TRÁFICO y Seguridad Vial
2010.es
www.dgt.es/revista
AÑO XXV | Nº 200 / 2010

COCHES CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

Los enchufados ganan la batalla

En 2014 habrá 1.000.000 de vehículos eléctricos e híbridos en España

Suscríbase a "Tráfico y Seguridad Vial"
¡Solo 8 euros al año!



RECONOCIMIENTOS MÉDICOS MÁS RIGUROSOS

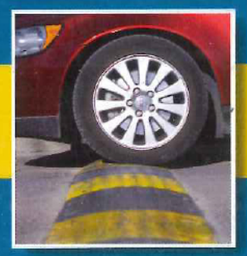
LA MODA DE ALQUILAR COCHES POR HORAS

Tacógrafos: MÁS DENUNCIAS POR INCUMPLIR LAS NORMAS



Los campeones hablan de seguridad vial

Resaltos, más seguridad



2009: Menos muertos ¡que en 1964!

3 Editorial: Menos muertos... Por eso hay que seguir trabajando
4 La Locura
5 Cómo suscribirse a "Tráfico y Seguridad Vial" por 8 euros/año
6 El Maletero
8 El Escaner: Conductores mayores, más vulnerables
9 Mi Carril:

REPORTAJES

17 España se pone al volante de la seguridad vial europea
18 En 2009 fallecieron 1.897 personas en la carretera, menos que en el año 1964
20 Nuevas normas para los centros de reconocimiento médico
22 Nuevo reglamento de Vehículos: ya no es obligatorio llevar lámparas de repuesto
23 Asistimos a una jornada de control del tacógrafo de los vehículos pesados
28 Un estudio pone el foco en la accidentalidad de los períodos de mayor afluencia de vehículos
30 El presidente de la Prévention Routière Internacionale asegura en una entrevista que la reducción de las víctimas de la carretera han hecho de España un país emergente
36 La moda de compartir coche de alquiler se abre camino
39 Los resaltos, otra manera de reducir la velocidad
42 SV Internacional
44 Los niños aprenden jugando en Micrópolix
46 Menos tramos de carretera peligrosos
47 Tráfico del Motor: La oferta de vehículos ecológicos se amplía. En el inicio del campeonato de motos y F1, nuestros pilotos hablan de Seguridad Vial
50 Banco de Pruebas: Citroën C3 HDi, Peugeot 5008 1.6 HDI, Volkswagen Polo 1.6 TDi, y Opel Astra 1.7 CDTI
58 Noticias del Motor
60 La entrevista: Fernando Tejero.
63 Cartas
66 Salud Vial
67 Vía de Servicio: Tasas, teléfonos de interés, ITV, matriculaciones...



10 Un futuro con chispa

El coche eléctrico se perfila como una de las soluciones más inmediatas para luchar contra el cambio climático. Administraciones y fabricantes ya están impulsando su uso y desarrollo.

Paul Alan PUTNAM



20 Nuevo reconocimiento médico

A la hora de revisar el permiso de conducir, o al obtenerlo por primera vez, los conductores tendrán que pasar exploraciones médicas más completas. Los propios centro de reconocimiento, cuya labor estará sometida a un mayor control, remitirá gratuitamente la documentación, con el certificado electrónico, a Tráfico.

Paul Alan PUTNAM



23 El transporte, bajo control

Los vehículos pesados disponen de un "chivato" –el tacógrafo– que registra su velocidad, tiempos de conducción... Hemos acompañado a la Guardia Civil de Tráfico en el control de este transporte que, salvo, excepciones, respeta las normas.

Paul Alan PUTNAM



36 Compartir coche

Ya ha comenzado a implantarse en nuestro país el 'carsharing', un sistema de alquiler de coche por horas.



Paul Alan PUTNAM



50 Más pilotos españoles que nunca

El mundial 2010 de motos y de F1 arranca con gran expectación para nuestros pilotos, que nos dan consejos para conducir fuera de los circuitos.

60 Fernando Tejero: "Jamás monto con alguien que ha bebido"

El popular portero de "Aquí no hay quien viva", que ganó el Goya al actor revelación por "Días de fútbol", está muy concienciado con la seguridad vial. No tocaría los límites de velocidad, cree que la gente se debería concienciar con el alcohol y no tolera que se hable por el móvil al volante: "me acojono y me irrita".

Portada: Dilirios



AÑO XXV
Número 200/2010

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)*
Marian García *(agruiz@dgt.es)*
Carlos Nicolás *(cnicolas@dgt.es)* y
Anabel Gutiérrez (aigutierrez@dgt.es)
Fotografía:
Paul Alan Putnam y Lucía Rivas (colaboradores).
Secretaria de Redacción:
Ana Álvarez *(amalvarez@dgt.es)*
Colaboran en este número: Javier Álvarez, Juan C. González Luque, Andrés Más, y Enmanuel Zoco.
Infografía: Dilirios y Cutandpastegraphics.
Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.
Teléfs. 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:
TPI Edita.
Depósito legal: M-25.988-1985.
N.I.P.O.: 128-09-003-3. **ISSN:** 1886-3558.

SUSCRIPCIONES

TPI Edita
Avda. Manoteras, 26-3º. 28050 Madrid.
Marta Jiménez. Tfno: 91 339 67 30. Fax: 91 339 63 69.
E-mail: marta.jimenez@tpiedita.es

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

El próximo número de "Tráfico y Seguridad Vial" comenzará a distribuirse a mediados de mayo.

Edita:
GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DEL INTERIOR · DGT Dirección General de Tráfico

Menos muertos... por eso hay que seguir haciendo cosas

Hace 25 años, cuando nacía esta revista, que cumple justamente ahora 200 números, en España hubo 3.997 muertos en las carreteras. Era una cifra descorazonadora que, sin embargo, no era el techo de la mortalidad en nuestro país. Estaba por llegar un pico bastante más alto. Afortunadamente, las cosas han cambiado mucho desde entonces: la sociedad moderna de hoy no tiene nada que ver con aquella que vivía todavía con algunos rescoldos de la dictadura. También ha habido cambios sustanciales en los dígitos que marcan la temperatura de la seguridad vial. El pasado año, 2009, las carreteras españolas se cobraron 1.897 muertes (computadas en las 24 primeras horas), 2.100 menos que en el 85, cuando no superábamos en muchos los diez millones de vehículos. Pero estamos hablando también de una reducción de un 13% con respecto a los muertos de 2008, que se une a las importantes reducciones de los años anteriores. Para encontrar cifras de mortalidad similares hay que retroceder ¡a 1.964!, cuando se produjeron 1.997 fallecimientos, cuando por nuestras carreteras circulaban dos millones de coches, muy por debajo de los treinta y uno de ahora.

Estamos hablando de un esfuerzo común en el que la sociedad ha apostado fuerte por la seguridad vial y unos conductores que también tienen mucho que ver en este cambio en la siniestralidad. Las cifras del año pasado son un buen ejemplo: reducción en la siniestralidad en todos los tramos de edad, muy especialmente entre los jóvenes (-24%), rebaja sustancial en los accidentes de motos y ciclomotores, reducción de un 35% en los accidentes provocados por la ingesta de alcohol entre los conductores... Es una inequívoca tendencia a la baja; una cuesta abajo que se inició claramente en 2004.

Pese a todo, como dice en esta misma revista Ana María del Campo, presidenta de Stop Accidentes, "*no podemos bajar la guardia*". Estamos de acuerdo. Por eso seguimos poniendo en marcha iniciativas. Lo más reciente, el nuevo Reglamento que regula los centros de reconocimiento: exámenes más completos y trámites, como en otras gestiones con la DGT, mucho más sencillos para los conductores. Y ahí está también la entrada en vigor en breve de la reforma de la Ley de Seguridad Vial y del reglamento sancionador. Y lo que viene... En 2003 se producían 11 muertos al día, ahora, 5. Por eso hay que seguir haciendo cosas...

TRÁFICO Seguridad Vial

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



1 En la primera fotografía de la secuencia, nos encontramos a una motocicleta adelantando a un autobús. La maniobra se está realizando en una zona prohibida, como delata la señalización horizontal (línea continua), quizás por tratarse de un tramo en curva o por algún obstáculo que impida la visión correcta de quienes pueden venir circulando en sentido contrario.



2 Al finalizar este adelantamiento, el piloto de la moto no recupera el carril derecho, sino que continúa circulando por el izquierdo. "Como no viene nadie en sentido contrario, así ahorro una maniobra", parece pensar el infractor, en quien adivinamos la intención de seguir rebasando a otros vehículos pese a la prohibición.



3 La prohibición de adelantar se debe a que se está acercando a un cruce, como se puede ver por la señalización vertical, la limitación de velocidad (40 km/h) y las marcas transversales en el suelo. Pese a todo, el motorista continúa adelantando a otro turismo (blanco) y sin recuperar el carril derecho.



4 Y antes de llegar al cruce, ya metido en el carril derecho aún tratará de adelantar al pequeño turismo de color gris, y así 'ganar' una posición en el Stop que deben realizar al llegar a la incorporación. Y es que parece que para algunos conductores, con tal de ganar tiempo, vale todo. Incluso jugarse su vida y la de los demás.

Perdería 6 puntos

Desde el punto de vista administrativo, la locura que publicamos este mes sería calificada como una conducción manifiestamente temeraria y se sancionaría en su grado máximo, con multa de 450 euros y, además, un mes de suspensión del permiso de conducción. Además, esta infracción llevaría aparejada la pérdida de seis puntos (número 4 del anexo II de la Ley de Seguridad Vial).ria y se sancionaría en su grado máximo, con multa de 450 euros y, además, un mes deria y se sancionaría en su grado máximo, con multa de 450 euros y, además, un mes de sanción.

ASÍ LO VÍ — Han atentado contra mi vida

Hoy a las 07:15 horas, un vehículo azul marino tipo ranchera con matrícula 8773 (no pude tomar las letras) se saltó el Ceda el Paso de incorporación de Las Rozas a la carretera de El Escorial (Madrid), obligándome a invadir el carril izquierdo.

Toqué la bocina y le hice señas de que se lo había saltado. Yo seguí hacia la siguiente rotonda por el carril derecho y él, por el izquierdo. Cuando estaba girando en la rotonda para incorporarme a la vía de servicio, este señor lo hace tangencialmente, bloquea el paso por el carril derecho y me obliga a dar un frenazo tremendo para no darme con él. Luego, tomó el carril Bus-Vao (por eso no pude ver las letras de su matrícula).

Este señor es un temerario al volante. Por no respetar la señalización y por efectuar maniobras que atentan contra mi seguridad y la de mis hijos.

La Policía Local me dice que sólo con los números no pueden hacer nada. No creo que en Las Rozas haya muchos coches con esos dígitos, de color azul marino y modelo ranchera. Si me ataca un hombre en la calle y lo denuncio, con su descripción la Policía inicia una búsqueda. ¿Por qué con la descripción del coche y dígitos de la matrícula no hace lo mismo? Así, estos terroristas de la carretera seguirán impunemente haciendo de las suyas. Evidentemente, no es el primero en Las Rozas que se salta ese Ceda el Paso, pero sí el primero que atenta contra mi seguridad y la de los míos de manera tan violenta.

Sinceramente no entiendo la laxitud de las autoridades. Atentan contra mi vida y la de mis hijos –que iban conmigo en el coche– y ¡no pasa nada! Y luego queremos que la seguridad en las carreteras aumente. ¡Si no podemos denunciar!

En la carretera de El Escorial la velocidad límite se sobrepasa a diario. Donde está limitada a 80 km/h, se circula a más de 100. Y pobre de tí si circulas a la velocidad máxima permitida: los demás se 'pegan' detrás sin respetar distancia de seguridad y 'presionan' para que te quites. Eso tampoco debe permitirse. Pero no hay vigilancia en carretera. Si vigilaran un poco verían cómo van motos, autobuses, camiones y vehículos, sobre todo los potentes. ¡Vamos, que la carretera es suya!

Margarita Reina.

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.

Tráfico y Seguridad Vial, 8 euros al año*

(Suscripción por seis números)

Los elevados costes de edición y distribución de los 350.000 ejemplares de "Tráfico y Seguridad Vial"que se publicaban hasta diciembre de 2009, no son viables en estos momentos para un organismo como la DGT, que también ha tenido que "apretarse el cinturón". Desde este año, la revista deja de ser gratuita, aunque habrá una serie de colectivos que la seguirán recibiendo sin ningún coste, cuya tirada sufragar la DGT. Por ejemplo, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, autoescuelas, policías locales, medios de comunicación especializados, organismos públicos nacionales y extranjeros relacionados con el tráfico y la seguridad vial, asociaciones de víctimas, de automovilistas…

DESDE 2010 HA DEJADO DE SER GRATUITA



● **¿AFECTA A LOS ANTIGUOS SUSCRIPTORES?** Sí. Esta nueva situación afecta a todos los antiguos suscriptores que, salvo que se hayan suscrito en estas últimas semanas a la revista, no habrán recibido ya este número.

● **¿QUÉ HACER PARA RECIBIR LA REVISTA?** Tanto los antiguos suscriptores como los que deseen recibirla ahora, tienen varias vías: podrán ponerse en contacto con el teléfono **91 339 67 30**; o a través de este correo: **marta.jimenez@tpiedita.es**, o a través de este **fax, 91 339 63 69**; incluso por correo ordinario a TPI Edita en este domicilio: **Avda Manoteras, 26-3ª planta. 28050 Madrid**. En cualquier caso, deberán facilitar todos sus datos y los bancarios para el pago de la suscripción.

● **¿CUÁNTO CUESTA?** La revista va a costar 8 euros al año, o lo que es lo mismo, 8 euros cada seis números. No es necesario que la revista se contrate por años naturales.

● **¿CUÁNDO EMPIEZA A RECIBIRLA?** En cuanto se formalice el contrato, la empresa encargada de gestionar las suscripciones, TPI Edita, comenzará a enviarle las revistas por el período contratado.

SUSCRIPCIÓN 1 AÑO: 6 NÚMEROS POR 8 € *

RELLENE EL CUPÓN Y ENVIENOSLO COMO LE SEA MÁS FÁCIL

- Por correo: TPI Edita. Avda. de Manoteras, 26 3ª planta. 28050 Madrid
- Por e-mail: marta.jimenez@tpiedita.es
- Por teléfono: Marta Jimenez 91 339 67 30
- Por fax: 91 339 63 69

NOMBRE:..... APELLIDOS:.....

EMPRESA:..... CIF/NIF:.....

DIRECCIÓN FISCAL:.....

C.P:..... POBLACIÓN: ..... PROVINCIA:.....

DIRECCIÓN ENVÍO:.....

C.P:..... POBLACIÓN:..... PROVINCIA:.....

TELF:..... FAX:.....

E-MAIL:..... WEB:.....

DOMICILIACIÓN BANCARIA

BANCO.....

TITULAR.....

FIRMA

CÓDIGO CUENTA CLIENTE			
Entidad	Oficina	D.C.	Núm. de cuenta

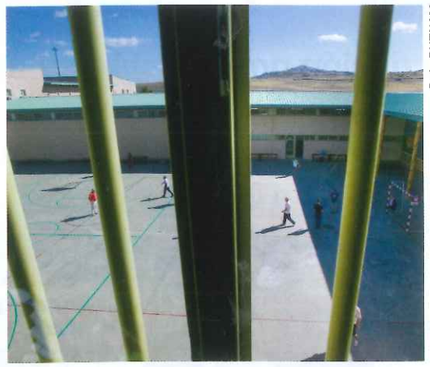
FECHA

(*) Incluye Iva y gastos de envío. Tarifa válida para Península, Baleares y Canarias hasta el 31/12/2010.

De conformidad con lo establecido en la Ley 15/ 1999, de 13 de diciembre de Protección de Datos de carácter personal, le informamos que los datos facilitados al suscribirse se han integrado en un fichero automatizado del que es responsable TPI Edita con domicilio en Avda. Manoteras, 26 - 3ª planta – 28050 Madrid. Los datos registrados permitirán ofrecerle periódicamente información sobre publicaciones y productos de esta sociedad. Podrá ejercer en todo momento los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición dirigiéndose a la dirección anteriormente mencionada.

Carné de conducir para presos

La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) e Instituciones Penitenciarias han acordado colaborar para hacer más fácil el acceso al permiso de conducir a aquellos reclusos que estén interesados y que no pudieron obtenerlo antes por problemas educativos, de idioma o de otro tipo. El objetivo de este acuerdo es contribuir a la reinserción laboral, pues el permiso es requisito para encontrar trabajo; y también social, eliminando la posibilidad de que los internos sin permiso volvieran a conducir al salir en libertad. Por otra parte, el presidente de CNAE, José Miguel Báez, es desde finales del año pasado representante de la Federación Europea de Autoescuelas (EFA) ante la Unión Europea.


P. A. PUTNAM

La crisis reduce los accidentes

No hay mal que bien no venga. O eso dicen. Y eso parece demostrar un estudio de la británica universidad de Oxford que estudia los efectos de la crisis sobre la siniestralidad vial. Según dicha investigación, la relación es directa ya que cuando la tasa de desempleo baja un 1%, las muertes por accidentes de tráfico disminuyen en torno al 1,4%. Para llegar a esta conclusión, los investigadores han analizado los cambios económicos de los últimos 30 años y sus efectos en las tasas de mortalidad en carretera en 26 países de europeos. La conclusión: en tiempos de crisis hay mas suicidios y asesinatos, pero 630 muertos en carretera menos al año en la Unión Europea.

Ya es posible pagar tasas con tarjeta

La jefatura de Tráfico de Barcelona ha comenzado a aceptar el pago de tasas y multas con tarjeta. Tras esta primera prueba, con 1.700 operaciones en un mes, el nuevo servicio también ha comenzado a funcionar en Asturias y se irá extendiendo a las demás provincias. El objetivo es suprimir los pagos en metálico y facilitar los trámites a los ciudadanos.

Convenio con los jueces

La DGT y el Consejo General del Poder Judicial (CGPJ) han firmado un convenio para organizar cursos y conferencias para mejorar la formación en materia de seguridad vial de los jueces. El objetivo de la cooperación entre ambos organismos es lograr una Administración de Justicia más eficaz.



P. A. PUTNAM

No 'sembrar' radares

La instalación de los radares de vigilancia del tráfico en las carreteras será meditada y medida. Así lo ha explicado el director general de la DGT, Pere Navarro, quien ha especificado que cada año se añadirán entre 150 y 200 de estos dispositivos a los más de 520 puntos de control ya existentes. En su ubicación se seguirá el criterio de los últimos años: ubicarlos en las localizaciones más idóneas, evitando 'sembrar' las carreteras de radares; además, no se instalarán radares fijos (móviles, sí) en carreteras convencionales con un flujo de tráfico inferior a los 6.000 vehículos.

Un diputado, a juicio por alcoholemia

Ignacio Uriarte, presidente de Nuevas Generaciones del PP, renunció a finales de febrero a su puesto de vocal en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso, días después de conocerse que duplicó la alcoholemia permitida tras provocar un accidente sin heridos en el centro de Madrid. Si hubiera delito, su condena podría llegar a seis meses de prisión y retirada del permiso de hasta cuatro años. No es el primer caso similar este año: el alcalde socialista de Siero estrelló su coche oficial en febrero con una tasa de 0,71 mg/l; y el teniente alcalde de Puerto de Sagunto dio 0,60 mg/l tras chocar contra otro vehículo en enero.

Todo el saber de la carretera, en Wikivia

La Asociación Española de la Carretera (AEC) ha presentado *Wikivia*, la primera enciclopedia en Internet sobre infraestructuras viarias.

www.wikivia.org

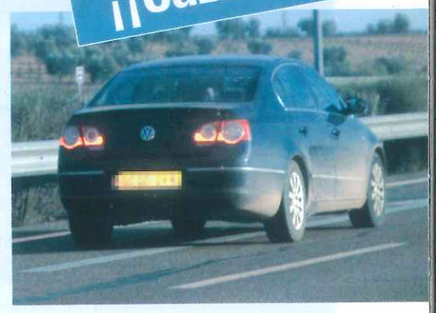



EMT

Transporte público: necesitamos mejorar

Los automóviles club europeos, entre ellos el RACE, han evaluado la calidad del transporte público (metro, autobús y tren) en 23 ciudades europeas. Los resultados sitúan a Barcelona con un 'satisfactorio' entre las diez mejores (puesto 8) y a Madrid con un 'aceptable' (19). Los expertos destacan en ambas la facilidad para adquirir los billetes, aunque en Madrid detectan falta de conocimiento de idiomas en el personal de taquilla. En Barcelona, los puntos fuertes están en los servicios para planificar el viaje por Internet o teléfono móvil, las pantallas dinámicas de información, distancias cortas en los trasbordos, mayor número de paradas para discapacitados y posibilidad de alquilar bicis por la ciudad. Madrid, por su parte, tiene una de las conexiones más rápidas con el centro urbano aunque las conexiones con el aeropuerto reciben mala nota. Las dos necesitan mejorar en el apartado de información al usuario. Según este estudio, los mejores transportes públicos están en Munich, Helsinki y Viena. Los peores en Zagreb, Ljubliana y Budapest .

¡¡Cazado!!



¡A 211 km/h!

Entre multitud de 'correcaminos' hemos seleccionado a éste, cazado en febrero a más de 211 km/h por un radar en la A-66 en Badajoz. Como se ve, el conductor toca el freno -tarde y mal- justo en el momento que le capta la cámara. Al conducir a más de 80 por encima del límite, incurre en un delito penado con hasta seis meses de cárcel o multa de hasta 12. Más caro aún sale por otros lares: un millonario conductor de un Ferrari cazado en Suiza a 57 km/h por encima del límite, ha sido castigado con una multa de ¡202.000 euros!

La ciudad segura

La Comisión de Seguridad Vial del Congreso convocó en febrero a los grupos parlamentarios y a 15 alcaldes para tratar la problemática de la circulación urbana. Entre las medidas propuestas contra la siniestralidad, destacan reducir la intensidad del tráfico, ordenar la convivencia entre vehículos, peatonalizar el centro urbano y fomentar el transporte público.

Granito a granito...

Dos jefaturas provinciales de Tráfico han puesto en marcha sendas iniciativas pioneras. Por un lado, los centros de formación vial y la jefatura de Murcia han acordado ofrecer clases gratuitas a los conductores que quieran ponerse al día, con el objetivo de reducir los accidentes a través de la formación continua. Y por otra parte, la Jefatura de Sevilla, preocupada por la alta siniestralidad de las motos, está evaluando la calidad de la enseñanza en los centros de la provincia y reconociendo a los mejores con un diploma por su esfuerzo para mejorar la formación en el acceso a motocicletas y ciclomotores".


AEC

Miguel Muñoz deja la Fundación MAPFRE

El presidente de la Asociación Española de la Carretera (AEC) y ex-director de Tráfico, Miguel Mª Muñoz Medina, presentó su dimisión como presidente del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE. Ha ocupado el cargo durante 13 años, que abandona por temas personales. Estudia varias ofertas.



'Ponle Freno': dos años por la Seguridad Vial

La plataforma 'Ponle Freno' (PF) ha celebrado sus dos años de vida presentando el plan de actuación para 2010, que se centrará en tres áreas: la seguridad de los motoristas, de las personas mayores y los accidentes *in itinere*. Entre otras accionas, 'PF' proseguirá con su campaña de denuncia contra la señalización en mal estado y continuará apostando por la formación a través de cursos de conducción. Durante el acto se entregaron los premios 'Ponle Freno', a iniciativas que han contribuido a reducir el número de accidentes y víctimas del tráfico.



Mayores: conductores y peatones vulnerables





El envejecimiento de la población que se está produciendo en los países con ingresos altos está implicando que dichos países vuelvan a examinar sus estrategias de seguridad vial para reducir la exposición al riesgo de accidente de las personas mayores y abordar su vulnerabilidad.

Colectivo prioritario. En España, se está llevando a cabo esta revisión dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2010-2020, que define a los mayores como colectivo vulnerable y, por lo tanto, prioritario dentro de la política de seguridad vial. En el año 2008 fallecieron 551 mayores de 64 años, 217 eran conductores, 117 pasajeros y 217 peatones. Dos son los perfiles con los que se está trabajando: los mayores como conductores y como peatones.

Conductores. Los mayores de 64 años representan en nuestro país, en el año 2008, el 12% de los conductores censados (si bien los conductores activos están por debajo). En el año 2008, de cada 100 conductores víctimas de accidente de tráfico fallecen 2,3. En el caso de los conductores mayores de 64 años, esta proporción se sitúa en casi 6, muy superior debido a que su fragilidad los hace más vulnerables.

A pesar de que los estudios indican que principalmente utilizan el coche para desplazarse por zona urbana, la mortalidad de este colectivo en carretera es superior, sobre todo en las primeras décadas de este tramo de edad.

Declive de habilidades a los 75. Según el informe "Older Drivers- Safe or Unsafe? del IAM Driving Road Safety", alrededor de los 75 años, aunque sin generalizar, se inicia un declive de las habilidades físicas y mentales y los conductores mayores necesitan más tiempo para procesar la información y tomar decisiones. Esto puede llevar a que se vean envueltos en accidentes en las vías de alta velocidad donde se pueden generar situaciones complejas sobre todo en intersecciones o incorporaciones. El mencionado informe indica que este colectivo autorregula su conducción confirmando lo hallado en el estudio "Los accidentes de tráfico en mayores de 64 años. Estudio de casos" llevado a cabo por la DGT en el 2004.

Más atropellos

El número de fallecidos mayores de 64 años se ha ido reduciendo, más en carretera que en zona urbana, pero con decrecimientos inferiores (28,8% de 2003 a 2008) a la reducción media de peatones fallecidos (36,2% para el mismo periodo). Esto puede indicar que nos encontramos con un problema que no responde a medidas generales, sino a la específica vulnerabilidad de las personas mayores ante los accidentes. Del total de peatones fallecidos en zona urbana, el 28,65% corresponden al tramo de 75 a 84 años.

Recomendaciones.

- Informar a los conductores mayores que tienen que desarrollar nuevas habilidades, ya que las antiguas pueden empezar a fallar.
- Animar a la realización de evaluaciones regulares para identificar dónde, cuándo y por qué pueden tener más situaciones de riesgo y realizar cursos de formación en técnicas de conducción adaptada.
- Planificar anticipadamente el viaje, utilizando horas valle, con luz diurna, climatología favorable, rutas conocidas y de menor velocidad.



Gracias a todos



Jesús SORIA
Director

Alguien dijo que el problema era la segunda, la tercera... Me lo dijo un directivo de la DGT – muy fans después de la revista - cuando salió el primer número de TRAFICO, ahora TRAFICO Y SEGURIDAD VIAL. Hoy tiene en su manos el número 200. Justamente el primero de la crisis, es decir, el primero que cuesta dinero. Pero, ¡8 euros al año! Además, estamos en Internet. El caso es que, el entonces Director General de Tráfico, Martín Palacín, me llamó a su despacho. Me conocía de su etapa de concejal de tráfico del Ayuntamiento de Madrid. Le había reventado, contándolo antes de tiempo, la presentación oficial de que aparcar en el centro costaría dinero: Llegaba la ORA. Pero supo perdonar. Me preguntó si veía viable una revista "no tostón" para tratar en profundidad la seguridad vial. No quería que el flujo informativo del tráfico se quedara en la epidermis, en los muertos del fin de semana o del verano. Sabía que había principio de metástasis. La sangría en las carreteras era muy alta. Y ofrecía una revista de gran tirada, 200.000 ejemplares mensuales, de las de mayor tirada del país. Un reto profesional. Hubo acuerdo. Una revista no oficialista, cuidada en su presentación, en la fotografía, innovadora, de interés hasta para doña María, sencilla en su lenguaje, abierta a opiniones diferentes. La DGT no sería protagonista. Servicio público. No propaganda.

> En su día aportamos mapas, grafismos para explicar lo que no explican las palabras. Innovación. Nos infiltramos en la Ruta del Bakalao, en los transportes piratas... Hoy, nos "copian" en prensa, web, radios. Y estamos orgullosos

Queríamos ser el altavoz de la seguridad vial. Que de sus contenidos se hablara en los congresos a través de terceros, en los colegios, entre los expertos, en el café. Llegar a todos los colectivos con credibilidad. Que fuera una referencia. Y nos pusimos a ello, no siempre entendidos. Aportamos mapas inexistentes entonces, añadimos grafismos para explicar lo que no se entiende con palabras. Y mucho más. Hoy, nuestros contenidos son reproducidos por numerosos medios, copiados en web, sirven de base en conferencias, en seminarios, en programas de radio...

Hemos sido valientes y hemos denunciado cosas. A veces, con ciertos reparos internos. Por ejemplo, destapamos la Ruta del Bakalao: la hicimos "infiltrados" y se generó tal debate, tantas entrevistas y tantos comentarios, que acabó con el problema. Pero también contamos hace muchos años los coches que venían, las carreteras que tendríamos en el siglo XXI, avanzamos que las drogas eran ya un problema en las carreteras, que lo eran los móviles cuando eran minoría, nos metimos en los transportes de viajeros irregulares para que los conociera el usuario, y destapamos los puntos negros de las mercancías peligrosas y del estado de los manómetros... Nos hemos pasado muchas noches en controles... Con muchos equilibrios, hemos sido osados, hemos pretendido - perdón- ser inteligentes en nuestra labor, aun conociendo lo que dijo Claude Chabrol: "la inteligencia tiene sus límites, la tontería, no". Hemos puesto gotas de ingenio y creatividad para hablar una, veinte veces de velocidad, de alcoholemia, de accidentes, de legislaciones... Mucho esfuerzo de un equipo muy profesional y comprometido. Pero la revista tiene un secreto por encima de todos: Nos han dejado trabajar, hacer una profesión que no tiene horarios… Por eso, permítannos que hagamos un ejercicio de eso que llaman memoria, ya saben, "la facultad de recordar aquello que algunos quisieran olvidar…" ◆



Coches enchufados

Enorme esfuerzo de todo el sector del automóvil por volcarse con los coches "sostenibles", que pongan su granito de arena contra el cambio climático, entre otras ventajas. Ahora falta facilitar las cosas para que el usuario no dé la espalda por falta de enchufes.

Políticos amonestados

Tarjeta roja para todos aquellos cargos públicos, del color que sean, que siguen si saber dar ejemplo. Mucho más grave cuando se está políticamente implicado en la seguridad vial y después de una juerga+alcohol se coge el coche.

Tacógrafos

Los tacógrafos de los camiones y los autobuses están para lo que están. Pero para eludir controles, algunos desaprensivos recurren a la picaresca. Ya se sabe. Pero lo más grave sería que desde algún sector se facilitara técnicamente el fraude. A buen entendedor…

LOS **COCHES ELÉCTRICOS** SE CONVIERTEN EN LA SOLUCIÓN MÁS CERCANA PARA AYUDAR A MANTENER EL PLANETA LIMPIO

El futuro, para los enchufados

Las emisiones de CO_2 son disparatadas, la contaminación en las ciudades muy alta, el cambio climático nos amenaza... Todos señalan al automóvil como uno de los grandes culpables. Pero también todos apuntan hacia una solución: el coche eléctrico. Administraciones y fabricantes están impulsando su uso y desarrollo. Los usuarios están cambiando sus patrones de consumo. Lo 'verde' sí avanza.

Mercedes LÓPEZ

Cuando el pasado diciembre en Copenhague (Dinamarca) se cerraban las puertas de la Convención de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, la decepción marcaba los rostros de los asistentes. Se habían acordado algunas generalidades y, como siempre, estos acuerdos no eran vinculantes. Y todo ello, cuando los acuerdos de la última gran reunión, concretados en el Protocolo de Kyoto, tienen la fecha de caducidad muy cercana. Para mejorar la situación, se han vuelto a citar a finales de año en Méjico.

Paralelamente, el panorama que se dibuja es, al menos, preocupante. Los expertos dicen que el calentamiento global tendrá un fuerte impacto a lo largo del siglo XXI: aumento de las temperaturas, de los desastres naturales, extinción de especies, desplazamiento de millones de personas...

PROTAGONISTA: EL AUTOMÓVIL.

Y en medio de todo, un gran protagonista, al que muchos señalan con el dedo: el automóvil. El gran motor de la sociedad moderna, que ha cambiado los modos de vida y la fisonomía de las ciudades, facilitado el desplazamiento y convertido en uno de los pilares de la economía... es también, uno de los grandes culpables. Porque el uso del automóvil tiene dos efectos sobre el medio ambiente: el derivado de sus emisiones de CO_2 –causante del calentamiento global y del cambio climático- y los provocados por las emisiones de gases y partículas que empeoran la calidad del aire y causan la contaminación local.

Las emisiones de CO_2 en España alcanzaron en 2008 más de cuatrocientas mil kilotoneladas, según el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, aunque –destacan- supone una reducción de casi un 8% respecto a 2007. De ellas, un 11% están generadas por el automóvil, con un crecimiento de un 80% desde 1990, muy por encima del 15% que el Protocolo de Kyoto nos marcaba para 2010.

En cuanto a partículas, en el informe 2009 del Observatorio de la Sostenibilidad en España se señala que a pesar de que se ha mejorado en términos absolutos, en 2007 (úl-



Los cargadores deben ser universales, que sirvan para todos los coches y en todos los países.

timos datos disponibles) *"el 24% de los municipios de más de 100.000 habitantes superó la concentración media anual de partículas establecidas para 2005, el 41% incumplió el límite diario vigente y el 20% duplicó el número de días establecidos como límite máximo"*. Y se subraya que un amplio porcentaje de población está expuesta a niveles de contaminación que comportan riesgos para su salud. A pesar de que es difícil realizar estimaciones, la Agencia Europea del Medio Ambiente indica que en el año 2000 se produjeron en Europa unas 370.000 muertes prematuras por estos contaminantes.

LOS EXPERTOS CALCULAN QUE EN 2015 UNO DE CADA DIEZ COCHES SERÁ ELÉCTRICO

Más datos: en España, el parque automovilístico supera de largo los 30 millones y en el mundo las previsiones apuntan a que en apenas 30 años se pasará de los 900 millones de unidades actuales a los 1.800 millones. Unas cifras que se traducen en una demanda de petróleo que Teresa Ribera, secretaria de estado de Cambio Climático estima *"crecerá un 120% hasta 2050"*. Solo en España, en los diez primeros meses del pasado 2009 se consumieron más de 6.000 toneladas de gasolina y más de 33.000 de gasóleo, según la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos.

OBJETIVO: LOS ELÉCTRICOS. Esta situación conlleva unos retos que, en palabras de Ribera *"apuntan hacia el productor y el usuario y, de cara a la Administración, hacia una comprometida política de impulso de alternativas más eficientes y sostenibles"*. Y todos se han puesto a trabajar, porque a pesar de los datos, 'lo verde' sí avanza. *"Estamos observando cambios en los patrones de consumo, en los productos demandados, en las estrategias de los fabricantes y en las iniciativas de los responsables públicos"* confirma Teresa Ribera. Y desde hace unos meses con un objetivo claro: la implantación del coche eléctrico.

Una iniciativa que el Gobierno puso en marcha el pasado año con la presentación del Plan de Ahorro Energético para incentivar el uso de los coches eléctricos y llegar al millón de eléctricos e híbridos en 2014. A continuación, nació el Plan Movele, que bajo la coordinación del IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía), intenta conseguir que a finales de este año circulen 2.000 vehículos eléctricos –sobre todo flotas de empresas e instituciones- y la instalación de 500 puntos de recarga. La respuesta no se ha hecho esperar. Los ayuntamientos de Madrid, Barcelona y Sevilla, que han llegado a acuerdos con las principales empresas energéticas, ya están instalando puntos de recarga en sus municipios. Jorge Sánchez, responsable de vehículos eléctricos de Endesa, explica los ejes de su actuación: *"crear la infraestructura necesaria para hacer frente a la futura demanda"*. Calcula que en 2015 uno de cada diez coches será eléctrico. Y considera que *"de aquí al 2020 no habrá que hacer modificaciones importantes, porque según los datos de Red Eléctrica, es asumible dar respuesta a la demanda de un millón de coches"*. Por ahora, los puntos de recarga se están instalando en suelo municipal, en los aparcamientos de empresas y en centros comerciales. Lugares en los que se realizarán las recargas parciales *"mientras estamos en el restaurante o en el cine"* apunta Sánchez. La recarga total –que puede

Las motos también se enchufan

Aunque con menos ruido que sus hermanos de cuatro ruedas, las motocicletas también se están enchufando y el futuro a medio plazo, sobre todo para uso urbano, es de las eléctricas. Todos los fabricantes están trabajando en ellas, desde BMW, con su "C1", Yamaha y sus "EC-03", "EC-f y fs", la "E-Vivacity" de Peugeot o la "EVE-neo" de Honda, entre otros ejemplos. Sin olvidar que la tecnología híbrida también tiene su mercado. Desde la Piaggio "Mp3 Hybrid" a la "Hybrid3 Evolution" de Peugeot, ambas son scooter de tres ruedas y con unas emisiones de menos de 50gr/km en ciclo normalizado y cero en modo eléctrico. El Gobierno también ha incluido a la motos en su Plan Movele, con ayudas que van de los 750 a los 1.200 euros (toda la información en www.idae.es). Lo peor: la oferta real en el mercado aun no es muy amplia.



Peugeot "E-Vivacity".



Coches 'de soja'

La soja, el lino, el cáñamo, pero también botellas o discos compactos son palabras que, aunque no lo parezca, ya forman parte del vocabulario de los diseñadores e ingenieros de automóviles. En el grupo PSA (Peugeot Citroën) aseguran que en 2011 el 20% de los materiales de sus coches serán 'verdes': las piezas serán de materiales reciclados y usarán fibras naturales (la fibra de cáñamo ha sustituido a la de vidrio en los retrovisores del Peugeot "207") y bioplásticos (hechos con aceite de origen vegetal) como la espuma de los asientos. Por su parte, Ford está investigando la reutilización de objetos de uso diario como botellas o 'cds' para fabricar algunos de los componentes de sus coches.

TERESA RIBERA



Nueva aventura tecnológica

El coche del futuro debe ser sostenible. Su impacto sobre el cambio climático y la contaminación se ha incrementado un 80% desde 1990. Hay que ofrecer soluciones que reduzcan los impactos nocivos del modelo actual y para un horizonte lleno de incertidumbres respecto al petróleo y su precio; todo apunta a una revolución tecnológica del coche. Necesitamos vehículos impulsados por fuentes renovables y consumidores capaces de reducir consumos, elegir modelos eficientes y optar por transportes según el tipo de desplazamiento. También, fabricantes responsables y comprometidos. Esta transición ya cuenta con administraciones que apuestan por el transporte público, las modificaciones de la fiscalidad, los incentivos para los consumidores y que apoyan los I+D en tecnologías y carburantes y se comprometen con una nueva aventura tecnológica: el coche eléctrico.

Secretaria de Estado de Cambio Climático. MARM

PEDRO CRESPO



Una ciudad de las personas

La Conferencia de Copenhague se saldó sin un acuerdo concreto ni vinculante y con la sensación de haber retrocedido algún paso atrás respecto a Kyoto. Ante esta situación los Gobiernos Locales afrontan el "día después" con el compromiso de que las ciudades seguirán luchando contra el cambio climático con políticas pegadas al terreno. Es necesaria una planificación adecuada que tenga, como uno de los ejes prioritarios, una movilidad sostenible dentro del territorio municipal y el fomento del transporte colectivo, frente a la utilización irracional del vehículo privado. Usar más el transporte público es la única solución que tenemos para reducir la emisión de gases de efecto invernadero en las ciudades. Desde la FEMP seguimos trabajando para que los ayuntamientos sean capaces de transformar la vieja ciudad de los coches en la nueva ciudad de las personas.

Presidente de la FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias)

BORJA PRADO



Impulsar los eléctricos

Endesa tiene como razón de ser atender las necesidades energéticas de sus clientes. Pero este reto, vinculado con el bienestar cotidiano, está ligado a la responsabilidad de hacerlo de forma segura, con eficiencia de costes y siguiendo principios de sostenibilidad. En este último aspecto, la apuesta de Endesa es inequívoca; por ello, hemos plasmado este empeño en un plan que constituye una prioridad estratégica: El Plan Estratégico de Sostenibilidad, que hace del impulso del vehículo eléctrico uno de sus pilares. La implantación de un nuevo modelo de transporte más eficiente y sostenible contribuirá, no solo a la lucha contra el cambio climático, sino que, además, permitirá a España, y a Endesa, situarse en la primera fila de la revolución tecnológica. La próxima revolución energética será, sin duda, la tecnológica; y Endesa ha dado un paso al frente.

Presidente de ENDESA

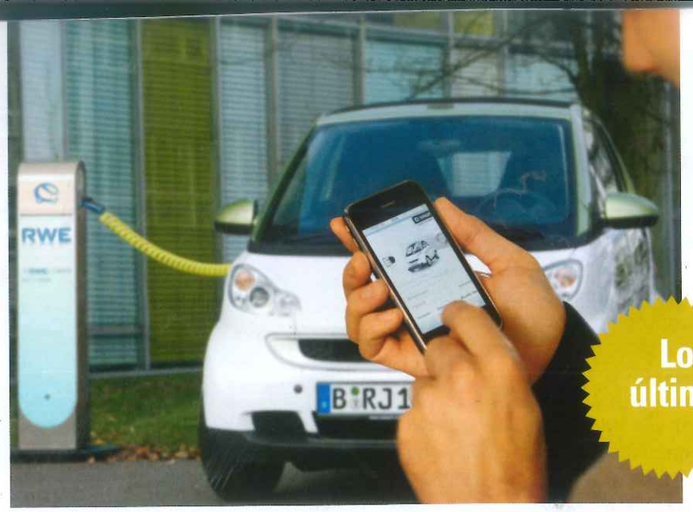
JEAN PIERRE LAURENT



Una nueva revolución

El mundo del automóvil se enfrenta a un doble desafío, energético y ecológico. Ha llegado el momento de plantear una nueva revolución en el automóvil. Y la respuesta debe provenir de una oferta que asegure, en la utilización, la emisión de cero gramos de CO_2, gracias al desarrollo del vehículo eléctrico. Además, Renault apuesta por la movilidad sostenible al alcance de todos y se dispone a lanzar al mercado, a partir de 2011, una gama completa de vehículos eléctricos. Uno de ellos, el derivado de "Twizy Z.E. Concept", se convertirá en el primer modelo cero emisiones fabricado a gran escala en España. Pero para que la movilidad sostenible sea una realidad es necesaria la implicación de todos los actores: administraciones, compañías generadoras y distribuidoras de energía y gestores de los nuevos sistemas de pago.

Presidente de RENAULT ESPAÑA



Cargar con el móvil

Lo último

Mostrar el estado de carga de las baterías, la autonomía disponible, saber si el coche está enchufado o no, elegir la hora a la que queremos recargar... Son algunas de las funciones que podremos realizar a través de un teléfono móvil (tipo iPhone o Blackberry) si nos convertimos en propietarios de un Chevrolet "Volt" o un Opel "Ampera". Sus fabricantes han anunciado que esta comunicación entre coche y móvil es posible gracias a la tecnología que incorporarán sus modelos, que estarán disponibles en Estados Unidos este mismo año.

durar 8 horas- se deberá hacer en casa. Para facilitar la implantación de puntos de recarga en las plazas de garaje privadas se está agilizando la modificación de la Ley de Propiedad Horizontal, para el caso en el que un vecino quiera instalar un punto de recarga en su plaza, solo se requiera la comunicación previa a la comunidad, no su autorización, debiendo el interesado correr a cargo de los gastos.

La iniciativa privada también se mueve en este sentido. Un ejemplo: el grupo El Corte Inglés ha delimitado en la zona de aparcamiento de sus centros de El Tiro (Murcia) y Eibar (Guipúzcoa) unas plazas para eléctricos e híbridos. Están señalizadas y dotadas de enchufes donde los clientes pueden recargar de forma gratuita.

El siguiente paso serán las 'electrolineras', *"que llegarán cuando se generalice la tecnología de recarga rápida, tanto para los puntos de recarga como para los vehículos"* señala Jorge Sánchez. Y, sobre todo, afirma que*"el eje fundamental de nuestra actuación es la normalización. Es imprescindible que todos trabajemos con la misma tecnología. Que todos tengamos el mismo modo de recarga y que sirva igual en toda Europa, para el coche grande y el pequeño"*. Conseguirlo es uno de los objetivos que España se ha planteado durante su presidencia de la Unión Europea (UE): *"promover un debate a escala europea para estudiar las medidas que permitan la producción de vehículos eléctricos e impulsen su demanda y utilización"*. El propósito es que todos los países perciban el coche verde como un proyecto prioritario y evitar situaciones como la vivida con los cargadores de los móviles. Los responsables no fueron conscientes de la necesidad de su estandarización hasta que el producto no estuvo en el mercado.

YA SE ESTÁN INSTALANDO LOS PRIMEROS PUNTOS DE RECARGA EN MADRID, BARCELONA Y SEVILLA

SÍ, PERO CON CONTROL. Pero no todos están de acuerdo con las bondades del coche eléctrico. Desde Greenpeace indican que *"los eléctricos deben equipar la llamada tecnología de medición inteligente, para que solo recarguen cuando la electricidad disponible en la red provenga de energías renovables"*. Porque si no, asegura Sara Pizzinato, su responsable de la campaña de transportes, *"podría aumentar la demanda de carbón y de energía nuclear"*. En Renault, uno de los fabricantes más implicados en el desarrollo del coche eléctrico, han realizado una comparativa entre las emisiones 'del pozo a la rueda' de un coche de motor térmico y otro eléctrico. Así, mientras que un Megane '1.6 de 115 Cv' de gasolina llega a los 192 g/km, un vehículo eléctrico llega a los 138 g/km, en el peor de los casos, cuando la energía eléctrica proviene de una central de carbón.

Otro tema muy preocupante para los ecologistas es el de la toxicidad de las baterías. *"Las baterías no son eternas. Igual que pasa con las de los móviles, con el tiempo van perdiendo eficiencia y hay que sustituirlas ¿Qué hacemos con ellas?"* se pregunta Francisco Segura, responsable de transporte de Ecologistas en Acción. En este sentido, Nissan plantea su reutilización.



Algunas empresas ya tienen -para sus eléctricos- puntos de recarga en sus aparcamientos .

¿Y LOS CONDUCTORES? Por supuesto, también están involucrados los usuarios. Como indica Miquel Nadal, director de la Fundación RACC: *"Debe producirse un cambio de mentalidad"*. Y explica que estamos entrando en un escenario en el que, cada vez más, lo 'verde' sale a cuenta, no solo para el conjunto de la sociedad, sino también y *"ésta es la novedad"*, para los usuarios. Algunas empresas ya se han dado cuenta. Como Telepizza, que ha cambiado la moto por la 'bici' eléctrica a muchos repartidores, sobre todo en ciudades

COCHE ELÉCTRICO VERSUS CONVENCIONAL — **COMPARANDO EMISIONES Y COSTES**

MODELO	BATERÍA Eléctrico	AUTONOMÍA (km)	CONSUMO (kwh/100 km)	EMISIONES (g CO_2/km)	COSTE (€/100km)
Reva	Plomo	80	12,5	44,4	1,27
Mitsubishi i-Miev	Litio	160	12,5	44,4	1,27
Smart EV	Sodio/Niquel	110	12,0	42,6	1,22
Kangoo	Litio	150	16,7	50,5	1,45
MEDIA			13,42	45,47	1,30
Emisiones medias CO_2 vehículo convencional				140	
Coste medio (€/100km) vehículo gasolina					6,3
Coste medio (€/100km) vehículo diesel					4,75

Fuente: Informe "Automóvil y medio ambiente". Fundación RACC.

EDUARD BIGAS



La eficiencia de las motos

Los vehículos de dos ruedas se están confirmando como los más eficientes para la movilidad. Su ocupación, consumos y agilidad son decisivos. Aunque nadie pone en duda el uso de vehículos eléctricos como una parte de la solución de las emisiones de CO_2, -Honda tiene una extensa gama de eléctricos, como el EV-Cub o el scooter EVEneo, en una fase de desarrollo muy avanzada- hay que reconocer que su eficiencia, así como los orígenes de la producción de la electricidad, no están exentos de problemas. Probablemente serán la solución de futuro, pero la electricidad no es gratuita y su consumo debe ser responsable. Hoy ya existen motocicletas con motores de explosión que recorren 100 Km. con 2,2 litros de gasolina. Es una eficiencia importante, desde el punto de vista de aplicación inmediata, ante la transición a vehículos más limpios.

Director General de MONTESA-HONDA

JOSÉ RAMÓN HUERTA



Salud y cambio climático

Cada vez serán más graves y frecuentes los fenómenos meteorológicos extremos como las olas de calor, inundaciones y sequías, ocasionando catástrofes naturales a las que se añadirán desajustes sanitarios y sociales por los cambios en la agricultura y la alimentación. Además, el incremento de temperatura favorece la propagación de nuevas enfermedades transmitidas a través de insectos. Algunos de los determinantes más importantes de la salud como el aire, los alimentos y el agua, se verán afectados. El cambio climático es un fenómeno mundial, pero de nuevo los pobres serán los más afectados, pues los problemas sanitarios se concentran en gran medida en el mundo en desarrollo, pero también el cambio climático influirá en los países industrializados, en los que el 20% de las enfermedades pueden atribuirse a factores medioambientales.

Coordinador del Área Internacional de la Organización Médica Colegial (OMC)

SARA PIZZINATO



Pero con electricidad verde

Los vehículos eléctricos pueden, en principio, contribuir a la reducción de las emisiones de CO_2 del transporte por carretera. Comparados con los coches de motor de combustión interna, resultan mucho más eficientes y pueden funcionar con electricidad renovable. Para que esto sea una realidad hay que asegurar que la demanda de electricidad adicional resultante de la recarga de vehículos eléctricos se produzca con una generación adicional de electricidad renovable. Por otro lado, la legislación comunitaria existente sobre emisiones de CO_2 de los coches permite a la industria automovilística vender 3,5 coches de emisiones elevadas por cada coche eléctrico que vendan, sin que esto afecte al cumplimiento de su objetivo legal de reducción de las emisiones medias de CO_2 de su flota. Lo que podría incrementar hasta un 20% tanto el consumo de petróleo como las emisiones de CO_2 da la flota total de vehículos europeos.

Responsable de la campaña de Transporte de GREENPEACE

FRANCISCO SEGURA



Son una quimera

El coche eléctrico puede aportar algunas mejoras a nuestro insostenible modelo de transporte actual –como la reducción de la contaminación urbana– pero no será la solución. Fabricar un coche consume tanta energía como la que gastará a lo largo de 60.000 km, por lo que la renovación del parque móvil tendrá un gasto energético enorme.

Además, la mejora en la eficiencia no suele ir acompañada de reducciones en el consumo total de un recurso: hoy los coches son más eficientes que los de hace una década, pero ha aumentado el consumo de combustible por la mayor utilización de los nuevos vehículos. Es lo que se conoce como el efecto rebote. Los coches eléctricos tampoco solucionarán problemas como la expansión urbana, la "necesidad" de autovías, la siniestralidad... Mejor sería apostar por el transporte público de calidad antes que por el coche eléctrico.

Portavoz de Transporte de ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

Humos: nos machacan pulmones y corazón



Según el Observatorio de la Sostenibilidad en España, las enfermedades causadas por la contaminación suponen unos costes de entre 413 y 1.125 euros por habitante y año. Estos son los gases procedentes de los tubos de escape más peligrosos:

- **Partículas en suspensión.** Causan o agravan enfermedades respiratorias, cardiovasculares y cánceres de pulmón.
- **Dióxido de Nitrógeno (NO2).** Incrementa las enfermedades respiratorias crónicas y el envejecimiento prematuro. Además, reduce la respuesta inmunológica.
- **Ozono (O3).** Produce irritación en los ojos, mucosa y pulmón, así como inflamación y otras enfermedades pulmonares.

(Barcelona fue la pionera) donde la orografía lo permite.

Lo primero es conseguir que la demanda de coches verdes sea masiva. Las administraciones ya han tomado algunas iniciativas, como el impuesto de matriculación (enero de 2008) que está vinculado a las emisiones de CO_2 del coche, o el Plan 2000E de ayuda a la compra de vehículos, principalmente a los que emiten hasta 149 g CO_2/km.

O la propuesta del Ayuntamiento de Madrid para que el impuesto de circulación se aplique en proporción a las emisiones de dióxido de carbono que emite cada vehículo. Si esta medida, que tiene que ser aprobada por el Gobierno, sale adelante, los vehículos eléctricos quedarían exentos de este tributo. Al igual que ya no tienen que pagar el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) –la popular 'hora'- para aparcar en la capital.



Repartidores a lomos de 'bicis' eléctricas.

Y es que es el 'bolsillo' es lo que más mueve las conciencias. Al menos así se desprende de una encuesta realizada por la Fundación RACC según la cual, la preocupación por el medio ambiente es generalizada (las tres cuartas partes se mostraron muy preocupados). Sin embargo, *"solo un 20,5% admitió que al comprar su coche tuvo en cuenta los daños que el modelo podía causar al medio ambiente"*. Asimismo, el RACC consideran muy significativo que la mayoría de los conductores están dispuestos a comprarse un coche con menos autonomía o potencia, antes que a pagar más. ◆

PABLO JUANTEGUI



La pizza en bici eléctrica

Nuestra razón de ser como Grupo es la búsqueda continua de la mejor calidad de servicio, por ello, hace tres años surgió una iniciativa que nos brindaba la posibilidad de seguir cumpliendo con nuestro nivel de excelencia y, al mismo tiempo, nos permitía dar un paso adelante como empresa responsable e involucrada con la sociedad.

Nuestra apuesta por el reparto en bicicleta eléctrica nace de nuestra inquietud acerca de la contaminación ambiental y acústica, un problema real en las grandes ciudades. En esta línea, hace más de diez años, pusimos en marcha de un tipo de reparto que se hacía, y se continúa haciendo, a pie en las zonas muy cercanas a la tienda. Nuestro interés es continuar avanzando en esta dirección y seguimos introduciendo, en aquellas zonas en las que desde el punto de vista orográfico es posible, el reparto en bicicleta.

Consejero Delegado de TELEPIZZA

LLUÍS PUERTO



El usuario, motor del cambio

La movilidad es uno de los aspectos clave para la protección del medio ambiente y cualquier estrategia que pretenda reducir las emisiones debe contar con los usuarios. Ellos pueden aportar coherencia en la elección del modo de transporte; del momento y del lugar en el que moverse; la elección del automóvil en el proceso de compra y las técnicas para conducirlo más eficientemente (www.econduccion.es). Conducir con unas técnicas u otras puede reducir el consumo de combustible entre un 15% y un 20%. Algunas acciones, como comprobar la presión de los neumáticos una vez al mes, reducir las cargas innecesarias, usar el aire acondicionado solo cuando sea necesario, acelerar rápidamente a marchas largas o aprovechar la inercia del vehículo pueden parecer nimias. Pero pequeñas acciones por parte de todos equivalen a cambio.

Responsable de Seguridad Vial de la Fundación RACC.


Paul Alan PUTNAM



PRESIDENCIA ESPAÑOLA DE LA UE: SE PREPARAN LAS LÍNEAS MAESTRAS DE LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020

Al volante de Europa

La seguridad vial le importa a Europa, y mucho. No ha acabado el plan para reducir a la mitad el número de muertos para 2010 y la Comisión se plantea nuevos retos. Se debatirán durante la presidencia española de la UE, que ha asumido el compromiso de impulsar un transporte limpio y seguro.

J. I. R.

España, que ostenta durante el primer semestre de 2010 la presidencia de turno de la UE, ha asumido un claro compromiso con los valores de la seguridad vial y con la pedagogía de la política para un transporte limpio y seguro. Los grandes objetivos que España presentó ante el Parlamento Europeo en materia de transportes y energía fueron seguridad, sostenibilidad e innovación, con una clara apuesta por el vehículo eléctrico.

Por otra parte, el director general de Tráfico, Pere Navarro, adelantó algunas de las líneas maestras que España consideraba prioritarias en el plan de acción estratégico que se está elaborando (un plan específico para motoristas, otro relacionado con los desplazamientos de los trabajadores, la accidentalidad en las carreteras secundarias y en zonas urbanas…).

MADRID ACOGERÁ UNA REUNIÓN DE ALTOS RESPONSABLES DE TRÁFICO

España, un ejemplo

Coincidiendo con la presidencia española de la UE, el Consejo Europeo para la Seguridad en el Transporte (ETSC) ha elaborado un memorándum en el que aporta ideas para la preparación del 4º Programa de Acción sobre Seguridad Vial de la UE 2011-2020. En este sentido, la ETSC considera que, dado que España está preparando la publicación de su futura estrategia y el establecimiento de objetivos, la UE podría beneficiarse de las prioridades y debates que se están produciendo en nuestro país, en el que se ha conseguido una reducción del 43% de la víctimas mortales entre 2003 y 2008 y un descenso del 10% en 2009.

eu 2010.es

A mediados de febrero tuvo lugar en A Coruña una reunión informal de ministros de transporte que, entre otras cuestiones debatió el Plan de Acción de Movilidad Urbana, y en la hoja de ruta de la presidencia española figuran acciones como el apoyo a la Directiva sobre Control Transfronterizo y el impulso a la Directiva sobre sistemas inteligentes de transporte (ITS). A mediados de abril tendrá lugar en Madrid una reunión de alto nivel de los responsables de tráfico europeos en la que se recogerán las distintas propuestas sobre el 4º Plan de Acción, que se espera sea aprobado durante la presidencia española.

En este semestre tendrá lugar: el acto de firmas en Madrid de la Carta Europea de Seguridad Vial; la reunión del Consejo Tispol, con un Seminario Estratégico de Seguridad Vial; un seminario para mostrar el trabajo que se viene realizando en el proyecto e-SUM sobre la seguridad de los desplazamientos en moto; y, finalmente, ETSC y el Instituto Mapfre de Seguridad Vial presentarán los trabajos del proyecto PRICE sobre los accidentes de los trabajadores al ir y volver del trabajo y durante la jornada laboral, encargados por la Comisión. ◆

Menos muertos que en 1964

En 2009 murieron 1.897 personas en accidentes de tráfico en carretera, según cifras provisionales. Son 283 menos que en el año anterior. Por sexto año, la cifra sigue bajando.

Marian GARCÍA RUIZ
Infografía: **DLIRIOS**

Hace 45 años que España no bajaba de los 2.000 muertos en carretera. Hay que remontarse a 1964 para obtener cifras similares. En aquel año fueron 1.997 las víctimas mortales. Pero había dos millones de vehículos. En 2009, según el Balance de Seguridad Vial de la DGT, se registraron 1.897 muertes en carretera contabilizadas a 24 horas con un parque de 31 millones de automóviles. Las cifras hablan por sí solas. Se ha pasado de una tasa de 1.000 muertos por millón de vehículos a 61 muertos/millón.

El número de víctimas mortales bajó en 2009 un 13%, murieron 283 personas menos que en 2008. Respecto a 2003 el descenso fue de un 52,5%. Con un 24% más de vehículos y un 21% más de conductores, hemos pasado de tener 11 muertos diarios por accidentes en carretera en 2003 a 5,2 en 2009.

Las cifras confirman la tendencia a la baja por sexto año consecutivo, logran cumplir con un año de adelanto el objetivo de reducción de muertes de un 50 por ciento marcado por la Unión Europea para 2010 y albergan además una circunstancia histórica. Por primera vez, 2009 ha tenido cinco días completos sin ninguna víctima mortal en carretera. En los últimos 16 años, sólo se habían registrado cuatro días así. En 2003, 2006, 2007 y 2008, a razón de un día por año.

> **HEMOS PASADO DE ONCE MUERTOS DIARIOS EN CARRETERA EN 2003 A CINCO MUERTOS EN 2009**

NUEVOS PERFILES. Los datos de 2009 confirman además algunos cambios en las características de la siniestralidad. El primero de ellos es que los jóvenes están mejorando más que el resto a pesar de su mala fama. En 2009 murieron 286 jóvenes de entre 15 y 24 años, un 24% menos que el año anterior y un 64% respecto a 2003. Sin embargo, los de 35 a 54 años son los que tuvieron peores resultados (su mortalidad bajó menos, en torno al 11% respecto año anterior y el 46% respecto a 2003).

Por vehículos, de las 1.897 personas que murieron en 2009, la mayoría, 1.039, viajaba en turismo y 283 en motocicleta. Son los vehículos con más accidentes mortales. Le sigue el grupo de los peatones con 174 fallecimientos. En general, la mortalidad descendió en todos los vehículos excepto en los camiones, con un 23% más de víctimas.

En cuanto a la estacionalidad de los accidentes, el 45% de las víctimas mortales se produjeron en fin de semana y el 55% en el resto. Los meses de verano: agosto, julio y junio acapararon, por este orden, el mayor número de víctimas, aunque el descenso respecto a otros veranos también se dejó notar.

Por Comunidades Autónomas, la siniestralidad descendió en todas excepto Cantabria, Murcia y La Rioja y los mayores descensos se registraron en Baleares (-33%), País Vasco (-26%), Comunidad Valenciana(-25%), Extremadura(-21%) y Aragón(-21%).

Respecto al uso de sistemas de seguridad, se aprecia un incremento de las conductas seguras con alguna excepción. Es el caso de las furgonetas. El 45% de las víctimas mortales que viajaban en furgoneta en 2009 no llevaban puesto el cinturón. Mejora la situación en los turismos pero todavía es preocupante ese 21% de víctimas mortales que viajaba sin él. ◆



EUGENIA DOMÉNECH

Directora de P(A)T- Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico

"Cero muertos y cero heridos graves"

Los resultados del 2009 eran difíciles de imaginar hace pocos años. Esta evolución positiva demuestra que con medidas decididas y con la colaboración de todos es posible. Ahora debemos avanzar y nuestro objetivo no puede ser otro que "Cero muertos y cero heridos graves en el tráfico" . Desde P(A)T queremos recordar también que las víctimas y afectados aumentan cada día y que es un enorme colectivo que debe ser reconocido y atendido por la Administración y la sociedad. Y para ello hay que conocer su magnitud, su situación y sus necesidades.



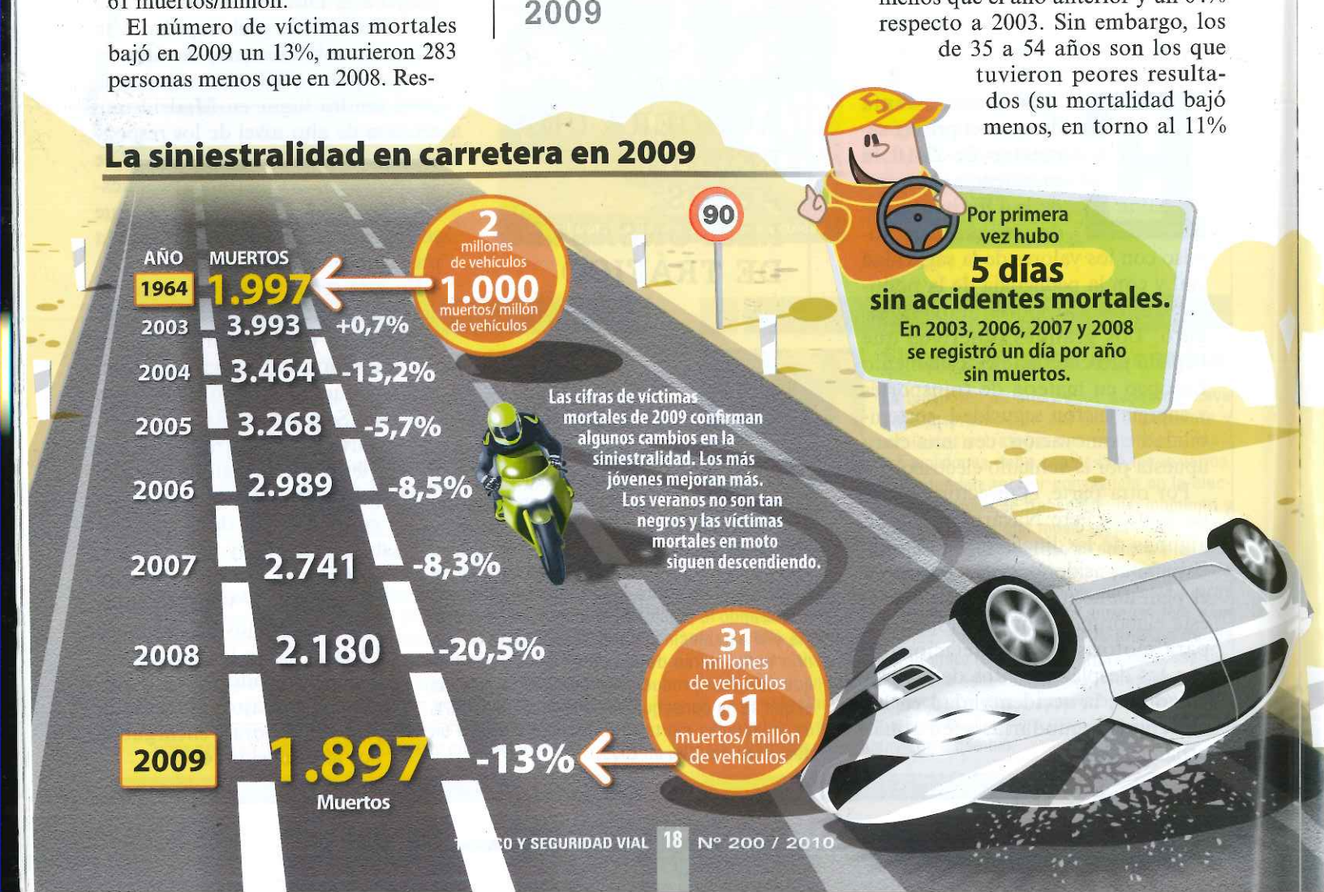
ANA MARÍA CAMPO

Presidenta honorífica de STOP ACCIDENTES

"No podemos bajar la guardia"

Nuestra valoración en cuanto a la reducción del número de víctimas de tráfico no puede ser mas que positiva. No obstante, creo que todavía son muchas (se trata de personas y familias destrozadas) y no podemos bajar la guardia, ya que es muy significativo que el balance mensual de desgracias no baje al mismo ritmo. Yo me pregunto si es que siempre son el mismo tipo de personas los culpables que no aceptan ni normas ni consejos y se burlan de la justicia, por lo que quizás, para ellos, se deben crear leyes especiales.

La siniestralidad en carretera en 2009



Datos a 2 de enero de 2010, extraídos del Indicador Rápido de Accidentalidad Mortal en Carretera, utilizado para el seguimiento inmediato; son, por tanto, datos provisionales a la espera del cierre de la estadística oficial.

Fuente: DGT (víctimas mortales en carretera a 24 horas). % Respecto al año anterior

Total variación % 2009/2008 **-13%**

Víctimas mortales en 2009

Por tipo de accidente

Col. frontal	358	(-12 %)
Col. lateral	43	(-32,8 %)
Col. fronto-lat.	282	(-16,1 %)
Col. múltiple	123	(-30,1 %)
Salida de vía	791	(-7,8 %)
Otros	95	(-12 %)
Atropello	171	(-14,5 %)
Vuelco	34	(9,7 %)

Principales causas

Velocidad	534	(-16 %)
Infracción	636	(-22,4 %)
Distracción	764	(-18,6 %)
Cansancio	161	(-20 %)
Alcohol o drogas	58	(-35 %)

Por edad

Hasta 14	33	(-23,3 %)
15-24	286	(-24,1 %)
25-34	411	(-11,2 %)
35-44	356	(-10,8 %)
45-54	269	(-10,9 %)
55-64	190	(-17 %)
+65 años	300	(-14 %)
Desconocido	52	(189 %)

Por vehículo

Bicicleta	37	(-7,5 %)
Ciclomotor	76	(-8,4 %)
Motocicleta	283	(-7,8 %)
Turismo	1.039	(-15 %)
Furgoneta	129	(-9,2 %)
Autobús	18	(-28 %)
Camión	58	(23,4 %)
V. articulado	28	(-42,9 %)
Otros	55	(-3,5 %)
Peatones	174	(-16,3 %)

Datos 2009 comparados en % con 2008

Por tipo de vía

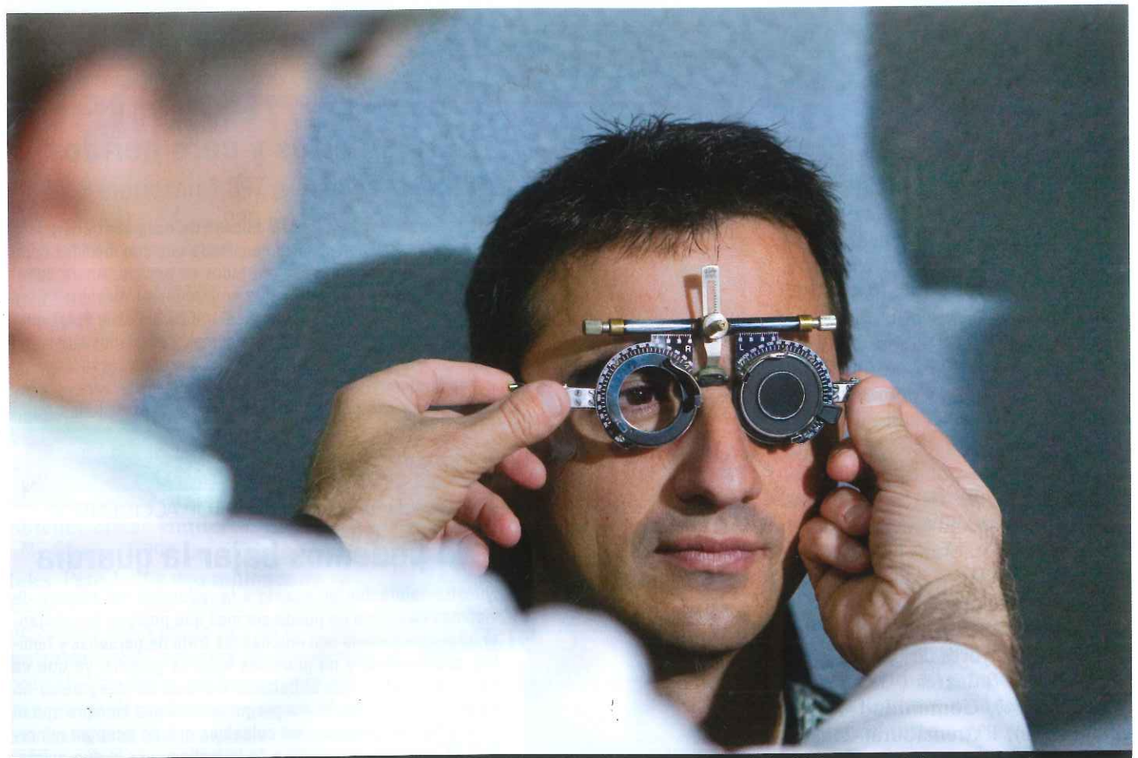
Autopista	118	(22,9 %)
Autovía	333	(-0,3 %)
Ctra. convencional	1.346	(-21,8 %)
Otros	100	(244,8 %)

Por meses

Enero	155	(-10,9 %)
Febrero	138	(-14,8 %)
Marzo	166	(-4 %)
Abril	134	(-19,3 %)
Mayo	169	(-13,3 %)
Junio	176	(-1,7 %)
Julio	177	(-23,4 %)
Agosto	202	(-6,5 %)
Septiembre	144	(-4 %)
Octubre	149	(-22,4 %)
Noviembre	130	(-24 %)
Diciembre	157	(-8,2 %)

Por días

Lunes	238	(-20,1 %)
Martes	210	(-21,1 %)
Miércoles	227	(-6,2 %)
Jueves	226	(-17,8 %)
Viernes	259	(-22 %)
Sábado	354	(-3 %)
Domingo	383	(-4,7 %)



El nuevo reglamento para los centros de reconocimiento incluye la opción de acudir a clínicas oftalmológicas concertadas.

EXÁMENES MÉDICOS MÁS COMPLETOS Y TRÁMITES MÁS SENCILLOS PARA LOS CONDUCTORES

Los centros de reconocimiento se ponen al día

La nuevas tecnologías entran en los centros de reconocimiento médico para mejorar la calidad del servicio y ahorrar tiempo a los ciudadanos. Desde mayo, un nuevo reglamento establece exploraciones médicas más completas, certificados en formato electrónico, trámites más sencillos y más vigilancia a la labor de los centros.

C. N. F.
Fotos: **Paul ALAN PUTNAM**

Los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC) se adaptan a los tiempos modernos. Desde el mes de mayo, un nuevo reglamento unificará la labor de los profesionales responsables de vigilar las aptitudes de los conductores y expedir los certificados.

Entre las principales novedades, el nuevo reglamento hace obligatoria la aplicación del protocolo de exploración establecido. Es decir, de la 'guía de actuación' para el médico, que antes solo era de uso recomendado. Respecto al personal del centro, sigue siendo obligatoria la presencia de tres de los facultativos (médico general, psicólogo y oculista) pero se ofrecerá la alternativa de las clínicas oftalmológica concertadas. Y además, el paciente deberá certificar por escrito que no padece ciertas enfermedades.

Otra de las novedades será el cambio al formato electrónico y la desaparición del papel. Esto supondrá, primero, una mejora de la comunicación entre los CRC y la Administración: los certificados de aptitud serán transferidos al instante al Registro de Conductores vía telemática; segundo, un ahorro del trabajo administrativo equivalente a 200 funcionarios (se expiden 4,5 millones de certificados de aptitud al año); y tercero, que la Administración podrá hacer un seguimiento más preciso de la calidad del servicio de los CRC. De hecho, los que no pasen las inspecciones por faltas graves, podrán ser sancionados con multas de hasta 20.000 € y un año de cierre.

NO MÁS 'PASEOS'. El nuevo formato electrónico de los certificados médicos traerá otra ventaja añadida: si usted quiere renovar el permiso, ya no tendrá que darse un paseo hasta su jefatura provincial, podrá tramitarlo sin costes adicionales en el mismo CRC donde le han expedido el certificado. Simplemente, tendrá que entregarles la documentación necesaria y pagar la tasa correspondiente. *"La nueva comunicación telemática permitirá que los informes de aptitud psicofísica se reciban de manera inmediata lo que no solo simplifica los trámites y reduce costes para los ciudadanos sino que refuerza la seguridad"* resume el presidente de la Asociación Española de Centros Médicos Psicotécnicos (ASECEMP), José Ignacio Landaluce. Para Joan Serra, presidente de la Federación de Asociaciones de Centros de Reconocimientos Médicos (CREME) *"con este reglamento daremos un servicio cualificado porque todos los centros seguiremos el mismo modelo de actuación. Pero tenemos que aplicarlo"*. ◆

Certificados médicos: ¿qué ha cambiado?

La regulación de los centros de reconocimiento médico cambia para mejorar el servicio. Estas son las principales novedades:

- **EXPLORACIONES.** Será obligatorio aplicar un protocolo de reconocimiento que antes solo era recomendable.
- **EXPEDICIÓN.** El certificado pasa a ser electrónico y será enviado en tiempo real de forma telemática al Registro de Conductores.
- **VALIDEZ.** El documento tiene validez a nivel nacional, no solo provincial.
- **RENOVACIÓN.** Ya no es necesario ir a una Jefatura, es posible tramitar la renovación directamente desde el centro de reconocimiento.
- **SEGUIMIENTO.** Las inspecciones a los centros serán más y mejores. No serán aleatorias sino que se elegirá a los centros en función de los resultados de sus exploraciones.

DESDE AHORA SERÁ POSIBLE RENOVAR EL PERMISO DE CONDUCIR EN EL MISMO CENTRO MÉDICO



No más papel: los nuevos certificados serán electrónicos.

BONIFACIO MARTÍN*

"Aplaudiremos las sanciones para quienes no cumplan"

¿Qué cambios destaca en el nuevo reglamento?
La comunicación telemática con la Administración, habrá clínicas oftalmológicas concertadas, podremos destruir los historiales médicos de más de diez años y la unificación de la normativa en un único cuerpo doctrinal. Con este nuevo reglamento nos introducimos en la modernidad.



¿Cambiarán los exámenes?
No, pero desde ahora habrá que cumplimentar todos los apartados del protocolo de exploración. Solo se alargarán los exámenes cuando el médico lo crea necesario. Ahora ya no se van a 'escapar' tantos.

Los centros pasarán más inspecciones. ¿Les animará esto a ser más rigurosos?
Quiero creer que sí porque quedará un registro informático comprobable de cada exploración. Si algún centro no las hace, aplaudiremos que se le sancione. En cuanto se cierren 3 ó 4 los demás se pondrán a trabajar.

¿El formato electrónico del certificado puede comprometer la privacidad de los datos personales?
No, los historiales clínicos no se mandarán a ningún sitio, solo datos de interés: apto/no apto para conducir y causas de la restricción o de la inhabilitación. Otra cosa es que, anónimamente, se usaran para investigar las enfermedades de la población conductora. Esos datos tienen un potencial enorme.

¿Estará en vigor plenamente en mayo?
En mayo, sí, pero no estará en pleno funcionamiento aproximadamente hasta noviembre porque la implantación de la transmisión de datos será progresiva.

** Secretario general de la Asociación Española de Centros Médico-Psicotécnicos (ASECEMP)*

Desde el pasado 24 de enero no es obligatorio llevar un juego de lámparas de repuesto. Además, la modificación del Reglamento de Vehículos incluye otros cambios.



Nuevas luces, nuevas reglas

Marian GARCÍA RUIZ
Infografía: Dlirios

Los cambios incluidos en la modificación del Reglamento General de Vehículos afectan especialmente al transporte de mercancías y de pasajeros, a las grúas de auxilio en carretera, a algunos ciclomotores y motos y uno más universal, que afecta a todos los conductores, porque suprime la obligación de llevar un juego de luces de repuesto, ya que actualmente a casi ningún vehículo se le pueden cambiar fuera de un taller.

No obstante, como advierte la Dirección General de Tráfico, este hecho no exime de mantener la iluminación en perfectas condiciones. Si se estropea en marcha, el conductor deberá avisar a asistencia en carretera para subsanar el problema o enviarlo a reparar. De lo contrario, si no circula en condiciones de seguridad, podrá ser sancionado. La regulación sobre accesorios y repuestos entró en vigor el pasado 24 de enero. El resto, que le referimos a continuación, lo hará a partir del 23 de julio del presente año.

Respecto a las señales, la modificación regula la V-1, de vehículo prioritario (policía, bomberos, protección civil, ambulancias), y V-2, de obstáculo en la vía, que podrá ser utilizada por cualquier vehículo que realice obras o servicios o circule a una velocidad anormalmente reducida. Se especifican las características técnicas y de colocación de las señales V-21 (cartel avisador de acompañamiento de vehículo especial), V-22 (de acompañamiento de ciclistas), y V-23 (distintivo de transporte de mercancías). Y se incorpora una nueva señal, la V-24, de grúa de servicio de auxilio en carretera.

MATRÍCULAS. Se introduce una placa de matrícula más reducida para las motos de trial y enduro. Se crea una matrícula especial para cuadriciclos ligeros y ciclomotores de tres ruedas y una placa más larga para vehículos especiales. También se permite a los vehículos de transporte de mercancías que utilicen reflectantes en el contorno para mejorar su visibilidad.

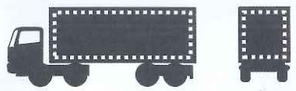
El Reglamento recoge además un aumento del peso máximo autorizado de los autobuses interurbanos, eleva la altura permitida a los urbanos y regula los diferentes servicios a los que se destina cada vehículo. Todas estas medidas están reguladas en la Orden PRE/52/2010 publicada en el Boletín Oficial del Estado el pasado 23 de enero. ◆

Señales que llegan



V-22

Cartel avisador obligatorio en los vehículos de acompañamiento de ciclistas. Se situará en la parte superior y podrá ir iluminado.



V-23

Distintivo de transporte de mercancías. consiste en unas franjas autorreflectantes homologadas que irán colocadas en los laterales y la parte trasera.



V-24

Nueva señal para las grúas de servicio de auxilio en carretera que también podrán incorporar cuatro balizas móviles para aumentar su visibilidad.



Cerca de 15.000 camiones fueron controlados por el Equipo de Transportes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en su última campaña.

Aumentan las denuncias por irregularidades en el tacógrafo y en los tiempos de conducción

Control a los más pesados



Los tacógrafos manipulados ponen en peligro la seguridad vial de todos. Pronto, hacerlo será delito y se castigará además con la pérdida de seis puntos. La revista Tráfico y Seguridad Vial ha acompañado a la Guardia Civil en uno de sus controles rutinarios al transporte profesional .

Marian GARCÍA RUIZ
Fotos: **Paul Alan PUTNAM**
Infografía: **DLirios**

En 2008 se registraron 68.956 denuncias por incumplimientos en el tacógrafo y en los tiempos de conducción, un 3% más que en el año anterior, según fuentes de la DGT y del Ministerio de Fomento.

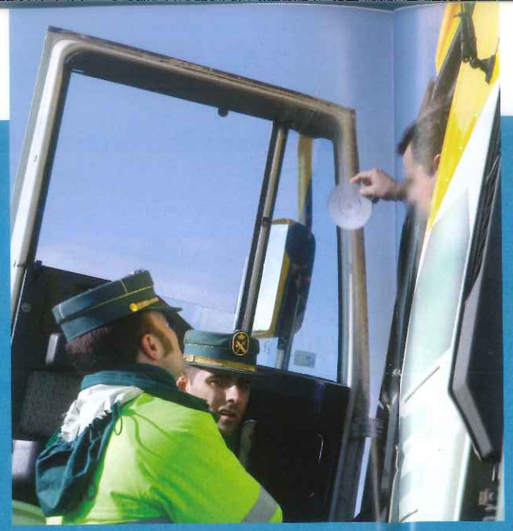
Aunque la mayoría de los transportistas circula dentro de la legalidad, aún hay algunos que siguen desafiando a la ley. La siniestralidad de este sector no es de las más elevadas pero la mortalidad en camiones es la única que subió en 2009, un 23%. Además el grado de

VIGILANDO EN CARRETERA

Este es el paso a paso de un control de carretera realizado por el Equipo de Transportes de la Guardia Civil para velar por el cumplimiento de la normativa sobre tacógrafos y tiempos de conducción de los transportes profesionales.



AL ARCÉN. Los agentes van parando en la vía de servicio a los transportes que tienen obligación de llevar instalado el tacógrafo y cumplir unos tiempos máximos de conducción. En general, transporte pesado y autobuses.



DOCUMENTACIÓN. Lo primero que piden los agentes al conductor es el permiso de conducir y la autorización de transporte. A continuación el tacógrafo.



EL TACÓGRAFO. El tacógrafo puede ser analógico, como el de la imagen, en el que se introducen unos discos de papel donde se registran los datos; o bien puede ser digital, que lleva una tarjeta con un chip y una impresora.



COMPROBANDO. En el tacógrafo el agente comprueba los datos del conductor y si el trayecto señalado coincide con los kilómetros realizados, las horas de conducción y descanso y la velocidad.



lesividad de sus accidentes es muy significativo. Una de cada cuatro muertes en carretera se produce en un accidente en el que está implicado un transporte profesional, el 90% de mercancías.

La Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento es quien se encarga de las irregularidades del tacógrafo a través de inspecciones a las empresas. En carretera, la vigilancia la lleva a cabo la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que efectúa controles periódicos en toda España excepto en Cataluña, el País Vasco y Navarra donde lo hacen las policías autonómicas. La última campaña de control de camiones se llevó a cabo del 8 al 14 de marzo.

Eduardo Hernando, responsable del Grupo de Transportes del Subsector Madrid Norte de la Agrupación de Tráfico asegura: *"Detectamos el doble de manipulaciones que hace tres años con los mismos controles. Más de 200 en 2009. La alta cualificación de los agentes también tiene mucho que ver"*.

CONTROLANDO. En sus campañas habituales el Equipo de Transportes de la Guardia Civil presta una especial atención al tacógrafo, un dispositivo obligatorio para los más de medio millón de vehículos de transporte de mercancías de más de 3,5 Tm o de transporte de pasajeros para más de nueve personas. Hay dos tipos de tacógrafos: el analógico, que lleva discos-diagrama donde unos estiletes van registrando los datos (horas de conducción y descanso, velocidad, kilómetros recorridos, trayecto, datos del conductor) y el digital, obligatorio desde 2006 en los nuevos vehículos, que imprime estos datos en papel.

Jerónimo, uno de los agentes más veteranos del Grupo de Transportes del Subsector Madrid-Norte, ha visto en sus 12 años de servicio todo tipo de manipulaciones: *"Hay muchas formas. Con un clip, un mando a distancia, un cargador del móvil, con una tecla, un fusible, un imán…"*.

Hay manipulaciones más sofisticadas que se realizan en un taller y pueden costar entre 1.500 y 2.000 euros y otras que sólo precisan un imán que cuesta cinco euros. La mayor parte lo que hacen es paralizar el tacógrafo para que el conductor pueda realizar más horas de las permitidas sin que quede registrado, o bien trucar la velocidad. *"En algunos casos, el camionero puede desactivar la manipulación si nos ve ; pero si le paramos y vemos que 30 segundos antes el tacógrafo estaba en descanso, algo pasa. En ese caso hacemos una investigación"*. Si hay manipulación se le conduce a un taller autorizado donde debe subsanar las irregularidades. Además, la empresa



Algunos de los objetos utilizados para manipular los tacógrafos decomisados por la Guardia Civil.

EN CARRETERA SE DETECTAN EL DOBLE DE MANIPULACIONES QUE HACE 3 AÑOS CON LOS MISMOS CONTROLES

" NO VAMOS A PERSEGUIR TODO COMO DELITO"

Agustín Hidalgo, *Fiscal Adjunto de Seguridad Vial*



La Fiscalía de Seguridad Vial quiere dar tratamiento de delito, con penas de hasta 3 años de cárcel, a la manipulación de tacógrafos y la explotación laboral vial.

- Respecto a la manipulación de tacógrafos, ¿se ha empezado a aplicar ya ?

Estamos concretando los específicos que se seguirán por la vía penal y los que continuarán por vía administrativa. Nuestra intención no es perseguir por la vía penal todas y cada una de las actuaciones que hasta la fecha y con relación a los tacógrafos eran consideradas infracciones a la ley de transporte sino solo aquellas que encajan en el delito de falsedad tal y como se encuentra descrito en nuestro Código Penal.

- ¿ A quién se considerará responsable?

No existiría dificultad alguna en extender la responsabilidad a otras personas distintas de aquella que manipula directamente el registro de los datos (ésta es habitualmente el conductor), como los dueños de los vehículos o los talleres que instalen los instrumentos o aparatos.

- La explotación laboral vial, ¿en qué casos se perseguirá?

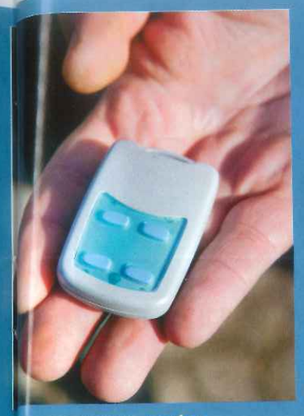
En los supuestos en los que se constate situaciones de engaño o abuso de situación de necesidad por las que se impongan a los trabajadores condiciones laborales que perjudiquen, supriman o restrinjan los derechos que tengan reconocidos por disposiciones legales, convenios colectivos o contratos individuales.



SOSPECHAS. Hay manipulaciones que se pueden activar y desactivar a voluntad del conductor. Cuando un agente comprueba el tacógrafo y descubre que 30 segundos antes registra descanso, es la señal de que algo está pasando.



A FONDO. Si tienen sospechas, los agentes comprueban todos los elementos del tacógrafo: los precintos, la sirga, el generador de impulsos. También inspeccionan a fondo todos los recovecos del vehículo.





MANIPULACIÓN. Con un mando a distancia de coche como el de la imagen o unos simples imanes se puede activar un mecanismo para que no se registre el exceso de velocidad. También se utilizan clavijas de mechero, fusibles, cargadores de móvil....



SANCIÓN. Si se demuestra que hay manipulación, el vehículo queda inmovilizado hasta que un taller subsane las deficiencias y vuelva a precintar el tacógrafo. El conductor se enfrenta a una multa de hasta 6.000 € . Pronto perderá además 6 puntos.

LE PILLARON CON UN TACÓGRAFO MANIPULADO

"No merece la pena jugársela"

"Yo ahora voy bien, asegura este conductor al que acaban de parar en un control. No merece la pena jugársela. Me multaron hace un mes con 4.500 euros, 3.000 con la rebaja, por una manipulación. A veces te ves obligado a situaciones por necesidad aunque sabes que estás haciendo una infracción. Los sueldos son bajísimos y con la crisis peor porque los precios han caído. Hay gente que está ganando 300 euros menos al mes".



a la que pertenece se somete a una inspección exhaustiva ordenada por el Ministerio de Fomento.

TESTIMONIOS. Un veterano conductor de transportes nacionales e internacionales, que lleva 27 años al volante y prefiere mantenerse en el anonimato, asegura: *"La situación real es que se premia la distancia, los kilómetros recorridos, y la gente hace lo que sea para rodar más. Como es una práctica prohibida, se paga con dietas, de forma que se llega a ganar más dinero que con el sueldo base"*.

Los conductores también reciben presiones de algunas empresas, asegura el camionero, que nos recibe en la sede de CCOO. *"Te llaman para que tires, para que sigas camino. Luego, si tienes un accidente no quieren saber nada. Hay gente que para aguantar más toma lo que sea, cocaína, por ejemplo. Un compañero mío se mató así"*.

En cuanto a la manipulación del tacógrafo, hay talleres que colaboran, asegura este conductor. *"Si te pillan con él desconectado, hay algunos talleres que luego te certifican que estaba estropeado"*. También los hay que manipulan la velocidad para que puedas superar los límites permitidos sin que quede registrado. En la jerga de camioneros se le denomina "quitar el IVA", así llaman a ese % de velocidad suplementaria. *"A mí me lo han llegado a quitar en una casa oficial de una conocida marca"*, asegura.

Responsabilidad de las empresas

El secretario de la Confederación Nacional de Transporte de Mercancías(CETM), Miguel Valverde, está de acuerdo en que se considere responsable o corresponsable al empresario cuando se demuestre que éste ha participado de forma directa en la manipulación de un tacógrafo. Y pide además una prueba de contraste "que despeje las dudas sobre si se trata de una manipulación o de una avería del tacógrafo ". La CETM asegura no tener constancia de ninguna empresa que prime el kilometraje poniendo en riesgo la seguridad vial.

MUY LESIVOS. Durante 2008 los vehículos de transporte profesional estuvieron implicados en el 14% de los accidentes con víctimas en carretera y en el 23% de los accidentes mortales, según recoge el último informe del Observatorio Social del Transporte en Carretera del Ministerio de Fomento.

De las 2.180 muertes ocurridas en carretera durante 2008, 540 tuvieron lugar en un accidente en el que estuvo involucrado un transporte profesional. Una de cada cuatro. Y el 75% de los fallecidos no eran ni conductores ni pasajeros del transporte profesional. Viajaban en un tercer vehículo implicado.

Precisamente por esta gran lesividad , la Fiscalía de Seguridad Vial y la Dirección General de Tráfico han optado por agravar el tratamiento que se le da a las infracciones del transporte profesional.que ponen en riesgo la seguridad vial .

Así, la nueva ley de Seguridad Vial que entra en vigor el próximo 25 de mayo recoge como una infracción muy grave, sancionada con la retirada de seis puntos del permiso de conducir y una multa de 500 euros, la manipulación del tacógrafo y del limitador de velocidad.

Actualmente es una infracción administrativa recogida por la Ley de Transporte y castigada con multas de hasta 6.000 euros.

Por su parte, la Fiscalía de Seguridad Vial quiere darle un tratamiento de delito, al igual que a la explotación laboral vial.

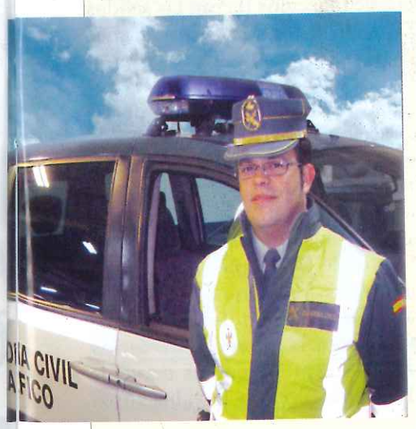
"LA SITUACIÓN REAL ES QUE SE PREMIAN LOS KILÓMETROS RECORRIDOS Y LA GENTE HACE LO QUE SEA PARA RODAR MÁS", ASEGURA UN CAMIONERO

¿QUIÉN ES RESPONSABLE? Para los sindicatos, el hecho de que se persiga con mayor ahínco la manipulación del tacógrafo o la explotación laboral vial es una buena noticia. *"Nos parece muy positivo. A mayor control y mayor regulación, menos accidentes. Lo importante es incorporar otro punto de vista y saber donde está la cadena de responsabilidad."* asegura Juan Luis García Revuelta, secretario del Sector de Carretera de la FSC-CCOO. *"En Europa, si hay algún problema con el tacógrafo o la organización del trabajo, se responsabiliza a la empresa o al cargador, que a veces la presiona."*

Desde UGT, Eduardo Hernández, secretario de Acción Sindical de Transporte por Carretera, considera que *"este sector es uno de los más controlados y condicionados y la mayoría de las empresas cumplen"*.

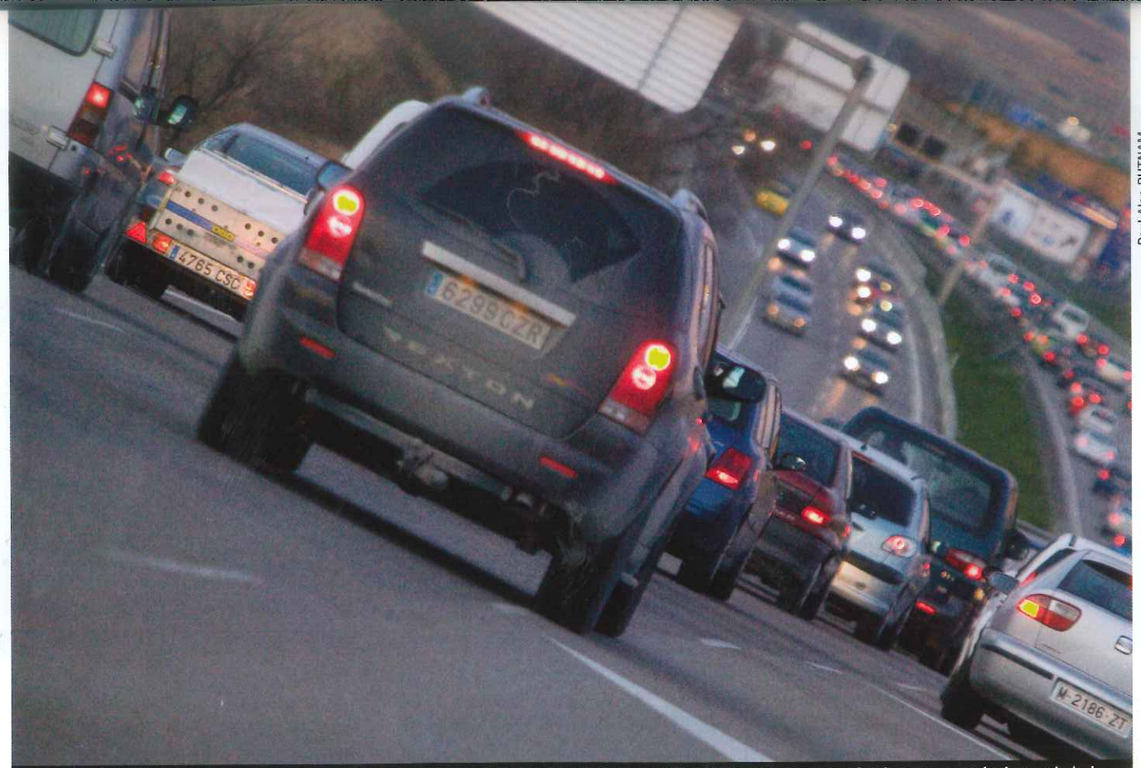
Sin embargo- asegura-, *"a algunos no les queda más remedio que cumplir una serie de tiempos de entrega al cliente. Aunque está perseguido, se están pagando dietas por km de recorrido y entregas, y esto hace que el trabajador a veces se vea obligado a incumplir las normas . Y en una época de crisis, ¿quién dice que no?"*.

El problema es que el exceso de jornada tiene consecuencias en la salud y en la accidentalidad. ◆



Formación continua contra la picaresca

Félix lleva 6 años trabajando como especialista en Transportes y 4 años en el Subsector Madrid Norte de la Guardia Civil. Aquí están 16 de los 450 agentes de la Agrupación que se encargan de controlar a los vehículos de transporte en carretera. Están disponibles las 24 horas del día y necesitan una formación especial y continua. Félix es quien va detectando los nuevos sistemas de manipulación y luego los incorpora a la formación de los agentes. "Habitualmente cuando los empezamos a detectar, cambian de métodos. Hay de todo, pero sobre todo mandos a distancia y empieza a haber cada vez más imanes".



Paul Alan PUTNAM

El mayor número de desplazamientos en algunos períodos del año origina mayor accidentlidad, aunque en todos los casos evoluciona a la baja.

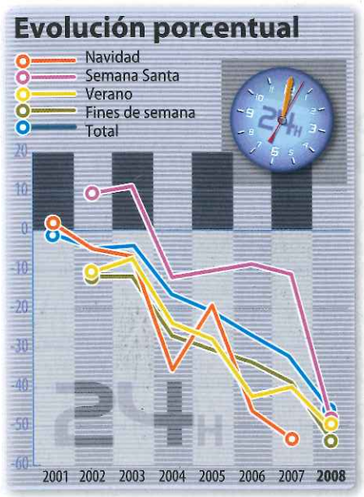
LA SINIESTRALIDAD ES DIFERENTE EN NAVIDAD, SEMANA SANTA, VERANO Y FINES DE SEMANA

Accidentes de época

Continúa descendiendo la mortalidad en carretera año tras año aunque un estudio reciente muestra que sus características varían según la época. Si en Navidad es mayor la mortalidad en el grupo de 40-49 años y predominan las colisiones, en Semana Santa la velocidad inadecuada es la causa principal y el verano cuando más se usa el cinturón o el casco y prevalece la distracción como desencadenante.

José Ignacio RODRÍGUEZ
Infografía: **Dlirios**

Un estudio realizado por el INTRAS (Instituto de Tráfico y Seguridad Vial) muestra la singularidad de los accidentes mortales que se registran en períodos en los que se produce un mayor número de desplazamientos. El trabajo se ha centrado en la accidentalidad mortal en carretera a 24 horas, en el período 2000-2006, con datos actualizados hasta 2008.



● **NAVIDAD: MÁS COLISIONES.** Al contrario que la accidentalidad mortal de Semana Santa, verano y fines de semana, en los que el tipo de accidente que causó mayor número de fallecidos fueron las salidas de la vía, en Navidad resultan más mortíferas las colisiones (casi el 49%). Y la causa principal es la velocidad inadecuada, seguido de las distracciones.

Otro dato significativo que lo diferencia de los otros períodos es que el grupo de edad con más fallecidos –una quinta parte del total- es el de 40-49 años, y la franja horaria más peligrosa es de 19 a 22 horas. En cuanto al uso de accesorios de seguridad, el 36,7% de los conductores y ocupantes de vehículos fallecidos no llevaba abrochados ni el cinturón ni el casco.

● **SEMANA SANTA: SIN CINTURÓN.** Las salidas de la vía –más de la mitad de los casos- es el tipo de accidente más frecuente en Semana Santa, por encima de los otros períodos, y la velocidad inadecuada se perfila como la causa principal en mayor proporción (28,6%) que en cualquier otra época. También sobresale negativamente sobre los demás el hecho de que el 45,5% de las víctimas mortales no utilizaba cinturón de seguridad o casco.

En todo caso, la evolución muestra una tendencia descendente de accidentes y víctimas mortales que se acentúa en 2004 y en 2008. Pero teniendo en cuenta que la media diaria de fallecidos en el período estudiado es de 8,8, el Lunes de Pascua de la Semana Santa de 2005 fue el día más trágico, con 19 fallecidos, seguido del Jueves Santo, con 14. Además, la mayor concentración de accidentes tuvo lugar durante la noche (de 23 a 7 horas) y los menores de 30 años suponen el 38% de los fallecidos.

● **VERANO: DISTRACCIONES PELIGROSAS.** La proporción de víctimas mortales menores de 30 años es ligeramente superior al resto del año y los accidentes, en el 44,7% de los casos, fueron debidos a salidas de la vía, sobre todo a causa de una distracción que, en una proporción del 30% es significativamente superior al 24% del resto del año. En cambio, en el 19,4% la causa fue una velocidad inadecuada, mientras que el resto del año es del 22,3%. Los datos indican, igualmente, un mayor uso de los dispositivos de seguridad entre los fallecidos, un 9% más.



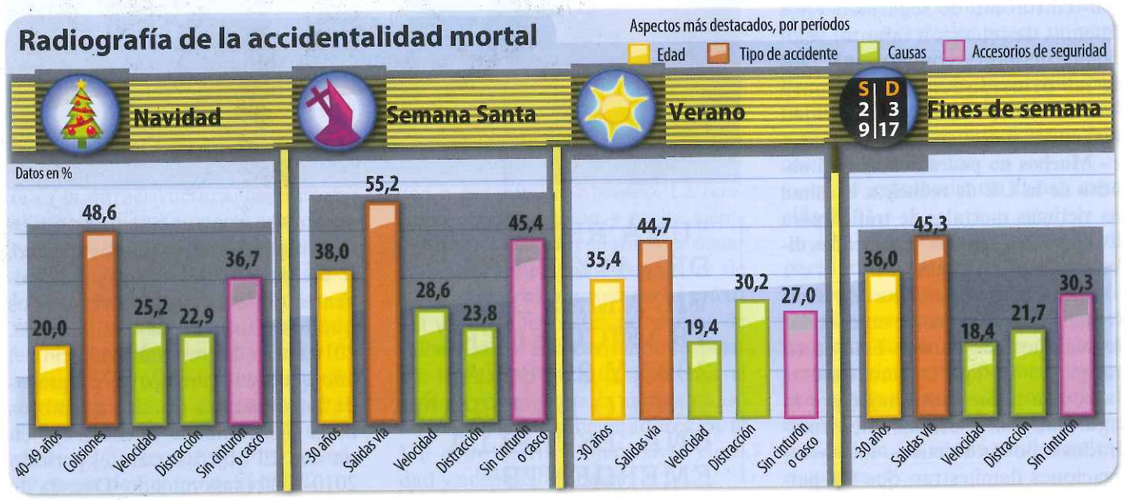
Lucía RIVAS

En verano mueren 3 personas más al día que en el resto del año.

LOS MENORES DE 30 AÑOS, PRINCIPALES VÍCTIMAS EN FIN DE SEMANA; EN NAVIDAD, SON LOS DE 40-49 AÑOS

Un dato importante, típico de la accidentalidad veraniega, es un mayor número de fallecidos por accidente mortal, seguramente por una mayor ocupación de los vehículos: de media, mueren 3 personas más al día.

● **FIN DE SEMANA: LOS JÓVENES, PEOR.** La proporción de víctimas mortales menores de 30 años durante los fines de semana es muy superior a la registrada durante el resto del año. La tendencia descendente del número de víctimas mortales en carretera es mucho más acusado que en el resto de la semana y, al igual que en verano, presenta un mayor índice de fallecidos por accidente. En el 45,3% de los casos, se deben a salidas de la vía, fundamentalmente por distracción (21,7%). No obstante, la velocidad inadecuada se perfila también como una causa típica, con un porcentaje superior al resto del año. En esa comparativa con el resto del año, se observa un menor uso de accesorios de seguridad en motocicletas, turismos y furgonetas, mientras que es mayor e bicicletas y ciclomotores. ◆



Joop Goos, Presidente de la PRI, Prévention Routière Internationale

"Los países más exigentes obtienen mejores resultados"

Es el Presidente de una organización del prestigio de Prévention Routière International. Aboga por políticas exigentes, por controlar el alcohol, la velocidad y poner hincapié en determinados colectivos más propensos a la accidentalidad. Cree que hay que investigar la incidencia de un abanico amplio de nuevas tecnologías de los coches y de uso personal en los accidentes.



Redacción

- La Prévention Routiére Internatinale, creada hace 50 años, la forman, expertos en educación, información y campañas de comunicación. ¿Qué actividades llevan a cabo?

- Las actividades más importantes son educación escolar y para conductores, campañas de seguridad vial (cinturones de seguridad y los sistemas de retención infantil, velocidad, alcohol y conducción). Dos de las prioridades actuales para PRI son los jóvenes y la seguridad Vial en los países en desarrollo'.

- Muchos no podrán cumplir el objetivo de la UE de reducir a la mitad las víctimas mortales de tráfico para 2010? ¿A qué cree que se deben los diferentes logros o fracasos?

- Europa tiene las tasas de accidentalidad más bajas de entre todas las regiones del planeta. Esto es así porque en Europa tenemos asentada la costumbre de trabajar por la seguridad vial y estamos acostumbrados a poner objetivos. Las investigaciones demuestran que los países que se marcan objetivos tienen mejores resultados que los que no. Y los países con objetivos más exigentes obtienen mejores resultados que los países menos ambiciosos. 2010 acaba de empezar. Al inicio del año que viene veremos los progresos de los diferentes estados miembros de la UE. Roma no se construyó en un día. El objetivo para el período 2010-2020 (denominado 'Década de la Acción') es reducir a la mitad los muertos en carretera. ¡Pues vamos a por ello!

> "UNA REDUCCIÓN DEL 44% EN LAS VÍCTIMAS DEL TRÁFICO ENTRE 2001 Y 2008 HA HECHO DE ESPAÑA UNA 'ESTRELLA EMERGENTE'"

-¿Cómo valora el ejemplo español?

- Una reducción del 44% en las víctimas del tráfico entre 2001 y 2008 ha hecho de España una 'estrella emergente'. España ha demostrado que no acepta que las víctimas del tráfico sean el precio por la movilidad. Con un enfoque coherente, un Plan Nacional de Seguridad Vial, una serie de objetivos, el Observatorio de seguridad vial , un presupuesto, el permiso por puntos, campañas de concienciación...España ha invertido en seguridad vial de una forma sostenible.

-¿Es partidario de rebajar los niveles de alcohol en la conducción a "0" como en algunos países?

- Entre el 20-25% de los accidentes y las víctimas del tráfico está relacionado con el alcohol. El mensaje que hay que dar al conductor es: no asuma riesgos, por usted y por los demás. No beba nada de alcohol antes de conducir. Son incompatibles. Hablamos de un comportamiento cívico.

- También es legislación…

- Sí, las leyes deberían aproximarse todo lo posible a esas normas de conducta. Un concentración de alcohol en sangre de entre 0-0,2 se corresponde con este supuesto. Creo por tanto que estos límites de alcoholemia proporcionan una garantía legal (o política), más que unos límites más altos. Los límites legales son, fundamentalmente, herramientas para aplicar la ley.

- ¿En qué sentido deberían modificarse, o al menos unificarse los límites de velocidad?

-La velocidad es uno de las principales causas de víctimas en los accidentes de tráfico. Lo más importante es la infraestructura, debe invitar al usuario a comportarse convenientemente. En áreas residenciales, la velocidad máxima debería ser de 30 km/h. y en zonas de escolares o de residencias de ancianos, el límite debería estar en 15 km/h; y en las rurales en 80 km/h. Las autopistas son carreteras relativamente seguras. Por el bien de la SV es mejor preguntarse '¿cómo de despacio puedo ir? en vez de '¿cómo de rápido?'

> "EL OBJETIVO PARA EL PERIODO 2010-2020, REDUCIR A LA MITAD LOS MUERTOS EN CARRETERA. ¡PUES VAMOS A POR ELLO!"



- ¿Cree que los ciudadanos europeos comprenden la política sancionadora de los diferentes países?

Lo primero de todo es concienciar a la gente de dos cosas: primero, hay que elevar la percepción del problema de la epidemia de la inseguridad vial. Segundo, explicarle que ellos mismos son el principio y la clave de la solución. Comportamientos prudentes y seguros, eso es todo. Por supuesto, a nadie le gusta que le multen por exceso de velocidad o por conducir bebido. La relación entre infracción y multa siempre debe estar muy clara. Un usuario puede reflexionar y aprender de ello y podrá hacerlo mejor la próxima vez. Que te multen por exceso de velocidad en una carretera despejada, limitada 30 km/h, aumenta el enfado. Pienso que la uniformidad en los procesos sancionadores en la UE contribuiría a una mayor claridad y aceptación social.

- ¿Considera posible conseguir el objetivo sueco de "Visión Cero", adoptado también por la PRI?

-Todo el mundo está a favor de bajar las cifras de víctimas. La pregunta es, ¿qué hacemos para conseguirlo?. La "Visión Cero" no acepta que ocurran las colisiones que habrían podido evitarse. Demanda un enfoque coherente y sostenible, una responsabilidad compartida. Si explicamos a la gente lo que la "Visión Cero" defiende y cuáles serán los resultados a largo plazo (¡el ejemplo español!), estoy convencido de que todos apoyarán el concepto.

- ¿En qué medidas habría que poner más el acento para conseguirlo?

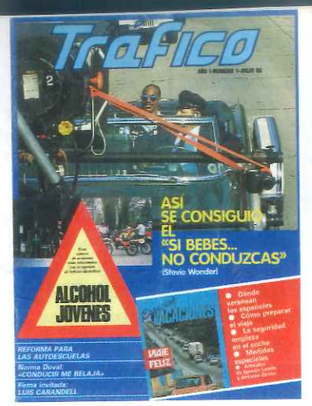
- Una sola víctima es demasiado. Esto significa que hay que evaluar los efectos de cada acción que se lleva a cabo y ajustar las políticas y las medidas adoptadas. Las prioridades para el futuro son: los jóvenes, los mayores, las drogas (especialmente mezcladas con alcohol), el cansancio, la velocidad, los cinturones de seguridad y los sistemas de retención infantil y las distracciones por usar el móvil, DVD, MP3... También es interesante ver cómo puede contribuir a la seguridad vial la tecnología dentro del vehículo y qué nuevos canales de comunicación se pueden usar para mejorar la seguridad entre los jóvenes (sms, aplicaciones para iPhone, redes sociales como Facebook, Tuenti, MySpace, Twitter, etc.)

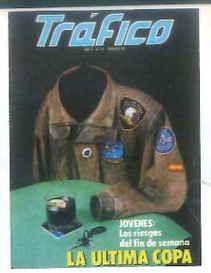
- ¿Qué papel deberían asumir las ciudades?

- Mejorar la seguridad vial es una responsabilidad compartida. A nivel local las autoridades tienen un papel muy importante en la seguridad de las infraestructuras, mantenimiento de las carreteras y también en animar a las escuelas para dar una educación vial adecuada.

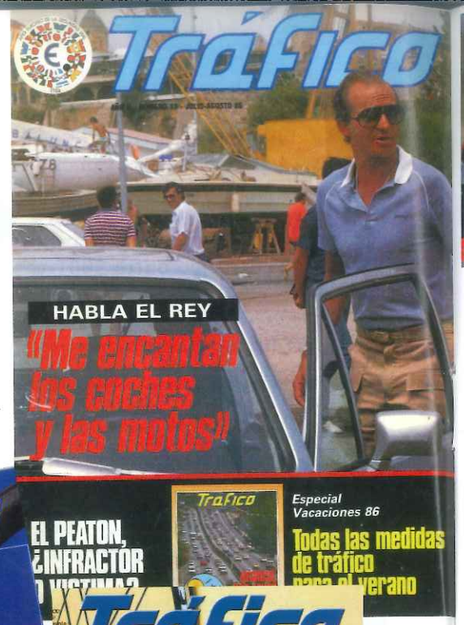
- ¿Los ayuntamientos tienen capacidad?

- Los ayuntamientos tienen la capacidad de aprobar presupuestos, planes y normas. En los municipios, los vecinos tienen un doble papel: primero, como usuarios de las carreteras, deben comportarse de forma segura; y segundo, como residentes pueden presionar por la seguridad en las zonas residenciales y escolares. ◆













Cumplimos 200 números

La revista "Tráfico y Seguridad Vial", antes "Tráfico", editada desde 1985 por la DGT, cumple en este número sus 200 primeros números. En ella se han recogido cientos de artículos, investigaciones, estudios, entrevistas, opiniones de expertos, de escritores... Es una revista referencia en el mundo de la seguridad vial, incluso fuera de nuestras fronteras. Una fecha para recordar algunas de las portadas, contenidos, su filosofía, curiosidades...

J.S.H

Era verano, Gorbachov era presidente en la URSS, un boeing chocaba en el monte Oiz y dejaba 148 muertos, fallecía Orson Welles, no se hablaba de cambio climático, no había móviles, los kilómetros de autovía eran escasos, se hacía obligatorio el examen psicotécnico para todos los permisos, en los concesionarios triunfaba el 205 y en la radio y la televisión se escuchaba a Stevie Wonder con el "*Si bebes, no conduzcas*". Ese año morirían en las carreteras 4.000 personas. Era julio de 1985 y salía a la calle TRÁFICO, con 200.000 ejemplares mensuales, luego 350.000, una de las de mayor tirada del país. Nacía con el espíritu de ser una publicación "*ni oficialista ni oficiosa*", como dijo su impulsor, el Director General de Tráfico, José Luis Martín Palacín.

En el primer número se contaba có-

LA REVISTA TRÁFICO, HOY "TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL, SALIÓ AL MERCADO EN 1985

A LO LARGO DE ESTOS AÑOS SE HA CONVERTIDO EN UNA REFERENCIA EN SEGURIDAD VIAL















HASTA EL REY ACCEDIÓ A HABLAR DE SEGURIDAD VIAL PARA NUESTRA PUBLICACIÓN

¡35.000 fotografías publicadas!







A lo largo de estos años, la revista ha publicado alrededor de 35.000 fotografías, ha manejado más de un millón, primero en papel, después en diapositiva y actualmente fotografías digitales. Seguramente tenemos el mejor archivo fotográfico de imágenes del mundo del tráfico, en gran parte ya digitalizado. A estas fotografías hay que añadir otras muchas ilustraciones, como varios miles de dibujos, cientos de infografías y mapas. Naturalmente, en esta revista se han escrito alrededor de 50.000 folios con informaciones de todo tipo. Los expertos de diferentes revistas especializadas han analizado más de 600 vehículos y motos en estos años en las páginas del motor y hemos publicado cientos de estudios e investigaciones relacionados con la seguridad vial de instituciones públicas y privadas, todo buscando un perfil muy didáctico.

Dossier, cuadernillos...

Cada vez que hemos considerado que había temas que merecían algo más que un reportaje, lo hemos llevado a cuadernillos especiales. Hemos publicado uno cada verano, algunos de los cuales llegaron a distribuirse conjuntamente con los más importantes periódicos del país. Además, cada invierno y cada Semana Santa, cuyos contenidos se han reproducido en otros medios – mapas de puntos conflictivos, puntos de obras, puertos, etc - . También hemos realizado "dossier", pensando en su archivo, sobre los neumáticos, el ABS, los cascos, las sillitas de los niños... Y, naturalmente, todos los cambios legislativos, como el Permiso por Puntos. Tambien tuvimos durante mucho años un cuadernillo para chicos y profesores y hemos dedicado páginas especiales en las que grandes figuras del automvil, como Carlos Sainz, Sito Pons o Antonio Zanini han dado consejos sobre conducción.













mo se había conseguido que Wonder se implicara en una campaña de la DGT contra los accidentes, se hacía un reportaje sobre jóvenes-alcohol y carretera y sobre la "operación verano", con consejos y los primeros mapas de puntos conflictivos.

Su salida levantó gran expectación: era la primera publicación que se dedicaba íntegramente a la seguridad vial, muy alejada de las revistas del motor y la prensa en general, medios en los que apenas se tocaban estos temas. Abrir esta vía era uno de sus objetivos.

"La primera está muy bien, le dijo un alto cargo de este organismo, al director, Jesús Soria; el problema será la cuarta, la quinta..."

Con buenas dosis de creatividad y mucho trabajo de un gran equipo de profesionales, muy implicados en el proyecto, se han editado 200 números. Hemos sido pioneros en el tratamiento de los temas de seguridad vial en nuestro país y referencia para muchas publicaciones similares del extranjero. En cada número se han











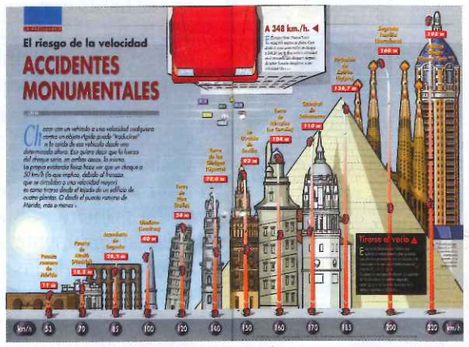
Lectores: "La revista nos influye en la forma de conducir"

En el año 94 se realizó una amplia encuesta entre lectores de la revista y medios de comunicación para conocer su grado de conocimiento de TRAFICO, sus opiniones sobre los contenidos, si les influía al conducir, si era útil para los periodistas... Los resultados fueron concluyentes: 74 de cada 100 lectores afirmaron que la revista sí les influía en su forma al conducir, el 61% la leían en su totalidad, y 64 de cada 100 la guardaban o la coleccionaban. Solo un 1% no la leían y un 5% simplemente la hojeaban. Respecto a los periodistas, el 72% declararon que la consultaban para su trabajo y como "fuente documental" y la puntuaban con un 7,9. La encuesta determinó que, con 350.000 ejemplares de tirada, la leían cada mes más de dos millones de personas.









Infografías y mapas para entenderlo todo

Uno de los objetivos más claros de la revista desde sus inicios ha sido hacer una publicación didáctica, para todo el mundo, "traducir" las claves de la seguridad vial para que no se quedara solo para unos pocos. Por eso fuimos muy innovadores, y desde las primeras publicaciones recurrimos a dibujos, mapas e infografías, algunas con premios internacionales. Todo para hacer digeribles los estudios, los reportajes... Una revista para todos. Puro servicio público.



defendido los objetivos marcados en los inicios: despetar interés por el fenómeno de la seguridad vial; ser "fuente" de información para los profesionales del sector, las instituciones, los medios de comunicación. Abrir vías de diálogo y debate alrededor del tráfico, innovar en el tratamiento de temas tan áridos. Por ejemplo, los mejor humoristas gráficos del país, Gallego&Rey, Máximo, Chumy-Chumez, El Perich, Forges, etc, nos "pintaron" su visión del tráfico; también lo retrataron mujeres de prestigio como Ángeles Caso, Rosa Montero o Carmen Rico-Godoy.

HA SERVIDO Y SIRVE DE FONDO DOCUMENTAL DE MUCHAS PUBLICACIONES Y ES UTILIZADA POR MUCHOS EXPERTOS EN LA MATERIA

Escritores de primera

Desde el primer número, escritores y periodistas de prestigio han explicado sus vivencias y reflexiones sobre el mundo del tráfico. A veces nos ha costado mucho, pero no está mal lo que hemos conseguido. Botón de muestra de algunas de nuestras grandes firmas: José Luis Aranguren, Fernando Díaz-Plaja, Julio Caro Baroja, Carmen Conde, Franscisco Nieva, Manuel Leguineche, Baltasar Porcel, José Antonio Vallejo-Najera, Soledad Puértolas, Arturo Pérez-Reverte, Antonio Muñoz Molina, Manuel Rivas, Antonio Gala, José Luis Sampedro, José Saramago o Lorenzo Silva, entre otros muchos. Un plantel, incluidos académicos, de los que pocas publicaciones han podido disfrutar.

















200 famosos de altura

Por la revista han pasado a lo largo de estos años muchos "famosos". Nos han dejado opiniones sobre su trabajo y... sobre la seguridad vial.

Desde cantantes como Ana Belén, Miguel Ríos, Alejandro Sanz, Lola Flores, incluso Gloria Estefan. Artistas como Mel Brooks, Antonio López, Gila o Tricicle; directores del cine y el teatro como Antonio Mercero -nos dijo que "*veo muchos fantasmas en las carreteras*"-, Vicente Aranda o Adolfo Marsillach. De escritores tampoco nos podemos quejar: Gala, Pérez Reverte, Delibes ("*detrás de un volante nos convertimos en monstruos*"), o José Luis Sampedro, Buero Vallejo, Elvira Lindo o Espido Freire ("*las campañas duras de la DGT me conciencian*"). Filósofos como José Antonio Marina...









No han faltado toreros, deportistas, como Gasol, Induráin o Fernando Alonso. Sin olvidar a los de la tele, Sardá, Pilar Miró, Ana Rosa Quintana, Josema Yuste o Jesús Vázquez, que propuso "*bajar los índices de alcoholemia*". Cocineros, Arzak, Argiñano, Sergi Arola; y científicos, Bernat Soria -luego ministro- ("*me pongo el cinturón hasta para ir a la esquina*"), Valentín Fuster, Margarita Salas o Arzuaga ("*veo muchos fantasmas que van a 140 km/h*"); y modistos: Purificación García o Custo. Y hasta el dibujante Ibáñez: "*Mortadelo y Filemón conducen peor que yo*".

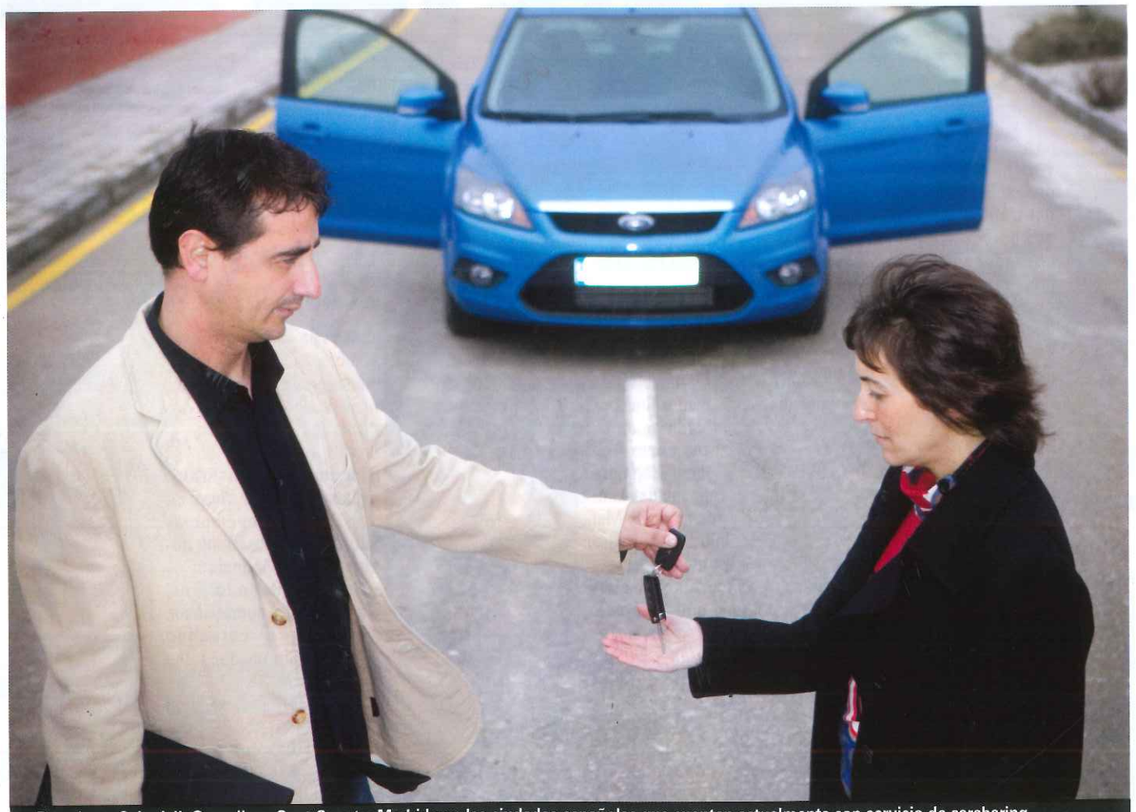
Hemos implantado los mapas de detalle de puntos conflictivos, itinerarios recomendados etc, en las grandes operaciones como verano, invierno... que hoy hacen todos los medios, como hacen con nuestro "invento" de valorar el concepto "seguridad" en los análisis de los coches. Se han publicado cientos de reportajes, algunos muy importantes, como descubrir la "Ruta del Bakalao", que quedó desmantelada poco después; destapamos en su día el penoso estado de los manómetros de muchas gasolineras, y se cambió la legislación... Hablamos de los riesgos de los móviles cuando apenas existían en el mercado, de las carreteras y coches del futuro que ahora son una realidad. Hicimos un informe sobre el coste de los accidentes en España, que todavía se maneja en algunos foros... Como muchos contenidos de la revista. Siempre con el máximo rigor posible. Cuando publicamos el número 100, el entonces Director General, Miguel Muñoz, escribió: "*Estoy seguro: una proporción importante de personas se han hecho más prudentes con los consejos e informaciones de la revista*".

Hemos realizados *lifting* o hemos cambiado el diseño cada cuatro o cinco años para no pecar de monótonos. Nuestra hinchada ha sido muy fiel y para atender a los miles y miles de usuarios que querían recibir la revista cuando estaban asignados los 350.000 ejemplares, hace ya muchos años tuvimos que hacer la versión digital, que tiene 20.000 suscriptores. Quizá por todo ello, hasta los príncipes de Asturias nos felicitaron por el trabajo documental del especial 50 años de la DGT. ◆

El Rey nos confesó: "Me encantan los coches y las motos"

La del Rey es sin duda la entrevista más destacada de estos años. Nos dijo, por ejemplo, que le encantaban tanto los coches como las motos, que "nunca han sancionado a algún miembro de la Familia Real por infracciones graves", y que "hay que lograr la concienciación general sobre la seguridad vial en las carreteras". Le preguntamos también quién conducía en la Casa Real. La respuesta fue sincera y siplomática: "La experiencia juega a mi favor".





Barcelona, Sabadell, Granollers, Sant Cugat y Madrid son las ciudades españolas que cuentan actualmente con servicio de carsharing.

SUSTITUIR LA PROPIEDAD POR EL ALQUILER PUEDE SER RENTABLE

Coches por horas, una alternativa urbana

El carsharing es un sistema de alquiler de coches por horas que funciona en más de 600 ciudades de todo el mundo y se empieza a implantar con éxito en nuestro país como una alternativa al vehículo privado en al ámbito urbano.

Marian GARCÍA RUIZ
Fotos: **Paul Alan PUTNAM**
Infografía: **Dlirios**

Si es usted usuario habitual del transporte público y de vez en cuando necesita un coche, -para hacer una compra, una excursión o una visita al médico, por ejemplo-, el *carsharing* puede ser una alternativa rentable, cómoda y ecológica. También hay muchos partidarios de la moto que recurren al carsharing cuando necesitan un vehículo de cuatro ruedas, o familias que lo utilizan como segundo vehículo. Y las empresas han comenzado a sustituir sus flotas de renting por este sistema, que se usa solo cuando se necesita y es más económico. 350.000 personas de más de 600 ciudades de todo el mundo lo utilizan.

En las grandes urbes, en las que el aparcamiento es un bien escaso y el transporte público es bueno, es donde más éxito está teniendo.

De hecho, Barcelona fue la pionera y en Madrid se acaba de poner en marcha. En Barcelona, Sabadell, Granollers y Sant Cugat lo explota Avancar, una empresa con participación pública al 50%. *"Nos pusimos en marcha hace cinco años y hoy tenemos 3.400 clientes, entre ellos 550 empresas; nuestra flota es de 118 vehículos y tenemos casi 9 millones de kilómetros recorridos a nuestras espaldas"*, nos comenta Josep Sala, director de Avancar. Y en esos 9 millones de kilómetros no han tenido ni un solo accidente con víctimas.

"Colisiones, arañazos, pequeños golpes sí, pero accidentes con daños personales importantes, ninguno". Según el director de Avancar, esto es porque *"el carsharing promueve otro tipo de conducción. Los usuarios no son amantes del automóvil, lo utilizan solo para desplazarse"*.

En Madrid, la empresa Hertz lo puso en marcha el pasado mes de diciembre con un enfoque global. *"Nosotros tenemos un club, Connect by Hertz, al que se pertenece a través de una tarjeta que se entrega cuando uno se registra. Con esta tarjeta se puede acceder a cualquier coche de las seis ciudades del mundo donde estamos"*, asegura Tomás Pereda, director de Hertz España. *"Somos la única empresa global de alquiler y no tenemos prisa. Queremos que el concepto vaya calando con el boca a boca, la experiencia personal... Estamos para quedarnos"*. Hace apenas un mes, la empresa Respiro lanzó en la capital un sistema de alquiler de coches a 0,15 euros el minuto.

> CADA COCHE DE CARSHARING SACA DE LAS CALLES ENTRE SEIS Y NUEVE VEHÍCULOS

En el País Vasco la asociación sin ánimo de lucro, "Eusko Carsharing Elkartea", está tratando de sacar a la calle este sistema, según su presidente, Iker Maguregui, *"para fomentar una nueva forma de entender el vínculo entre la persona y el automóvil sin que tenga que haber necesariamente una propiedad"*.

POR ECONOMÍA. En cuanto al coste, según los estudios de Avancar, el carsharing es rentable hasta

¿Por qué lo utilizan?

CARLOS CIUDAD, 56 años, farmacéutico bioquímico



NO PODÍA APARCAR

No tengo coche desde hace 6 años. Utilizo el transporte público, la moto y el carsharing. Vivo en una zona muy céntrica de Barcelona, con mucho tráfico. Abandoné el coche, sobre todo por el aparcamiento."

"Empecé a utilizar el carsharing hace año y medio. Para salidas esporádicas: actividades, reuniones, picnic... Es como tener coche sin responsabilidad. Con lo que pagaría de gastos fijos, sin contar la compra ni la gasolina, tengo para todo el año."

FERNANDO DE LA ROSA, 35 años, director de agencia de publicidad



MUCHO MÁS RENTABLE

Lo utilizo desde hace año y medio en el ámbito profesional y el personal. A nivel particular, no tengo coche. Me muevo en moto y transporte público y utilizo el carsharing los fines de semana. Me sale mucho más rentable. Lo hago porque es práctico y por ahorro."

"En lo profesional, dirijo una agencia de publicidad y salimos de vez en cuando a visitar clientes. Nos ahorramos todos los meses unos 300 euros en taxis."

MANEL FERRI, 49 años, responsable de Movilidad de CCOO



REDUCE LA CONTAMINACIÓN

Escogí esta forma de desplazamiento por dos motivos, el primero de tipo económico. Sale muy caro tener coche particular. El segundo porque soy usuario habitual del transporte público, camino bastante y también me desplazo en bicicleta al trabajo".

"Es un sistema que reduce los kilómetros recorridos, la contaminación de las ciudades, las emisiones de efecto invernadero, los accidentes de tráfico y el consumo energético del país.

MIGUEL ANGEL RODRÍGUEZ, 40 años, jefe de Divulgación



SOLO ES UNA HERRAMIENTA

Yo vivía en el barrio de Gracia(Barcelona) y me resultaba imposible aparcar. Tenía un coche que utilizaba esporádicamente. Echando números ví que hacía unos 10.000 kilómetros al año y me gastaba 3.000 euros en él y con el carsharing se me quedaba en la mitad, 1.500".

"Hace un año me casé y ahora tenemos un coche en la familia. Sigo utilizando el carsharing como segundo vehículo. Para mí el coche es solo una herramienta para desplazarme.

Así funciona el "carsharing"



1 Registrarse
A través de Internet o por teléfono se proporcionan los datos personales (permiso conducir, datos bancarios…) y se solicita la tarjeta que nos dará acceso a los coches.

2 Reservar
Durante todo el año, las 24 horas, se puede reservar un coche. Por horas o por días. A través de Internet o por teléfono.

3 Recoger
El coche se recoge en el aparcamiento correspondiente . Se abre con la tarjeta identificativa y en su interior están las llaves y una tarjeta de gasolina.

4 Devolver
En el mismo punto donde se recogió, se devuelve el vehículo limpio y con al menos un cuarto de depósito de gasolina lleno.

5 Pagar
Es necesario pagar una cuota anual mas la tarifa por horas y por kilometraje. Si se incumplen las normas le pueden penalizar.

los 12.000 kilómetros anuales. Si se realizan por ejemplo 7.500 kilómetros al año, se ahorran unos 4.000 € sustituyendo el vehículo privado por el *carsharing*. Si alcanza los 12.000 kilómetros anuales, el ahorro se sitúa en torno a los 2.000 €.

Las tarifas dependen del vehículo. Para que se hagan una idea, Avancar cobra por el vehículo más barato, un Ibiza por ejemplo, desde 3,15 euros a la hora, más 0,24 €/km. Esto incluye seguro, asistencia 24 horas y combustible. Por un minibús Opel Vivaro, el coste es desde 5 €/hora, más 0,35 €/km. Hay que pagar además una cuota anual de 30, 80 ó 204 euros, dependiendo de si se hace un uso ocasional, regular o empresarial de los vehículos.

EN BARCELONA NO HAN TENIDO NI UN SOLO ACCIDENTE CON VÍCTIMAS EN CINCO AÑOS

Hertz cobra una cuota anual de 65€ y 4,5€ por hora por un Toyota Yaris o 6 € por un Mini Cooper.

POR ECOLOGÍA. El ahorro no es solo monetario. También hay una parte muy importante de ahorro energético. *"Los coches que tenemos son los de más bajo consumo y con menos emisiones, en torno a un 25% más eficientes que el resto"*, asegura el director de Avancar.

De hecho, ésta es una iniciativa que apoya el Instituto de Desarrollo y Ahorro de la Energía. Según Juan Luis Pla, Jefe de Dto. de Transporte del IDAE, *"supone un ahorro energético significativo porque además de sacar coches de la calle y hacer que se usen menos, las flotas que se ponen a disposición de los clientes son más modernas y eficientes"*.

Según estudios realizados por el IDAE, los vehículos de carsharing consumen un 24% menos de combustible, emiten un 20% menos de CO2 y reducen el uso del automóvil entre un 45 y un 67%. Cada coche de *carsharing* saca de las calles entre 6 y 9 vehículos y libera otras tantas plazas de aparcamiento.

POR COMODIDAD. Para hacer uso de este servicio es necesario registrarse a través de Internet o por teléfono. Tras proporcionar los datos personales (permiso de conducir, datos bancarios…), le envían una tarjeta identificativa que le sirve para abrir y cerrar los vehículos.

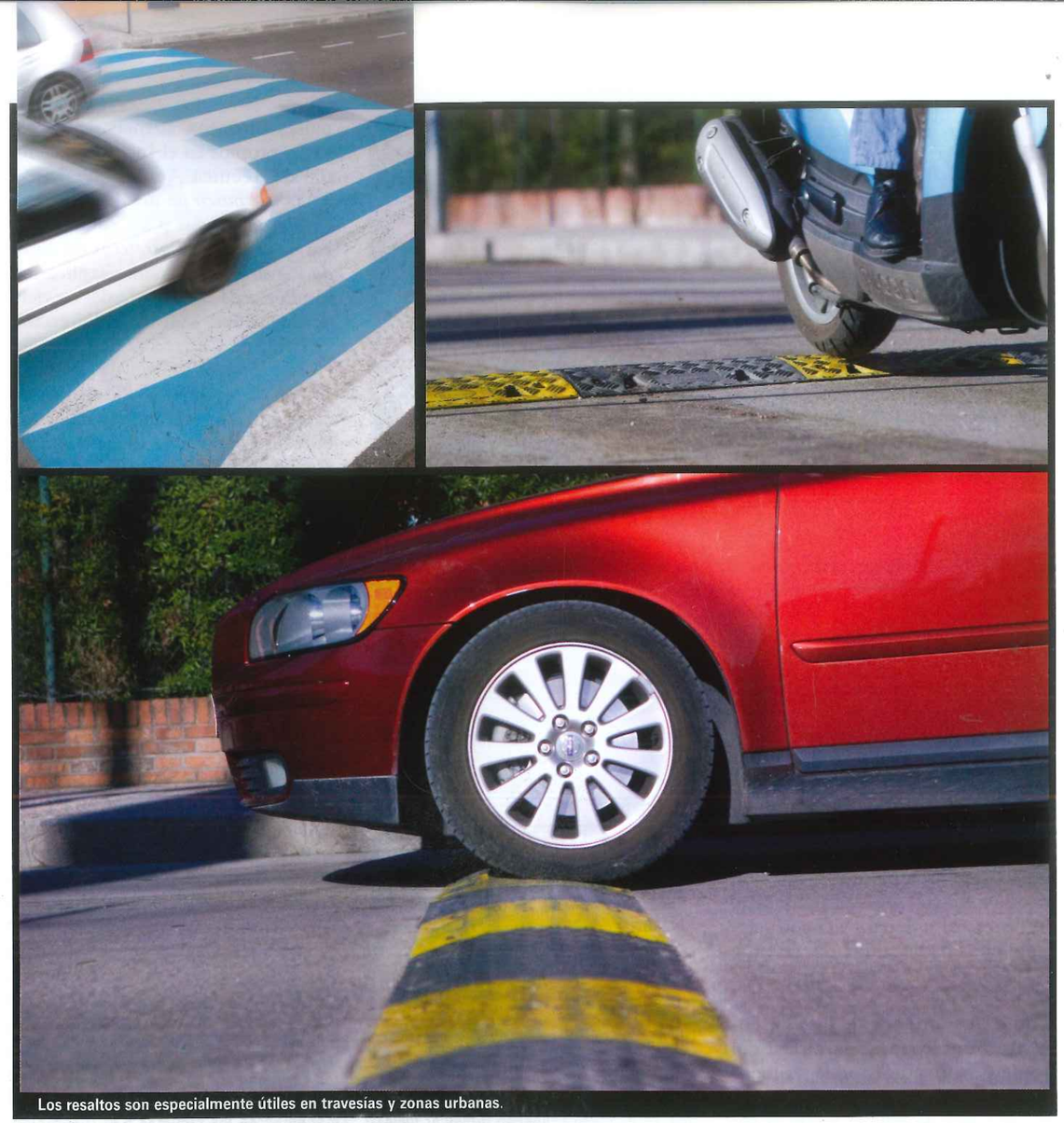
La reserva se puede hacer los 365 días del año, las 24 horas del día. Una vez realizada, el coche se recoge en el aparcamiento señalado (en Barcelona hay más de 100 aparcamientos, en Madrid una veintena). El vehículo se abre con la tarjeta identificativa. Dentro se encuentra la llave de contacto y otra tarjeta para repostar gasolina. Al terminar se deja en el mismo aparcamiento y después le envían la factura. ◆

Alquiler a pie de calle

Daimler ha desarrollado un nuevo sistema de alquiler que utiliza los pequeños Smart para moverse en ciudad mediante tarifas por minuto, hora o día. Lo novedoso es que los coches se encuentran aparcados en la calle. El lugar concreto se puede saber a través de una simple llamada o de Internet. Únicamente es necesario registrarse la primera vez para recibir un distintivo que permite abrir los Smart gracias a un lector de tarjetas.

Al terminar, se deja el coche aparcado en cualquier aparcamiento público del centro urbano. El sistema CAR2GO funciona de forma experimental en Ulm (Alemania) y en Austin (EEUU).


Funciona de forma experimental en EEUU y Alemania.


Los resaltos son especialmente útiles en travesías y zonas urbanas.

LOS REDUCTORES DE VELOCIDAD CONSIGUEN UNA CIRCULACIÓN MÁS LENTA Y SEGURA

Calmar la marcha

Los reductores de velocidad son esas bandas elevadas sobre el asfalto que nos obligan a tocar el freno antes de pasar por encima. Los hay de muchos tipos y son más frecuentes en zonas urbanas pero todos tienen por misión que circulemos más despacio. Afrontarlos con seguridad es sencillo: respetar siempre la señalización que los acompaña.

Carlos NICOLÁS FRAILE
Fotos: Paul ALAN PUTNAM

Los reductores de velocidad (o 'RDV'), unos dispositivos altamente eficaces para calmar la marcha en determinados lugares, pueden presentar muy distintas formas según la vía donde estén instalados ya que no hay un criterio común para todas las administraciones. Desde 2008, el Ministerio de Fomento define los criterios de implantación y



La señalización es la clave pra superar los resaltos de forma segura.

de diseño de estos dispositivos, "*cuyas ventajas son el mantenimiento efectivo de la velocidad en valores reducidos y la identificación y protección de pasos de peatones*". Y diferencia, además, tres modelos distintos: el paso peatonal sobre elevado, con dos rampas -de entrada y salida- y 10 cm de altura; el 'lomo de asno', más estrecho, de 6 cm de altura; y los reductores prefabricados, que son módulos fijados sobre el pavimento, de 3 cm de altura, para vías con velocidad máxima de 50 km/h y de entre 5 y 7 cm para vías con limitaciones por debajo de 50.

Entre los criterios de diseño, Fomento establece que la altura del borde de entrada (donde primero toca la rueda) debe ser "*como máximo de 5 mm de altura*" y que la conexión con la acera "*debe facilitar los desplazamientos a las personas con movilidad reducida y la evacuación de las aguas que circulan por la calzada*" para que no se produzcan encharcamientos. Amén de recoger la señalización vertical y las marcas viales necesarias para advertir con antelación a los conductores de su presencia. Pero el objetivo primero en la elaboración de la normativa fue la seguridad, con el fin de lograr resaltos que no provocaran caídas o saltos ni originaran lesiones a los ocupantes. De hecho, esta reglamentación está basada en estudios científicos, en pruebas realizadas por varios centros de experimentación y en otras normativas de cinco países europeos, ademas de los ensayos propios en el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA). "*Se buscó un diseño y configuración adaptados a las características de la Red de Carreteras del Estado y a su tráfico*", como explica Pablo Pérez de Villar, jefe del servicio de Seguridad Vial de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Es decir, para 25.000 de los 166.000 kilómetros de carreteras que hay en España. Para el resto de carreras que no son de competencia estatal y para las vías urbanas no es de aplicación obligatoria, aunque muchas administraciones la están teniendo en cuenta.

Nombres populares

Técnicamente se denominan 'reductores de velocidad' pero en la calle tienen otros muchos nombres: 'badenes', 'topes', 'lomos de burro', 'lomos de toro', 'rompemuelles' y hasta los maliciosos -y no solo en España- 'guardias tumbados' o 'policías acostados'.

DE TODOS LOS COLORES. Esta ausencia de una regulación común ha dado lugar a que existan badenes de todos los tipos, tamaños y colores. Las diferencias son especialmente evidentes en ciudad, donde la forma del resalto puede variar en función de la vía y del criterio del ayuntamiento. "*En el viario urbano la variedad de casos es amplísima y los ayuntamientos han tenido que diseñar reductores de velocidad especiales en muchos casos. Son seguros, pero no cumplen la instrucción de Fomento* ",

Los usuarios denuncian
"Son trampas sin escapatoria"

Las bandas transversales de alerta (BTA) son dispositivos cuya función es advertir a los usuarios de la necesidad de realizar alguna acción preventiva, como reducir la velocidad. En ocasiones, pueden provocar molestias a ciertos usuarios, no por ser demasiado altas, sino demasiado profundas ya que están 'excavadas' sobre el pavimento. Según Rafael Sánchez, ciclista habitual en la provincia de Valladolid, así ocurre con las BTA en algunas carreteras de su provincia: "*son trampas de 5 cm de profundidad sin escapatoria alguna para los ciclistas*". Según Sánchez, después de varios accidentes y reclamaciones de los ciclistas a la Diputación Provincial de Valladolid, titular de dichas vías, solo "*han chapuceado las zanjas: han suavizado los cantos vivos del resalte y han cubierto completamente algunas, una de ellas justo al día siguiente de la caída de un cicloturista*". Por su parte, desde la Diputación de Valladolid aseguran que muchos alcaldes pidieron la instalación de las BTA para reducir la velocidad de los vehículos y que éstas han cumplido su objetivo. "*Comprendemos que los ciclistas tienen motivos de queja*", afirma Ángel García, ingeniero del Servicio de Vías y Obras. "*Algunos rebajes se han suavizado y la inmensa mayoría de los ciclistas ha dado su parabién, aunque a regañadientes*" reconoce García. "*De cualquier modo, en próximas actuaciones instalaremos resaltos en lugar de bandas. Aunque si en algún sitio hay 5 cm de profundidad, que nos los enseñen y los cambiaremos*", asegura.



El futuro ya está aquí

Dos proyectos de dispositivos reductores de velocidad en fase de experimentación han recibido recientemente el Premio Nacional de Seguridad Vial a la innovación tecnológica. Uno de ellos es el 'Speed Kidney', un resalto en forma de riñón (foto abajo-izquierda) que se supera con un suave giro de volante. Según el grupo de investigadores de la Universidad Politécnica de Valencia que lo ha ideado, su principal virtud está en reducir los saltos y golpes de los resaltos tradicionales. "*Permite un tráfico calmado y ofrece a los conductores una solución sencilla, cómoda, que no daña los vehículos, y segura*", según Alfredo García, catedrático de Ingeniería de la universidad valenciana. Sus creadores aseguran que el nuevo resalto reduce las molestias que los reductores de velocidad actuales causan a vehículos como ambulancias, autobuses, camiones, motos y bicicletas. De momento, se analiza su eficacia y solo hay uno instalado en el campus de la Universidad de Valencia aunque varias administraciones ya han mostrado su interés por él.

Otro de los nuevos diseños de resalto que pronto podríamos encontrar bajo nuestras ruedas es el llamado 'Badén Inteligente', un sistema actualmente está en fase de desarrollo que ofrece mayor comodidad que los resaltos tradicionales . La novedad estriba en que solo supone un obstáculo para los vehículos que pasan el límite de velocidad, gracias a un material que pasa a estado sólido cuando recibe un impacto fuerte, con la ventaja añadida de que es posible adecuar la rigidez de badén al límite máximo de velocidad de la vía.





señala Pérez de Villar. Sea como sea, la forma más segura de superarlos es siempre la misma: despacio. "*Al subir un resalto a excesiva velocidad podemos tocar con lo bajos del coche y destrozarlos. Para vehículos ligeros, motos o cuatriciclos, puede ser aún peor porque pueden incluso despegar del suelo*", explica Roberto Ramos, especialista en Seguridad Vial de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE).

> LA FORMA MÁS SEGURA DE PASAR UN RESALTO ES SIEMPRE LA MISMA: DESPACIO

Por otra parte, los expertos coinciden en la necesidad de mantener un diseño y una señalización lo más uniforme posible, para que el usuario no se sorprenda cuando llega a un resalto. "*Hay que homogeneizar los resaltos y minimizar las sorpresas al conductor. Los conductores nos despistamos a veces y no esperas un elemento extraño en medio de la vía*", explica el director gerente de la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX), Pablo Sáez. Incluso, añade "*además de señalizados, deberían estar iluminados, especialmente en las travesías*".

Junto a la disparidad de diseños, los reductores pueden presentar otros inconvenientes, como el ruido al pasar por encima vehículos pesados o cierta incomodidad para las motos y las ambulancias. Y también hacen más difícil el mantenimiento de las vías: si ha nevado, ¿cómo limpia un quitanieves?. Para los ingenieros puede haber mejores opciones para reducir la velocidad y regular el tráfico, medidas 'blandas' como las plazas circulares o las dobles curvas. "*Lo mejor sería eliminar los reductores de velocidad, es la última medida que se debe adoptar*", afirma Pérez de Villar, "*la propia vía y su entorno, una glorieta en la entrada a poblado por ejemplo, tienen que transmitir al conductor la necesidad de aminorar la marcha, no un obstáculo*". ◆

Afrontar un resalto de forma segura

Los expertos consultados coinciden en que a una velocidad acorde a la vía, ningún resalto es peligroso. A continuación, damos las claves de cómo hacerlo:

- **Aproximación:** seguir las indicaciones y localizar el resalto es esencial. El conductor debe frenar con tiempo para llegar a una velocidad adecuada. Mucho más si hay agua o nieve en la calzada.
- **Velocidad:** se ha de abordar a muy baja velocidad. Si lo hacemos a la marcada por las señales, no debería de haber problema. Los motociclistas deben extremar las precauciones. En cualquier caso, nunca hay que 'clavar' los frenos justo antes.
- **Motos:** sobre dos ruedas lo más seguro es pasar el resalto lo más perpendicular posible, sin ángulos, para evitar que patine la rueda delantera.
- **Coches:** es mejor que una rueda delantera toque antes que la otra, que no lleguen las dos al mismo tiempo. Tocar levemente el acelerador un metro antes de llegar al resalto también ayuda al vehículo a 'trepar' el obstáculo con más facilidad. Y sufren menos suspensión y neumáticos.

Fuente: CNAE y AEA.

Coordina: **Marian GARCÍA**/Ilustraciones:**Dlirios**
Con la colaboración del Área de Relaciones Internacionales DGT

UNIÓN EUROPEA

Mejorar la movilidad urbana



El 70% de la población europea vive en zonas urbanas. Y dos terceras partes de los accidentes de tráfico se producen en estas áreas. La movilidad en las ciudades es un tema que preocupa a la Comisión Europea por su repercusión en todos los ámbitos: el medio ambiente, la sanidad y la cohesión económica y social. Por este motivo, la Comisión ha adoptado un Plan de Acción con 20 medidas prácticas a corto y medio plazo, que se llevarán a cabo progresivamente hasta 2012 y que abordarán cuestiones específicas relacionadas con la movilidad urbana de una manera integrada. Estas son algunas de esas medidas que se van a impulsar:

- Mejora de los derechos de los pasajeros del transporte público urbano.
- Apoyo a la investigación en vehículos con bajas emisiones.
- Mejora de la información del tráfico.
- Apoyo de campañas de concienciación.
- Promoción de los Planes de Movilidad Sostenible.
- Orientación sobre reparto de mercancías y sistemas de transporte inteligente.
- Creación de una base de datos con buenas prácticas.

Movilidad pre-pago en París

Las empresas también se apuntan a la movilidad. Peugeot ha lanzado en París su nuevo plan de movilidad pre-pago que incluye una triple oferta para usuarios de coche, moto y bicicleta. A través de una tarjeta recargable, se compran unidades de movilidad que luego se utilizan como se quiera. Se ha puesto en funcionamiento en París y se hará también en Berlín, Milán, Madrid, Barcelona y Bruselas.



Un portal para mayores

El proyecto europeo (AENEAS) "Por una Movilidad Energéticamente Eficiente en una Sociedad que Envejece" ha abierto un portal donde se recogen noticias y buenas prácticas sobre movilidad de personas mayores de la Unión Europea. Su dirección es www.aeneas-project.eu. Participan cinco ciudades: San Sebastián (España),Krakow (Polonia), Munich (Alemania), Odense (Dinamarca) y Salzburgo (Austria).



Siim Kallas, nuevo comisario de Transportes

Siim Kallas es el nuevo comisario de Transportes de la Comisión Europea, en sustitución de Antonio Tajani, desde el pasado mes de febrero. Nacido en Tallin, Estonia, hace 62 años, Siim Kallas aseguró en su discurso ante el Parlamento Europeo que la reducción de las emisiones de gases, la mejora del transporte de mercancías y de pasajeros, la propulsión de los sistemas inteligentes de transporte y una mayor inversión en la red transeuropea serían sus objetivos principales. El comisario propuso la creación de un fondo de inversión en infraestructura encaminado a crear un Espacio Único de transporte.

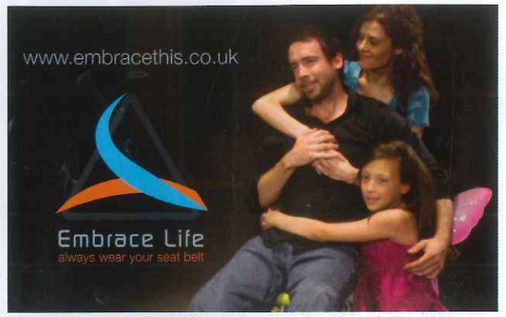
Todas las normas, en la web

La Comisión Europea ha puesto a disposición de todos los ciudadanos una nueva web sobre seguridad vial que puede resultar muy útil porque incluye las principales normas de circulación de los 27 países de la UE (velocidad, alcohol, luces, neumáticos, elementos de señalización…). También informa sobre reglamentos,legislación y sobre accidentalidad. Ésta es su dirección: **http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en.htm**

REINO UNIDO

Una campaña con corazón

Pocas veces una campaña de seguridad vial recibe tantos elogios como la lanzada por la ONG británica Sussex Safer Road para fomentar el uso del cinturón de seguridad. Varios millones de personas de más de un centenar de países lo han visto a través de YouTube donde ya es el video más visitado en materia de educación. El anuncio está protagonizado por un padre que simula estar conduciendo en el salón de su casa. Tras darse cuenta de que va a sufrir un accidente, su esposa y su hija se lanzan a abrazarle formando entre las dos un cinturón. Emociona y llega al corazón. La campaña "Abraza la vida" está escrita y dirigida por Daniel Cox y se puede ver en www.embracethis.co.uk .



IRLANDA

Bajarán los límites de alcohol permitidos



El gobierno irlandés rebajará de 0,80 a 0,50 mlg/l el límite de alcohol en sangre permitido para la conducción, el mismo que tenemos en España y en una gran parte de los países de la UE. Para conductores noveles y profesionales el límite se situará en 0,20. La medida deberá ser aprobada por el Parlamento. Solo el Reino Unido, que está estudiando una posible rebaja y Malta mantienen las tasas en 0,80 dentro de la UE.

BOLIVIA

Ley seca para profesionales



El gobierno boliviano ha declarado la guerra a la conducción con alcohol, que causa en este país cientos de muertes y ha aprobado un decreto que retira el permiso a los conductores de transportes públicos que conduzcan ebrios. En un futuro próximo piensa hacer lo mismo con el resto de los conductores. Además las empresas de transporte pueden llegar a perder su licencia para seguir trabajando. El pasado enero, 80 personas murieron en accidentes de autobús. En 2.008 los accidentes se cobraron la vida de 1.248 personas en este país de 10 millones de habitantes.

ENTREVISTA

Javier Sánchez-Ferragut Andreu, presidente de TISPOL



"El policía de tráfico es el peón y el alfil de la seguridad vial"

Javier Sánchez- Ferragut, es Comandante-Jefe de la Secretaría de Mando de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y preside la red de Policías de Tráfico europea (TISPOL).

-¿Qué papel juega la Policía de Tráfico en la reducción de accidentes?
Los policías de tráfico son los que tienen que hacer efectivo el cumplimiento de todo. Se encargan de poner orden en el tráfico, de velar por el respeto de las normas, de sugerir cambios normativos, de detectar problemas en las infraestructuras, de proporcionar datos para analizar la situación, de ayudar a los ciudadanos… Son el peón y el alfil del tablero de ajedrez de la seguridad vial.

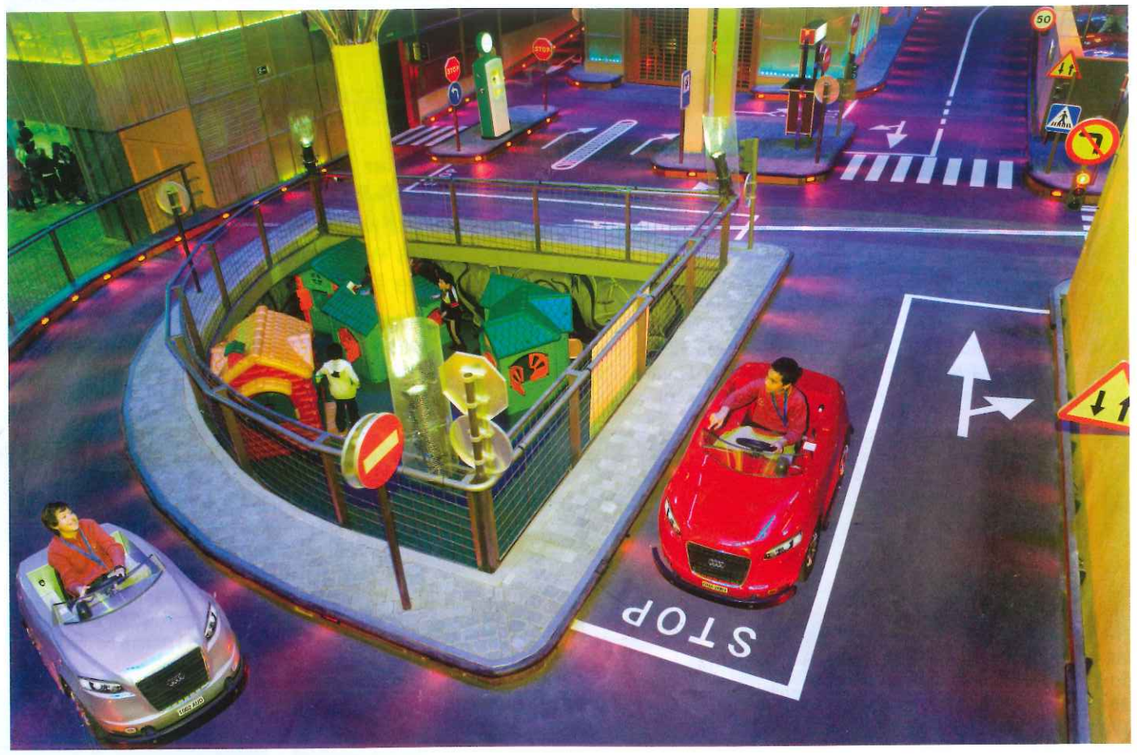
-"Lifesaver" es uno de los proyectos estrella. ¿En qué consiste?
Además de numerosas actividades formativas, este proyecto incluye el intercambio de agentes para observar el trabajo de otros países "in situ", o la confección de un manual práctico. También se realizan campañas de controles simultáneos en diversos países. En 2009 se realizaron casi cuatro millones de controles sobre velocidad, alcohol, cinturón y transporte profesional.

- Tispol promueve el intercambio de experiencias. ¿Con qué fin?
Se conocen mejor los sistemas que otros países utilizan con éxito, evitando errores y obstáculos. Se ha hecho, por ejemplo, con el empleo de vehículos con lectores de reconocimiento de matrícula, los nuevos detectores de drogas, o el uso de sistemas de control de velocidad por tramos. También se estudian las medidas legales y administrativas existentes en otros países. En este sentido, España también está siendo ejemplo en muchos aspectos.

-¿ Que planes de futuro tienen?
El proyecto "Lifesaver" finaliza en 2011. Estamos trabajando en uno nuevo con el que se pretende apoyar a los países de Europa del Este, que se encuentran en peor situación en materia de seguridad vial. Además TISPOL apoya la aprobación de la Directiva Europea de Control Transfronterizo de las sanciones.

Cuatro millones de controles en 2009

- En velocidad registraron 1.635.840 infracciones .
- En alcohol controlaron a 1.680.105 conductores de los que dieron positivo 27.909 (1,66%).
- En uso del cinturón y SRI se detectaron 234.546 personas sin dispositivo de seguridad, de ellos, 9.856 niños.
- De camiones se realizaron 354.571 controles que acumularon 114.475 infracciones y 47.861 autobuses que cometieron 8.654 infracciones.



LA EDUCACIÓN VIAL VISTA COMO UN JUEGO PARA FOMENTAR LAS CONDUCTAS RESPONSABLES

Aprender jugando

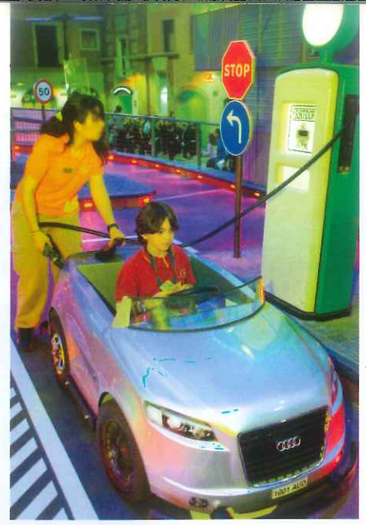
Cerca de 15.000 niños han participado en "La fiesta de la rueda y la zapatilla", una iniciativa desarrollada por el parque de ocio infantil, Micrópolix, para potenciar las conductas viales responsables entre los más pequeños.

Marian GARCÍA RUIZ
Fotos: **Paul ALAN PUTNAM**



Han debatido ante un micrófono sobre los peligros de la conducción, han repartido mensajes sobre seguridad vial, han fabricado señales con material reciclado y algunos se han sacado el permiso de conducir. Los niños que visitaron el parque de ocio infantil, Micrópolix, el pasado mes de febrero vivieron un poco más de cerca la educación vial a través de las actividades que se han llevado a cabo en "La fiesta de la rueda y la zapatilla", una iniciativa en la que han colaborado la Dirección General de Tráfico, Ponle Freno de Antena3, la Universidad a Distancia y la Policía Local de San Sebastián de los Reyes (Madrid). El objetivo no ha sido otro que el de reforzar las conductas responsables entre los más pequeños como peatones, pasajeros, y futuros conductores.



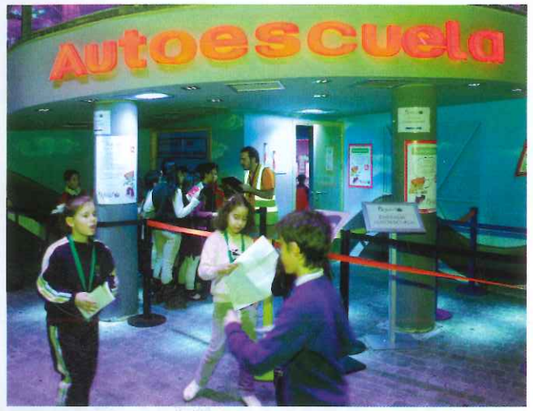


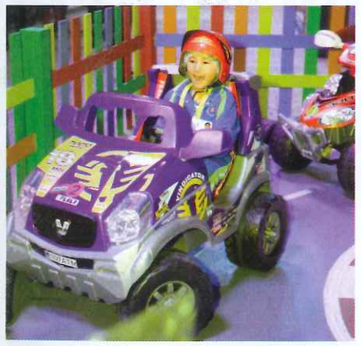


Según Raquel Navas, asesora pedagógica de la Dirección General de Tráfico, "*este tipo de iniciativas son positivas porque utilizan el juego para trabajar los conceptos de seguridad vial de una forma transversal a través de las conductas*". Son fundamentales además, asegura, "*por el gran número de niños, padres y profesores a los que llegan*".

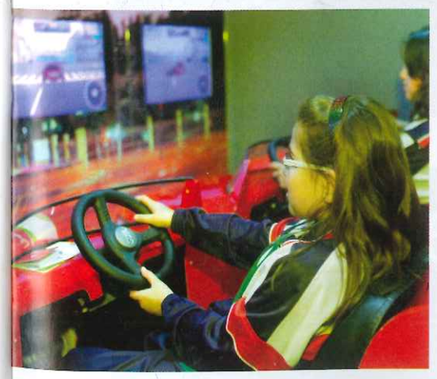
En esta pequeña ciudad, los niños cuentan con una autoescuela, donde deben obtener el permiso si quieren conducir, y un circuito donde deben repostar combustible, respetar las señales y ser responsables. Si no, se arriesgan a perder puntos e incluso el permiso.

Durante el mes de febrero, además, los cerca de 15.000 niños que han visitado las instalaciones de este parque de ocio madrileño han recibido una dosis extra de educación vial a través de actividades como la Cadena de Mensajes, en la que los niños repartían por todo el recinto tarjetas con contenidos relacionados con la seguridad vial. O un taller de reflectantes, donde elaboraban sus propios elementos para ser vistos en la oscuridad.



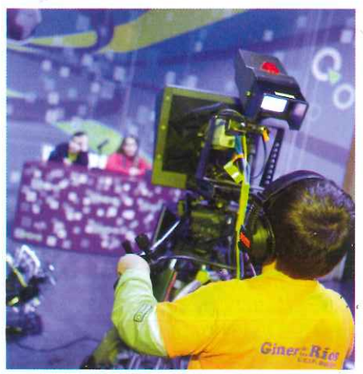


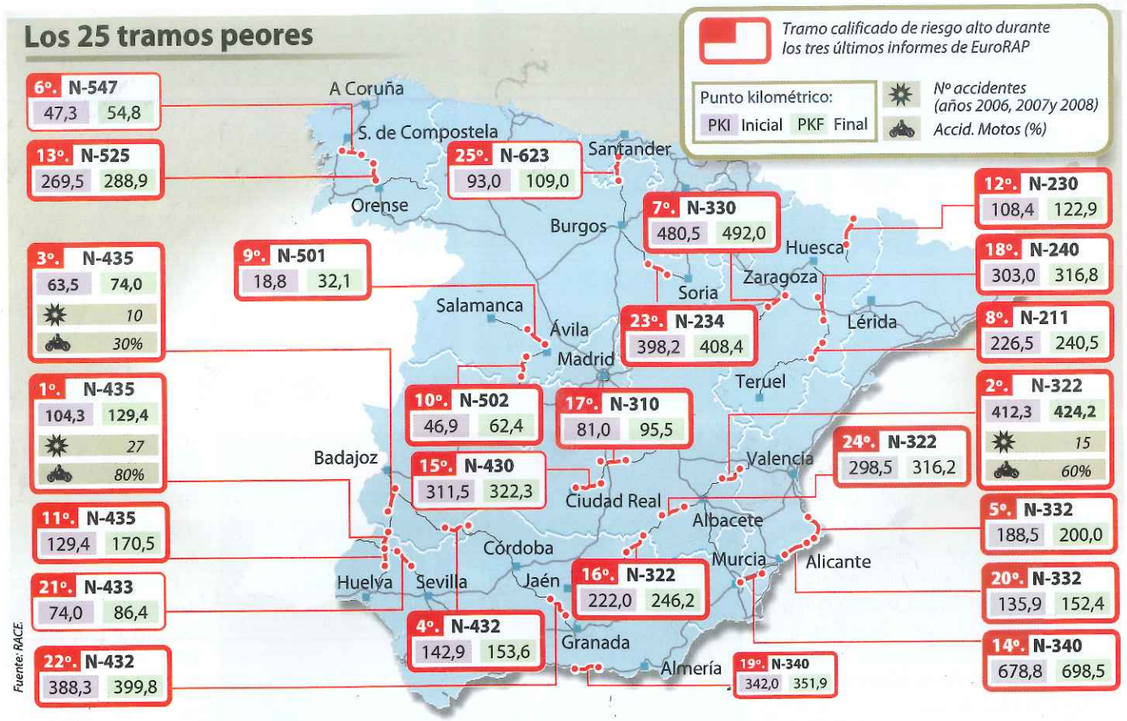
Para los organizadores de la fiesta, asegura Elisabeth Gª Carro, responsable del Dto. Educativo, "*ha sido nuestra pequeña aportación a la gran labor de educar en seguridad vial combinando diversión y aprendizaje*". Y para los niños, un juego más en el que sin darse cuenta les ha ido calando el mensaje de prudencia y convivencia en las calles. Y es que, como nos decía Carlota, de tan sólo 5 años, "*lo importante es no hacer el loco y ponerse siempre el cinturón*". Además de asesorar y aportar material, la DGT ha distribuido un test entre padres y profesores para averiguar el interés que ha suscitado esta actividad y la implicación de los centros educativos. ◆



Más educación, menos mortalidad

Según el último balance de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico, en 2009 murieron 33 niños de hasta 14 años en accidentes de circulación en carretera. Desde 2003, la mortalidad de este grupo de edad es la que más ha descendido, con un 68,6% de reducción. La educación, de grandes y pequeños, debe tener algo que ver.





DESCIENDE EL NÚMERO DE TRAMOS DE MAYOR RIESGO, AUNQUE EL 70% SE MANTIENE

Carreteras menos peligrosas

Según el último informe de EuroRAP, los tramos con mayor riesgo de accidentalidad se han reducido el pasado 2009, al pasar de algo más del 16% en 2008 al 12,5%. En estos tramos más peligrosos se producen cada año una media de 28 accidentes mortales.

Mercedes LÓPEZ
Infografía: **Dlirios**

En la red de carreteras existen 25 tramos calificados como de especial peligrosidad por el último informe EuroRAP –elaborado con la participación del RACC y RACE–. Estos tramos suponen 384 kilómetros de vía, en los que se producen cada año una media de 28 accidentes mortales y 118 graves, causados mayoritariamente por salidas de la vía. La N-435, entre los puntos kilométricos 104,3 y 129,4 (Huelva), tiene el de mayor riesgo. De los tramos analizados, un 12,5% presentan riesgo alto o medio-alto (en total 1.807 kilómetros), mientras que casi un 66% tienen un riesgo bajo o medio-bajo, según los datos del RACE. Hay que destacar que, respecto al informe del pasado 2008, se observa una reducción de los tramos de mayor riesgo, al pasar de algo más del 16% a un 12,5% actual, aunque hay que subrayar que el 70% de los más peligrosos se repite en los últimos tres años.

El perfil de estos tramos se correspondería con el de una carretera convencional de calzada única, con intersecciones al mismo nivel y con una intensidad media diaria por debajo de los 10.000 vehículos/día.

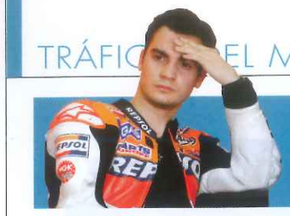
MEDIDAS EFICACES. A la vez, se apunta que en las vías donde más han reducido los niveles de peligrosidad, se habían realizado actuaciones tales como repintado de marcas viales, mejora de la iluminación, señalización o firme, entre otras, demostrándose que medidas de bajo coste como ésas, resultan muy eficaces y dan los resultados esperados. ◆

Información completa en
www.racc.es www.race.es

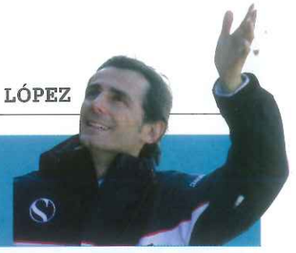
Las peores para las motos

En este informe también se ha evaluado de forma particular la accidentalidad de los motoristas y se ha concluido que las carreteras del litoral mediterráneo (Alicante, Valencia, Cádiz y Málaga) son las más peligrosas porque en ellas se han localizado ocho de los diez tramos con mayor número de accidentes de moto.

Coordina: **Mercedes LÓPEZ**



Nuestros pilotos hablan de Seguridad Vial



Cada vez es más amplia la oferta de vehículos ecológicos que reducen el consumo y las emisiones. Ahora llegan nuevos híbridos y eléctricos y más de 300 coches del mercado cuentan ya con programas específicos para ahorrar. En 2010, España será más verde



HÍBRIDOS, MODELOS DE BAJO CONSUMO Y ALGUNOS ELÉCTRICOS, LO MÁS NUEVO DEL MERCADO

Los concesionarios se visten de verde





El "Golf"coupe (izda), el modelo con el que Volkswagen llegará al segmento de los híbridos y el Honda "CR-Z" (dcha), el primer coupé híbrido.

Andrés MÁS

Que el futuro debe ser verde, ya nadie lo duda. Los fabricantes de automóviles lo saben y encaminan todos sus esfuerzos en esa dirección. Por eso, la oferta de coches 'ecológicos' es cada día más importante: híbridos, eléctricos, nuevas tecnologías para reducir emisiones y consumos... Y los concesionarios de coches comienzan a ser el escaparate perfecto del fruto de ese trabajo.

El primer puente que poco a poco se va afianzando entre los automóviles de motor tradicional y el futuro eléctrico es el de los híbridos. Llamados así porque combinan un motor de explosión y uno o varios eléctricos. En España en 2009 se vendieron 4.750 híbridos, pero las previsiones para 2010 son mucho más ambiciosas. Y eso se nota en los concesionarios. Si hasta ahora la oferta del mercado español para este tipo de vehículos contaba con seis modelos de cuatro marcas: Lexus, Toyota, Honda y Mercedes. Este 2010 ha sido el elegido por varios fabricantes para lanzar nuevos modelos que enriquecerán el panorama híbrido en nuestro país.

LOS SIETE ELEGIDOS. Siete segmentos serán los agraciados con la llegada de los nuevos integrantes. Honda por ejemplo, comienza a vender a mediados de año el nuevo "CR-Z", el primer coupé híbrido que gracias su motor de gasolina 1.5 y al motor eléctrico complementario de 14 caballos, propone una potencia total de 124 caballos, con un consumo de tan solo 5,0 litros cada 100 kilómetros. Pero tan importante como este coupé, será el Peugeot "3008 Hybrid 4", un monovolumen que aporta novedades importantes. Para empezar, su motor tradicional será turbodiésel (hasta ahora siempre eran de gasolina), moverá las ruedas delanteras y tendrá como complemento un motor eléctrico que de forma independiente impulsará el eje trasero, por lo que la marca podrá vender el coche como tracción total.

> HASTA 2011 NO VEREMOS UNA OFERTA INTERESANTE DE ELÉCTRICOS

Sin olvidar a Toyota, que fue la primera en comercializar un híbrido en cantidades industriales: el "Prius", a la venta en Japón desde 1997 y en Europa desde 2001. Modelo que se ha vendido bien en España donde incluso se ha homologado como taxi. Ahora la marca nipona, que pretende vender en 2010 un millón de coches híbridos en todo el mundo, lanza en España dos nuevos híbridos. Por un lado un "Prius "Plug-in" y por otro un "Auris híbrido". El primero mantiene la configuración de motor de combustión combinado con el motor eléctrico, pero sus baterías serán más grandes y se podrán recargar en la red, lo que le permite recorrer más kilómetros únicamente en modo eléctrico. Toyota (que también incluye Lexus) calcula que sus ventas de híbridos desde 1997 han permitido reducir las emisiones de CO_2 en 11 millones de toneladas.

Este año 2010 Volkswagen prepara su desembarco en el segmento de los híbridos. Y a España llegarán a lo largo del año un Audi "Q5 Hybrid" y un Volkswagen"Touareg Hybrid". Además, el consorcio alemán presentó en el último Salón de Detroit un 'concept' dotado de esta tecnología que seguramente verá la luz muy pronto. Se trata de un Golf "Coupé".

Otra de las marcas que invierte al año muchos en investigación y desarrollo es BMW, que prepara un "X6 híbrido" que costará 118.000 euros y un "Serie 7" que le hará la competencia al Mercedes "S Hybrid".

BUENAS VIBRACIONES. Según una reciente encuesta de Ernst &Young Global Automotive Center, más del 10 % de los conductores –unos 20 millones- de EEUU encuestados dijeron que considerarían la compra de un coche híbrido o eléctrico. No hay estudios semejantes en Europa pero visto el interés del consorcio Nissan-Renault y de otros fabricantes que no quieren perder este tren, el futuro desde luego pasa por uno de estos automóviles. Teniendo en cuenta que faltan tres o cuatro años para que los eléctricos tengan un peso específico importante, está claro que los híbridos e híbridos enchufables tienen un corto y medio plazo excitante. ◆

Los esfuerzos de los gasolina y diésel

Otra de las batallas verdes que se está librando es la de la reducción de consumo. Ahora podemos elegir entre 300 coches que han conseguido minimizar su impacto sobre la atmósfera a base de consumir menos. Por lo general, tienen apellidos relacionados con la ecología, la eficiencia o con las palabras verde y azul. El EfficientDynamics de BMW, el Bluemotion de Volkswagen, el Econetic de Ford, el BlueEfficiency de Mercedes, el Ecomotive de Seat, el DRIVe de Volvo... Todos recurren a uno o varios sistemas para reducir el consumo: indicador de la marcha ideal, el Stop/Start, la frenada regenerativa –aprovecha la energía que se produce al frenra para cargar la batería y liberar al alternador–, los neumáticos de baja fricción, la reducción de peso o las mejoras aerodinámicas. Gracias a ellos se han batido récords, como el nuevo Volkswagen Polo "1.6 TDI Bluemotion" con un consumo medio homologado cada 100 kilómetros de 3,6 litros. O un coche más grande como el Seat "León" que con el mismo motor consume solo 3,8 litros. Y tampoco queda muy lejos el consumo de una berlina de lujo como el BMW "520d" que con 177 caballos solo gasta 5,1 l/100 km.



El Seat "León 1.6 TDI Bluemotion"

Eléctricos: llegan con cuentagotas

No será hasta 2011 cuando tengamos de verdad una oferta variopinta y contundente de eléctricos a la venta. De momento, serán unidades de prueba que las marcas pondrán en manos de algunos clientes particulares, empresas y organismos. En España veremos el Nissan "Leaf", el Volvo "C30 EV", el Peugeot "i-On", el Mitsubishi "i-Miev", el Citroën "C-Zero", el Mini "E", el Fiat "500" o el Smart "ForTwo Electric Drive". Al margen de utilitarios de fabricantes pequeños y artesanales que poco a poco irán llegando atraídos por un negocio que crecerá como la espuma los próximos cinco años.
Respecto a Renault -el fabricante que más en serio se está tomando lo de vender coches eléctricos–, el primer modelo "de verdad" no llegará hasta 2012. De hecho, en su página oficial en la red y en el apartado "Renault Z.E" hay una cuenta atrás que marca los días, horas, minutos y segundos que faltan para que el cliente tenga el coche eléctrico en su poder (algo más de 750 días a la hora de escribir estas líneas). En cuanto a su precio, no hay muchos datos rigurosos pero sí referencias, como la del Mitsubishi "i-Miev" que ya se vende en Japón por 32.000 euros al cambio, aunque los japoneses pagan 10.000 euros menos por una subvención de su gobierno. Renault, asegura que sus eléctricos costarán lo mismo que su equivalente con motor de explosión con una salvedad: las baterías habrá que alquilarlas y pagar una cantidad al mes en función del número de recargas, pero saldrá más barato que moverse quemando carburante.



Renault "ZE".



Nissan "Leaf".



Citroën "C-Zero".



Peugeot "Ion".



El nuevo Toyota "Prius Plug-in".



"3008 Hybrid 4", el monovolumen híbrido de Peugeot .

Lorenzo y Pedrosa, frente a frente

El Mundial 2010 llega con más españoles que nunca en la categoría reina y dos de ellos, Jorge Lorenzo y Dani Pedrosa, en el prestigioso grupo de candidatos a llevarse el Campeonato del Mundo de Motociclismo. El piloto a batir, un año más, Valentino Rossi. Además, nace una nueva categoría, la Moto2, en sustitución de la antigua 250cc. Analizamos todo lo que nos espera en esta interesante temporada.

Juan Pablo ACEVEDO y Edu PARELLADA

Hace ya años que el motociclismo español despunta con fuerza en el Mundial de Velocidad, pero hasta ahora los títulos en la categoría reina se han resistido. Sólo Álex Criville, en 1999, ha logrado traer hacia España el título de Campeón del Mundo en la mejor categoría del motociclismo. Valentino Rossi, por muchos considerado el piloto más grande de todos los tiempos, ha sido en buena medida el principal obstáculo para los pilotos españoles, en una situación que puede dar un vuelco en el campeonato que abre sus puerta el 11 de abril en Qatar.

El piloto italiano, que ganó la pasada campaña su noveno título mundial, el séptimo en la categoría reina, será sin duda, uno de los principales animadores del campeonato.

Sin embargo, dos pilotos españoles aspiran a arrebatarle el título de campeón del mundo. En primer lugar encontramos a Jorge Lorenzo, que milita en el mismo equipo oficial Yamaha que Rossi y que el año pasado ya le puso las cosas difíciles al italiano después de haberse adaptado con una velocidad sorprendente a la categoría de MotoGP. Este año empezaba con fuerza y, solo las dudas nacidas a raíz de una lesión producida mientras entrenaba durante la pretemporada, dejan al aire las condiciones en las que llegará a la primera carrera de la temporada.

El otro español aspirante al título es Dani Perdosa. A diferencia del piloto mallorquín, ha podido trabajar toda la pretemporada sin lesiones por primera vez desde su llegada a la categoría reina del mundial. A su favor también juega que Honda ha perdido el paso en los últimos años, con lo que tiene asegurado que la firma pondrá toda la carne en el asador para darle una moto ganadora.

TAMBIÉN EQUIPO ESPAÑOL. Pero también hay que destacar que 2010 será el año en que más pilotos españoles habrá en MotoGP. El primero de ellos, Aleix Espargaró, ya participo en algunos carreras





Nuestros pilotos hablan de seguridad vial

CONSEJOS DE CAMPEONES

Algunos de nuestros mejores pilotos, entre ellos el ya retirado Alex Criville –hasta ahora el único español campeón del mundo de la categoría reina– nos dan sus consejos para conducir fuera de los circuitos.

JORGE LORENZO

Piloto MotoGP. YAMAHA

Bicampeón del mundo 250 cc (2006 y 2007)
Subcampeón del mundo MotoGP (2009)

"La moto siempre con las revisiones superadas"



¿Hay diferencias entre conducir en carretera y en circuito?
- La diferencia es abismal. En un circuito vas preparado y tienes todas las condiciones de seguridad que requiere ese escenario. En la calle, vas con unos tejanos y te la juegas en cada esquina sino vigilas. Por eso es importante no solo llevar el casco, sino también no olvidarse los guantes incluso en verano, llevar una buena chaqueta y que la moto esté siempre con las revisiones superadas.

¿Es importante el casco?
- Es la clave de la seguridad motera y si es integral, mucho mejor. Aconsejaría hacer un esfuerzo económico si lo que corre peligro es tu vida.

¿Como afecta el alcohol encima de una moto?
- Imagino que bastante. En mi caso, nunca lo he hecho, pero cuando bebes realmente no estás en las mejores condiciones y mucho menos para subierte en una moto.

DANI PEDROSA

Piloto MotoGP. HONDA

Campeón del mundo 125 cc (2003)
Bicampeón del mundo 250 cc (2004 y 2005)

"No es cuestión de elegir. Siempre con casco"



¿Consideras que aumenta el riesgo con la velocidad?
-Por supuesto, en tanto que el tiempo de reacción es menor. Además, los conductores en general no están preparados para afrontar según que tipo de situaciones en carretera. Ayudaría a prevenir accidentes si en las autoescuelas, como complemento, se realizaran prácticas de conducción en situaciones de climatología adversa: lluvia, nieve...

¿Hay diferencias entre conducir en carretera y en circuito?
- Muchas. En un circuito todos vamos en la misma dirección, con medidas de seguridad muy altas. Errores de pilotaje o fallos mecánicos pueden no tener consecuencias. En carretera te pueden costar la vida.

¿Es importante el casco?
- No se me ocurriría nunca ir sin casco. No es cuestión de elegir: Siempre con casco.



CONSEJOS DE CAMPEONES

HECTOR BARBERÁ

Piloto MotoGP. ASPAR TEAM

Subcampeón del mundo 250 cc. (2009)

"El casco es nuestro seguro de vida"



"El casco es todo, no comprendo todavía cómo hay personas que no tienen claro que el casco es nuestro principal seguro de vida. Las lesiones por no ponértelo, son obvias. Y sobre todo, la importancia de llevar un buen casco: no sirve de nada llevar cascos mal colocados, o cascos con poca calidad. Esto no sirve de nada. Mi mensaje es 'utilízalo siempre y usa cascos de calidad y homologados'."

ÁLVARO BAUTISTA

Piloto MotoGP. SUZUKI

Campeón del mundo 125 cc (2006)

"La carretera no es un circuito"



"A más velocidad, menos tiempo de reacción para salvar cualquier obstáculo, por lo tanto más riesgo de tener un accidente. Además, está claro que no es lo mismo correr compitiendo –como hacemos nosotros- en un circuito, donde dispones de 12 metros para ti, sin que nadie pueda venir nadie en sentido contrario– que circular por una carretera."

ALEIX ESPARGARÓ

Piloto MotoGP. DUCATI PRAMAC

Campeón de España 125 cc (2004)

"Siempre hay que respetar los límites"



"Circular por carretera es un mar de incertidumbres. Yo siempre digo que en carretera, por mucho que sepas, siempre te puedes encontrar con un imprevisto: un coche que se cruza, un peatón, gravilla en el asfalto... y caerte. Cualquier incidente puede convertirse en un accidente grave. En carretera siempre hay que respetar los límites".

El Mundial en 250 cc y 125 cc

Se estrena nueva categoría: Moto2

Diez pilotos españoles correrán en la nueva categoría de Moto2, en la que se sustituyen las antiguas 250 cc de dos tiempos por modernas 600 de cuatro tiempos. Por eso, la temprada es una autentica incognita. A pesar de ello, al menos dos pilotos españoles parten con serias opciones. El primero es Toni Elías, que desciende de categoría después de cinco años en MotoGP. Lo hace de la mano de su anterior equipo y uno de los más veteranos del Mundial, el Gresini. En segundo lugar encontramos a Julián Simón -campeón del Mundo de 125 cc. el pasado año-, que regresa a la reformada categoría media, de la mano del equipo de Aspar. Los otros españoles en Moto2 son Joan Olivé, Álex Debón, Axel Pons, Fonsi Nieto, Sergio Gadea, Héctor Faubel, Bernat Martínez y Yannick Guerra.

CUARTO DE LITRO. En 125 cc., encontramos ocho españoles, de los cuales al menos tres tienen opciones a ganar . Se trata de Nico Terol, que el año pasado se consolidó como uno de los pilotos más regulares de 125, Pol Espargaró, que tras protagonizar un espectacular final de temporada el pasado curso luchará este año por ser el mejor, y Marc Márquez, la más joven promesa del motociclismo español, que lleva todos los números para convertirse en el piloto revelación del campeonato.

ALEX CRIVILLÉ

Campeón del mundo 500 cc (1999)

"Conduciendo... ¡cero alcohol!"



Edu Perellada

"Hay dos temas que cuando llevas una moto no tienen discusión: usar el casco siempre –muchas muertes se podían evitar llevando casco- y conduciendo ...¡cero alcohol!. Está demostrando científicamente que el alcohol afecta a los reflejos y aumenta la ansiedad. "

Calendario 2010

Fecha	Gran Premio
11 ABRIL	QATAR
15 ABRIL	JAPON
2 MAYO	ESPAÑA
23 MAYO	FRANCIA
6 JUNIO	ITALIA
20 JUNIO	GRAN BRETAÑA
26 JUNIO	HOLANDA
4 JULIO	CATALUÑA
18 JULIO	ALEMANIA
25 JULIO	EE.UU
15 AGOSTO	REP. CHECA
29 AGOSTO	INDIANÁPOLIS
5 SEPTIEMBRE	SAN MARINO
19 SEPTIEMBRE	HUNGRÍA
10 OCTUBRE	MALASIA
17 OCTUBRE	AUSTRALIA
31 OCTUBRE	PORTUGAL
7 NOVIEMBRE	C. VALENCIANA

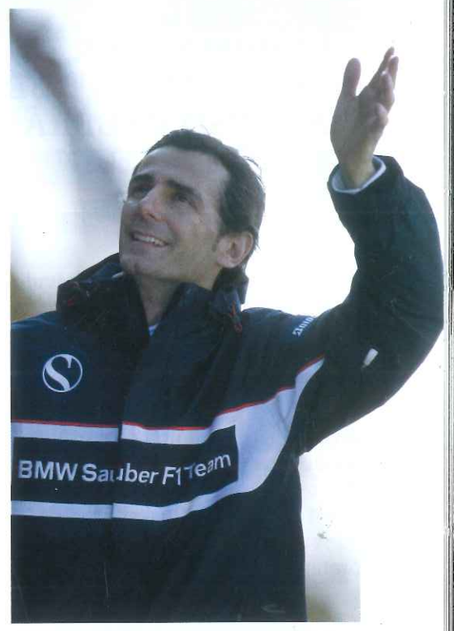
del pasado año y ésta será su primera temporada completa dentro del equipo Ducati Pramac. Aspira a consolidarse entre los diez primeros de la categoría.

Por otro lado, Álvaro Bautista y Héctor Barberá –por primera vez encima de motos de MotoGP-. Bautista lo hará con el equipo oficial Suzuki, siendo el único de los debutantes que se estrena dentro de un equipo oficial. El de Talavera de la Reina, que ya fue Campeón del Mundo en 125 cc en 2006, debuta con el objetivo de aprender, y lo hace como compañero de equipo de uno de los pilotos más veteranos de la categoría, Loris Capirossi.

Por ultimo, Héctor Barberá debutará con el único equipo totalmente español de MotoGP. Liderado por Jorge Martínez Aspar, que en los últimos años ha consolidado sus equipos de 125 cc y 250 como los mejores del Mundial, correrá con una Ducati. El objetivo, tanto del piloto como de Jorge Martínez Aspar, es aprender y consolidar el sueño de un equipo 100 % valenciano en la categoría reina, la MotoGP. ◆

Alonso-Ferrari: la pareja favorita

La llegada, por fin, de Alonso a Ferrari marca el arranque de este campeonato del mundo, junto con la vuelta del Michael Schumacher. Sin olvidar lo más importante para los españoles: por primera vez tendremos tres pilotos titulares en la parrilla de salida, con la vuelta de De la Rosa y la continuidad de Alguersuari.





Víctor P. SEARA

Probablemente, el Campeonato del Mundo de F1, que comenzó en Bahrein el pasado 14 de marzo, sea el que mas expectativas haya levantado en varias décadas. Para los españoles, la participación de Fernando Alonso con la escudería Ferrari, un matrimonio que se esperaba desde hacía tiempo, es todo un aliciente en sí mismo. Aparte de ello, está el regreso del siete veces campeón del mundo Michael Schumacher, con el equipo Mercedes.

Contra estos dos protagonistas de excepción, habrá unos cuantos rivales deseosos de que las cosas no le vayan bien a este dúo. Hay dos pilotos que están al frente de una lista de oponentes, y ésos son sus compañeros de equipo. El primero de la lista es el brasileño Felipe Massa, que regresa a la competición después del desafortunado accidente en Hungría, cuando un trozo de la suspensión de otro coche le hirió gravemente en su cabeza y le apartó de las pistas durante varios meses. Otro que tendrá que hacer frente a Michael Schumacher es su compañero Nico Rosberg, quien no quiso fichar por McLaren en 2008 para no encontrarse con Lewis Hamilton de compañero y ahora se ha topado con, nada menos, que el Kaiser Schumacher.

OTROS ALICIENTES. Pero aquí no acaba todo, ni mucho menos. La llegada del campeón Jenson Button a la escudería McLaren ha renova-



FELIPE MASSA Y MICHAEL SCHUMACHER, DOS RIVALES QUE ALONSO DEBERÁ TENER MUY EN CUENTA

do las expectativas de espectáculo en los seguidores. Por otra parte, la competitiva escudería RedBull ha demostrado ya que es capaz de ganar un campeonato, y el talento emergente de Sebastián Vettel podría inclinar este año la balanza hacia su lado. El trabajo del diseñador Adrian Newey está siendo muy aprovechado por los pilotos de la marca. Suenan como los grandes protagonistas de este año y junto a Ferrari, McLaren y a Mercedes, se disputarán el título a final de año.



Calendario 2010

Fecha	Gran Premio
14 MARZO	BAHREIN
28 MARZO	AUSTRALIA
4 ABRIL	MALASIA
18 ABRIL	CHINA
9 MAYO	ESPAÑA
23 MAYO	MÓNACO
30 MAYO	TURQUIA
13 JUNIO	CANADÁ
27 JUNIO	EUROPA
11 JULIO	GRAN BRETAÑA
25 JULIO	ALEMANIA
1 AGOSTO	HUNGRÍA
29 AGOSTO	BELGICA
12 SEPTEIMBRE	ITALIA
26 SEPTIEMBRE	SINGAPUR
10 OCTUBRE	JAPÓN
24 OCTUBRE	COREA
7 NOVIEMBRE	BRASIL
14 NOVIEMBRE	ABU DHABI

Los cambios de 2010

- **REPOSTAJES:** Después de 16 años, se prohíben los repostajes durante las carreras. Esto hace que los coches tengan depósitos más grandes para que puedan llegar hasta el final de la carrera con el combustible que salieron a pista.
- **NEUMÁTICOS:** Tras el afortunado regreso a los neumáticos lisos en 2009, este año se conservan, aunque los delanteros serán una pulgada más angostos que los anteriores. Los traseros mantienen las características de los de 2009.
- **AERODINÁMICA:** Se siguen permitiendo los dobles difusores, aunque existe el preacuerdo para que sean prohibidos definitivamente en 2011.
- **KERS:** El famoso sistema KERS ha sido eliminado para este 2010. Se habla de que podría recuperarse para 2011, aunque deberá haber consenso entre las escuderías y utilizarse un sistema estándar para todos.
- **PRUEBAS PRIVADAS:** Siguen prohibidas las pruebas durante la temporada, lo que limita la participación de los pilotos de prueba.
- **MOTOR:** Continúa la normativa de ocho motores por temporada para cada piloto.

DE LA ROSA Y ALGUERSUARI. El regreso de Pedro De la Rosa a la titularidad de la F1 y la continuidad de Jaime Alguersuari han hecho que la F1 se transforme en un verdadero fenómeno de masas en España. El primero dejó su puesto de probador en McLaren y de comentarista de televisión para volver a la competición. Lo hace con el equipo que se levantó de las cenizas de BMW, que sigue con su antiguo nombre (BMW-Sauber) y que tiene su base en Suiza.

Alguersuari, por su parte, una vez culminada su etapa de aprendizaje en 2009, traza con voluntad propia por las pistas de todo el mundo, afianzado dentro de una importante estructura como es la de ToroRosso. Sin olvidar la última incorporación: Andy Soucek (doble nacionalidad: austriaca y española), campeón de F2 y piloto reserva esta temporada de la escudería Virgin Racing.

Lo bueno es que la participación de todos estos españoles, junto a la presencia de Fernando Alonso en Ferrari, han hecho que las audiencias sigan siendo millonarias en las televisiones cada domingo de carreras. Este año, millones de espectadores se ponen delante de la televisión para seguir los Grandes Premios de Formula 1. ◆







Nuestros pilotos hablan de seguridad vial

CONSEJOS DE CAMPEONES

Pedro De la Rosa y Jaime Alguersuari, dos de nuestros pilotos oficiales en el Mundial de Fórmula 1 de esta temporada, nos dan sus mejores consejos para conducir un 'coche normal'.

PEDRO DE LA ROSA

Piloto BMW Sauber

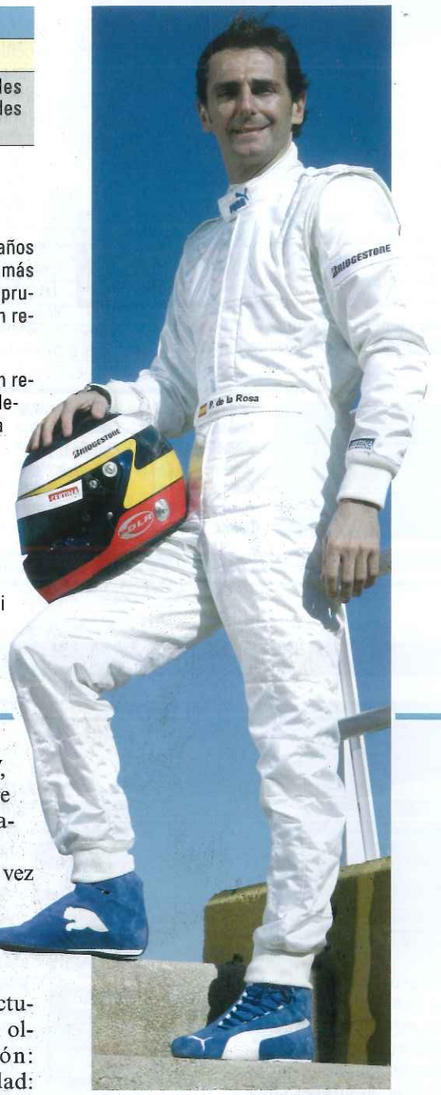
Piloto de pruebas MacLaren Mercedes (2003/2009). Participó en algunos grandes premios. 2º en GP de Hungría (2006).

"Más controles de alcoholemia"

"Se ha mejorado mucho en los últimos años a nivel de educación vial. Se respetan más las velocidades, se conduce con más prudencia, respetando las normas. Se están recogiendo los frutos".

"Creo que para mejorar más se deberían realizar muchos más controles de alcoholemia. También intentar controlar si una persona está cansada, porque el alcohol tiene un efecto indiscutible, pero el cansancio también y la mayoría no lo sabe".

"Otro tema importante es la atención. Hay que conducir con los cinco sentidos. No hay que distraerse con el GPS ni con el móvil, o hasta enviando SMS. Es una locura hacerlo".



JAVIER ALGUERSUARI

Piloto Toro Rosso

Campeón F3 Británica (2008). 4º F. Renault 3.5 Series (2009)

"Los conductores deben conocer su máquina"



"Sería muy importante que los conductores conocieran mejor la máquina que tiene entre manos. Hay quien no sabe si el coche que lleva es de tracción delantera o trasera, no sabe dónde están las ruedas motrices y de dónde viene la potencia. Eso es muy importante, porque nunca sabes lo que te puede pasar en carretera. Cuando llevas un coche delante y hay un imprevisto, no sabes adónde ir, solo sabes frenar. Por eso sería importante que se hicieran cursos de perfeccionamiento y que la DGT los potenciara".

Escasez de patrocinadores

Después de lo sucedido en 2009 con la retirada de BMW y Toyota, la Fórmula 1 encara esta etapa de crisis mundial con mucho cuidado. Todas las escuderías han recortado presupuesto –incluso las mas grandes- y ésto se ve reflejado en el personal, que ha sido reducido de manera drástica para aminorar los costes de mantenimiento de los equipos. Lo más llamativo en cuanto a finanzas dentro de la F1 es la escasez de patrocinadores, algo especialmente llamativo en algunos equipos, como Sauber, que en otros tiempos supieron tener muchos anunciantes. La crisis no entiende de elitismos y de no prepararse, podría haber más marcas que abandonen el barco.

La opinión de...

AUTOPISTA

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1560 c.c.
Potencia máxima: 90CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. ABS, ayuda a la frenada de urgencia y repartidor electrónico de frenada. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 3,94 mts.
Anchura, 1,72 mts.
Altura,1,52 mts.

MALETERO:
300 litros.

CONSUMO:
Urbano, 4,7 l/100 km.
Carretera, 3,3 l/100 km

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO:
A partir de 15.000 €

CITROËN C3 HDi 90 Airdream



COMENTARIO. Como todo Citroën, el nuevo "C3" puede presumir de ser seguramente el modelo más confortable del segmento. Es lo primero que transmite, con un rodar y un tacto genral muy suaves. La puesta a punto del bastidor resulta muy cuidada, porque compatibiliza su confort con un guiado muy preciso y sencillo. En este agrado general interviene también la vista. Materiales, diseño y ajustes le suben de rango frente a sus rivales. Aunque 'sólo' ha crecido hasta los 3,9 metros y esta menor longitud se traducetestimonialmente, en el maletero menos espacioso. Por dentro también cede algún centímetro, pero con su exclusivo techo panorámico la luminosidad favorece la sensación de espacio. Su mecánica HDI sigue el guión principal: sedosa y silenciosa respuesta mandan. Los 90 CV de esta versión ofrecen una excelente capacidad rutera más allá de la urbe.

Emisiones de CO_2 **99** g/km
Imp. matric. 0 %

www.chevrolet.es

- ✔ Confort de marcha.
- ✔ Presnetación interior y exterior.
- ✔ Funcionamiento del motor.

Estética: 8
Acabado: 8
Habitabilidad: 7,5
Maletero: 7
Confort: .,....8
Potencia: 7,5
Cambio: 7,5

Aceleración: ..7,5
Consumo: 8
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..8
Suspensión: ..7,5
Frenos: 8
Luces: 7,5

- ✔ Maletero frente a rivales.
- ✔ Rueda de emergencia.

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

La opinión de...

MOTOR 16

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.560 c.c.
Potencia máxima: 110 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. ABS. ESP. Tres anclajes Isofix sillitas infantiles. Regulador-limitador de velocidad. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,52 mts.
Anchura, 1,83 mts.
Anchura, 1,64 mts.

MALETERO:
679 litros.

CONSUMO:
Urbano, 6,2 l/100 km.
Carretera,4,5 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO:
A partir de 25.450 €

PEUGEOT 5008 1.6 HDI FAP CMP



COMENTARIO. Peugeot ha decidido meterse de lleno en el segmento monovolumen y ha echado el resto con el "5008", un modelo adicional al "3008". Pero difiere tanto en diseño como en plantemaiento interior, al ofrecer como opción dos plazas adicionales en una tercera fila por 600 euros. Está muy bien hecho y a nivel modularidad se encuentra entre los mejores, aunque las plazas de la última fila no den para mucho. No obstante, la fila intermedia ofrece tres asientos individuales de idéntico tamaño que se pueden regular a placer incluso en sentido longitudinal Todo está muy bien pensado en su interior salvo unos mandos demasiado pequeños en el salpicadero que requieren más atención de lo deseable. El motor sorprende porque su baja cilindrada y modesta potencia pueden con el elevado peso del conjunto sin que las prestaciones ni los consumos se resientan. El cambio automático de embrague pilotado sigue mostrándose algo brusco en los cambios de marcha, pero cuando te acostumbras no quieres volver al manual.

Emisiones de CO_2 **135** g/km
Imp. matric. 4,75 %

www.peugeot.es

- ✔ Motor agradable y voluntarioso.
- ✔ Consumos contenidos.
- ✔ Interior modulable y capaz.

Estética: 8
Acabado: 8
Habitabilidad: 8
Maletero: 8
Confort: 8
Potencia: 7
Cambio: 6

Aceleración: ..7
Consumo: 8
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..8
Suspensión: ..8
Frenos: 8
Luces: 7

- ✔ Cambio automático algo brusco.
- ✔ Bandeja trasera con 7 plazas ocupadas.
- ✔ Mandos pequeños.

NOTA MEDIA: 7,6. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,8

La opinión de...

COCHE ACTUAL

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.598 c.c.
Potencia máxima: 90 CV a 4.200 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales, laterales y de cabeza delanteros. ESP. ABS. ASR. Anclajes Isofix para sillitas infantiles. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 3,97 mts.
Anchura, 1,68 mts.
Altura, 1,46 mts.

MALETERO:
280 litros.

CONSUMO:
Urbano, 5,1 l/100 km.
Carretera,3,6 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO:
Desde 15.700 €

VOLKSWAGEN POLO 1.6 TDi 90 CV



COMENTARIO. El nuevo "Polo" es el "Coche del Año" en Europa, y reúne numerosos atributos para haberlo logrado. Ha crecido para alcanzar unas cotas de habitabilidad y un maletero de 305 litros. Pero lo que le coloca como referente en su segmento es la calidad de sus componentes, con un diseño sobrio pero moderno e impecablemente ajustado.
Su bastidor, ofrece un compromiso entre confort y estabilidad ejemplar, y una sólida pisada que le confiere un comportamiento notable en cualquier tipo de carretera. El motor TDI de 90 CV, es probablemente el más ajustado por rendimiento, con un equilibrio -consumo/prestaciones- difícil de encontrar en otro motor. Sólo se echa de menos una mejor respuesta en bajos. El cambio DSG de 7 velocidades saca el mejor rendimiento a sus posibilidades. Con un equipamiento completo se ofrece en dos acabados, con un precio en cualquier caso algo elevado.

Emisiones de CO_2 **109** g/km
Imp. matric. 0 %

www.volkswagen.es

- ✔ Suavidad motor.
- ✔ Cambio DSG.
- ✔ Consumo.

Estética: 8
Acabado: 6
Habitabilidad: 6
Maletero: 6
Confort: 7
Potencia: 6
Cambio: 5

Aceleración: ..6,5
Consumo: 8
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..8
Suspensión: ..7
Frenos: 6
Luces: 7

- ✔ Confort de suspensión.
- ✔ Precio elevado.
- ✔ 'Respuesta en bajos.

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

La opinión de...

AUTOFÁCIL

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.686 c.c.
Potencia máxima: 125 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. ABS. ESP. Reposacabezas activos delanteros. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,41 mts.
Anchura, 1,81 mts.
Altura, 1,51 mts.

MALETERO:
370 litros

CONSUMO:
Urbano, 5,7 l/100 km.
Carretera,4,1 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★★
PRECIO:
Desde 15.700 €

OPEL ASTRA 1.7 CDTI 125 Cosmo



COMENTARIO. El nuevo "Astra" –por ahora sólo se ofrece con cinco puertas– destacapor su diseño muy atractivo y por lo grande que es: mide 4,41 metros de largo. Su interior, es muy moderno –aunque con una consola central demasiado 'cargada' de botones-, un puesto de conducción muy cómodo y una calidad de notable alto. En cuanto a espacio, las plazas traseras son simplemente correctas: hay mucha altura, pero tanto por espacio para las piernas como por anchura, tres adultos van demasiado justos-. A cambio, el maletero es amplio y práctico. Estrena una nueva plataforma –se trata de la misma del Chevrolet Cruze–. Lo que no cambia es el motor de una de las versiones más vendidas: el 1.7 CDTI turbodiesel de 125 CV. Un propulsor con un rendimiento correcto por prestaciones y consumo pero con una respuesta menos agradable y refinada que la de otras mecánicas más modernas.

Emisiones de CO_2 **124** g/km
Imp. matric. 4,75 %

www.opel.es

- ✔ Comportamiento.
- ✔ Acabados.
- ✔ Mucha tecnología en opción.

Estética: 8
Acabado: 8
Habitabilidad: 6
Maletero: 7
Confort: 7
Potencia: 6
Cambio: 7

Aceleración: ..6
Consumo: 6
SEGURIDAD:
Estabilidad: ..8
Suspensión: ..8
Frenos: 7
Luces: 7

- ✔ Motor algo veterano.
- ✔ Habitabilidad sólocorrecta.
- ✔ Es un poco ruidoso (diesel).

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

LA NOTICIA

Peugeot y Citroën también realizan una campaña preventiva

TOYOTA CONFIRMA FALLOS EN EL PEDAL DEL ACELERADOR

Toyota ha confirmado la llamada a revisión en España de 2.300 de sus "Prius" de tercera generación para modificar el 'software' del ABS, porque en algunas ocasiones al activarse este sistema, el conductor puede percibir una sensación de disminución de la capacidad de frenada. Al mismo tiempo, ha explicado que va a proceder a una reparación generalizada en los pedales del acelerador de ocho de sus modelos (se estima que más de 100.000 unidades están afectadas en nuestro país) para reforzar el mecanismo del pedal.

Toyota enviará una comunicación a todos los afectados y procederá a la revisión gratuita en sus talleres oficiales. Asimismo, recomienda a todos sus clientes que quieran ampliar la información se pongan en contacto con el Centro de Atención al Cliente en el 902 337 000 o a través de **www.toyota.es.**



Toyota Prius

MODELOS AFECTADOS

Modelo	fechas fabricación
AYGO	febrero 2005-agosto 2009
iQ	noviembre 2008-noviembre 2009
YARIS	noviembre 2005-septiembre 2009
AURIS	octubre 2006-5 enero 2010
COROLLA	octubre 2006-diciembre 2009
VERSO	febrero 2009-5 enero 2010
AVENSIS	noviembre 2008-diciembre 2009
RAV4	noviembre 2005-noviembre 2009
PRIUS	junio 2009-enero 2010

Además, los problemas detectados en el pedal del acelerador de Toyota se ha extendido a otras marcas que emplean el mismo dispositivo como Citroën y Peugeot. Fuentes del grupo PSA han confirmado que van a realizar una campaña 'preventiva' que afectará a unas 1.400 unidades del Peugeot "107" y a 689 del Citroën "C1". Destacan que hasta la fecha no se ha producido ninguna queja, reclamación ni incidente por parte de sus clientes. Aclaran que se pondrán en contacto con los propietarios de estos coches y la reparación no tendrá coste para el cliente.

LA CIFRA

47%

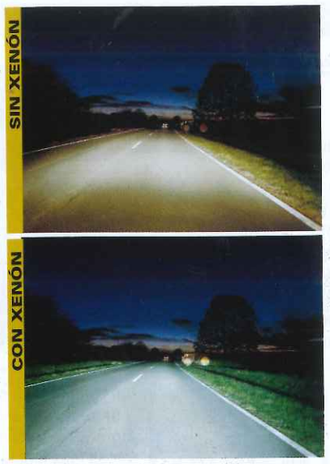
"LAS MATRICULACIONES DE COCHES AUMENTARON UN 47% DURANTE EL PASADO MES DE FEBRERO, CON 91.281 UNIDADES VENDIDAS"

(Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles (ANFAC))

NEUMÁTICO DE BIOMASA

Es el primer neumático del mundo fabricado con biomasa. Ha sido desarrollado por Goodyear sustituyendo la goma sintética por el BioIsopreno, que es una materia prima renovable. También se podrá utilizar en la fabricación de guantes quirúrgicos, pelotas de golf y adhesivos.





MEJOR LUCES XENÓN

Los conductores que disponen de iluminación de xenón en sus vehículos viajan un 70% más seguros que aquellos que utilizan luces halógenas convencionales, según un estudio del ADAC (Club automovilístico alemán). El informe revela que los faros xenón poseen una capacidad lumínica entre dos y tres veces mayor que la iluminación tradicional, garantizando mayor alcance y mejor visibilidad lateral. También afirman que si todos los vehículos llevaran faros xenón, el número de accidentes nocturnos podría reducirse a la mitad y el número de fallecidos descendería un 18%.

TODOS CON ESC. El 65% de los vehículos nuevos vendidos en España en 2009 incorporaban de serie el 'Control Electrónico de Estabilidad', frente al 63% en 2008, según un estudio de Centro Zaragoza. En el estudio se estima que si todos los coches españoles equiparan ESC, se podrían salvar más de 700 vidas y 4.000 heridos graves al año.

USADOS MÁS BARATOS. Durante 2009 el precio de los coches usados bajó un 12% de media, situándose su precio en unos 12.270 euros. Al mismo tiempo subió la edad media de los coches vendidos que superó los cinco años de antigüedad, con un kilometraje de más de 77.000 kilómetros. También aumentó su potencia (129 CV) y su cilindrada (1950 cc).

EL "GOLF", EL MÁS SEGURO DE 2009

El Volkswagen "Golf" ha sido designado el 'Coche más seguro' de 2009 por EuroNCAP. Es la primera vez que este instituto recopila todos los resultados de los test (33 coches pasaron estas pruebas) realizados en un año, en este caso el 2009, y elabora una lista con los cinco coches que mejores puntuaciones han obtenido. Destaca que en segundo y tercer lugar, respectivamente, han quedado dos híbridos, el Honda "Insigh" y el Toyota "Prius".



Volkswagen Golf

1.- Volkswagen Golf
2.- Honda Insight
3.- Toyota Prius
4.- Hyundai i20
5.- Toyota Avensis, Volvo XC60 y Opel Astra

LA CURIOSIDAD

ROBOT CON MANOS HUMANAS

Hace el papel de un conductor, se llama Ruth y es el robot que Ford utiliza para determinar que materiales y ajustes de los mandos del coche resulten más agradables a la mayoría de los conductores. Ruth es capaz de detectar si el volante es demasiado áspero, si hay que presionar mucho un determinado botón, si el metal de una superficie es demasiado frío o si la textura del salpicadero es agradable al tacto.



LO MAS IMPORTANTE: SEGURIDAD Y DISEÑO

Los españoles son los europeos que más valoran la seguridad de un automóvil, según el estudio 'Radiografía online de los automovilistas europeos', realizado por AutoScout24. Este trabajo indica que para el 58% de los españoles, la seguridad es el factor más importante a la hora de adquirir un coche. Mientras que solo el 47% de los europeos lo sitúa en primer lugar, siendo el factor relación calidad/precio el determinante a la hora de elegir uno u otro modelo. Éstos son los criterios, según este estudio, que guían a los españoles a la hora de comprar coche:

1. Seguridad	58%
2. Diseño	53%
3. Fiabilidad	52%
4. Calidad/precio	38%
5. Consumo	32%

ADIÓS MAREOS. Nissan está desarrollando un sistema capaz de adecuar la velocidad al trazado, para hacer más cómoda la conducción en carreteras con muchas curvas. De esta manera, evita la sensación de mareo de los ocupantes del vehículo.

EL SPOT MÁS EFICAZ. "El hombre que vende kilómetros" de BMW ha sido el anuncio emitido por televisión más eficaz de 2009. Según un informe elaborado por Bait de TNS –empresa dedicada los estudios de mercado y opinión-, este spot fue reconocido por el 70% de los automovilistas. En segundo lugar quedó Opel con su conocido muñeco 'C'Mon'. Mientras que la campaña del sector que más gustó al público fue la protagonizada por el grupo 'El Sueño de Morfeo' para promocionar el 25 aniversario del Seat "Ibiza".

SUPERVENTAS FEBRERO 2010

1	Seat Ibiza	4.444
2	Renault Megane	4.322
3	Citroën C4	3.774
4	Ford Fiesta	3.212
5	Nissan Qashqai	2.890
6	Opel Astra	2.722
7	Peugeot 207	2.681
8	Opel Corsa	2.586
9	Peugeot 308	2.438
10	Seat León	2.290

LOS FABRICANTES

SEAT	9.083
CITROËN	8.210
FORD	7.730
PEUGEOT	7.725
OPEL	7.533
RENAULT	7.339
VOLKSWAGEN	7.115
TOYOTA	4.972
NISSAN	3.828
AUDI	3.582

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

Variaciones respecto al mes anterior

FERNANDO TEJERO

ACTOR

Fernando Tejero ganó su popularidad y reconocimiento gracias a la televisión, por su papel de Emilio, el portero de "Aquí no hay quien viva" y ganó el Goya al actor revelación por "Días de fútbol". Llegó a Madrid desde Córdoba dispuesto a cumplir su sueño de ser actor pese a la oposición de su padre, compaginando sus estudios con un trabajo en una pescadería. Tejero se muestra muy concienciado con los temas de tráfico.

"Jamás monto en un coche con alguien que ha bebido"

Emmanuel ZOCO
Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Ahora, después de recorrer media España con una gira teatral, paró en Madrid para protagonizar, con Julián Villagrán, la tragicomedia "Piedras en los bolsillos" en el Teatro Lara de Madrid.

No tengo coche porque me parece un poco agobiante conducir en Madrid y porque para trabajar me llevan y me traen. Para el teatro estoy al lado, vivo en el centro y tampoco me muevo mucho. La casa Audi me dejó un coche durante seis meses y lo devolví antes de tiempo porque era un desastre, me ponía muy nervioso. Ahora tengo que volver a conducir en una película. Ya hice de conductor de ambulancias en "El club de los suicidas" y la verdad es que no se me da mal, pero prefiero una carretera tranquilita con pocos vehículos alrededor.

- ¿Tienes el carné desde hace muchos años?

Sí, desde hace 22 años. Hoy me alegro mucho de habérmelo sacado, pero lo hice por obligación, mi padre me insistió mucho. El teórico lo conseguí a la primera, pero el práctico, a la quinta o así. Me ponía muy nervioso, me pasaba como cuando estreno una función de teatro, la pierna del embrague me saltaba del temblor. Cuando he tenido que volver a coger un coche he tenido que practicar porque ni me acordaba.

Me gusta conducir, pero hay un punto que cuando cojo un coche tengo un ansia de querer conducir muy bien y mucho porque en el fondo me gusta.

- ¿Qué opina del carné por puntos?

Todo lo que sirva para evitar accidentes e imprudencias y respetar al conductor que tienes al lado me parece bien. Además, las estadísticas están demostrando que funciona, que es un buen sistema y las muertes han disminuido. También estoy de acuerdo con los paneles informativos en las carreteras, son un poco impactantes pero cumplen su función.

> "El teórico lo conseguí a la primera, pero el práctico, a la quinta… Me ponía muy nervioso, me pasaba como cuando estreno en el teatro"

- ¿Y de los límites de velocidad?

Creo que es mejor que se queden como están. A veces pueden resultar excesivos y seguramente tengan que pagar justos por pecadores, pero si muchos conductores se exceden ya con los fijados, si legalmente se pudiera correr más seguirían sobrepasándolos. Yo tengo amigos a los que les encanta la velocidad sin estar mal de la cabeza y no respetan los límites. Yo para eso soy muy disciplinado porque considero que hay que tener mucho respeto a los demás. El otro día un primo me contaba que un amigo suyo se había matado y no solo, sino que se había llevado a otras tres personas que iban en otro coche porque iba bebido.

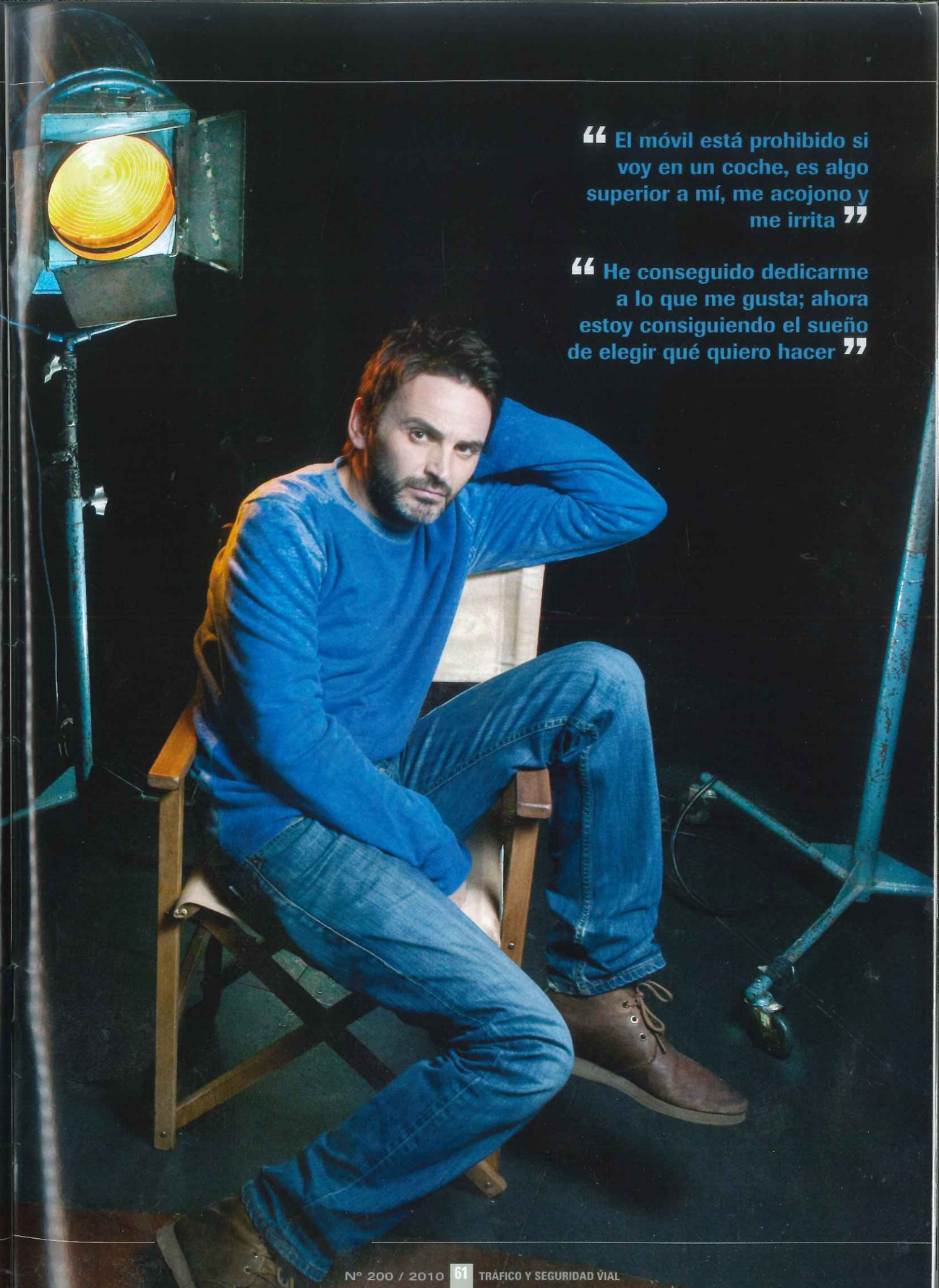
- Seguimos poniéndonos al volante con una copa de más…

Sí… Yo jamás me monto en un coche con alguien que ha bebido. No sé por qué la gente no termina de concienciarse de que en cuanto uno toma una copa ya no está en condiciones de conducir, se piensa que no pasa nada. A veces voy a discotecas e incluso a *afters* y sigo viendo a gente muy perjudicada que coge el coche para volver a su casa y que no controla.

- Y hablando por el móvil…

Lo odio, hemos estado de gira y nos hemos venido muchas veces la misma noche y nunca he dejado que se fume, se hable por teléfono… El móvil está prohibido si voy en un coche, es algo superior a mí, me acojono y me irrita. Yo sería incapaz porque soy de los que va al volante concentrado, todavía siento nervios, tengo miedo.

- El teléfono móvil también se ha convertido en enemigo de los actores cuando, en plena función, suena algu-



> "El móvil está prohibido si voy en un coche, es algo superior a mí, me acojono y me irrita"

> "He conseguido dedicarme a lo que me gusta; ahora estoy consiguiendo el sueño de elegir qué quiero hacer"

no... ¿Ha llegado a interrumpir la obra alguna vez?

Sí, lo he hecho un par de veces. Me parece una falta de respeto y me da mucha rabia.

> "Los paneles informativos en las carreteras son un poco impactantes pero cumplen su función"

Muchas veces nada más empezar la función ha sonado un móvil y en este caso, que arranco yo solo en el escenario hablando a la nada, es todavía peor, porque necesitas más concentración y te distrae más. Yo, si tengo la oportunidad, aprovecho para hacer alguna alusión, sobre todo con dos personajes que hago, el ayudante de dirección y la actriz, que se prestan más a hacerlo. El otro día, al acabar, un señor mayor vino a pedir perdón.

- ¿Cómo se lleva interpretar ocho personajes al mismo tiempo?

Ahora ya bien, pero el proceso de preparación ha sido muy duro, de auténtica esquizofrenia, de llorar, de esto no puedo hacerlo, de esto no se va a entender... Y luego, a medida que pares un personaje nuevo y decides qué voz, qué actitud y qué carácter tiene, todo va cuadrando y te compensa el resultado. Es una vuelta al teatro de raíz. Amigas como Lola Dueñas o Candela Peña me han dicho que es un ejercicio actoral completo. Nos convertimos en varias personas de diferente edad y sexo sin ayuda apenas de ningún elemento, sólo con la voz y el propio cuerpo y el salto de una a otra es muy rápido. Y todo eso sin desaparecer del escenario en ningún momento.

- Los protagonistas son dos figurantes en una película, ¿pasaste por esa experiencia en sus comienzos?

Sí, fui figurante especial en "Sobreviviré" de Menkes y Albacete, donde aparecía en un coche masturbándome... Podía haber elegido decir una frase, pero pensé que era más probable que se fijaran en mí de esa forma. Y en "La mujer de mi vida" de Antonio del Real hice figuración con frase y me trataron muy mal, la verdad es que en ocasiones he visto cómo los figurantes reciben un trato nada bueno.



- "Piedras en los bolsillos", entre otras temas, muestra la importancia de cumplir los sueños, ¿ha alcanzado los suyos?

He conseguido el de dedicarme a lo que me gusta y eso es un logro y ahora estoy cumpliendo el sueño de elegir qué quiero hacer. Creo que tengo una carrera muy bonita, hay cosas que si volviera a empezar tal vez me pensaría hacerlas dos veces, pero en general estoy muy contento de mi trayectoria. Ahora quiero reducir un poco de trabajo y hacer solo lo que egoístamente me satisfaga, porque cuando lo haces acabas satisfaciendo también al público. El segundo sueño es trabajar toda la vida en esto.

- ¿Está en sus planes volver a la televisión?

Tengo un proyecto precioso con Lola Dueñas y Alberto San Juan, que si sale estaría muy bien, pero no hay nada definitivo. Es una historia sobre transexuales.

- ¿Qué hace en su tiempo libre?

Pasear con mi perro Woody, me encanta ver películas en casa solo o con mis amigos, leer y meterme en facebook, estoy un poco enganchado, me parece una forma de comunicación muy buena. ◆

MÁS CONTROL

Desde la bifurcación de la A-7 con la V-31 hasta su enlace con la A-3 se acometen las obras de desdoblamiento para el tercer carril. La limitación de velocidad en todo el tramo es de 80 km/h y algún pequeño tramo, 100 km/h. Ruego a quien corresponda intensifique el control de ese tramo en ambas direcciones porque sujetarse a los límites implica poner en peligro la propia vida, ya que los camiones se echan literalmente encima. Parece que ellos no estuvieran sujetos a la norma y, como tienen prohibido adelantar, las pitadas, luces y radiadores en el paragolpes trasero son una constante que rompe la estabilidad de cualquiera. ¿Dónde están los agentes de tráfico? Radares sí hay, pero eso no nos libra de las iras de nadie.

Miguel Ángel Morales Pérez.
Almussafes.



FACILITANDO LA CIRCULACIÓN

En las paradas de autobuses creo se debe facilitar la circulación de los demás vehículos cuando este se detiene para que los viajeros suban o desciendan. En Cáceres, como se observa en la fotografía, se ha puesto una plataforma para que el autobús no se aparte en la parada e interrumpe la circulación, obligando al vehículo que le precede a hacer la misma parada que él. En este caso se ha puesto una plataforma y en otros directamente se ha hormigonado el trozo de vía de la parada. No lo entiendo.–

Miguel Montero.
Cáceres.

¡ME HAGO MAYOR!

Intermitentes. Muchas cartas lo dicen: no los utiliza casi nadie. ¡Si se usan! Hace unos días, un coche delante de mí rebasó tres carriles sin poner ningún intermitente, al llegar al tercero lo puso para girar a la izquierda en un carril de giro obligatorio. Yo lo hago al revés y pensaba que era correcto, pero se ve que no. ¡Me hago mayor!

Rotondas. Llego a una rotonda a poca velocidad donde converge con una carretera comarcal y llego antes que nadie para atravesarla, pero al instante veo un vehículo rápido por mi izquierda que la rebasa a gran velocidad, me paro..., pues si sigo adelante nos damos 'bien' y la culpa será mía. ¿Por qué? Los agentes de tráfico dictaminaran con sus cálculos que el otro coche había recorrido más metros que yo. Claro, a más velocidad más metros.

Semáforos. Intersección colapsada. Coches que están parados y se les pone el semáforo en rojo. Yo paso con verde y un coche que no había visto el semáforo, me toca. La Policía Local toma declaración y como no hay testigos –bueno, haberlos, los hay, pero no dejan nombre ni teléfono...– se queda en nada. Según el juez, la culpa es mía por pasar y no dejar terminar 'su' maniobra. En fin, la salud lo primero, pero el otro conductor ni preguntó por mí ni nada.

Solo espero que con la nueva revista digital, mucha más gente pueda estar informada. Los que teníamos el privilegio de tenerla en casa la leíamos, la repasábamos y nos informaba de lo que debíamos hacer y éramos mejores conductores. Espero que con la era digital llegue a mucha más gente, sea un bien común para toda la sociedad, así muchos se darán cuenta de las barbaridades que muchos hacen y que de los errores se aprenden, o así lo espero.

Mi familia estaba bien informada, nos la pasábamos unos a otros y ahora deberemos mirar más el ordenador, pero bueno los tiempos están cambiando... Realmente ¡Me estoy haciendo mayor!–

Jordi Bondia.

RETIRAR EL REPOSACABEZAS

Mi mujer y mi hija viajan siempre en los asientos traseros del vehículo así que, para facilitar su visión, he procedido a retirar el reposacabezas del asiento delantero derecho. ¿Es motivo de sanción o, por el contrario, no es obligatoria su ubicación sobre el asiento?.–Manuel Sánchez. Madrid.

● ***Respuesta:*** *De acuerdo con lo previsto en el artículo 4.2 y anexo I del RD 2028/1986, de 6 de junio, por el que se dictan normas para la aplicación de determinadas directivas de la CE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de los mismos, todos los vehículos matriculados en España a partir del 1 de mayo de 1989 deben llevar apoyacabezas, y éstos deben cumplir los requisitos técnicos previstos en la Directiva 78/932/CE. Circular con uno de esos vehículos desprovisto de alguno de los apoyacabezas, constituye infracción del Reglamento General de Vehículos (art. 11).*



PASO PARA PEATONES

En esta foto, obtenida en San Juan de la Arena (Soto del Barco. Asturias), se puede apreciar un paso de peatones elevado, ahora tan de moda, y que los ayuntamientos, basándose en que la normativa que los regula es exclusiva-



Acuse de Recibo / Voy a cumplir las normas

Según algunas personas, la DGT tiene un afán de recaudación con la implantación de rádares. Yo, por mi parte, me he propuesto 'plantarles' cara a este Afán de recaudación y que la DGT no perciba ni un solo euro de mi bolsillo: pienso cumplir con el código de la circulación y respetar en lo posible el límite de velocidad marcado en cada vía.

Hagamos todos igual y habrá menos accidentes y no tendremos que lamentarnos de multas.

Arturo Estopiñan Ferrer. *Zaragoza.*

mente para aplicación en carreteras de competencia del Estado, hacen como les vienen en gana. ¡Fíjense en hueco que han dejado a la derecha, a modo de desagüe, que como se aprecia queda prácticamente en la calzada! ¿Alguien se dio cuenta que por esa zona transitan bicicletas? ¿Se imaginan que se meta la rueda delantera de una bici o una moto los perjuicios que pueden ocasionar? Cuando se hace alguna reforma en las vías, hay que tener más cuidado con estas cosas. ¡Y que siempre sea la propia Administración la que incumple las normas!

Santiago Osorio Villa.
Posada de Llanera (Asturias).

PORTABICIS Y SEÑAL V-20

¿Es obligatorio el uso de la señal V-20, cuando se lleva un portabicicletas de bola, el cual consta de alumbrado, placa de matricula, y las bicicletas no sobresalen del ancho y alto del vehiculo. (Adjunto varias fotos, no siendo estas del vehiculo en cuestión).

Ramiro Barroso de las Heras.
Toledo



● ***Respuesta:*** *Tal como establece el Reglamento General de Circulación en el artículo 15.6, "la carga que sobresalga por detrás" del vehículo deberá ser señalizada por medio de la señal V-20, "en todo caso".*

PORTABICIS Y MEDIDAS

¿Es obligatorio llevar la señal V-20 cuando llevo las bicis en un portabicis de portón? Las bicis quedarían colocadas sobre la luna trasera y el maletero trasero, y no sobresaldrían por la parte posterior. ¿Cuánto pueden sobresalir por los laterales (derecho e izquierdo)? Cuando se habla del ancho total del vehículo, ¿se refiere a la distancia entre retrovisores?–

María Bajo.
Alicante.

● ***Respuesta:*** *De acuerdo con lo previsto en el citado precepto, la señal V-20 deberá instalarse cuando la carga sobresalga de la "proyección en planta del vehículo". Si la carga se sitúa sobre el maletero y no sobresale por la parte posterior, no sería obligatorio el uso de la señal. En los vehículos no destinados exclusivamente al transporte de mercancías, la carga sólo podrá sobresalir lateralmente, cuando el vehículo tenga una anchura inferior a un metro, y nunca más de 0,50 metros a cada lado de su eje longitudinal. Por tanto, en el caso planteado la carga no podrá sobresalir lateralmente.*

Terrassa (Barcelona).

Archivo adjunto

¡Vaya vado!

Hice un viaje a Guadalupe (Cáceres) para ver sus encantos y quedé encantado –valga la redundancia– con la señalización de un vado. Tal es así que tomé la cámara y lo fotografié: o mejor dicho, tomé una foto de su señalización. Para los amigos de "Tráfico y Seguridad Vial". A ver si la publican.–**Francisco Pecero Barroso.** *Almendralejo (Badajoz).*



PROTEGER AL PEATÓN

En "EL PAIS", dentro de las novedades de la nueva Ley de Seguridad Vial, se establece la posibilidad de que bicis y motos aparquen en las aceras. Si esto es así, ¿dónde está la seguridad del peatón? Tenemos las aceras invadidas de toldos, terrazas, papeleras, árboles, jardineras, contenedores de basura... Ahora nos faltaba el aparcamiento de las motos.

Quizá mi ceguera me haga pensar así, pero siento que cada vez lo tenemos más difícil. Me gustaría ser autobús, taxi o bicicleta para tener mi propio carril. ¿Se les ha ocurrido a las personas que hacen las leyes, establecer un carril para ciegos, ancianos y niños en las ciudades? Eso también sería Seguridad vial.

Rosario Varas.

LAMPARAS DE RECAMBIO

Tengo entendido que ahora no es obligatorio el llevar lámparas de recambio en el vehículo. Pero ¿que pasa si se nos funde una a medio camino?. O el despistado que circula días i días con una fundida (en condiciones que obligan a llevarlas encendidas, claro). ¿Sigue siendo sancionable el circular con esta anomalía?

Manolo Barcos
Lleida.

● ***Respuesta:*** *De acuerdo con lo previsto en el Reglamento General de Vehículos (art. 19 y anexo XII), los vehículos de motor y los conjuntos de vehículos en circulación deben llevar, entre otros repuestos, un juego de lámparas de las luces que esté obligado a llevar el vehículo, en estado de servicio, así como las herramientas indispensables para el cambio de dichas lámparas. Excepto el repuesto de la luz de cruce en los vehículos que incorporen un tipo de lámparas que garantice el encendido permanente de dicha luz (por ejemplo, lámparas de descarga). Por tanto, el hecho de no llevar en el vehículo los repuestos y herramientas mencionados sigue siendo sancionable.*

Por otra parte, circular sin el alumbrado reglamentario en situaciones de falta o disminución de la visibilidad en los supuestos en que su uso sea obligatorio, constituye infracción grave, como establece la Ley de Seguridad Vial (art. 65.4.c).

QUEJAS POR ENGANCHES

Soy agente de la Policía Local de Aracena (Huelva) y quiero unirme a las quejas que existen por las bolas de enganche. Como puede comprobarse en la foto, no sólo son peligrosas y lesivas para los vehículos cuando reciben sus embestidas, sino que cualquier peatón, al no apreciarlas bien, sufrirá en sus piernas el daño que puede ocasionar. Deseo que la Administración se haga eco de las numerosas sugerencias y quejas sobre este tema, que reforme la legislación y su uso quede limitado a cuando arrastran el remolque o semirremolque y sean retiradas o su lesividad protegida para terceros.



José Parrilla Bueno.
Aracena (Huelva).

BATERÍAS CON AVISADOR

Recientemente necesité mi vehículo para salir de madrugada para una urgencia y me encontré con la desagradable sorpresa de que no arrancaba. No es la primera vez que me pasa, ya que en otro vehículo me ocurrió y el servicio de grúa me dijo que esto suele pasar, puesto que las baterías modernas funcionan, pero, sin previo aviso, dejan de hacerlo. ¡Increíble! Tenemos testigos que nos recuerdan que no nos hemos abrochado el cinturón, otros que avisan de problemas con el aceite... Y esto que te deja completamente inmovilizado ¿no avisa?

Ante esta situación, relativamente frecuente, cada vez que se descarga la batería, ¿no podrían los fabricantes poner en los vehículos algún medidor de la carga de batería y evitar sorpresas? Porque si esto es difícil, ¿que va a ser del proyecto E-Call?

Jesús Chillarón.
Madrid.

CÓMO CIRCUALR EN ROTONDA

Desde que se empezaron a generalizar las glorietas, me he dado cuenta de que no se ha mejorado la circulación en ellas. Los coches que las recorren muchas veces no la bordean, sino que la atraviesan en línea recta –me pasó con un taxi–, salen del carril más interno cuando estiman y encima te pitan si no frenas por no esperar ese maniobra. Esto es una falta de conocimiento sobre como circular en las glorietas. ¿No hay prevista una campaña de información de como circular en rotondas?

Leopoldo Ladrón de Guevara Meyer.
Lekeitio (Vizcaya).

BICI Y TRAYECTOS CORTOS

En su reportaje (revista nº 198) sobre las demandas de los ciclistas sobre el estado del tráfico y seguridad vial, eché de menos datos como que en España no se utiliza más la bicicleta para transportes cotidianos y sus causas.

Además de la inseguridad en calles y carreteras, habría que añadir que los carriles bici se utilizan indiscriminadamente por peatones (sobre todo en ciudad), motos, vehículos aparcados, obras... y su diseño para un uso lúdico, por lo que pierden toda su efectividad. Tampoco se dice nada sobre los robos de bicicletas, lo que también retrae a muchas personas de su utilización a diario. También que el bajo coste del carburante provoca que el uso del vehículo a motor no suponga ningún quebranto económico a los usuarios en trayectos cortos, por lo que es más fácil usar el coche para hacer 4 kilómetros que ir en bicicleta, paseando, en transporte colectivo. ¡Y no digamos compartir el coche!

David Vega Jimenez.
Fuenlabrada (Madrid).

LUZ DURANTE EL DÍA

En la página 2 de la revista Nº 195/2009 se ve una foto abajo con un coche que usa como luz diurna los antiniebla y surgen mis dudas: ¿Puedo llevar los antiniebla como luces diurnas? ¿Puedo llevar las luces de posición como luces diurnas? ¿Hay alguna normativa al respecto?

Jesús Pérez Zamora.
Valladolid.

● ***Respuesta:*** *La luz antiniebla sólo podrá utilizarse cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad (niebla intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga), o en determinados tramos de algunas vías, tal como establece el artículo 106.2 del Reglamento General de Circulación. Si no se dan esas circunstancias, ya sea durante el día o durante la noche, la luz antiniebla no se podrá utilizar.*

Por otra parte, de acuerdo con lo previsto en el artículo 104, las motocicletas que circulen por cualquier vía y el resto de los vehículos cuando circulen por un carril reversible, por un carril adicional circunstancial, etc., deberán usar durante el día la luz de corto alcance o cruce.

Fuera de los dos casos anteriores de prohibición y obligación, las luces del vehículo podrán llevarse encendidas durante el día, porque el citado reglamento no prohíbe su utilización.



Archivo adjunto



¿Dos en una?

Parece que, cuando pusieron esta señal en la población de Cetina, Zaragoza, –actualmente hay dos como esta allí– estaban de oferta. ¿Prohibido ir a mas de 20 km/h porque hay peligro al llegar a un stop? ¡Esto es reducción de costes y no lo que hacen por ahí!–**Ignacio Sánchez Díaz-Calderón.** *Zaragoza.*

BOMBEROS MOLESTOS

Quiero expresar el malestar y preocupación de los conductores de vehículos de emergencia sanitarios y bomberos. Desde que se dotó a los vehículos lentos –transportes especiales, grúas, tractores...– de luces rotativas del mismo color que las de los vehículos de urgencia, se nota un aumento de situaciones comprometidas en seguridad vial. Sobre todo, en la tarde-noche, muchos conductores interpretan que el vehículo que se aproxima no es de emergencia y esto pro En todos los países europeos menos España, las luces de color naranja significan vehículo lento, de obras u otros servicios, y las de color azul, de urgencia. Por ello, la DGT debe tener en cuenta esta paradoja y solucionar lo antes posible esta situación.

Joaquim Moya Casas.
Terrassa (Barcelona).

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

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

Recetas contra la agresividad

La conducción agresiva supone uno de los factores de riesgo sobre los que menos se ha intervenido. Éstas son las claves para saber si es usted un conductor agresivo, cómo puede reducir esa actitud y qué ha de hacer si se encuentra en la carretera con alguien que reúne esas características.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE
Dirección General de Tráfico
F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ
Universidad de Valencia

El año 2010 comenzó con la excelente noticia de que la mortalidad por el tráfico en España seguía reduciéndose. Sin embargo, la investigación sobre el fenómeno de la accidentalidad debe ahondar cada vez más en aquellos factores de riesgo sobre los que menos se ha intervenido. Uno de ellos, es el fenómeno de la agresividad vial sobre la que la administración responsable del tráfico en Estados Unidos (denominada NHTSA), ha desarrollado el programa "Stop a la conducción agresiva", que se presenta también en castellano (véase en http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/aggressive/Aggressive%20Web/index.html). Haremos a continuación un resumen de las recomendaciones del programa elaborado por la NHTSA, adaptándolo a la situación de España y a los conceptos y locuciones utilizados en nuestro país.

Qué hacer ante un conductor violento

- Evite mantenerse en su camino.
- Ponga su orgullo de lado, no lo desafíe compitiendo con él o tratando de mantenerse en su carril.
- Mirar a un conductor agresivo a los ojos puede enfurecerlo aún más.
- Ignore sus gestos.
- Denúncielo. Usted o un pasajero puede llamar a la policía, pero si usa un teléfono móvil, deténgase antes en un lugar seguro.



SI NO MANTIENE LA DISTANCIA DE SEGURIDAD, CAMBIA DE CARRIL A MENUDO O PASA ALGUN SEMÁFORO EN ROJO, PODRIA INDICAR QUE ES USTED UN CONDUCTOR AGRESIVO

CÓMO SABER SI SE ES AGRESIVO. Los siguientes comportamientos pueden indicar que usted es un conductor agresivo. Por si ejemplo, si expresa su frustración al volante, lo que puede llevar a un choque o a un acto de violencia mientras conduce; o si se distrae al conducir (tenga en cuenta que leer, comer o hablar por teléfono pueden llevar al accidente).

Otro indicador puede ser si no mantiene la distancia de seguridad, una de las principales causas de muchos accidentes; o si cambia de carril frecuentemente para rebasar a otros vehículos, pasa el semáforo en rojo o cuando la luz ya cambió de verde a amarillo. Y, por supuesto, si acostumbra a exceder el límite de velocidad.

CONTROLAR LA PROPIA IMPULSIVIDAD. Hay algunas maneras de reducir su agresividad al volante, empezando por planificar el viaje y disponer de más tiempo del estrictamente necesario, con el fin de evitar las prisas. Procure concentrarse y evitar distracciones al volante (por ejemplo hablando por teléfono, comiendo o maquillándose). Por el contrario, relájese, ponga música suave y relajante en la radio y, además, conduzca a la velocidad indicada, busque rutas alternativas, use el transporte público y olvídese temporalmente de las tensiones del tráfico. Simplemente, llegue, aunque llegue tarde. Recuerde: "Más vale tarde que nunca". ◆

Teléfonos

EMERGENCIAS

112 Toda España **900 123 505** DGT

TELÉFONOS DE LA 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
Balears, 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

DGT
Teléfono **900 123 505**
Internet: **http://www.dgt.es**

Información de Carreteras
Páginas Teletexto:
TVE (600) Tele 5 (470) A-3 (410)
Cuatro (185) La Sexta (490)

Teléfono móvil
Movistar **(nº 505, 404 + carretera o provincia)**
Orange (2230 + tráfico)
Vodafone **(141+ carretera o provincia)**

http://www.dgt.es/portal/es/informacion_carreteras/incidencias/

Listado de Jefaturas de Tráfico
http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/dir_telefonos/jefaturas

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 2010

TRÁMITE	
Matriculación automóviles (Permiso Circulación)	90,90
Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación)	25,25
Permisos temporales y autorizaciones especiales	18,79
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (transferencia)	50,50
Examen conducción (vehículos a motor)	85,85
Examen conducción (ciclomotores)	40,40
Obtención de permisos por perdida de puntos sin examen	26,26
Licencias especiales (canjes militares, extranjeros...)	26,26
Licencias para conducción de ciclomotores	40,40
Baja de un vehículo (*)	7,88
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (Certificación, cotejo y desglose de documentos).	7,88
Prórroga permisos y licencias conducción	22,22
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	4,44
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	8,89
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	13,33
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	17,78
Duplicado permisos y licencias conducción y circulación	18,99
Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico	3,54

(*) 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.

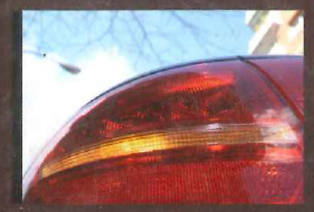
(Los mayores de 70 años que soliciten prórroga de vigencia del permiso u otra autorización administrativa para conducir de la que sean titulares están exentos del pago de la tasa. Quien, por razones psicofísicas, tenga que renovar sus permisos y/o licencias cada 4 años o menos tendrá diferentes reducciones,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

Noviembre 2009-enero 2010 Matriculaciones

Turismos	251.831
Motocicletas	28.756
Furgones y camiones	34.938
Otros	2.842

Última matrícula (25/02/10) GTR

No todos los intermitentes son iguales, pero todos hablan el mismo idioma













Utilízalos para comunicarte

- ✓ Utilice los indicadores de dirección para señalizar y advertir toda maniobra que implique un desplazamiento lateral.
- ✓ Hágalo con antelación suficiente y tanto de día como de noche.
- ✓ Compruebe el estado de las luces de su vehículo.

GOBIERNO DE ESPAÑA | MINISTERIO DEL INTERIOR | DGT Dirección General de Tráfico

www.dgt.es