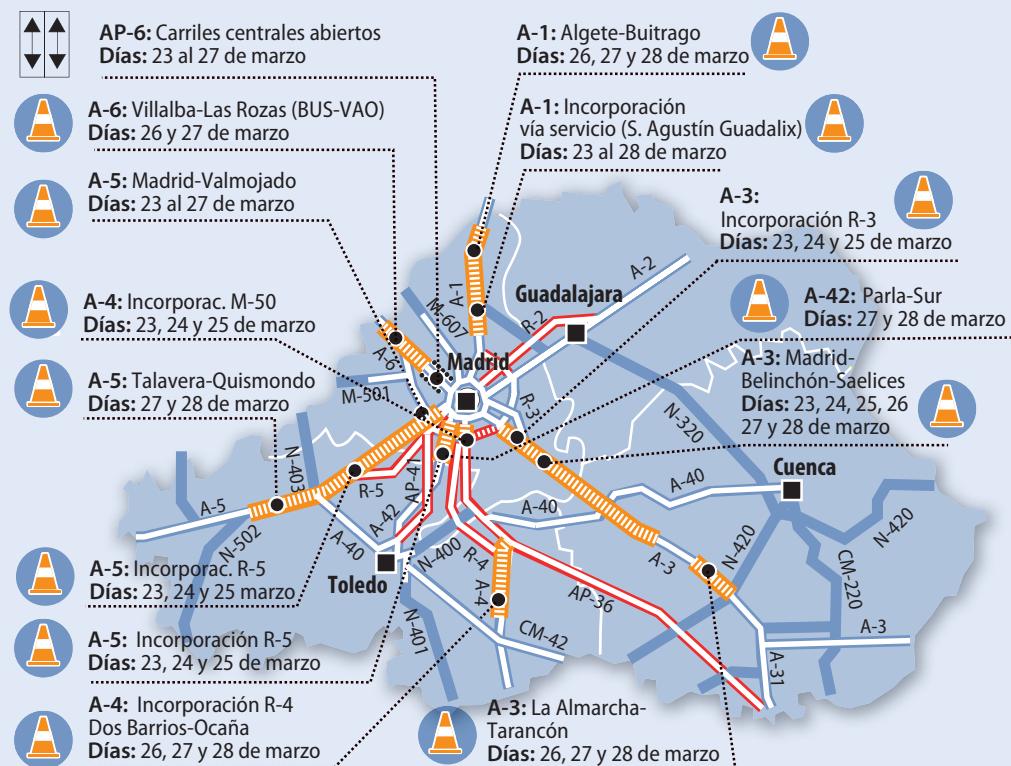
MADRID

DÍAS Y HORAS PUNTA: En AP-6, R-4, A-1, A-2, A-3, A-4, A-5, A-6, A-42, M-40, M-50, M-501 y M-607, tráfico intenso el miércoles 23 (15 a 23 horas), jueves 24 (7 a 15), viernes 25 (9 a 14), sábado 26 (18 a 22), domingo 27 (11 a 23) y lunes 28 de marzo (13 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

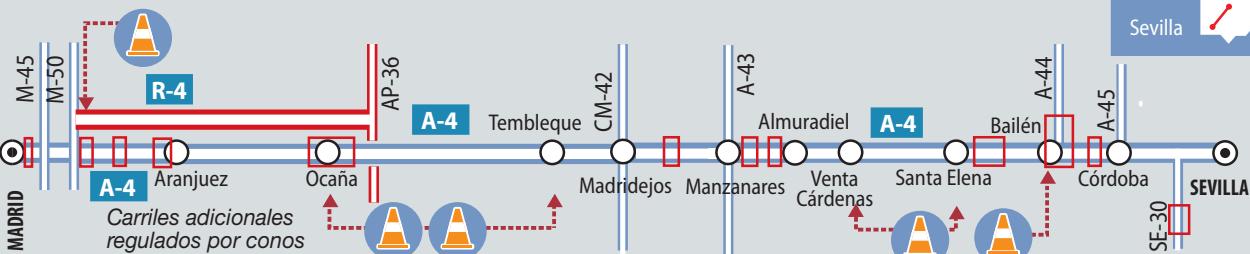
Levante Norte (Castellón)

- Desde Madrid por A-3 a Valencia y por A-7/N-340 a Castellón.
- Desde Madrid por A-2 hasta Alcolea del Pinar, para tomar la N-211 hasta Monreal del Campo, A-23 hasta Teruel, por A-23 a Sagunto y por A-7 y CV-10 o AP-7 (peaje) a Castellón.



MADRID-SEVILLA (A-4)

Obras Autovía Peaje Convencional Retenciones



SEMANA SANTA 2016

- Madrid-Murcia: Por A-42/AP-41 a Toledo y por CM-42 a Mora, Alcázar de San Juan y Tomelloso, y por CM-400 a Sotuélamos, para por N-430 a Munera y por CM-313 a Hellín (p.k. 56 de A-30) y Murcia.

A-1 (Madrid-Burgos)

En el retorno, para evitar retenciones entre El Molar y Algete, se recomiendan:

- Del p.k. 55 (por antigua N-I) o del p.k. 50, ambos a Venturada y por M-608 a Guadalix, Soto del Real, y por M-609 a Colmenar Viejo y M-607 a Madrid.
- Del P.k. 34 (S. Agustín de Guadalix) por M-104 a Colmenar Viejo para enlazar con M-6C hacia Madrid.

A-3 (Madrid - Valencia)

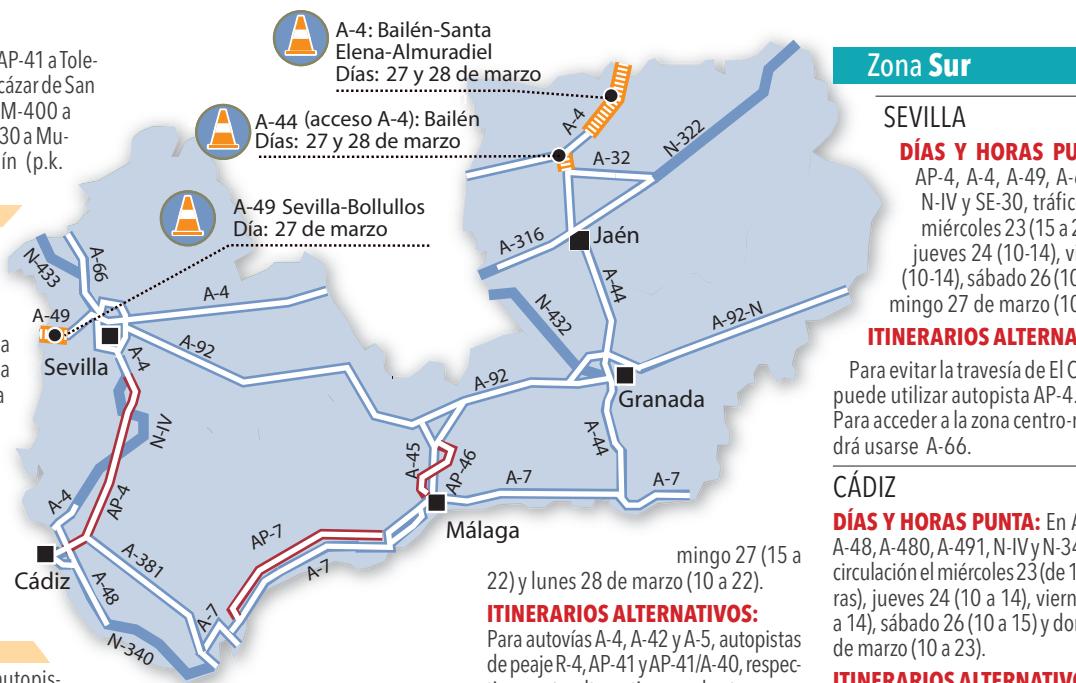
- En salida y retorno, la autopista de peaje R-3 es alternativa a A-3 en Madrid-M-40/M-30 al p.k. 33 (Arganda).
- En el retorno, para evitar retenciones entre Arganda y Santa Eugenia, se recomienda desde p.k. 22 (Arganda) por M-506 a San Martín de la Vega y por M-301 a Madrid.
- En el retorno, desde Arganda, por variante de N-III a M-208 Velilla-Mejorada y por M-203 a Vicalvaro y M-40.

A-4 (Madrid - Sevilla)

- En salida y retorno, la R-4 (peaje) es alternativa a A-4 entre Madrid y Dos-Barrios (p.k. 67,5 de A-4).
- En la salida, para evitar retenciones entre Seseña y Aranjuez con destino Andalucía se recomienda que desde p.k. 16 por M-50 o p.k. 22 (Pinto) por M-506 o p.k. 30 (Ciempozuelos) por M-404 a A-42, Toledo hasta Malagón y por CM-4114 a Daimiel, N-430/A-43 a Manzanares-A-4.

A-5 (Madrid - Badajoz)

- En salida y retorno, la R-5 (peaje) es alternativa a la A-5 en el tramo Madrid-Valmojado (p.k. 36,5 de A-5).
- En la salida, dirección Valle del Tiétar se recomienda M-501, partiendo de M-40 (p.k. 36) hacia Boadilla del Monte, Brunete y Valle del Tiétar.



Zona Sur

SEVILLA

DÍAS Y HORAS PUNTA: En AP-4, A-4, A-49, A-66, A-92, N-IV y SE-30, tráfico intenso miércoles 23 (15 a 23 horas), jueves 24 (10-14), viernes 25 (10-14), sábado 26 (10-15) y domingo 27 de marzo (10-23).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS:

Para evitar la travesía de El Cuervo, se puede utilizar autopista AP-4. Para acceder a la zona centro-norte, podrá usarse A-66.

CÁDIZ

DÍAS Y HORAS PUNTA: En AP-4, A-4, A-48, A-480, A-491, N-IV y N-340, mayor circulación el miércoles 23 (de 15 a 23 horas), jueves 24 (10 a 14), viernes 25 (10 a 14), sábado 26 (10 a 15) y domingo 27 de marzo (10 a 23).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS:

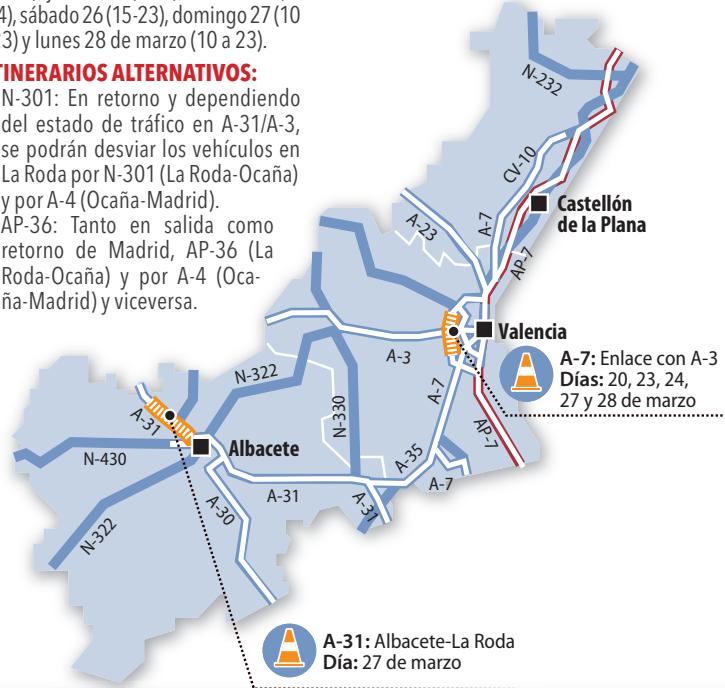
Para autovías A-4, A-42 y A-5, autopistas de peaje R-4, AP-41 y AP-41/A-40, respectivamente, alternativa una de otra.

CUENCA

DÍAS Y HORAS PUNTA: En AP-36, A-3, A-31 y N-301, el miércoles 23 (15 a 24 horas), jueves 24 (7-14), viernes 25 (7-14), sábado 26 (15-23), domingo 27 (10-23) y lunes 28 de marzo (10 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS:

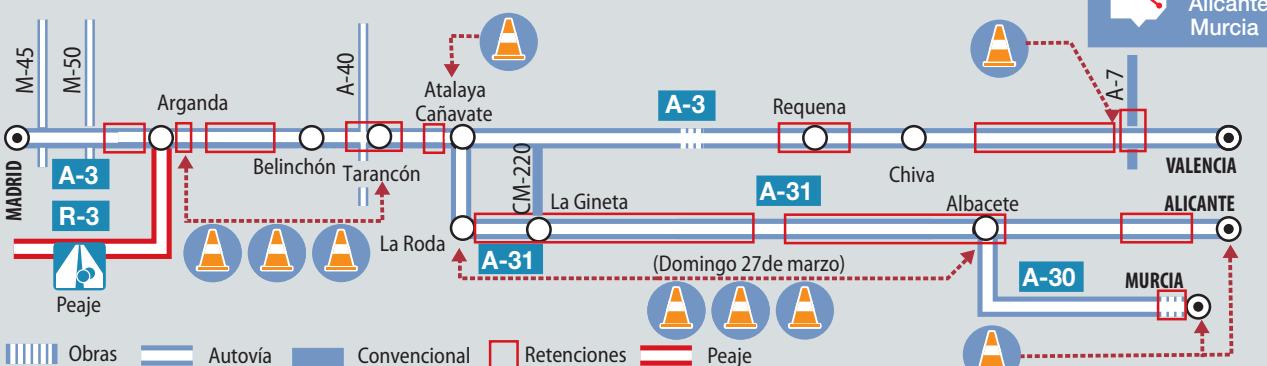
- N-301: En retorno y dependiendo del estado de tráfico en A-31/A-3, se podrán desviar los vehículos en La Roda por N-301 (La Roda-Ocaña) y por A-4 (Ocaña-Madrid).
- AP-36: Tanto en salida como retorno de Madrid, AP-36 (La Roda-Ocaña) y por A-4 (Ocaña-Madrid) y viceversa.



A-7: Enlace con A-3
Días: 20, 23, 24, 27 y 28 de marzo

A-31: Albacete-La Roda
Día: 27 de marzo

MADRID-VALENCIA-ALICANTE Y MURCIA (A-3/A-31/A-30)



GIJÓN-SEVILLA (A-66/N-630)



JAÉN

DÍAS Y HORAS PUNTA: En A-316, A-32, A-4, A-44 y N-322, circulación intensa miércoles 23 (de 15 a 22 horas), jueves 24 (10-14 y 18-20), viernes 25 (10-14 y 18-20), sábado 26 (9 a 20), domingo 27 (9 a 20) y lunes 28 de marzo (7 a 22).

- ## **ITINERARIOS ALTERNATIVOS:**

- A-44 por A-316 (Úbeda-Cabra) y N-432 (Badajoz-Granada).
 - A-44 por A-324 (La Cerradura-Huelma) y A-401 (Úbeda-Guadix).

Zona Levante

VALÈNCIA

DÍAS Y HORAS PUNTA: En A-3, A-7, A-38, CV-401, CV-500, N-332, N-337, V-21 y V-31, máxima afluencia de vehículos el miércoles 23 (16 a 21 horas), jueves 24 (8 a 14), domingo 27 (8 a 14) y lunes 28 de marzo (8 a 14 y 16 a 21).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS:

- **N-332.** Para evitar las travesías, se recomienda la autopista de peaje AP-7.
 - **A-3 (Salidas).** Para evitar retenciones a la altura de Ribarroja, se recomienda la autovía CV-35 (Valencia-Ademuz), en su p.k. 24 enlazar con CV-50 y co-

- **Valencia-Alicante.** El itinerario Valencia-Alcoy-Alicante se establece por autovías A-7 y A-35 abandonando esta en el p.k. 42 para enlazar con CV-40 y seguir por A-7 hasta Alcoy y Alicante.

- **Valencia-Murcia.** Valencia-Fuente la Higuera (V-31, A-7, A-35, N-344) hasta autovía A-31 (Atalaya-Alicante), para en su p.k. 224 enlazar con la autovía del Camino de Castilla y conectar con autovía A-7 (tramo Alicante-Murcia) en p.k. 506,4 antes de

Llegar a Elche. Puede evitarse N-344 y realizar el itinerario completo por autovía siguiendo por A-35 (Almancsa-Vírtua) hasta autovía A-31.

- **Para Gandía.** Recomendada A-35 para en p.k. 42, para enlazar con autovía CV-40 y conectar con autovía CV-60

AI RACETE

DÍAS Y HORAS PUNTA: En AP-36, A-30, A-31, N-301 y N-430, el miércoles 23 (15-24 horas), jueves 24 (10-19), viernes 25 (12-22), sábado 26 (13-19), domingo 27 (13-19) y lunes 28 de marzo (10 a 22).

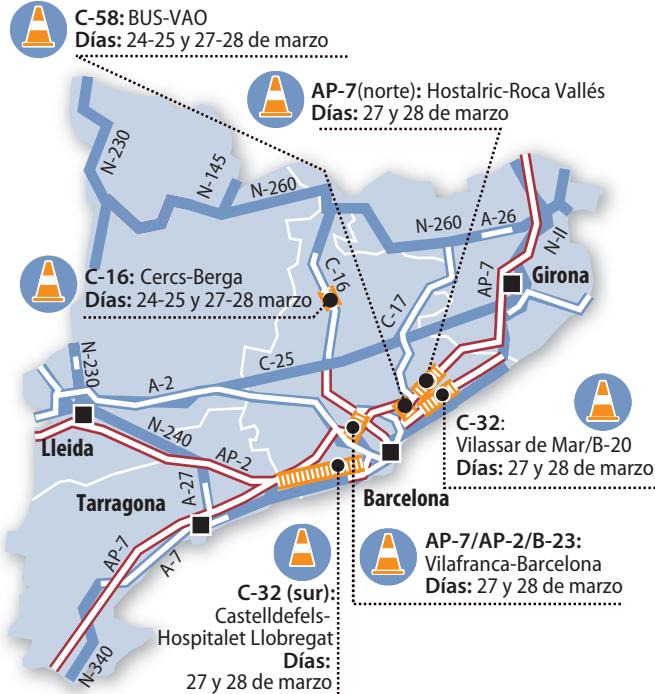
ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- Desde Cartagena por A-30: de Hellín (pk. 56) a Munera por CM-313 y a Sotuélamos por N-430, y por CM-400 a Tomelloso, CM-42 a Toledo y A-42 a Madrid.
 - Desde Alicante por A-31: de Albacete (pk.75,5) por N-322 a la intersección con N-430 a Barrax, Munera, Sotuélamos y por CM-400 a Tomelloso, CM-42 a Toledo y A-42 a Madrid.
 - Desde Albacete por A-31: a Madrid por La Roda y AP-36 (Ocaña-La Roda, de peaje desde pk. 122). O por A-43 (pk. 122) a Atalaya y por A-3 y N-301.
 - Desde Madrid a Levante: En La Roda (pk.40) se puede continuar a Valencia y Alicante por CM-3135 a Barrax y N-430 a Albacete y A-31 a Valencia y Alicante. Y también dirección Murcia, por CM-3106 a Munera y por CM-313 a Hellín y A-30 a Cartagena.

Zona Cataluña

BARCELONA

DÍAS Y HORAS PUNTA: En AP-2, AP-7, A-2 B-23 C-16 C-32 y C-58 tráfico inten-



so el jueves 24 (15 a 22), viernes 25 (10 a 14), sábado 26 (10 a 14), domingo 27 (15 a 22) y lunes 28 de marzo (15 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

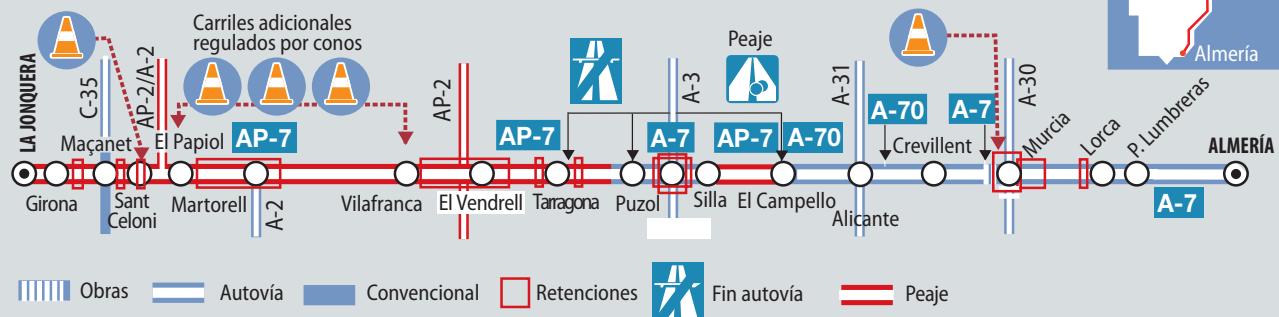
- Zona Costa Brava. Se recomienda circular por AP-7, y como alternativa, B-20 y C-32 (hasta Palafolls); o N-II (norte).
 - Zona Costa Dorada. Se recomiendan C-32 y AP-7 y la alternativa es C-31; AP-7 y C-15.

en Barcelona.

 - Itinerario Lleida-Girona: se recomienda AP-2 y AP-7; alternativa por A-2 y C-25.
 - Itinerario Barcelona-Lleida: se recomienda autovía del Baix Llobregat (A-2) y alternativa por AP-2 y AP-7.

TODAS LAS MEDIDAS. Encontrará todas las medidas en nuestra web:
<http://revista.dgt.es/>

LA JONQUERA-ALMERÍA (AP-7/A-7)



¿ESTÁ SEGURO DE CONOCER BIEN LAS NORMAS?

12 mitos sobre el tráfico

falsos

• Carlos NICOLÁS FRAILE
• Fotos: Lucía RIVAS

Existen falsas creencias, ideas erróneas sobre el tráfico que **pueden convertirse en peligrosas 'verdades' causantes de accidentes**. En este reportaje desmentimos doce 'bulos' habituales sobre las normas de circulación.



1 Los ciclistas tienen prioridad en los pasos para peatones

falso

Para cruzar por un paso para peatones, el ciclista debe bajarse de la bicicleta y actuar como peatón. Los conductores de bicis tienen prioridad de paso cuando circulan por un carril-bici, por pasos para ciclistas o por el arcén. Pero nunca en un paso para peatones.

2 Nunca se debe rebasar la línea continua al adelantar a un ciclista

Un turismo tiene permitido adelantar a un ciclista en un tramo, aunque el adelantamiento esté prohibido, ocupando todo o parte del carril contrario para mantener la separación lateral de seguridad necesaria. Eso sí, siempre que la maniobra pueda realizarse sin peligro alguno para la circulación.



3 Se puede rebasar el límite de velocidad para adelantar

Sólo motos y turismos tienen permitido superar el límite de velocidad en 20 km/h para adelantar, solo en carreteras convencionales y bajo ciertas condiciones.

falso





6 No es obligatorio ceder el paso a los autobuses que salen de la parada

falso

Los conductores debemos facilitar la circulación a los vehículos de pasajeros en ciudad, e incluso detener-nos si fuera necesario, para que un autobús pueda incorporarse desde la parada.



7 En autopistas o autovías, no tenemos obligación de facilitar la incorporación

falso

Todo conductor debe colaborar para que otro pueda incorporarse a la circulación, en la medida de sus posibilidades. Por ejemplo, desplazándose al carril de la izquierda o variando la velocidad. Independientemente de esto, el conductor que accede a una vía debe ceder el paso a los vehículos que ya circulan por ella.



8 En carretera, puedo circular por la izquierda

falso

En carretera, fuera de zo-na urbana, hay que circular normalmente por el carril de la derecha. El resto de carriles del mismo sentido los usaremos pa-ra adelantar y, una vez finalizada la maniobra, volveremos a la derecha.

9 Es correcto abandonar una glorieta desde los carriles interiores

falso

En glorietas con más de un carril, la salida debe hacerse siempre desde el carril de la derecha, el más exterior. De esta forma evitaremos situaciones de riesgo, como las provocadas por el cruce de trayectorias con otros vehículos.



10 Los conductores novatos no tienen limitaciones

falso

Todo nuevo conductor empieza con ocho puntos en su permiso. Además, durante un año su tasa máxima de alcoholemia permitida es inferior ($0,15 \text{ mg/l}$) a la del resto de conductores; y debe señalizar su vehículo con la 'L' cuando circula.



11 Alcohol: No hay peligro si estoy por debajo del límite legal

falso

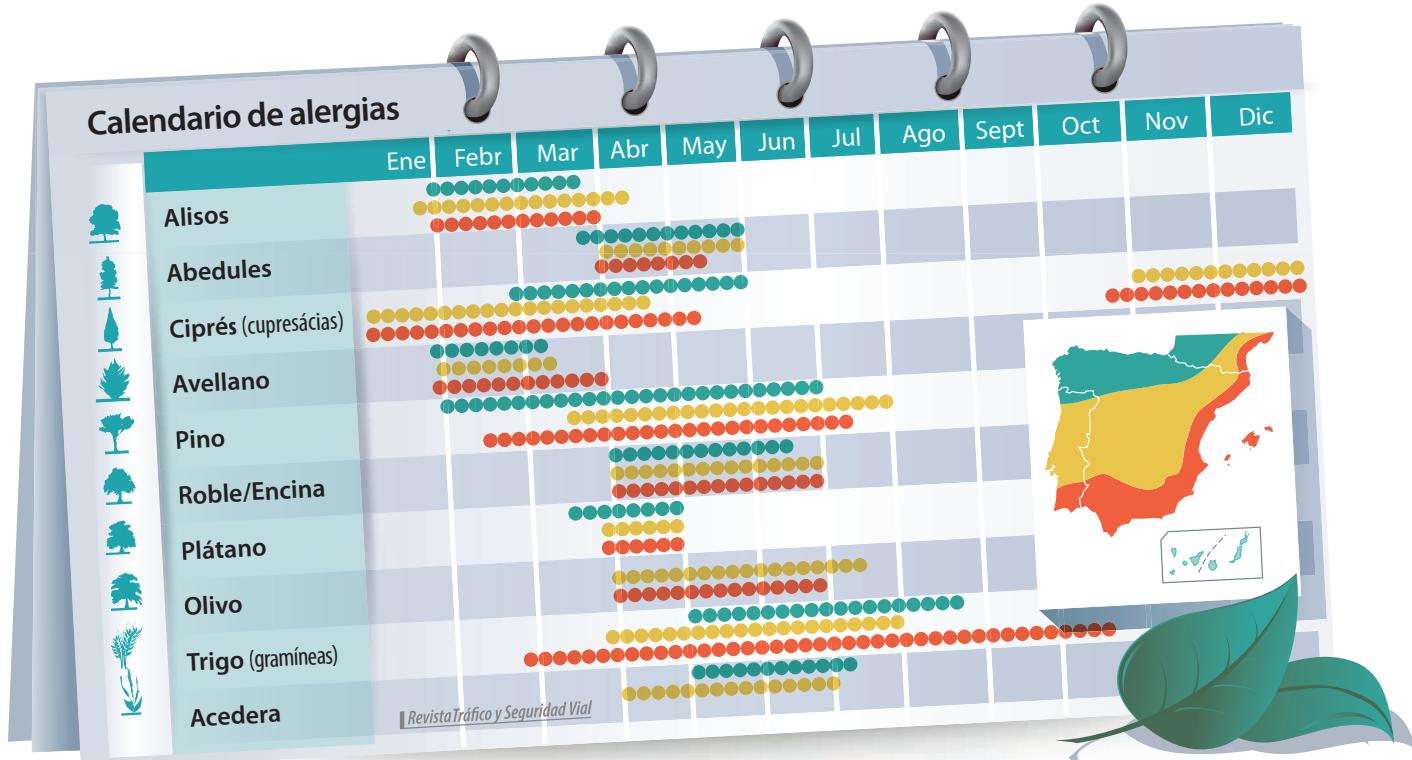
El alcohol siempre altera nuestra capacidad para conducir con seguridad e incrementa el riesgo de accidente. La única tasa segura de alcoholemia es 0.

12 El intermitente da prioridad para girar, adelantar o cambiar de carril

falso

El indicador de dirección indica intención de maniobrar. Solamente otorga la prioridad cuando dos vehículos que circulan en línea, uno delante y otro detrás, señalizan a la vez su intención de maniobrar. En ese caso, tiene preferencia el primero de ellos.





ALERGIAS: DE ABRIL A JUNIO, LA MAYOR INCIDENCIA

Alergia “a conducir”

De abril a junio son los meses con mayor incidencia de alergias –aunque depende de las zonas del país y a qué se sea alérgico–. Tanto los síntomas (estornudos, lagrimeo, congestión nasal, fatiga...) como los efectos secundarios de los medicamentos para tratarlas (somnolencia) **inciden negativamente al ponerse al volante.** Hable con su médico y no se automedique.

- Juan M. MENÉNDEZ
- Infografía: DLIRIOS

Las enfermedades alérgicas afectan hasta a un tercio de la población de los países occidentales. Además, con el cambio climático y el efecto invernadero, los inviernos se están suavizando, por lo que está aumentando la incidencia de los pólenes de invierno (ciprés y arizónica), que eran excepcionales hace tres décadas. También la contaminación, en especial la procedente de vehículos diésel, potencia los efectos y reacciones a determinados pólenes.

La exposición al humo del tabaco, sobre todo en las etapas de desarrollo, y a la contaminación son factores que influyen en la aparición de enfermedades alérgicas.

¿QUÉ ES LA ALERGIA? Es una respuesta exagerada (reacción de hiper-sensibilidad) del sistema inmunitario que identifica como nocivas determinadas sustancias inocuas –por ejemplo, pólenes de algunas plantas o ácaros del polvo– habitualmente toleradas por la mayoría de las personas. Esta respuesta inapropiada es perjudicial

para quien la sufre y provoca alteraciones inflamatorias en la piel y mucosas.

¿CUÁLES SON LAS ENFERMEDADES ALÉRGICAS MÁS FRECUENTES? La rinitis alérgica, que afecta al 25-30% de la población de los países desarrollados; el asma alérgica, que afecta al 5% de la población adulta; urticaria; dermatitis atópica; dermatitis alérgica de contacto y alergia alimentaria.

¿CUÁLES SON LOS SÍNTOMAS? Tanto en la rinitis como en el asma, se producen estornudos en saliva, secreción nasal acuosa, picor de nariz y congestión nasal y suele coexistir con la conjuntivitis, que cursa con enrojecimiento, lagrimeo y picor ocular.

¿CÓMO AFECTA A LA CONDUCCIÓN? Las enfermedades alérgicas tienen dos formas de afectar a la conducción. Por un lado sus síntomas (congestión nasal, lagrimeo, estornudos en cadena...) pueden dificultar la conducción segura (una serie de estornudos puede hacer retirar la atención de la conducción hasta 20-30 segundos). Además, más de la mitad de alérgicos tienen el sueño alterado –en especial los que padecen obstrucción nasal-. De hecho, el 40% de los pacientes que padecen rinitis alérgica pade-

cen somnolencia diurna, con las consecuencias negativas que esto implica sobre la conducción.

La segunda forma es los efectos secundarios que los fármacos utilizados para tratarlas. Muchos de estos provocan cierta somnolencia –en especial al comienzo del tratamiento o si se ingiere alcohol, que incrementa los efectos adversos–. Por ello es imprescindible decir al médico que somos conductores cuando nos prescribe el tratamiento para tratar de buscar alguno compatible con la conducción segura y consultar el prospecto del medicamento, donde un pictograma –amén de un aviso escrito– indican que no se debe conducir mientras se ingiere dicho producto. En este sentido es muy grave la automedicación: no solo podemos tomar un producto no indicado para la alergia que padecemos, sino

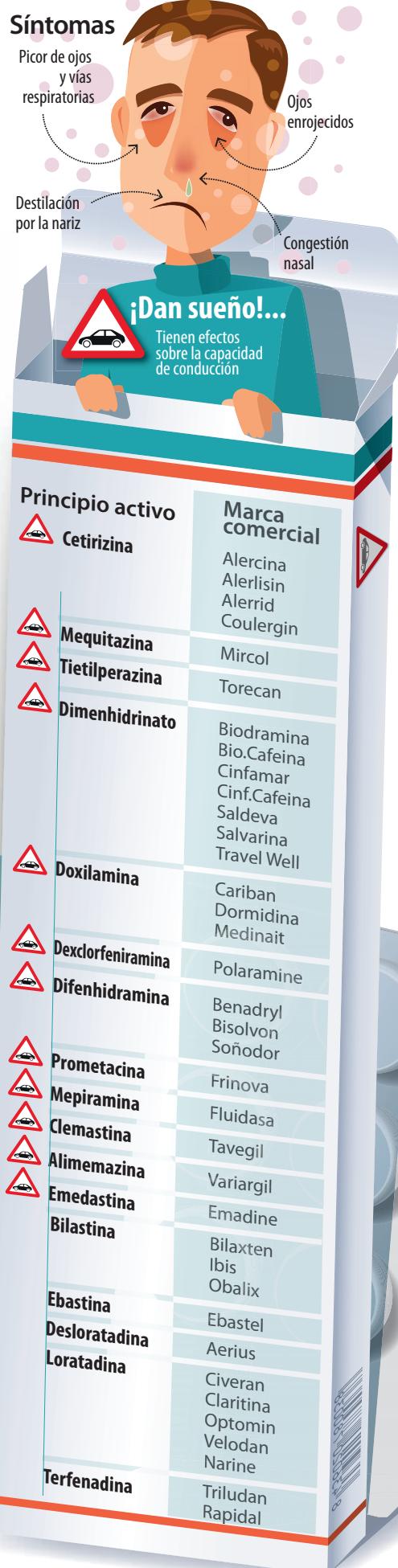
que no somos conscientes de los efectos que este tiene sobre nuestro organismo y la conducción segura.

¿CATARRO O ALERGIA? La sintomatología alérgica es muy similar a la producida por infecciones virales como catarros. Para saber si lo que se padece es alergia, fíjese en que, en general,

los catarros no producen conjuntivitis y pueden presentar fiebre y tos con expectoración, mientras que con alergia casi siempre hay conjuntivitis (ojos rojos y picor ocular), no hay fiebre, la tos es seca y suele ir acompañado de disnea (fatiga) por las noches.

Si se padecen los síntomas principalmente durante los días soleados, si mejora los días de lluvia y empeora los de viento, seguramente padece una alergia. ♦

HAY MEDICAMENTOS ANTIALÉRGICOS QUE DAN SUEÑO: REVISE EL PROSPECTO Y CONSULTE A SU MÉDICO



Cinco consejos para el conductor

CONSULE AL MÉDICO



ADVIÉRTALE:
SOY CONDUCTOR



AIRE, VENTANILLAS
Y GAFAS



LIMPIO Y
PLANIFICADO



NO AL
ALCOHOL



Si sus síntomas se repiten habitualmente, desaparecen al llover para volver luego, y nunca producen fiebre, se trata de alergia.

1
Casi el 20% de la población es alérgica, y se calcula que en 2020 será el 30%. Si conduce habitualmente, dígaselo al médico: le recetará medicamentos poco o nada sedativos.

2
Si su coche no tiene filtros HEPA, suba las ventanillas y no active el aire acondicionado: entrará más polen y sufrirá un ataque alérgico. Las gafas de sol protegen los ojos de alérgenos, reduciendo picor y lagrimeo, y evite conducir al amanecer y en zonas húmedas (hay mayor concentración de polen).

3
Limpie el coche, en especial si ha llevado una mascota (perro, gato...): su pelo es bastante alergénico. Infórmese del nivel de polen que existe en su destino. Y, si puede, compre su coche con filtros HEPA (alta capacidad).

4
Y nunca ingiera bebidas alcohólicas si está en tratamiento y es conductor: podría superar la tasa de alcoholemia permitida, y, además, el alcohol potencia los efectos negativos (somnolencia) de los medicamentos.

5

5

3

4

5

Es cuatro veces más peligrosa una carretera convencional que una vía de alta capacidad.



EN LA N-320, ENTRE GUADALAJARA Y MADRID, ESTÁ EL DE MAYOR RIESGO DE ESPAÑA

Los 10 tramos más peligrosos, en secundarias

En los últimos 13 años, el riesgo de sufrir un accidente grave o mortal en España ha disminuido un 22%. Sin embargo, persisten **3.506 kilómetros de la red nacional de carreteras, un 14%, calificados como de riesgo alto o muy alto**, según el último informe de EuroRAP.

Peligrosas para motos y camiones

Cinco de los diez tramos más peligrosos para motos y ciclomotores se encuentran en Andalucía; le siguen Cataluña (con 3) y Madrid (2). El más peligroso está en la A-2, en Barcelona (entre los puntos kilométricos 605 y 611). En cuanto a vehículos pesados, el tramo de la autovía A-7

en Valencia, entre Puzol y el enlace con la A-3, es el de mayor concentración de accidentes. En ambos casos, el 50% de los accidentes graves se concentran en pocos kilómetros: 1.615 km., en el caso de las motos, y en 2.410, en el caso de vehículos pesados.

• Anabel GUTIÉRREZ
• Infografía: DLIRIOS

Trece años consecutivos lleva el consorcio europeo independiente EuroRAP, en colaboración con los clubes automovilísticos RACE y RACC, publicando un informe sobre evaluación del riesgo de accidente en determinados tramos de la Red de Carreteras del Estado.

En el último, que se corresponde con el período 2012-2014, se ha detectado que hay un 14,2% de tramos peligrosos

(un 22% menos que en el primer informe de 2002).

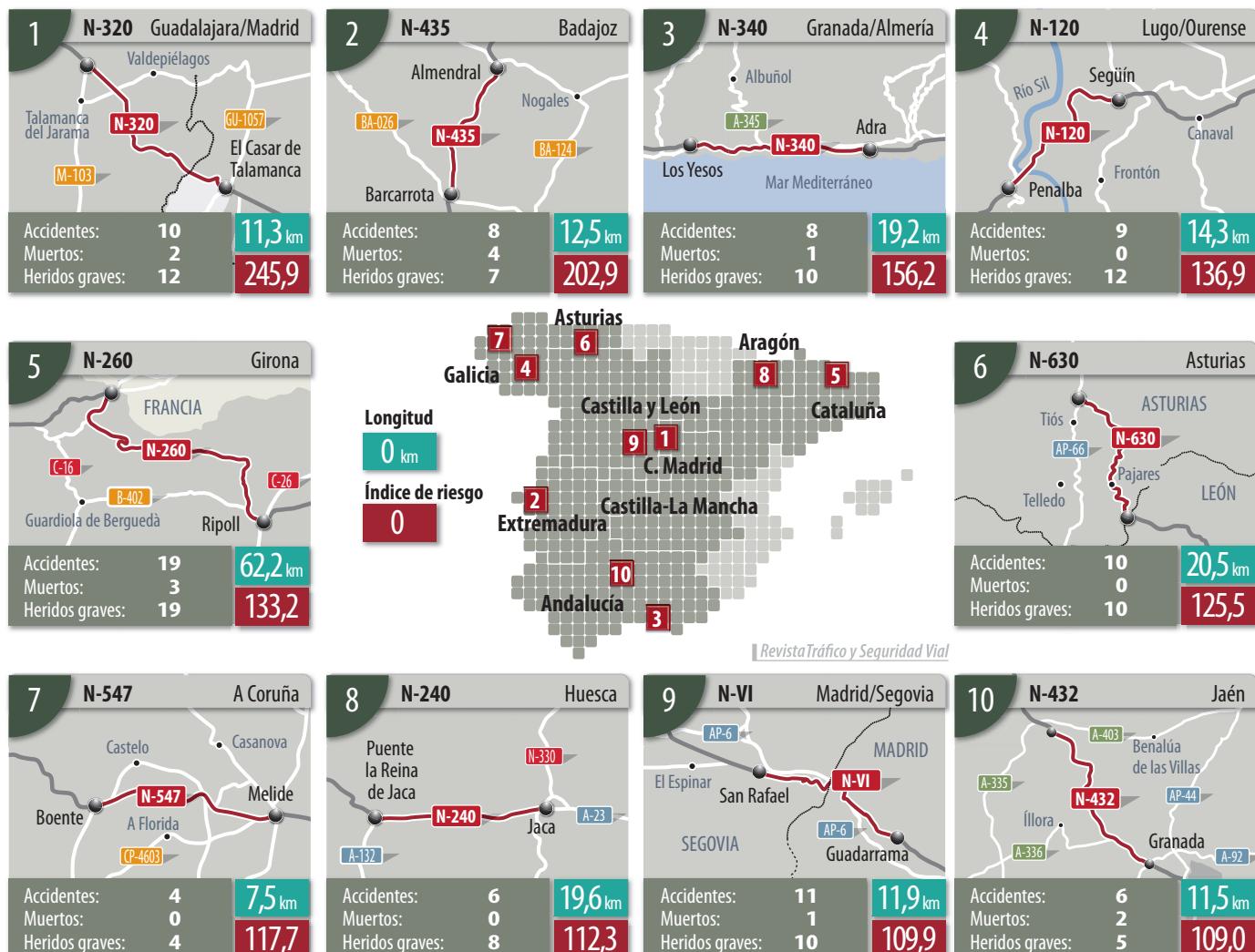
Para identificar estos tramos se ha tenido en cuenta el número de accidentes mortales y graves ocurridos en el período 2012-2014, la longitud del tramo, el tipo de vía y la Intensidad Media de Diaria de tráfico (IMD). De tal forma

GALICIA Y CATALUÑA, LAS COMUNIDADES CON MAYOR NÚMERO DE TRAMOS NEGROS

que “una carretera con una IMD alta y elevado índice de accidentalidad, tiene una probabilidad de accidente baja para el conductor. En cambio, en un tramo donde el número de coches que pasen sea bajo, pero tenga un alto índice de accidentalidad, el riesgo será alto”, aclara Lluís Puerto, director técnico de Fundación RACC. En total se han localizado 97 recorridos de riesgo alto, de

Los más peligrosos de España

Un 14% de los tramos presentan un riesgo elevado. En total, 3.506 kilómetros en la Red de Carreteras del Estado, de los cuales 1.255 kilómetros son de riesgo extremadamente alto.



El Índice de Riesgo se calcula relacionando la accidentalidad de un tramo con su intensidad media diaria de vehículos.

los cuales 18 son tramos negros, es decir, de riesgo muy alto. En total 3.506 kilómetros.

DÓNDE SE ENCUENTRAN? El más peligroso repite por tercer año consecutivo. Es el que se encuentra en la N-320, entre Casar de Talamanca (Guadalajara) y el cruce con la M-103 a Algete (Madrid). En esta sección de solo 11,2 kilómetros de longitud se produjeron 10 accidentes mortales, y 6 de ellos se corresponde a usuarios de motocicletas y ciclomotores.

En cuanto a su localización geográfica, solo se salvan tres comunidades autónomas al no registrar ningún tramo de alto riesgo: Murcia, País Vasco y Navarra. Por el contrario, en cabeza se sitúan Galicia, Cataluña y Asturias con el mayor número de kilómetros peligrosos. Respecto al informe anterior

de 2010, se observa que en el caso de las autopistas se ha reducido el riesgo un 47% y en las carreteras convencionales esta reducción es del 44%. Pero si en 2010 la probabilidad de tener un accidente en una vía convencional era el triple que el de una de alta capacidad, en 2015 esa probabilidad, aunque haya disminuido notablemente, se multiplica por cuatro.

El perfil de la vía más peligrosa es una carretera convencional de calzada única, con intersecciones a nivel, una IMD por debajo de 10.000 vehículos/día. Jorge Castellanos, coordinador de Seguridad Vial del RACE, comenta que un tramo se vuelve extremadamente peligroso “cuando, por ejemplo, tiene muchos

accesos a caminos y fincas colindantes, lo que hace que las incorporaciones sin carril de aceleración o desaceleración sean muy habituales”. El riesgo se acentúa además, según

el experto del RACE, si “es utilizada por muchos tipos de usuarios distintos, peatones, ciclistas, tractores, tráfico pesado, motos, por

MURCIA, PAÍS VASCO Y NAVARRA, LAS ÚNICAS REGIONES SIN KILÓMETROS DE RIESGO

lo que existen grandes diferencias de velocidad entre ellos”. Y, por supuesto, influye el estado general de vía. Por eso, tal como recomienda el coordinador del RACE, aplicar medidas sobre el asfalto, como un firme antideslizante, evitaría entre un 30-60% las salidas de vía; y simplemente, mejorar las marcas viales ahorraría, asimismo, un 30% de las colisiones frontales o las salidas de vía. ♦

Riesgos (aún) desconocidos

¿Qué piensan los jóvenes sobre el consumo de alcohol y drogas antes de conducir? ¿Y qué hacen al respecto? ¿Cuál es su auto-percepción como conductores? Una investigación desvela los detalles.

• Carlos NICOLÁS FRAILE
• Fotos: Lucía RIVAS

El consumo de drogas y de alcohol constituye, hoy en día, una de las grandes amenazas para nuestra seguridad vial junto al exceso de velocidad o las distracciones. Y aunque en los últimos años han aumentado los controles en las carreteras, las sanciones se han endurecido y hay continuas campañas informati-

vas, las drogas y alcohol siguen presentes en la carretera, en conductores de todas las edades.

Para conocer mejor las opiniones y hábitos de los jóvenes respecto al consumo de sustancias y conducción, las fundaciones Mapfre y Ayuda contra la Drogadicción (FAD) han entrevistado a casi 1.000 conductores y pasajeros de 18 a 30 años, de los que el 60% declara que utiliza el coche –sea o no conductor– para salir ‘de marcha’. “Son un colectivo inteligente, están informados y manejan las tecnologías, pero también desconocen los riesgos del consumo de drogas asociados a la conducción. Esta investigación nos da pistas de cómo seguir actuando con ellos”,

explica Jesús Monclús, director de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre y coautor del estudio.

RESPONSABLES. Así, la mayoría de los encuestados se autocalifican de “buenos conductores” (ver recuadro): disfrutan al volante, apuestan por una conducción responsable, rechazan comportamientos arriesgados al volante y valoran a la baja afirmaciones como “el riesgo al volante siempre te da emociones positivas” o “quien conduce bien, conduce rápido”.

Además, no asocian la conducción con el consumo de sustancias en sus salidas nocturnas. De hecho, la afirmación “no puedes consumir ninguna droga cuando conduces” en la encuesta tiene una altísima puntuación en la

escala de acuerdo (8,81 sobre 10). A primera vista, toda una declaración de intenciones con fuerte rechazo al consumo de sustancias antes de conducir.

Más concretamente, el riesgo de accidente a causa de los efectos de las drogas se percibe especialmente con las pastillas –opina el 90%– y la cocaína

UNO DE CADA TRES JÓVENES RECONOCE HABER CONDUCIDO BEBIDO EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES



ENTREVISTA

JESÚS MONCLÚS

Director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE



"Hay que seguir insistiendo en los peligros de las drogas"

(85%); y es menor con el alcohol (65%) y los 'porros' (73%), drogas 'aceptadas' socialmente respecto a las que se perciben miradas menos sancionadoras, apoyadas en argumentos como su "inocuidad en consumos moderados", "control personal" o "usos terapéuticos". Y de hecho, para un grupo de encuestados persisten aún creencias del tipo "se puede consumir solo las drogas que controlas" (13% de acuerdo), o "se puede consumir cualquier droga, si es la cantidad que sabes que puedes" (12%).

CONTRADICIÓN 'EVIDENTE'.

Pero una cosa es lo que dicen y otra lo que hacen. Cuando el estudio profundiza en los comportamientos, aparece una contradicción "más que evidente" entre la teoría y la práctica: el 8% de los jóvenes encuestados reconoce que, en los últimos seis meses, ha conducido "alguna vez" después de consumir marihuana; el 4% había tomado "alguna vez" o "a menudo" cocaína conduciendo; y el 3% pastillas (éxtasis y otros). Además, en el mismo periodo de tiempo, el 37% reconoce haber conducido al menos una vez bajo los efectos del alcohol.

Estas cifras aumentan cuando el joven actúa como pasajero: un 32% declara haber subido, al menos una vez en los últimos seis meses, con un conductor que había fumado porros; un 10% para

la cocaína o speed y un 6% pastillas. En el caso del alcohol, el porcentaje de jóvenes que viajaron con un conductor que había bebido llega hasta el 63%. Así, el consumo de sustancias y la conducción, "lejos de estar disociadas como parecía en las declaraciones iniciales, aparentan tener fuertes vínculos", apunta el estudio. Y otro apunte de interés: queda constancia de que el consumo habitual de alcohol y cannabis "difumina seriamente la percepción del riesgo". El 42% de los entrevistados que consumen alcohol y cannabis a diario cree que beber y fumar porros "apenas aumenta" el riesgo de accidente. Respecto a la prevención, es destacable que el 94% de los entrevistados declara tener "mucho o suficiente" información respecto a las drogas y sus efectos.

En 2015 murieron 188 personas de 25 a 34 años en accidentes de tráfico (22% más que en 2014). Es el grupo de edad en el que más ha aumentado la mortalidad. Entre los jóvenes de 15 a 24 años, hubo 117 fallecidos (+11%), todos ellos datos recogidos las 24 horas siguientes al accidente. El año pasado, 69.000 conductores fueron controlados en pruebas de verificación de alcoholémia y drogas: el 33% dio positivo. ◆

Así se ven los jóvenes conductores

Una encuesta a 1.000 jóvenes muestra qué imagen tienen estos de sí mismos como conductores. La mayoría se declara buen conductor y califica peor al resto.



¿Cómo te ves al volante?

62% mejor o mucho mejor que el resto

27% correcto, ni bueno ni malo

3% peor o mucho peor que el resto

¿Qué valoras más en la conducción?

35% Prudencia

31% Respeto de las normas y las señales

30% Adaptación a las circunstancias de la vía

Tu estilo de conducción es...

48% Tranquilo **8%** Distraído

44% Hábil **7%** Agresivo

41% Respetuoso **1%** Desafiante

11% Impaciente

(Fuente: Fundación Mapfre y FAD).



¿Cómo son los jóvenes conductores respecto a la drogas?

Las impresiones son buenas y malas. Reconocen que las sanciones les retraen y consideran importante que haya controles. Conocen los efectos de las drogas, pero hay un grupo importante que aún asocia marcha y alcohol y drogas.

¿Existen distintos perfiles de conductor?

Hay una clara segmentación. Una mayoría de conductores son responsables, concienciados de los riesgos. Después, un grupo de 'incumplidores' (20-30%), con conceptos confusos, que crean sus propias excepciones a las normas. Y, finalmente, una minoría (5-10%) que banaliza los efectos de las drogas y cree que puede compensarlos con sus habilidades. Este último grupo es muy preocupante: hay que hacerles recapacitar y convencerles. Pero es difícil, muchos de ellos viven situaciones sociales complicadas que es preciso abordar de modo integral.

¿Por qué algunos jóvenes conducen drogados pese a estar concienciados?

Porque no son realmente conscientes de los riesgos, piensan "a mí no me va a pasar".

¿Cuáles son las medidas a adoptar?

Con las drogas hay que seguir insistiendo en los peligros, explicar mejor los riesgos de consumir y conducir o de acompañar a un conductor bebiendo o drogado. También habría que planificar una movilidad de marcha más segura, dar alternativas de ocio sano e implicar a los padres en los hábitos de sus hijos.

ENTREVISTA

Carlos Herrera

PERIODISTA



“No cojo el coche con una gota de alcohol”

Carlos Herrera ha cambiado esta temporada de aires radiofónicos y casi ha duplicado la audiencia de las mañanas de Cope. Nadie se esperaba la contundencia de las cifras, ni él. Es el más joven de una generación exclusiva de ‘animales’ de radio ¿en extinción? Le gusta conducir, y con coches automáticos, pero asume de forma consciente la responsabilidad de hacerlo con absoluta seguridad. Es más de moto que de coche, pero tiene también todoterreno y circula a menudo en bicicleta por su Sevilla del alma.

• Gorka ZUMETA

• Fotos: Alberto ESPADA

Millones de españoles le vieron llegando a casa de Bertín Osborne, en su programa de TVE “En tu casa o en la mía”, en un monovolumen. ¿Era su coche o era de atrezzo?

¡No! ¡No era el mío! En realidad es el de Bertín, ja ja ja! ¡Hombre! Monovolumen no tengo, pero sí tengo un Land Rover Defender, de los de vaca rociada, con el que recorro los caminos de Doñana, con total seguridad.

¿Le gusta conducir?

¡Sí! Me ha gustado mucho conducir. Y ahora me gusta mucho que me conduzcan. Pero también, el placer de manejar un coche. ¿Sabes qué ocurre? El placer de conducir un coche de joven está relacionado con el cambio manual, las marchas; sin embargo, cuando te haces mayor, el coche automático—sobre todo yo que pasé por América—es más cómodo, y más manejable.

Conductor de radio, ¿conductor de coches...?

Pues conduzco más moto que coche, fíjate. Sí, porque ten en cuenta que por Sevilla, la mayoría de las veces, voy a pie. Si no, voy en moto. Y tiene que ser muy difícil que coja un coche en Sevilla. Sólo lo cojo para desplazamientos fuera del casco urbano, y tienen que ser de ida sólo, y no de ida y vuelta, porque estos últimos son porque vas a comer, vas a cenar, vas a estar con amigos, vas a beber alcohol, y soy de una norma taxativa: sólo con que entre una go-

ta de alcohol en mi cuerpo, yo no cojo el automóvil hasta que pasen las horas preceptivas.

¿De dónde viene esa norma que se impuesto?

Imagínate: yo me tomo contigo ahora tres cervezas y dos vasos de vino, que yo no sé si con mi estructura o con lo que he comido, esto da positivo o no lo da. Pero, bueno, supongamos que sí, y además me he tomado un güisqui, y ahora me siento en el coche. Y saliendo del aparcamiento le rozo la rueda a un ciclista que se cae y se lesiona el tobillo. No ha pasado nada. Pero se levanta testimonio de ello, me hacen soplar y doy positivo. ¿El titular de la prensa? “Carlos Herrera, borracho, atropella a un pobre ciclista”, aunque el pobre ciclista hubiera pasado por donde no debía... No me merece la pena. Me cojo un taxi, y me evito problemas.

Y en los viajes ‘de ida y vuelta’, ¿qué hace, coge transporte público?

¡Comodísimo! Mira, yo estoy normalmente en Sanlúcar en verano, voy mucho a comer al Puerto de Santa María, y he descubierto que en ‘Los Amarillos’ (los autobuses) se va maravillosamente bien. El viaje cuesta 1,20 euros, tardas tres minutos más, como mucho; no tienes que aparcar, te deja en el sitio, te bebes las copas que quieras...

¿Cómo se prepara para coger el coche en un viaje largo?

Es muy difícil que un viaje largo lo haga ya en coche. ¿Mi último viaje largo? Desde Sevilla a Valencia, a la boda de un amigo, un día, y a una hora que cualquier otro medio de transporte no me venía bien. Me estudio la ruta, no siempre la más corta, sí la más cómoda y me lo tomo con tiempo.

¿Cómo es su copiloto perfecto?

Mi iPod. Funciona con sistema de conexión de mi iPod con mi coche. Y las listas de reproducción de música ya las tengo preparadas para según qué momentos y qué lugares. Esto, combinado con la radio.

¿Cómo ve quitar espacio a los coches en beneficio del peatón?

La peatonalización tiene, como todo en la vida, aspectos positivos y negativos. El positivo es que durante el día, durante el horario comercial, las calles peatonales son muy atractivas.

Es fácil verle por el centro de Sevilla circulando en bicicleta.

Sí, sí, y yo fui muy crítico en su día porque la idea fue de Izquierda Unida, yo no lo veía claro, y me cachondeé mucho. Y luego me di cuenta de mi error. Y me di cuenta, además, de que no la cogía solo yo, sino que la cogía mucha más gente. Sevilla es una ciudad cómoda, una ciudad plana, y el carril bici te acerca a toda Sevilla.

CUANDO TE HACES
MAYOR, EL COCHE
AUTOMÁTICO ES
MÁS CÓMODO, Y MÁS
MANEJABLE



Carlos Herrera

► En 2016 se cumplen 10 años del carné por puntos. ¿Qué opinión te merece?

La verdad es que, para desgracia nuestra, solo el individuo –no el español, el andaluz o el vasco, el europeo, en general– el individuo, por regla general, reacciona y se tienta la ropa cuando sabe que su comportamiento tiene consecuencias punitivas si es inadecuado. El carné por puntos ha logrado que la gente se lo piense. Cuando la DGT, y la Guardia Civil extremaron su celo de vigilancia y castigo, la inmediata correlación de todo ello es el descenso del número de víctimas en carretera.

¿De acuerdo, entonces?

¡Hombre! Hay algunos límites que a mí me parecen absurdos en algunos lugares, y que además están puestos en algunos lugares donde parece que tienen afán recaudatorio, también es cierto. En Barcelona, por ejemplo, han sacrificado a los barceloneses a salir de la ciudad a 80 kilómetros por hora, hasta que no están a 25 kilómetros, lo que es una auténtica barbaridad, absurda literalmente.

USO LA BICI, SÍ; SEVILLA ES UNA CIUDAD CÓMODA, UNA CIUDAD PLANA, Y EL CARRIL BICI TE ACERCA A TODA LA CIUDAD

¿Vería bien un aumento de velocidad a 130 km/h?

Sí, los coches de ahora están preparados para ir a 130 km/h, y me parece una velocidad razonable.

¿Cuando viajaba con sus hijos, ¿siempre con sillitas?

No sé si había que ponerlas, pero yo las llevaba. Fíjate, la primera silla que colocamos se sujetaba con el propio cinturón de seguridad pasado por detrás de la silla, y como vimos que aquello se balanceaba más de la cuenta, me acuerdo que Mariló se llevó el coche al concesionario y les dijo: métanme aquí como sea dos sillas bien fijas, y si no cabe nadie más, pues lo siento.

¿Recuerda los viajes familiares en aquellos Seat 600 atiborrados de personas y cosas...?

Yo no sé cómo hemos sobrevivido a los 600, aquellas familias, apiñadas, unos encima de otros, por esas carreteras de Dios y ese coche calentándose...

¿Le gustan los coches?

Yo no soy enemigo del coche ni como peatón, ni como ciclista, ni como nadie. El coche me parece un adelanto. Me parece una maravilla de la técnica. Hay grandes coches, de toda la gama de precios. Y si se conducen

con raciocinio, son elementos, primero, de utilidad, y segundo, de placer.

¿Se montaría en un coche autónomo, donde conduce la máquina?

Es que eso me parece un adelanto: que yo me suba en mi coche y vas y le metes una tarjeta en la que le fijas la ruta: 'llévame a Bajo de Guía, en Sanlúcar de Barrameda', y el coche te dice, por la hora que es, la situación meteorológica y la información que me da el satélite, 'vamos a tardar una hora'. Y puedes dedicarte a charlar... ¡Hombre! a lo mejor uno tiene que ir mirando de vez en cuando que la máquina no se equivoque, y que vaya todo bien, ¿no? Es más, yo creo que usted y que yo lo veremos, a pesar de la edad que tenemos.

¿Usted cree?

Sí, estoy absolutamente convencido. Usted y yo vamos a vivir cuarenta años más, y en este tiempo no tenemos ni idea de las cosas que vamos a ver.

Y en la radio, ¿cuál es su objetivo?

¿Aspira al liderazgo?

Creo sinceramente que puedo conseguirlo.

¿Le ha puesto fecha de caducidad: tres o cuatro años más?

Sí, sí... y eso pasará cuando acabe este contrato. ¿Qué pasaría si estoy a punto de conseguirlo y me toca marcharme? ¡Pues me quedaré un poco más! Pero lo que no haya conseguido de aquí a tres años es muy difícil que lo consiga. ♦

¿LÍDER RADIOFÓNICO?
CREO SINCERAMENTE
QUE PUEDO
CONSEGUIRLO





DETECTAN LA FATIGA, DAN MASAJES, ADAPTAN LA SUSPENSIÓN Y AVISAN EN CASO DE EMERGENCIA

Asientos de piel, climatizador automático, navegador o techo practicable son opciones que ya no impresionan a nadie. **Ahora están de moda los automóviles**

"Spa" que trabajan a fondo la aromaterapia, los masajes, la relajación o los consejos de un programa experto capaz de detectar el cansancio y hasta una enfermedad.

• Andrés MÁS

Vamos camino de un coche que conducirá solo y cada día que pasa se avanza un poco más en este vehículo que nos llevará del punto A al B mientras leemos las noticias del día, hacemos unas llamadas a casa o a la oficina o jugamos al Apalabradados. Unos cuantos prototipos han sido capaces de recorrer cientos de kilómetros e incluso correr en un circuito

Coches que nos cuidan

sin que nadie tome los mandos. Para que llegue ese día en el que veamos coches particulares utilizando esa tecnología de forma generalizada todavía tiene que pasar mucho tiempo, pero el automóvil evoluciona a una velocidad de vértigo también en otras áreas no menos interesantes y también menos intrusivas para el amante de la conducción "cuerpo a cuerpo". Y lo que ya es una realidad, sobre todo en el segmento de modelos

Premium, es una serie de sistemas y equipamientos que nos ayudan a que el paso de los kilómetros no haga mella en nuestro estado de salud. Desde

un masaje con calor o frío proporcionado por el asiento delantero o trasero y respirando el aire más puro con nuestra fragancia favorita, hasta una suspensión que se adapta en milésimas de segundos ante un bache y evita el trallazo en los riñones de los pasajeros.

LLEGAN COCHES QUE DAN MASAJE, EMITEN AIRE CON NUESTRA FRAGANCIA FAVORITA, DETECTAN LA FATIGA...

desde casa... Llega el coche inteligente en el más amplio sentido de la palabra. Llega el coche que cuida de sus ocupantes. ►►



Alerta por cansancio o por enfermedad

Una cámara monitoriza permanentemente nuestro rostro y detecta, por una serie de cambios en su patrón, que nos está venciendo el sueño o el cansancio y nos avisa. Este sistema está ya muy extendido incluso en modelos de segmentos medios. Pero lo último es el sistema que desarro-

lla Jaguar para, a través del volante y el asiento, conocer nuestras constantes vitales como el pulso y predecir alguna enfermedad grave como puede ser un infarto. Con el tiempo, la monitorización del rostro también permitirá anticiparse a situaciones de estrés, enfado, felicidad...



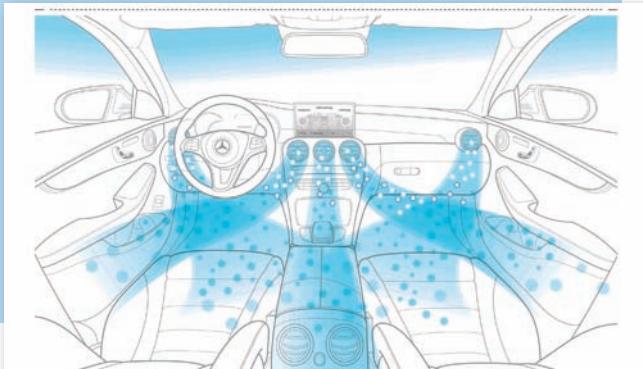
El mejor masaje artificial



Ya hace años que los asientos de un automóvil pueden dar masaje. Sin embargo, los sistemas se han ido perfeccionando y en la actualidad el masaje efectuado por algunos asientos, tanto en la espalda como en los glúteos, no tiene nada que envidiar al del mejor masajista profesional. Además, ya se puede regular la intensidad, elegir la zona del cuerpo y combinar ese masaje con asientos calefactables en invierno o ventilados en verano. Y tanto delante como detrás.

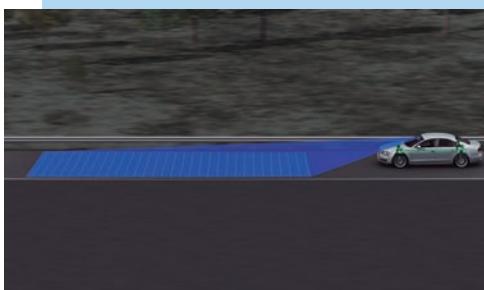
Respirar el mejor ambiente

Atrás quedan las habituales salidas de aire con sistemas de recirculación para evitar la entrada de olores del exterior. Ahora, algunos vehículos de alta gama detectan cuando el coche se introduce en un túnel o cuando la calidad del aire no es la más adecuada y cierran automáticamente las entradas de aire del exterior. Y marcas como Audi o BMW ofrecen paquetes opcionales que incluyen filtro de carbón activo, ionización de aire y aromas de fragancia para el interior del vehículo. La primera que lanzó al mercado esta última 'delicatessen' fue Citroën.



Los riñones a salvo

Marcas como Mercedes o Audi disponen de sofisticados sistemas que evitan que un asfalto en mal estado perjudique la comodidad de los pasajeros. La suspensión predictiva de Audi o el Magic Body Control de Mercedes ayudan a que la suspensión regulable, con la ayuda de una cámara estereoscópica que explora la superficie y las condiciones de la calzada por delante del vehículo, se anticipa a la llegada de una zona bacheada o de unos resaltos y prepare la suspensión para que dentro del coche los pasajeros no se den ni cuenta de que la superficie del asfalto ha cambiado.



Ordenar con el movimiento

Audi y Mercedes trabajan desde hace tiempo en ello, pero BMW acaba de poner a la venta su nuevo "Serie 7" con una pantalla táctil y un sistema de reconocimiento de órdenes gestual. Éste actuará mediante un sensor 3D que



analizará los movimientos de la mano para saber qué queremos hacer y nos permitirá, entre otras cosas, elegir la canción preferida o aceptar o rechazar las llamadas del teléfono. Este sistema, que evitará distracciones y accidentes y facilitará la vida a bordo, será cada vez más común entre el equipamiento opcional de la gama Premium.

Llamada de emergencia



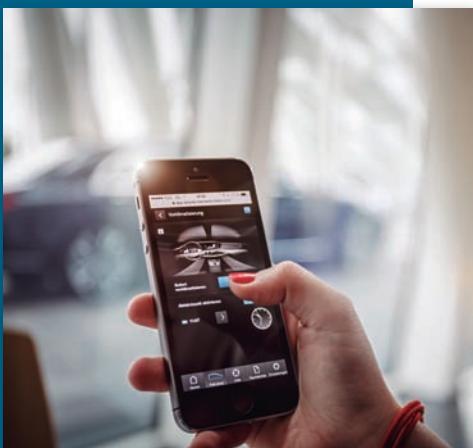
La Unión Europea aprobó la pasada primavera un proyecto que obliga a los fabricantes de coches a incorporar el denominado e-Call, o lo que es lo mismo, el sistema automático de llamada a los servicios de emergencia en caso de siniestro. Así, todos los modelos nuevos de coches y furgonetas ligeras tendrán que incorporar el dispositivo obligatoriamente a partir del 31 de marzo de 2018 y se espera que estos nuevos dispositivos podrían reducir el número de fallecidos en



accidente de tráfico un 10% anual. Muchas marcas ya utilizan en sus vehículos este avance asociado a otros sistemas como búsqueda de gasolineras, restaurantes, talleres etcétera.

Encender la calefacción del coche desde casa

En los Estados Unidos es una práctica habitual desde hace años y también en los países nórdicos. Se trata de, tras una noche a la intemperie, arrancar el coche a distancia desde nuestro smartphone o desde el mando a distancia del propio vehículo, de forma que, cuando lleguemos, el habitáculo haya alcanzado la temperatura ideal. Volkswagen, BMW, Mercedes y muchas otras ya disponen de esta posibilidad que evita más de un resfriado.



BANCO DE PRUEBAS

Renault Talisman 1.6 DCI 130 EDC

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 30.900 €



EMISIONES DE CO₂:

112 g/km

IMP. MATRIC.: 0 %

La opinión de Motor16

En un mercado en el que las berlinas grandes no tienen éxito, Renault lanza su "Talisman", sustituto del "Laguna". No ofrece el nivel de acabado de una berlina premium alemana, pero si está a la altura de los mejores a nivel tecnológico, incluso equipa sistemas que no usa ningún rival. Es el caso de la dirección a las 4 ruedas (1.100 €) que mejora el control del coche en curva y ayuda a lograr un comportamiento mucho más ágil. El motor dCi de 130 CV con

cambio automático de doble embrague EDC es un portento de suavidad, silencio de marcha y bajos consumos. Mueve con solvencia un conjunto que roza la tonelada y media. Por eso hay que destacar un consumo real de poco más de 5 l/100 km de media en modo ECO. "Talisman" ofrece un sistema MultiSense con cinco modos de conducción entre los que se cuenta ese modo para ahorrar. Faltan las levas en el volante para completar un cambio fantástico. Y pulir algunos detalles de acabado que desentonan con el nivel general alcanzado.

www.renault.es

LO MEJOR

- Agrado de conducción
- Precio competitivo
- Consumo muy bajo
- Personalización interior muy completa



LO PEOR

- Sin levas del cambio automático en el volante
- Acabado solo correcto
- Boca de carga justa

Estética: 9

Acabado: 6

Habitabilidad: 7

Maletero: 7

Confort: 9

Potencia: 7

Cambio: 8

Aceleración: 7

Consumo: 9

Nota media: 7,7

Estabilidad: 8

Suspensión: 8

Frenos: 8

Luces: 9

Media seguridad: 8,2

MOTOR: 1.598 cc. • 130 CV a 4.000 rpm

CARBURANTE: Gasóleo.

EQUIPAMIENTO: Airbags frontales adaptativos. Airbags laterales delanteros. Airbags de cortina. Anclajes Isofix. Stop&Start. Regulador limitador de velocidad. ABS+ESC. Encendido automático luces de cruce.

DIMENSIONES: Longitud 484 cm. • Ancho 186 cm. • Alto 146 cm.

PESO: 1.481 kg

CONSUMO MEDIO: 4,2 l/100 km

Lexus RX 450h

La opinión de autopista

Este "RX 450h" de Lexus roza la perfección en su implementación híbrida. No quieren, de momento, un híbrido plug-in que puedas cargar en casa (muchos más kilos de baterías de los que ahora llevan encima). Su estrategia es gran apoyo eléctrico al motor convencional, además de poder mover las ruedas traseras de su tracción 4x4 sin necesidad de que estén físicamente conectadas a las delanteras: un segundo motor eléctrico de 50 KW se encarga de sumar empuje en las arrancadas o cuando se detecta pérdida de motricidad. Eficaz sistema de tracción total... en asfalto, porque al Lexus no le sienta bien el campo. Delante, su sofisticado y eficiente motor de gasolina V6 de 262 CV viene asistido por otro motor eléctrico de 123 KW; así, entre los tres motores hacen sumar 313 CV. No es un coche de empuje y rapidez sensacional, pero sí de agrado infinito, en especial cuando se mueve exclusivamente en modo eléctrico. Sobresaliente eficiencia, tanto como calidad y bienestar a bordo.

www.lexus.es

Este "RX 450h" de Lexus roza la perfección en su implementación híbrida.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 63.200 €



LO MEJOR

- Calidad de terminación
- Eficiencia del sistema híbrido
- Agrado y suavidad de marcha



LO PEOR

- Relación potencia / prestaciones
- Híbrido, pero no Plug-in
- Sujeción asientos

Estética: 9

Acabado: 9

Habitabilidad: 9

Maletero: 8

Confort: 8

Potencia: 7

Cambio: 6

Aceleración: 7

Consumo: 8

Nota media: 7,9

Estabilidad: 8

Suspensión: 8

Frenos: 8

Luces: 8

Media seguridad: 8

MOTOR: 3.456 cc. • 313 CV globales juntos a los 2 motores eléctricos.

CARBURANTE: Gasolina.

EQUIPAMIENTO (Nivel Eco): Airbag de rodilla, alerta de colisión frontal, alerta de fatiga, sistema de mantenimiento de carril, control de crucero adaptativo, faros full led, reconocimiento de señales de tráfico, sistema precolisión o climatizador bizona.

DIMENSIONES: Longitud 489 cm. • Ancho 189 cm

• Alto 168 cm. • Batalla: 279 cm - Vías del. Tras.: 164/163 cm

PESO: 2.170 kg

CONSUMO MEDIO: 5,2 l/100 km

Fiat Tipo 1.6 Multijet

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 12.680 €



La opinión de

coches.net

El nuevo Fiat "Tipo" es una berlina clásica de 3 volúmenes. Despues llegará una versión de 5 puertas y un familiar. La gama dispondrá de tres motores: un gasolina de 1,4 litros y 95 CV y dos diésel, uno de 1,3 litros y 95 CV, que anuncia un consumo medio de sólo 3,7 litros/100 km; y otro de 1,6 litros y 120 CV, uno de los mejores motores actuales en su rango de potencia. Entre sus detalles de diseño destacan la parrilla delantera, con un efecto tri-

dimensional, y una trasera con unos pilotos que incluyen un adorno del color de la carrocería en su interior.

No se trata de un coche low cost pero tiene detalles que explican la filosofía de la marca de "dar aquello que el cliente pide al mejor precio posible". La calidad percibida es buena, con la parte superior del salpicadero en plástico blando, y los mandos no son muy refinados pero funcionan bien y dan sensación de robustez. No incluye los últimos gadgets de ayuda a la conducción.

www.fiat.es

LO MEJOR

- Precio muy atractivo
- Maletero y habitabilidad
- Buen motor diésel

LO PEOR

- Pantalla del navegador pequeña
- Poco equipamiento de seguridad
- Calidad de ajuste mejorable

EMISIONES DE CO₂:

108 g/km

IMP. MATRIC.: 0 %

Estética: 8

Acabado: 6

Habitabilidad: 9

Maletero: 9

Confort: 8

Potencia: 8

Cambio: 8

Aceleración: 7

Consumo: 8

Nota media: 7,9

Estabilidad: 8

Suspensión: 7

Frenos: 7

Luces: 7

Media seguridad: 7,2

MOTOR: 1.598cc. • 120 CV a 3.750 rpm

CARBURANTE: Gasóleo.

EQUIPAMIENTO: Doble airbag frontal, lateral delantero y de cortina control de estabilidad, asistente de frenada, aire acondicionado, navegador con pantalla de 5 pulgadas, cámara de visión trasera, faros antiniebla, control de crucero, sensores de aparcamiento traseros y llantas de aleación.

DIMENSIONES: Longitud 453 cm. • Ancho 179 cm.

• Alto 149 cm. • Batalla: 263 cm • Vías del. Tras.: 154/153 cm

PESO: 1.420 kg

CONSUMO MEDIO: 4,2 l/100 km.

LO MEJOR

- Radio de giro sorprendente
- Prestaciones
- Mejora en confort

LO PEOR

- Precio elevado
- Sonoridad
- Reposapiés izquierdo incómodo

Smart Fortwo Coupé 90 Twinamic Passion

La opinión de

COCHE actual

La tercera generación de este singular urbano mejora mucho en confort, habitabilidad y equipamiento. En todos los sentidos, es mucho más coche. Mantiene su longitud, pero su anchura crece (10 cm), con un habitáculo más amplio. También cambia su comportamiento con un ancho de vías mayor y una superficie de sustentación más generosa. Así, el tren delantero responde con mayor precisión a las órdenes del volante. También resulta mucho más cómodo. Su amortiguación ya no responde con sequedad y violencia, y absorbe los baches como cualquier otro coche. Eso sí, con su corta batalla ofrece una proverbial agilidad, aunque en carretera sea más nervioso. Motor y cambio provienen de Renault. Ofrece muy buenas prestaciones, pero acelera por debajo de su antecesor debido a 143 kilos de más que marcó. Eso sí, consume mucho menos, a lo que contribuye su nuevo y eficiente cambio de doble embrague pilotado. Es mucho más suave, aunque no tan rápido para pasar de una marcha a otra como es costumbre en los dispositivos de este tipo.

www.smart.es

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 14.230 €



MOTOR: 898cc. • 90 CV a 5.500 rpm

CARBURANTE: Gasolina.

EQUIPAMIENTO: Airbag frontal, lateral, de rodillas, cierre centralizado, elevalunas eléctricos, climatizador, control de estabilidad, de crucero, asistente ante viento lateral, or-

EMISIONES DE CO₂:

98 g/km

IMP. MATRIC.: 0 %

Estética: 8

Acabado: 7

Habitabilidad: 6

Maletero: 5

Confort: 7

Potencia: 8

Cambio: 8

Aceleración: 8

Consumo: 9

Nota media: 7,3

Estabilidad: 7

Suspensión: 7

Frenos: 7

Luces: 7

Media seguridad: 7

denador de viaje, llantas de aleación 15", radio CD/MP3, Bluetooth y USB.

DIMENSIONES: Longitud 2,69 m. • Ancho 1,66 m.

• Alto 1,55 m.

PESO: 865 kg.

CONSUMO MEDIO: 4,1 l/100 km.



Los Volkswagen “contaminantes”, ya a revisión

La marca Volkswagen se ha puesto en contacto ya con aproximadamente el 70% de los propietarios de los coches afectados por el fraude de las emisiones para repararlos gratuitamente. El resto, aseguran, son vehículos de segunda mano, que en revisiones posteriores se someterán a la modificación del software pues, entre otras cosas, no tienen la 'trazabilidad' del mismo. El certificado de la reparación les será exigido en controles oficiales, como en las ITV. Las revisiones, que afectan a modelos con motores diesel de 1.6 y 2.0 litros, han levantado polémica

al plantearse si las citadas revisiones podrían evitar posibles indemnizaciones a los propietarios que surgieran de resoluciones judiciales españolas o europeas. Para evitarlo, algunas organizaciones, como OCU, recomiendan que exijan un documento "detailedo" de tales operaciones y que en ningún caso firmen nada que les cierre las puertas a posteriores reclamaciones judiciales. Por su parte, la Asociación de Perjudicados de Entidades Financieras, dice que si el coche tiene menos de tres años se puede pedir su sustitución.

No piensa indemnizar

La marca ha declarado que no está en su cabeza indemnizar a los propietarios europeos, aunque sí ha negociado con

los afectados en EE. UU. La Comisión Europea y, sobre todo, los tribunales, tendrán la última palabra.

Batería española con ¡800 kms de autonomía!

El viejo problema de las baterías de coche de escasa autonomía llega a su fin. La empresa española Graphenano presentó recientemente una batería de polímero de grafeno para diversos usos, que en el caso de los coches eléctricos les permitirá recorrer 800 kilómetros, muy por encima de las actuales. Además, ocupa un 20-30% menos espacio que las de litio, y se

podría cargar en un tiempo récord, tan solo cinco minutos.

La primera línea para fabricar ya está en marcha en Yecla (Murcia); posteriormente, se ampliará la capacidad de fabricación hasta conseguir el pleno rendimiento en 2019, dando empleo a unas 7.000 personas. Graphenano está asociada al grupo chino Chint.

www.graphenano.com

Más visitas a los talleres

Por primera vez desde 2009, la actividad de los talleres aumentó, en concreto un 3,7% en 2014 con respecto al anterior.

Según Conepa (Federación Española de Empresarios Profesionales de Automoción), los mejores meses fueron abril, junio y en especial julio, mes tradicional preparar el coche para vacaciones. Y destaca la electromecánica, con operaciones relacionadas con el mantenimiento periódico, muy olvidado durante la crisis.



San Sebastián: autobús sin conductor

San Sebastián es la primera ciudad española elegida para que circule, en pruebas, un autobús sin conductor. La Comisión Euro-

pea (CE), a través del proyecto CityMobil 2, lo probará en la capital vasca desde primavera y durante 3 meses. Se trata de un vehículo automatizado y eléctrico, con capacidad para 12 personas, y que conectará el transporte público urbano con las empresas y centros del Parque Científico y Tecnológico, lo que permitirá mejorar el servicio actual, que no dispone de recorridos dentro del recinto.



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

SUPERVENTAS ENERO 2016

UTILITARIO



1.OPEL CORSA 1.574

2.VOLKSWAGEN POLO 1.494

3.RENAULT CLIO 1.363

FAMILIAR COMPACTO



1.SEAT LEÓN 2.483

2.WOLKSWAGEN GOLF 2.068

3.PEUGEOT 308 1.658

BERLINAS MEDIAS



1.VOLKSWAGEN PASSAT 867

2.OPEL INSIGNIA 689

3.BMW SERIE 3 680

MONOVOLUMEN MEDIO



1.OPEL ZAFIRA 1.215

2.CITROËN C4 PICASSO 1.051

3.PEUGEOT 3008 830

2015: Los mejores de su clase

EuroNCAP ha publicado la lista de los vehículos que obtuvieron las mejores puntuaciones en sus respectivas categorías en 2015. Para determinarlo, se han sumado las puntuaciones que, durante las

pruebas de choque, obtuvieron los modelos en cada una de las cuatro áreas de evaluación: protección a ocupante adulto, a ocupante infantil, a peatones y su equipamiento de sistemas de asistencia a

la seguridad. Desde EuroNCAP se indica que algunas categorías no están presentes porque se analizaron muy pocos modelos de esa clase durante el pasado año. Estos son los elegidos:

- Monovolumen grande **FORD "GALAXY"**



Ocup. ADULTO 87%	Ocup. INFANTIL 87%	PEATÓN 79%	SAFETY ASSIST 71%

- Monovolumen pequeño **VOLKSWAGEN "TOURAN"**



Ocup. ADULTO 88%	Ocup. INFANTIL 89%	PEATÓN 71%	SAFETY ASSIST 76%

- Todoterreno pequeño **MERCEDES "GLC"**

- Familiar grande **JAGUAR "XE"**

- Utilitario **HONDA "JAZZ"**



Ocup. ADULTO 93%	Ocup. INFANTIL 85%	PEATÓN 73%	SAFETY ASSIST 71%

- Todoterreno Grande **VOLVO "XC90"**



Ocup. ADULTO 97%	Ocup. INFANTIL 87%	PEATÓN 72%	SAFETY ASSIST 100%

- Familiar pequeño **INFINITI "Q30"**

- Deportivo descapotable **MAZDA "MX-5"**

www.euroncap.com/es

COCHE MAYORDOMO. Encender o apagar la luz automáticamente, abrir la puerta del garaje, activar la calefacción o el aire acondicionado de nuestra casa, y hacerlo todo desde el coche, es uno de los servicios en los que se está trabajando en BMW para incorporarlo a su 'ConnectDrive'.

• • • • •

LLEGA EL "ATECA". Es el primer todocamino de Seat, y lleva el nombre de un pueblo aragonés. Utiliza la misma plataforma que el "León", se comercializará con motores diesel y gasolina de 115 CV a 190 CV, y un importante equipamiento de sistemas de ayuda a la conducción. En el mercado esta primavera a partir de 25.000 euros. www.seat.es



• • • • •

1.000 LITROS. Es la pintura que utiliza Seat en sus pruebas de color durante el diseño de un nuevo modelo. Además de ver cómo queda sobre el coche, analizan como se refleja bajo la luz solar o la sombra. "En el futuro, los coches llevarán colores más sofisticados y con más efectos cromáticos", adelantan desde el equipo de Color&Trim de la marca.

Crece la venta de eléctricos casi un 200%

Los coches eléctricos han comenzado bien el año: en el mes de enero sus ventas aumentaron un 195%, con un volumen de 242 unidades, lo que supone el 10% de todos los eléctricos que se vendieron en 2015, según datos de Anfac (Asociación de Fabricantes de Vehículos a Motor).

Tampoco han ido mal las ventas de coches híbridos, ya que en enero se matricularon 2.127 unidades, lo que representa un crecimiento del 44%. Asimismo, la venta de coches sigue creciendo, y en enero también aumentó la matriculación de turismos, con un 12,1% de crecimiento.

EL PERSONAJE

Antonio Cobo
ha sido elegido como
nuevo presidente
de ANFAC
(Asociación Nacional
de Fabricantes de
Automóviles)



TODOTERRENO PEQUEÑO



1. OPEL MOKKA 1.390

2. PEUGEOT 2008 1.028

3. TOYOTA RAV 4 467

TODOTERRENO MEDIO



1. NISSAN QASQHAI 1.461

2. KIA SPORTAGE 1.275

3. VOLKSWAGEN TIGUAN 1.248

HÍBRIDOS



1. TOYOTA AURIS 1.014

2. TOYOTA YARIS 464

3. LEXUS NX300 191

ELÉCTRICOS



1. NISSAN LEAF 62

2. REANULT ZOE 11

3. BMW i3 8



Iluminación: de las bombillas incandescentes a los LED

Además de ser un elemento de seguridad obvio, la industria del automóvil y de la iluminación **han conseguido mejoras muy importante en las luces de los coches**. Así han evolucionado y esto es lo que puede tener cualquier automovilista.

• Francisco Javier PÁEZ
(UMP. Dtor. Unidad Accidentología)

Los sistemas de iluminación en los coches cumplen un doble objetivo: además de permitir al conductor ver en aquellas circunstancias en las que las condiciones de luminosidad sean insuficientes, también ayudan al resto de usuarios de la vía a detectar el propio vehículo. Así, y desde este

punto de vista, la iluminación puede ser considerada como perteneciente a los sistemas de seguridad.

La evolución de los sistemas de iluminación va ligada inicialmente a la evolución de los propios emisores, con la pretensión de diseñar sistemas que generen más luz con menor consumo, haciendo además que dicha luz sea más confortable para el conductor. En un principio, se emplearon las bombillas in-

candescentes (la corriente eléctrica circula por un filamento de wolframio el cual genera calor y luz, todo ello encerrado en una ampolla de vidrio a la cual se le ha hecho el vacío), posteriormente se optó por lámparas halógenas (el vacío de las lámparas incandescentes es sustituido por un gas halógeno que hace que la duración del filamento sea superior, y se genere más luz) hasta las actuales lámparas de xenón (en las que el filamento se sustituye por dos electrodos muy próximos entre los que se genera un arco eléctrico, en un entorno de gas xenón a alta presión, mercurio y sales metálicas) y luces LED, diodos emisores de luz, en los que al hacer pasar corrien-

te a baja tensión dichos diodos emiten luz.

Puesto que, como se ha comentado anteriormente, los sistemas de iluminación son considerados sistemas de seguridad, la industria del automóvil ha desarrollado sistemas para no sólo potenciar la capacidad de iluminar la vía, sino que en su uso no molesten al resto de conductores y, además, mejoren la capacidad de ser detectado.

LUCES AUTOMÁTICAS. Así, un sistema ampliamente im-

LA INDUSTRIA HA DESARROLLADO SISTEMAS PARA POTENCIAR LA CAPACIDAD DE ILUMINAR LA VÍA Y QUE NO MOLESTEN AL RESTO DE CONDUCTORES

Faros adaptativos

Los sistemas más avanzados son los faros adaptativos, que adaptan la iluminación de la vía de manera activa, en varios niveles de iluminación o de manera continua. El sistema recibe la información en cada instante de la velocidad, el ángulo de volante, las condiciones atmosféricas, las condiciones de luminosidad..., la procesa y adapta la iluminación de manera automática con el propósito de optimizarla. Así, cuando el sistema proporciona una respuesta discreta (diversos niveles de iluminación), lo normal es tener la luz de cruce y varios niveles para la luz de carretera dependiendo del propósito perseguido (por ejemplo, en carreteras secundarias se puede



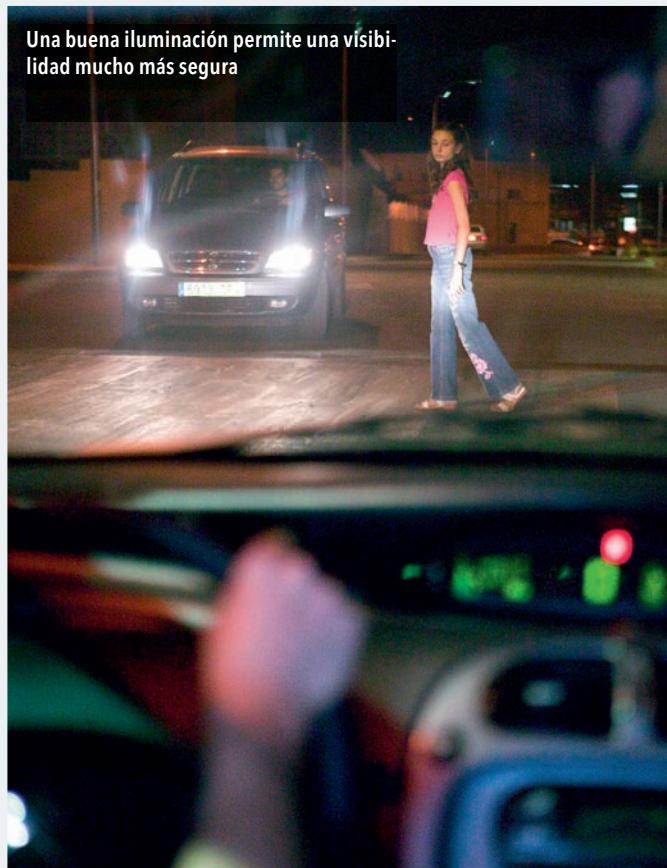
buscar potenciar la iluminación en los laterales, mientras que en autopistas interesa aumentar la distancia iluminada, definiéndose así diferentes 'perfils' de iluminación). Sin embargo, cuando la respuesta es continua, se adapta el haz de luz a las caracte-

terísticas del tráfico que viene en sentido contrario o que precede al vehículo. Incluso mide la distancia que lo separa mediante la modificación de la potencia lumínica y la altura de dicho haz, con el fin de minimizar el riesgo de deslumbramiento.

plantado en los vehículos modernos son las luces automáticas. Estas, mediante sensores, permiten al vehículo encender y apagar las luces automáticamente (en general, las de corto alcance). Cuando el sensor detecta una condición de iluminación insuficiente (en túneles, aparcamientos, etc.), se encienden las luces, apagándose éstas cuando se recupera una situación de luminosidad mínima.

Un sistema ligado a la detección del vehículo son las luces de conducción diurna. Este tipo de iluminación, obligatoria para vehículos vendidos en Europa a partir de 2011, consiste en unas luces que, incorporadas en el frontal, se encienden automáticamente al arrancar el vehículo y permanecen hasta que se enciende la luz de posición, y cuya finalidad es hacer más visible al vehículo durante la salida y la puesta de sol.

Una innovación en el campo de la iluminación adaptativa son las luces de giro estáticas (cornering lights). Se trata de luces situadas en el frontal del vehículo y cuya finalidad es iluminar la zona a la que va a acceder el vehículo cuando éste realiza un cambio de di-



Antideslumbramientos

Hay sistemas que tratan de evitar el deslumbramiento, debido al uso de las luces largas, de los conductores de los vehículos que circulan en sentido contrario o que se encuentran delante (bien porque acaban de adelantar, bien porque el vehículo

les ha dado alcance) mediante la detección de éstos (a través de un sensor de luminosidad, cámaras,...), provocando la atenuación o incluso el apagado de las luces hasta que se detecta que pueden ser encendidas de nuevo.

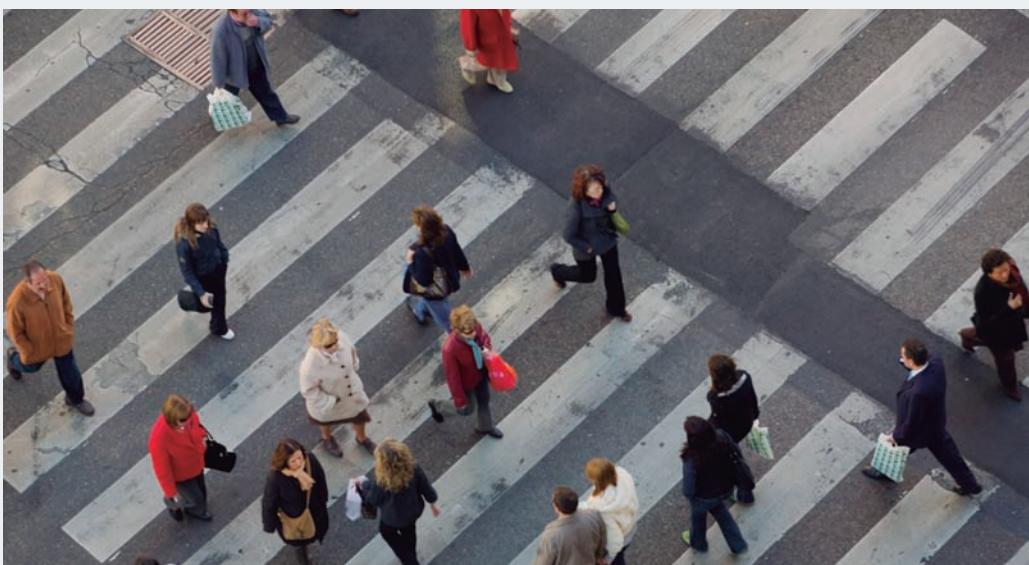
rección; encendiéndose cuando se activa un intermitente o se gira el volante unos grados predeterminados, y manteniéndose encendidas mientras dure la maniobra. Una vez que el volante se vuelve a poner recto, las luces se atenúan progresivamente.

ORIENTABLES, DINÁMICAS.

Una evolución de los sistemas anteriores son los faros orientables o luces de curva dinámicas. Las luces de giro estáticas son útiles cuando se circula a una velocidad moderada (de hecho, solo funcionan en este rango), ya que no tienen potencia suficiente para iluminar la carretera en maniobras a velocidades elevadas. Para resolver este problema y permitir iluminar mejor el interior de las curvas (zona ciega en los sistemas de iluminación convencionales), los faros orientables permiten un giro del haz de luz mediante unos motores eléctricos. Se ubican en los grupos ópticos delanteros y tienen la misión de iluminar exactamente la trayectoria que va a ser seguida por el vehículo. Para efectuar esto, el sistema mide el ángulo de volante y los motores eléctricos giran el haz de luz para dirigirlo hacia dicho ángulo, orientándolo hacia la curva y permitiendo iluminar una porción mayor.

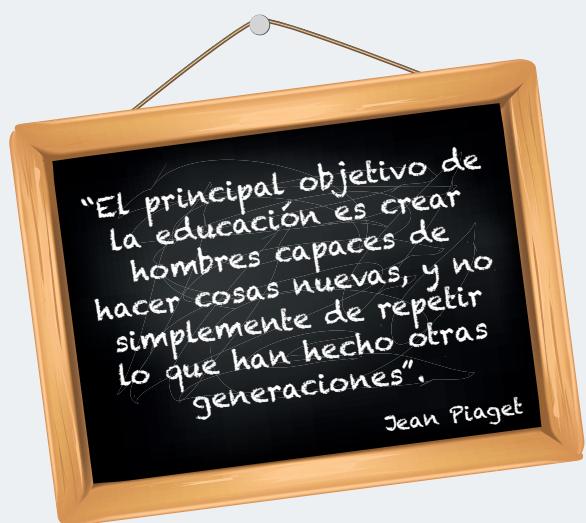
Bajo el nombre de faros adaptables automáticos se encuentran un conjunto de sistemas que pretenden optimizar el uso de los faros permitiendo maximizar el campo de iluminación pero sin molestar a los conductores de los vehículos que pudieran circular en sentido contrario. Los más sencillos son los sistemas que corregen automáticamente la altura de la luz de cruce de los faros de xenón para circular siempre con la altura óptima a través de la corrección del haz según el cabeceo del coche (que varía según la carga del vehículo y las maniobras de aceleración/frenado).

La visión se repite una y otra vez. Cuando preguntamos, da igual que sean conductores, peatones o ciclistas, siempre el resultado es el mismo: **nosotros cumplimos las normas, somos buenos conductores o peatones; los que fallan son los demás.**

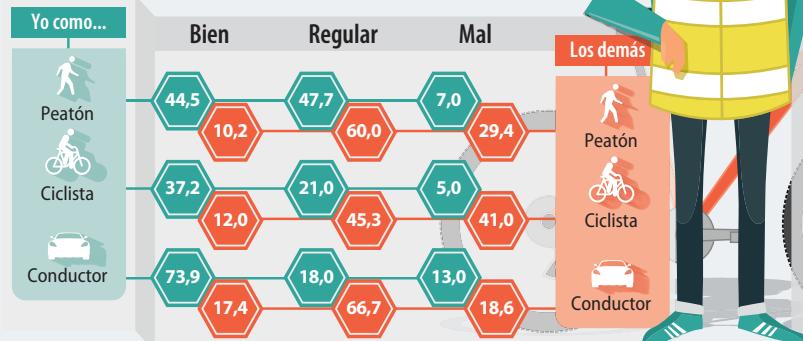


ENCUESTA: LA VISIÓN DE PEATONES, CICLISTAS Y CONDUCTORES

Yo cumplo; los demás, no tanto



Normas: Yo las cumplo, pero los demás...



• Mari Cruz GARCÍA EGIDO
• Infografía: DLIRIOS

Una reciente encuesta encargada por la Dirección General de Tráfico (DGT) sobre conductas peatonales y nuestra percepción de

las de otros usuarios que pueden afectarnos vuelve a mostrar el sesgo del cumplimiento de las normas, en función del comportamiento propio y el de los demás; ¡vamos!, que yo cumple perfectamente pero los demás... son un poco temerarios.

En una escala de 1 a 3 –donde 1 es un grado bajo de cumplimiento de las normas que afectan a los peatones y 3, alto–, los conductores se autocalifican con un 2,78; los ciclistas, con 2,51; y los peatones, con 2,38. Sin embargo, en el cumplimiento de “los otros” las califi-



Los niños también aprenden malos ejemplos

Muchas veces cruzamos las calles, incluso por pasos para peatones, no cuando y por dónde debemos, sino por donde y cuando lo hace la mayoría. Esta actitud 'copiada' de los demás –a veces inconscientemente y otras no tanto– es un riesgo para nosotros como peatones y para otros usuarios, como conductores, motoristas o ciclistas... Pero ¿ha pensado alguna vez que algún pequeño puede estar viéndole, y tomándole como ejemplo? Ellos no solo 'apren-



den' cuando van de la mano, sino también cuando observan a otros adultos. Y si lo hacen mal...

caciones bajan: 1,99 en conductores, 1,81 los peatones, y 1,70 los ciclistas.

En otros apartados, los participantes dicen no realizar conductas explícitas de riesgo peatonal, como cruzar sin mirar el semáforo de peatones (¡menos mal!); pero llama poderosamente

legado –y renegado– de la actitud colectiva de aprender a convivir.

La saturación del medio ambiente que se ha producido en el último tramo del largo verano de 2015 ha puesto sobre la mesa la necesidad de modificar los hábitos de desplazamiento y de reducir emisiones contaminantes.

El uso racional del vehículo y el compromiso de cada uno con el entorno no es, en la visión actual, una cuestión de buenos y malos, de 'progres' o 'carcas', ni de circular sobre 0, 2, 3 ó 4 ruedas, sino que este compromiso y esa racionalidad es algo de "todos". Aunque existen demasiados criterios diferenciadores en el ecosistema-tráfico, todos están condenado a convivir y entenderse: motorizados y no motorizados.

EL USO RACIONAL DEL VEHÍCULO Y EL COMPROMISO CON NUESTRO ENTORNO NO ES CUESTIÓN DE BUENOS Y MALOS, NI DE CIRCULAR SOBRE 0, 2, 3 Ó 4 RUEDAS, ES ALGO DE "TODOS".

te la atención que un 22% admite cruzar el semáforo porque los demás peatones lo hacen.

ENCUENTRO SOBRE PEATONES. Cristina Caruncho, profesora de Ética de la Universidad de Vigo (Pontevedra), fue la encargada de abrir el Encuentro de Peatones en Salamanca. Su ponencia se centró en la necesidad de retomar la perspectiva social del bien común. Sus palabras dibujaron una sociedad perdida en las diferencias donde hemos re-

Parece haberse llegado a un acuerdo general de que, en cuestiones como el tráfico y la contaminación, hay que olvidar las cuestiones particulares y centrarse en el conjunto –lo único que parece capaz de mover a toda la sociedad con la misma fuerza y compromiso es el convencimiento de que el beneficio común llega a cada rincón, sin diferencias de gama o de ruedas...-. De seguir sin cambios, ya hemos visto donde lleva: contaminación, restricciones por ley y cambio climático. ♦

NOTICIARIO

Pontevedra: niños con discapacidad visual conducirán un kart

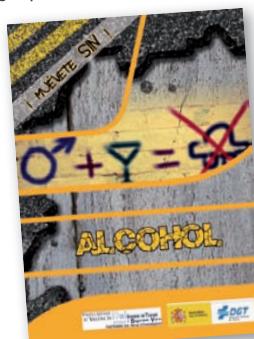
Del 11 al 13 de marzo, 25 niños de Primaria de Pontevedra y Ourense con discapacidad visual, integrados en sus colegios ordinarios, asistirán a las jornadas lúdico-creativas de Pontevedra en el Centro de Recursos Educativos de la ONCE. Con dinámica de juego, habrá actividades relacionadas con el desplazamiento autónomo, orientación y movilidad sin visión, ayuda del perro guía al adulto y, de



la mano de la JPT de Pontevedra, las normas de seguridad vial. La colaboración de DGT y ONCE en Pontevedra permitirá adaptar al código Braille contenidos y recursos didácticos para trabajar la seguridad vial con niños con déficits de visión. Al final, en calles simuladas, los niños actuarán como peatones y conducirán un kart de pedales.

Muévete sin... alcohol, drogas...

Para trabajar en el aula o en grupos, con alumnos de 12 a 18



años, la DGT dispone de un material audiovisual para concienciar a los más jóvenes de los peligros que suponen sustancias como alcohol y drogas. Y no solo ofrece los problemas que causa en la conducción, sino que apunta soluciones. Por ejemplo, en el caso del alcohol, propone caminar, el conductor alternativo, usar bus o taxi o, incluso, recurrir a los padres. Los contenidos están estratificados (12-15 y 15-18).

Mayores, activos y seguros

La DGT acaba de editar un desplegable dirigido a personas mayores con los efectos del envejecimiento y cómo afectan a la conducción de vehículos o durante la circulación

como peatones o, incluso, como pasajeros de transporte público. Se trata de que, con esta información, los mayores sean activos, pero con seguridad.

Extremadura: Road Shows para 7.000 escolares

Organizada por Policías por la Seguridad Vial con AESLEME, Hospital de Rehabilitación Casavérde, Diputación Provincial, Ayuntamientos y Junta de Extremadura, casi 7.000 escolares extremeños accederán hasta finales de abril al Road Show. Este es un proyecto de Educación Vial que se dirige a la población de mayor riesgo (jóvenes) y les conciencia sobre los peligros del tráfico y las fatales consecuencias



Concurso de dibujo "Con bici al cole"

Ya está en marcha –hasta el 11 de marzo dura el plazo– la novena edición del Concurso de Dibujo escolar "Por una ciudad sostenible. Con bici al cole", que

cada año promueve la asociación Burgos Con Bici. Bases y más información en:

www.burgosconbici.org



LA EDAD NO LIMITA, LIMITA LA SALUD

¿Cuándo dejar de conducir?

No hay una edad a la cual se debe dejar de conducir. Podemos seguir al volante si ninguna enfermedad o proceso **afecta a la capacidad para conducir con seguridad**. Sin embargo, a medida que nos vamos haciendo mayores los problemas de salud son más frecuentes y limitantes.

• Dr. F. Javier ÁLVAREZ GONZÁLEZ
(Universidad de Valladolid)
• Infografía: DLRIOS

El punto crítico de cuándo dejar el volante está en equilibrio entre nuestro derecho a conducir y a tener la movilidad que el vehículo ofrece y el derecho de los demás a un entorno vial seguro. Es decir, cuando no estamos en condiciones de conducir con seguridad y hacerlo sea un riesgo para otros y nosotros mismos.

Si usted piensa o duda sobre lo "bien" que conduce o no, no espere a tener un accidente para convencerse de que debe dejar de conducir.

¿CUÁNDO DEJARLO?

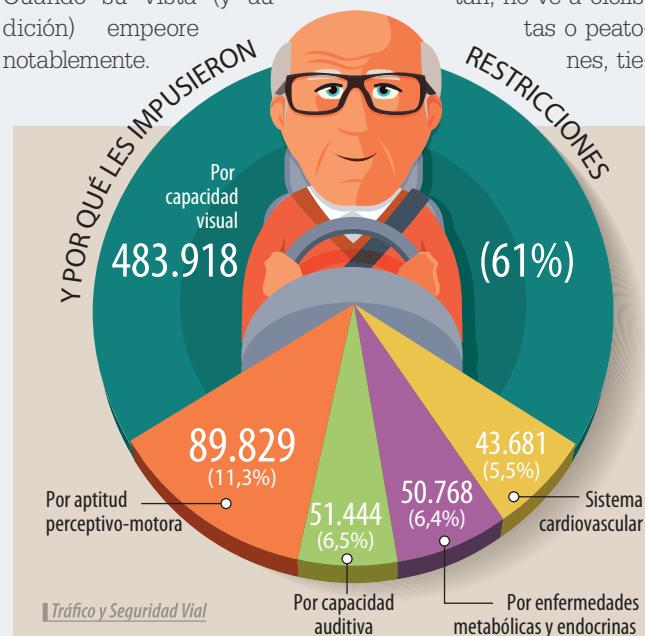
- Cuando vea que su capacidad de reacción es mucho más lenta que antes y que

ha disminuido de forma marcada recientemente.

- Cuando conducir, especialmente de noche, cada vez le resulte más difícil y estresante.
- Cuando su vista (y audición) empeore notablemente.

- Cuando sufra patologías médicas y/o la medicación que toma limite su capacidad para conducir. Incluso puede que su médico le haya sugerido que piense en dejarlo.
- Cuando sus familiares le sugieran que deje de conducir.

Dicho de otra manera: si conducir ya no resulta tan relajante como antes y se empieza a convertir en un suplicio; si tiene dificultad para leer los carteles, no se da cuenta cuando le adelantan, no ve a ciclistas, peatones, tie-



Mayores: Precauciones al volante

- Descanse con frecuencia: cada 1-1,5 horas de conducción.
- Eija carreteras conocidas, y cuando menos tráfico haya.
- Evite conducir desde el anochecer, con sol de frente (deslumbramiento) o con climatología adversa.
- No conduzca tras comer: puede tener sueño, en especial si suele dormir la siesta.
- No conduzca con 'hambre' –justo antes de la comida– ni cuando tenga baja la glucosa: disminuyen los reflejos y su tiempo de reacción.
- Lleve la corrección óptica y auditiva que precise y revise
- con frecuencia su vista: es vital en la conducción.
- Evite el consumo de alcohol: al volante cero alcohol.
- Pregunte al médico y/o farmacéutico los efectos de la medicación en la conducción. Los mayores toman más medicamentos, lo que hace más probable su interferencia al volante. Ante la duda, deje de conducir y consulte. Pero no deje la medicación sin consejo médico.
- Algunas medicinas sin receta tiene efectos importantes al volante: consulte el envase (pictograma) o al farmacéutico de si ese producto afecta al conducir.

MÁS INFORMACIÓN...

¿Todavía conduce?

Betz ME, Scott K, Jones J, DiGuiseppe C. "Are you still driving?" (*¿Todavía conduce?*)
Meta-synthesis of patient preferences for communication with healthcare providers. *Traffic Inj Prev*. 2015 Oct 27;0. PubMed PMID: 26507251.



Conducir con Alzheimer

Mietkiewicz MC, Ostrowski M. "How to handle the dilemma of driving for patients with Alzheimer's disease? (Cómo manejar el dilema de pacientes de Alzheimer que conduce). A survey of advices provided by French caregivers guides". *Geriatr Psychol Neuropsychiatr Vieil*. 2015 Sep;13(3):328-34. doi: 10.1684/pnv.2015.0556. PubMed PMID: 26395306.

Familiares, demencia y volante

Liddle J, Tan A, Liang P, Bennett S, Allen S, Lie DC, Pachana NA. "The biggest problem we've ever had to face": how families manage driving cessation with people with dementia. *Int Psychogeriatr*. 2016 Jan;28(1):109-22. doi: 10.1017/S1041610215001441. PubMed PMID: 26365085.

ne dificultad para incorporarse a un rotunda o al tráfico en un carril de aceleración y no es capaz de mantener una adecuada velocidad –ir excesivamente lento genera problemas a los demás– a las condiciones de la vía.

LA EDAD DE DEJAR EL VOLANTE. Un problema médico cada vez más frecuentes con la edad es el déficit cognitivo asociado a muchos procesos. El caso más evidente es la demencia. Una persona con demencia no debe conducir, pero, en fases iniciales y hasta que se realiza el diagnóstico, los déficits no son tan evidentes, en especial para quien los sufre, que no es consciente de sus limitaciones.

Con frecuencia, familiares y amigos son los primeros en observar déficits en la conducción: invasión frecuente del otro carril, frenazos bruscos ante señales y semáforos, olvidos a menudo de cómo han llegado al destino o la ruta seguida, e incluso cuentan espontáneamente que se han perdido... Conveniente de que deje de conducir es complejo. Puede acompañarle a su próxima cita médica y tratar

el tema. Pero como el deterioro cognitivo es progresivo, no espere a que tenga un accidente.

NO SE ACABA EL MUNDO. Conducir da una gran movilidad. Ese es un punto clave: dejar de conducir no implica no poder moverse como antes, ver a amigos, salir a cenar... Es una cuestión emocional más que un problema real. Pero es una decisión difícil y costosa para todos.

Haga cuentas: el coste del coche, su mantenimiento, ga-

SE DEBE DEJAR DE CONDUCIR CUANDO PODAMOS SUPONER UN RIESGO PARA EL RESTO DE LOS USUARIOS DE LA VÍA

solina... Al final, puede ser más barato usar un taxi cuando se necesite; cada vez hay mejor transporte público –nuestro futuro modo de movilidad aunque no en todos los sitios es fácil–; andar es saludable –no así desplazarse en coche–, y al mayor le viene bien andar, y mucho.

También la seguridad es importante: muchas veces los mayores tienen coches muy antiguos, menos seguros en caso de accidente.

Pero al final es un ejercicio de responsabilidad personal: se debe dejar de conducir cuando supongamos un riesgo (de accidente) para el resto de usuarios de las vías.

Así, la valoración de la aptitud para conducir que realizan los Centros Médicos de Reconocimiento se considera una

de las pocas acciones de promoción de la seguridad vial que se pueden llevar a cabo entre conductores mayores. Su objetivo no es 'retirar' del volante a mayores, sino estar seguros de que conducen con la adecuada seguridad (aptitud). En numerosos anteriores mostramos que la mayoría son aptos para conducir. Y no hace falta que nos declaren no aptos para dejarlo.

TRANSICIÓN HACIA DEJAR DE CONDUCIR.

En general, a medida que nos hacemos mayores, tomamos medidas para adaptarnos al tráfico y al progresivo declive en nuestras funciones: por ejemplo, conducir a menor velocidad y con menos frecuencia. Conducir a velocidad inadecuada (muy lentos, mayores; muy rápidos, jóvenes y edades medias) es un riesgo. Restringir la frecuencia de conducción es una medida adecuada, pero si se conduce infrecuentemente no se hace tan bien ("low mileage bias"): quienes realizan menos de 3.000 km/año tienen mayor riesgo de implicación en colisiones de tráfico que quienes conducen con más frecuencia. ♦



CARTAS, E-MAILS, REDES SOCIALES



CONDUCIR NO ES UN JUEGO

Es verdad que debemos felicitarnos por llevar, al menos, una década de descensos importantes en el número de fallecidos en accidentes de tráfico. Sin embargo, sigue siendo inasumible que 1.688 personas hayan fallecido en las carreteras durante 2014; que, en el mismo año, 9.574 personas fueran hospitalizadas y que otras 117.058 registraran heridas leves. Sigue siendo inasumible, para las familias afectadas y para la sociedad, el coste humano y

económico que representan los accidentes de tráfico.

Por ello, la DGT debe seguir insistiendo en los controles de velocidad, de uso del cinturón, de consumo de alcohol y estupefacientes, de las revisiones ITV y de las conductas inadecuadas y temerarias mientras se conduce. Pero, además de todo eso, debe continuar con los consejos y, sobre todo, debe hacer hincapié en la sensibilización y educación vial desde la escuela y, des-

pués, en las autoescuelas al acceder al permiso de conducir.

El acto de conducir un vehículo no es un juego, ni un deporte, ni una competición, ni un medio de autoafirmación, ni la excusa para dar rienda suelta a emociones negativas como la prepotencia, la descortesía o la agresividad. Conducir es un acto de responsabilidad individual y colectiva en el que nos jugamos lo más preciado: la vida.

Pedro Serrano. Valladolid

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

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

Menor y cinturón

Tengo una hija de 4 años que mide 1 metro. Normalmente la llevo en una silla de grupo 2. Pero si tengo que ir en algún otro coche de algún amigo o familiar no me queda claro si tendría que utilizar esas sillas o si puede ir en un elevador solo de culo con el cinturón puesto.

Nuria Cayo

Respuesta: El artículo 117 del Reglamento de Circulación indica que los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros deberán viajar en los asientos traseros de los vehículos y deberán ir asegurados con el correspondiente dispositivo de retención infantil homologado adaptado a su talla y peso.

La sillas de grupo 2 y 3 corresponden a niños con un peso de 15 hasta 36 kg aproximadamente y corresponde a asientos y cojines elevadores, indicados para el momento en que el niño es demasiado grande para una silla y

demasiado pequeño para el cinturón de seguridad. Funcionan elevando al niño hasta alcanzar la altura necesaria para utilizar el cinturón del propio vehículo correctamente.

La banda diagonal del cinturón ha de





pasar por encima de la clavícula y sobre el hombro sin tocar el cuello, y la banda horizontal, lo más abajo posible sobre las caderas y muslos y nunca sobre el estómago.
Cumpliendo estas premisas, podrá utilizar con seguridad el elevador con el cinturón puesto.

Responsable del SRI

Si yo voy conduciendo mi turismo y llevo a un menor sin cinturón y sin SRI menor de 1,35 cm. sea yo tutor del menor o no...y me denuncian, ¿me quitan puntos a mí como conductor?

Aitor Corrales Álvarez.

Amurrio Álava.

Respuesta: Esta infracción, de la que es responsable el conductor, implica la detacción de 3 puntos y una multa de 200 euros.

Bicis y anchura

Para el transporte de bicicletas en un porta bicis de portón o de bola, ¿pueden salir las bicis por los laterales? ¿Qué anchura del vehículo debemos considerar: la de la ficha técnica o el ancho contando los retrovisores? -Rafael Téllez.

Respuesta:

En el Reglamento General de Circulación no está prevista la posibilidad de que la carga pueda sobresalir lateralmente, salvo en el supuesto de vehículos con anchura inferior a un metro, en cuyo caso, no deberá sobresalir lateralmente más de 0,50 metros a cada lado de su eje longitudinal.

La anchura del vehículo será la consignada en la ficha técnica, que por otra parte, incluirá los retrovisores.



Novel y cristal tintado

En caso de tener los cristales del coche tintados y ser novata todavía, ¿dónde debo colocar la L? Es decir, el sitio sé que si arriba a la izquierda pero con esos cristales solo se ve por el día y fijándose. ¿Me pueden multar por ello? ¿Cómo lo soluciono? -Andrea Díaz Rodríguez.

Respuesta: De acuerdo con lo dispuesto en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos la señal V-13 Conductor novel debe estar colocada en la parte posterior izquierda del vehículo, en sitio visible.

En el supuesto planteado, para cumplir con la norma, cabe la posibilidad de colocar dicha señal en la parte exterior, de modo que sea perfectamente visible en todo momento.

¿Muertes o radares?

He aquí la cuestión. Todos conocemos la polémica que están desatán-

do los radares que están implantados en la autovía A-45 (Málaga).

Internet, en general, y las redes sociales, en concreto, se han convertido en un hervidero de comentarios que, en su mayoría, hacen referencia a que, por un lado, la velocidad máxima se ha reducido recientemente de 100 a 80 km/h y, por otro, a que el

La DUDA...

GAFAS: ¿OTRO PAR EN LA GUANTERA?

Cuando un conductor queda obligado a utilizar gafas para conducir -lo que figurará en su permiso con la clave 01-, no existe una obligación de llevar un repuesto de las mismas en el vehículo.

único fin que se pretende conseguir con la implantación de los radares es el recaudatorio.

Pues bien, estas señales, para circular como máximo a 80 km/h, ya estaban implantadas en este tramo de la A-45 desde que se abrió. Es una carretera que tiene mucho peligro, casi sin arcos, por lo que si tienes un accidente no hay espacio para dejar el vehículo. Los túneles son muy estrechos, las curvas en días de mal tiempo o con lluvia son un peligro. Si la velocidad está marcada a 80 es porque esa vía no da seguridad para ir a más, y quien quiera correr que se vaya a un circuito.

¿Qué pasaba? No se respetaban. Parece que somos como niños, no nos tomamos en serio las restricciones, tomamos nuestras propias normas como válidas simplemente porque "controlamos". ¿Qué ocurría? Un accidente tras otro. Y este tramo llegó a ser un punto negro en consecuencia a los accidentes que sucedían. Desde que están los radares se han eliminado los accidentes, pero parece que las personas no se dan cuenta de eso. Hay muchos grupos haciendo presión para que quiten los radares de este tramo y suban la velocidad máxima permitida.

Pero, por prudencia y no siendo obligatorio, es recomendable llevar un par de repuesto, ya que en caso de sufrir algún percance con sus gafas, no tener un segundo par le impediría seguir conduciendo.





¿Podemos ser sensatos? No somos capaces de levantar el pie del acelerador ni ser conscientes de lo que podemos llegar a provocar o provocarnos. El grado de sensibilización que tengo con este tema es muy alto. Es lo que tienen las experiencias personales. Es muy injusto cuando te arrebatan a alguien que quieras de esta forma, por una mala actuación de una persona inconsciente, por no respetar las limitaciones, por no respetar las normas.

Antonia Martínez Martínez.
Baza (Granada)

1,5 También en ciudad

En su revista Nº 228 en las páginas 32 y 33, hay un interesante artículo de "cómo adelantar bien a las bics". El reportaje ceda claro que hay que guardar 1,5 metros al adelantar a la bici. En poblado, ¿hay que guardar el 1,5 metros?? En el reportaje no queda claro si dentro de poblado también es lo mismo. ¿Qué distancia hay que guardar al adelantar a una bici dentro de poblado?-Daniel López.

Nota de la Redacción: Reiteramos esta respuesta -publicada ya en el número 230- dada la insistencia en la consulta de multitud de lectores y colectivos.

Respuesta: En los últimos meses, se ha planteado la duda sobre si la separación lateral de 1,5 metros para adelantamientos de conductores a ciclistas es aplicable o no en poblado. La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial - reformada por la Ley 6/2014, de 7 de abril- establece (art. 34.4 del texto articulado) que "todo conductor de vehículo automóvil que se proponga realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, deberá realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando

Archivo adjunto... ESCRITO EN EL ASFALTO

Frente a un colegio en Los Peñascales (Torrelodones, Madrid) este paso de peatones recuerda a niños y mayores la necesidad de, antes de cruzar, parar y mirar y solo después cruzar. Es verdad que se trata de una zona muy tranquila, con calles estrechas y no demasiada circulación. Pero los buenos consejos deben estar siempre presentes. Y si desde el colegio los inculcamos en nuestros menores, pues mejor.

M. J. M. A. Madrid.



una anchura de seguridad de al menos 1,5 metros".

Por otra parte, el reglamento General de Circulación (art. 85.4) señala que "cuando se adelanta fuera de poblado a peatones, animales o a vehículos de dos ruedas o de tracción animal, se deberá realizar la maniobra ocupando parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada, siempre y cuando existan las condiciones precisas para realizar el adelantamiento en las condiciones previstas en este reglamento; en todo caso, la separación lateral no será inferior a 1,5 metros".

Visto que la regulación contenida en la Ley no es coincidente con la que se recoge en el texto reglamentario, debe concluirse que la separación lateral de seguridad de 1,5 metros es aplicable cuando el adelantamiento se realiza tanto en vías urbanas como interurbanas. No obstante, debe tenerse muy en cuenta que en vías urbanas se producen muchos supuestos de circulación en los que no opera esta regla, por no tratarse técnicamente de adelantamientos. El ejemplo más claro es

cuando la calzada dispone de dos o más carriles de circulación por sentido, pues en estos casos cada usuario circula por su carril sin atender a la regla de separación lateral citada. Con independencia de la necesidad de que se tenga que dejar o no la separación lateral mínima mencionada, es importante que los conductores de automóviles realicen estos adelantamientos o rebasamientos a los ciclistas atendiendo especialmente a la seguridad de estos usuarios.

Circule por la derecha

Leo desde hace muchos años la Revista Trafico, y no salgo de mi asombro al ver que en el último número ya ni se menciona para nada la circulación por el centro o la izquierda estando libre el carril derecho.

La permisividad con esta infracción que causa atascos y accidentes es clara y total. Parece que interesaría controlar solo la velocidad. He visto guardias de tráfico ver pasar impasibles delante de ellos, verdaderas caravanas por el carril central, y lo más gracioso es que pocos kilómetros antes había un panel que decía: "Circule por la derecha". Encuentro incomprendible, que ni siquiera se haga una campaña de concientización.

**Rafael Borrell Viñas.
Badalona (Barcelona).**

Por esta razón, entiendo que un trabajo como el realizado en colaboración entre el BOE y la DGT para recopilar, editar y mantener actualizadas las normas relacionadas con el tráfico, la circulación y la seguridad vial, me parece fantástico.

Pero no logro entender, por qué un trabajo así, solo merece un pequeño artículo de cuatro líneas, en una esquina del número 227 de su revista y ni siquiera apunta a una dirección web donde localizarlo y descargarlo. Por eso me gustaría que incluyeran este escrito con esta dirección: http://www.boe.es/legislacion/codigos/codigo.php?id=020_Código_de_Traficoy_Seguridad_Vial&modo=1, pero mejor estaría que en algún sitio bien visible i/o accesible incluyeran un link con la dirección adecuada.

**Pío M. Peroy Pérez.
Reus (Tarragona).**

Nota de la Redacción: En nuestra página web (<http://revista.dgt.es>) tiene usted desde hace muchos meses un banner (anuncio) con el enlace correspondiente a esta recopilación, como usted reclama.

Aire de pago

El motivo del presente es llamar la atención sobre un problema, aunque no sé muy bien dónde acudir. En algunas gasolineras están instalando comprobadores de presión de neumáticos y surtidores de aire que sólo funcionan previo pago de monedas de euro, es decir que si no llevas monedas o simplemente no quieres pagar un servicio así, es posible que circules con una presión incorrecta en los neumáticos con lo que esto conlleva en la disminución de la seguridad vial.

Juan Carlos Tendero.



Todas las normas

Antiguamente, todo cabía en el Código de Circulación. Ahora los tiempos han cambiado y las leyes han de estar más estructuradas y acotadas. Pero su complejidad, derogaciones y actualizaciones, llevan a ciertos desplantes y dificultades para localizarlas e incluso conocer si aun son aplicables.

Cómo cambiar el domicilio en el permiso de conducir

Si cambia su domicilio, debe usted notificar el nuevo en la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia donde resida.

DOCUMENTACIÓN NECESARIA:

- Impreso oficial cumplimentado.
- Permiso o licencia de conducir.
- Documento de empadronamiento. Para realizar este trámite, se necesita un documento original que acredite el cambio de domicilio.

SIN DUPLICADOS. La anotación del nuevo domicilio no requiere la expedición de nuevos permisos o licencias ni de duplicados de los mismos en ningún caso.

DE VUELTA. Tanto el permiso o licencia como el documento de empadronamiento son devueltos al solicitante tras la anotación del cambio de domicilio.

TRÁMITE GRATUITO. Este trámite es gratuito, por anotar el cambio de domicilio no hay que abonar tasa alguna.



¿DÓNDE REALIZARLO?

Para mayor comodidad de los usuarios, la DGT ha realizado un esfuerzo para 'acercar' este trámite y que pueda realizarse, no solo en las Jefaturas Provinciales de Tráfico (siempre con cita previa), sino

también en algunos ayuntamientos. Consulte los ayuntamientos disponibles en:

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/centros-colaboradores/ayuntamientos-convenio/>

Teléfonos e Información



Emergencias toda España:

112

Información tráfico:

011 www.dgt.es/

Atención a las víctimas + información administrativa:

060 <http://administracion.gob.es/>

Centro de recogida de vehículos fuera de uso

<http://www.sigrauto.com>

Y en www.dgt.es/es/ ...

Estaciones ITV

... seguridad-vial/centros-colaboradores/itvs/

Información de carretera

... el-trafico/ o <http://infocar.dgt.es/etraffic/>

Jefaturas de Tráfico

... la-dgt/quienes-somos/estructura-organica/jefaturas-provinciales/

Centro de reconocimiento de conductores

... seguridad-vial/centros-colaboradores/centros-de-reconocimiento-de-conductores/

Matriculaciones Diciembre 2015



Turismos



Motocicletas



Furgonetas y Camiones



Última Matrícula
(13/02/2016)

JLT

Tasas 2016



Matriculación automóviles (Permiso de circulación)	95,80 €	Prórroga permisos y licencias conducción (**)	23,50 €
Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación)	26,70 €	Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	4,70 €
Permisos temporales y autorizaciones especiales	19,80 €	Revisiones hasta 2 año (60% descuento)	9,40 €
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (Transferencia)	53,40 €	Revisiones hasta 3 año (40% descuento)	14,10 €
Examen conducción (Permisos)	90,30 €	Revisiones hasta 4 año (20% descuento)	18,80 €
Examen conducción (Licencias)	42,70 €	Duplicado permisos y licencias conducción y circulación	20,00 €
Obtención de permisos por pérdida de puntos	27,70 €	Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico	3,90 €
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (Certificación, cotejo y desglose de documentos)	8,30 €	Otras autorizaciones otorgadas por el organismo (Permiso internacional,...)	10,10 €

(*) 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.

(**) En función del periodo de revisión la tasa tiene descuentos de hasta el 80% a quienes se revisen cada año.



CUANDO CONDUCES BAJO LOS EFECTOS DE LAS DROGAS LA REALIDAD SE DISTORSIONA.
UNA DE CADA TRES PERSONAS DA POSITIVO EN UN CONTROL ANTI-DROGAS.

QUE LAS DROGAS NO CONDUZCAN POR TI

