



El Permiso por Puntos cumple **3** años

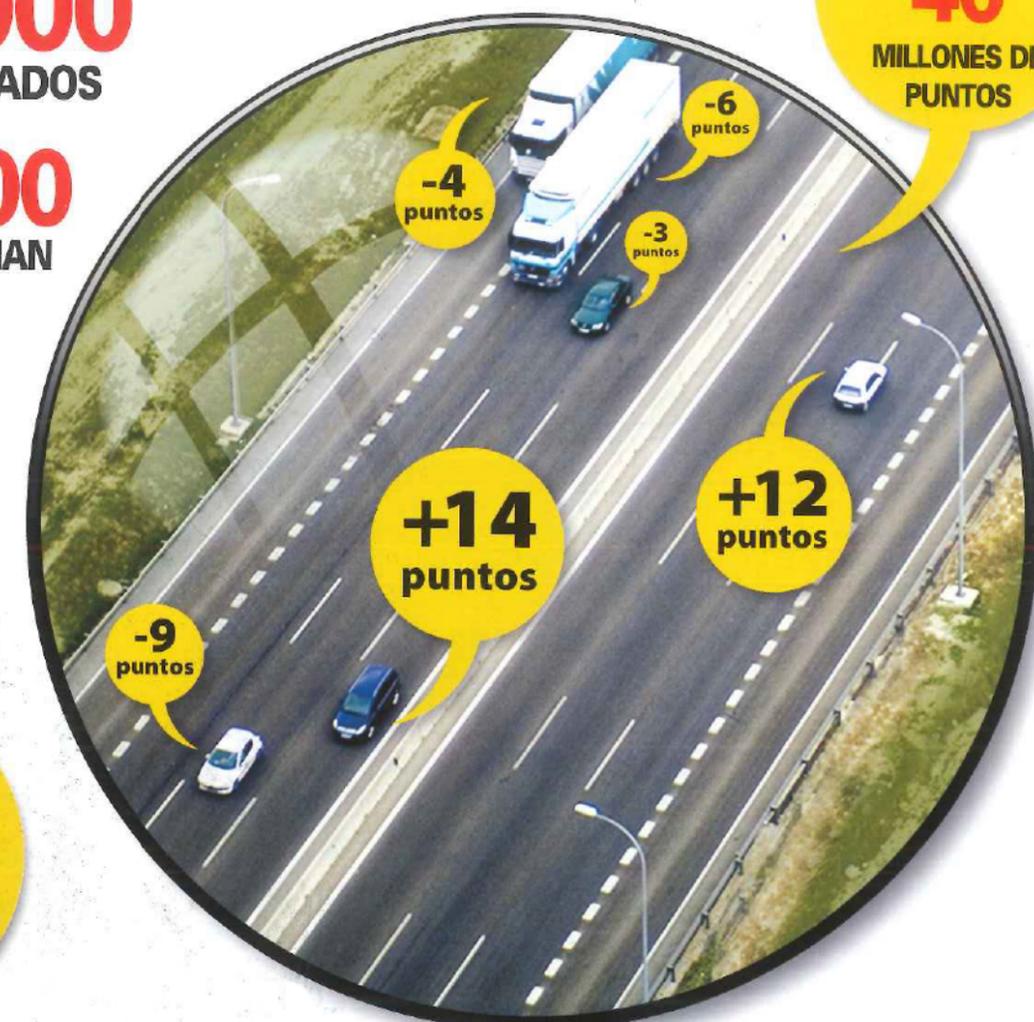
8.000.000
DE PUNTOS RETIRADOS

2.000.000
DE CONDUCTORES HAN PERDIDO PUNTOS

35.000
HAN HECHO CURSOS

24.000
HAN PERDIDO EL PERMISO, EL 0,1%

MÁS DE
1.500
VIDAS SALVADAS



EN JULIO SE REGALARÁN
40
MILLONES DE PUNTOS

ALCOHOL: LOS REINCIDENTES CAUSAN UN 25% DE LOS ACCIDENTES GRAVES

Campana para que todos usen el casco



Nuevo Reglamento de Conductores

Pagar las multas con tarjeta de crédito

Permiso de conducir de plástico para todos

Todas las ayudas y rebajas para comprar coche

- 3** Editorial: 40 millones de puntos regalados
- 4** La Locura
- 5** El Maletero
- 8** Conducir Mejor: Conducir con equipaje
- 10** El Escaner: El alcohol y la accidentalidad
- 11** Mi Carril: Coches con regalo

REPORTAJES

- 19** Campaña especial de utilización del casco de la DGT.
- 22** Nuevos permisos de motos y ciclomotores y se amplían plazos de renovación.
- 23** Qué hacer ante un accidente en un túnel.
- 30** Qué deben hacer y qué derechos tienen las víctimas de accidentes de tráfico.
- 32** ¿Se venden más los coches que tienes más estrellas EuroNCAP?
- 40** SV Internacional
- 42** Se reacciona antes ante una señal de obligación que ante otra de prohibición.
- 44** Por qué ha crecido la accidentalidad de las furgonetas.
- 46** El "Mini" cumple 50 años.
- 49** El permiso de conducir de plástico ya se emite en todos los casos.
- 50** Salud Vial: Conocer la fatiga para poder evitarla.

- 51** Tráfico del Motor: Descuentos, promociones, ofertas, seguro gratis, Plan Vive... el mercado del automóvil se llena de iniciativas para activar las ventas.
- 54** Banco de Pruebas: Seat "León", Opel "Insignia", Mazd "3" y Toyota "iQ"
- 56** Noticias del Motor
- 58** Cómo recibir en su correo electrónico "Tráfico y Seguridad Vial".

- 59** La Pluma: "Carnet por puntos y mentalidad", por José María Calleja.
- 60** La Entrevista: Pau Donés
- 63** Cartas
- 66** Vía de Servicio: tasas, ITV, teléfonos de interés, ITV, matriculaciones...
- 67** Trabajos en favor de la comunidad para 'pagar' delitos de tráfico.

12

Permiso por puntos: balance positivo

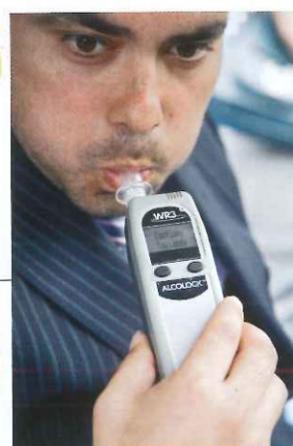
En los tres años de aplicación del permiso por puntos, 2 millones de conductores han perdido 8 millones de puntos. Con eso se ha salvado una media de 50 vidas mensuales.



Reincidentes del alcohol

La mayoría de las 35.000 personas condenadas el pasado año por conducir con una tasa de alcoholemia superior a 1,2 gr/l. no volverá a cometer este delito, pero un pequeño grupo, responsables de casi una cuarta parte de los accidentes más graves, repetirá. Son los reincidentes

26



36

Pagar las multas en internet

La DGT ya ha puesto en marcha un sistema de pago de multas a través de Internet mediante las tarjetas de crédito y débitos de uso habitual en España

60

ENTREVISTA Pau Donés

El cantante de "Jarabedepalo" nos cuenta sus más recientes proyectos musicales y sus inquietudes, como conductor y motorista, por el mundo de la seguridad vial.



El Permiso por Puntos cumple 3 años

8.000.000 DE PUNTOS RETIRADOS

2.000.000 DE CONDUCTORES HAN PERDIDO PUNTOS

35.000 HAN HECHO CURSOS

24.000 HAN PERDIDO EL PERMISO, EL 61%

1.500 VIDAS SALVADAS

40 MILLONES DE PUNTOS

+14 puntos

+12 puntos

Todas las ayudas y rebajas para comprar coche

AÑO XXV
Número 196/2009

Director:
JESÚS SORIA (jsoria@dgt.es)

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

Confección: José Bélamo.

Redactores:
Mercedes López (mlopez@dgt.es) y
Marian García (agruiz@dgt.es),
Carlos Nicolás (cnicolas@dgt.es)

Fotografía:
Paul Alan Putnam y Lucía Rivas (colaboradores).
Secretaría de Redacción:
Ana Álvarez (amalvarez@dgt.es)
Colaboran en este número: Javier Álvarez, Arias,
Helena Gil, Juan C. González Luque, Quique, Ramón y
Manu Zoco.
Infografía: Dlírios y CutandPastographics.
Colaboración especial: José María Calleja.
Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.
Teléf. directo: 91 301 84 25.
Fax: 91 320 41 38.

www.dgt.es/revista

Consejo Editorial: Ernesto Abati, María Luisa Alonso,
Francisco Altozano, Aurora Cedenilla, A. Mónica Colás,
Susana Estévez, Federico C. Fernández, Anna Ferrer,
Ramón Ledesma, Juan Jesús Martín, Candelaria Mederos,
Juan M. Menéndez, Fernando Muñoz, Pere Navarro,
Antoni Riu, José Ignacio Rodríguez y Jesús Soria.
Impresión, distribución y fotomecánica:
UTE Editorial Aranzadi y ONA Industria Gráfica.
Depósito legal: M-25.988-1985.
N.I.P.O.: 128-09-003-3. 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.

Tirada de este número: 350.000 ejemplares

Edita:



40 millones de puntos regalados

El próximo mes de julio se cumplen tres años desde que se pusiera en marcha el Permiso por Puntos en nuestro país. Podríamos hacer mil valoraciones sobre lo que su implantación ha supuesto en materia de seguridad, que es mucho, pero hay unas cifras que, a falta de 'cerrar' algunos datos cuando finalice junio, hablan claramente de lo que ha significado: se han retirado ocho millones de puntos, dos millones de conductores han perdido puntos, 500.000 han perdido la mitad de su saldo, y 24.000 han perdido el permiso... Alguien puede pensar que son cifras negativas. Craso error. Si analizamos esta 'ensalada' de números, comprobaremos que la retirada del permiso afecta a una minoría de conductores, tan solo al 0,1 por ciento y que para la mayoría lo único que ha podido representar su llegada es que ha reconducido ciertas formas conducir, respetando más las normas. Pero hay más: tengan en cuenta que la mayoría, ¡alrededor de 20.000.000 de conductores!, los que cumplen las normas, los que no conducen si beben, los que no pasan de 90 donde la limitación es de 90, los que se ponen el casco... no solo no han perdido puntos, sino que el 1 de julio van a recibir un importante regalo: dos puntos, lo que significará que su saldo pasará de 12 a 14 puntos. Es decir, se van a dar ¡40.000.000 de puntos! frente a 8.000.000 retirados. Cinco veces más. Un regalo para la mayor parte de los conductores por su buen hacer sobre el asfalto, por su respeto a los demás, por su civismo al volante. Incluso muchos de los que han cometido un error se han apuntado rápidamente a los cursos de reciclaje para poner al día sus conocimientos, sus conductas. Para recuperar puntos. Y lo más importante: la implantación del permiso supone que cada mes se han salvado alrededor de 50 vidas.

Como dicen algunos de los expertos consultados para conocer su valoración tres años después, "es una nueva cultura de respeto a la ley", como apunta el Fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, o, como dice Emilio Olabarria, presidente de la Comisión de Seguridad Vial, "se ha demostrado que el derecho punitivo tiene efectos disuasorios claros". Parece claro el efecto positivo de la puesta en marcha del Permiso por Puntos, que está funcionando mejor que en otros países, aunque es obvio que habrá que seguir trabajando para que nadie baje la guardia. Ni siquiera esa minoría de conductores, 5.000 ó 10.000 a los parece que les da igual todo. Por eso estamos en plena campaña en varias comunidades autónomas para el uso del casco. Para que esos pocos que no lo usan se metan en la cabeza que sin el casco el riesgo de lesión cerebral se multiplica por tres. Y hasta se pierden puntos... Y vidas.



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



1 Nos encontramos, en esta primera imagen, a una furgoneta de color azul iniciando el adelantamiento a un turismo que circula en fila tras un camión y otro vehículo. La imagen no permite ver bien la señalización, pero la patrulla de helicópteros asegura que se trata de una zona donde está prohibida esta maniobra...



2 Esto no es extraño, puesto que se trata de puente sobre un río con solo un carril en cada sentido, sin arcén, protegido por vallas, con lo que el espacio para solucionar cualquier imprevisto es inexistente. Pese a ello, la furgoneta continúa en la misma maniobra adelantando a los vehículos de la fila, que ahora vemos que es más larga.



3 También vemos, en la tercera imagen de la secuencia, que la razón de la pequeña retención es una excavadora que circula lentamente por la carretera y que, al marchar por un tramo donde está prohibido adelantar, provoca esa pequeña cola de conductores que respetan la norma y la señalización.



4 La furgoneta finaliza su adelantamiento en prohibido. Y se confirma que se trata de un tramo con esa señalización, ya que se ve la señal vertical de fin de prohibición. ¿El tiempo ganado, apenas unos segundos, justifica el riesgo corrido? No. Ni para él, ni para los otros usuarios que lo han sufrido.

Infracción muy grave y 6 puntos menos

La Locura de este número es una infracción muy grave, que, de acuerdo a la Ley de Seguridad Vial (art. 65.5.d), se califica como conducción manifiestamente temeraria. Por ello, se sanciona con multa de 301 a 600 euros y 1 mes de suspensión del permiso de conducción (art. 67.1 de la Ley de Seguridad Vial) y, además, lleva aparejada la pérdida de 6 puntos del permiso, según el punto 4 del Anxo II de la Ley de Seguridad Vial.

ASÍ LO VÍ Adelantando en curva, en prohibido y hablando por el móvil

Una mañana, circulando por la carretera M-501 —más conocida como carretera de los Pantanos—, bajando el puerto de San Juan con el camión, en plena curva, con señal de prohibido adelantar y línea continua, llegó a mi altura un Seat "León" negro... Me quedé asombrado al ver que su conductor, además de adelantar en zona prohibida, circulaba hablando por el móvil.

No quiero imaginar qué hubiera sucedido si, en ese momento, se hubiese encontrado con otro vehículo circulando correctamente por su carril. Hay personas que se creen que circulan solas por la carretera. Mucho me temo que con las locuras que se ven en ese tramo de la M-501 y el penoso estado del asfalto, tiene bien merecida la identificación como punto negro o tramo de con-

centración de accidentes.
Mario Cabrero Montero.
San Martín de Valdeiglesias. Madrid.

CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO

Si quiere contar alguna locura que haya presenciado, envíe una carta a la Revista «Tráfico y Seguridad Vial». (c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid). El escrito no debe sobrepasar las 12 líneas de extensión.

Alcohol: persisten los mitos

El alcohol sigue siendo un gran desconocido, según ha puesto de manifiesto una investigación del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) sobre alcohol y conducción entre jóvenes de 18 a 34 años. La mayoría (60%) culpa al alcohol de los siniestros, a pesar de que gran parte de los encuestados todavía desconoce cuál es la cantidad de alcohol que necesita para una alcoholemia positiva y un 12% reconoce haber viajado con un conductor borracho en los últimos tres meses. Como principales soluciones para



prevenir los efectos del alcohol al volante proponen no beber (80%), un conductor alternativo (59%) y para rebajar la tasa dormir en el coche (62%) y dejar de beber una hora antes (22%). Destaca que más del 80% es partidario de una tasa cero para conductores noveles.

Nueva campaña de velocidad

La DGT realizó una nueva campaña de control de los límites de velocidad del 13 al 27 de mayo, con controles específicos en las carreteras convencionales, donde en 2008 se produjo el 78% de los accidentes y donde, por velocidad inadecuada, murieron 502 personas. Durante la campaña, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil duplicó los controles, con servicios de vigilancia en casi 2.000 tramos de carreteras con 264 radares móviles para controlar la velocidad de alrededor de un millón y medio de vehículos. La influencia de la velocidad en los accidentes es sumamente importante, tanto que una reducción en la velocidad media de circulación de solo un 5%, produce un descenso de un 20% en los accidentes mortales.

Obama limita las emisiones

Los enormes monstruos de cuatro ruedas tienen los días contados en EE. UU. Barak Obama ha anunciado los primeros límites a la emisión de gases contaminantes para automóviles de la historia de ese país. Desde 2016, los fabricantes norteamericanos de coches estarán obligados a diseñar vehículos que consuman mucho menos que los actuales, en torno a los seis litros y medio cada 100 kilómetros. La medida ahorraría un total de 286.000 millones de litros de en siete años y reduciría la emisiones de dióxido de carbono en un 30% antes de dicho año.

FE DE ERRATAS

En el reportaje "Crisis, ¿Nos afecta al volante?" del número 195, en el recuadro "El peligro de los medicamentos" (pag.16), donde dice "disminución del tiempo de reacción" debe decir "aumento del tiempo de reacción". En la página 44 del número 194, reportaje "Son más, mueren menos" donde dice "20 de cada 100 rumanos que viven en España" debe decir "20 de cada 100 rumanos que mueren en España".



70.000 ciclistas diarios en Sevilla

Las bicicletas están de moda. En los últimos años decenas de servicios municipales de préstamo han comenzado a funcionar con éxito por toda España. En Sevilla, el número de ciclistas que circulan a diario se ha multiplicado por siete en dos años: de 11.000 a más de 70.000 el año pasado. En Barcelona, otra de las ciudades 'bicicletteras', desde la puesta en marcha del servicio de 'Bicing', el número de abonados ha llegado a 188.000 y una media diaria de 40.000.



Especial 50 años

El próximo número de "Tráfico y Seguridad Vial", que se distribuirá en la primera quincena de julio, se dedicará monográficamente al tráfico en los últimos 50 años, coincidiendo con el medio siglo que cumple la Dirección General de Tráfico. Los coches que se matriculaban en los años 60, 70..., cómo han cambiando los vehículos, los conductores, la accidentalidad, la propia historia de la DGT... También, el cuadernillo especial del verano, con el mapa de puntos conflictivos.

Ahorro sin malos humos

La Dirección General de Tráfico está analizando las mediciones de consumo de combustible y de emisiones de gases contaminantes en el acceso a Madrid por la A-6, que dará a conocer próximamente. Está relacionado con una de las medidas del Plan de Ahorro y Eficiencia Energética que consistía en la reducción de la velocidad en un 20% en los accesos a

las grandes ciudades. Además de Barcelona, ya hay algunas experiencias en otras ciudades europeas como Toulouse, Rotterdam y Birmingham. En esta primera fase, se ha querido realizar un análisis comparativo en diferentes situaciones dependiendo de la variable velocidad. Los dispositivos utilizados han medido los gases nocivos (CO₂, NOx, HC) y partículas que expulsa cada vehículo que pasa por delante. Estos datos, relacionados con las características del vehículo y los registros medios de intensidad y velocidad del tráfico, permitirán llegar a unas condiciones para circular de forma eficiente y reducir la contaminación atmosférica.



Paul Alan PUTNAM

Más inversión en Seguridad Vial

El Gobierno aprobó el pasado mes de mayo la concesión de más de 27 millones de euros para la empresa pública Ineco que, durante 36 meses, asesorará a la Dirección General de Carreteras en la redacción de proyectos, coordinación, supervisión y gestión de las actuaciones en materia de seguridad vial. Los trabajos serán de apoyo técnico para el tratamiento de los tramos de concentración de accidentes (TAC) y la instalación de barreras de seguridad, con un seguimiento de las actuaciones en materia de seguridad vial. Además, Ineco participará en los proyectos de adecuación y mejora necesarios en la red de carreteras.

Premios ACEX

La Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX) entregó su V Premio Nacional a la Seguridad en Conservación. Entre los asociados, el premio recayó en Intevia, por un sistema automático de medida de barreras mediante un perfilómetro láser 3D. El premio general fue para Brilliant Tecnics, por su trabajo referido a la sustitución de elementos de acero galvanizado por elementos compuestos por polímeros, lo que generará una disminución importante en gran número de lesiones en las personas y daños en los vehículos. Además la plataforma ciudadana "Ponle Freno", de Antena 3 y Onda recibió una mención especial.

Misterio y aventuras en la ciudad sin señales.

Una mañana, todas las señales de tráfico desaparecen y la ciudad se convierte en un caos. Así comienza la última obra del periodista y policía Antonio Gómez Montejano, "El tético raptor del tráfico", una novela sobre el valor de las normas de circulación.



¡¡Cazados!!



¡Y un Ferrari a 271!

En las últimas semanas hemos recopilado más de una docena de casos de conductores a velocidades de vértigo. Publicamos estas dos. La primera es de una moto que pasó frente a un radar en la N-340 en el puerto de montaña de la Carrasqueta, una carretera convencional, a nada menos que 240 km/h. La segunda, una conductora novel -velocidad máxima limitada a 80 km/h- que circulaba a casi 180 en un tramo limitado a 100. Aun así, bate los registros de mayores imprudencias un ciudadano británico cazado a 271 km/h en un Ferrari último modelo por la A-92 N en Baza (Granada), ni más ni menos que 151 km/h por encima del límite. El conductor fue detenido por la Guardia Civil por un presunto delito contra la seguridad del tráfico.

VI Curso de Educación y Seguridad Vial

La Universidad de Salamanca, en colaboración con la DGT, organiza un curso del 6 al 10 de julio dirigido a profesionales de la Educación y la Seguridad Vial y para cualquiera interesado en este campo. Será eminentemente práctico y contará con talleres de conducción segura y eficiente, de investigación y programación o de recursos didácticos y materiales para la Educación Vial. El plazo de matrícula está abierto y el curso se limita a 50 alumnos. Información e inscripción:

<http://web.usal.es/vmanso>

la barbaridad

"Hay que ilegalizar el carné por puntos"

Cayetano Rivera, torero



Rivera sabrá de toros. De otras cosas, no. Por ejemplo, que el permiso por puntos ha salvado 1.500 vidas en tres años. La ignorancia es muy atrevida...

Matriculaciones 'a distancia'

Para reducir el tiempo de matriculación, evitar la generación de documentación en papel y los errores en la transcripción de datos, la Dirección General de Tráfico ha desarrollado con el Ministerio de Industria la matriculación 'on-line'. Desde ahora, fabricantes e importadores de vehículos podrán realizar de forma telemática los pasos previos -transferencia de datos técnicos- a la matriculación de un vehículo. El nuevo procedimiento se presentó en el pasado Salón de Barcelona del automóvil y SEAT fue el primer fabricante en utilizarlo.

Control del cinturón en un millón de vehículos

En la última campaña de control y vigilancia del cinturón de seguridad, realizada por la DGT durante 14 días del pasado mes de febrero, se controló el uso de los sistemas de retención a los usuarios de un millón de vehículos y se formularon 12.535 denuncias. En concreto, 9.413 conductores, 2.609 pasajeros y 513 menores de 12 años no hacían uso de ese sistema de seguridad que reduce en un 50% el riesgo de muerte y mitiga la gravedad de las lesiones en caso de accidente. El incumplimiento de esta norma está tipificado como infracción grave y está sancionado con una multa de 150 euros; además, conducir sin utilizar el cinturón o transportar a un menor sin que utilice un sistema de retención infantil supone la pérdida de tres puntos.



El Periódico de Catalunya/Danny Caminal

Condenados a vigilar

Los condenados por delitos del tráfico pueden realizar trabajos para la comunidad como pena alternativa. Algunos de ellos están colaborando en regular el tráfico a la salida de colegios y en campañas de movilidad. En la foto, un infractor vigila un paso de peatones en la Ronda de Sant Pere.



La aparición de las bicis fantasmas

Cada una es un recordatorio de que ahí, en ese preciso lugar, un ciclista murió en un accidente. Todas están pintadas de blanco, a veces adornadas con flores, fotografías o mensajes. El movimiento de las 'bicicletas fantasma', que surgió en Estados Unidos, lucha por la seguridad de los ciclistas y ya se ha extendido a más de 40 ciudades por todo el mundo. Se calcula que sólo en Gran Bretaña hay unas 100 bicis fantasma. En España, la única bici blanca está en Montfullà, Girona, en recuerdo de una ciclista de 29 años mortalmente atropellada en octubre de 2007. Más información:

www.ghostbikes.org

Papá conduce mejor, mamá es más prudente

Ellos conducen mejor, pero ellas son más prudentes. Es la conclusión de una encuesta de la patronal de las aseguradoras UNESPA realizada a 500 chavales de entre 10 y 15 años. El 51% de los adolescentes califica a su padre de "muy buen" conductor y algo menos, el 41%, piensa igual de sus madres. Además, el 83% afirma sentirse seguro en los viajes y la mayoría considera que ambos progenitores mantienen la calma, aunque más la madres que los padres. Del cinturón de seguridad, el 90% dice llevarlo siempre puesto, aunque las chicas lo usan más.

Motoristas: malos hábitos

Un estudio del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) sobre hábitos de conducción de los motoristas en ciudad destaca, por ejemplo, que el 22% de ellos circula por el carril bus y el 11% por el carril bici; que el 22% conduce temerariamente, el 23% invade el carril contrario y el 43% aparca fuera de las plazas reservadas. El estudio recomienda favorecer el cambio de hábitos con campañas y vigilancia, mejorar las infraestructuras y promover las motos eléctricas.



UN EQUIPAJE CON SOBREPESO CAMBIA EL COMPORTAMIENTO DEL COCHE

La carga del peligro

Sobrecargar un vehículo no solo repercute en el aumento del consumo de combustible o en un desgaste de los neumáticos y otros elementos mecánicos. Además, puede suponer un riesgo para la seguridad de los ocupantes, ya que un aumento de peso supone un cambio en el comportamiento del coche.

José Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM

La agilidad y la estabilidad de un automóvil puede llegar a empeorar hasta el 11% por sobrecarga el coche, según un estudio realizado por el Instituto Mapfre de Seguridad Vial; el agarre en curva empeora hasta el 20%, la frenada en seco se alarga más del 4% y si el piso está mojado, hasta el 17%. Y ¡jojo!, porque en un adelantamiento se puede necesitar casi un 39% más de distancia. Por tanto, la primera recomendación es no sobrecargar el vehículo por-

Portaequipajes de techo

Este tipo de accesorio supone un aumento del consumo de combustible y modifica las condiciones de estabilidad del vehículo, por lo que, en general, no son aptos para cargas muy pesadas. En cambio, admiten bien los objetos ligeros aunque sean de gran volumen. Lo importante es que estén bien sujetos; si cayeran sobre la calzada, el accidente podría ser inevitable.

que el riesgo de sufrir un accidente aumenta considerablemente.

MEJOR EN EL MALETERO. El equipaje debe ir situado siempre

en el maletero y en ningún caso la suma del peso en vacío del coche, más la de los ocupantes y la del equipaje, debe superar el peso máximo autorizado que figura en la tarjeta de características técnicas del coche.

ORDENADO Y REPARTIDO. Maletas, bolsos y demás objetos deben estar bien ordenados y repartidos en el maletero. Coloque debajo las cosas más pesadas y encima las más ligeras para conseguir que el centro de gravedad esté lo más bajo posible. Si se colocan objetos en el habitáculo de los pasajeros, procure que no molesten y, sobre todo, que no dificulten los movimientos y la visibilidad del conductor.

Apuntes sobre dos ruedas



Cómo elegir la moto

A menudo, cuando pensamos comprar una moto con la idea de poder circular mejor por las ciudades, evitar retenciones, aparcar con facilidad o incluso ahorrar, gracias a su bajo consumo, buscamos el vehículo que más nos gusta, el más económico o el que tiene nuestro amigo. También deberíamos tener en cuenta aspectos como nuestra altura, peso y corpulencia, la experiencia... Responder a las tres preguntas que se plantean a continuación ayudará a escoger correctamente la moto adecuada para cada necesidad. Y si duda, déjese aconsejar por un profesional.

¿PARA QUÉ? ¿La usaremos para ir a trabajar cada día, solo para salir los fines de semana, haremos muchos o pocos kilómetros al año...? Habrá que considerar

si llevaremos frecuentemente bolsas, paquetes a algún elemento de cierto volumen, ya que algunas motos llevan un hueco debajo del asiento para transportar cosas..

¿POR DÓNDE? ¿Ciudad o carretera? ¿Vías rápidas o caminos irregulares...? Los fabricantes tienen modelos preparados y diferenciados según el terreno y los adaptan para que ofrezcan la máxima seguridad y las mejores prestaciones en cada situación.

¿CON QUIÉN? Llevar todos los días un pasajero en una moto deportiva es incómodo y poco aconsejable, cuando hay vehículos pensados para ir dos personas con toda comodidad y seguridad.

Con el asesoramiento de Ferrán Roca, director de la Escuela de Técnicas de Conducción y Control.

TODO AMARRADO. Una vez terminado el reparto de la carga, sería conveniente rodearla con una red protectora anclada al suelo del maletero. De esta manera se conseguirá que, en caso de maniobra brusca o accidente, se limite el desplazamiento de la misma y se evite su posible irrupción en el habitáculo.

MALETAS CON CINTURÓN. Si va a viajar sin pasajeros en los asientos traseros y lleva equipaje detrás, conviene que los rodee con el cinturón de seguridad; así evitará que, en caso de colisión, los respaldos cedan y las maletas lesionen a los ocupantes.

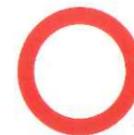
PROYECTILES. En un choque contra una farola o un muro, los objetos que están sueltos en el habitáculo continúan desplazándose,



Conocer las señales



HITO DE VÉRTICE. Elemento de balizamiento en forma semicilíndrica en su cara frontal, provisto de triángulos simétricamente opuestos, de material retrorreflectante, que indica el punto en el que se separan dos corrientes de tráfico.



R-100 CIRCULACIÓN PROHIBIDA. Prohibición de circular a toda clase de vehículos en ambos sentidos.



R-304 MEDIA VUELTA PROHIBIDA. Prohibición de efectuar la maniobra de cambio de sentido de la marcha.



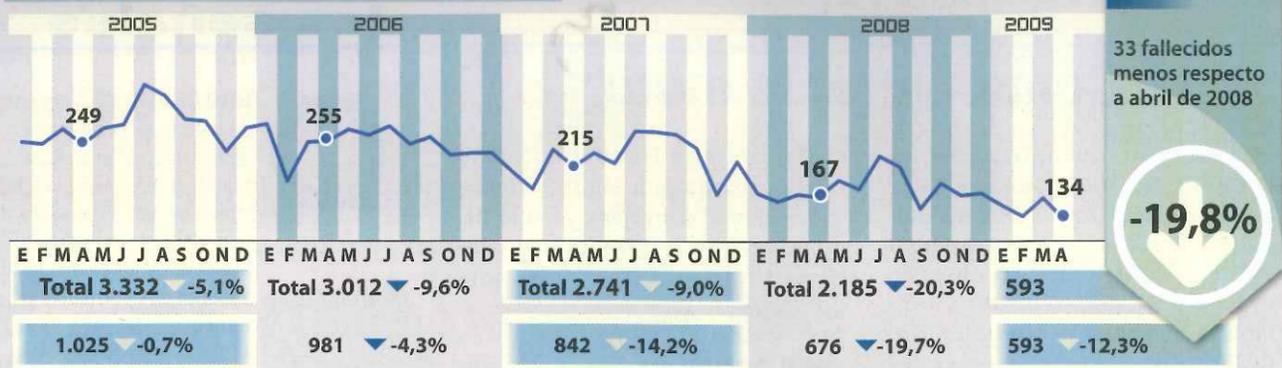
S-15c CALZADA SIN SALIDA. Preseñalización que indica que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos solo pueden salir por el lugar de entrada.

Señalizar la carga

El Reglamento de Circulación, además de referirse genéricamente a que la carga y los accesorios han de estar bien sujetos y acondicionados y que no oculten los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, indica que la carga podrá sobresalir por la parte posterior hasta un 10% de su longitud y, si fuera indivisible, un 15%. Pero deberá estar señalizada con la señal V-20 (panel reflectante de rayas blancas y rojas). Y si es de noche, se añadirá una luz roja.

se, aumentando su peso en función de la velocidad. A 60 km/h, cualquier objeto multiplicará su peso por 55: un teléfono de 150 gramos golpeará con una fuerza de 8 kilogramos a los ocupantes delanteros; y un perro de 12 kilos se convertiría en un auténtico toro de lidia de 660. ♦

Víctimas mortales en carretera



El alcohol, detrás de un tercio de los accidentes

El consumo de alcohol produce alteraciones orgánicas y psicológicas que entrañan un grave riesgo para la conducción de vehículos:

- Falsa sensación de seguridad.
- Conducción más agresiva.
- Conducción menos precisa y coordinada.
- Peor percepción de las señales de tráfico.
- Peor cálculo de las distancias.
- Más sensibilidad a los deslumbramientos.
- Menos capacidad de concentración y, por

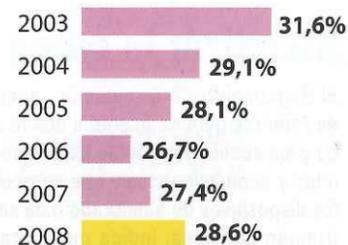
tanto, mayor posibilidad de distracción.

- Incremento del tiempo de reacción. A 90km/h, con tasa de alcohol 0 gr/l, durante el tiempo de reacción se recorren 18 m. A 90km/h con tasa de alcohol de 0,8 gr/l, durante el tiempo de reacción se recorren 30 m.
 - Somnolencia.
 - Peor pronóstico de las lesiones sufridas.
- La única tasa realmente segura en 0,0. De acuerdo con la encuesta de opinión realiza-

da en diciembre de 2008 por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en una escala de 0 al 10, los ciudadanos españoles valoran en 7,56 el grado de peligrosidad de conducir después de ingerir 1 ó 2 cervezas, vasos de vinos o similar y en 9,3 tras ingerir 3 ó más. Por otra parte, un 76,2% de los ciudadanos declara que nunca o casi nunca conduce después de tomar 1 ó 2 bebidas alcohólicas y los que no lo hacen después de ingerir 3 ó más representan el 95,8%.

Conductores fallecidos con tasa de alcohol en sangre

Tasa >0,5 g/l en sangre



(Fuente: Instituto Nacional de Toxicología).

Sanciones firmes que implican la retirada de puntos



(Fuente: Cuadro de mando del permiso por puntos).

Resultado de las pruebas de alcoholemia realizadas anualmente por la ATGC



Se ha conseguido el objetivo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 de realizar 4,6 millones de controles de alcoholemia.

Desglose por tipología del resultado de las pruebas de alcoholemia realizadas por la ATGC



(Fuente: ATGC).

Coches con rebajas, puntos de regalo...

Todos los valientes que se planteaban cambiar de coche tienen ahora una gran oportunidad: la crisis ha tirado los precios y el Gobierno, para ayudar a un sector en números rojos, subvenciona a los automovilistas con una inyección económica nada desdeñable, y ha pedido apoyo a las comunidades autónomas y los fabricantes. 2.000 euros o más para que el sector saque la cabeza, y algunos empresarios vuelvan a ganar mucho dinero. No importa. Eestán en juego muchos puestos de trabajo. Entonces, ¿por qué desaprovechar estas grandes rebajas, únicas en la historia? Si puede, claro. Es una buena noticia. También el cumpleaños, tres añitos, del permiso por puntos. Por mucho que un torero tan del papel couché como indocumentado, Cayetano Rivera, haya pedido su retirada. ¿Quizá para dar rienda suelta a sus locuras en la carretera? Dicen los que sí saben que, con su implantación, se han podido salvar más de 1.500 vidas. Que es mucho. Lo es también que ocho millones de conductores hayan perdido puntos, que 24.000, un 0,1%, se hayan quedado sin permiso, pero mucho más que nada menos que 20 millones, la mayoría, a los que nunca han retirado ni un



Jesús SORIA

Director

Buenas noticias. Tenemos las mejores rebajas para cambiar de coche y, encima, 20 millones de conductores recibirán en julio una paga extra: 2 puntos



¿Ahorrar en neumáticos?

En tiempos de crisis, cada hijo de vecino mira el bolsillo más que nunca. Compramos más marcas blancas que nunca, nos quitamos caprichos... Está bien. Pero no llevarlo a ciertos extremos. En un taller me dijeron que algunos conductores dejan de reparar elementos de seguridad por no querer gastar más. Ahora, la firma de neumáticos Goodyear avisa en esta línea: ahorrar en el 'calzado' del coche puede resultar peligroso. Al margen de su interés obvio, llevan razón. Un dibujo gastado no canaliza el agua y aumenta la distancia de frenado. Sólo a 90 km/h, la distancia pasa de 25 a 45 metros. Una barbaridad.

Niños: correr menos

Una mayoría de los niños dice que siempre lleva el cinturón, aunque diez de cada 100 asocie el ponerse solamente con los viajes largos. ¿Quizá es que los padres hacen lo mismo? Es el dato de una encuesta a chicos de 10 a 15 años, que dicen también que los padres conducen mejor que las madres. Eso sí, aseguran que los padres se enfadan más con los demás conductores que las madres. ¿Y qué medidas creen que apuntan ellos como las mejores para reducir los accidentes? Pues reducir los límites de velocidad y, después, enseñar a conducir mejor.

Las víctimas laborales...

Las tragedias de la carretera se contabilizan en víctimas mortales, heridos graves -habitualmente olvidados-, heridos leves, familias rotas... Pero también en los números que estudian las aseguradoras. Y en el balance de 2008 se dan estas: los seguros afrontaron el pasado año el pago de medio millón de días de bajas hospitalarias, es decir, como si una empresa de 95.000 trabajadores hubiera estado parada todo el año 2008. Es la 'otra' historia de los siniestros en la carretera. Menos mal que, como la accidentalidad está bajando, disminuyen los 'riesgos' de los seguros. Quizá por eso hay tantas ofertas interesantes para cambiar de compañía...

BALANCE DE 3 AÑOS
DEL PERMISO POR
PUNTOS

-6
Puntos

LA MEDIDA HA DESCONTADO 8 MILLONES DE PUNTOS
Y RETIRADO EL PERMISO A 24.000 CONDUCTORES

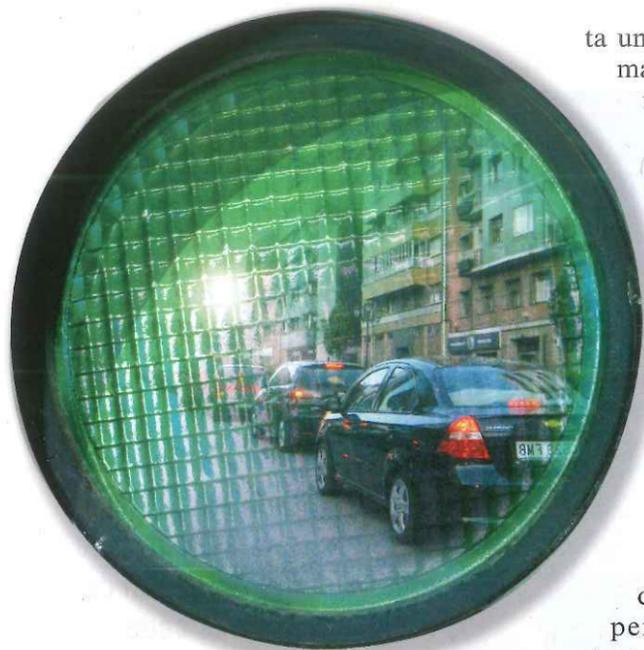
Más de 1.500 vidas salvadas

A punto de cumplirse 3 años de la implantación del permiso por puntos, dos millones de conductores han perdido alguno de los casi ocho millones de puntos que ya se han descontado. Medio millón de conductores disponen solo de la mitad del saldo y 24.000 ya han perdido el permiso. Pero la medida ha significado una reducción de 50 víctimas mortales cada mes y alrededor de 20 millones de conductores 'buenos' tendrán dos puntos más a partir del 1 de julio.

José Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM
Infografías: Dliros

El 1 de julio se cumplirán tres años desde la puesta en marcha del permiso por puntos, con un balance que deja una importante reducción de las víctimas de los accidentes y una valoración positiva de la práctica totalidad de los expertos a los que hemos consultado, si bien piden la puesta en marcha de otras medidas.

El Instituto Universitario de investigación del Automóvil de la Universidad Politécnica de Madrid (INSIA) ha estudiado los efectos de dicha medida en la reducción de víctimas mortales, por encargo de la Dirección General de Tráfico (DGT), aplicando modelos estadísticos de series temporales, mediante los cuales ha podido calcular que dicha reducción se sitúa en porcentajes comprendidos entre un 12 y 13,9%, con un efecto adicional en los meses de julio y agosto estimado entre un 11 y 13,9%. Sumados ambos efectos, el número de



ta un valor promedio aproximado de unas 50 víctimas mortales menos cada mes.

MEJOR QUE EN OTROS PAÍSES.

Según Francisco Aparicio, director del citado Instituto, el permiso por puntos no solo ha contribuido significativamente a reducir los accidentes de tráfico y el número de víctimas, sino que ha manifestado una permanencia superior a la de algunos otros países que lo han aplicado. *"Parte de la justificación del indudable éxito de esta medida es que, desde su implantación, ha venido acompañada de otras (controles de alcohol, velocidad, uso del cinturón y casco...), encaminadas a informar a los ciudadanos y hacer evidentes las consecuencias de conductas de riesgo por parte de los conductores, en el menor plazo de tiempo*

vidas salvadas, atribuido exclusivamente al permiso por puntos, en el período de julio de 2006 a abril de 2009, se sitúa entre 1.182 y 1.422, considerando muertos a 24 horas en carretera. Estas cifras se elevan a 1.328 y 1.598 si se computan muertos a 30 días, lo que represen-

JUAN RODRÍGUEZ

Imparte cursos de recuperación de puntos

"Algunos vienen enfadados"

Juan es profesor de Formación Vial e imparte cursos de sensibilización para recuperar puntos o el permiso. Asegura que hay tres perfiles muy diferentes entre sus alumnos. *"Los que hacen un curso de recuperación parcial por haber perdido algún punto, son conductores profesionales y gente que necesitan el coche; están más comprometidos con la necesidad de superar el curso, participan más, pero están enfadados"*.

Lo peor, asegura, es el curso para quienes han perdido todos los puntos, a veces más de 100, y se han quedado sin permiso. *"Es espantoso y resulta complicadísimo que su nivel de recepción les haga admitir toda la información"*.

En cambio, los que sí vienen cohibidos son los que llegan por sentencia judicial: *"Ya han pasado por un juicio rápido, tienen esa sentencia sobre sus cabezas, están a la espera de cumplir los servicios sociales de la condena y quizá vienen al curso esperando una reprimenda mayor. Sienten que han hecho las cosas mal y son mucho más receptivos"*.

Para Juan estos cursos no significan un reciclaje completo y a los alumnos les gustaría realizar prácticas de los conocimientos empíricos que se plantean en el aula: distancia de seguridad, anticipación en el tráfico, prevención de ciertos movimientos, utilización del ABS, del ESP...



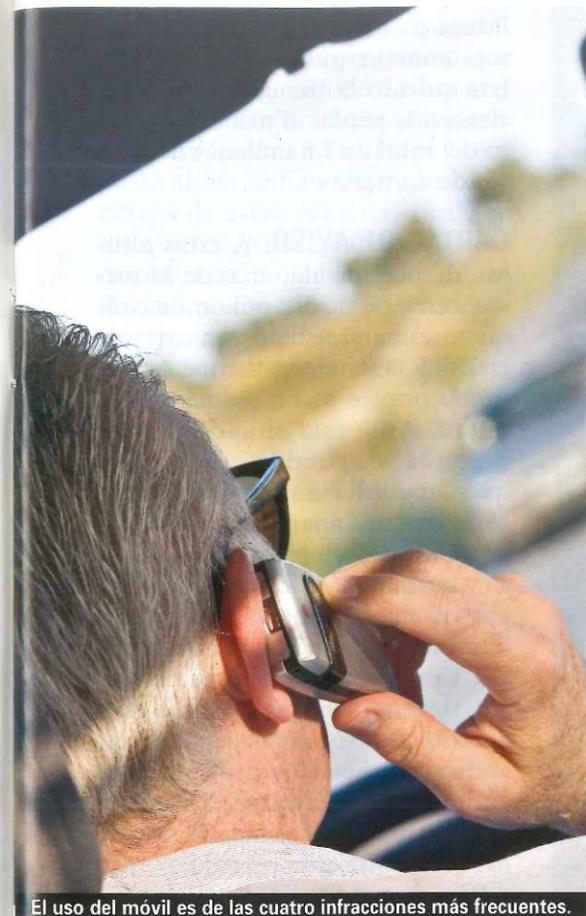
CERCA DE 500.000 CONDUCTORES HAN SIDO AVISADOS DE QUE HAN PERDIDO LA MITAD DE SU SALDO

po desde que éstas se producen, a través de las correspondientes sanciones".

A las citadas medidas hay que añadir, según el estudio del IN-SIA, un notable incremento del llamado "ruido mediático", fruto de campañas y de un aumento del interés de la sociedad por temas de seguridad vial, que se ha mantenido hasta la actualidad, intensificándose en los meses de verano y otros periodos especiales.

LA CRUZ DE LOS PUNTOS. Al parecer, no solo las medidas o las campañas de concienciación, también la propia experiencia ha supuesto, en muchos casos, una mejora del comportamiento. *"Me equivoqué, me pasé de listo... conocía perfectamente que en ese túnel no debía superar los 50 km/h, y me confié, pensé que a mí no me iba a tocar..."*. Cuando el radar le cazó dos veces, con un intervalo de apenas una semana, Chema ni se enteró. Había pasado a 85 y 92 km/h y tuvo que pagar una multa de 800 euros y, lo peor, perdió 6 puntos por cada infracción y se quedó sin saldo. Y sin permiso, claro. Al igual que este infractor arrepentido, desde que entró en vigor el permiso de conducir por puntos, más de 24.000 conductores (apenas el 0,1% del censo) han perdido su crédito y su autorización para manejar un automóvil.

Se ha constatado que la implantación de la medida ha tenido una fuerte aceptación social, por encima del 85% y, hasta que no ha llegado de lleno a la crisis económica, la mayoría prefería, con diferencia, pagar una multa que perder puntos. En la actualidad, unos dos mi-



El uso del móvil es de las cuatro infracciones más frecuentes.

JOSÉ MARÍA LÓPEZ
Hizo un curso para recuperar el permiso

"Me pasé de listo y he escarmentado"

Chema tiene 43 años. Tiene dos hijos pequeños y es consultor inmobiliario y urbanístico, aunque ahora está en paro. Ha tenido que realizar un curso de recuperación del permiso por dos infracciones de velocidad, casi consecutivas. Reconoce que se pasó de listo y ha escarmentado. *"Fue una actitud muy sobrada por mi parte, conocía perfectamente que en el túnel no se podía ir a más de 50 km/h y fui demasiado atrevido pensando que a mí no me iba a tocar"*. Le tocó, seis meses sin conducir, una multa de 800 euros y un melodrama en casa con gran disgusto de su esposa *"porque, además, sin coche no puedes llevar a los niños a la piscina, no puedes hacer nada"*.

El curso le ha sensibilizado: *"He recordado cosas, he aprendido otras de seguridad vial como lo del efecto túnel a mayor velocidad, el tiempo de reacción, que las condiciones de tráfico cambian por segundos y tienes que estar alerta... aunque detecto cierto afán recaudatorio con los límites de velocidad que, en mi opinión, son muy bajos"*.

Chema ha recuperado su permiso de conducir, de momento con 8 puntos, pero ha aprendido la lección... *"espero que jamás me vuelvan a poner una multa"*.



Balance de 3 años (Jul. 06/ Abr. 09)

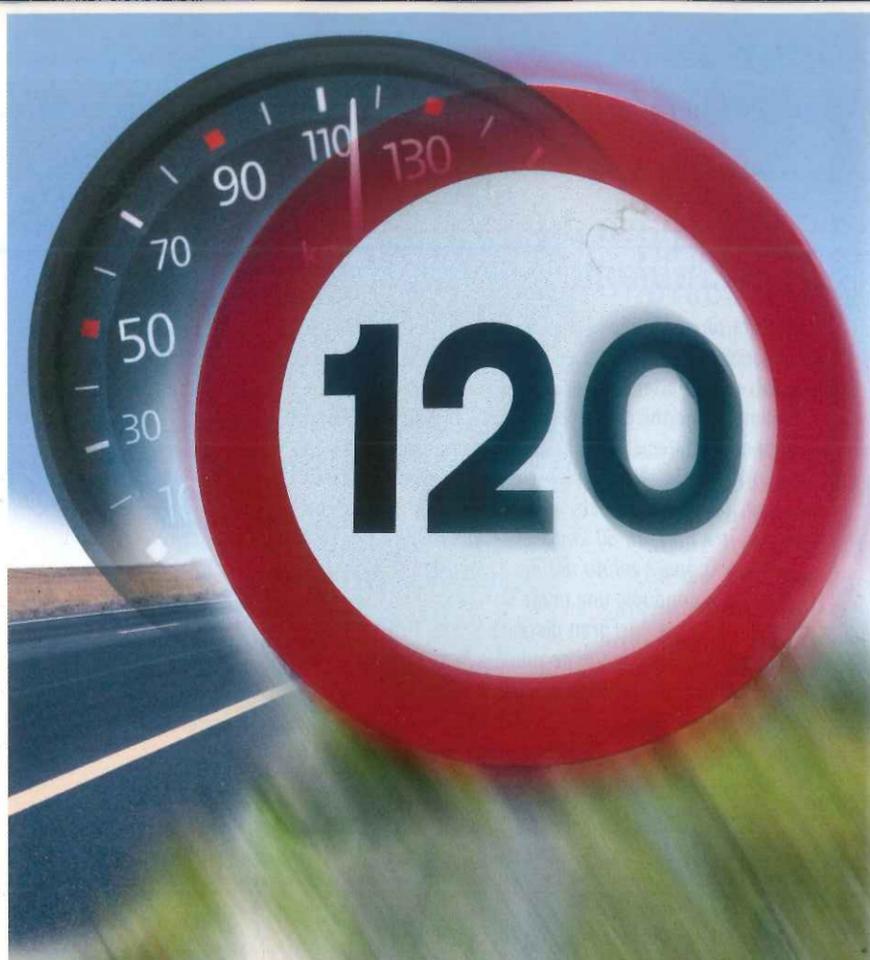
Los que se han quedado sin permiso

Comunidad autónoma	Mujer	Hombre	Total
Andalucía	366	4.752	5.118
Aragón	70	1.099	1.169
Asturias	32	420	452
Illes Balears	40	110	150
Canarias	83	1.624	1.707
Cantabria	17	179	196
Castilla y León	42	790	832
Castilla-La Mancha	68	717	785
Cataluña	441	4.024	4.465
C. Valenciana	107	1.271	1.378
Extremadura	25	485	510
Galicia	204	1.813	2.017
Madrid	231	2.358	2.589
Murcia	40	415	455
Navarra	32	342	374
País Vasco	161	1.071	1.232
La Rioja	8	205	213
Ceuta	3	180	183
Melilla	4	217	221
Total	1.974	22.072	

Nota: además, con fecha 1 de mayo, se estaba tramitando la pérdida de vigencia de otras 20.389 autorizaciones para conducir.

2 millones de infractores, 8 millones de puntos

Infracciones	Descuento pto.	Infractores	Sanciones	Puntos
Velocidad	2,3,4,6,6	904.894	1.022.667	2.765.338
Alcohol	4,6,6	206.685	221.821	1.065.300
Drogas	6	1.679	1.719	10.314
Cinturón / disp. homologado niño	3	328.149	355.240	1.065.720
Teléfono móvil	3	192.735	203.334	610.002
Casco	3	65.367	95.447	286.341
Alumbrado	2	42.574	42.883	85.766
Semáforos	4	64.073	67.412	269.648
Stop	4	52.777	53.066	212.264
Estacionamiento	2	61.425	65.631	131.262
Adelantamientos	4	16.164	16.254	65.016
Conducción negligente	4	23.889	24.283	97.132
Conducción temeraria	6	24.633	25.650	153.900
Permiso/licencia inadecuada	4	44.696	70.007	280.028
No respetar prioridad de paso	4	9.757	9.780	39.120
Otros		188.259	197.471	643.008
Total		1.973.894	2.472.665	7.780.159



El permiso de puntos ha reducido la velocidad media, pero ésta sigue siendo la principal infracción.

lones de conductores, de los que tres cuartas partes son varones, han sufrido la desagradable experiencia de perder al menos un punto del total de 7,8 millones de puntos descontados.

CARTAS DE AVISO. A estas alturas, después de algo más de 34 meses, cerca de medio millón de conductores han recibido una carta de la DGT avisándoles de que su saldo de puntos se ha reducido a la mitad. Ante esta situación, gran parte de los conductores que no querían quedarse sin permiso optaron por participar en un curso de sensibilización y reeducación. Hasta ahora se han impartido 3.302 cursos en toda España y en ellos han participado 24.900 conductores. Como se recordará, estos cursos tienen 12 horas de duración, cuestan 186 €, se pueden realizar cada dos años (los profesionales cada año) y permiten recuperar hasta cuatro puntos, nunca más de los que se hubieran perdido.

Para recuperar el permiso, que

ya han perdido 24.000 conductores, debe superarse otro curso que tiene una duración de 24 horas y cuesta 350 €. Y además, hay que superar un examen. Pues bien, hasta ahora se han realizado 1.216 cursos de estas características, en los que han participado 5.086 conductores que lo habían perdido todo, junto con otros 5.358 condenados por un delito de tráfico. En conjunto, más de 35.000 conductores han realizado alguno de estos cursos.

Eliana Giachero, psicóloga que imparte clases en dichos cursos en varios centros, percibe cierto "cambio" en muchos de los alumnos, "fundamentalmente porque tienen que pagar". Trata de hacerles ver que "es un sistema más equitativo y justo porque afecta a todos por igual", pero insiste en que los alumnos suelen comentar el afán recaudatorio y "sería interesante que se hiciera público qué se hace con el dinero de las multas". Asegura que su papel es hacerles reflexionar, debatir, hacer ver que el ac-



Psicóloga, profesor y, al fondo, uno de los 35.000 conductores que tuvo que regresar al aula.

CASI 21 MILLONES DE CONDUCTORES VERÁN CÓMO SU SALDO PASA DE 12 A 14 PUNTOS EL PRÓXIMO 1 DE JULIO

cidente es evitable, que el factor humano existe... "aunque es poco tiempo para conseguir un cambio en el comportamiento".

LOS BUENOS GANAN 2 PUNTOS. Pero el comportamiento de la mayoría ha sido intachable y, por tanto, se estima que más de 20,8 millones de conductores, que durante estos tres años no han infringido, recibirán dos puntos extra y su sal-

8 Expertos valoran el Permiso por Puntos

El próximo 1 de julio se cumplirán tres años desde la implantación del permiso de conducir por puntos. Expertos, representantes de los conductores y víctimas de los accidentes expresan su opinión.

1 ¿Qué balance hace de este período?

2 ¿Cree que seguirán reduciéndose los accidentes o serán necesarias otras medidas?

"HA CONTRIBUIDO A UNA NUEVA CULTURA DE RESPETO"

Bartolomé Vargas
Fiscal de Seguridad Vial



1 Es una medida histórica que ha contribuido al nacimiento de una nueva cultura de respeto a la ley, con una notable eficacia disuasoria y educativa y en la disminución del número de víctimas.

2 Queda mucho por recorrer: mejorar la eficacia del ámbito sancionador administrativo y penal, ambos con un componente claro de reinserción; asignatura de seguridad vial en los colegios; progresivas exigencias en la formación para la obtención del permiso y en la formación permanente de adultos; nuevas respuestas tecnológicas en seguridad activa y pasiva del automóvil; proseguir los esfuerzos en la construcción y mantenimiento de las infraestructuras... Todo con una obligada perspectiva medio-ambiental.

"EL DERECHO PUNITIVO TIENE EFECTOS DISUASORIOS CLAROS"

Emilio Olabarriá
Presidente de la Comisión de Seguridad Vial



1 Lo bueno es que la siniestralidad ha disminuido y se ha demostrado que el derecho punitivo tiene efectos disuasorios claros. Pero estos efectos positivos no suelen prolongarse mucho en el tiempo, lo que me hace reflexionar sobre el hecho de que no se ha ahondado lo suficiente en las medidas pedagógicas y de prevención, y esto sí es un error.

2 La siniestralidad no va a seguir bajando solo con aumentar las sanciones. Serán necesarias medidas como incorporar al currículum escolar la enseñanza de talentos y actitudes al frente del volante, más campañas institucionales, mayor eficacia en la identificación y solución de los llamados puntos negros, etc. Educación para la prevención es la clave.

"SE HA ACABADO CON LA INMUNIDAD DE CIERTOS CONDUCTORES"

Tomás Santa Cecilia
Director de Seguridad Vial del RACE



1 Podemos hablar de un balance positivo porque se ha acabado con la anarquía y la inmunidad de ciertos conductores. Era un cambio necesario. Lo malo es que se han concentrado los esfuerzos en unos pocos objetivos—el control y la sanción—, dejando de lado la educación y la formación.

2 En cuanto a la continuidad en el descenso de fallecidos, será difícil mantenerla si seguimos considerando que las consecuencias de los accidentes sólo corresponden al comportamiento del conductor. La responsabilidad patrimonial de la vía juega un papel decisivo si queremos continuar con este descenso. El titular de la vía tiene como obligación cumplir con los estándares de calidad que marca la norma y esto se tiene que hacer cumplir.

"HASTA LOS NIÑOS CONOCEN EL TEMA DE LOS PUNTOS"

Ana María Campo,
Presidenta-Fundadora de Stop Accidentes



1 El carné por puntos ha servido y de mucho y la prueba es que se han reducido las muertes. Se hizo una buenísima divulgación—hasta los niños conocen el tema de los puntos—, y debería servir de ejemplo para otras normas de las que muy poca gente se entera.

2 Si continúa habiendo desgracias irreparables es debido a que existe un sector de conductores a quien nada les importa, ni matar ni morir. Lo hemos visto en un canal de televisión: individuos horribles se burlaban de la autoridad impunemente. Estos son los que no permiten que se acaben los accidentes. Se ha de dar más autoridad y apoyo a los agentes de las fuerzas del Estado; si no hay más medidas disuasorias, el drama en el tráfico continuará.

"EL EFECTO DEL PERMISO POR PUNTOS TIENE UN LÍMITE"

Pere Sauret
Director Técnico de la Fundación RACC



1 Los fallecidos han descendido y el balance es positivo. Hemos sido capaces de implantar el sistema con mayor rapidez que en Francia, con la implicación y toma de conciencia de la gran mayoría. Ahora es necesario agilizar los trámites de información en el procedimiento sancionador.

2 En países como Suecia, uno de los más avanzados en seguridad vial, está aumentando la accidentalidad. El efecto del permiso por puntos tiene un límite y para avanzar debemos dirigir los esfuerzos hacia grupos específicos de riesgo como el colectivo de motoristas y los peatones en ciudad. Y a más largo plazo, apostar por las modificaciones tecnológicas en torno al automóvil y las infraestructuras.



El Código Penal resulta efectivo para un reducido grupo de infractores con causas judiciales.

do pasará a ser de 14 puntos. Incluso, en 2012, podrán llegar a la máxima puntuación a la que puede aspirar un buen conductor: 15 puntos.

LO PEOR DE LO PEOR. Según Javier Villalba, subdirector general adjunto de Recursos de la DGT, a medida que se ha ido poniendo en marcha el permiso por puntos y la reforma del Código Penal, la gente ha ido cambiando poco a poco los hábitos de conducción: "Como media, los que han perdido el permiso han cometido tres o cuatro infrac-

ALGUNOS CONDUCTORES ACUMULAN 50 SANCIONES CON 200 PUNTOS NEGATIVOS Y 20.000 EUROS EN MULTAS

ciones graves o muy graves. Algunos, los peores, acumulan 50 ó 60 sanciones y 200 puntos negativos, con una sanción económica de hasta 30.000 €. "Hay un grupo de más de 5.000 conductores con más de 20 puntos perdidos que tienen un expediente delincuenciales más amplio que el entorno de la seguridad vial -señala Villalba-, además de causas judiciales pendientes por conducción temeraria, alcohol..."

Da la impresión de que a ese colectivo marginal le da igual todo, añade. "Afortunadamente, todos acaban ante un juez, ya que la reforma del Código Penal ha cerrado casi al 99% la parte que le faltaba al sistema desde el punto de vista administrativo; actúa cuando a alguien le da igual los puntos que le quites o la multa que le pongas".

A pesar de ese reducido grupo de infractores, en lo que va de año hasta el pasado 15 de mayo, se habían contabilizado 100 víctimas mortales menos que en el mismo período del año anterior. Continúa la esperanza. ♦

"LA REDUCCIÓN DE LOS ACCIDENTES SERÁ MÁS MODERADA"

Luis Montoro

Catedrático de Seguridad Vial

"HA AYUDADO MUCHO, PERO HACEN FALTA OTRAS MEDIDAS"

Rafael Fernández-Chillón

Director General de CEA

"HA SIDO UNA MEDIDA DE CHOQUE QUE HA FUNCIONADO BIEN"

José Miguel Báez

Pte. Confederación Nacional de Autoescuelas

1 Ha tenido un impacto muy positivo sobre el cambio de conductas y la accidentalidad. La aceptación social de esta medida se sitúa por encima del 85%, aunque todavía hay muchos conductores que desconocen el sistema, sus objetivos y su razón de ser.



2 Los accidentes en el futuro se van a reducir más moderadamente y la línea base se va a situar alrededor de los 2.500 muertos. Habrá que consolidar algunas actuaciones y tener como objetivo determinados factores y grupos de riesgo (por ejemplo, peatones en el norte de España, accidentes laborales de tráfico, alcohol en el grupo de 40-55 años...), también a nivel de comunidades autónomas. Es decir, que hay que pasar de una política de seguridad vial más general a una más microscópica.

1 Sin carné por puntos habría más muertos en las carreteras españolas, seguro. Pero es una ingenuidad pensar que se van a seguir reduciendo por la mera existencia del mismo. Ha ayudado, y mucho, pero no es una especie de 'bálsamo milagroso' y en tres años no se puede hacer una valoración medianamente rigurosa.



2 Los muertos no disminuirán de forma drástica mientras, conjuntamente al carné por puntos, no se ejecuten otras medidas como la creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial que aglutine competencias hasta ahora dispersas, más vigilancia policial en las carreteras, un plan ambicioso de eliminación de puntos negros, y, sobre todo, más educación vial. Los frutos los recogeremos a medio y largo plazo.

1 El balance es favorable: han disminuido sensiblemente los muertos y heridos en accidente. Debido al gran consenso entre los distintos partidos políticos, las autoridades gozaron de un gran respaldo para adoptar esa medida y otras, como la reforma del Código Penal; y la sociedad la ha aceptado muy bien.



2 Esas medidas de choque han funcionado bien, pero es necesario abordar otras: educar y formar mejor a nuestros hijos para que lleguen a la escuela de conductores con una buena predisposición hacia la seguridad vial. Esta formación debería ser obligatoria. Y debemos pensar en el reciclaje de los conductores, porque el tráfico de hoy es muy complejo, las normativas cambian a menudo y es difícil estar al día.

APROBADO EL NUEVO REGLAMENTO DE CONDUCTORES

Cambian las normas

La reciente modificación del Reglamento General de Conductores trae un nuevo carné de moto, convierte la licencia de conducir ciclomotores en permiso y simplifica los plazos de renovación. Entrará en vigor desde finales de este año.

C. N. F.

Las principales novedades del nuevo Reglamento General de Conductores, aprobado en mayo, afectan a la licencia para conducir ciclomotores (LCC) y a los permisos de motocicletas (los de la categoría A), así como a los plazos de renovación y vigencia de todas las autorizaciones para conducir.

Dentro de medio año aproximadamente habrá un nuevo carné de motocicleta, el A2 -estará entre el A1 y el A-, para conducir motos de hasta 500 c.c. Se podrá obtener de forma directa, a los 18 años, superando las pruebas correspondientes; o, progresivamente, tras dos años de experiencia con el A1 y un examen práctico. La obtención del permiso 'tope' de esta categoría, el A, será siempre progresiva pues se exigirán dos años de antigüedad del A2.

Otra de las novedades es la transformación de la actual licencia de ciclomotor en el Permiso de Conducir AM, al que se podrá acceder desde los 15 años cuando entre en vigor en septiembre de 2010. Además, seguirá estando prohibido que los menores de edad lleven pasajeros. ♦



Con la nueva norma, el acceso a motos de gran cilindrada será gradual.

Las principales novedades del Reglamento

	ANTES	NUEVO REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES
CICLOMOTORES	LCC	Permiso de Conducir AM
	14 años	15 años
MOTOCICLETAS		
A1 (hasta 125 c.c.)	16 años	16 años
A2 (hasta 500 c.c.)	no existía	18 años o 2 años de antigüedad del A1 + prueba práctica
A (+ de 500 c.c.)	18 años	20 años + 2 años de A2 + formación específica

Renovaciones más fáciles

Con el nuevo Reglamento se simplifican los períodos de vigencia de los permisos. Los no profesionales (AM, A1, A2, A, B y licencias) se renovarán cada 10 años hasta los 65 años y cada cinco después. Para los profesionales (BTP, C1, C, D) será cada cinco años hasta los 65 y cada tres a partir de esa edad.

Sin casco, no hay moto

CAMPAÑA ESPECIAL

En moto, todos con casco. Esta es la ambición de la última campaña de la Dirección General de Tráfico (DGT), promover el uso del 'salvavidas' de los motoristas para que ni uno más muera por no llevarlo puesto. Pero en esta ocasión, no solo habrá multa para los infractores. También se les inmovilizará el vehículo para impedir que continúen circulando sin casco.

C. N. F.

Infografía: Dlirios

Serán dos meses y medio de campaña de vigilancia y control del uso del casco, desde mediados de mayo hasta finales de julio, estará centrada en las comunidades de Extremadura, Andalucía y Murcia. Es decir, toda la franja sur, una zona con clima propicio pero donde tradicionalmente se observa menor uso del casco que en el resto de España.

La campaña se desarrollará como viene siendo habitual en otras anteriores: los agentes controlarán el uso del casco entre los conductores de



Pual-Alain PUTNAM

motocicletas y ciclomotores y los que no lo lleven serán denunciados por una infracción grave, pudiendo ser sancionados con 300 euros de multa y pérdida de tres puntos del permiso de conducir. Pero además, ningún infractor podrán continuar circulando sin llevar puesto el casco reglamentario y su vehículo quedará inmovilizado. En realidad, no se trata de una nueva medida, tan solo se aplica una norma -artículo 70 de la Ley de Tráfico-, que contempla la posibilidad de "inmovilización de vehículo cuando (...)



Uno de cada tres accidentes de moto en 2007 ocurrió en zona urbana.

Lucía RIVAS

LAS LESIONES EN LA CABEZA CAUSAN TRES DE CADA CUATRO MUERTES

pueda derivarse un riesgo para la circulación". Se pretende así que ningún conductor circule infringiendo la norma.

TAMBIÉN EN CIUDAD. Durante esta campaña, se están realizando labores de vigilancia y control en carretera -a cargo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil-, pero también en zonas urbanas, para lo que ha sido fundamental la colaboración con los ayuntamientos y policías locales. Lo cierto es que el porcentaje de uso del casco no es igual en todos sitios y varía según el tipo de vía, la zona geográfica o el tamaño de la población. Según el último estudio de utilización del casco de la DGT (2007), el uso medio en moto es del 99,8% en carretera y del 98,5% en zona urbana. En ciclomotor baja al 94% y 93%, respectivamente. En ciudad concretamente nos 'relajamos' y bajan los porcentajes tanto en moto como en ciclomotor, en algunos municipios hasta el 70% para los conductores y solo el 43% en los pasajeros. Y aunque en los últimos años se advierte

una tendencia general a usarlo más, hay ciertas constantes que se repiten: se sigue utilizando más en carretera que en ciudad, más el conductor que el pasajero y más en moto que en ciclomotor.

Hay que tener en cuenta que una parte muy importante de las víctimas se produce allí, en las calles. En 2007, el 78% de todos los accidentes de ciclomotor y el 66% de los de moto ocurrieron en zona urbana, con un balance de 268 muertos y más de 27.000 personas heridas entre ambos vehículos.

Esta nueva campaña ambiciosa llegar al 100% de uso y a cero motoristas fallecidos por falta de protección. Y todo ello pasa por reducir la gravedad de las lesiones que, como es bien sabido, en motoristas revisiten especial gravedad. De hecho, de

El casco en números

65 vidas salvadas en un año si se hubiera usado correctamente

Sin casco el riesgo de lesión cerebral se multiplica **x3**

El **85%** de las muertes en moto son por lesiones cerebrales

El casco puesto reduce las posibilidades de morir un **39%**

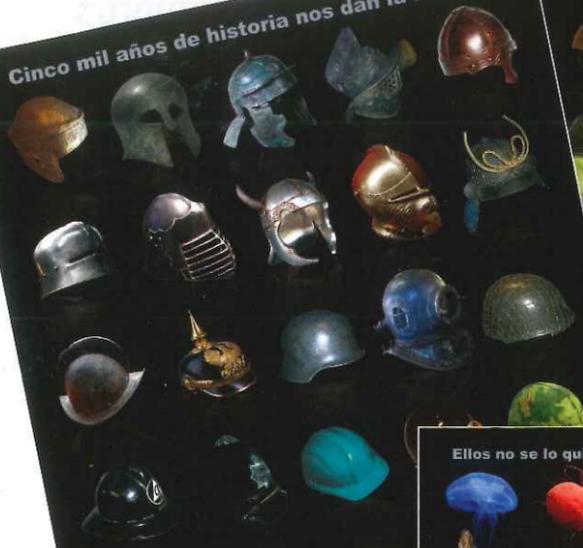
...y la gravedad de las lesiones un **72%**

(Fuente: Organización Mundial de la Salud, año 2006, y DGT).

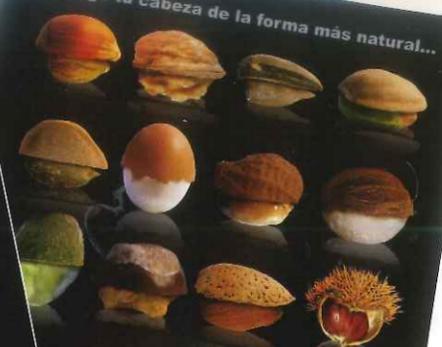
Más muertos en carretera, más heridos en ciudad



Cinco mil años de historia nos dan la razón...



Protege tu cabeza de la forma más natural...



Ellos no se lo quitarían nunca...



¡CO!
L 10 DE 2009

... y tú?

¡PONTE EL CASCO!
CAMPANA VIGILANCIA Y CONTROL DEL 15 DE MAYO AL 31 DE JULIO DE 2009

¡PONTE EL CASCO!
CAMPANA VIGILANCIA Y CONTROL DEL 15

¡PONTE EL CASCO! Así son los carteles de la nueva campaña para motoristas.

cada cuatro muertes en moto tres ocurren por las heridas que se producen en la cabeza.

SALVA VIDAS. Argumentos de poco peso para no utilizar el casco los hay de todo tipo: da calor, despeina, cuesta dinero, no es estético, reduce la visibilidad, hay que cargar con él, no es necesario en trayectos cortos o estropea el maquillaje... Pero la única razón para usarlo es mucho más poderosa: salva vidas. Que el casco es el elemento básico y fundamental en los desplazamientos en moto

LOS MOTORISTAS SANCIONADOS NO PODRÁN CONTINUAR CIRCULANDO SIN LLEVAR PUESTO EL CASCO

es algo que ya nadie cuestiona: actúa de barrera protectora, absorbe parte la fuerza del impacto y evita que éste se concentre en un punto de la cabeza. En términos generales, llevarlo bien puesto y abrochado en caso de accidente reduce las posibilidades de morir en un 39%, dependiendo de la velocidad a la que circule la moto. Las estadísticas son inapelables: 128 conductores y pasajeros sin casco muertos en accidentes de moto y ciclomotor en 2007, 69 en carretera y 59 en ciudad. Si se hubiera usado correctamente, 65 hubieran salvado la vida. Ese año fallecieron en total 632 motoristas (el 75%, en carretera) y 248 ciclistas (57%). Un último recordatorio: en España circulan casi cinco millones de motos y ciclomotores en España. ♦

LA REACCIÓN DEL CONDUCTOR ANTE UNA EMERGENCIA ES LA ASIGNATURA PENDIENTE



Esta y las siguientes imágenes corresponden a un simulacro de accidente en un túnel, con intervención de los servicios de emergencia.

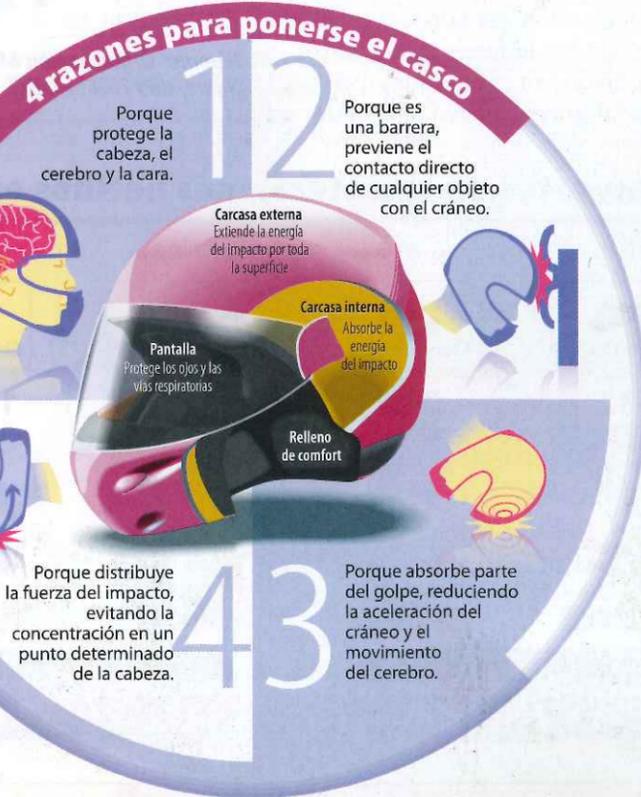
Los túneles, más seguros

El último informe europeo sobre evaluación de la seguridad y el riesgo de los túneles, EuroTAP, refleja los mejores resultados de los últimos años. Por otro lado, muchos conductores siguen sin saber cómo actuar ante una emergencia dentro de un túnel.

EN ESPAÑA, LOS TÚNELES DE VIELHA(LLEIDA) Y MARCHANTE (MÁLAGA) RECIBEN LA MÁXIMA PUNTUACIÓN

Marian GARCÍA RUIZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Saber qué hacer dentro de un túnel cuando se produce un accidente o una avería puede ser crucial. Cosas tan simples como andar a gatas si hay humo, fijarse dónde están las salidas o dejar las llaves puestas si abandonamos el vehículo pueden facilitar la labor de los servicios de emergencia y nuestra propia seguridad. Además, a la hora de circular, hay que tener en cuenta las peculiaridades del entorno. "Los conductores no son conscientes de que dentro de un túnel cual-



En circulación normal

- No sobrepasar los límites de velocidad
- Mantener una gran distancia de seguridad
- Memorizar las salidas y teléfonos de emergencia
- En caso de atasco, parar el motor y permanecer en el vehículo
- No realizar nunca un cambio de sentido ni conducir marcha atrás

En caso de avería o accidente

- Parar el motor
- Encender las luces de emergencia
- Estacionar lo más cerca posible del borde derecho
- Ponerse el chaleco reflectante para salir del vehículo
- Informar a las emergencias a través del teléfono SOS

Si se incendia el vehículo

- Encender las luces de emergencia
- Intentar salir sin girar ni dar marcha atrás
- Si no se puede, aparcarse en el borde derecho de la vía
- Parar el motor y dejar el vehículo con las llaves puestas
- Apagar el fuego sólo si está en fase inicial. Si no, buscar la salida

Consejos para salir del túnel



Los operadores gestionan el túnel desde un centro de control.



Lo mejor es avisar a través del poste SOS porque tiene cámara.

quier situación se agrava, por lo que deben de extremar las precauciones, aumentar la distancia de seguridad y reducir la velocidad”, asegura Federico Fernández, subdirector de Gestión del Tráfico y Movilidad de la Dirección General de Tráfico (DGT).

El último informe europeo sobre evaluación de la seguridad y el riesgo de los túneles en Europa, EuroTAP 2009, refleja unos buenos resultados sobre la situación de las infraestructuras. De hecho, “tras analizar trece túneles de cuatro países europeos (España, Alemania, Suiza y Croacia), se han obtenido los mejores resultados en once años”, asegura Antonio Lucas, di-

rector de Seguridad Vial del RACE. Según la evaluación, que tiene en cuenta el tipo de tráfico que soporta el túnel y sus instalaciones, nueve son muy satisfactorios; cuatro, satisfactorios; y uno, aceptable.

Sin embargo, siguen existiendo deficiencias, según el Real Automóvil Club de España (RACE), que ha participado junto al RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) en el informe. En el 38% de las infraestructuras inspeccionadas es insuficiente el tiempo de los equipos respiratorios para los servicios de emergencias. Además, uno de cada tres túneles no dispone de altavoces y uno de cada cuatro, no tiene barreras ni paneles infor-

mativos.

En el caso de los túneles españoles, el de Viellha (Leida) y el de Marchante (Málaga) han obtenido un resultado global “muy satisfactorio”; el de Piqueras (Soria), “satisfactorio”, con una deficiencia importante en ventilación, y otro “satisfactorio” ha sido para el túnel asturiano Ordovíco del Fabar, con carencias en los sistemas de comunicación.

En general se ha mejorado en los últimos años. Tras terribles accidentes como el ocurrido en 1999 en el túnel de Montblanc (Francia), donde murieron abrasadas 39 personas, la Unión Europea ha ido exigiendo unos niveles

de seguridad cada vez mayores. Desde entonces, EuroTAP ha inspeccionado 347 túneles de más de un kilómetro de longitud (48 en España) y se ha dado de plazo hasta 2019 para cumplir la directiva que obliga a aumentar los niveles de seguridad.

En el RACE destacan la necesidad de hacer más simulacros, como el realizado recientemente por el Ayuntamiento de Madrid en el túnel de la M-30 y que ilustra este reportaje; piden un sistema de análisis de riesgo y control de mercancías peligrosas a su paso por los pasos subterráneos y potenciar la formación de los operadores que los gestionan. ♦



Los túneles más largos deben tener varias salidas de evacuación.



La rapidez en el rescate y la asistencia es fundamental.



Cualquier accidente dentro de un túnel es siempre más complicado.



Los servicios de emergencia utilizan equipos de respiración.



Lo más importante dentro de un túnel es la protección contra incendios.



El rescate de los heridos es la prioridad.



Los otros conductores deben sacar su vehículo del túnel o dejarlo retirado con las llaves puestas.



El ingreso en prisión y el decomiso del vehículo son dos instrumentos que utiliza la Fiscalía de Seguridad Vial contra la reincidencia.

400 PERSONAS CUMPLEN CONDENA EN PRISIÓN POR DELITOS DE TRÁFICO

Los reincidentes del alcohol

35.000 personas fueron condenadas el pasado año por conducir con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gr/l. La mayoría no volverá a cometer este delito, pero un pequeño grupo repetirá. Forman parte de los reincidentes, que son responsables de casi una cuarta parte de los accidentes más graves.

Marian GARCÍA RUIZ
Infografía: Dlírios

Dos de cada tres delitos cometidos contra la seguridad vial están relacionados con el alcohol. Actualmente, en España hay unas 400 personas en prisión por delitos contra la seguridad vial, el 87% de ellas por conducción temeraria con resultado de muerte o lesiones graves. En muchos de estos casos, conducían con elevadas tasas de alcohol.

Desde que, en diciembre de 2007, entró en vigor la reforma del Código Penal hasta el 31 de diciembre de 2008, 35.166 personas fueron

AL MENOS
LA MITAD
DE LOS
INFRACTORES
REINCIDENTES
TIENEN
PROBLEMAS
CON
EL ALCOHOL



En algunos países, los reincidentes deben instalar un alcolock en su coche si quieren volver a conducir.

condenadas por el delito de conducir con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gr/l. En la mayoría de los casos, la pena impuesta consistió en una multa, trabajos en beneficio de la comunidad y suspensión del permiso de conducción. Según el fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, "para la mayoría de ellos es muy duro tener antecedentes penales, por lo que no vuelven a delinquir; pero hay una minoría de reincidentes (0,66%), para los que hemos empezado a pedir el ingreso en prisión, aunque sea por un plazo corto, porque es lo más efectivo".

Desde la Fiscalía de Seguridad Vial también se está promoviendo, en estos casos, el decomiso del vehículo como medida ejemplarizante. Una veintena de vehículos han sido decomisados a conductores reincidentes, según datos de esta fiscalía. Por otra parte, la conducción alcohólica, con tasas superiores a las permitidas, dio lugar en 2008 a 109.785 sanciones, un 23% más que el año anterior, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT).



El presidente de la Sociedad Española de Medicina del Tráfico (SEMT), Fernando Pérez Torralba, asegura que "un 2,5% de los conductores españoles son infractores reincidentes. Un pequeño pero peligroso grupo que causa casi la cuarta parte de los accidentes graves, muy graves y mortales. Dentro de los reincidentes, al menos la mitad tiene problemas con el alcohol. De consumo excesivo, abuso o dependencia".

Según Pérez Torralba, aunque no existen criterios objetivos, se pueden considerar reincidentes a aquellos con al menos tres infracciones al año por conducir con una tasa de alcohol superior a 0,5 gr/l en sangre o a partir de dos con una tasa de 1,2. La mayoría de los conductores españoles (el 75% de los varones y 50% de las mujeres) son bebedores habituales (han consumido alcohol más de 7 días de los últimos 30 en el último trimestre), aunque los que llevan a cabo conductas de riesgo son bastantes me-

EL 2,5% DE LOS CONDUCTORES SON INFRACTORES REINCIDENTES Y CAUSAN CASI EL 25% DE LOS ACCIDENTES MÁS GRAVES



Unos 60.000 conductores tienen problemas de alcoholismo.

nos. El 22% de los conductores varones lleva a cabo un consumo de alcohol excesivo (bebe a diario el equivalente a dos cervezas; una, si es mujer), hasta un 3,2% de los conductores abusa del alcohol (consume entre dos y tres cervezas o vasos de vino diarios) y un 0,26% de los conductores, unos 60.000, tiene dependencia (consume el equivalente a unos seis vasos de vino diarios, cuatro si es mujer). (Ver infografía)

UN PROBLEMA DE SALUD. El presidente de la Sociedad Española de Medicina del Tráfico considera una prioridad actuar sobre los reincidentes para reducir la siniestralidad. Además, cree que se debe condicionar la rehabilitación del permiso a la solución del problema con el alcohol, algo que ya se hace en otros países. Para ello, "la evaluación médico-psicológica del conductor reincidente sería el primer paso", señala. En este caso, asegura Pérez Torralba, el problema vial del alcohol es también un problema de salud que requiere, además de una adecuada labor de prevención y educación, una mayor coordinación con la Sanidad.

Si atendemos al perfil que reflejan las sanciones impuestas en 2008, la conducción bajo los efectos del alcohol es una conducta mucho más frecuente entre los varones. El 89% de las casi 110.000 sanciones im-

puestas por esta causa tuvieron a un hombre como destinatario. Casi la mitad en la franja de edad de 20 a 40 años. Las mujeres, que son el 40% de los conductores, recibieron sólo el 11% de las sanciones.

Según la profesora de Psicología

Las penas del alcohol

- Conducir con tasas superiores a 0,5 gr/l en sangre (0,3 para profesionales y noveles) es una infracción muy grave sancionada con una multa de 302 a 602 euros y suspensión del permiso hasta 3 meses. Supone además la pérdida de 4 a 6 puntos del permiso.
- Se considera delito en el Código Penal conducir con una tasa superior a 1,2 gr/l de alcohol en sangre y está castigado con penas de 3 a 6 meses de cárcel y de 1 a 4 años de privación del permiso.

UNAS 900 PERSONAS PODRÍAN HABER SALVADO SU VIDA EN 2008 SI HUBIERAN RESPETADO LOS LÍMITES DEL ALCOHOL

de la Universidad de Valencia, Constanza Calatayud, los reincidentes "son personas con déficits cognitivos, con carencia de habilidades emocionales y que afrontan mal el estrés".

El fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, cataloga a los reincidentes en tres perfiles: personas asociales –que son egoístas y se consideran por encima de la ley–, individuos con problemas mentales y bebedores habituales o alcohólicos.

EL ALCOLOCK, UNA SOLUCIÓN.

En la memoria de la Fiscalía General de 2008, Bartolomé Vargas propone facilitar la aplicación del alcoholock –un elemento que impide circular a un conductor bebido– en procedimientos judiciales dirigidos a reincidentes. En este sentido ha anunciado la puesta en marcha de un plan piloto, al amparo del Consejo General del Poder Judicial, para probar en España el efecto de este instrumento. Antes habrá que llevar a cabo modificaciones legislativas.

Lo cierto es que este aparato que impide que el coche arranque si el conductor da positivo al soplar, ya se utiliza en muchos países, sobre todo como medida preventiva para los reincidentes. En EE. UU., se estima que entre un 50 y 75% de infractores por conducción alcohólica reincide. Allí utilizan el alcoholock con carácter sancionador desde hace una década, como requisito para



Además de los que beben cada día, hay un sector, sobre todo de jóvenes, que ingiere una gran cantidad de alcohol los fines de semana.

obtener la libertad condicional o permitir la expedición de un permiso especial. En Suecia, 20.000 vehículos lo llevan y se utiliza con carácter preventivo, en sustitución de la pena de privación del permiso, y, a partir de 2012, todos los vehículos incorporarán de serie este elemento. En Francia, se va incluir obligatoriamente en los vehículos de transporte escolar. Según sus promotores, es el método más eficaz para evitar la reincidencia.

EL REPROCHE SOCIAL.

El alcohol está presente entre el 30 y el 50% de los accidentes mortales. Según la profesora Constanza Calatayud, "si lo trasladamos a datos de 2008, unas 900 personas podrían haber salvado su vida respetando los límites del alcohol". Para la vicepresidenta de Stop Accidentes, Jeanne Picard, a pesar de la modificación del Código Penal y del permiso por puntos, que han permi-

El alcohol en Europa

La conducción bajo los efectos del alcohol es la causa directa de un tercio de los accidentes mortales y se relaciona con la muerte del 40% de los conductores.

Más de 10.000 personas mueren cada año en la Unión Europea en accidentes de tráfico en los que el alcohol está presente.

Sólo el 26% de los conductores europeos ha pasado por un control de alcoholemia. El aumento de controles logró reducir un 20% las muertes en Austria y un 25% en Suiza.

Las tasas de alcohol permitidas van desde el 0,8 de Reino Unido, Irlanda y Malta hasta el 0,0 de Chequia, Hungría, Rumanía y Eslovaquia. La mayoritaria es 0,5.

tido salvar algunas vidas y convencer a algunos conductores del riesgo que significa el consumo de alcohol, "la sociedad no se siente implicada, no existe un reproche ciudadano ante esas conductas que ahora son delictivas. Estamos inmersos en esa costumbre del aperitivo, del 'chupito' después de la comida. En la discoteca

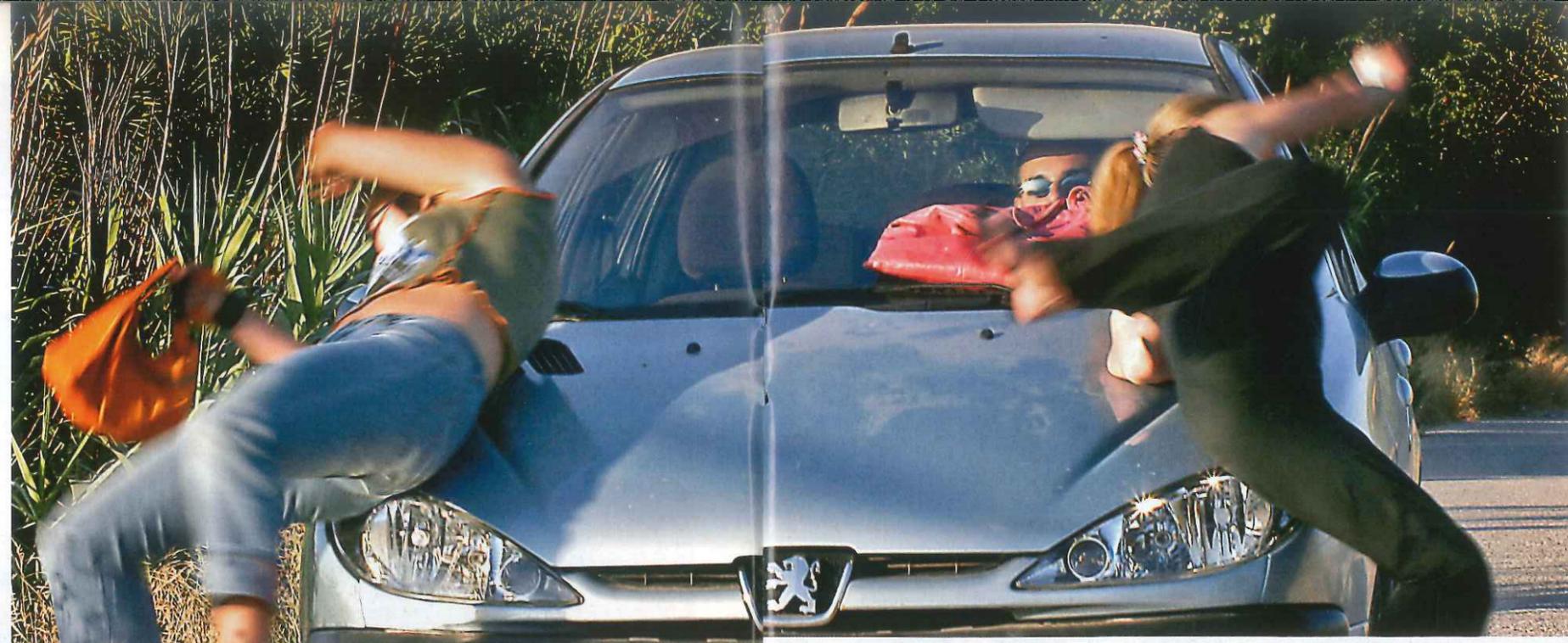
no dejan entrar al 'borracho', pero sí dejan salir a quien no está en condiciones de conducir". La responsabilidad está en la sociedad, la familia y las instituciones, asegura Jeanne Picard, que perdió a un hijo en un accidente.

El director general de Tráfico, Pere Navarro, también ha denunciado en reiteradas ocasiones la escasa condena social que genera esta conducta en todos los ámbitos. "No dejes que quien ha bebido conduzca" es el lema de una de las últimas campañas de la DGT.

El alcohol es, junto con la velocidad y las distracciones, una de las principales causas de la accidentalidad. Supone, además, un problema de salud grave (alcoholismo) para un 5% de la población. Sin embargo, su consumo se acepta socialmente con naturalidad. En este sentido, hay que recordar un dato importante: la venta de alcohol mueve en España más de 10.000 millones de euros al año. ♦

Cuando sufrimos un accidente, o cuando lo ha sufrido algún allegado, es bastante habitual que no sepamos cómo actuar, que no conozcamos nuestros derechos ni los pasos que debemos dar o dónde recurrir... Esta es una guía

práctica, elaborada con la colaboración de la Fiscalía de Seguridad Vial, que pretende responder a sus dudas más habituales para que sepan actuar.



INFORMACIÓN LEGAL Y DERECHOS FRENTE A LESIONES Y FALLECIMIENTOS

Cómo actuar en caso de accidente

J. S. H.

Fotos: Lucía RIVAS

Si ha sido víctima en un accidente de tráfico y ha sufrido daños corporales, o la pérdida de un ser querido, un perjuicio moral, gastos de asistencia médica, una pérdida de ingresos, daños en el vehículo u otros daños materiales, etcétera, hay muchos trámites que seguir, muchas posibles negociaciones y algún que otro abuso de algunos aprovechando el desconocimiento de nuestros derechos. En esta guía pretendemos ayudarle a conocer sus derechos y los pasos a dar.

¿A qué tiene derecho en caso de accidente con víctimas?

- Tiene derecho a reclamar y percibir una indemnización (acción civil).
- Es importante que, antes de

llegar a cualquier tipo de acuerdo con la entidad aseguradora del vehículo responsable, se asesore de los derechos que le asisten para tomar la correspondiente decisión con pleno conocimiento de la legislación vigente.

¿Qué pasa si llego a un acuerdo de indemnización con la entidad aseguradora contraria?

- También en este caso tiene el derecho a mantener el ejercicio de la acción penal contra el conductor responsable del accidente, si estima que su conducta fuera constitutiva de delito o falta.
- Igualmente debe saber que, mientras se sustancia el procedimiento, tiene derecho a que se le fije una pensión provisional a cuenta de la futura indemnización que le pudiera corresponder.

¿Cómo debo actuar entonces?

- Para el ejercicio de ambas acciones (civil y penal) es aconsejable consultar a un abogado especialista en accidentes de circulación.
- Debe tener en cuenta que siempre se puede cambiar de abogado si no se está de acuerdo con él o no se tiene suficiente confianza.
- También debe saber que puede intervenir en el juicio con su propio abogado, que puede no coincidir con el de la compañía aseguradora.

¿Qué plazos tengo?

- Dispone de un plazo de 6 meses para formular la denuncia, bien sea usted víctima directa del accidente o bien perjudicado por fallecimiento de un familiar; si los perjudicados son menores de edad o incapacitados, dicha denuncia deberá interponerla su representante legal.

¿Las fuerzas de seguridad tienen que realizar un atestado?

- En todo accidente de tráfico con lesiones, las fuerzas y cuerpos de seguridad competentes (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Mossos D'Esquadra, Ert-

zaintza o Policía Local) tienen la obligación de realizar un atestado.

- La correcta y completa confección del mismo es muy importante. Por ello, si usted se encuentra en el lugar y está en condiciones de hacerlo, es aconsejable que cuide de que sea avisada la autoridad competente responsable de la confección del atestado para que proceda a su elaboración.
- Asimismo, si hubiera testigos presenciales, será muy útil contar con sus datos y solicitarles que esperen la llegada de los agentes de la autoridad competente para que puedan declarar.

¿Se debe acudir al hospital siempre, aunque no haya lesiones?

- Ante cualquier dolor o molestia es muy importante acudir al centro hospitalario más cercano para recibir asistencia sanitaria y que sean diagnosticadas adecuadamente las lesiones. Allí le será facilitado un informe médico de las mismas.
- Si es hospitalizado o recibe tratamiento ambulatorio posterior, también le ha de ser entregado un informe médico en el momento del alta, fundamental para poder acreditar las lesiones sufridas y reclamar sus derechos.

ANTES DE LLEGAR A CUALQUIER ACUERDO CON EL SEGURO, ES CONVENIENTE ASESORARSE SOBRE SUS DERECHOS

- Si es citado por el Juzgado para ser examinado por el médico forense, es importante que aporte toda la documentación médica con la que cuente.
- El parte de accidente deberá ser presentado en su compañía de seguros lo antes posible (el plazo legal es de 7 días, aunque se puede presentar con posterioridad, si existe causa justificada).

Si tengo dudas, ¿dónde puedo recurrir?

- Ante cualquier duda o para una información más detallada, puede contactar directamente con cualquiera de las asociaciones de ayuda y orientación a víctimas de accidentes de tráfico. (Se incluyen las direcciones y teléfonos de sus sedes aunque tienen delegaciones en las distintas provincias). ♦

¿Dónde acudir?

Pueden hacerlo pidiendo ayuda y asesoramiento a cualquiera de estas asociaciones, de las que les facilitamos los datos de contacto:

■ **AESLEME** (Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal).
Vía de las Dos Castillas, 33. Ática. Edif. 7.
28224 Pozuelo de Alarcón (Madrid).
91 715 93 82
www.aesleme.es

■ **APANEFA** (Daño Cerebral Adquirido por Accidente de Tráfico). (En Madrid)
c/ Encomienda de Palacios, 288.
28030 Madrid
91 301 60 24
www.apanefa.org

■ **ASPAYM** (Asociación de Paraplégicos y personas con gran Discapacidad Física de la Comunidad de Madrid).
c/ Camino de Valderribas, 115.
28038 Madrid.
91 477 22 35
www.aspaymmadrid.org

■ **DIA** (Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico).
c/ Arzobispo Doménech, 42, bajo
03804 Alcoy (Alicante).
902 36 71 76
www.asociaciondia.es

■ **FEDACE** (Federación Española de Daño Cerebral Sobrevenido).
c/ General Perón, 32, 8º C
28020 Madrid.
91 417 89 05
www.fedace.org

■ **FESVIAL** (Fundación Española para la Seguridad Vial).
c/ Azalea, 1. Miniparc 1. Ed. 1ª.
El Soto de la Moraleja
28109 Alcobendas (Madrid).
91 758 97 29
www.fesvial.es

■ **P(A)T-APAT** (Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico).
c/ Diputación, 211. Entresuelo
08010 Barcelona
93 301 37 78
www.pat-apat.org

■ **STOP ACCIDENTES** (Asociación Ayuda y Orientación Afectados por Accidentes de Tráfico).
c/ Consejo de Ciento, 474 bis. Entreplanta. B
28013 Barcelona
93 270 03 62
sedecentral@stopaccidentes.org
www.stopaccidentes.org



El 27% de los coches vendidos en España en 2008 tenían 3 estrellas, la máxima puntuación en las pruebas de protección a peatones de EuroNCAP.

LOS ESPAÑOLES ELEGIMOS VEHÍCULOS QUE PROTEGEN MÁS A LOS PEATONES EN CASO DE ACCIDENTE

Los datos obtenidos por un estudio que analiza la seguridad de los coches vendidos en la Unión Europea en 2008, indican que los españoles compramos coches que ofrecen una buena protección a los peatones en caso de accidente. Sin embargo, cuando se trata de protección a sus ocupantes (adultos y niños), quedamos relegados a un octavo y séptimo puesto respectivamente, aunque por encima de la media europea.

Compramos coches seguros

Helena GIL GARCÍA

Fotos: Paul Alan PUTNAM
Infografía: Dliorios

El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC) ha elaborado un estudio en la Unión Europea (UE) de los 27 para analizar si los coches nuevos vendidos en 2008 (enero a septiembre) eran más o menos seguros, según el número de estrellas obtenidas en los

test EuroNCAP. El estudio concluye que los españoles somos los terceros de Europa en cuanto a la adquisición de vehículos que ofrecen una mayor protección a los peatones en caso de sufrir un accidente. El 27% de los automóviles vendidos en nuestro país en 2008 tenían 3 estrellas, cifra que sólo mejoran Hungría y Portugal. "Los resultados de España son especialmente buenos en cuanto a protección de peatones, aunque esto tenga un impacto menor

en la seguridad vial que los relativos a la seguridad de los ocupantes", afirma Vojtech Eksler, analista del estudio. Mientras en protección de ocupantes, adultos y niños, nos situamos en un octavo y séptimo puesto respectivamente, por detrás de países como Suecia, sin embargo, caemos a la penúltima posición en cuanto a la seguridad de los peatones. Esto se debe —explica Eksler—, a que "en España, al igual que en otros países del sur de Europa, se venden coches más pequeños, que ofrecen más protección a los peatones y menos a los ocupantes, mientras que en Suecia ocurre precisamente lo contrario".

POR ENCIMA DE LA MEDIA. Los coches más vendidos en 2008 en España fueron el Ford "Focus", el Renault "Megane" y el Citroën "C4", los tres con 5 estrellas en protección de adultos. Esto se debe, según afirma Vojtech Eksler, a que "en España cada vez es mayor la

preocupación por la seguridad y la compra de vehículos más seguros". De hecho, a pesar de no estar entre los primeros, España obtiene unos resultados superiores a la media europea: el 58% de los vehículos tenían 5 estrellas en cuanto a protección de adultos y el 51%, 4 estrellas en cuanto a la de niños.

Sin embargo, Víctor Piccione, gerente de comunicación de Ford, asegura que "la seguridad, aunque influye, no es el factor clave para que un cliente se decida por un vehículo determinado". De hecho, según los resultados de las encuestas que realiza Ford, el primer factor de decisión de compra siempre es el diseño

"LA SEGURIDAD, AUNQUE INFLUYE, NO ES UN FACTOR CLAVE EN LA COMPRA DE UN COCHE"

VÍCTOR PICCIONE (FORD)

CONCESIONARIOS

La seguridad, en segundo plano

En "Tráfico y Seguridad Vial" quisimos conocer de primera mano si los vendedores de los concesionarios utilizan o no el número de estrellas EuroNCAP, o los elementos de seguridad de un vehículo, como argumentos de venta.

Para ello, visitamos tres concesionarios —Ford, Renault y Seat—, donde pudimos comprobar que la información sobre seguridad existe, pero en segundo plano.

Aunque todos los folletos de los distintos modelos tienen su correspondiente sección de seguridad, ésta pasa de las primeras a las últimas páginas según decrece el precio del vehículo. En este sentido destaca Renault, que incluye en todos sus folletos una página especial sobre los tests de EuroNCAP. Aunque para el vendedor que nos contó las características del "Megane" resultó menos importante, puesto que lo mencionó en último lugar y 'de pasada', por lo que una persona que desconozca qué es EuroNCAP tendrá que preguntar para saber qué es eso que lleva su futuro coche.

Ni en Ford ni en Seat nos hablaron de estrellas, pero, al menos en el caso de Ford, la información sobre los airbags fue su segundo argumento de venta, tras el precio. En Seat no obtuvimos información sobre elementos de seguridad hasta que no preguntamos específicamente por ellos, pero luego nos informaron ampliamente, indicándonos su vendedor que "el mejor consejo que puedo daros es invertir en seguridad". Pero, eso sí, sólo si lo vamos a utilizar como primer coche y darle mucho uso.

Las estrellas de los más vendidos

Estos son los 5 vehículos más vendidos en España en 2008 junto al número de estrellas EuroNCAP obtenidas en las tres categorías que analizan sus test.

	ADULTO	NIÑO	PEATÓN
1.- FORD FOCUS	★★★★★	★★★★★	★★
2.- RENAULT MEGANE	★★★★★	★★★★★	★★
3.- CITROËN C4	★★★★★	★★★★★	★★★
4.- SEAT IBIZA	★★★★★	★★★★★	★★★
5.- PEUGEOT 207	★★★★★	★★★★★	★★★

o el precio, que se alternan según modelos, seguidos de la economía, la ecología o la seguridad.

Lo mismo opina Luis Javier Álvarez, gerente del concesionario Novauto: "Ni el 5% de los clientes pregunta por el número de estrellas EuroNCAP. Dan por hecho que el coche lleva ABS, airbag o pretensores en los cinturones y si se lo comentas, consigues reforzar su intención de compra, pero no toman la decisión en función de ello exclusivamente". Por su parte, desde Seat, Fernando Salvador, si afirma que "la seguridad que ofrece un modelo siempre es un factor que el cliente tiene muy en cuenta. Una de las claves de que el "Ibiza" fuera el más vendido en marzo, es el ESP de serie, junto al diseño, equipamiento y fiabilidad del coche". Quizá por ello, en el concesionario los vendedores terminan más pronto o más tarde comentando alguno de los elementos de seguridad del vehículo de nuestro interés, aunque no es su principal argumento de venta (ver recuadro).

Imprescindible

Para EuroNCAP, el cinturón es el elemento de seguridad pasiva más importante (en sus pruebas se da por supuesto que todos los pasajeros lo llevan abrochado): si todos los involucrados en un accidente en 2007 lo hubieran llevado puesto se habrían evitado el 11% de las muertes.

ocupar un tercer o cuarto lugar en vehículos como el "Focus" y al quinto en los utilitarios".

UN 5 ESTRELLAS ASEQUIBLE. De momento, en nuestro país se van introduciendo de serie dispositivos como el ESP (Control Electrónico de la Estabilidad) también en los coches pequeños, cuando no hace mucho se consideraba un elemento de lujo reservado a las gamas más altas. Además, según indica Barrientos, "cada vez se instalan más

10.500 muertes en la última década. Sin embargo, todavía es preciso avanzar más. Según comenta David Barrientos, responsable de comunicación de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles (ANFAC), "para los fabricantes, la seguridad es una prioridad absoluta y, aunque quedan cosas por hacer, seguiremos invirtiendo en I + D para mejorarla".

El problema es que los dispositivos de seguridad no están igual de extendidos, ni entre los países de Europa -donde los antiguos 15 destacan por encima de los últimos incorporados-, ni entre los vehículos de un mismo país. Por ejemplo, según explica Víctor Piccione, "aunque la seguridad siempre está entre los primeros factores de decisión para la compra de un cliente, ésta pasa de



Ni el 5% de los clientes pregunta por las estrellas.



En los folletos, la seguridad suele aparecer al final.

airbags inteligentes, que detectan la severidad del impacto y la presencia, el peso y la posición de los ocupantes de los asientos y se avanza en la protección de peatones, rediseñando la parte frontal de los vehículos".

Pero hay que destacar, y en ello coinciden tanto Víctor Piccione como Luis Javier Álvarez, que los clientes valoran como positivo si un coche lleva determinados elementos de seguridad, pero los rechazan si tienen que pagar más por ellos. "Es

Así compramos en España

Comparativa de los resultados obtenidos en las pruebas de choque EuroNCAP, entre los coches que se vendieron en España y la media de los resultados obtenidos por los coches más vendidos en Europa durante el año 2008.



(Fuente: ETSC). Resto porcentajes hasta 100 no reflejados por ser poco significativos.

necesario llegar a un equilibrio entre tecnologías de seguridad y precio, porque si para conseguir un coche 5 estrellas en seguridad, tanto de ocupantes como de peatones, el vehículo se encarece mucho, será el más seguro del mercado, pero nadie lo comprará", comenta Piccione.

AVISADORES DE CINTURONES. Según el estudio del ETSC, es preciso que gobiernos, aseguradoras y compañías privadas tomen medidas para establecer los estándares y promover coches más seguros. En este sentido, Vojtech Eksler dice: "Co-

EN ESPAÑA SE VENDEN COCHES MÁS PEQUEÑOS QUE OFRECEN MEJOR PROTECCIÓN A LOS PEATONES

rrresponde a las autoridades rebajar los impuestos y, a las aseguradoras, reducir la tarifa de los coches más seguros". De momento, según han informado a esta revista fuentes del sector seguros, "cada compañía tiene su propia política de tarificación y aunque algunos valoran el propio vehículo, donde podría influir su mayor número de estrellas EuroNCAP, no es algo que esté estandarizado".

El estudio del ETSC también ha analizado el grado de penetración

Las pruebas EuroNCAP

El proyecto EuroNCAP se inició en 1996 con el objetivo de evaluar (en estrellas) y comparar el comportamiento del vehículo en pruebas de impacto frontal, lateral y trasero. Posteriormente se incorporó la evaluación de la protección a los niños y peatones. Desde entonces, 250 vehículos se han sometido a sus test. Estas pruebas analizan los daños que recibirían ocupantes y peatones en caso de accidente y conceden mayor puntuación a aquellos vehículos que incorporen cinturones de seguridad con pretensores, airbags en dos fases, laterales, de cabeza y de rodilla, limitadores de carga, sistemas ISOFIX y

aquellos que eliminan estructuras peligrosas en la zona de las rodillas y rígidas para reducir el daño en el peatón. Desde 2009, las pruebas EuroNCAP premian a los vehículos que vayan equipados con sistemas de avisador de cinturones, siempre que el volumen y duración del sonido y el icono de aviso sean óptimos para su comprensión. Reciben puntos adicionales los vehículos que incorporen ESP (Control Electrónico de la Estabilidad) y limitadores de velocidad controlables por los conductores, con mayor puntuación para aquellos que limitan realmente la velocidad en lugar de simplemente avisar.



Entre otras pruebas, se realiza una colisión frontal y se analizan las lesiones de los ocupantes.

en el mercado europeo de los avisadores de cinturones. España vuelve a estar por encima de la media, con un 72% de instalación en uno o en varios asientos en los vehículos nuevos adquiridos en 2008. Sin embargo, respecto al porcentaje de vehículos vendidos que no llevaba ningún sistema de avisador de cinturones, caemos a la posición duodécima, un dato más negativo que el obtenido por los portugueses (19%) y franceses (4%), aunque

mejor que el de los italianos (31%). No hay que olvidar que la instalación en todos los vehículos y en todos los asientos de estos dispositivos incrementa el uso de los cinturones hasta un 97%.

Por ello, se conceden más puntos a aquellos vehículos equipados con avisadores de cinturones, que son entre uno y tres en función de si sólo está instalado en el asiento del conductor, en los dos delanteros o en todos. ♦

Multas: Pagar con tarjeta y en internet

Desde el 21 de abril, se pueden pagar las multas a través de la web de la Dirección General de Tráfico mediante tarjeta de crédito. El sistema aplica, si procede, el descuento del 30% por pago voluntario y emite, incluso, el justificante del mismo.

J. M. M.

Ya puede pagar sus multas con tarjeta de crédito a través de Internet. El 21 de abril, la Dirección General de Tráfico (DGT) habilitó el pago de sanciones en su web

(www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/multas/pago_multa/) –segundo paso, tras la notificación telemática de denuncias, para adaptar la tramitación de sanciones a la Ley de Acceso electrónico a los servicios públicos–, lo que permite a cualquiera pagar una sanción que se encuentre en período voluntario de pago.

Existen dos opciones. La primera se efectúa con cargo a una tarjeta de crédito o débito vigente –se admiten todas las de uso habitual en España–. El sistema aplica, si procede, el descuento del 30% sobre el importe de la multa si se paga antes de 30 días naturales desde que el Agente formule la denuncia o desde que el instructor notifique correctamente la sanción a imponer. Salvo que se imponga además suspensión del permiso o licencia de conducir, el pago finaliza el procedimiento sin necesidad de resolución expresa y se renuncia a formular alegaciones, aunque se pueden interponer recursos.

La segunda fórmula, más avanzada, necesita el uso de certificado digital o DNI electrónico, permitiendo al usuario el pago de una sanción pendiente si se da esta circunstancia y opta por ello. ♦

Núm. Expediente	Importe pagado	Fecha Pago	Estado Pago	Núm. Oper.	Núm. Autoriz.
38930111557	€900,00	17/04/2009	Realizado	000012	541008

Pagar una multa, paso a paso

En la página web de la DGT, navegue en la zona izquierda hasta el apartado "Trámites y Multas: Jefatura Virtual" y allí a "¿Alguna multa?". Haga 'click' en "Pago de multas", luego, en "Pago de multas en Internet" y elija pagar con o sin certificado digital,

1 Elija el tipo de documento de identidad (NIF; CIF o NIE) y rellene las casillas de nº documento de identidad, nombre (o razón social), apellidos, nº de expediente e importe de la multa (que encontrará en el boletín de denuncia o en la notificación que llega a casa).

2 Si los valores son correctos, aparecen el importe a pagar y una ventana para introducir los datos de la tarjeta con la que se

pagará: nº tarjeta (16 dígitos), fecha de caducidad (mes y año, con 4 dígitos) y código de seguridad CVV (Card Validation Value) –figura en el reverso y consiste en los tres últimos dígitos de la numeración–.

3 Tras introducir los datos de la tarjeta, aparece el resultado de la operación y muestra el importe pagado, fecha de pago, número de la operación realizada, de la autorización de la entidad financiera y del registro telemático asignado por la DGT, y un enlace para ver, guardar o imprimir el justificante de pago. Guarde este archivo o el número de registro para poder solicitar, posteriormente, un duplicado del recibo.



UNA NUEVA NORMATIVA EUROPEA PONE EL OJO EN LA CARRETERA

Europa, por la vía segura

La Unión Europea había legislado sobre seguridad de conductores y vehículos, pero no tanto en materia de carreteras, el tercer pilar de la seguridad vial. Ahora, una nueva directiva obligará a que las carreteras se construyan y mantengan seguras en toda Europa.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Fotos: Paul Alan PUTNAM

Ilustración: Dlirios

Desde ahora, las carreteras europeas serán más seguras para usted y para los 500 millones de habitantes de la Unión Europea (UE). Tras mucho debate, la Directiva 2008/96 por fin salió adelante el pasado mes de noviembre y viene a completar la legislación europea sobre conductores, vehículos y vías. En palabras de la eurodiputada española Inés Ayala, supone "un antes y un des-

LA DIRECTIVA EXIGE UN NIVEL DE SEGURIDAD ELEVADO Y HOMOGÉNEO PARA 100.000 KILÓMETROS DE CARRETERAS EUROPEAS

pués en la seguridad vial en la UE".

Básicamente, la nueva regulación exige a todos los Estados miembros la aplicación de una serie de procedimientos con el objetivo de "garantizar un nivel de seguridad elevado y homogéneo en toda la red transeuropea de carreteras". De momento, la norma sólo afectará a un entramado de 100.000 kilómetros de carreteras –señalizadas con una 'E' sobre fondo verde–, aunque la UE insta a 'los 27' a aplicar la norma en otras infraestructuras no incluidas en dicha red.

DE PRINCIPIO A FIN. ¿Y en qué consisten estas medidas? Pues se trata una serie de actuaciones concretas



“Mejores carreteras no solo significan más seguridad, también una mejor vida”

Las claves de la nueva ley

La nueva directiva establece cuatro herramientas básicas para “garantizar un nivel de seguridad elevado” en las carreteras europeas. Son éstas:

1. EVALUACIÓN DE IMPACTO

- Análisis de cómo debería ser una carretera determinada –de nueva construcción o ya existente– para reducir los siniestros.

- La evaluación se realiza durante la planificación inicial, antes de empezar a construir.

2. AUDITORÍA

- Comprobación de la existencia elementos de riesgo para la seguridad.

- Abarca todas las fases de construcción de la carretera, desde el anteproyecto hasta la inauguración.

3. CLASIFICACIÓN Y GESTIÓN

- Cada Estado deberá examinar su red viaria y listar los TAC (Tramos de Concentración de Accidentes), como mínimo cada tres años.

- Las obras peligrosas y los Tramos de Concentración de Accidentes deberán ser señalizados.

- Los tramos con mayor prioridad deberán ser evaluados por equipos de expertos y corregidos.

4. INSPECCIÓN

- Examen de la seguridad en la carretera una vez que la vía ya esté en funcionamiento.

- Se harán de forma periódica, con frecuencia suficiente para garantizar un nivel de seguridad adecuado.

(ver recuadro) para analizar y comprobar la seguridad de la carretera de principio a fin, durante todas las fases: proyecto, construcción y explotación. Cada Estado podrá utilizar dichas medidas a su libre albedrío, según sus propias necesidades: condiciones climáticas –no es igual una carretera en el norte de Finlandia que en Sicilia (Italia)–, usuarios de la vía –incluidos peatones, ciclistas o motociclistas–, volumen de tráfico y hasta la actividad sísmica de la zona.

Una de las actuaciones destacadas se refiere a los Tramos con mayor Concentración de Accidentes (TAC), a los que se pretende borrar del mapa definitivamente, como explica en la entrevista de la página siguiente el eurodiputado alemán Helmut Markov.

Con esta directiva, la Unión Europea pretende, además, una mejora continua de la seguridad en las carreteras. Así, facilitará el intercambio de conocimientos y mejores prácticas entre los Estados miembros, que también deberán redactar informes completos de los siniestros mortales en dichas carreteras y calcular, al menos cada cinco años, el coste social de los muertos y heridos graves en accidentes. ♦

“ Se evitarán 600 muertos cada año ”

Es el ‘padre’ de una nueva directiva europea, que velará por unas carreteras europeas más seguras. Helmut Markov, contó a “Tráfico y Seguridad Vial” sus impresiones durante una visita relámpago a España en la que explicó su contenido.

- ¿Por qué era necesaria esta norma?

- Hasta ahora teníamos muchas regulaciones respecto al comportamiento del conductor y al de los vehículos, pero todavía no las había para las infraestructuras. Ahora lo hemos completado, necesitamos estos tres pilares. Esta directiva es un paso adelante para reducir los accidentes.

- ¿Se aplicará solo a la red transeuropea de carreteras?

- Sí. Intenté desde el principio incluir todas las autopistas y carreteras principales, pero no obtuve la mayoría. Espero que la directiva se aplique más adelante a esas carreteras.

- ¿Qué parte de los accidentes cree usted que se producen a causa de la vía?

- Es muy difícil de establecer, ya que en muchos casos no sabemos el porqué. Por eso hemos preparado esta directiva. En cinco o seis años conoceremos mejor los motivos reales de los accidentes.

- ¿Tienen previsiones de cuánto se reducirán los accidentes con esta nueva directiva?

- Cuando fue propuesta se estimó que, con su aplicación, habría 600 muertes y 7.000 accidentes con heridos menos cada año en las carreteras transeuropeas. Si se extendiera a todas las autopistas y carreteras principales, se salvarían 2.200 vidas más. De todos modos, un sólo muerto menos ya habrá sido un éxito.

- ¿Quién controlará que se que se aplique la ley?

- Cada país tendrá que nombrar una entidad encargada de ello. Podrán ser públicas y privadas y deberán informar sobre las partes que se deben cambiar en carreteras que ya existen y aplicar los nuevos conocimientos que intercambien los distintos países para la construcción de las nuevas.

- ¿Y quién financiará todo esto?

- Cada estado miembro. La Unión Europea (UE) aporta entre el 10 y el 20%. Naturalmente, todo viene de los impuestos que pagamos los ciudadanos. Hoy en día el coste social de los accidentes es extremadamente alto y tenemos la oportunidad de reducirlo invirtiendo en mejores infraestructuras. Pienso que ése es el camino.

- ¿Qué países tendrán que trabajar más para aplicar la nueva directiva?

- Los países del Este. Aunque ya hay buenas carreteras allí, algunos tienen una gran necesidad de desarrollar la seguridad de sus infraestructuras. Para ellos esta regulación es muy importante.

- Pero habrán tenido en cuenta que en las carreteras del centro y oeste de

la UE gran parte del trabajo ya está hecho...

- Sí, claro, pero también llevó su tiempo. En la antigua República Democrática Alemana, después de la reunificación, se invirtió muchísimo dinero en las carreteras. En España, por ejemplo, emplearon muy bien el dinero en infraestructuras cuando entró a ser miembro. Creo que la gente está más conforme con que el gobierno invierta en infraestructuras que con pagar por tener a sus fuerzas armadas fuera de su territorio. La UE tiene que cuidar de todos los miembros, no solo los más ricos.

- La mejora de las infraestructuras es una señal de progreso...

- Sí, mejores carreteras significan mejor vida, no sólo más segura. Cuando construimos una carretera pensamos en el efecto que puede tener el ruido sobre las personas que viven alrededor. Eso es algo que nadie pensaba hace 30 años. Paso a paso, se va mejorando. Cambiamos lentamente. Pero cambiamos.

- En España se han comenzado a señalar los tramos de concentración de accidentes. ¿Terminará esta directiva con ellos?

- Eso espero. Es uno de los objetivos. Queremos arreglarlos por completo.

- ¿Afectará la crisis económica a su puesta en marcha?

- Creo que no. Al contrario, la crisis es una razón para empezar mucho antes y con más fuerza. Creo que tenemos una crisis social, no sólo económica. Dar dinero ahora para infraestructuras es mucho más útil que darlo a los bancos. Esta directiva puede ser parte de la solución para la crisis. Creará nuevos trabajos. Hoy en día, un kilómetro de carretera cuesta entre 2 y 3 millones de euros y el 30-40% es para pagar mano de obra. ♦



“En pocos años conoceremos mejor los motivos de los accidentes”

“Terminar con los tramos de concentración de accidentes es uno de los objetivos”

Europa pedalea cada vez más



En años anteriores fueron París (2003), Dublín (2005) y Munich (2007). Este año ha sido Bruselas la capital seleccionada para celebrar la mayor fiesta de la bicicleta europea. La nueva conferencia internacional de Velo-city, organizada por la Federación Europea de Ciclismo, tuvo lugar del 12 al 15 de mayo bajo el lema "Re-cycling cities". Reciclando las ciudades.

Su propósito, un año más, ha sido promocionar este vehículo como sistema de transporte ideal para las ciudades por su contribución a la lucha contra la contaminación y el cambio climático, por los beneficios para la salud de los usuarios de la bici y por su aportación a una mejor movilidad.

Durante cuatro días, más de 800 representantes políticos, académicos, industriales, usuarios y autoridades han intercambiado sus experiencias y han apoyado el uso de la bici como una alternativa real.

El comisario de Transportes de la UE, Antonio Tajani, inauguró este evento, que terminó en el Parlamento Europeo con la firma de la Carta de Bruselas, un compromiso de apoyo para impulsar in-



Bruselas fue capital de la bici con Velo-city.

fraestructuras y políticas adecuadas. El objetivo es que, al menos, el 15% de los viajes diarios urbanos realizados en 2020 sea en bicicleta. Más de 20 ciudades, entre ellas, Sevilla, se adhirieron a la Carta. Además se presentó el Diccionario de Ciclismo Europeo en las 23 lenguas oficiales.

Más información en:
www.velo-city2009.com

La bicicleta en las ciudades

LONDRES: Ha editado 19 mapas con las mejores calles para la bici. Pretende alcanzar los 900 kilómetros de red ciclista en 2010. El uso de la bici en 2000 era del 1,15% y actualmente, tras la implantación del peaje urbano, del 30%.

PARÍS: La red de pistas ciclistas cuenta con 300 kilómetros además de otros 70 de carriles bus. En festivos, las orillas del Sena y de los canales son para peatones, patinadores y ciclistas. Cada día se desplazan en bici 40.000 personas.

ÁMSTERDAM: Tres cuartas partes de sus 750.000 habitantes tienen una bici. Y la mitad la usa cada día. Disponen de un mapa de carriles bici, un planificador de rutas y sistemas de alquiler.

BERLÍN: La ciudad cuenta con 620 kilómetros de red de vías ciclistas. Actualmente, un 10% de los desplazamientos se realiza en bicicleta. Existe un Consejo de la Bicicleta para impulsar su uso.

ESTOCOLMO: De 2001 a 2006 el número de ciclistas pasó de 30.000 a 100.000. La ciudad dispone de 350 kilómetros de vías para bicis. En Suecia, la principal motivación para usar la bici es la salud y la preservación del medio ambiente.

BARCELONA: En 2006 se puso en marcha el servicio de alquiler de bicicletas "Bicing", que cuenta con 130.000 abonados, 4.000 bicicletas y 200 estaciones. Cada día se realizan unos 90.000 desplazamientos en bicicleta, la mitad con bicis particulares.
(Datos: Fundación Vida Sostenible).

UNIÓN EUROPEA

Etiquetas verdes para neumáticos

La Comisión de Industria del Parlamento Europeo ha propuesto introducir a partir del 2012 un nuevo sistema de etiquetado para neumáticos que especifique su consumo energético. En función de la eficiencia, adherencia en mojado y emisión de ruido, la etiqueta los calificará de la "A", en color verde, a la "G", en color rojo. De esta forma, el usuario podría comparar y elegir en función de cualidades que favorecen la seguridad y el medio ambiente. Esta iniciativa, que debe ser votada por el Consejo y Parlamento Europeo, permitiría un ahorro anual de 20 millones de toneladas de CO₂ y 13.000 millones de dólares en combustible.



Propuesta de Directiva: vías inteligentes

Los Ministros de Transporte de la UE han elaborado un plan de acción y una propuesta de directiva para agilizar y coordinar el despliegue y uso de los sistemas de transporte inteligentes (STI) con los que impulsar un transporte más eficaz, respetuoso con el medio ambiente y seguro. Los STI se aplican tanto al vehículo (ESP, alcolock, limitadores de velocidad...) como a las infraestructuras y la comunicación entre ambos (eCall, sistemas de gestión del tráfico...). La propuesta, que se debatirá por el Parlamento y el Consejo, insiste en alcanzar un acuerdo que permita la prestación de servicios transfronterizos como podría ser la información del tráfico internacional.



Así somos los conductores europeos

El Grupo AXA ha realizado el I Estudio Internacional sobre Hábitos de Conducción sobre 8.000 encuestas realizadas en 10 países europeos (España, Suiza, Italia, Irlanda, Bélgica, Francia, Reino Unido, Alemania, Portugal y

Luxemburgo). El resultado es un retrato robot de los conductores.

■ **LO MÁS PELIGROSO** para los españoles es rebasar una línea continua al adelantar. Para los británicos, no respetar la distancia de seguridad o usar el móvil. Los alemanes reconocen los peligros del alcohol, pero no de la velocidad. Para los irlandeses, lo peor es no ponerse el cinturón.

■ **LOS QUE MÁS CORREN** en autopista son los alemanes y en ciudad, los portugueses. La imprudencia más frecuente es saltarse un semáforo en ámbar. Los italianos se ponen menos el cinturón y los belgas son los que más abusan del alcohol. Los ingleses son los más seguros al volante.

■ **LA MEJOR IMAGEN** de sí mismos la tienen los suizos. Los alemanes son los mejor valorados. De los españoles, sólo la mitad se considera buen conductor y un 25% corre de más.

- ★ LA INFRACCIÓN GRAVE MÁS FRECUENTE: **EXCESO DE VELOCIDAD**
- ★ LA IMPRUDENCIA MÁS HABITUAL: **SALTARSE UN SEMÁFORO EN AMBAR**
- ★ LOS MÁS SEGUROS AL VOLANTE: **LOS INGLESES**
- ★ LOS MEJOR VALORADOS: **LOS ALEMANES**



Un 25% de los españoles no respeta los límites de velocidad.

POLONIA

Más radares y menos límites

El Gobierno polaco ha aprobado una nueva ley para instalar en un año 1.500 cámaras de control de velocidad en sus carreteras. Al tiempo, su Parlamento ha incrementado los límites de velocidad en las vías de doble calzada (de 110 a 120 km/h) y en las de una sola calzada (de 100 a 110 km/h) y, sin embargo, ha rebaja do el límite de 140 a 130 km/h en las autopistas.



REINO UNIDO

Todos pagan

Los conductores extranjeros en el Reino Unido y Gales sin domicilio en el país deberán pagar sus multas en el acto si no quieren que se les inmovilice el vehículo. Hasta ahora, tan sólo debían responder por infracciones graves. Ahora, si rebasan el límite de velocidad, usan el móvil, llevan un vehículo en mal estado o conducen más horas de las permitidas deberán pagar en el acto; si son infracciones graves, dejarán un depósito de 300 libras.

Demasiados sin cinturón

La nueva campaña de control de la Policía de Tráfico Europea (TISPOL) sobre el uso del cinturón de seguridad, realizada el pasado mes de febrero, concluyó con 132.421 sanciones en 23 países. El 3% de las personas que viajaban sin cinturón eran niños (4.011). El país donde más sanciones se impusieron fue Alemania (41.035). Francia destaca por la alta proporción de niños sin cinturón, un 8%. En España, se registraron 6.442 personas sin cinturón; 241 eran niños. Según el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), Hungría es el país de la UE con un menor uso del cinturón de seguridad (59%) y Francia el de mayor (97%).



Motos "sin sicarios"

El ministerio de Interior de Guatemala ha prohibido que dos personas viajen en una misma motocicleta para evitar los muchos asesinatos que los sicarios realizan desde este vehículo cuando viajan como pasajeros. Los guatemaltecos han protestado enérgicamente, ya que para muchas familias la moto es su único sistema de transporte.



Los oscuros contaminan más

El estado de California (EE.UU.) quiere que la pintura y los cristales de los automóviles sean lo más reflectantes posible para evitar el calentamiento del vehículo y el consiguiente uso del aire acondicionado, que termina emitiendo más CO₂ a la atmósfera. Los coches de color oscuro, especialmente el negro, son los peores.



Los niños toman la calle

En las vacaciones escolares, varias ciudades de Bélgica y Holanda cierran al tráfico algunas calles a petición de los vecinos y previa autorización municipal. Intenan devolver a los niños un espacio de juego que suele estar ocupado habitualmente por los coches.

Obligar, mejor que prohibir



Montaje de señales de prohibición y obligación, que indican lo mismo.

Según un estudio de la Universidad de Granada sobre las representaciones mentales que producen las señales en los conductores, el tiempo de reacción es menor cuando se obliga a seguir una dirección que cuando se prohíbe la contraria. En algunas intersecciones, cambiar la señal de prohibido por la de obligación podrían reducir los accidentes.

Helena GIL GARCÍA

Fotos: Paul Alan PUTNAM.
Infografía: Dliros

En España se han realizado ya varios estudios perceptivos sobre las señales de tráfico que indican, por ejemplo, si un conductor percibe mejor una señal redonda que una hexagonal, con fondo rojo o con azul, ectétera. Sin embargo, hasta ahora, "lo relativo a la psicología del

PARA EVITAR UN PELIGRO EN UNA SITUACIÓN SENCILLA, ES MÁS EFECTIVO PROHIBIR QUE OBLIGAR

pensamiento -es decir, a las representaciones mentales que se producen en los conductores ante las señales de tráfico- era un tema bastante olvidado", explica Cándida Castro, investigadora responsable del estudio que lleva a cabo la Universidad de Granada "Procesos Cognitivos implicados en el procesamiento de la información de las señales de tráfico", pionero en este campo.

Con esta investigación, actualmente en fase experimental, "queremos averiguar cómo piensan los con-

ductores sobre una señal cuando la ven, con cuáles resulta más sencillo tomar decisiones", comenta Cándida Castro, "porque reducir aunque sea una milésima de segundo el tiempo de reacción de un conductor puede ser la clave para evitar un accidente".

Para ello, a un grupo de veinte participantes se le plantean varias escenas sencillas, unas con señal de obligación hacia un sentido y otras con la de prohibición. Aunque los resultados varían en función de la complejidad de la escena, del tiempo para pensar, de la toma de decisiones y, también, de si el conductor realiza otra tarea, como cambiar de marcha, además de mirar a la señal,



las primeras conclusiones indican que son más fácilmente comprensibles las señales de obligación que las de prohibición, reduciéndose, por tanto, el tiempo de reacción con las primeras. Según los resultados obtenidos, el tiempo de respuesta ante una señal de prohibición u obligación es similar cuando en la escena se representa una maniobra no permitida, mientras que, cuando sí lo está, ante la de obligación, la reacción se produce un 20% antes.

El porcentaje de errores registrados en las respuestas de los participantes aumenta ante una señal de obligación cuando la maniobra no está permitida, mientras que los fallos son prácticamente inexistentes cuando sí lo está (ver infografía). La explicación a estos resultados es

sencilla: el ser humano tiende a pensar en positivo, por lo que, mientras que al ver una señal de prohibición el conductor tiene que hacer una transformación mental de aquello que no puede hacer para saber qué es lo que sí le está permitido, en el caso de la obligación este paso no es necesario, reduciéndose así el tiempo de reacción.

CAMBIAR LA SEÑALIZACIÓN.

Otra de las conclusiones del estudio es que "es mejor ver la señal una vez y tener tiempo para pensar, que tenerla presente de continuo en un periodo más corto", explica Castro. Por todo ello, la investigadora considera que "sin duda hay casos en los que es necesario cambiar la señalización, pero es preciso estudiar cada escena en particular, porque no hay una regla general: hay ocasiones en las que es mejor prohibir y otras en las que lo óptimo es obligar". Por ejemplo, "en una situación sencilla en la que es fundamental evitar el peligro, es mejor la prohibición".

La meta final de la investigación es ayudar a evitar los accidentes de tráfico, haciendo que las señales sean más fácilmente utilizables e inteligibles y contemplando las limitaciones humanas de procesamiento de información del conductor. Por ello, indica Cándida Castro, "de los resultados de esta investigación podrían extraerse conclusiones para revisar las normas de señalización vertical, como la norma 8.1-IC de circulación".

De momento, esta investigación, que comenzó en el año 2007, va a continuar en su fase experimental y de tareas, acercándose cada vez más a la simulación de la conducción que permitirá obtener unos resultados más precisos y reales que se puedan aplicar a la práctica e indicar si es definitivamente necesario un cambio en la señalización de nuestro país. ♦

Así reaccionamos ante las señales

En un cruce en T, el conductor va a girar a la derecha, pero encuentra cuatro posibles señales.



Una accidentalidad emergente

En 2006, la accidentalidad de las furgonetas creció un 18%, aunque el parque sólo aumentó un 3% en ese período. Por ello, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico encargó al INSIA estudiar esa "accidentalidad emergente", como la calificó Anna Ferrer, directora del Observatorio.



Los vehículos que, además de transportar herramientas, admiten varios ocupantes, son muy populares.

J. M. M.

La accidentalidad de las furgonetas es más alta que la del resto de los vehículos profesionales. Así, en 2005, el número de accidentes de autobuses respecto al total se situó en una tasa de 2.0 y el de camiones, en 5.4; por el contrario, el de las furgonetas alcanzaba los 9.3, doblando el dato de los camiones y casi quintuplicando el de los autobuses.

Por todo ello, el INSIA (Instituto Universitario de Investigación del Au-

CASI LA MITAD DE LAS FURGONETAS IMPLICADAS EN ACCIDENTES MORTALES SE DESPLAZABAN POR MOTIVOS NO LABORALES

tomóvil de la Universidad Politécnica de Madrid) analizó la información de la base de datos 2000-2007 de la Dirección General de Tráfico (DGT) de los accidentes interurbanos en los cuales hubo, al menos, una furgoneta implicada con resultado de muerte en al menos un ocupante. El objetivo era tratar de caracterizar "los principales escenarios que se presentan en la accidentalidad de las furgonetas y determinar aquellos parámetros que tienen mayor incidencia". Finalmente, tras solicitar los atestados correspondientes a los juzgados, estudió en profundidad 222 accidentes (67% del total) en los

Qué es una furgoneta...

Una de las cuestiones en las que se ha centrado el estudio del INSIA ha sido determinar qué es una furgoneta, ya que existen diversos criterios (el de los fabricantes, Reglamento de Vehículos, cuestionario estadístico de la DGT...). El INSIA utilizó el criterio del Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998) y definió cinco grupos:

Grupo 1: Agrupa a los turismos de más de 7 plazas y autocares de menos de 3,5 Tm. Son aproximadamente el 7%.



Grupo 2: Camiones de menos de 3,5 Tm, que "dependiendo del tipo de carrozado pueden dar una apariencia de furgonetas". Son en torno al 3%.



Grupo 3: Furgones y furgonetas propiamente dichas. Son un "transporte mixto: llevan herramientas, pero caben 5 ó 6 personas", según Páez, y reúnen el 30% de este parque.



Grupo 4: Derivados de turismos y vehículos mixtos adaptables. Es el más numeroso (en torno al 57%).



Grupo 5: Autocaravanas de menos de 3,5 Tm. Apenas un 2%.

que hubo 246 furgonetas implicadas.

CONCLUSIONES. Tras esta investigación, el INSIA, además de proponer un estudio en profundidad de 200 accidentes con furgonetas implicadas, destaca varias conclusiones interesantes.

- En primer lugar, que los accidentes de estos vehículos "se concentran en mayor medida de lunes a viernes", máxime en los accidentes mortales interurbanos.

- Es interesante señalar que estos accidentes "se reparten casi por igual" en zona urbana e interurbana. "No obstante, el incremento experimentado en 2006 y 2007 se ha centrado en mayor proporción en la zona interurbana", aun-

que, según Javier Páez, investigador del INSIA, en este ámbito "hay más accidentes leves". Además, ocurren "mayoritariamente en carretera convencional".

- Los accidentes más frecuentes son frontales, fronto-laterales y laterales.

- La mitad de las furgonetas implicadas en accidentes mortales in-



Los accidentes de furgonetas se concentran de lunes a viernes.

ESP y asistentes de frenado

En 2008, el RACE (Real Automóvil Club de España) realizó, junto con otros clubes automovilísticos europeos, un estudio sobre la seguridad de las furgonetas, tras el incremento de la siniestralidad de estos vehículos en 2006 (16% frente a una reducción general de 8%).

Según este trabajo, los choques por alcance y los derrapes son los "escenarios" más frecuentes en la accidentalidad de estos vehículos. El RACE demandó que todas las furgonetas equiparan de serie ESP, sistemas de adaptación al frenado de urgencia y asistentes de mantenimiento de carril, ya que podrían reducirse el número de derrapes, con los que "comienzan habitualmente los accidentes de furgonetas".

El estudio también destacaba que tórax, piernas y pies presentaban un alto riesgo traumático, debido a las deformaciones del tablero de instrumentos, el espacio para los pies y los pedales.

terurbanos "tienen una antigüedad inferior a 6 años".

- El 12% de las furgonetas implicadas en este tipo de accidente "presentan la ITV caducada".

- Aproximadamente "la mitad de los conductores de las furgonetas implicadas es responsable del accidente", siendo las principales causas de accidente la distracción, el exceso de

velocidad y la somnolencia, "aunque también tenemos un 4% de constatación evidente de alcoholemia", apuntó Javier Páez.

- Y un dato importante: casi la mitad (46%) de las furgonetas implicadas en accidentes mortales interurbanos "se desplazaban por motivos no laborales" y "sólo una cuarta parte se desplazaba por motivos de trabajo". ♦

FUE PRESENTADO POR SU DISEÑADOR, ALEC ISSIGONIS, EN AGOSTO DE 1959

50 años

de Mini



En el verano de 1959 nacía uno de los coches que pasarán a la historia del mundo del motor: el Mini, un coche pequeño y económico, tal y como se le había pedido a su diseñador, el inglés Alec Issigonis. La reina Isabel II dio el pistoletazo de salida a la historia de un mito cuando se sentó en su interior. Hoy, la marca está en manos de BMW y su leyenda continúa.

Mercedes LÓPEZ
Infografía: Dlírios

A finales de 1956, el ingeniero Alec Issigonis recibe el encargo del jefe de la British Motor Corporation (BMC) de diseñar un coche 'realmente pequeño'. La idea le entusiasmó. Ése siempre había sido su proyecto preferido. La meta era construir un coche pequeño de cuatro plazas, muy bien aprovechado, diferente y accesible a cualquiera. Y la alcanzó, había nacido el Mini.

Esta petición, como casi siempre, tenía su origen en un problema económico. En 1956, un mes después de la retirada de las tropas británicas de la zona del Canal de Suez, el presidente de Egipto decretó la nacionalización de la empresa que estaba a cargo del canal y lo cerró durante algunos meses. El precio del petróleo y, por tanto, el de la gasolina, que además tuvo que racionarse, se disparó. Los fabricantes lo tuvieron

EN ESPAÑA FUE UN COCHE CARO. LOS PRIMEROS MINIS COSTABAN 145.000 PESETAS

claro: había que desarrollar un coche pequeño y económico.

NACE UN MITO. El 26 de agosto de 1959, Issigonis lo había conseguido: presentaba el Mini "Classic", que sólo media 3,05 metros de largo, 1,41 metros de ancho y 1,35 metros de alto, en dos variantes: el Morris "Mini Minor" y el Austin "Seven". Era un coche de tracción delantera con motor transver-

sal, con una cilindrada de 848 c.c., que alcanzaba 120 km/h. Las soldaduras vistas entre los guardabarros y la carrocería se convirtieron en una de sus características. La puerta se abría con un cable. La calefacción sólo se podía adquirir como equipamiento opcional. Pesaba unos 600 kilogramos y el volumen del maletero llegaba a 195 litros, que se podían ampliar abriendo el portón, con apertura hacia abajo.

Obtuvo buenas críticas en la prensa del motor, aunque durante los primeros meses las ventas fueron escasas. Pero de pronto, todo cambió.



Mini decorado por la diseñadora Donatella Versace en 2005.

Famosos y la alta sociedad inglesa se fijaron en él: primero fue Lord Snowdon, el marido de la princesa Margarita, y después la misma Isabel II se sentó en el coche para dar un paseo por el parque del castillo de Windsor. Fue la consagración. En 1962, las ventas superaron las cien mil unidades y en 1972 se llegó a los tres millones.

Al ritmo de las ventas se multiplicaban las versiones: furgoneta sin ventanas posteriores, familiar, 'moke' (que se concibió para uso militar), pick-up, "Cooper"... Y se le fueron añadiendo innovaciones: caja de cambios automática con cuatro velocidades y marcha atrás -incluso los coches de lujo de la época con caja automática sólo eran de tres marchas-, ruedas 'denovo' -podían seguir usando después de un

El Mini en España

El Mini llegó a España de la mano de la empresa Automóviles de Turismo Hispano Ingleses (Authi), que comenzó a fabricar los modelos "1275C" y "1000E" en la localidad navarra de Landaben desde finales de 1968. En un momento en el que la mayoría de los españoles apenas podían soñar con un "600", los Mini podían costar 145.000 pesetas de entonces (lo mismo que costaban modelos mucho más grandes como el Citroën "GS" o el Seat "1430"). Esto los convirtió en un coche de 'niños bien' que querían algo distinto.

Para ampliar su cuota de mercado y reducir costes, se aminoraron los motores y se simplificaron los acabados. Pero nunca llegó a ser un éxito de ventas. A las pérdidas económicas se unió, en 1975, un pavoroso incendio. La compañía solicitó la suspensión de pagos y recibió ofertas de General Motors y Ford, pero finalmente el Instituto Nacional de Industria (INI) se quedó con la fábrica. Ese año, el Mini dejó de fabricarse en España. El último modelo que salió de la factoría española fue el Mini "850" que costaba 80.000 pesetas.



En primer término la versión familiar del Mini.



En España se vendió, sobre todo, entre los 'niños bien'.



El Mini se fabricó en España durante siete años.



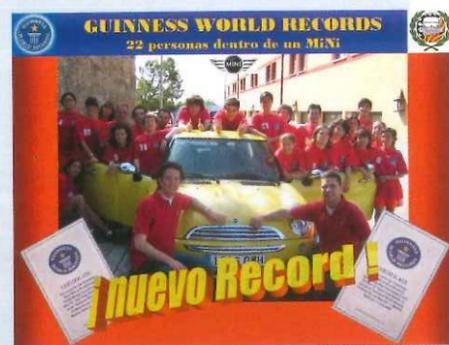
También ha participado en películas. En la imagen, con Ben Stiller.

Enamorados famosos

El Mini se convirtió muy pronto en el preferido de las 'celebrities'. Actores como Peter Sellers, uno de sus más fervientes enamorados (que, además, obsequiaba a todas sus novias con un "Mini Classic", con un equipamiento especialmente refinado), Paul Newman, Steve McQueen o Brigitte Bardot sucumbieron a su encanto. Su imagen de rebeldía cautivó a la diseñadora Mary Quant -que utilizó su nombre para bautizar a su célebre 'minifalda'-, o a los Beatles, que lo llenaron de flores y otros símbolos hippies. También se elevó a las cotas más altas de la distinción de la mano regia de los entonces príncipes don Juan Carlos de España y Rainiero de Mónaco o del rey Hussein de Jordania. Hoy, Madonna o Kate Moss presumen de poseer un Mini.

Todo un record

Veintidós personas consiguieron introducirse en un Mini. Un record inscrito en el Libro Guinness de los Records y que fue conseguido en junio de 2006 en un concurso televisivo, por un grupo perteneciente al "Mini 10" Sport Club de Aragón. El primero que se introdujo estuvo en su interior seis minutos y todos juntos aguantaron cinco segundos.



pinchazo sin que se salieran de la llanta-, calefacción de serie...

En 1980 Mini pasa al grupo Austin Morris. En 1988 el grupo Rover se hace cargo de la marca, y se siguen fabricando hasta el 14 de septiembre de 2000, en el que el que parecía ser el último Mini que saliera de la línea de producción. Pero en 2001 retorna de la mano de BMW, que lanza el "One" y el "Cooper". El mito renace. La evolución es continua. El último Mini es el "E", fue presentado en noviembre de 2008 en el Salón del Automóvil de Los Ángeles, con la novedad de ser el primer eléctrico de la marca. ♦



En 1964 gana el Rally de Montecarlo y los príncipes de Mónaco le entregan el premio. Hoy sigue demostrando su potencial deportivo.



El pequeño gran campeón

Desde su aparición, el Mini fue un coche deportivo en el sentido original de la palabra. Muchas escuderías y pilotos han reconocido el potencial de este 'pequeño', especialmente gracias a su maniobrabilidad, dicen parecida a la de un 'kart'. Su medio natural han sido los rallies, pero también ha participado en circuitos. Las estadísticas indican que desde 1962 los Mini, siempre de color rojo, han conseguido 153 victorias. Todo comenzó cuando uno de los mejores amigos de Issigonis, John Cooper, experto preparador y campeón mundial de marcas de Fórmula 1, se dio cuenta de las condiciones deportivas del Mini —ya lo había intentado antes con un Renault "Dauphine", pero la maniobrabilidad del coche no era la idónea—. Comenzaron las pruebas y en octubre de 1961 nacen los Mini "Cooper". La BMC toma muy en serio este proyecto y forma el primer equipo oficial de fábrica para rallies, contratando pilotos y copilotos oficiales, entre ellos los legendarios 'finlandeses voladores': Rauno Aaltonen, Timo Mäkinen y Paddy Hopkirk. Los éxitos no se hacen esperar. Se incrementa la potencia al coche y nace la versión "Cooper S". Con ella se consigue el podium del Rally de Montecarlo en 1964. Rápidamente se incrementa su cilindrada a 1.275 c.c. y en 1965 se gana por segun-

do año consecutivo. Los éxitos se suceden en los grandes rallies: Alpes, Acrópolis, Tulipanes... Cuando BMW se hace cargo de Mini también continúa con la tradición deportiva. El hijo de Cooper, Mike se encarga de mejorar el conjunto propulsor y crea dos versiones con potentes motores, los Mini "Cooper" y "Cooper S". Al mismo tiempo, sueña con crear una serie propia preparada para los circuitos de carreras. En 2002, el sueño se hace realidad y nace la competición 'John Cooper Challenge', la primera serie de carreras para el nuevo Mini. Y la historia deportiva sigue. La última demostración ha sido en la Mini Challenge, que comenzó el 1 de mayo en Cheste (Valencia). Además, el Mini ha sido utilizado por numerosos pilotos para iniciarse en la competición automovilística, como Niki Lauda (ganó su primera carrera de montaña a los mandos de un Mini "Classic"), quien en una entrevista decía: "El 'Cooper S' tenía una reputación estupenda entre nosotros, debido a las victorias en Montecarlo. Todavía recuerdo la imagen con los miles de faros y las correas de cuero que fijaban el capó. Fue increíble que un coche así ganara. Cuando lo pude conducir, comprobé que era muy fácil de llevar, directo y muy veloz".



HASTA LOS DUPLICADOS SE EXPEDIRÁN EN EL MODELO TARJETA

Permiso de plástico para todos

El permiso de conducir en cartulina rosa, vigente desde 1965, tiene los días contados. La Dirección General de Tráfico (DGT) expide, desde el 4 de mayo, todos los permisos de conducir en el modelo tarjeta de plástico. Así también se expiden en el nuevo formato los duplicados (robo, extravío o deterioro), que, por razones técnicas, se expedía en el modelo cartulina rosa.

J. M. M.

Fotos: Paul Alan PUTNAM.

En el año 2005, la Dirección General de Tráfico (DGT) comenzó a implantar en España el nuevo permiso de conducir en tarjeta de plástico en las jefaturas provinciales de Asturias y Córdoba,

extendiéndose progresivamente al resto del país. Una serie de razones técnicas aconsejaron que el nuevo permiso de plástico se facilitara sólo en los casos de nuevos permisos (personas que los obtenían por primera vez) y en los que prorrogaban su vigencia (renovación). Los duplicados de permisos de conducción expedidos con anterioridad a esa fecha se volvían a expedir en el modelo tipo

cartulina rosa, por cierto vigente desde el año 1965.

Ahora, desde los primeros días de mayo, la DGT ha extendido la implantación del permiso de plástico, cuyo tamaño (85 x 53 mm, aproximadamente) es similar al de una tarjeta de crédito, a todos los duplicados de permisos, incluso los realizados voluntariamente, con el único requisito de abonar la tasa correspondiente (18,80 €). ♦

Los nuevos ya obtenían este permiso.

PERMISO DE CONDUCCIÓN REINO DE ESPAÑA

1. PUTNAM
2. PAUL ALAN
3. 14-02-1966 REINO UNIDO
4a. 03-08-2007 4b. 14-02-2016 4c. 28-00

9. B

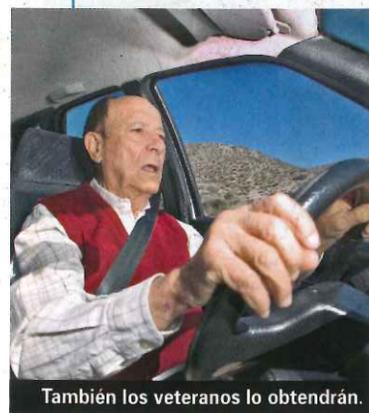
Los duplicados se harán en plástico.

Así es el permiso

El permiso de conducir de plástico, como exige la normativa europea, tiene el tamaño de una tarjeta de crédito (85 x 53 mm.) y se fabrica en la FNMT (Fábrica Nacional de Moneda y Timbre) con medidas de seguridad que dificultan su falsificación. Los datos que aparecen en el anverso y reverso figuran abreviados:

- 1 Nombre
- 2 Apellidos
- 3 Lugar y fecha de nacimiento
- 4a Fecha de expedición
- 4b Fecha de validez
- 5 Número del permiso
- 8 Domicilio
- 10 y 11 Fechas de expedición y expiración por categorías
- 12 Observaciones y limitaciones de acuerdo a una clave (*).

(*): Una serie de números que explican, por ejemplo, si el conductor necesita gafas para conducir o tiene limitada la velocidad por alguna enfermedad o discapacidad.



Conocer la fatiga para poder evitarla

La fatiga es una de las principales causas de los accidentes de tráfico. Detectarla a tiempo es lo primero, pero, además, es necesario tomar la decisión acertada: parar. Descansar más, evitar conducir en momentos vulnerables, como la hora de la siesta, charlar con el copiloto o incluso acudir al médico pueden evitar que aparezca.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE

Dirección General de Tráfico

F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ

Universidad de Valladolid

Reconocer la fatiga, primero, y luego tomar la decisión a tiempo son dos pasos imprescindibles y necesarios para evitar problemas al volante. Pues bien, resulta que, según la causa de la fatiga, resultará más fácil o más difícil lograr el éxito en estos dos pasos.

En primer lugar, existe una fatiga al volante que está relacionada con el sueño y con sus alteraciones. To-

che anterior puede suponer menor capacidad de atención y de respuesta al día siguiente mientras se conduce. El rendimiento psicomotor al volante disminuye de modo proporcional al número de horas que llevamos despiertos. Además, algunos medicamentos, ciertas enfermedades, y sobre todo el alcohol y las drogas también pueden provocar mayor necesidad de sueño.

Algunas personas padecen trastornos que hacen su sueño de mala calidad. Por ejemplo, las denominadas apneas de sueño. Sabemos que algunos conductores con trastornos de sueño tienen dificultad no en re-

produce cuando se conduce en circunstancias que precisan mucha concentración, como por ejemplo conducir cuando el tráfico es muy denso o con baja visibilidad. Por el contrario, hay circunstancias en que se produce muy baja demanda de atención (carretera sin tráfico y largas rectas, por ejemplo) y el conductor también puede sufrir fatiga al volante; en este caso se habla de una fatiga pasiva. En el caso de la fatiga pasiva también conocemos que a menudo el problema no está en reconocer que la atención ha disminuido, sino en tomar la decisión adecuada: detener el vehículo.

Cuando un conductor siente o detecta la fatiga (falta de atención y concentración) debe parar y descansar. Siempre es la única solución, de momento. Para evitar que el problema se repita, la solución puede ser dormir más, evitar conducir los momentos vulnerables al sueño (por ejemplo, a la hora de la siesta) o evitar en lo posible los días de conducción difícil (tráfico denso, vías rápidas, etc). En la conducción muy monótona realizar alguna otra actividad puede ayudar a despertarnos, como charlar con el copiloto. Finalmente, si observamos una cierta facilidad para quedarnos dormidos en distintas actividades diarias, la solución puede ser acudir a nuestro médico. Casi ocho de cada diez conductores con trastornos de sueño desconocen que los padecen, y estos problemas tienen, en general, un tratamiento satisfactorio.

Otras soluciones no funcionan, o pueden aumentar el riesgo de padecer un siniestro. No debemos olvidar que la fatiga sólo desaparece descansando. Al menor síntoma de fatiga, no se engañe: lo único que funciona es parar y descansar. ♦

AL MENOR SÍNTOMA DE FATIGA, LO ÚNICO QUE FUNCIONA ES PARAR Y DESCANSAR



dos tenemos un ritmo de sueño-vigilia (ritmo circadiano, nuestro 'reloj interno'). Durante ciertos períodos de tiempo sentimos la necesidad de dormir. Por ello, la aparición de fatiga es frecuente entre los que conducen por la noche (o en las horas en las que suelen ir a dormir) o después de comer (en especial entre aquellos que suelen echar una 'cabezada'). En casos de falta de sueño, es mucho más fácil la fatiga al volante. No haber dormido bien la no-

conocer su fatiga, sino en tomar la decisión adecuada: detener el vehículo y descansar.

Otra forma diferente de fatiga tiene que ver con la realización de tareas o actividades al volante. En este sentido, los investigadores May y Baldwin han publicado recientemente un trabajo en el que diferencian entre una forma activa y pasiva. La fatiga al volante en la realización de tareas activas —es decir, que demandan una gran atención— se

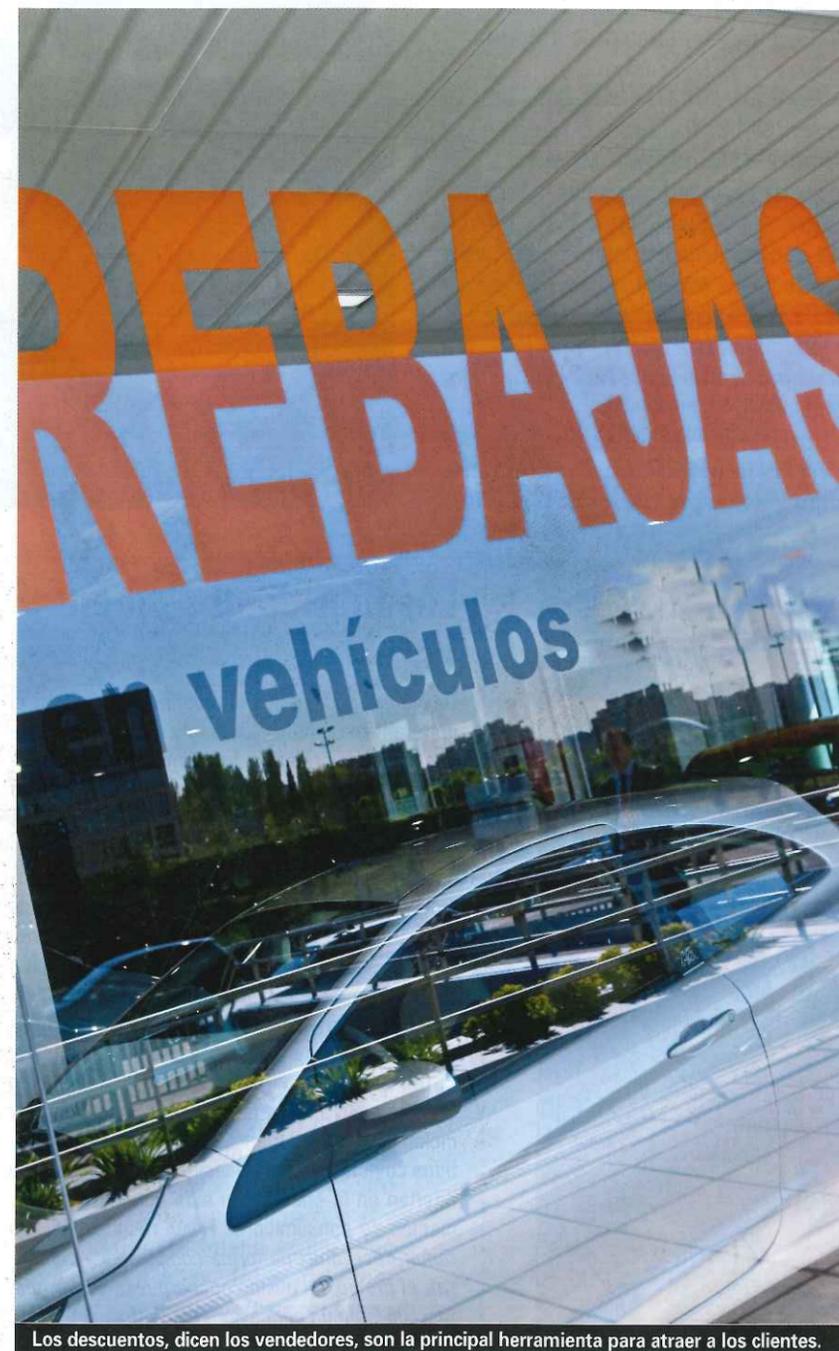
Plan 2000E, planes de las comunidades, descuentos, promociones, ofertas, seguro gratis... El mercado del automóvil se ha llenado de iniciativas que intentan activar unas ventas que cayeron más de un 45% en el mes de abril, según datos de ANFAC. El objetivo es dar salida a un stock que los concesionarios calculan en unas 400.000 unidades.

GOBIERNO Y FABRICANTES ACUERDAN UNA AYUDA A LA COMPRA DE 1.500 EUROS

Más baratos que nunca

Mercedes LÓPEZ

Fotos: Paul Alan PUTNAM



Los descuentos, dicen los vendedores, son la principal herramienta para atraer a los clientes.

Activar el mercado del automóvil es el objetivo del Plan 2000E que el Gobierno aprobó el pasado mes de mayo, con ayudas directas a la compra de un coche. Y es que solo un 2% de los españoles tiene intención de comprarse coche en este 2009, según un informe realizado por Cetelem, banco experto en crédito al consumo. La realidad parece darle la razón. Los datos de ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles) son demoledores: en abril las ventas bajaron más de un 45%, en lo que calificaron como "la mayor caída de la historia en ese mes". Germán López Madrid, presidente de ANIACAM, la patronal de los importadores de automóviles, añade que en estos momentos "el mercado español se iguala al de 1993, pero con una sociedad con un 20% más de población activa y un 37% más de ciudadanos".

TODOS UNIDOS. La coyuntura económica que estamos atravesando, la importante crisis de confianza de los consumidores, junto con la restricción de los créditos, son los causantes de este 'desastre'. En este último punto no se puede olvidar que casi el 80% de las compras de coche se financian "con un importe medio de 17.000 euros", según Honorio Ruiz, secretario general de la Asociación de Establecimientos Financieros de Crédito.

EL DESCUENTO MEDIO QUE REALIZAN LOS CONCESIONARIOS SUPERA LOS 2.300 EUROS

Para incentivar el mercado, administraciones, fabricantes y concesionarios se han puesto las pilas; y es que tienen que dar salida a un stock que, según los cálculos realizados por FACONAUTO (la asociación que engloba a los concesionarios), es de "unas 400.000 unidades".

La Administración Central ya había puesto en marcha el denominado el Plan Vive, que desde su inicio, en el verano de 2008, ha subvencionado la compra de alrededor de 60.000 vehículos. Un Plan que nunca contó con la simpatía del sector, que pedía insistentemente ayudas directas a la compra del coche. La respuesta llegó a

mediados de mayo, cuando el presidente del Gobierno, Rodríguez Zapatero, anunció el 'Plan 2000E', que aprobaba una ayuda directa de 1.500 € (500 aportados por el Gobierno y 1.000 por los fabricantes). Además, invitó a las comunidades autónomas a sumarse aportando otros 500 € para llegar así a una ayuda directa de 2.000 €. La respuesta de las comunidades no fue unánime al principio pero sí el apoyo del sector que "mostró su satisfacción" en un comunicado conjunto.

INICIATIVAS DIVERSAS. Por su parte, los concesionarios también están realizando un gran esfuerzo y han llenado el mercado de ofertas, promociones... Descuentos que FACONAUTO califica "como su principal herramienta para tratar de mover el mercado" y que cifra en una media "en el primer trimestre de este año de 2.322 euros por coche, un 15,4% más que hace un año".

Los fabricantes no se quedan atrás y están lanzando constantemente campañas de promociones. Cada uno



siguiendo una determinada estrategia. Algunos, como Citroën, indican que "no se hacen promociones ni descuentos, sino que ofrecemos el mejor precio para cada modelo". O bien Opel, cuyos descuentos varían

de un mes a otro, prefieren "los descuentos directos en la factura del cliente", pero sin olvidar promociones en modelos o acabados concretos. O Volvo, que incluye en el precio, como en su "C70" "el seguro a todo riesgo gratis durante un año".

Un ejemplo de que los descuentos han llegado también a los 'Premium', "dada la delicada situación del mercado", como confirma Belén Lacalle, directora de Prensa y Relaciones Externas de Jaguar. Acciones comerciales que Pedro Tabera, director general de Mercedes, reconoce que hasta ahora "no han sido recurrentes en nuestra marca. Tan sólo en contadas ocasiones, y siempre coincidiendo con el final de ciclo de vida de un modelo. Pero ahora, hemos reforzado nuestra estrategia comercial con lanzamiento de series especiales en las clases A, B y M". Un consejo, también general, en palabras de Lacalle: "Ahora es el momento perfecto para realizar una buena compra". ♦

Los fabricantes piden igualdad

Desde el principio, los fabricantes, al conocer el goteo de reacciones de las distintas comunidades y aunque preferían "no comentar las decisiones de cada comunidad, porque son totalmente políticas", no ocultaban su preocupación por las distorsiones que podían producirse en el mercado. Posteriormente, ANFAC, la patronal del automóvil, remitió una carta a todos los consejeros de Industria para solicitar la coordinación total en todo el territorio nacional y pedir una aplicación homogénea de las ayudas a la compra de coche. Paralelamente, en el Congreso de los Diputados se aprobaba una propuesta presentada por el PSOE, con el consenso de PNV, IU-ICV, Coalición Canaria y BNG, para incluir a las motocicletas y ciclomotores en el Plan 2000E. El resto de los partidos coincidían en la necesidad de la ayuda pero diferían en la cuantía. En este contexto, la asociación de consumidores FACUA recomienda "no tomar decisiones de forma compulsiva y comparar; el precio del mismo coche puede variar hasta 3.600 € de un concesionario a otro".



Muchos apuntan a que es el mejor momento para comprar coche.

El Plan 2000E

El Plan 2000E entró en vigor el pasado 18 de mayo, tendrá una duración de un año o bien hasta que se agoten los fondos (100 millones de euros) y se prevé que ayudará a la compra de 200.000 vehículos. Con este plan, el comprador de un coche recibirá una ayuda directa de 1.500 € (500 aportados por la Administración Central y 1.000 por los fabricantes). Además, el Gobierno ha invitado a todas las comunidades autónomas a sumarse a la iniciativa aportando otros 500 €, aunque inicialmente han respondido de forma muy diferente. Estas son las condiciones para acogerse al nuevo plan.

REQUISITOS:

- Comprar un vehículo (turismo o vehículo de transporte de hasta 3,5 Tm) nuevo o de segunda mano de hasta 5 años de antigüedad, cuyo precio no supere los 30.000 € (IVA/IGIC incluido), a cambio de otro destinado al acharramiento. Este último deberá tener una antigüedad de, por lo menos, 10 años (12 años si se adquiere uno de segunda mano) o un kilometraje mínimo de 250.000 kilómetros.

- Además, deberán cumplir estas condiciones:

Turismos. Sus emisiones de CO₂ no deberán superar los 120 gr/km, aunque podrán llegar a los 149 gr/km en dos supuestos: que incorporen sistemas de control electrónico de estabilidad y detectores presenciales en plazas delanteras; y, en segundo lugar, que lleven un catalizador de tres vías para vehículos de gasóleo o dispositivos EGR de recirculación de gases de escape para vehículos diesel.

Vehículos de transporte. Las emisiones no superarán los 160 gr/km. El vehículo que se debe dar de baja puede ser un turismo o uno de transporte de su misma categoría.

- A estas ayudas podrán acogerse tanto particulares como autónomos o PYMES.

COMUNIDADES A FAVOR

Ocho son las Comunidades Autónomas que apoyaron inicialmente el Plan del Gobierno aportando 500 € y en las que los compradores podrán obtener una ayuda total de 2.000 €. Son Andalucía, Aragón, Asturias, Cantabria, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Extremadura y Murcia.

COMUNIDADES EN CONTRA

Otras mostraron, en principio, su desacuerdo. Fue el caso de Illes Balears, Canarias, Cataluña y País Vasco, además de Ceuta y Melilla que dijeron no tener el presupuesto necesario. Días después, Canarias y el País Vasco se sumaron a la iniciativa y Cataluña indicaba que lo estaba estudiando.

COMUNIDADES CON PLAN PROPIO

También las hay que acordaron iniciativas propias. Es el caso, en primer lugar, de Navarra, que fue la comunidad pionera en aprobar un plan propio de ayudas directas y que, desde finales de marzo, subvenciona con 2.000 € (cuando las emisiones de CO₂ del coche no superen los 100 gr/km). Por su parte, La Rioja y la Comunidad Valenciana han decidido incrementar la ayuda, aportando 1.500 y 2.000 €, respectivamente, en vez de los 500 € que pedía el Gobierno. La Comunidad de Madrid se ha decantado por rebajar un 20% el impuesto de matriculación. Galicia ha sido la última en sumarse y sus ayudas van de los 500 a los 1.500 €, en función del precio del coche y del comprador.

Nota: Todas las informaciones recogidas en este reportaje están cerradas a fecha 20 de mayo. Por lo tanto, las iniciativas, ofertas y planes reflejados pueden haber sufrido variaciones o quedar desfasados.

Características

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

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. ABS y ESP. Anclajes Isofix sillas infantiles. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,32 mts.
Anchura, 1,77 mts.
Altura, 1,45 mts.

MALETERO:
385 litros.

CONSUMO:
Urbano, 6,9 l/100 km.
Carretera, 4,4 l/100 km.

RELACION CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
A partir de 23.850 €



La opinión de...
COCHE ACTUAL

SEAT LEÓN 2.0 TDi

lada. No son cambios muy profundos, pero logran actualizar un modelo que ya llevaba tiempo en el mercado. En el interior, el Seat "León" introduce en la consola central nuevos mandos, similares a los del nuevo "Ibiza". Novedad también supone el motor, pues se estrena la última versión del 2.0 TDi, de 170 CV, con sistema de inyección common-rail.

Sus prestaciones son de alto nivel. Aporta mucha seguridad a la conducción la eficacia de su chasis, con suspensiones muy firmes que permiten un paso por curva muy preciso, acompañado de una dirección que transmite buenas sensaciones. Sólo los asfaltos en mal estado repercuten, penalizando el confort de marcha.

Emissiones de CO2
139 g/km

Imp. matric. 4,75 %

COMENTARIO. La renovación de la gama "León" ha supuesto una puesta al día tanto estética como técnica. Estéticamente muestra modificaciones que redefinen ligeramente su imagen, introduciendo variaciones en diversos elementos como el paragolpes, la parrilla o los grupos ópticos en lo que al frontal se refiere. Pero también en el nuevo portón, con una luneta de mayor superficie acrista-

www.seat.es

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Diseño atractivo. ✓ Comportamiento en carretera. ✓ Consumos ajustados. 	Estética: ... 8,5 Acabado: ... 8 Habitabilidad: 8 Maletero: ... 7,5 Confort: ... 7 Potencia: ... 8,5 Cambio: ... 8	Aceleración: ... 8,5 Consumo: ... 8 SEGURIDAD: Estabilidad: ... 8,5 Suspensión: ... 8 Frenos: ... 8,5 Luces: ... 8,5	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rueda de repuesto de emergencia. ✓ Plazas traseras. ✓ Confort en asfaltos bacheados.
--	--	---	--

NOTA MEDIA: 8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,4

Características

MOTOR:
Cilindrada: 998 c.c.
Potencia máxima:
68 CV a 6.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag cortina. Airbag rodilla conductor. Airbag de cortina en luneta trasera. ABS. Sistema Isofix. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 2,98 mts.
Anchura, 1,68 mts.
Anchura, 1,50 mts.

MALETERO:
32/238 litros.

CONSUMO:
Urbano, 4,9 l/100 km.
Carretera, 3,9 l/100 km.

RELACION CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
A partir de 12.500 €



La opinión de...
MOTOR 16

TOYOTA iQ 1.0 VVT-i

niño o un adulto si no es de talla elevada. Eso sí, a costa de perder casi por completo la capacidad del maletero. Pero el milagro del espacio se apoya en dos ventajas más de vital importancia. Por un lado, la de disfrutar de una estabilidad portentosa si tenemos en cuenta su tamaño y peso. Y por otro, la de disponer de un despliegue de seguridad nunca visto en un modelo de estas características. Hablamos de airbag de rodilla para el conductor, del novedoso airbag trasero, además de los más habituales de cortina, laterales o frontales. También lleva control de estabilidad y la estructura está pensada para absorber de la mejor manera los impactos. El precio, a partir de 12.500 €, es algo elevado, pero deja en una posición delicada al Smart.

Emissiones de CO2
99 g/km

Imp. matric. 0 %

COMENTARIO. Toyota ha tardado en tener listo un rival del "Smart", pero la espera ha merecido la pena. El "iQ" llega con el récord de ser el vehículo de producción de 4 plazas más pequeño del mundo. En menos de 3 metros, ofrece dos generosas plazas delanteras, mayores que las del "Auris". Lo mejor, gracias a reubicar algunos elementos y al aprovechamiento del espacio al máximo, es que tras el asiento del copiloto puede ir un

www.toyota.es

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Relación longitud-habitabilidad. ✓ Comportamiento. ✓ Equipamiento seguridad. 	Estética: ... 7 Acabado: ... 8 Habitabilidad: 8 Maletero: ... 2 Confort: ... 6 Potencia: ... 6 Cambio: ... 7	Aceleración: ... 5 Consumo: ... 8 SEGURIDAD: Estabilidad: ... 8 Suspensión: ... 8 Frenos: ... 8 Luces: ... 7	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sin rueda de repuesto. ✓ Maletero inexistente con 4 ocupantes. ✓ Precio algo elevado.
--	--	---	---

NOTA MEDIA: 6,3. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,75

La opinión de...
AUTOFACIL

OPEL INSIGNIA 2.0 CDTI

COMENTARIO. El "Insignia" es una novedosa berlina de 4,83 metros de largo, disponible -por el mismo precio- en carrocería de 4 ó 5 puertas, que llega para sustituir al "Vectra". Estéticamente, destaca por ofrecer una imagen bastante deportiva, sobre todo debido a la notable inclinación de la línea del techo. Por dentro, el salpicadero es moderno y la calidad, de notable, aunque su consola central tiene demasiados botones. Las plazas trasera son correctas por anchura o espacio para las piernas, pero la cota de altura es un tanto ajustada. En marcha, el motor 2.0 CDTI de 160 CV -con cambio manual de 6 marchas y funcionamiento agradable- destaca por prestaciones y consumos, aunque sería perfecto si su sonido fuera más agrada-

Emissiones de CO2
154 g/km

Imp. matric. 4,75 %

ble y tuviera mejor respuesta a menos de 1.800 rpm. En carretera, lo mejor es el chasis: cómodo, seguro, aplomado, deportivo... Además, por 750 € incorpora la suspensión regulable FlexRide que mejora la estabilidad en curva. La dirección es precisa, aunque demasiado asistida, mientras que los frenos cumplen su labor sin problemas.

www.opel.es

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tecnología. ✓ Comodidad. ✓ Diseño. 	Estética: ... 8 Acabado: ... 7 Habitabilidad: 6 Maletero: ... 7 Confort: ... 8 Potencia: ... 6 Cambio: ... 7	Aceleración: ... 6 Consumo: ... 6 SEGURIDAD: Estabilidad: ... 7 Suspensión: ... 8 Frenos: ... 7 Luces: ... 8	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Altura en plazas traseras. ✓ Motor correcto sin más. ✓ Asientos con poco agarre.
--	--	---	--

NOTA MEDIA: 6,7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,5

La opinión de...
AUTOPISTA

MAZDA 3 SPORTSEDÁN 1.6i

COMENTARIO. Brillante renovación del Mazda "3". Si el plato fuerte era la estética, Mazda la sigue cuidando con muchísima atención y, además, ahora ese cuidado también trasciende al interior, donde se modernizan las formas, al tiempo que se le da un toque más serio -sin perder el carácter deportivo de la marca- y llegan acabados de mejor factura. La renovación también ha afectado a las mecánicas, con tope de gama en diesel en los 185 CV de un 2.2 CRTD. El motor que nos ocupa es justo el polo opuesto, un 1.6i de acceso a la gama, con 105 CV y caja manual de cinco relaciones. Destinado para todo aquel que desee disfrutar de un motor agradable en todos los sentidos. Puede que sus prestaciones no desborden, pero sí que resultan ser más que satisfactoria para los tiempos

Emissiones de CO2
149 g/km

Imp. matric. 4,75 %

que corren, siendo su capacidad de recuperación el verdadero punto débil. Muy trabajado en aspectos relacionados con el confort, este 1.6i se siente mucho más refinado y no le falta progresividad a bajas vueltas, resultando delicioso en ámbito urbano. Comportamiento y agilidad, en este caso, están por encima de la mecánica.

www.mazda.es

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Comportamiento deportivo. ✓ Diseño exterior/interior. ✓ Buen maletero. 	Estética: ... 8,5 Acabado: ... 7,5 Habitabilidad: 7,5 Maletero: ... 7,5 Confort: ... 7,5 Potencia: ... 7 Cambio: ... 7,5	Aceleración: ... 7,5 Consumo: ... 7,5 SEGURIDAD: Estabilidad: ... 8,5 Suspensión: ... 8,5 Frenos: ... 7,5 Luces: ... 7,5	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Potencia en alta. ✓ Consumo. ✓ Maletero irregular.
--	--	---	--

NOTA MEDIA: 7,5. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.956 c.c.
Potencia máxima:
160 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales, laterales y de cortina. ABS y sistema de control de estabilidad. Reposacabezas activos. Anclajes Isofix para sillas infantiles. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,83 mts.
Anchura, 1,85 mts.
Altura, 1,49 mts.

MALETERO:
500/520 litros.

CONSUMO:
Urbano, 7,6 l/100 km.
Carretera, 4,8 l/100 km.

RELACION CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
Desde 26.900 €



Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.598 c.c.
Potencia máxima:
105 CV a 6.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales delanteros. Airbags laterales. Airbags de cortina. ABS. Control de estabilidad y tracción. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,58 mts.
Anchura, 1,75 mts.
Altura, 1,47 mts.

MALETERO:
430 litros

CONSUMO:
Urbano, 8,3 l/100 km.
Carretera, 5,2 l/100 km.

RELACION CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
Desde 25.200 €



LA SOLUCIÓN AL TRANSPORTE URBANO



Su nombre es PUMA y ha sido desarrollado conjuntamente por General Motors y Segway. Es un vehículo eléctrico de dos plazas y dos ruedas, capaz de conducir y aparcar autónomamente. Lleva una batería de ión litio y un sistema que le permite comunicarse con otros vehículos y saber dónde hay atascos. También equipa un dispositivo que detecta donde están el resto de objetos móviles y evita colisionar con ellos. Puede alcanzar 56 km/h y tiene una autonomía de 56 kilómetros entre recargas.

CAPÓ ACTIVO REVERSIBLE

El nuevo Mercedes "Clase E Coupé" de Mercedes incorpora de serie capó activo para protección de peatones. Si se produce un accidente, se activa un mecanismo que levanta el capó unos 50 milímetros, ampliando la zona de deformación del coche y reduciendo las lesiones en los peatones. Además, es reversible: una vez activado, el mismo conductor puede volver a poner el capó en su posición inicial sin necesidad de acudir para ello al taller.

LA NOVEDAD

Nuevo Astra

Esta es la imagen del nuevo Opel "Astra", que incorpora muchos de los elementos de seguridad y confort de su hermano mayor, el "Insignia: chasis con control electromecánico, luces adaptativas, reconocimiento señales... www.opel.es



COCHES BIODEGRADABLES

Construir paneles y otras piezas del coche con materiales como lino, cáñamo o yute y aceite de soja es el proyecto en el que participan diferentes empresas y centros tecnológicos de la Comunidad Valenciana. Según sus autores, estos elementos mejoran el aislamiento acústico y térmico. Además, proceden de fuentes renovables, son abundantes y económicos, pesan muy poco, son biodegradables y su coste de producción es menor que los materiales convencionales.

SIETE EUROS AL DÍA

El coche cuesta a cada hogar 7,19 € diarios, según un estudio realizado por la aseguradora Zurich Connect. Más de la mitad de ese presupuesto se va en carburantes y lubricantes (3,43 €). En el taller -para mantenimiento y reparaciones-, nos gastamos 1,62 € y en el seguro, 1,42 €. El resto se gasta en la compra de repuestos y accesorios, peajes, aparcamientos e ITV. Supone casi el 8,5% del gasto diario de un hogar.



¡PELIGRO, MOTO EN EL CRUCE!

Que los coches son capaces de comunicarse entre sí ya no es ninguna novedad; pero BMW ha conseguido que también puedan hacerlo con las motos. Este sistema conoce la posición y velocidad de los coches que se acercan a un cruce y analiza las posibilidades de colisión. Cuando se van a cruzar un turismo y una moto y existe peligro de choque, el sistema controla al conductor del turismo, y le avisa (con señales ópticas y acústicas) para que frene. En la moto, se intensifica la intensidad de las luces y si el peligro es mayor, suena el claxon.

DE COMBUSTIBLE, ¡CHOCOLATE! Utiliza chocolate como combustible y está fabricado con vegetales, se llama "WorldFirst F3" y ha sido diseñado por un estudiante del departamento de Investigación de la Universidad de Warwick, en Reino Unido.



EL IBIZA CUMPLE 25 AÑOS



En 1984 se presentó el Seat "Ibiza", el modelo más vendido de la marca española (hoy supone el 45% de sus ventas) y el primero que fabricó en Martorell. En sus comienzos, se ofrecía desde los 44 a 100 CV en gasolina, y un propulsor de 55 CV en mecánica diesel. Su versión más deportiva, el

"Cupra", nació en 1996, lanzamiento con el que se celebraba el triunfo del "Ibiza Kit Car" en el campeonato del mundo de Rallyes FIA de 2 litros. En 2008, llegó la cuarta generación, que estrenó la plataforma que después utiliza todo el grupo Volkswagen. Además del cambio estético, incorpora un

completo equipamiento de serie: airbag de cabezatorax, ESP, sistema de ayuda de arranque en pendientes o testigo de pérdida de presión de neumáticos. Se comercializa en seis motores (3 gasolina y 3 diesel). Destaca la versión 'Ecomotive' con 98 gr/km. de emisiones de CO₂. ¡Felicidades!



EL MÁS BELLO

El Citroën "DS" ha sido galardonado con el premio al "Coche más bello de todos los tiempos". El Citroën "DS" ha sido seleccionado por un jurado compuesto por los 20 mayores diseñadores de automóviles del mundo reunidos por la revista británica "Classic & Sport Car" y superando a coches tan bellos como el Jaguar "XK 120", el Ferrari "Dino" o el Aston Martin "DB9".

EL PERSONAJE

CARLOS ESPINOSA DE LOS MONTEROS dejará, por jubilación, la presidencia de Mercedes Benz España a partir del mes de julio, cargo que ocupaba desde hace 21 años. También fue presidente, durante 6 años, de ANFAC y de la OICA (Organización Mundial de Constructores de Automóviles) de 1996 a 1998.



1		3.482
2		3.068
3		3.045
4		2.366
5		2.330
6		2.180
7		1.896
8		1.706
9		1.567
10		1.447

LOS FABRICANTES

	VOLKSWAGEN	7.123
	CITROËN	6.109
	RENAULT	5.861
	SEAT	5.606
	PEUGEOT	5.321
	FORD	4.831
	OPEL	4.048
	AUDI	3.822
	TOYOTA	3.507
	NISSAN	2.334

Fuente: ANFAC (Asoc. Nal. de Fabricantes de Vehículos)
 Variaciones respecto al mes anterior

EN APENAS UN MES, 1.800 PERSONAS SE HAN ADHERIDO AL SERVICIO DE AVISO DE PUBLICACIÓN DE LA REVISTA

Cómo apuntarse a "Tráfico" digital

Casi dos millares de personas han recibido ya un correo electrónico avisándoles de la salida de la revista "Tráfico y Seguridad Vial" con una relación completa de los contenidos de la versión impresa, resúmenes de los principales reportajes publicados y enlaces a la versión 'colgada' en Internet en formato PDF. Estas personas, y las que sigan apuntándose en nuestra web (www.dgt.es/revista) dentro del apartado Suscripciones, seguirán recibiendo puntualmente esta información cada vez que "Tráfico y Seguridad Vial" sea publicada y colgada en la web.

PASOS PARA APUNTARSE:

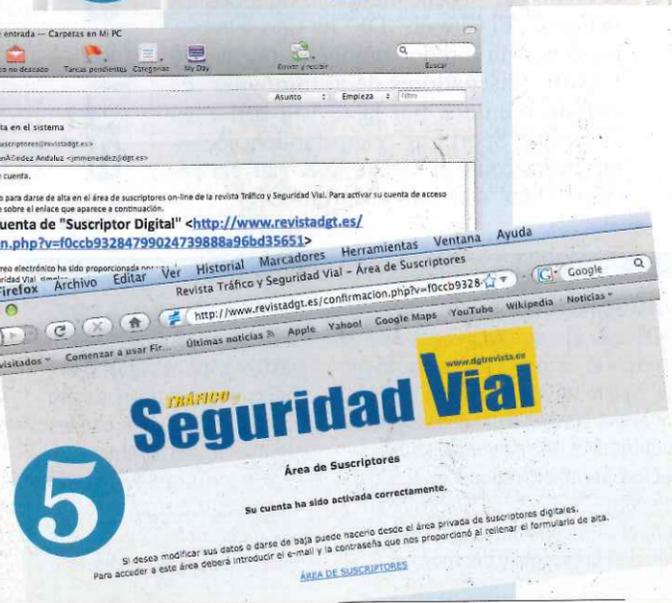
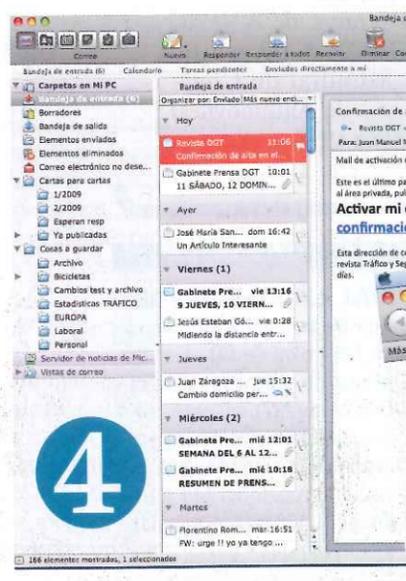
- 1 Abra la web de "Tráfico y Seguridad Vial" y haga click en el apartado "Suscripciones", en la parte superior, o en el 'banner' de la derecha ("Si quiere que le enviemos un e-mail con los contenidos de cada nueva revista").
- 2 Se abrirá una ventana con un formulario. Rellénelo. Los datos para uso estadístico (voluntarios) son para conocer el perfil de los lectores y, en un futuro, ajustar los contenidos a sus intereses y necesidades.
- 3 Al finalizar, pulse el botón "Enviar" y aparecerá un mensaje

informándole de que el envío se ha realizado correctamente (o de que falta por rellenar algún dato obligatorio) y de que en breve recibirá un correo electrónico para activar su cuenta.

4 En minutos, recibirá un correo electrónico con una dirección que debe visitar (basta con hacer click sobre ella) para activar el servicio.

5 Al activarlo, aparece un mensaje de confirmación ("Su cuenta ha sido activada correctamente") y, a la vez, la posibilidad de darse de baja o rectificar sus datos (cambiar el correo electrónico de recepción, por ejemplo).

Una vez hecho esto, cada vez que "Tráfico y Seguridad Vial" se publique, recibirá un e-mail, con la portada, los titulares y enlaces para acceder a todos los reportajes. ♦



Carné por puntos y mentalidad

La decisión de aplicar en España el carné por puntos ha disminuido el número de víctimas mortales y de heridos en nuestras carreteras, ha contribuido a modificar los hábitos de conducción de los automovilistas españoles y ha roto una espiral ascendente de bajas que parecía no tener límite.

Habíamos llegado en España a un situación en la que se entendía que las cifras de muertos y de heridos en accidentes de circulación eran una fatalidad, una especie de consecuencia ineluctable, un impuesto lógico que debíamos pagar por el progreso y el desarrollo, por la mejora en la forma de vida que supone para los humanos la utilización del coche.

La iniciativa del carné por puntos, unida a una publicidad tan machacona como eficaz, han obrado una especie de milagro: los españoles conducimos más despacio. La consecuencia de ello ha sido automática: a menos velocidad, menos muertos y menos heridos. Si respetamos las señales, llegamos más a casa; si decidimos que las normas son para los otros, hay más muertos. Ya se sabe que muchas veces lo obvio es lo más complicado de establecer.

La reducción de víctimas gracias, entre otras medidas, a la aplicación del carné por puntos, tiene en nuestro país un valor añadido. España está llena de seleccionadores de fútbol, de entrenadores del club de su ciudad, de líderes políticos de su comunidad de vecinos, de conspicuos estrategas que saben como se arregla la Sanidad, como se combate la crisis económica o



José María CALLEJA
Periodista

Habíamos llegado en España a una situación en la que se entendía que las cifras de muertos y heridos en accidentes de circulación eran una fatalidad, un impuesto lógico que debíamos pagar por el progreso

los problemas de la enseñanza; de personas, en suma, que tienen la solución para todo. En este nutrido grupo de compatriotas había una importante sección dedicada a aquellos que controlan, que dicen que controlan. Son gente que sabe que aunque ponga 60 kilómetros por hora, él irá a 90, como mínimo, porque él controla. Gentes que saben más de su automóvil que el propio fabricante y no hacen el menor caso al manual de instrucciones del vehículo. Hay también quienes entienden que el coche es un símbolo de representación social, no solo un instrumento que sirve para desplazarse de un sitio a otro; son estas, gentes que ven en el coche un símbolo de estatus recién adquirido y que, si encima les ha costado un dineral, no es para conducirlo despacio y ajustado a las normas, sino para volar.

En un país a veces tan sobrado, conseguir que los automovilistas respetemos los límites y vayamos a 90 donde vemos que pone 90, es, desde luego, todo un éxito.

Cambiar de mentalidad es una de las cosas más complejas que existen. El carné por puntos parece haberlo conseguido. ♦





“Orquesta Reciclando” es el nuevo disco de Jarabedepalo, liderado por Pau Donés. El cantante, responsable de temas como “La flaca” o “Bonito”, se dio a conocer hace ya doce años y va a pasar todo el verano viajando de gira. Totalmente en contra de la piratería, Pau Donés se muestra muy prudente al volante: usa casco siempre, nunca deja de ponerse el cinturón y da ejemplo a su hijo con buenos hábitos al volante.

“ He tenido algún susto por ir poniendo un CD ”

Emmanuel ZOCO

Fotos: Paul Alan PUTNAM

- ¿Qué va a encontrar el público en este nuevo trabajo?

- Son versiones de nuestros éxitos, que hicimos durante una gira por teatros en donde nos disfrazamos, metimos a Buenafuente de videopresentador dando un toque de humor... Al final quedó un espectáculo muy chulo y musicalmente muy potente. De ahí surgió este libro-disco, con casi cien páginas que cuentan un montón de cosas sobre nosotros, sobre las canciones, comentarios de amigos... Permite escuchar desde otro punto de vista canciones que han sido éxitos o que forman parte de la banda sonora de nuestra vida. Y va acompañado de un cambio de imagen: vamos vestidos de frac y muy bien peinaditos. Es curioso, porque esto sale de una gira en teatros, grabamos el disco y ahora presentamos el mismo espectáculo en grandes escenarios.

- Se ha mostrado muy crítico con la piratería...

- No puede ser de otra forma: nos roban y eso no se puede justificar. Mucha gente trabajaba en este negocio y ya no. El negocio, de hecho, se está yendo al garete. Nosotros tenemos que vivir de nuestro trabajo y es lícito cobrar por ello... ¡Como para que alguien venga y diga que la música

sica tiene que ser gratis y que se la pueda descargar la gente en Internet y sea algo legal! Sí, legal si la pagas. Por lo demás, Internet como medio de distribución y de promoción es cojonudo.

- ¿Qué le ha llevado a independizarse y montar su propia compañía?

- He abandonado el mundo multinacional porque llevo doce años y era el momento de emprender otro camino, de intentar hacer cosas diferentes, de controlar todas las facetas artísticas de Jarabedepalo —conciertos, grabación de discos, repertorios...— y estoy encantado. Como negocio, ya veremos a fin de año qué pasa cuando hagamos números, pero es la primera vez que hemos sacado un libro-disco y llevamos 40.000 vendidos.

“ Con el cinturón me pasa lo mismo que con el casco: ni me planteo no ponérmelo. Salvan vidas ”

“ Para conducir, recomiendo algo suave, tranquilo y no a mucho volumen ”

- Época de cambios en su vida, porque se ha ido a vivir al Pirineo...

- Sí, yo soy de aquí, tengo el arraigo en la montaña. Prefiero estar en medio del bosque buscando setas o subiendo a un pico que no en la Puerta del Sol tomándome una caña. Era algo que, tarde o temprano, iba a conseguir. Tenía claro que quería vivir en la montaña. Estoy un poco más lejos de todo, pero estoy justo donde quiero vivir y cerca de lo que me motiva, inspira y hace estar bien, que es la naturaleza.

- Allí le será más fácil practicar sus aficiones...

- Sí, me gusta mucho la montaña, el campo, la nieve y deportes que tengan que ver con eso... También el mar y cocinar. Pero entre la música y el motor tengo mucho tiempo ocupado, porque desde muy joven he estado rodeado de las motos y los coches. Me gusta conducir. La moto me da sensación de libertad, estoy en contacto con el aire, el sol te da en la cara, es otra forma de disfrutar del viaje y de lo que te rodea.

Conductor de moto desde los 16 años y de coche desde los 18, recuerda con detalle la Montesa “50” y el “600” con los que se estrenó. Sobre todo este último: “Me duró una semana. Un amigo y yo decidimos emprender un viaje de fin de semana y saliendo de Barcelona se recalentó y reventamos la junta de la culata”. Ac-



“ ¿Crítico con la piratería? No puede ser de otra forma. Nos roban y eso no se puede justificar ”

tualmente tiene una furgoneta y varias motos, entre ellas una Harley, y una reivindicación: “Los motoristas estamos muy poco considerados, no somos conductores de pleno derecho. Ahí están los guardarraíles, auténticas guillotinas para los motoristas”.

- ¿Qué le parecen los límites de velocidad?

- Habría que revisarlos: ni todas las carreteras son iguales ni todos los coches están preparados para las mismas velocidades. A mí, la velocidad me encanta, soy de correr, hago muchos kilómetros y vigilo mucho, pero en un circuito cerrado o en una pista de karts me gusta ‘darle’. De todas formas, hay algo totalmente contradictorio: regulamos cada vez más la velocidad a la hora de conducir y no la potencia de los coches y motos que se fabrican, en eso no hay ninguna restricción como tampoco en la publicidad.

- Cuando se cumplen tres años de su entrada en vigor, ¿qué opina del permiso por puntos?

- Es una manera de vigilar que la gente conduzca mejor. Ha cambiado los hábitos de los conductores. En el momento en el que nos dicen que

tienes doce puntos, que puedes perderlos y quedarte sin carné, nos hemos puesto las pilas... Aunque es un sistema duro, e injusto a veces para los profesionales del volante, no hay duda de que salva vidas, que es de lo que se trata.

- La figura del conductor alternativo cuenta cada vez con más adeptos, ¿lo ha percibido?

- De momento no he visto que se haga muy a menudo aquí, a diferencia de otros países europeos como Alemania. Es una buena alternativa. Si algún día bebo, lo hago en casa y si salgo, uso el taxi.

- ¿Cómo le influye a la hora de conducir llevar a su hija de cinco años?

- Con ella conduzco, si cabe, de forma más prudente para que ella lo vea y se fije, aunque sea muy pequeña todavía. Y por supuesto, la niña siempre va en su sillita. Además ve a todo el mundo con el cinturón puesto siempre. Con el cinturón me pasa lo mismo que con el casco: ni me planteo no ponérmelos, lo hago automáticamente, está demostrado que salvan vidas.

- ¿En qué medida cree que poner un CD o hablar por teléfono distraen?

- En gran medida, desde luego. Yo he tenido algún susto por estar poniendo un CD y buscando una canción. No sé hasta qué punto somos estrictos con este tipo de distracciones... Si llevas la pantalla del DVD con la película, el GPS para ver si vas bien por la ruta, el móvil con el manos libres y si encima fumas, cuidado, porque te queda poco tiempo para atender a la carretera.

- ¿Recomendaría alguna música para conducir?

- Algo suave tranquilo y no a mucho volumen. A mí, me excita la música mucho y lo tengo comprobado: pongo un CD de un grupo que me guste y sea cañero, y corro más. Para conducir hay que estar relajado y atento a la carretera. Por eso no pongo música en el coche.

- ¿Cómo se organizan para conducir en las giras?

- Yo hago unos 50.000 kilómetros al año por carretera, pero llevamos conductores. La carretera es nuestro peor enemigo, lo más peligroso que tiene nuestra profesión. Se duerme poco, hacemos muchos kilómetros y sobre todo en verano cuando la gente esta de vacaciones y se descuida. ♦

CARTAS, E-MAILS...

AL REVÉS

En la carretera LE-311 (Boñar-Puerto de Tarna), en la travesía de Boñar, esta señal lleva más de dos años colocada boca abajo. Si en ese tiempo no se han percatado visualmente, a ver si a través de “Tráfico y Seguridad Vial” se enteran y corrigen esta anomalía.

Pedro Guerrero.
Boñar (León).



AVISADORES ¿LEGALES?

Veo revistas que anuncian avisadores de radares “legales 100%”, indicando, entre sus virtudes, que avisan de “la ubicación de posibles radares móviles”. Como entiendo que los avisadores de radares móviles son ilegales, ¿qué características llevan a considerar uno ilegal y, por tanto, sancionable? Y si avisar de radares móviles es sancionable, ¿por qué se permite su publicidad?

Antonio Frau Corral.
Dos Hermanas (Sevilla).



● **Respuesta:** Se consideran legales los avisadores que consisten en una base de datos de información pública sobre puntos kilométricos en donde puedan encontrarse instalados sistemas de vigilancia, aun cuando vayan combinados con un sistema de navegación que advierta al conductor de la cercanía de uno de esos puntos previamente introducidos en la base de datos. En ese caso, no se produce un diálogo técnico entre el vehículo y el sistema de vi-



gilancia que permita la detección real de éste, sino entre el vehículo y los satélites de localización, en virtud del que se informa al conductor de la proximidad de uno de esos puntos que previamente ha introducido en la base de datos y en el que es posible que exista un radar.

Son ilegales los que entablan un diálogo técnico con el sistema de vigilancia permitiendo su detección real. Su uso es denunciado por constituir infracción del Reglamento General de Circulación (art. 18.3), en relación con el art. 11.6 de la Ley de Seguridad Vial.

POR LA DERECHA

Si no se puede adelantar por la derecha, ¿por qué se tolera circular por el centro o la izquierda? ¿Hasta cuando se tolerará que la gran mayoría de los turistas lo haga? Solo se hizo una tímida campaña sin efecto. Muchos creemos que usar adecuadamente los carriles aumentaría la fluidez del tráfico. ¿Por qué no se sancionan estos malos hábitos? Al menos, envíen advertencias de que no es correcto circular por la izquierda en autopistas o autovías.

Rafael Borrell Viñas.
Badalona (Barcelona).

CURSO ACELERADO

Muchas autoescuelas han inventado un nuevo método de enseñanza para la formación teórica del permiso de condu-

cir de la clase B: cursos ‘acelerados’. Nunca mejor dicho. Los alumnos deben tener mucha prisa por acelerar. Se está olvidando la importancia de los contenidos teóricos que representa el Código de la Circulación, obviando los valores viales y, sobre todo, su correcta aplicación. Estos cursos ofrecen un número de temas (creo que 21) con preguntas tipo test entre los cuales uno será seleccionado

para el examen. Parece un método de enseñanza muy rentable para las autoescuelas, aunque fomenta que superen la prueba conductores semiformados que incrementarán la inseguridad vial en nuestro país, ya que si desconocen la mayor parte de los contenidos teóricos, difícilmente podrán llevarlos a la práctica en situaciones reales. ¿Cómo se permite que existan estos cursos?

Francisco Javier Canas.



“L” Y VETERANOS

Recientemente mi hija ha sacado su permiso de conducir. El coche lo usamos las dos indistintamente y, alguna vez, cuando lo uso yo, se me olvida quitar la “L”. Y cuando me doy cuenta, por no parar en carretera, sigo con ella hasta el destino. ¿Es motivo de multa?

Yoli Quirce.

● **Respuesta:** El Reglamento General de Vehículos (anexo XI) regula la señal V-13, cuyo objeto es indicar al resto de los usuarios de la vía que el vehículo

Acuse de Recibo / Esos audaces conductores

Los he visto muchas veces. Son los mejores conductores del mundo. En los adelantamientos, son capaces de encontrar el hueco inverosímil. Ellos no saben que lo que parece imposible lo consiguen gracias a que el automóvil que viene de frente reduce su velocidad, al igual que el coche rebasado. Y lo hacen no por solidaridad con el temerario, sino por supervivencia. Si no lo hicieran así todos, engrosarían la lista negra de la siniestralidad. Y esos audaces

conductores que chafan tantas líneas continuas, que devoran el asfalto, esos reyes de la carretera son los que luego encuentras en la barra de los bares, el primer día de vacaciones, jactándose de que llegan al pueblo en hora y media. ¡Reza para que no te los tropieces de cara un día que no te de tiempo a frenar!

Maxi Jarque Blasco.
Casas Bajas (Valencia).

que la porta lo conduce una persona cuyo permiso tiene una antigüedad inferior a un año. Esto excluye de su uso a toda persona que no se encuentre en tal circunstancia. La utilización de la señal V-13 por alguien que no reúna esos requisitos constituye infracción y puede ser objeto de denuncia.

PROHIBIDO FUMAR

He oído que, además de prohibir hablar por el móvil mientras se conduce, estudian prohibir el uso del GPS con el vehículo en marcha. De cara a la seguridad, lo veo lógico y lo apoyo, pero están cayendo en un error que les hace perder el respeto de todos. ¿Cómo prohíben específicamente estas cosas y no prohíben fumar en el coche mientras se conduce? ¿No es más peligroso? ¿Han pensado en la situación que se produce en un coche mientras se enciende el cigarrillo, se busca el cenicero o si se le cae a uno encima el mismo encendido?

Por favor, antes de lanzarse a prohibir cosas, escuchen a los miles de automovilistas. Están perdiendo el respeto de to-



dos ellos, que piensan que todo se debe a intereses económicos.

Javier Ruiz.

PEGATINA DE ITV

¿Dónde hay que colocar la pegatina de la ITV en una moto? El reglamento dice que en lugar visible, pero ¿hay que ponerla en un sitio concreto? ¿Es realmente obligada su colocación en motos, siempre susceptible de pérdida, robo...?

Aitor González.

● **Respuesta:** El Reglamento General de Vehículos, al regular la señal V-19 (Distintivo de inspección técnica periódica del vehículo), establece (anexo XI punto 2) que, en los vehículos que tengan parabrisas, el dispositivo se colocará en su ángulo superior derecho por su cara interior, mientras que en el resto de los vehículos, "se colocará en sitio bien visible", sin especificar un emplazamiento concreto. La utilización del Distintivo de inspección técnica periódica (señal V-19) es obli-



Archivo adjunto



Señal mimetizada con el ambiente

Literalmente el árbol se tragó esta señal que se encuentra en Santa Pola (Alicante). ¿Será de 30? ¿50? ¿80 km/h? ¡Vaya usted a saber!

Marina Gilete. Galdakao (Vizcaya).

gatoria en todos los vehículos y su no colocación es un hecho denunciabile.

MALAS COSTUMBRES

Enhorabuena a la DGT por, en los paneles informativos, animar a los conductores a poner los intermitentes. Últimamente nadie los usa, y, por lo que veo, son más de los que creemos. También por animar a que se ceda el paso, porque parece que el primero que llega es quien tiene derecho, y el que tiene que ceder se olvida realmente de la norma. Esto viene de la campaña que se hizo para facilitar la salida a los que se incorporaban, entendiendo los conductores lo de facilitar por "déjame entrar que tienes obligación". Otro panel, "circule por el carril derecho": ¡Cuánta razón tienen!

Oscar Muñoz.

SEMÁFORO ÁMBAR

Es habitual al circular por glorietas en el acceso a ciudades encontrar que el semáforo que regula el paso de peatones-vehículos, alterna entre rojo (verde para el peatón) y ámbar intermitente (rojo para el peatón), y en ningún caso se pone verde para el vehículo.

La normativa sobre el semáforo ámbar intermitente no da prioridad al conductor (para eso está el verde), sino que obliga a respetar las demás señales, además de extremar la precaución. ¿Es imperativo que el conductor se detenga ante un semáforo en ámbar intermiten-

te, contiguo a un paso de peatones, si ve un peatón con intención de cruzar? El conductor ignora –al menos, le resulta difícil de apreciar– el color del semáforo del peatón y esto suele darse en avenidas con alta intensidad de circulación.

Pere Teixidor. Porqueres (Girona)

● **Respuesta:** Según preve el Reglamento General de Circulación (art. 146 d), una luz amarilla intermitente o dos amarillas alternativamente intermitentes obligan a los conductores a extremar la precaución y, en su caso, ceder el paso. Por tanto, la pregunta formulada debe responderse afirmativamente.

Ignacio Martín.

VELOCIDAD ECOLÓGICA

Con el coste de gasolina y gasoil, la crisis económica, la seguridad vial y, lo más importante, cuidar el planeta, sería bueno instalar señales orientativas (con fondo verde, por ejemplo) con la velocidad recomendada para un consumo no excesivo de carburante. Por ejemplo, 40 km/h en ciudad, 75-80 km/h en carre-



ra y 100 km/h en autopistas y autovías. Así sabríamos si conducimos de forma más amigable con el medio ambiente y nuestro bolsillo. Y de paso tendríamos un respaldo ante las malas formas de quienes se dicen conductores que, pese a ir a velocidad superior a la permitida, se arrojan la potestad de pitar, dar luces y no guardar la distancia de seguridad con quien circula dentro de los límites. Estas señales fomentarían una conducción más relajada y más segura.

Antonio J. Sánchez Aguilera. Almería.

RETIRAR LOS RESTOS

Puedo comprender el apuro que supone un reventón y perder una rueda hecha añicos para el conductor de un camión. No tiene la culpa. Seguro, pero yo menos cuando a 120 km/h, sin posibilidad de reacción, me encuentro de improviso la banda de rodadura de un neumático o trozos diseminados en mitad de la carretera. Peor sería dar un volantazo y pro-

vocar un accidente más grave. También es fácil imaginar las consecuencias para un motorista.

¿No debe ser responsabilidad de ese conductor la pronta retirada de los restos y evitar que su susto y pérdida económica se conviertan en una tragedia para otros? Alguien debe tomar nota de algo que no es infrecuente y roza a la irresponsabilidad cuando no paran.

Pilar García Ortega. Gandía (Valencia).

ADELANTAR A UN ESPECIAL

En una vía interurbana, con señalización vertical y horizontal de prohibido adelantar y sin arcén practicable, ¿podré adelantar a un vehículo especial, si debo rebasar, para ello, la señalización sin entorpecer a los vehículos que circulan en sentido contrario? Y si está permitido, ¿qué artículo del Reglamento lo recoge?

Mercedes Maceiras Rodríguez. La Coruña.

Archivo adjunto



Paso de pea-patos

Además de felicitarles por la revista y animarles a seguir informando para mejorar el tráfico y ayudar a reducir el número de accidentes y víctimas, les envío esta fotografía tomada en Santa Cruz, muy cerca de La Coruña. Se trata de un paso 'de patos'. Según me contaron, los patos utilizan ese paso para trasladarse de uno a otro de los parques que divide la vía pública. Por supuesto, los vehículos respetan la señal y es maravilloso ver cómo lo utilizan 'familias enteras' de estas aves.

Beatriz Tré (León).



● **Respuesta:** Un vehículo especial no podrá ser adelantado cuando esté prohibido hacerlo. Si se encontrara inmovilizado, en cuyo caso ya no se habla de adelantamiento, podría ser rebasado en las condiciones previstas en el Reglamento de Circulación (art. 88).

LOCURA Y DISTANCIA

En "La Locura" del nº 194, tan grave es el gira a la izquierda del vehículo como la corta distancia que mantienen los camiones que circulan por la derecha. Esto sucede muy a menudo y en la mayoría de las denuncias de esta sección se observa como casi ningún vehículo mantiene la distancia de seguridad.

Ignacio Martín.

GUARDAR LA DISTANCIA

"Tráfico y Seguridad Vial" publicó que 4.680 accidentes y 8.250 víctimas se debieron, en 2007, a "no respetar la distancia de seguridad", cifra bastante más elevada que la debida a no llevar cinturón de seguridad –que los paneles informativos fijan en 380–, donde las consecuencias (muerte, daño cervical...), al fin, las sufre el infractor.

Sin embargo, un 'descerebrado' que te acosa pegándose a ti por detrás puede ocasionarte daños, sin tener tu culpa alguna. Pido penas suficientemente disuasorias para esta infracción. He sufrido tres accidentes por este motivo. En el último, en un centro urbano, al detenerme en un paso de cebra, fui empujado con tal violencia que arrollé a una joven que cruzaba y mi vehículo estuvo a punto de ser considerado siniestro total.

Gerardo Requesen Blázquez. Madrid.

GANCHOS DE REMOLQUE

Pedro Noria sugería (nº 192) prohibir el uso de los ganchos del remolque cuando no se lleve éste por los daños

que pueden ocasionar al aparcar. Estoy de acuerdo. Hace días, un vehículo con gancho de remolque rompió la defensa a otro aparcado. Los ganchos se deben quitar y poner. De lo contrario, seguirán causando daños materiales. Y algunos automovilistas los ponen y no tienen remolque. Dicen que protegen su coche al aparcar, porque tocan antes el gancho que su defensa.

César Fernández Álvarez. Laviana-Gozon (Asturias).

L Y ANTIGÜEDAD

Un conductor con permiso de conducir de clase A1 con 1 año y medio de antigüedad, ¿tiene obligación de llevar la L en un turismo, el cual lleva dos meses con el permiso de conducir de la clase B?

Merche Maceiras. Arteixo (La Coruña).

● **Respuesta:** El Reglamento General de Vehículos, al regular la señal V-13 (Conductor novel), establece que debe llevar esta señal el vehículo cuyo conductor haya obtenido por primera vez un permiso de conducción durante el período de 1 año (anexo XI punto 3). El siguiente párrafo añade que el conductor que hubiera sido titular, con posesión efectiva por un mínimo de 1 año, de otro permiso nacional o extranjero de cualquier clase, civil o militar, no se considerará que haya obtenido permiso de conducción por primera vez. Así, el titular de un permiso de clase A1, con antigüedad de 1 año o más, no debe llevar la señal V-13 en el vehículo que conduzca cuando con posterioridad obtenga el permiso de clase B. ♦



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: jmmendez@dgt.es

Teléfonos

EMERGENCIAS
112 Toda España **900 123 505** DGT

TELÉFONOS DE LAS ITV EN LAS CC. AA.

Andalucía	95 504 86 10	Extremadura	902 488 000
Aragón	97 671 41 11	Galicia	902 309 000
Asturias	98 526 58 24	Madrid	91 580 21 06
Baleares, Illes	97 120 70 61	Murcia	96 836 20 11
Canarias	92 848 06 39	Melilla	95 269 91 25
Cantabria	94 235 60 60	Navarra	94 842 64 75
Castilla y León	98 341 42 42	País Vasco	945 018 216
Castilla-La Mancha	92 526 78 00	Rioja, La	94 129 13 88
Cataluña	93 484 92 97	C. Valenciana	96 353 91 11

Listado de Estaciones ITV
http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/vehiculos/itv
+ información

Teléfono DGT 900 123 505 y en INTERNET: <http://www.dgt.es>
 Información de Carreteras
PÁGS. TELETXTO: TVE (600), Tele 5 (470), A-3 (410), Cuatro (200) y La Sexta (490).
TEL. MÓVIL: Movistar (nº 505, 404 + carretera o provincia), Orange (2230 + tráfico) y Vodafone (141+ carretera o provincia).
http://www.dgt.es/portal/es/informacion_carreteras/incidencias/
 Listado de Centros de Reconocimiento de Conductores
http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/dir_telefonos/
 Listado de Centros de Recogida de Vehículos fuera de uso
<http://www.sigrauto.com/sigrauto.htm>

Permiso por puntos

Información y saldo permiso por puntos
http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/permiso_por_puntos/

Tasas DGT 2009

TRÁMITE	↔
Matriculación automóviles (Permiso Circulación).	90,00
Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación).	25,00
Permisos temporales y autorizaciones especiales.	18,60
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (transferencia).	50,00
Examen conducción (vehículos a motor).	85,00
Examen conducción (ciclomotores).	40,00
Obtención de permisos por pérdida de puntos sin examen.	26,00
Licencias especiales (canjes militares, extranjeros...)	26,00
Licencias para conducción de ciclomotores.	40,00
Baja de un vehículo (*)	7,80
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (Certificación, cotejo y desglose de documentos).	7,80
Prórroga permisos y licencias conducción	22,00
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	4,40
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	8,80
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	13,20
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	17,60
Duplicado permisos y licencias conducción y circulación	18,80
Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico	3,50

(*) 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 diferentes reducciones, en función del plazo, que deberá consultar en las jefaturas de Tráfico.)

Matriculaciones

Abril 09

Turismos	67.828	Furgones y camiones	11.161	Motocicletas	11.207	Otros	265
----------	--------	---------------------	--------	--------------	--------	-------	-----

Última matrícula (04/05/09) **GMC**

BOLETÍN PARA CAMBIOS DE DOMICILIO

Los suscriptores que cambien de domicilio o quieran que se les envíe "Tráfico y Seguridad Vial" a un lugar distinto al habitual deben rellenar el boletín adjunto o enviar sus datos completos, ajustándose a los espacios marcados en el boletín. O bien enviar sus datos completos –nombre y apellidos, antiguo y nuevo domicilio, y la referencia (número de seis cifras que va junto al nombre en el plástico que envuelve la revista)– a: **Revista "Tráfico y Seguridad Vial". c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 MADRID. Fax: 91 320 41 38**, o al correo electrónico: amalvarez@dgt.es

NOMBRE 1º APELLIDO 2º APELLIDO _____

DIRECCIÓN ANTIGUA (Calle o plaza, número, piso, letra...) _____

POBLACIÓN _____ CÓDIGO POSTAL _____

PROVINCIA _____ REFERENCIA _____

NUEVA DIRECCIÓN (Calle o plaza, número, piso, letra...) _____

POBLACIÓN _____ CÓDIGO POSTAL _____

PROVINCIA _____

NO SE ADMITEN NUEVOS SUSCRIPTORES.

Por ello, no envien peticiones: es imposible atenderlas.

La Dirección General de Tráfico tiene inscrito el fichero de suscriptores de la revista "Tráfico y Seguridad Vial" (cuya finalidad es disponer del mismo para facilitar la distribución de la citada revista) en el Registro de la Agencia de Protección de Datos, regulado por la Orden del Ministerio de Justicia e Interior de 26 de julio de 1994 y le es de aplicación el artículo 5 de la Ley Orgánica 15/1999 de protección de datos de carácter personal. Para poder ejercer su derecho de acceso, rectificación, cancelación u oposición puede hacerlo a través del fax.91 320 41 38 o del correo electrónico amalvarez@dgt.es

El tráfico genera el 75% de los trabajos en beneficio de la Comunidad



¿Qué son trabajos en beneficio de la Comunidad?

Son una medida penal que consiste en la realización de tareas y actividades eminentemente prácticas. Esta pena pretende reparar los daños causados por la infracción penal, siendo la comunidad "receptora" la "beneficiaria" directa de las tareas que realizan las personas con esta medida. El tráfico genera el 75% de los trabajos.

¿Cuál es el espíritu de la medida?

Los trabajos en beneficio de la Comunidad tienen una esencia re-educadora:

- Para quienes la realizan tiene una función reeducativa; y hace algo útil, provechoso, necesario.
- Para la Comunidad tiene una finalidad retributiva.

¿Qué papel desempeña la Comunidad en la ejecución de esta medida?

Las distintas administraciones e instituciones privadas de utilidad pública juegan un papel esencial respecto a estas medidas:

- 1) Proporcionan el lugar donde se desarrollan los trabajos.
- 2) Obtienen el beneficio de la actividad realizada.
- 3) Contribuyen al control de su cumplimiento.
- 4) Se promocionan valores como la solidaridad, responsabilidad...

colaboración en tareas relacionadas con la conservación de bienes públicos...

¿Quiénes son los sometidos a esta medida?

Las infracciones (delitos o faltas penales) que están siendo sancionadas con esta medida están muy frecuentemente relacionadas con la seguridad vial. El perfil del infractor es una persona normalizada e integrada en la sociedad.

¿Qué tareas o trabajos pueden realizarse?

No existe limitación alguna, salvo la premisa de que la tarea ofertada sea un trabajo digno. Por ejemplo, el apoyo o asistencia a las víctimas en el ámbito de la seguridad vial,

INFORMACIÓN:
 e-mail: sgct@dgp.mir.es 91 335 48 46

Nº 196 / 2009

67 TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

Cinco mil años de historia nos dan la razón...



¡PONTE EL CASCO!

CAMPAÑA VIGILANCIA Y CONTROL DEL 15 DE MAYO AL 31 DE JULIO DE 2009

