

EL TRÁFICO - LAS VIAS.

El tráfico, con mayor o menor intensidad, nos afecta a todas las personas, seamos peatones, conductores o pasajeros. Conocer y cumplir las reglas, normas y señales que lo regulan, y desarrollar valores de educación vial nos permitirá dar la respuesta adecuada a las distintas situaciones en las que podemos vernos inmersos.

El tráfico.

El tráfico es el desplazamiento de personas, animales y vehículos por las vías públicas. Es un fenómeno que con mayor o menor intensidad, de una forma u otra, nos afecta a todas las personas, bien como peatones, como conductores o como pasajeros. Conocer y cumplir las reglas, normas y señales que lo regulan, y desarrollar valores, hábitos y actitudes de educación vial, nos permite dar una respuesta adecuada a las distintas situaciones en las que podemos vernos inmersos. Las vías públicas son las carreteras, calles y caminos de uso común, abiertos al público. Los peatones y vehículos compartimos las vías públicas y cada una de ellas tiene un uso determinado. Para usarlas correctamente es necesario conocer las normas y cumplirlas, de esta manera con una actitud responsable, podremos circular por ellas de forma segura, cómoda y fluida.

Las vías.

Una vía pública es toda carretera, calle o camino de uso común abierto al público. No es vía pública, por ejemplo, el camino que va desde la puerta de una finca hasta la casa; y sí es una vía pública una calle de una urbanización, aunque sea privada, ya que es de uso común y abierta al público.

Por su situación, las vías pueden ser: urbanas, interurbanas o travesías. Por sus características, pueden ser: autopista, autovía, vía para automóviles o carretera convencional.

Recuerda.

El tráfico nos afecta a todas las personas. Como peatones, conductores o pasajeros compartimos las vías públicas. Conocer sus características y usos nos ayuda a usarlas adecuadamente. La educación vial, el conocimiento y cumplimiento de las normas y el desarrollo de actitudes de convivencia en las vías, nos permite desenvolvernos adecuadamente en las distintas situaciones de tráfico.

EDUCACIÓN VIAL.

La educación vial es el conjunto de conocimientos, actitudes y valores que nos permite compartir las vías públicas a las personas como peatones, conductores o pasajeros. Debemos ser conscientes de ello y adoptar conductas que nos ayuden a usarlas de una forma segura, cómoda y fluida. Si todos actuamos siguiendo una serie de principios y valores estaremos haciendo que su uso sea más mejor y más adecuado. Actuar con educación vial es responsabilidad de cada uno de nosotros.

La educación vial es el conjunto de conocimientos, principios y valores que nos facilitan actuar responsablemente en los actos relacionados con el tráfico. Nos ayuda a velar por la propia seguridad y a tener en consideración a los demás usuarios de las vías públicas. De esta forma, siendo conscientes de la responsabilidad de nuestros actos y aplicando y respetando la normativa, estaremos haciendo que el uso de las vías sea más seguro, cómodo y fluido. Todas y cada una de las personas somos responsables de usar las vías públicas con valores y principios de seguridad vial, por seguridad y por responsabilidad. No debemos olvidar que somos ejemplo para otras personas, especialmente niños y niñas y mayores. Es nuestra obligación ciudadana dar ejemplo.

Responsabilidad.

Todos los conductores y demás usuarios de la vía pública asumen la responsabilidad de cumplir la normativa existente, evitando ser un peligro u obstáculo para los demás usuarios, adoptando un comportamiento adecuado en cada



momento y asumiendo las consecuencias de sus actos. Aunque todos los principios que vamos a tratar son importantes, éste lo es posiblemente más, ya que si no somos conscientes de la responsabilidad que asumimos cuando usamos las vías públicas y efectivamente la asumimos, la circulación sería un caos y supondría un gran peligro para todas las personas.

Confianza.

Todos los usuarios de la vía pública que se comporten siguiendo el principio de responsabilidad, cumpliendo las normas de tráfico, tienen el derecho de esperar que los demás usuarios también las cumplan y hagan uso adecuado de ellas. Este principio de la confianza en la normalidad del tráfico nos dice: «Ten confianza que, en general, todos vamos a cumplir lo establecido». No obstante, a pesar de esa confianza, debemos prever los comportamientos defectuosos y estar atentos para evitar accidentes.

Seguridad.

En determinadas circunstancias, el principio de seguridad o de la defensa se antepone al de confianza: nadie debe confiar ilimitadamente en que los demás usuarios cumplan al pie de la letra las normas. Estar siempre atentos, a la defensa, nos permitirá reaccionar adecuadamente si algún usuario tiene un cambio inesperado de actitud. Este principio, por lo tanto, nos permite saber que podemos tener un comportamiento contrario a las normas de circulación para evitar daños y que debemos circular por las vías públicas defensivamente, es decir, contando con la eventual imprudencia de otros partícipes en el tráfico. Es, pues, el principio complementario del de confianza; de él se deriva una de las normas esenciales de la circulación: la prudencia.

Integridad.

El principio de integridad o de seguridad personal nos dice que nadie está obligado a cumplir una norma si al cumplirla está poniendo en peligro su integridad personal. En estas ocasiones, debemos actuar en contra de la norma para evitar un mal mayor.

Señalización.

El principio de la señalización es el que nos lleva a suponer que todo obstáculo o cambio de la normal circulación va a estar señalizado. Este principio está muy ligado a la confianza en la normalidad del tráfico, ya que mientras no exista señalización que indique una alteración de la normalidad, el conductor tiene la confianza de que no va a encontrar ningún obstáculo. La norma general de circulación indica que se debe circular por la derecha y, que si existe un obstáculo que impida el paso, altere o limite esta regla, debe estar convenientemente señalizado.

Recuerda.

La seguridad vial es el conjunto de conocimientos, principios y valores que debemos asumir y practicar los usuarios de las vías: no sólo nos ayudan a sentirnos seguros cuando utilizamos y compartimos las vías públicas, si no que poniéndolos en práctica hacemos que el uso de las vías sea más seguro, cómodo y fluido para todos los usuarios.

Las normas de tráfico son los acuerdos que hemos adoptado para que el uso de las vías públicas sea seguro, para conseguirlo hay que cumplir las normas y señales que regulan el tráfico y adoptar unos valores y principios que superen las múltiples situaciones que pueden darse en él. Son valores de tolerancia, respeto a los demás y prudencia; y principios de responsabilidad, confianza, seguridad, control, integridad y señalización. La educación vial no es otra cosa que la educación cívica aplicada al uso de las vías. Cuando usamos las vías debemos ser conscientes de que nuestro comportamiento ha de ser ejemplar.

PEATONES: DERECHOS, DEBERES, COMPORTAMIENTO.

Somos peatones todas las personas cuando caminamos por las vías públicas, también las personas con discapacidad en silla de ruedas con motor o sin él. Somos, junto a los ciclistas, los usuarios más vulnerables. Un gran número de accidentes ocurren por acciones incorrectas de peatones. Conocer nuestros derechos y deberes, cumplir la normativa, usar el sentido común y ser conscientes de que somos ejemplo, especialmente para niños y niñas y personas mayores, son clave.

Un peatón es la persona que transita a pie por las vías públicas. También se consideran peatones las personas que empujan un vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, las que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas y las personas que circulan al paso con una silla de ruedas, con motor o sin él. Existen diversos factores que influyen en la seguridad y los accidentes con peatones como son la iluminación del entorno y visibilidad, la existencia de pasos de cebra, la anchura de las acera, pasos elevados para evitar cruces de calzadas, los tiempos de duración de los ciclos de los semáforos, la anchura y diseño de la carretera y, sobre todo, el comportamiento adecuado.

Circulación de los peatones por vías urbanas.

Los peatones cuando caminamos por las calles debemos hacerlo por nuestra derecha, ni muy pegados al borde para evitar ser tropellados, ni muy pegados a las casas por si hubiera entradas o salidas de garajes, no debemos caminar por el bordillo ni invadir la calzada. Si la calle no tiene acera o existe algún obstáculo y es imprescindible pasar, debemos hacerlo lo más pegado posible a la pared y, a ser posible, de cara al tráfico de forma que podamos ver de frente a los vehículos que se aproximan. Recuerda que no hay que situarse nunca, ni para esperar en un cruce ni por ninguna otra circunstancia, detrás o entre vehículos que estén dando marcha atrás, iniciando el movimiento o haciendo cualquier otra maniobra.

Los niños deben ir siempre de la mano, procurando que jueguen o conduzcan triciclos o bicis en lugares cerrados al tráfico, nunca en la calzada. Los adultos debemos tener un especial cuidado cuando juegan a la pelota y estar atentos por si salen corriendo detrás de ella sin mirar. Somos responsables de ellos y ejemplo para ellos: debemos ser conscientes de nuestro papel como educadores y no cruzar nunca con el semáforo en rojo, por mitad de la calzada o sin mirar en los pasos de peatones.

Está prohibido llevar a animales sueltos por las vías urbanas e interurbanas: debemos ser conscientes de que tanto en calles como en carreteras pueden escaparse y producir situaciones de peligro para otros usuarios de la vía pública y para ellos mismos. Debemos evitar correas demasiado largas que puedan causar molestias a otras personas, o que les permitan alcanzar la calzada y tener un accidente.

Señales especialmente dirigidas a los peatones.



Prohibido el paso. Esta señal indica que está prohibido el paso para los peatones.



Obligación de paso. Esta señal indica que es una zona reservada para peatones

Cómo cruzar las calles cuando no hay señalización.

Cuando queramos cruzar una calle, lo primero es elegir el sitio más seguro, el que más garantías nos ofrece: sin duda, los pasos regulados por marcas viales, semáforos o agentes del tráfico. Si no existe ningún paso señalizado, debemos elegir el lugar en el que tengamos mejor visibilidad, como las esquinas de las calles, ya que en ellas los vehículos circulan más despacio, y evitando cruzar entre vehículos aparcados o por delante de autobuses.

Una vez que hemos elegido el lugar adecuado, deberemos pararnos junto al bordillo, sin pisarlo ni bajar a la calzada por si pasa un vehículo muy cerca del bordillo. Miraremos tres veces: primero a la izquierda, después a la derecha y, por último, de nuevo a la izquierda. Una vez seguros de que no viene ningún vehículo cruzaremos en línea recta y lo más rápido posible, pero sin correr.

Usar los pasos de peatones.



Los pasos de peatones son pasos señalizados por marcas viales, franjas blancas pintadas en el suelo, que indican un lugar para cruzar. Los peatones tenemos preferencia de paso pero, para cruzar por ellos, es necesario mostrar la intención de hacerlo y recordar que solo se debe iniciar el cruce cuando vehículos se han detenido o demuestran que van a hacerlo y puede cruzarse con seguridad. Si es una calle de doble sentido, en la que circulan vehículos en ambas direcciones, hay que asegurarse de que se ha mirado bien en ambos sentidos. Para estar seguros de que podemos pasar debemos seguir estos pasos y mirar: primero a la izquierda, después a la derecha y otra vez, de nuevo, a la izquierda.

Cruzar por pasos con semáforos.

Los semáforos son señales formadas por luces de distintos colores que sirven para poner de acuerdo a los vehículos y a los peatones indicando el momento en que cada uno puede pasar. En los cruces con semáforo se debe obedecer siempre las indicaciones del semáforo: en rojo, no se puede cruzar, aun cuando no vengan vehículos: se debe esperar, más aún si hay otros usuarios, especialmente niños, somos ejemplo para ellos. Cuando la luz verde se enciende, es el momento de cruzar. El semáforo en verde intermitente indica que el tiempo de que dispones para cruzar está a punto de finalizar, si ya has iniciado el cruce, hay que darse prisa; si todavía no has comenzado a cruzar, debes esperar en la acera.

Las señales y órdenes de los agentes.

Los agentes de circulación tienen como misión regular y dirigir el tráfico de peatones y vehículos, defendernos, protegernos y auxiliarnos. Como norma general, sus señales e indicaciones prevalecen sobre todas las demás señales, es decir, aunque lo que estén indicando sea una contradicción con lo que indican otras señales, debemos obedecer a los agentes. Por ejemplo, si el semáforo está en verde y el agente indica esperar, debemos hacerlo; o lo contrario: si el semáforo está en rojo e indica pasar, debemos seguir sus indicaciones. Debemos tener en cuenta sus indicaciones y pedirles ayuda u orientación siempre que lo necesitemos.

Caminando por vías interurbanas.

Son muchas las ocasiones en que, especialmente en pueblos, salimos a pasear o caminar o debemos ir por una carretera. Debemos saber cómo actuar:

- Es obligatorio llevar reflectante. Entre la puesta y la salida del sol o en condiciones atmosféricas adversas.
- Es obligatorio circular por la izquierda para ver de frente a los vehículos que se acerquen y que éstos nos vean.
- Sólo circularemos por la derecha si por cualquier circunstancia de la vía o del tráfico es más seguro.
- Si existe arcén, debemos caminar por él y, si no lo hay y debemos circular por la calzada, debemos hacerlo lo más pegados posible al borde.
- Si vamos varias personas debemos ir una detrás de otra, en fila india.
- Si tenemos que cruzar la carretera, deberemos hacerlo por los lugares más seguros y con mayor visibilidad: en tramos sin curvas ni rasantes, por lugares sin obstáculos que nos impidan ver y ser vistos por los conductores.
- Está prohibida la circulación de peatones en autopistas y autovías.
- Si en caso de accidente, avería, malestar físico de los ocupantes de un vehículo u otra emergencia es necesario parar y salir del vehículo, debemos usar chaleco reflectante.
- Debemos llevar a las mascotas atadas y evitar que puedan entrar en la calzada. Las correas extensibles no deben dejar que alcancen la calzada: podrían tener o provocar un accidente.

Recuerda.

Los peatones somos especialmente vulnerables y debemos ser conscientes de nuestras responsabilidades. Muchos accidentes ocurren por no aplicar las normas básicas: circular por las aceras, llevar chaleco reflectante si lo hacemos por carretera, cruzar por las zonas señaladas o buscar el mejor sitio para hacerlo. Para cruzar, hay cuatro pasos que siempre hay que realizar: parar, mirar a la izquierda, mirar a la derecha, volver a mirar a la izquierda y pasar. Somos responsables de los niños, de llevarlos de la mano y de dar ejemplo con nuestra actitud. También somos responsables de nuestras mascotas, de llevarlas siempre atadas y evitar que las correas demasiado largas causen molestias a otros usuarios o les permitan tener un accidente.

CONDUCTORES: DERECHOS, DEBERES, ESTADO PSICOFÍSICO.

El conductor es la persona que maneja el mecanismo de dirección o va a los mandos de un vehículo. La tarea de conducir, por muy interiorizada que la tengamos, es una tarea compleja que requiere las mejores condiciones físicas y psíquicas y toda la atención puesta en ella: la falta de atención del conductor provoca cuatro de cada diez accidentes mortales, por eso *al volante, solo el volante*.

Conductor.

El conductor es la persona que maneja el mecanismo de dirección o va a los mandos de un vehículo. Para conducir es necesario tener el permiso adecuado a cada caso y, para ello, ser declarado apto en las pruebas teóricas, de destreza o de circulación. Los conocimientos necesarios para ser conductores los adquirimos cuando nos preparamos para obtener el permiso y es responsabilidad de cada persona mantenerlos al día.

Cuando conducimos realizamos una tarea compleja que exige mantener una atención continua sobre el vehículo, la vía y el entorno, acciones sencillas, como cambiar de emisora en la radio, pueden ser letales conduciendo. Las campañas de vigilancia siguen confirmando que aún no somos conscientes del riesgo que entraña prestar atención a otros asuntos cuando estamos al volante. El conductor, mientras conduce, está recibiendo información permanente de la situación de la vía y su entorno, lo que le permite una conducción segura; por lo tanto, cuanto mejor sea la información y en mejores condiciones la reciba, mejor será su respuesta a la conducción.

El estado psicofísico del conductor.

La conducción es una actividad compleja que exige poner en funcionamiento todos los mecanismos para percibir el entorno y reaccionar a tiempo ante cualquier circunstancia. El estado psicofísico se refiere al conjunto de condiciones físicas y actitudes psicológicas que nos permiten actuar con rapidez y agilidad, conducir de forma segura.

Hay cuatro tareas básicas que realiza un conductor al conducir; percibir el entorno, prever situaciones, decidir y actuar. Para llevarlas a la práctica debemos estar en perfecto estado. El cansancio, el sueño, la fatiga, el estrés, tomar medicamentos u otras sustancias, alcohol por poco que sea... todo influye en nuestra capacidad de reacción y, en consecuencia, en el tiempo de reacción, en la distancia de frenado y en la de detención.

Tareas.

Cuando conducimos recibimos información permanente de la situación de la vía y del entorno; cuanto mejor sea y en mejores condiciones la recibamos, mejor será nuestra respuesta. Al conducir, las personas realizamos de forma casi automática, cuatro tareas básicas:

- Percepción: a través de los sentidos percibimos continuamente información del entorno:
 - de la vía: su estado y características, la señalización, la situación y velocidad de otros vehículos, la presencia de peatones en el entorno, las condiciones climatológicas de cada momento si hace viento, si llueve...
 - del vehículo que conducimos: la velocidad a la que vamos, la estabilidad, la capacidad de frenado...
 - y de nosotros mismos: si nos sentimos seguros al volante, si estamos cómodos, por ejemplo si llevamos calzado adecuado para la conducción...
- Previsión: procesamos continuamente la información que nos llega a través de la percepción y, una vez que la hemos procesado prevemos lo que va a pasar y anticipamos lo que ocurrirá.
- Decisión: tras la previsión de las consecuencias, se decide la actuación que va a adoptar.
- Acción: por último, en la última fase, realizamos la decisión tomada.

Estos cuatro pasos ocurren en cuestión de segundos y cuanto mejor sea nuestro estado psicofísico, nuestra formación y experiencia conduciendo, mejor será la respuesta. Todo lo que dificulte nuestra percepción –estar despistados, cansados, con sueño, tomar alcohol u otras sustancias...- hace que la percepción y reacción disminuya.



Fatiga.

La fatiga produce agarrotamiento muscular, físico, sensación de cansancio, lentitud, falta de precisión en los movimientos, disminución de la atención, facilidad para la distracción y aumento del tiempo de reacción..., puede deberse a factores externos relacionados con el vehículo o relacionados con el conductor.

- Factores externos: la monotonía de la carretera, la congestión y retención de tráfico, el mal estado de la vía, condiciones meteorológicas o ambientales desfavorables.
- Factores relacionados con el vehículo: ruido excesivo del motor o música a demasiado volumen, ventilación inadecuada, exceso de calefacción, iluminación defectuosa, falta de confort del vehículo.
- Factores relacionados con el propio conductor: muchas horas seguidas de conducción, mala colocación del asiento o mala posición al volante, conducir con hambre o sueño, ingerir alcohol o tomar comidas copiosas, las preocupaciones cotidianas...

Reacción.

En toda situación de tráfico intervienen tres elementos: el conductor, el vehículo y la vía y su entorno. El factor humano es la parte que corresponde a las personas, por ello debemos conducir en las mejores condiciones psicofísicas y saber que el tiempo de reacción es clave ante un imprevisto o un obstáculo.

Tiempo de reacción: es el tiempo que transcurre desde que el conductor ve un obstáculo hasta que reacciona. Este tiempo varía en función del estado psicofísico del conductor, nunca por la velocidad ni por el estado de la vía. Aunque parezca que la reacción ante un obstáculo o situación imprevista es instantánea, el tiempo medio de reacción de un conductor es de aproximadamente 0,75 segundos. Si las condiciones psicofísicas no son las mejores, el tiempo aumenta. Distancia de reacción: es la distancia que recorre el vehículo durante el tiempo de reacción. A mayor tiempo de reacción mayor será la distancia recorrida. También varía con la velocidad: a mayor velocidad, mayor es la distancia recorrida. Distancia de frenado: es la distancia recorrida por el vehículo desde que el conductor acciona el freno hasta que queda detenido. Esta distancia puede variar dependiendo de la velocidad a que se circula, del estado de los neumáticos, de la suspensión y los frenos del vehículo, de la carga, del estado del pavimento, de las condiciones meteorológicas... Por ejemplo, si el pavimento está mojado la distancia de frenado puede llegar a ser hasta el doble que si está seco y hasta diez veces más cuando existe hielo en la calzada.

Responsables.

Conducir de forma segura significa adoptar una serie de medidas que afectan al conductor, a los ocupantes y al vehículo.

Recuerda.

Un conductor es la persona que maneja el mecanismo de dirección o va a los mandos de un vehículo. La tarea de conducir es compleja y requiere las mejores condiciones físicas y psíquicas y toda la atención puesta en ella. Los conocimientos necesarios para ser conductores los adquirimos cuando nos preparamos para obtener el permiso y es responsabilidad de cada persona mantenerlos al día.

Cuando conducimos recibimos información del entorno, la interpretamos y decidimos como actuar casi de forma automática, cuanto mejor sea la información y en mejores condiciones la recibamos, mejor será la respuesta a la conducción. El estado psicofísico es el conjunto de condiciones físicas y actitudes psicológicas, cambia si estamos cansados, fatigados o con sueño, si hemos tomado medicamentos o sustancias, si hemos tomado alcohol por poco que sea... e influye en el tiempo de reacción, en la distancia de frenado y en la de detención.

Somos responsables de nuestros actos y de sus consecuencias. La seguridad y prevención al volante, salva vidas.

PASAJEROS: COMPORTAMIENTO, RESPONSABILIDAD HACIA EL CONDUCTOR.

Los pasajeros debemos viajar cómodos y seguros, y contribuir a facilitar la conducción bien sea de un vehículo particular o colectivo –autobús, buses urbanos...-. Como pasajeros podemos ser de gran ayuda si nos ocupamos de todo aquello que no sea la conducción: ayudar con las indicaciones y señales, observaciones, atender a los niños y otros pasajeros, responder al teléfono... Pero también podemos entorpecer si distraemos al conductor.

Somos pasajeros todas las personas que vamos en un vehículo y no somos los conductores, debemos viajar cómodos y seguros, y contribuir a facilitar la conducción bien sea de un vehículo particular o colectivo –autobús, buses urbanos...-. Esto supone una actitud activa de colaboración: ayudar con las indicaciones y señales, no agobiar y hacer solo las observaciones adecuadas, atender a los niños, responder al teléfono, la radio... Nuestro papel es fundamental para la seguridad vial, por una parte, dentro del vehículo, hay que cumplir las normas y tener una actitud de colaboración; por otra, al bajar o subir del vehículo, hay que tener en cuenta cómo hacerlo.

Actitudes del pasajero.

Un pasajero que grita, que tiene una charla acalorada con el conductor, que le agobia con indicaciones o que le distrae de cualquier manera, contribuye a una conducción menos segura. Mantener una conversación reduce la atención del conductor un 26%; las distracciones están detrás del 39% de los accidentes de tráfico y el dato es aún mayor en el caso de conductores jóvenes.

Comportamiento dentro del vehículo.

El pasajero debe ocupar las plazas destinadas para ello, no deben ocupar el vehículo más personas de las permitidas y debemos cumplir unas normas obligatorias: llevar el cinturón de seguridad, delante y detrás, y colocar el reposacabezas adecuadamente. El riesgo de morir los pasajeros delanteros se multiplica por 8 si los pasajeros de detrás no llevan el cinturón. A 50km/h, un pasajero de 75kg que reciba el impacto de un pasajero del asiento trasero sin cinturón, soporta en su espalda una presión de 1.500kg. La función del reposacabezas es minimizar las lesiones cervicales en caso de colisión, en especial en caso de colisión por alcance, es decir, cuando nos dan un golpe. Los reposacabezas son, por tanto, un elemento de seguridad pasiva, no de comodidad. Un reposacabezas mal colocado puede multiplicar las lesiones de un latigazo cervical, que es un movimiento muy brusco, un fuerte vaivén del cuello. No ir sentados adecuadamente puede causar lesiones muy graves en caso de accidente.

Comportamiento al subir y bajar.

Los pasajeros no debemos subir y bajar del vehículo en marcha y debemos hacerlo por el lado del arcén o la acera; no debemos arrojar objetos, sacar el cuerpo por la ventanilla o abrir la puerta al paso de otro vehículo o peatón.

Los pasajeros de autobuses si existe parada debemos esperar en ella, guardando el turno y sin salir a la calzada. Si no hay parada, debemos esperar fuera de la calzada. Si es una parada escolar debemos poner especial atención a que los niños esperen lo más alejados de la calzada posible, si son muy pequeños deben permanecer siempre de la mano. Cuando llegue el autobús y haya parado totalmente, subiremos por la puerta que corresponda, tranquilamente y sin empujar a los demás usuarios. Nunca se correrá por la calzada para alcanzar el autobús que está a punto de partir.

Recuerda.

Los pasajeros podemos ser de gran ayuda en la conducción, pero también un obstáculo si distraemos al conductor. Nuestro papel es fundamental para la seguridad vial, por una parte, dentro del vehículo, hay que cumplir las normas, llevar siempre el cinturón, delante y detrás, ajustar el reposacabezas y tener una actitud de colaboración; por otra, al bajar o subir del vehículo o esperar al bus u otros vehículos hay que hacerlo por el lado de la acera y no abrir la puerta al paso de otro vehículo o peatón.

TURISMOS: DOCUMENTACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Los turismos son uno de los 21 tipos distintos de vehículos a motor que identifica el Reglamento de Circulación... pero lo importante es que, tengas el vehículo que tengas, conozcas la documentación que debes llevar y que cumplas las normas de mantenimiento. Por tu seguridad y la de los que van contigo: ten tu vehículo en condiciones.



Un vehículo es el medio de transporte de personas o cosas, actualmente el parque móvil registrado en España lo constituyen más de 31 millones de vehículos. El Reglamento de Circulación identifica hasta 21 tipos distintos de vehículos a motor y cada uno de ellos requiere un tipo de permiso y de mantenimiento. El turismo es un tipo de vehículo, es un automóvil destinado al transporte de personas, con cuatro ruedas y un máximo de 8 plazas además del asiento del conductor. Es importante que sepas que hay una documentación obligatoria del vehículo y otra del conductor. Ambas deben estar en regla y mostrarse si son requeridas por un agente. Por tu seguridad y la de los que van contigo, mantén siempre tu vehículo en perfecto estado.

Documentación obligatoria.

Para conducir un vehículo a motor hay 3 documentos que debes llevar, uno de ellos corresponde al conductor y 2 al vehículo. Es obligatorio llevar siempre y mostrar si son requeridos el permiso de conducir, la Ficha Técnica del vehículo, la Tarjeta y pegatina de la ITV, si corresponde. Además de esta documentación que debe llevarse siempre, es muy conveniente llevar la póliza del seguro y el recibo del pago. También conviene llevar ejemplares de la Declaración amistosa de accidente que la compañía aseguradora facilita al propietario del vehículo, que es la persona que debe tener asegurado el vehículo. Si bien cada país tiene su propio sistema de permisos, existen convenios que permiten conducir, temporal o permanentemente, en muchos países. Se debe consultar la situación de cada permiso y canjearlo si es necesario, en el teléfono 060 se puede consultar información para titulares de permisos de conducción expedidos en el extranjero.

La Inspección Técnica de Vehículos.

El objetivo de la ITV es comprobar que el estado general y los elementos de seguridad del vehículo se encuentran en unas condiciones que permitan que pueda circular sin ser un peligro para sus ocupantes ni para otras personas o elementos de la vía pública. Además, en la inspección se comprueba el cumplimiento de unos requisitos mínimos de respeto al medio ambiente. Es obligatorio que todos los vehículos realicen la ITV, una pegatina acredita que la revisión ha sido realizada y el vehículo está en correcto estado. Existen sanciones económicas si no se cumple con la obligación de llevar el vehículo a la inspección técnica en el plazo debido o por circular con un vehículo cuya inspección técnica ha resultado negativa. El responsable de la infracción es el titular del vehículo, no el conductor. Los turismos deben pasar obligatoriamente la ITV cuando cumplan 4 años desde su matriculación y seguir pasándola cada 2 años hasta que cumplen 10, a partir de ahí, cada año obligatoriamente. Se puede pasar en cualquiera de las ITV del país, si bien el coste varía según la comunidad autónoma y el tipo de motor. Una vez revisado el vehículo, si hay algún problema, se cuenta con 15 días para solucionarlo y volver a pasarla.

El mantenimiento del vehículo.

El vehículo es un elemento protagonista dentro del fenómeno vial junto con las vías y el factor humano, de su mantenimiento, de su conservación en buen estado, depende nuestra seguridad y la de los que nos rodean. Son demasiadas las veces en las que, por ejemplo, el mal estado de los neumáticos o deficiencias en el frenado son causa de siniestros. Las revisiones periódicas, la puesta a punto, el mantenimiento periódico nos asegura el correcto funcionamiento.

Recuerda.

Un vehículo es el medio de transporte de personas o cosas. Un turismo es un automóvil destinado al transporte de personas. Para conducir un vehículo a motor es obligatorio llevar siempre y mostrar si son requeridos el permiso de conducir, la Ficha Técnica del vehículo, la Tarjeta y pegatina de la ITV. Además es muy conveniente llevar la póliza del seguro y el recibo del pago, así como ejemplares de la Declaración amistosa de accidente. La persona que debe tener asegurado el vehículo y es responsable de su estado es el propietario del vehículo.

MOTOCICLETAS.

Año a año aumenta el número de motos, tanto de pequeña como de alta cilindrada: son un vehículo ágil, atractivo, de ellas se destaca la sensación de libertad que proporcionan; a la vez, las motos tienen un riesgo especial y exigen más atención y prudencia en su manejo ya que por sus características, son más inestables, más frágiles y menos visibles para

el resto de los vehículos: el riesgo de matarse en un accidente de tráfico en moto es 17 veces superior al de matarse en un turismo. Por ello se deben extremar las precauciones para su conducción.

La motocicleta es un vehículo de motor que acciona la rueda trasera, salvo raras excepciones, la rueda directriz es la delantera. Su estructura es el cuadro o chasis y las dos ruedas, algunas de ellas pueden llevar un sidecar. Son vehículos para transportar hasta dos personas, tres si están dotadas de sidecar. Su velocidad es superior a 45 Km/h y las hay de mayor y menor potencia, tradicionalmente se han clasificado por la cilindrada de sus motores: 50cc, 125cc, 250cc, 350cc, 400cc, 500cc, las de 750cc fueron durante bastantes años la cilindrada máxima, aunque hoy día son frecuentes otras mayores, como 900, 1000 y 1200cc.

Son vehículos rápidos y ágiles para la conducción, especialmente por la ausencia de carrocería pero es esa característica la que las hace, a la vez, menos estables, más frágiles y menos visibles para el resto de los vehículos. Por ello, hay que tener especial cuidado, especialmente con las de mayor tamaño.

Permisos

Para conducir una motocicleta se debe estar en posesión del correspondiente permiso de conducción. Lo expiden las Jefaturas de Tráfico una vez superadas las pruebas que demuestren que se tiene los conocimientos adecuados. Como en todos los tipos de permisos o licencias no debe estar caducada, hay que llevarla consigo, y mostrársela a los agentes que la soliciten. Existen tres clases de permisos: el A1, el A2 y el A

A1: Autoriza a conducir motocicletas ligeras con o sin sidecar con una cilindrada máxima de 125 cc., también autoriza a conducir ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida.

titular de un permiso de conducción de la clase B, con más de tres años de antigüedad, conducir, dentro del territorio nacional, motocicletas de hasta 125 cc.

A2: Autoriza a conducir motocicletas, con o sin sidecar, hasta 35 Kw de potencia, incluidas las motocicletas que autoriza a conducir el permiso de la clase A1. También autoriza a conducir ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida.

Documentación

El conductor de una motocicleta debe poseer y llevar consigo los siguientes documentos:

-Tarjeta de inspección técnica: acredita que el vehículo tiene las características técnicas necesarias para circular y se pueden modificar salvo que se cuente con la correspondiente autorización.

-Permiso de circulación: las motocicletas deben estar matriculadas en las Jefaturas Provinciales de Tráfico expiden el permiso de circulación una vez superado el examen, consta: la matrícula, el nombre y domicilio del titular y otros datos de la motocicleta.

-Seguro de responsabilidad civil: (NO ES OBLIGATORIO LLEVARLO) que cubra los daños causados a las personas con motivo de la circulación por la vía pública. Este seguro no cubre los daños propios ni los de los otros vehículos, para ello se debe contratar otros seguros voluntarios.

Sin seguro no se puede circular y si se hace el vehículo puede ser retirado y se impone la sanción correspondiente.

Casco

El uso de casco es obligatorio para los conductores y ocupantes de las motocicletas. Deben ser cascos de protección homologados. El casco de protección es un elemento de seguridad fundamental en la conducción. Diversos estudios demuestran que el 71% de las personas que fallecen en un accidente de moto lo hacen como consecuencia de las lesiones producidas en la cabeza. No hay disculpa para circular sin casco. Elige el casco adecuado, sin prisas y pruébalo las veces que sea necesario: debe quedar perfectamente ajustado, sin apretar en ninguna parte de la cabeza. Debe llevar en su interior la etiqueta de homologación (E9).



Una de las características de las motocicletas es la ausencia de carrocería, por tanto, el conductor está directamente expuesto a las condiciones meteorológicas y ambientales (viento, frío, polvo, etc) y, en caso de caída el cuerpo sufre directamente el impacto. Por ello es fundamental ir provistos de vestuario que proteja, adecuado a las circunstancias: -Cazadora de manga larga, pantalones largos resistentes, a ser posible, impermeables, y guantes que nos protejan de las condiciones climatológicas y ambientales adversas y, en caso de caída, atenúen la gravedad de las heridas. Debe ser ropa ajustada pero permitir movernos con soltura y comodidad. Las botas o zapatillas, mejor altas, de material resistente, que mantengan el pie firme al apoyarse en el suelo y protejan los tobillos. Para facilitar ser vistos por los demás usuarios, es mejor que los colores de las prendas sean claros y dispongan de elementos reflectantes.

Conducción.

Algunas normas básicas para la conducción de motocicletas son:

Cumplir las normas: establecidas en general para los vehículos automóviles.

Hacerse ver: siempre casco e indumentaria de colores claros y vivos. Llevar la luz de cruce siempre encendida. No circular en los ángulos muertos de los otros conductores. Señaliza siempre para advertir a los demás usuarios de las maniobras.

Adaptar la conducción: a las situaciones y mantener en todo momento una correcta distancia de seguridad, lateral o frontal.

Prever las maniobras: de los demás usuarios y asegurarse de que los demás usuarios se han percatado de las propias.

Tener especial cuidado con los baches, boquetes y pequeños obstáculos en la calzada.

Estar atentos: a la presencia de aceite, gravilla, arena, etc. en el pavimento.

Mantenimiento

Las motocicletas deben pasar la ITV cuando les corresponde. Además, para un correcto mantenimiento y seguridad:

-Limpieza: para que una moto esté sana tiene que estar limpia. Hazlo con agua y productos jabonosos suaves, al terminar, sécala y rueda con ella un poco para que suelte el agua que le quede antes de dejarla de nuevo parada.

-Los neumáticos: el dibujo y desgaste y la presión deben ser los correctos. En moto un correcto inflado influye mucho en el comportamiento de la moto: ni por encima ni por debajo, sino la presión que indica el fabricante comprobada en frío, antes de rodar con la moto.

-La cadena: si tu moto tiene transmisión por cadena, y no correa o cardan, ésta requiere un mantenimiento especial.

Para hacer un buen mantenimiento de la cadena es muy importante que esté siempre bien engrasada y su tensión sea la correcta.

-Los frenos: si son frenos de disco se debe controlar el nivel de los líquidos mirando los depósitos, y que el circuito no tenga pérdidas. Si es de tambor, se debe regular la tensión del cable hasta que el tacto y la frenada sean los adecuados. Exactamente igual pasa con los embragues, tanto hidráulicos como mecánicos por cable. En un freno de disco podrás controlar fácilmente el desgaste de las pastillas, hazlo con cierta regularidad para no dañar los discos.

-Las luces: igual de importante es ver cómo ser vistos, chequea cada semana que la luz trasera funciona, haz lo mismo con los intermitentes, prueba la bocina de vez en cuando.

-El líquido refrigerante: si el motor se refrigera mediante líquido y no por aire, es importante comprobar el nivel. Nunca debes abrir el tapón del radiador en caliente, podrías sufrir graves quemaduras.

-El aceite: Hay dos sistemas principales para comprobar el nivel del aceite: o por ojo de buey o por varilla. El primero es una ventanita redonda de cristal donde se ve hasta dónde llega el aceite, el segundo es una varilla normalmente unida al tapón, que indica el nivel al introducirla limpia y sacarla de nuevo.

Recuerda

La motocicleta es un vehículo de motor, puede transportar hasta dos personas, tres si están dotadas de sidecar; tradicionalmente se clasifican por la cilindrada del motor. Son vehículos rápidos y ágiles para la conducción, pero la ausencia de carrocería hace que sean menos estables, más frágiles y menos visibles para el resto de los vehículos. Por ello, hay que tener especial cuidado, especialmente con las de mayor tamaño.

Para conducir una motocicleta se debe estar en posesión del correspondiente permiso de conducción - A1 o A-, de la Tarjeta de inspección técnica, Permiso de circulación, Seguro de responsabilidad civil. El recibo del seguro no es obligatorio, pero sí recomendable. Actualmente no hay sanción prevista por no llevar el recibo del seguro. No obstante, es recomendable ir provisto de él para demostrar que nuestro vehículo está asegurado en el supuesto de que los agentes no pudieran comprobarlo directamente en el Fichero Informativo de Vehículos Asegurados.

El uso de casco es obligatorio para conductores y ocupantes, deben ser homologados y es importante usar ropa de protección adecuada, hacerse ver, conducir respetando las normas y recordar que la carrocería de tu moto es tu propio cuerpo. Nuestra actitud es un elemento clave: confianza y decisión sin perder el respeto, siendo consciente de los riesgos y evitarlos.

CICLOMOTOR.

Los ciclomotores son un medio de transporte cómodo y barato, sus características, en especial si se trata de ciclomotores de dos ruedas, hacen que sean menos estables, más frágiles y menos visibles que otros vehículos. Por esto, debemos extremar las precauciones para su conducción: estar pendientes para no perder el equilibrio, esforzarnos para ser vistos por el resto de usuarios y pensar que, ante una colisión o caída, siempre llevaremos la peor parte ya que, al no tener carrocería, nuestro cuerpo recibirá directamente el golpe.

Los ciclomotores son vehículos provistos de un motor de cilindrada no superior a 50 centímetros cúbicos y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 Km /h., pueden ser de dos, tres ruedas y también se consideran en esta categoría a los cuadriciclos ligeros -vehículos de cuatro ruedas con una masa en vacío inferior a 350 Kg. y, cuya potencia máxima neta, en caso de tener motor eléctrico, es inferior o igual a 4 Kw.-. Los ciclomotores pueden circular por vías urbanas y por carreteras convencionales por el arcén si no hubiese vía destinada para ellos, no pueden, en ningún caso circular por autopistas, autovías ni vías reservadas para vehículos a motor.

Licencias

Para conducir un ciclomotor se debe tener la licencia que autoriza a ello, la AM que autoriza para conducir ciclomotores de dos o tres ruedas y cuadriciclos ligeros. La edad mínima para obtenerlo es de 15 años cumplidos. También se pueden conducir con permiso de la clase B.

Documentación

Para circular con un ciclomotor se debe matricular en la Jefatura de Tráfico de la provincia de residencia. Una vez matriculado, se expide la licencia de circulación, que es el documento en el que figuran todos los datos del ciclomotor, además del nombre y domicilio del titular.

La casa comercial que nos ha vendido el ciclomotor nos entregará el certificado de características técnicas del mismo. Además, para poder circular es necesario contratar el Seguro Obligatorio para cubrir los daños personales y materiales que puedan ocurrir.

Normas básicas

Además de todas las normas que afectan a todos los vehículos, los ciclomotores, por sus especiales características, han de cumplir unas normas básicas encaminadas, fundamentalmente, a garantizar su seguridad. Identifica qué está permitido y qué está prohibido con un ciclomotor

Recuerda

Un ciclomotor es un vehículo de dos ruedas provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³ y con una velocidad no superior a 45 Km /h, aunque pueden existir otros ciclomotores especiales de 3 o 4 ruedas. Para poder



conducirlo hay que poseer y llevar consigo una licencia que expiden las Jefaturas provinciales de Tráfico. Los ciclomotores deben ser matriculados y disponer de la correspondiente licencia de circulación, así como el certificado de características técnicas y el seguro obligatorio.

Para conducirlos es obligatorio llevar puesto el casco homologado, tanto en las vías urbanas como interurbanas, así como protegerse el cuerpo con copa y calzado adecuado.

BICIS: USO, SEGURIDAD, DERECHOS Y DEBERES.

La bicicleta es un medio de transporte barato y cómodo. En los últimos tiempos ha crecido su presencia en las ciudades, además de seguir siendo un elemento de diversión y deporte. Sin embargo, es un vehículo muy frágil y sus conductores van muy desprotegidos. En caso de colisión con otro vehículo o caída, los ciclistas reciben sobre su propio cuerpo los golpes. Para evitar los accidentes hay que conocer muy bien las normas y señales de circulación y cumplirlas. Debemos conducir con mucha precaución y no sorprender a otros conductores ni ser sorprendidos por éstos.

La bicicleta es un vehículo de dos ruedas sin motor. No contamina, ni emite ruidos, es barata, saludable, rápida y eficaz –en tiempo puerta a puerta, en ciudades, es más rápida que el coche o el autobús–. De uso urbano, de paseo, de ruta, de montaña... hay una bici para cada tipo de actividad y hay que elegir la más adecuada para cada situación, con el tamaño adecuado a la altura del ciclista. También la vestimenta y los elementos de seguridad deben ser los adecuados a cada circunstancia: ropa cómoda, que facilite ver al ciclista y que permita realizar las maniobras adecuadamente.

Según la Comisión Europea, el 50% de los viajes urbanos son de menos de 5 kilómetros, distancia perfectamente asumible para ir en bicicleta. A una velocidad moderada (10 km/h), cinco kilómetros se recorren en 30 minutos, y tres, en 18. Con 10 minutos al día de bici, mejoran las articulaciones, los músculos y el sistema circulatorio; y con 60, baja notablemente el peso, estás más ágil y en forma.

Eso sí, es un vehículo muy frágil y sus conductores van muy desprotegidos. En caso de colisión con otro vehículo o caída, los ciclistas reciben sobre su propio cuerpo los golpes. Para evitar los accidentes hay que conocer muy bien las normas y señales de circulación y cumplirlas.

Normas

Los ciclistas, en ciudad o en ruta, deben atender a la señalización y respetarla, sean señales verticales, horizontales, marcas viales o señales de agentes; además, se debe recordar que la persona, en bici, es el elemento más frágil y circular con precaución.

Como norma general, las bicicletas no pueden circular por autopistas y autovías, salvo personas mayores de 14 años que sí pueden circular por los arcones de las autovías, sin invadir la calzada, si no está prohibido por una señal. Antes de incorporarnos a la circulación, debemos esperar a que la vía esté libre y no se acerquen otros vehículos para hacerlo lo más rápido posible. Las bicicletas deben circular por la derecha: en ciudad, lo más cerca posible de la acera, sin hacer “eses” entre los vehículos; en carretera, por el carril reservado para bicis o por el arcén derecho si es transitable y, si no lo es, lo más cerca posible del borde derecho de la calzada. Sólo se puede circular en paralelo, en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía cuando la visibilidad permita ver y ser vistos y no ponga en riesgo la seguridad, y debemos colocarnos en hilera, colocándose de uno en uno, en los tramos sin visibilidad o cuando se formen aglomeraciones de tráfico.

En los carriles señalizados para bicicletas, los ciclistas siempre tienen preferencia en los cruces con otras vías. En ciudad se tiene prioridad de paso, respecto a los vehículos de motor, cuando se circule por un carril bici, por un paso para ciclistas, o un arcén debidamente señalizado; también ante un vehículo que vaya a realizar un giro para entrar en otra vía si el ciclista está próximo o si es un grupo de ciclistas el primero ha iniciado el cruce o ha entrado en una glorieta. Se debe ceder el paso: en los pasos para peatones debidamente señalizados o cuando se vaya a girar para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no haya paso para estos.

Para circular de noche con una bicicleta, debemos llevar instalada una luz blanca en la parte delantera y una luz roja en la parte trasera, así como un catadióptrico trasero no triangular de color rojo. Opcionalmente, se pueden llevar instalados catadióptricos en los pedales (2 en cada pedal) y en los radios de las ruedas de color amarillo-auto. Las bicicletas deben llevar elementos reflectantes homologados y los conductores alguna prenda reflectante.

Está prohibido cargar la bicicleta con objetos que dificulten su manejo o reduzcan la visión.

Seguridad.

POSICIÓN: Es importante que el tamaño de la bicicleta sea el adecuado para la altura del ciclista, y que la posición sea la correcta: el ciclista, situado sobre el cuadro, podrá apoyar los pies en el suelo. El sillín y el manillar deben estar a la misma altura.

ALUMBRADO: Si se circula por la noche, pasos inferiores y túneles es necesario llevar el alumbrado que corresponda. El sistema de alumbrado de la bicicleta deberá llevar obligatoriamente: En la parte delantera una luz de posición de color blanco. En la parte trasera una luz de posición de color rojo y un catadióptrico, no triangular, del mismo color. La bicicleta estará dotada de elementos reflectantes. Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado los ciclistas llevarán, además, una prenda reflectante si circulan por vías interurbanas. Opcionalmente se pueden añadir catadióptricos de color amarillo, en los radios de las ruedas y dos en cada pedal, con el fin de que los conductores y demás usuarios puedan distinguirlos a una distancia de 150 metros.

CASCO: El casco de protección, homologado, es obligatorio para conductores y ocupantes de bicicletas, si circulan por vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes, por razones médicas acreditadas o en condiciones extremas de calor.

TASA DE ALCOHOLEMIA: La tasa máxima de alcoholemia, de los conductores en general (0.5 g/l de alcohol en sangre o de alcohol en aire expirado superior a 0.25 miligramos por litro) también afecta a los ciclistas que están obligados, como otros conductores, a someterse al preceptivo test de alcoholemia.

PASAJEROS: En bicicletas, para una persona, solo se permite llevar un pasajero, en asiento adicional homologado, si éste es menor de siete años y el conductor mayor de edad.

MÓVILES Y RECEPTORES: Está prohibido conducir y utilizar auriculares conectados a receptores o reproductores de sonido así como el uso del teléfono móvil.

Recuerda

La bicicleta es un medio de transporte barato y cómodo. Cada día se usan más en ciudad, en carretera y en la naturaleza, sin embargo, es un vehículo muy frágil y sus conductores el elemento más vulnerable ya que en caso de colisión o caída reciben sobre su propio cuerpo los golpes. Para evitar los accidentes hay que conocer muy bien las normas y señales de circulación y cumplirlas. Debemos conducir con mucha precaución y no sorprender a otros conductores ni ser sorprendidos por éstos.

Para disminuir los efectos de los accidentes, los conductores están obligados a utilizar casco protector en las vías interurbanas y, aunque en las urbanas no es obligatorio, es aconsejable usarlo, también es aconsejable usar otros elementos protectores como coderas, rodilleras, etc., además, debido a las reducidas dimensiones de las bicis, son menos visibles para el resto de los usuarios y pueden quedar ocultas por otros vehículos que, a su vez, les dificultan su visibilidad. Para advertir su presencia es conveniente llevar preñar reflectantes y utilizar el timbre.

Se deben señalar las maniobras, observar el tráfico, comprobar si alguna señal o norma de circulación nos prohíbe realizar la maniobra, realizarla con suficiente anticipación y claridad para advertir a los demás conductores de que vamos a realizarla, señalarla con el brazo y ejecutarla de forma correcta si estamos seguros de que puede realizarse sin peligro.

BUSES Y CAMIONES: VEHÍCULOS PESADOS.

Camiones, autobuses y autocares son vehículos pesados destinados al transporte de mercancías o pasajeros. Por sus características, requieren una atención especial para garantizar la seguridad de conductores, pasajeros y el resto de



usuarios de la vía. Los conductores profesionales se forman para obtener los permisos específicos y mantener actualizadas sus competencias. Los pasajeros y el resto de usuarios de la vía, seamos peatones o conductores de otros vehículos –turismos, ciclomotores, motocicletas, bicis...- debemos conocer las normas de comportamiento tanto para un buen uso como para compartir las vías con seguridad.

Características

La expresión "vehículos pesados" es frecuentemente utilizada para referirse a los vehículos cuyos conductores, en determinadas circunstancias, deben aminorar la marcha o apartarse al arcén para facilitar el adelantamiento a los que les siguen; entre ellos cabría incluir a los destinados al transporte de mercancías, camiones, cuya masa máxima autorizada (M.M.A.) exceda de 3.500 kilogramos y los de transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, más de 8 plazas.

Estos vehículos, por su lentitud, masa o dimensiones exigen a los demás usuarios de la vía tomar precauciones especiales, ya que:

- Ocupan más calzada y dejan menos espacio a los demás conductores.
- En las curvas de carreteras estrechas suelen invadir algo la parte izquierda de la calzada.
- Necesitan más espacio y tiempo para hacer las maniobras.
- Al ocupar más espacio en la vía, pueden impedir o dificultar la visibilidad.
- Dificultan y alargan los adelantamientos.
- Al ser más lentos, dificultan la fluidez de la circulación.
- En caso de calzadas mojadas o fuerte viento lateral, debemos tener precaución al cruzarnos con ellos.

Los demás usuarios debemos tener presente estas circunstancias para actuar en consecuencia:

- Advertir con más antelación nuestras intenciones cuando vamos a realizar una maniobra.
- Colaborar y facilitarles las maniobras.
- No acercarse mucho a ellos porque ocultan la vía.
- Tener mucha precaución al adelantarlos y aumentar la distancia de seguridad.
- Ser prudentes cuando llueve o la calzada esté mojada porque salpican gran cantidad de agua y dificultan la visibilidad.
- En caso de viento sujetar firmemente nuestro vehículo al cruzarnos con ellos o adelantarlos porque pueden desviarnos de nuestra trayectoria.

Camión

Un camión es un automóvil de cuatro o más ruedas que ha sido concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina no está integrada en el resto de la carrocería y tiene como máximo 9 plazas, incluido el conductor.

Autobús

Un autobús o autocar es un automóvil que tiene más de 9 plazas incluida la del conductor, concebido y construido para el transporte de personas y sus equipajes. Existen autobuses o autocares de dos pisos, y autobuses o autocares articulados.

Comportamiento

Los demás usuarios debemos tener presentes las características de este tipo de vehículos para actuar en consecuencia:

- Advertir con más antelación nuestras intenciones cuando vamos a realizar una maniobra: adelantamientos, paradas...
- Colaborar y facilitarles las maniobras: dejando mayor distancia de seguridad, esperando a que superen curvas o adelanten...
- No acercarse mucho a ellos porque ocultan la vía: mantener la distancia de seguridad.
- Tener mucha precaución al adelantarlos: señalizar, asegurar la maniobra, realizarla con agilidad, volver al carril a la distancia suficiente...

- Ser prudentes cuando llueve o la calzada está mojada porque salpican gran cantidad de agua y dificultan la visibilidad.
- En caso de viento sujetar firmemente el volante o manillar de nuestro vehículo al cruzarnos con ellos o adelantarlos porque pueden desviarnos de nuestra trayectoria.

DOCUMENTACIÓN DEL VEHÍCULO.

De igual forma que para conducir un vehículo por una vía pública los conductores deben llevar el correspondiente permiso o licencia, los vehículos también precisan los correspondientes documentos para circular. Son el permiso de circulación, la tarjeta de inspección técnica y el recibo del seguro no es obligatorio, pero sí recomendable. Actualmente no hay sanción prevista por no llevar el recibo del seguro. No obstante, es recomendable ir provisto de él para demostrar que nuestro vehículo está asegurado en el supuesto de que los agentes no pudieran comprobarlo directamente en el Fichero Informativo de Vehículos Asegurados.

Documentos necesarios

La Ley exige que conductor y vehículo obtengan autorizaciones administrativas para poder conducir y circular, que se lleven si se circula y que se muestren a los agentes de la autoridad que lo soliciten. Estos 'papeles' son la garantía de que el titular está capacitado para conducir un tipo de vehículo (Permiso de Conducción), que este cumple las características y homologaciones (Permiso de Circulación y Tarjeta de Características Técnicas) y de que no presenta defectos mecánicos peligrosos para la seguridad vial, en función de la antigüedad, clase y destino de los vehículos, (pegatina y certificado de la última ITV). El recibo del seguro no es obligatorio, pero sí recomendable. Actualmente no hay sanción prevista por no llevar el recibo del seguro. No obstante, es recomendable ir provisto de él para demostrar que nuestro vehículo está asegurado en el supuesto de que los agentes no pudieran comprobarlo directamente en el Fichero Informativo de Vehículos Asegurados.

En España las fotocopias compulsadas tienen validez solo para acreditar la existencia de los mismos. Si se viaja dentro de la Unión Europea, es suficiente con el permiso de conducir junto con el DNI -ambos en vigor-. Si se sale de la UE se debe solicitar un Permiso de Conducir Internacional en la Jefatura Provincial de Tráfico. El vehículo debe ir documentado y llevar los originales (no fotocopias) del permiso de circulación y la ficha con las características técnicas (e ITV actualizada). Fuera de la UE es necesaria la Carta Verde. Además, para circular por el extranjero, el vehículo debe llevar un adhesivo con el país de origen en la parte posterior (una pegatina en forma de óvalo, de color blanco, en una E de color negro).

Permiso

El permiso de circulación acredita la matriculación del vehículo y autoriza a que éste pueda circular por las vías públicas. Contiene los datos del titular e identifica el vehículo. Cualquier variación en el nombre o domicilio del titular que figura en el permiso de circulación debe ser comunicada en un plazo de 15 días a la Jefatura de Tráfico para su renovación. En el caso de cambio de titularidad del vehículo por venta o donación:

- La persona que transmite el vehículo está obligada a comunicarlo a la Jefatura de Tráfico en un plazo de 10 días.
- La persona que adquiere el vehículo debe solicitar el permiso de circulación a su nombre en un plazo de 30 días.

Tarjeta

La tarjeta de inspección técnica es el documento que acredita que el vehículo reúne las características necesarias para circular. En la tarjeta constan los datos técnicos del vehículo. En dicha tarjeta se anotarán las inspecciones técnicas obligatorias a las que puede estar sometido el vehículo en función de su antigüedad, tipo, masa máxima autorizada o



servicio al que esté dedicado. La siguiente tabla muestra la periodicidad de las inspecciones técnicas según los distintos tipos de vehículos.

Seguro

El seguro obligatorio cubre, hasta una cuantía limitada, la responsabilidad civil del conductor del vehículo cuando se producen daños, tanto corporales como materiales, por hechos de la circulación. Todo propietario de un vehículo de motor que tenga su estacionamiento habitual en España, está obligado a suscribir un contrato de seguro, por cada vehículo del que sea titular, que cubra la responsabilidad civil. En caso de accidente todas las partes implicadas en él, deben dar parte a su compañía de seguros en un plazo máximo de siete días, salvo que se haya fijado en la póliza un plazo más amplio.

No es obligatorio llevar el recibo del seguro, si bien es recomendable.

Infracciones

Las infracciones relativas a la documentación del vehículo suponen una sanción administrativa. Para las infracciones menores, como no llevar el permiso o tener los datos sin actualizar, las multas estipuladas parten de los 10 euros. Otras más graves, como conducir un vehículo no asegurado o sin autorización administrativa para circular, están penadas con multas de miles de euros y pueden ser motivo de inmovilización del vehículo.

Recuerda

Los documentos del conductor y del vehículo son una protección para todos los usuarios de las vías, por ello, no llevarlos se sanciona con multas, cuya cuantía se gradúa en función de la gravedad del hecho: es más grave conducir sin haber obtenido el Permiso -un delito tipificado en el Código Penal- que hacerlo habiéndolo olvidado en casa.

El conductor debe contar con el Permiso de Conducción; el vehículo con el Permiso de Circulación, la Tarjeta de Características Técnicas y Seguro obligatorio, no es obligatorio llevar el recibo, pero sí recomendable.

CONDUCTA PAS: PROTEGER, AVISAR Y SOCORRER.

Todo conductor está obligado a ayudar en caso de accidente, se vea o implicado o no en él. Sin embargo, la gran mayoría de las personas no actúa correctamente cuando se encuentra con un accidente: el desconocimiento, el miedo y el nerviosismo son factores que inciden en el comportamiento. Una actuación correcta salva vida, pero una actuación incorrecta puede agravar las consecuencias, incluso provocar un segundo accidente. Si llegamos los primeros, debemos actuar con rapidez, evitar peligros mayores, no ponernos en riesgo, proteger señalizando el accidente, pedir ayuda sanitaria inmediatamente y socorrer a los heridos. PAS: Proteger. Avisar. Socorrer.

Ayudar

El Código Penal, en su artículo 195, recoge el delito De la omisión del deber de socorro para aquellas personas que no ayuden quien que se halle desamparado y en peligro manifiesto y grave, cuando pueda hacerlo sin riesgo propio ni de terceros, por tanto, todo conductor está obligado a ayudar en caso de accidente, se vea o implicado o no en él.

Los primeros minutos tras un accidente de tráfico son vitales. Cuando nos aproximamos al lugar de un accidente formamos parte de una cadena, denominada cadena de supervivencia o cadena asistencial al accidente de tráfico. Es responsabilidad de la primera persona que llega la activación de esa cadena; de esta activación depende el tiempo y, a veces, el tipo de auxilio sanitario que acudirá. Se debe seguir un esquema fácil de recordar: PAS: Proteger, Avisar, Socorrer.

Si somos los primeros en llegar es de vital importancia una correcta actuación, haciéndolo podemos ayudar a salvar vidas, a evitar otro accidente, a reducir los daños materiales o a disminuir el dolor de los afectados. Por todo ello, debemos saber lo se debe y, sobre todo, lo que no se debe hacer.

Mantener la calma no sólo nos permitirá actuar correctamente, si no que servirá de apoyo para los afectados. Lo siguiente es seguir la pauta PAS: proteger, avisar, socorrer.

Proteger

El primer paso es señalizar y proteger el lugar del accidente. Para ello, debemos aparcar nuestro vehículo en el lugar más seguro, apartarlo lo máximo posible del accidente, preferiblemente fuera de la calzada o en el arcén.

Encenderemos las luces de emergencia tanto de día como de noche, si son necesarias también las de posición y si es de noche, enfocaremos los faros de nuestro vehículo al lugar del accidente para facilitar la visión, en caso de detenerse más vehículos para prestar ayuda, debemos pedir a sus conductores que hagan lo mismo. Si hay niebla, debemos extremar las medidas de señalización.

Seguidamente, con el chaleco puesto, colocaremos antes y después del lugar del accidente los triángulos de emergencia a unos 150 metros aproximadamente y, cuando nos movamos por el lugar del siniestro, procuraremos no invadir la calzada más allá de lo estrictamente necesario y siempre con el chaleco de alta visibilidad puesto.

Proteger incluye avisar al resto de los usuarios para que no se vean involucrados en el accidente y solicitar su colaboración, bien sea indirecta -avisando a los vehículos que les siguen y respetando la normativa- o directa para intervenir. Restablecer la seguridad en la circulación y asegurar la correcta circulación de otros usuarios, evita agravar la situación.

Si es otra persona la que está dirigiendo la situación, especialmente si está más cualificada que nosotros o se identifica como sanitario, agente de paisano, socorrista... debemos obedecer y hacer lo que se nos pida.

Llegados al extremo de encontrarnos con fuego, será prioritario apagarlo, lo correcto es usar el extintor de polvo que suele equipar nuestros vehículos: nunca con agua, si no tenemos extintor, con prendas de abrigo –mantas, abrigos, chaquetas... u otras prendas de lana. Apagar el fuego es un paso previo a los demás. En caso de que exista derramamiento de aceite o gasolina, debemos señalizarlo con más triángulos o prendas reflectantes y, si es posible, echar tierra o arena encima.

Lo siguiente es hacernos una idea del conjunto de circunstancias y consecuencias del accidente: evaluar los daños, ordenar correctamente las prioridades para saber el tipo de auxilio que debemos pedir, algo vital para salvar vidas.

Avisar

Una vez evaluada la situación, debemos llamar inmediatamente al teléfono de emergencias: 112 si el siniestro se produce en nuestro país o en la Unión Europea. Si no lo recuerdas en ese momento, tu teléfono móvil indica cómo realizar una llamada de emergencia incluso sin introducir el PIN y sin cobertura: sigue las instrucciones. Para realizar la llamada desde un teléfono público no es necesario introducir monedas. También está indicado en la documentación del seguro de nuestro coche.

Durante la llamada, debemos estar tranquilos: contestar a las preguntas que nos hagan, hablar con calma, explicar los detalles del accidente -número de heridos, estado de consciencia de todos ellos, en caso de que haya alguien atrapado mencionarlo, para que se alerte a los bomberos, lugar del accidente, sentido en el que se ha producido, tipo de accidente y número vehículos implicados, riesgos climáticos (niebla, lluvia, nieve etc.), informar del estado del tráfico si hay retenciones se, si hay “efecto vaca” en el sentido contrario -el que se produce en las autopistas cuando en el carril de sentido contrario tiene lugar un accidente y todos aminoran la marcha para ver lo que sucede, atascando el carril que en teoría tendría que circular con normalidad-.

Deberemos seguir todas las instrucciones e indicaciones que nos ofrezcan desde el centro coordinador de emergencias y no finalizar la llamada hasta que nos indiquen que podemos colgar el teléfono.

Si los heridos piden que llamemos a alguien de su entorno, debemos tranquilizarles, llamar en primer lugar a la ayuda sanitaria urgente; después se puede contactar con quien nos indiquen, si bien en mejor esperar a los servicios de emergencias ya que sólo de esa manera se podrá indicar el estado real de la persona, a dónde van a ser trasladados, se evitan confusiones... Si tenemos acceso a los móviles de las víctimas debemos entregarlos al servicio de emergencia en cuanto lleguen. Debemos recordar que muchos usuarios llevan identificado el contacto ICE, en español AA - en inglés de In Case of Emergency, en español Avisar a: contacto telefónico que señala a la persona a la que llamar en caso de emergencia - si nosotros no llevamos dicho contacto en nuestra agenda es momento de reflexionar sobre su utilidad.



Socorrer

Una vez señalado y protegido el accidente, después de evaluar la situación y llamar al servicio de emergencias 112, el siguiente paso es socorrer a las víctimas. La actuación de auxilio a las personas heridas va encaminada tanto a salvar la vida como a evitar que las lesiones producidas no se agraven por una actuación desafortunada o por la ausencia de unos cuidados elementales mínimos. Aun cuando es cierto que algunas veces lo mejor es "no hacer nada", hay que asegurarse de que realmente "nada es lo que conviene hacer".

En caso de que una persona se encuentre gravemente herida o haya fallecido, debemos evitar en la medida de lo posible modificar el estado de las cosas, no mover a los heridos salvo que sea estrictamente necesario para su vida.

Como norma general:

- No debe moverse a los heridos, ya que realizar movilizaciones de la columna vertebral sin una adecuada protección entraña grave peligro.
- No se debe extraer del vehículo a las víctimas sin las condiciones adecuadas ya que puede originar lesiones que no existían o agravar las ya existentes.
- No se debe retirar el casco a los motoristas, salvo en casos en los que exista una indicación clara.

Se debe:

- Establecer un ambiente de seguridad, tranquilizar a las víctimas.
- No estorbarse en la atención a los accidentados: es preferible que actúen pocas personas, pero entrenadas, que muchas y embarulladas.
- Tratar a la persona accidentada con el máximo cuidado y seguridad: acomodarlos sin moverlos, taparlos...
- Dirigir la atención y ayuda, en primer lugar, hacia las víctimas inconscientes, con dificultades respiratorias graves o hemorragia masiva.
- No dar a los heridos comida, bebida o medicación, y menos bebidas alcohólicas.
- Evitar que los heridos anden o hacerlos andar; taparlos, acompañarlos y darles calma y consuelo.
- Poner a salvo a las víctimas que hayan quedado desamparadas y evidentemente, no poner en peligro más vidas, incluyendo las nuestras propias.

La ayuda o auxilio que se preste ha de ser bien conocida por la persona que auxilia, y no debe hacerse nada que no se conozca como remedio útil y correcto. La misión del auxiliador es mantener en las mejores condiciones posibles al herido hasta que llegue la atención sanitaria especializada.

Recuerda

Los conductores y demás usuarios de las vías implicados o que presencien un accidente de tráfico están obligados a adoptar las medidas necesarias para auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación, esclarecer los hechos y colaborar con la Autoridad o sus Agentes.

Nadie debe huir de sus obligaciones y responsabilidades para con los demás. Los conductores y usuarios deben ser conscientes de que con su ayuda pueden contribuir a aminorar los efectos del accidente y evitar que se incrementen. Hay que detenerse en cuanto sea posible evitando crear un nuevo peligro para la circulación y es fundamental no precipitarse y mantener la calma, porque el nerviosismo contribuye a incrementar la confusión e impedir establecer un orden de prioridades.

Avisar a través del servicio integral de emergencias 112, informando que se ha producido el accidente, del lugar y circunstancias. Evitar la modificación del estado de las cosas y de las huellas u otras pruebas que puedan ser útiles para determinar la responsabilidad en aquellos casos en que, aparentemente, hubiera resultado muerta o gravemente herida alguna persona o se hubiera avisado a la Autoridad o sus Agentes.

Una conducta correcta de quien auxilia en el primer momento al herido en accidente de tráfico es de gran importancia y trascendencia, ya que puede disminuir la mortalidad en un 30%, y las secuelas graves. Para cualquier conductor, auxiliar y prestar ayuda inmediata a los heridos en accidente de tráfico es, además de una responsabilidad ineludible y de primordial importancia, algo que, al mismo tiempo, es fácilmente realizable conociendo algunos conceptos básicos.

CONSUMO CERO. ALCOHOL, DROGAS, PSICOFÁRMACOS.

Casi la mitad de las personas que pierden la vida en accidente de tráfico, y que fueron analizadas por el Instituto Nacional de Toxicología, habían consumido alcohol, drogas o psicofármacos. El mensaje es muy claro: “Tolerancia cero al alcohol, las drogas y los psicofármacos en la carretera”. El consumo de estas sustancias, afectan a la atención, la concentración, alteran la visión y la atención, reducen los reflejos y provocan somnolencia. Un peligro para la propia vida y la de los demás usuarios de las vías. Alcohol, drogas y psicofármacos: Peligrosos compañeros de viaje.

Más del 47% de los conductores y del 51% de los peatones fallecidos en accidente de tráfico habían consumido alcohol, drogas o psicofármacos: a medida que el número de víctimas mortales se reduce, se incrementa el número de personas fallecidas en las que se detecta la presencia de sustancias tóxicas.

Ante esta situación, el cambio de hábitos a través de la educación parece la opción más adecuada; mientras, las medidas disuasorias, los controles, las campañas, las sanciones y el hecho de saber que es delito conducir bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas buscan que las personas tomemos conciencia de los terribles de estos compañeros de viaje. Alcohol, drogas y psicofármacos: Peligrosos compañeros de viaje.

Sustancias

Alcohol, drogas y psicofármacos -como ansiolíticos, sedantes, somníferos y tranquilizantes- afectan negativamente al estado psicofísico de los conductores y pueden tener consecuencias mortales. Por ejemplo, en la Memoria 2012 del Instituto Nacional de Toxicología se recogen los resultados de los análisis realizados a 832 víctimas mortales de accidentes de tráfico, de las que el 74% –615 personas– eran conductores, un 20% –164 personas– peatones, el resto, 6% -50 personas- acompañantes. Por tipo de sustancia, los datos reflejan una altísima presencia de alcohol y psicofármacos:

- Alcohol: se detectó alcoholemia positiva en el 74% de los conductores y en casi el 60% de los peatones. Además, el 70% de los conductores y nada menos que el 83% de los peatones presentaban tasas de alcohol superiores a 1,2 gramos por litro de sangre. Cuando el límite legal es 0,3 gr/l.
- Psicofármacos: destaca su presencia en los peatones fallecidos (54%), en los conductores apareció en un 29% de casos. Las benzodiacepinas y los antidepresivos son los medicamentos más consumidos.
- Drogas ilegales: se detectó en el 27% de los conductores y en el 25% de los peatones; el consumo ha descendido en conductores, pero entre los peatones ha sucedido lo contrario, el porcentaje de positivos ha aumentado. Las drogas más consumidas son la cocaína y el cannabis.
- También hay que destacar que más del 25% del total de las víctimas analizadas dieron positivo en más de una sustancia, un aspecto que se ha identificado en los controles preventivos que se realizan en la carretera. La combinación más frecuente entre los conductores es alcohol y drogas, y entre los peatones, la mezcla del alcohol con psicofármacos.
- La combinación más frecuente entre los conductores era la de alcohol y drogas, y entre los peatones, la mezcla del alcohol con psicofármacos.

Consecuencias

El alcohol afecta gravemente nuestra capacidad para conducir un vehículo y aumenta la probabilidad sufrir o causar un accidente. Produce alteraciones en el comportamiento, en la percepción del entorno, en la capacidad para prestar atención, en la psicomotricidad y en la toma de decisiones:



Comportamiento: percepción de falsa seguridad provocando asumir más riesgos de los que se aceptarían sin haber ingerido alcohol; disminución de la prudencia con el consiguiente aumento de las infracciones; respuestas impulsivas y agresivas ante los demás conductores.

Percepción del entorno del tráfico: peor percepción de las señales, luces de semáforos o de otros vehículos, peor cálculo de distancias y velocidades a las que circulan los demás conductores, mayor sensibilidad a los deslumbramientos, aparición de visión en túnel –disminuye la agudeza visual, se difumina el entorno y se ve como a través de un túnel-.

Capacidad para prestar atención: aumenta la probabilidad de sufrir distracciones, especialmente en situaciones complejas como es la conducción.

Psicomotricidad: las maniobras se ejecutan con menor precisión y la coordinación entre los movimientos se deteriora.

Toma de decisiones: más lenta y con más errores.

Las drogas como el cannabis, marihuana, hachís, las anfetaminas, el LSD y los inhalantes (colas, pegamentos) producen alteración de la percepción, cambios de humor, relajación o estimulación, estado de excitación o aceleramiento, agresividad, menor concentración, somnolencia, retraso del sueño, agotamiento, reacciones violentas, exceso de confianza, reducen la capacidad para tomar decisiones y valorar riesgos, disminuyen la sensación de fatiga, generan exceso de confianza, alteran la percepción de los colores, causan pérdida de reflejos, falta de concentración y atención, visión borrosa, deslumbramiento, distorsión de la realidad, falta de coordinación.

Los sedantes se han convertido en la tercera droga al volante, provocan somnolencia, ralentizan los reflejos y rebajan la capacidad de concentrarse. Su consumo y el de otros medicamentos como los ansiolíticos, hipnosedantes, somníferos y tranquilizantes, no son compatibles con un estado óptimo para la conducción.

Test

Los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico son los responsables de la realización de las pruebas para la detección de intoxicación por alcohol y otras sustancias.

En el caso del alcohol, normalmente el test consiste en el análisis del aire espirado mediante etilómetros autorizados que miden el nivel de alcohol en el aliento. Si se da positivo en el etilómetro de mano, se hacen dos pruebas más con uno de precisión, dejando un intervalo de 10 minutos. A petición de la persona a la que se le realiza la prueba o por orden de la Autoridad judicial se pueden repetir las pruebas a efectos de contraste a través de análisis de sangre u orina.

El test de drogas analiza la saliva en busca de sustancias capaces de afectar nuestra capacidad de conducción, la concentración de drogas en saliva es el mejor indicador para verificar la presencia de drogas en sangre, es posible detectar hasta 5 drogas diferentes en una sola muestra (cannabis, anfetaminas, cocaína, opiáceos y benzodiacepinas).

Todos los conductores estamos obligados a someternos a estas pruebas cuando los agentes lo indiquen. También están obligados los usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación. La negativa a realizar los test o pruebas constituye un delito grave que puede verse agravado con un segundo delito de desobediencia. Si se da positivo o en caso de negativa a efectuar las pruebas cuando se presenten síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de sustancias, no se podrá continuar conduciendo y, si nadie puede hacerse cargo del coche, se inmoviliza con un cepo o se llama a la grúa. Los gastos que pudieran ocasionarse por la inmovilización, traslado y depósito del vehículo serán de cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él.

Recuerda

El alcohol, las drogas y los psicofármacos producen graves alteraciones en el comportamiento, en la percepción del entorno, en la capacidad para prestar atención, en la psicomotricidad y en la toma de decisiones. Para una conducción segura, la única tasa de consumo debe ser 0.

Los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico son los responsables de la realización de las pruebas y todos los conductores estamos obligados a someternos a ellas cuando lo indiquen; también los usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación. La negativa a realizar los test o pruebas constituye un delito grave que puede verse agravado con un segundo delito de desobediencia.

VELOCIDAD: LA ADECUADA.

La velocidad es un factor clave para la seguridad en el tráfico: por exceso o por defecto puede ser causa de accidentes. Por eso, conocer la normativa y los límites, respetarlos siempre y, lo más importante, adaptarse a las condiciones

climatológicas o ambientales y de la vía es fundamental para nuestra propia seguridad y la del resto de usuarios – pasajeros, peatones y otros conductores-. Buen viaje.

Circulando con una velocidad adecuada seremos capaces de controlar nuestro vehículo ante cualquier obstáculo o imprevisto que pueda surgir. La velocidad adecuada está siempre por debajo de la velocidad máxima y por encima de la mínima. Los diferentes tipos de velocidad son:

- Velocidad máxima: Límite superior de velocidad permitido para la vía por la que circulamos.
- Velocidad mínima: Límite inferior de velocidad permitido para la vía por la que circulamos.
- Velocidad excesiva: Cuando se circula a una velocidad superior a la velocidad máxima permitida.
- Velocidad anormalmente reducida: Cuando se circula a una velocidad inferior a la velocidad mínima permitida.
- Velocidad inadecuada: Cuando se circula a una velocidad que no se adapta a las condiciones climatológicas o a las circunstancias de la vía, del tráfico, del vehículo o a las condiciones del conductor.

Puede ser que la velocidad a la que se circula se encuentre dentro de los límites permitidos para la vía pero que no sea la adecuada. La norma general dice que la velocidad debe ser la adecuada:

- a los límites establecidos,
- a las propias condiciones psicofísicas del conductor,
- a las características y al estado del vehículo,
- a la vía y a las condiciones meteorológicas y ambientales de la circulación

El incumplimiento de las normas está tipificado como infracción grave o muy grave, ya que el exceso de velocidad es la mayor causa de accidentes mortales, aumenta la frecuencia de los accidentes de tráfico e incide en su gravedad.

Además, en muchas ocasiones, al analizar las causas de accidentes, aparece asociada a otros factores de riesgo como condiciones climatológicas adversas, la inexperiencia del conductor o el consumo de sustancias –alcohol o drogas especialmente, pero cada vez más psicofármacos, medicamentos legales que muchas personas usan y que al volante pueden ser fatales: ansiolíticos, somníferos, sedantes, tranquilizantes...-.

Cuando se circula adaptando la velocidad a las condiciones cambiantes del tráfico, de la vía, del vehículo o al estado del conductor se está circulando a una velocidad adecuada.

Reacción

A mayor velocidad, el tiempo de reacción necesario ante cualquier imprevisto es menor, la distancia de frenado es mayor, la posibilidad de maniobrar se reduce, aumenta la necesidad de atención y disminuye el campo de visión.

Dos segundos no son nada pero, al volante, en condiciones normales, si circulas al menos a 2 segundos del vehículo que va delante te dará tiempo a parar si debes frenar con urgencia. Para calcularlos:

- 1º Toma una referencia en la vía: un puente, una señal...
- 2º Cuando el vehículo que va delante está pasando por esa referencia, empieza a contar los 2 segundos: serán exactos si en vez de decir “uno, dos” dices “mil ciento uno, mil ciento dos”.
- 3º Si cuando llegas a la referencia elegida has terminado de contar los 2 segundos (has dicho “mil ciento dos”), es que mantienes una distancia de seguridad adecuada. Te dará tiempo a parar en caso de frenado de emergencia. Si no has terminado de decir los números, la distancia es insuficiente y tendrás que aumentarla.

Hay tres distancias que debes conocer:

- Distancia de reacción: el tiempo que pasa desde que un conductor ve un obstáculo hasta que reacciona y pisa el freno. Un conductor medio tarda alrededor de 1 segundo.



- Distancia de frenado: la distancia que recorre el vehículo en el tiempo que va desde que el conductor acciona el freno hasta que el vehículo queda totalmente detenido. La distancia de frenado aumenta conforme aumenta la velocidad.
- Distancia de detención: la suma de la distancia de reacción y la distancia de frenado. Es la distancia que recorre el vehículo desde que el conductor ve un obstáculo hasta que el vehículo queda totalmente detenido. Esta distancia se duplica en condiciones de lluvia y hielo.

La distancia de seguridad es la distancia mínima que, adecuada a las condiciones de la vía, del tráfico y atmosféricas, permite reaccionar, activar el freno y que el vehículo quede totalmente detenido. Debe ser, como mínimo de 2 segundos, pero debe aumentar en función de:

- Estado psicofísico del conductor.
- La velocidad.
- La falta de visibilidad (niebla, humos, nieve).
- Las condiciones de adherencia del pavimento.
- El estado del vehículo.

Factores

Hay factores que afectan a la conducción y la velocidad debe ser siempre adecuada a ellas: ante cualquier situación de riesgo, se debe reducir la velocidad y se debe aumentar la distancia de seguridad.

Los principales factores de riesgo son:

La densidad de tráfico: en carreteras convencionales y en autovías y autopistas, tráfico denso y alta velocidad multiplica los riesgos.

Malas condiciones meteorológicas: viento, lluvia, niebla, nieve, condicionan decisivamente la velocidad que debe adecuarse.

La visibilidad (noche/día).

Las características del vehículo: la antigüedad, las condiciones, los sistemas de seguridad... el vehículo siempre lo dirige un conductor: él es el responsable de la velocidad.

Otros usuarios de la vía: vehículos pesados, ciclistas, peatones... también animales sueltos...

La naturaleza de la vía: carreteras convencionales, con o sin arcén, el estado del firme, el trazado de la vía.

Las condiciones psicofísicas de los conductores: cansancio, sueño, prisas, excesiva sensación de seguridad en la conducción o exceso de confianza en las prestaciones del vehículo, por supuesto el consumo de sustancias –alcohol y/o drogas-, pero también medicamentos habituales pueden mermar las capacidades.

Todos ellos afectan a la conducción y deben tenerse en cuenta para adecuar la velocidad, independientemente de los límites establecidos.

Consecuencias

En más de 1 de cada 3 accidentes la velocidad es inadecuada, las consecuencias se traducen en números:

- El número de muertos aumenta el 50% en un choque con velocidad inadecuada.
- El 37% de los accidentes mortales de tráfico se producen debido a la velocidad, bien porque se sobrepasan los límites establecidos, o por conducir de forma inadecuada a las condiciones o circular a marcha lenta.
- El 83% de los accidentes por velocidad se debe a que el conductor no adapta su conducción a las circunstancias que le rodean.
- A medida que aumenta la velocidad, el campo de visión del conductor se va reduciendo hasta llegar a un escaso ángulo de 30º cuando circula a una velocidad de entre 130 y 150 km/h, mientras que parado, la visión de una persona normal abarca los 180º.
- Cuanto mayor sea la velocidad de aproximación a una curva, mayor es la inseguridad potencial de ésta.
- En una intersección, a más velocidad, posibilidad de maniobras evasivas de urgencia es menor.
- La gravedad de un accidente aumenta con la velocidad con que se produce el impacto del vehículo contra un obstáculo fijo o móvil, o con el suelo en caso de vuelco.

- Las primeras consecuencias mortales aparecen a partir de una velocidad de unos 25 km/h para los ocupantes de un vehículo si viajan sin cinturón de seguridad, y de unos 40 km/h para los ocupantes que se lo han colocado.
- La probabilidad de muerte es de un 50% a unos 50-55 km/h en el primer caso, y a 65 km/h en el segundo.
- Un choque a 120km/h equivale a una caída vertical de 54 metros.

Recuerda

En más de un tercio de los accidentes de tráfico se encuentra presente el exceso de velocidad como su causa, a la vez que agrava las consecuencias del siniestro. A más velocidad, más graves son los daños. La distancia de seguridad es el espacio que garantiza que podremos frenar a tiempo ante un imprevisto: podremos ver el obstáculo, pisar el freno y que el coche se detenga. Esta distancia, debemos aumentarla siempre que las condiciones lo requieran: las condiciones climatológicas, el estado de la vía o su trazado, las condiciones de nuestro vehículo, nuestra propia situación psicofísica...

Recuerda que la distancia de seguridad permite reaccionar, frenar y que el vehículo pare totalmente. Son unos metros que pueden salvar vidas.

SEÑALES.

La señalización es el conjunto de señales y órdenes de los agentes, tiene como misión advertir, informar, ordenar o reglamentar el comportamiento de los usuarios de la vía. De esta forma, Aumentan la seguridad, fluidez eficacia y comodidad de la circulación para todos.

Como norma general, las señales de tráfico se aplican a todos los usuarios y a todas las vías por la que estos circulan. Las señales verticales, las horizontales, las marcas viales y las señales y órdenes de los agentes, forman todo un lenguaje que nos da pistas precisas de lo que sucede para tomar las precauciones necesarias y tomar las decisiones más adecuadas. Para que este lenguaje funcione, las señales tienen que ser claras, sencillas y uniformes. Los países europeos homogeneizaron las señales para facilitar el tráfico internacional y aumentar la seguridad vial, aunque todavía hay algunas excepciones.

Las señales cumplen las siguientes funciones:

- Advierten peligros.
- Ordenan la circulación según las circunstancias del momento y lugar.
- Recuerdan algunas prescripciones.
- Guían a los usuarios de la vía y les proporciona información.
- Aumentan la seguridad, fluidez, eficacia y comodidad de la circulación.

Los usuarios de las vías deben obedecer las indicaciones que hagan las señales aunque parezcan estar en contradicción con las normas generales de circulación. Está prohibido instalar, retirar, ocultar o modificar las señales ni añadir.

Colores, formas

Sus formas y colores tienen un significado preciso de manera que los asociemos a determinados mensajes y se eviten confusiones.

Los colores de las señales:

- Rojo: peligro o prohibición.
- Azul: obligación o información.
- Amarillo: precaución.
- Verde: paso libre.

Las formas y colores:



- Triángulo con borde rojo: peligro.
- Círculo con borde rojo: prohibición o restricción.
- Círculo con fondo azul: obligación.
- Cuadrado o rectángulo con fondo azul: indicaciones generales y de carriles.
- Rectángulo con fondo azul y símbolos sobre placa blanca: servicios.
- Rectángulo con fondo blanco, verde, azul y otros colores: orientación.

Tipos

Marcas viales: son líneas, palabras, letras, cifras y figuras pintadas sobre la calzada, generalmente son de color blanco aunque también hay marcas de otros colores (amarillo, azul o incluso rojas). Tienen como objetivo regular la circulación, advertir o guiar a los conductores y el resto de los usuarios.

Señales verticales: son las señales que están colocadas en postes, pórticos, banderolas u otros soportes. Se dividen en tres grupos:

- de advertencia de peligros.
- de reglamentación.
- de indicación.

Semáforos: son señales eléctricas formadas por luces que sirven para controlar el paso alternativo de vehículos y resto de los usuarios. Pueden ser para vehículos o para peatones.

Señales circunstanciales y de balizamiento: son un conjunto de luces y dispositivos que indican el desarrollo o trazado de una vía o los obstáculos que se encuentran en ella.

Señales y órdenes de los agentes: son las que utilizan los agentes para dirigir o regular el tráfico. Pueden ser ópticas, realizadas con los brazos con una luz, o acústicas realizados con un silbato:

- Brazo levantado verticalmente: obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen al agente.
- Brazo o brazos extendidos horizontalmente: obliga a detenerse a los usuarios de la vía que se acerquen al agente desde cualquier dirección que corte la indicada por el brazo o brazos extendidos.
- Balanceo de una luz roja: obliga a detenerse a los usuarios de la vía hacia los que el agente dirija la luz.
- Brazo extendido moviéndolo alternativamente de arriba abajo: obliga a disminuir la velocidad de su vehículo a los conductores que se acerquen al agente por el lado que señala su brazo.
- Serie de toques de silbato, cortos y frecuentes: ordenan la detención.
- Toque largo de silbato: indica la reanudación de la marcha, o sea, que ya puedo seguir.

Prioridad

Los usuarios de las vías tenemos la obligación de obedecer todas las señales de circulación, pero tenemos que tener en cuenta que no todas las señales tienen la misma importancia y algunas tienen prioridad sobre las demás. Si dos señales indican cosas contrarias, debo obedecer la tipo que tenga más importancia y si las señales son del mismo tipo, obedeceré la más restrictiva. Por ejemplo, si un semáforo en fase roja me manda parar y un agente me ordena pasar, obedeceremos al agente.

El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales que parezcan entrar en contradicción es el siguiente:

Señales y órdenes de los agentes de circulación.

Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo.

Semáforos.

Señales verticales de circulación.

Marcas viales.

Si son señales del mismo tipo prevalecerá la más restrictiva.

Nos afectan

Los usuarios debemos obedecer las indicaciones de los semáforos y de las señales verticales de circulación situadas inmediatamente a nuestra derecha, encima de la calzada o encima de nuestro carril.

Si se va a realizar un giro a la izquierda o seguir de frente, debemos obedecer a las situadas inmediatamente a nuestra izquierda. Si existen semáforos o señales verticales con indicaciones distintas a la derecha y a la izquierda, quienes quieran girar a la izquierda o seguir de frente sólo deben obedecer las situadas inmediatamente a la izquierda. A a veces, ciertas indicaciones afectan solamente a un lado de la vía, a un único carril, a un tramo o a ciertos conductores. Por ello, es necesario estar muy atentos y saber interpretar el significado de los paneles complementarios y las combinaciones de varias señales: todos ellos nos dan pistas precisas de lo que sucede por delante de nosotros para tomar todas las precauciones necesarias.

Recuerda

La señalización es el conjunto de señales y órdenes de los agentes, tiene como misión advertir, informar, ordenar o reglamentar el comportamiento de los usuarios de la vía. Como norma general, las señales de tráfico se aplican a todos los usuarios y a todas las vías por la que estos circulan. Conocerlas, saber interpretarlas y conocer las prioridades de las mismas es clave para compartir las vías. ¿Está Usted al día? La DGT y su revista Tráfico y Seguridad Vial ponen al servicio de los usuarios un conjunto de test para mantener y reciclar los conocimientos de los conductores que pasaron por la autoescuela y obtuvieron sus permisos hace veinte, treinta o más años...

SEMÁFOROS.

Los semáforos son señales luminosas que regulan el paso alternativo, son señales que tienen prioridad sobre otras señales verticales o marcas viales, salvo las señales y órdenes de los agentes. Respetarlos y cumplir las indicaciones que nos macan salva vidas.

Los semáforos son señales que regulan el tráfico cuando es muy intenso o cuando, por alguna circunstancia de seguridad o fluidez, es aconsejable su instalación. Hay semáforos para peatones, circulares para vehículos, cuadrados para vehículos, o de carril y semáforos reservados a determinados vehículos; todos estamos habituados a sus luces y, cada vez más a la señalización sonora que permite a las personas invidentes cruzar sin problemas.

Además de conocer el significado de las luces, debemos ser conscientes de la necesidad de respetarlos: de cruzar cuando indiquen, vale la pena recordar que una de las causas más común en los accidentes mortales es que peatones y conductores no respetamos los semáforos: los niños y las personas mayores son las más vulnerables. Si somos peatones, debemos esperar a que la luz nos indique que es momento de pasar, si somos conductores, debemos asegurarnos de que el paso está despejado aun cuando el semáforo lo indique.

Un dato: reparar un semáforo cuesta unos 1.000 € y reponerlo 4.000 €. En España hay unos 300.000 semáforos y consumen anualmente 350 gigavatios. Sin duda son elementos esenciales para la seguridad en los cruces urbanos. Cada vez que, por accidente de tráfico o actos vandálicos, se cambia un semáforo se sustituyen las lámparas tradicionales por LED: se cuadruplica el coste, pero su mantenimiento es inferior y su vida útil 50 veces superior.

Peatones

Los semáforos para peatones regulan su paso por zonas seguras. Esto no quiere decir que no haya que actuar con responsabilidad: sin duda respetando las indicaciones de los semáforos, además asegurándonos de que el resto de usuarios de la vía –especialmente conductores– hacen lo mismo ya que uno de los problemas más importantes en las ciudades es el alto índice de accidentes de tráfico urbano en los que se ven involucrados vehículos y peatones. Como peatones, cuando queramos cruzar una calle lo primero que tenemos que tener en cuenta es el lugar por el que lo vamos a realizar. Debemos elegir el sitio más seguro y, con seguridad, el que más garantías ofrece es un paso regulado por marcas viales, semáforos o agentes del tráfico. Los semáforos para peatones son cuadrados, actualmente, se modernizan y es habitual que al sistema de luces, se sumen señales acústicas para personas invidentes, paneles con



el tiempo disponible para el cruce y la espera e, incluso, se ha desarrollado un semáforo inteligente que cambia de rojo a verde para peatones cuando estos se aproximan. Al acercarse para cruzar, el peatón pisa una de las baldosas sensorizadas. Esta envía una señal a un dispositivo de control que, a su vez, transmite al semáforo inteligente la orden de cambiar de estado. Cuando el tráfico lo permite, el semáforo cambia de rojo a verde para los peatones. El significado de las luces: como norma general debemos seguir la secuencia que marcan y fijarnos en qué fase se encuentra el semáforo.

- Una luz roja no intermitente, en forma de peatón inmóvil, indica a los peatones que no deben comenzar a cruzar la calzada. Si la fase está roja deberemos esperar a que se ponga verde, situándonos fuera de la calzada y sin pisar el bordillo. Si se trata de un semáforo que dispone de cajetín con pulsador, lo pulsaremos y esperaremos.
- Una luz verde no intermitente, en forma de peatón en marcha, indica a los peatones que pueden comenzar a atravesar la calzada. Si la luz verde pasa a intermitente, significa que el tiempo de que aún disponen para terminar de atravesar la calzada está a punto de finalizar y que se va a encender la luz roja.
- Una luz verde intermitente: si el semáforo está en fase verde y comienza a parpadear, deberemos darnos más prisa, ya que significa que va a cambiar a rojo. Si cuando empieza a parpadear no hemos comenzado a cruzar, deberemos esperar a que se ponga verde de nuevo. No obstante, aunque el semáforo esté en verde, hay que tener precaución.

Los peatones tienen la obligación de utilizar la fase verde de los semáforos para el cruce de calles, la sanción por no hacerlo es de 200 €.

Conductores

Los semáforos para vehículos son circulares y los de indicación de carriles, cuadrados. Indican a los conductores –de todo tipo de vehículos. automóviles, bicis, buses, motos y ciclomotores...- cuál debe ser su comportamiento y las maniobras permitidas y prohibidas. Incluyen varios tipos de luces: roja, amarilla, verde. Además, hay semáforos que incluyen luces de aspas, flechas... cada una de ellas tiene un significado preciso.

Luz roja NO intermitente: prohíbe el paso a los vehículos y, mientras permanezca encendida, no se puede rebasar el semáforo o la línea de detención si la hubiera. Si el semáforo está dentro o al otro lado de la intersección, nos detendremos antes de entrar en ella.

Luz roja intermitente: una luz roja intermitente o dos luces rojas alternativamente intermitentes, prohíbe temporalmente el paso de vehículos:

- Ante un paso a nivel.
- Ante la entrada a un puente móvil o un portón de un transbordador.
- En las proximidades de una salida de vehículos de extinción de incendios.
- Por la aproximación de una aeronave a baja altura

Luz amarilla NO intermitente: los vehículos deben detenerse como si se tratara de una luz roja fija a no ser que se encontrara tan cerca del lugar de detención que no pudiera detenerse en condiciones de seguridad.

Luz amarilla intermitente: una luz amarilla intermitente o dos luces amarillas alternativamente intermitentes obligan a los conductores a extremar la precaución y, en su caso, ceder el paso.

Luz verde NO intermitente: indica que está permitido el paso a los vehículos, no obstante no se puede invadir intersecciones, ni el paso de peatones, si por razones de tráfico intenso prevemos que vamos a quedar detenidos impidiendo la circulación debemos esperar y no invadir el cruce.

Flecha negra: una flecha negra sobre una luz roja no intermitente o sobre una luz amarilla no cambia el significado de dichas luces, pero lo limita exclusivamente al movimiento indicado por la flecha.

Flecha verde: significa que los vehículos pueden tomar la dirección y sentido indicado por ellas, cualquiera que sea la luz que esté encendida simultáneamente en el mismo semáforo o en otro contiguo.

Semáforos cuadrados para vehículos o de carril:

- Aspa roja: prohíbe ocupar el carril indicado. Los vehículos que circulen por él deben abandonarlo.
- Flecha verde: indica que está permitido ocupar el carril. Hay que respetar el resto de la señalización.

- Flecha amarilla o blanca: indica a los usuarios la necesidad de incorporarse al carril hacia el que indica la flecha.

No detenerse ante un semáforo en rojo es una infracción grave recogida en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que lleva aparejada una sanción de multa de 200 euros y la pérdida de 4 puntos para el conductor, en el caso de los vehículos a motor.

Recuerda

La causa principal de los accidentes con víctimas en casco urbano fue no detenerse ante un semáforo en rojo. Es la infracción más cometida en vía urbana, después de la superación de los límites de velocidad. Los semáforos y las señales luminosas son un elemento de vital importancia para contribuir a reducir las colisiones y los atropellos, sobre todo en aquellas vías con mayor intensidad de circulación y, por lo tanto, de riesgo. Por esto, es necesario que todos los usuarios de la vía percibamos de manera clara qué prioridades y qué normas regulan la convivencia de los distintos sistemas de desplazamiento y qué consecuencias pueden tener sus actos:

- Tanto si eres peatón, conductor –de automóvil, bus, ciclista u otro- cruza cuando la luz de tu semáforo lo indique.
- No fuerces el paso ni apures el tiempo: es tu seguridad y la de los que te rodean la que está en juego.
- Esperar unos segundos puede salvarte la vida: sé consciente de tus actos.
- Da ejemplo: niños y mayores son especialmente vulnerables, dar ejemplo con nuestro comportamiento es un deber de todos.

AGENTES.

Los Agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y control de la seguridad vial trabajan para mejorar la fluidez y la seguridad del tráfico de vehículos y peatones en las calles y velar por la seguridad y la educación de los ciudadanos que circulamos por las vías. Pueden agentes ser de diversos cuerpos –Policía nacional, autonómicas, locales, municipal, de barrio, Guardia civil...- todos ellos tienen entre sus misiones ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación.

Los Agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y control de la seguridad vial trabajan para la mejora de la fluidez y la seguridad del tráfico de vehículos y peatones en las calles. Ayudan a garantizar el cumplimiento de los derechos y deberes de los ciudadanos. Entre sus funciones está ordenar, señalizar y dirigir el tráfico, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación. Sus órdenes deben ser inmediatamente obedecidas por todos los usuarios de la vía y tienen prioridad sobre todos los demás tipos de señales. También prestan funciones de auxilio, de asistencia técnica y sanitaria adecuadas a las circunstancias de una situación de tráfico determinada y, en concreto, la ayuda en caso de accidente.

Las órdenes y señales de agentes de la circulación, sus indicaciones, prevalecen sobre las demás señales y marcas viales, así como sobre las normas de la circulación, aunque estén en contradicción con dichas normas y señales. Se debe obedecer siempre, aunque sea contrario a nuestro conocimiento de la norma o criterio.

En ocasiones la circulación es regulada por agentes de la autoridad y, para ello, usan prendas de colores llamativos y dispositivos o elementos retrorreflectantes –como chalecos, reflectores...- para ser fácilmente reconocibles a una distancia mínima de 150 metros, tanto de día como de noche de forma que sus señales son claramente visibles, y sus órdenes deben ser inmediatamente obedecidas por los usuarios de la vía.

Entre las misiones propias de los Agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y control de la seguridad vial está:

- Vigilancia, protección y auxilio en las vías públicas.



- Custodia de las vías.
- Regulación del tráfico.
- Denuncia de las infracciones a la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor, seguridad vial y transportes.

Además de vigilar y regular, debemos recordar que son una figura de ayuda al ciudadano, de manera que siempre podemos recurrir a ellos cuando tenemos un problema o duda sobre el uso de las vías, debemos tratarles con el respeto debido, son autoridades públicas y agradecer siempre su servicio. Si tenemos un problema o una discrepancia, como ciudadanos tenemos el derecho y el deber de formular la queja o alegación que creamos oportuna en los organismos que para tal efecto están disponibles. Y recuerda: en un momento complejo como puede ser un incidente en las vías – atasco, desvío, accidente, control...- lo mejor es mantener la calma, obedecer las órdenes y si queremos realizar una queja, hacerlo con tranquilidad a través de los procedimientos al servicio del ciudadano.

Señales

Los Agentes de la Circulación, cuando dirigen y regulan el tráfico, lo hacen mediante señales, pueden ser realizadas con el brazo o con una luz -señales ópticas-, o con silbato –acústicas-, también pueden realizarlas desde vehículos.

- Señales hechas con el brazo.
- Señales acústicas hechas con el silbato.
- Señales realizadas desde los vehículos.

El significado de las señales

Brazo levantado verticalmente: Obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen al agente, salvo a los conductores que no puedan hacerlo en condiciones de seguridad suficiente. Si la señal se efectúa en una intersección, no obligará a detenerse a los conductores que hayan entrado ya en ella. La detención debe efectuarse ante la línea de detención más cercana o, en su defecto, inmediatamente antes del agente. En una intersección, la detención debe efectuarse antes de entrar en ella. Con posterioridad a esta señal, el agente podrá indicar, en su caso, el lugar donde debe efectuarse la detención.

Brazo o brazos extendidos horizontalmente : Obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen al agente desde direcciones que corten la indicada por el brazo o los brazos extendidos y cualquiera que sea el sentido de su marcha. Esta señal permanece en vigor aunque el agente baje el brazo o los brazos, siempre que no cambie de posición o efectúe otra señal.

Balaneo de una luz roja o amarilla: Obliga a detenerse a los usuarios de la vía hacia los que el agente dirija la luz.

Brazo extendido moviéndolo alternativamente de arriba abajo: Obliga a disminuir la velocidad de su vehículo a los conductores que se acerquen al Agente por el lado correspondiente al brazo que ejecuta la señal y perpendicularmente al brazo.

Señales realizadas con un silbato: cuando hacen una serie de toques cortos y frecuentes, ordenan la detención de los vehículos; cuando hacen un toque largo, ordenan la reanudación de la marcha.

Señales realizadas desde un vehículo: los agentes podrán dar órdenes o indicaciones a los usuarios a través de la megafonía o por cualquier otro medio que pueda ser percibido claramente por aquéllos, entre los cuales están los siguientes:

- Bandera roja: Indica que a partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda temporalmente cerrada al tráfico de todos los vehículos y usuarios, excepto para aquellos que son acompañados o escoltados por los agentes de la autoridad responsable de la regulación, gestión y control del tráfico.
- Bandera verde: Indica que, a partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda de nuevo abierta al tráfico.
- Bandera amarilla: Indica al resto de los conductores y usuarios la necesidad de extremar la atención o la proximidad de un peligro. Esta bandera podrá ser también utilizada por el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad durante el desarrollo de marchas ciclistas o de cualquier otra actividad, deportiva o no, en las vías objeto de la legislación sobre el tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Prioridad

Las señales y órdenes de los agentes son prioritarias a todas las demás. El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente:

Señales y órdenes de los Agentes de circulación.

Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo.

Semáforos.

Señales verticales de circulación.

Marcas viales.

En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria según el orden citado, o la más restrictiva, si se trata de señales del mismo tipo.

Recuerda

Los Agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y control de la seguridad vial trabajan para mejorar la fluidez y la seguridad del tráfico de vehículos y peatones en las calles, y velar por la seguridad y la educación de los ciudadanos que circulamos por las vías. Ayudan a garantizar el cumplimiento de los derechos y deberes de los ciudadanos. Entre sus funciones está ordenar, señalizar y dirigir el tráfico. Sus órdenes y señales prevalecen sobre las demás. Además de vigilar y regular, son una figura de ayuda al ciudadano: siempre podemos recurrir a ellos cuando tenemos un problema o duda sobre el uso de las vías. Debemos tratarles con el respeto debido, son autoridades públicas y agradecer siempre su servicio.

TÍTULO SRI: SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL.

Los SRI, los sistemas de retención infantil, son sillitas, alzadores, capazos portabebés, cinturones adaptados... que se sujetan al vehículo para reducir el riesgo de heridas de los niños y niñas en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo. Limitan la movilidad del cuerpo, sujetan al pequeño y evitan que salga despedido o que se golpee. Para cada edad, altura y peso hay unas recomendaciones que debemos conocer y usar. No hay excusa: los SRI reducen hasta un 75% el riesgo de lesiones. Además, en caso de accidente de un menor, si hay lesiones graves o fallecimiento, la Fiscalía de Menores sería alertada para que se revisara la patria potestad o se valorase si ha habido homicidio imprudente si el pequeño viajaba sin cinturón o sillita.

Los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte entre los niños mayores de cuatro años. El 40% de los niños implicados en un accidente no llevaba puesto ningún sistema de retención infantil, SRI: sillita, alzadores, capazos portabebés o cinturones adaptados, según la estatura y el peso del niño, cada sistema permite cubrir las necesidades que se adaptan mejor para garantizar la seguridad en caso de incidente. Es de vital importancia proteger a los pequeños con un sistema de retención hasta los 12 años o midan 1,50 metros de estatura, y comprobar su correcta colocación, ya que un sistema de retención de calidad, bien anclado y con el niño correctamente sujeto mejora eficazmente los resultados en caso de frenazo brusco o impacto.

Protegidos

Según los datos recabados en los partes de accidente, las lesiones más frecuentes entre los niños de 0 a 2 años están en el cuello, mientras que entre los 2 y 4 años se localizan en la cabeza y entre los 4 y los 10 años pasan al abdomen. A estas evidencias se suma que al ir sentado en el sentido contrario a la marcha se reduce en un 75% el riesgo de sufrir lesiones.

Los expertos coinciden en el beneficio de llevar al niño en el sentido inverso de la marcha ya que las fuerzas que se registran en caso de impacto se distribuyen por todo el cuerpo y no se concentran en la zona del cuello», como ocurre



cuando viaja mirando hacia delante. Esto es debido al tamaño de la cabeza de los menores respecto al cuerpo, que sustenta un cuello cuyas vértebras y músculos están por desarrollar. En un adulto la cabeza representa el 6% de su peso, mientras que en un pequeño llega al 25%.

Las sillitas infantiles incorporan cinturón de seguridad y arnés para sujetar al pequeño; el cinturón de seguridad que cumple las funciones de sujetar la sillita infantil, que va anclada al asiento del vehículo mediante el cinturón de seguridad, y de proteger al niño cuando usa sillas para niños de entre 15 kilos hasta los 36 kilos de peso.

Seguros

- Todos los menores de 18 años deben utilizar dispositivos de retención infantil (SRI) homologados y adaptados a su talla y peso.
- Los menores deberán ocupar las plazas traseras obligatoriamente, salvo que el vehículo no disponga de dichas plazas o ya estén ocupadas por otros menores con su sistema de retención correspondiente.
- Cuando su altura sea superior a 135 centímetros, podrán utilizar indistintamente el correspondiente SRI o bien el cinturón de seguridad para adultos.
- Si el niño va sentado en el asiento delantero y utiliza un SRI colocado en sentido contrario a la marcha, el airbag frontal debe ir desactivado.
- Cuando los menores viajan en taxi, son los padres los que están obligados a llevar la sillita adecuada.
- Si viajan en autocar, utilizarán los cinturones de seguridad de los mismos, siempre que se adapten a la altura y al peso de los niños.
- No llevar el sistema de retención infantil cuando es necesario conlleva la retirada de 3 puntos y multa de 200 euros.
- La muerte de un niño en accidente si viaja sin cinturón o sillita puede considerarse homicidio imprudente que conlleva una pena de hasta 4 años de cárcel en el código penal.
- Todos los ocupantes de un vehículo deben ir sujetos con su sistema de retención adecuado: nunca inicie la marcha sin que todos los ocupantes –mayores y niños estén bien sujetos.
- Nunca lleve a un niño en brazos, ni utilice su mismo cinturón de seguridad para protegerle.
- Asegúrese que la sillita está bien instalada.
- Adapte el reposacabezas y los arneses de la silla a medida que el niño vaya creciendo.
- El recorrido del cinturón de seguridad o del arnés nunca debe ir por encima del cuello. Debe ajustarse lo más bajo posible sobre las caderas o pelvis y sin holguras.

Recuerda

El conductor del vehículo tiene la obligación de garantizar la seguridad de las personas que viajan con él, especialmente si son menores, y si no lo hace, se le puede imputar una imprudencia leve o grave, según las circunstancias, así está previsto en el artículo 11.2 de la Ley de Seguridad Vial, además de la retirada de puntos y sanción económica.

Todos los menores deben ir correctamente sujetos en su correspondiente sillita o sistema de retención: llevarles en brazo, ponerles el cinturón del vehículo sin adaptar a su altura puede hacer que pierdan la vida o tengan lesiones gravísimas en caso de accidente o frenazo brusco. Cuando se pone el capazo de un bebé en el asiento delantero, en dirección contraria a la marcha del vehículo, se debe desactivar el airbag.

No se debe iniciar la marcha sin que todos los pasajeros estén sujetos, especialmente los menores, da igual que el trayecto sea muy corto o largo, abrochar el cinturón es obligatorio y, lo fundamental, le puede salvar la vida.

CINTURÓN, REPOSACABEZAS, AIRBAG: MEDIDAS DE SEGURIDAD

El cinturón de seguridad, el airbag y el reposacabezas son tres elementos de seguridad que pueden evitar o reducir notablemente el impacto de las lesiones en caso de accidente. La misión del cinturón es impedir que el pasajero salga despedido fuera del vehículo o se golpee contra el volante, el salpicadero, el parabrisas o los asientos delanteros en caso de accidente. Reduce a la mitad el riesgo de morir. El reposacabezas evita el llamado latigazo cervical, un movimiento brusco de la cabeza causa del 95% de los esguinces cervicales. El airbag, evita que en caso de colisión el

cuerpo impacte contra los elementos que le rodean y se produzcan más lesiones. El uso correcto de estos elementos puede salvarnos la vida y evita lesiones mayores; pero un uso incorrecto puede agravar la situación.

Los vehículos llevan instalados una serie de elementos de seguridad activa o pasiva según su finalidad, que debemos conocer y utilizar correctamente. Los elementos de seguridad activa tienen como finalidad reducir la posibilidad de que se produzca un accidente, actuando antes de que se produzca, ya sea de forma automática o por la intervención del conductor. Por su parte los elementos de seguridad pasiva actúan de forma automática para reducir la gravedad de las posibles lesiones consecuencia de un accidente.

- Son elementos de seguridad activa: las luces de alumbrado, los neumáticos, los frenos, la suspensión y la amortiguación.
- Son elementos de seguridad pasiva: el chasis y la carrocería del vehículo, el cinturón de seguridad, el airbag, el reposacabezas y el casco en el caso de las motos y motocicletas.

Cinturón

El cinturón de seguridad tiene como misión sujetar el cuerpo al asiento del vehículo para evitar que salga despedido, golpee o se golpee en caso de accidente. Los beneficios de su uso son evidentes: reduce un 50% la probabilidad de muerte en accidente y alcanza su máxima eficacia en los vuelcos, donde disminuye el riesgo de fallecimiento en un 77%. Usar el cinturón evita, además, que las personas sueltas se conviertan en “proyectiles” para el resto de ocupantes del vehículo, muchas muertes de ocupantes delanteros se hubieran podido evitar si los ocupantes de los asientos traseros hubieran llevado abrochado el cinturón.

Está formado por una banda superior (torácica) y una banda inferior (pélvica), una vez abrochado, ambas deben quedar ajustadas al cuerpo, sin holgura. El cinturón debe impedir que nuestro cuerpo se mueva del asiento sin hacernos daño. La parte superior del cinturón debe cruzar el pecho del pasajero y la parte inferior debe cruzar justo por debajo del abdomen, y no por encima de él, para que funcione correctamente debe llevarse sobre las partes duras del cuerpo, apoyado en la clavícula, a medio camino entre el hombro y el cuello; apoyar las bandas del cinturón sobre las partes blandas del cuerpo, como el abdomen, puede provocar lesiones internas graves. No deben usarse accesorios como cojines, ni llevar las bandas retorcidas, las prendas muy gruesas restan eficacia al cinturón; está prohibido usar pinzas para evitar que se ajustase correctamente y, precisamente su capacidad de retención es uno de los aspectos que se revisa en la inspección técnica o ITV.

Un estudio demuestra que si el conductor se lo abrocha, los pasajeros lo hacen hasta tres veces más. Por otra parte, es recomendable no iniciar la marcha hasta que todos los ocupantes estén sujetos: los niños en los sistemas de retención infantil obligatorios, los adultos con el cinturón de seguridad obligatorio. El cinturón también salva vidas en autobús, en caso de un frenazo brusco o un vuelco, los ocupantes que van sujetos al asiento tienen mayores posibilidades de tener lesiones menos graves, hay que recordar que el 80% de las lesiones se producen al salir despedidos del autobús.

Uso

El reglamento de circulación obliga a todos los pasajeros a usar los cinturones de seguridad tanto en vías urbanas como interurbanas. Están exentos los conductores de taxis, ambulancias y coches de policía, que, si están en servicio, pueden ir sin él. Se sanciona con una multa de 90€ a 300€ a toda persona que no lleve puesto el cinturón de seguridad. Es una falta grave y si la persona que va sin cinturón es el conductor del vehículo, perderá, además, 3 puntos; si son pasajeros mayores de edad son los responsables de hacer frente a la multa que les puede acarrear no llevarlo puesto.

La responsabilidad en el caso de los menores corresponde siempre al adulto que los acompaña, que debe asegurarse de que utilizan el sistema de retención adecuado. Si los adultos son familiares del pequeño, la gravedad de la infracción es mayor y es posible interpretarla como un incumplimiento del deber de la protección del menor; además, si hay lesiones



graves o fallecimiento, la Fiscalía de Menores sería alertada para que se revisara la patria potestad o se valorase si ha habido homicidio imprudente si el pequeño viajaba sin cinturón o sillita. El abandono de las obligaciones de un adulto en cuanto a su seguridad de los menores en el vehículo se podrá castigar como delito penal.

La ley prohíbe circular a los menores de 18 años en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto o midan más de 135 cm. En los asientos traseros, las personas cuya estatura no alcance 135 centímetros deben utilizar de modo obligatorio un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso. Reglamento General de Circulación, no obliga al uso del cinturón de seguridad a la mujer embarazada siempre que disponga de un certificado médico en el que conste su estado de embarazo y la fecha aproximada de su finalización. El resto, deben usar el cinturón y ponerse la banda ventral bajo el abdomen, deben recordar que un uso inadecuado del cinturón resta eficacia a la prevención de las lesiones e incluso puede producir daños graves. La mayoría de las investigaciones recomiendan su uso, ya que los daños para la madre y el feto en caso de accidente pueden ser mayores si no se lleva puesto. Para usarlo adecuadamente, la banda pélvica (cinta horizontal) no debe ir situada nunca sobre el vientre, ya que, en caso de accidente, el peso de la madre y presión del cinturón provocarían daños para el feto. La forma correcta es colocar la banda pélvica sobre los muslos, a la altura de las ingles, y por debajo del abdomen y la banda superior, entre los senos.

Airbag

El airbag es una bolsa de aire que tiene como función amortiguar el impacto en un golpe o choque, es útil usado junto al cinturón de seguridad y estando sentados correctamente ya que un mal uso puede llevar lesiones graves: como un golpe fuerte en la cara, lesiones oculares u otras o quemaduras.

El proceso total de despliegue e inflado del airbag en un golpe o accidente ocurre en 15 milisegundos (0,015 segundos) en caso de accidentes a gran velocidad y en 25 milisegundos en accidentes a poca velocidad (0,025 segundos). Debido a que un vehículo cambia de velocidad muy deprisa durante un accidente, los airbags deben inflarse muy rápido para poder reducir el riesgo de que el ocupante se golpee con el interior del vehículo. Una vez que el airbag se despliega, comienza inmediatamente el proceso de desinflado, ya que el gas se escapa por unos orificios dispuestos a tal efecto en la tela. El desinflado va frecuentemente acompañado de la liberación de partículas que semejan polvo en el interior del vehículo.

El airbag no debe desactivarse cuando la ocupante esté embarazada. Es más recomendable regular la distancia del asiento respecto al volante o salpicadero del vehículo para reducir el riesgo de colisión. Pero sí debe desactivarse cuando ocupa el asiento con airbag –generalmente el de copiloto- un bebe en una cesta porta bebés colocada en sentido contrario a la marcha; de no hacerlo, el pequeño podría sufrir lesiones añadidas.

Reposacabezas

El reposacabezas es un elemento de apoyo para la cabeza que llevan los respaldos de los vehículos su función es minimizar las lesiones cervicales en caso de colisión, en especial en caso de colisión por alcance – un impacto trasero, cuando un vehículo choca con otro alcanzándole por detrás- . Los reposacabezas son un elemento de seguridad pasiva. El 98% de los esguinces cervicales se producen en los accidentes de tráfico. Ajustar debidamente el reposacabezas puede suponer la diferencia entre salir ileso de un accidente o vivir con el dolor y la molestia de un latigazo cervical. La medida aceptada generalmente para establecer la altura adecuada del reposacabezas es la oreja. Se consideran buenos los reposacabezas que están colocados por encima de la oreja, insuficientes los que se apoyan entre la parte superior y la inferior de la oreja, malos si se encuentran por debajo de la oreja y muy malos si el reposacabezas no es ni siquiera visible.

Otro factor es la distancia horizontal que separa la cabeza del reposacabezas. Una valoración de aceptable a buena va de 5 a 10 cm.; si la distancia es más de la mitad de la anchura de la cabeza, se consideran malos y si es mayor que la anchura total de la cabeza, muy malos.

El latigazo cervical puede producirse como consecuencia de una colisión. Cuando se trata de, el respaldo del asiento golpea la espalda del ocupante y el cuello sufre un movimiento brusco de hiperextensión (cae hacia atrás) e, inmediatamente, la fuerza de reacción hace que la cabeza realice un movimiento violento de hiperflexión (va hacia

adelante). El latigazo cervical causa un dolor intenso en la zona del cuello, con contractura muscular y limitación dolorosa de la movilidad, puede acompañarse de vértigos y dolor en nuca y brazo.

Recuerda

El cinturón de seguridad, el airbag, el reposacabezas y el casco son elementos de seguridad pasiva que pueden evitar o reducir notablemente el impacto de las lesiones en caso de accidente. Debemos conocer su uso correcto para evitar que causen lesiones. La seguridad de los menores, la responsabilidad de que vayan correctamente sentados y sujetos es de los adultos. Si el conductor se abrocha el cinturón, los pasajeros lo hacen hasta tres veces más. Por otra parte, es recomendable no iniciar la marcha hasta que todos los ocupantes estén sujetos: los niños en los sistemas de retención infantil obligatorios, los adultos con el cinturón de seguridad obligatorio. El cinturón también salva vidas en autobús, en caso de un frenazo brusco o un vuelco, los ocupantes que van sujetos al asiento tienen mayores posibilidades de tener lesiones menos graves.

CASCO: HOMOLOGADO, AJUSTADO A LA CABEZA Y SUJETO; SALVA VIDAS Y EVITA LESIONES.

El casco es un elemento de seguridad que salva vidas. Está demostrado que su uso en motocicletas y ciclomotores a 50Km/h marca la diferencia entre la vida y la muerte de conductores y pasajeros. En bicis, se evitarían el 50% de las lesiones de cabeza y muchas muertes. Los conductores y pasajeros de motocicletas, motocicletas con sidecar, vehículos de tres ruedas, cuadriciclos, ciclomotores y vehículos especiales quad deben utilizar casco en vías urbanas e interurbanas. En bicis, de momento, es obligatorio para los menores en todas las vías y para los mayores de 18 años en vías interurbanas.

El casco es un elemento de seguridad que salva vidas. Está demostrado que su uso en motocicletas y ciclomotores marca la diferencia entre la vida y la muerte de conductores y pasajeros. En bicis, evita lesiones de cabeza y muchas muertes. Los conductores y pasajeros de motocicletas, motocicletas con sidecar, vehículos de tres ruedas, cuadriciclos, ciclomotores y vehículos especiales quad deben utilizar casco en vías urbanas e interurbanas. En bicis es obligatorio para los menores en todas las vías, y para los mayores de 18 años en vías interurbanas, y recomendable en vías urbanas. Además de llevarlo, debe estar homologado y llevarlo bien puesto, ajustado a la cabeza.

Motos

En motos y ciclomotores, el uso del casco a 50km/h es la diferencia entre la vida y la muerte de conductores o pasajeros. Además de llevarlo, es importante que sea un casco homologado y se debe llevar bien puesto: ajustado a la cabeza y sujeto; para eso, debemos comprobar que la talla es la adecuada, que la hebilla de seguridad queda bien cerrada y que no es posible sacarlo aunque se tire con fuerza. Es mejor que sea integral, ya que cubren la cara y evitan lesiones en los ojos y el rostro. También es recomendable que tengan colores vivos y claros, a ser posible con materiales reflectantes, porque que facilita que el resto de usuarios de las vías nos vean mejor. Si se usan gafas, deben quedar correctamente puestas y, tanto con ellas o sin ellas, se debe ver perfectamente con la visera bajada, y asegurar que no se empañe. El uso del casco es obligatorio en motocicletas y ciclomotores, en todos los trayectos y en todas las vías. Incumplir la norma es una infracción grave, por lo que el importe de la multa puede alcanzar los 200 € además de la pérdida de hasta 3 puntos del permiso.

Nunca está de más recordar que en caso de accidente debe quitar el casco a una persona accidentada por protección de la víctima, para evitar movimientos bruscos o indebidos, sólo personal entrenado para ello. Cuando el casco haya recibido un golpe, ya sea en un accidente o por una caída desde una altura superior a los 1,50 metros, es recomendable cambiarlo lo antes posible ya que en algunos casos los daños sufridos por el casco no son visibles a simple vista.

Bicis



En bicis, el casco es obligatorio para todos los usuarios en vías interurbanas, (los menores de 16 años también es obligatorio el uso del casco en vías urbanas) y recomendable en vías urbanas, ya que la mitad de las lesiones en la cabeza y una quinta parte de las muertes de ciclistas podrían evitarse usándolo. El casco tiene un efecto protector ya que en caso de accidente, el mayor número de golpes se reciben en la cabeza. Los cascos para ciclistas y uso general de bicis tienen un diseño especial que absorbe la energía del golpe y evitan que el cráneo sufra el impacto directo, además de otras lesiones menores como rasguños o raspaduras.

Para elegir un casco, hay que valorar que proteja, para ello, hay que probarlo, ajustarlo a la cabeza y tener en cuenta cuestiones como su peso, la ventilación, los sistemas de ajuste y los colores o reflectantes para facilitar ser vistos. Al colocarlo, el borde del casco debe estar aproximadamente uno o dos dedos por encima de las cejas, de tal manera que cuando mires hacia arriba puedas verlo. La correa debe estar bien ajustada. El cierre debe estar centrado justo debajo de la barbilla y en los laterales las correas deben hacer una “V” bajo la barbilla. El resultado final debe ser un casco que esté fijo pero sin apretar: al abrir la boca lo máximo que se pueda, como si se bostezara, se debe sentir cómo el casco presiona sobre la cabeza. Si no es así, se debe ajustar más la correa de la barbilla. Comprueba que al tirar de él no se mueve, ni se desliza al hacer giros.

Si el casco recibe un impacto fuerte el material perderá tensión y no reaccionará de forma correcta en caso de caída: si has tenido un golpe fuerte cambia el casco.

Profesionales

En motoristas profesionales, como los repartidores, el casco es, además, un elemento de seguridad laboral. Cada vez es más habitual el uso de motocicletas y ciclomotores como vehículo profesional con unos riesgos muy específicos: se conduce con prisas por exigencias del trabajo, las comunicaciones con la empresa pueden distraer, se busca la eficacia del trabajo antes que la seguridad... El uso del casco es obligatorio y no hay razones que deban evitar su uso ya que la vulnerabilidad de los usuarios de este tipo de vehículos es muy grande.

Recuerda

El casco es un elemento de seguridad que salva vidas. Además de llevarlo, debe estar homologado y hay que llevarlo bien puesto, ajustado a la cabeza y adecuado al tipo de vehículo. Su uso es obligatorio en motocicletas y ciclomotores, en vehículos de tres ruedas, cuadriciclos, ciclomotores y vehículos especiales quad en vías urbanas e interurbanas. En bicis es obligatorio para los menores en todas las vías, y para los mayores de 18 años en vías interurbanas, y recomendable en vías urbanas. Está demostrado que su uso marca la diferencia entre la vida y la muerte y evita lesiones de cabeza.

PERMISO POR PUNTOS: CONÓCELO, CONSULTA TUS PUNTOS.

Las primeras normas para regular el tráfico son del año 1900, aunque es el Código de Circulación de 1934 el que aborda de manera más completa el fenómeno del tráfico. En 1989 la Ley de Seguridad Vial y los sucesivos reglamentos, actualizan la norma y la modernizan. En 2005 se aprueba el permiso por puntos, que entra en vigor el 1 de julio de 2006. El sistema que ha dado en denominarse permiso y licencia de conducción por puntos cambia esa visión clásica de la autorización para conducir. El permiso se configura como un título de confianza que la sociedad otorga al ciudadano para la conducción.

El permiso de conducción se ha definido tradicionalmente como la autorización administrativa que permite a un ciudadano conducir un vehículo de motor por las vías públicas. En esa visión la vigencia de esta autorización se hace depender de dos una serie de aptitudes psicofísicas en el conductor y de la revisión de estas aptitudes en unos determinados plazos de tiempo, cada vez que se renueva el permiso.

El permiso por puntos cambia esa visión y se configura ahora como un título de confianza que la sociedad otorga al ciudadano para conducir, que se traduce en otorgarle un crédito de puntos que podrá perder por la realización de determinadas conductas contrarias a las normas de circulación y que, cuando se agota, supone la pérdida de su autorización para conducir por haber perdido esa confianza.

El permiso por puntos consiste en asignar al titular de una autorización para conducir –un permiso de conducción- un crédito de puntos:

- Para el general de conductores: 12 puntos.

- Conductores con menos de 3 años de experiencia, salvo que ya fueran titulares de otro permiso con esa antigüedad: 8 puntos.
- Conductores que vuelven a tener permiso después de perder todos los puntos: 8 puntos.
- Quienes mantengan la totalidad de los puntos al no ser sancionados, recibirán como bonificación 2 puntos durante los tres primeros años y 1 punto, por los tres siguientes, pudiendo llegar a acumular hasta un máximo de 15.

Cada conductor tiene un único permiso por puntos, aunque tenga varios permisos de conducir. En consecuencia, los puntos se restan de un único saldo. Se puede conducir si ha habido una pérdida parcial de puntos, salvo que se hayan perdido todos, en cuyo caso se produce la pérdida del permiso o licencia de conducción. En este caso, no se puede conducir.

Todos los conductores podemos consultar nuestro saldo de puntos a través de la [Dirección General de Tráfico](#). La pérdida de puntos no se produce para siempre: existen mecanismos para recuperar puntos o el permiso si se hubiese perdido como consecuencia de la pérdida de todos los puntos.

Resta

No todas las sanciones conllevan resta de puntos. El número de puntos se reduce por cada sanción firme que se imponga por la comisión de infracciones graves o muy graves, independientemente de la autoridad sancionadora. Por tanto, las sanciones impuestas por los correspondientes órganos de la comunidad autónoma o municipio, en el ejercicio de sus competencias sancionadoras llevan aparejada la pérdida de puntos si corresponde.

Pueden perder puntos todos los titulares de permisos y licencias de conducción, tanto los que tenían permiso o licencia de conducción antes de su entrada en vigor (1 de julio de 2006) como los que lo hayan obtenido posteriormente. La pérdida parcial, la pérdida total, o la recuperación de los puntos, afectan al permiso o licencia de conducción cualquiera que sea su clase. Igualmente, la pérdida de puntos afecta a los titulares de permisos o licencias de conducción, independientemente de si su documento tiene formato antiguo (permiso en color rosa), como si tiene formato nuevo (tarjeta de plástico).

Asimismo, los puntos pueden perderlos tanto los titulares de permisos de conducción (B, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E) como los titulares de licencia de conducción (ciclomotores, coches de minusválido y determinados vehículos agrícolas).

La pérdida de los puntos afecta a un conductor con independencia del vehículo que conduzca en el momento de la infracción, por ejemplo, un conductor profesional puede perder puntos por cometer una infracción en su jornada laboral o con su vehículo particular fuera de la jornada de trabajo, la resta se produce del saldo único de su permiso por puntos. Se sanciona a la persona que infringe la norma, no al vehículo, la empresa o la compañía en la que trabaja. Se pierden puntos por infracciones cometidas en actividades para las que es necesaria un permiso de conducción, por ejemplo, no pierde puntos un ciclista que sea denunciado por conducir bajo la influencia de alcohol, pues no es necesario el permiso o la licencia de conducción para conducir una bicicleta.

Recupera puntos

El titular de un permiso o licencia de conducción que haya perdido una parte del crédito inicial de puntos podrá optar a su recuperación parcial de dos maneras:



- Realizando un curso de sensibilización y reeducación vial en un Centro concertado con la Administración: este curso solo podrá realizarse una vez cada dos años, excepto los conductores profesionales, que pueden realizarlo con frecuencia anual. El número de puntos que se pueden recuperar con estos cursos es de un máximo de 6.
- Si transcurre tiempo sin cometer infracciones: tras 2 años sin cometer infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, se recupera la totalidad del crédito inicial de 12 puntos. Si alguno de los puntos se hubiera perdido por la comisión de infracciones muy graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito será de 3 años.

Recupera permiso

El titular de un permiso o licencia de conducción que pierda todo el crédito de puntos sufre dos consecuencias: Pierde la autorización para conducir.

Debe transcurrir un determinado periodo de tiempo hasta que pueda volver a obtener una nueva autorización para conducir: 6 meses en el caso de conductores no profesionales, y 3 meses en el caso de conductores profesionales. Transcurrido ese periodo de tiempo, se puede obtener una nueva autorización para conducir superando un curso de sensibilización y reeducación vial, y realizando las pruebas que acrediten que el conductor ha asumido los contenidos de dicho curso; la prueba no tiene relación alguna con las pruebas de conocimientos exigidas para la obtención de los permisos o licencias de conducción y por eso no se exige realizar pruebas prácticas de conducción.

Recuerda

El permiso se configura como un título de confianza que la sociedad otorga al ciudadano para la conducción. Consiste en asignar al titular de una autorización para conducir –un permiso de conducción- un crédito de puntos, generalmente 12. Estos puntos se pueden mantener o aumentar hasta 15 si no se comete ninguna sanción grave o muy grave o reducir si se cometen infracciones, sea cual sea la autoridad competente que nos sancione.

Si se pierden parte de los puntos se pueden recuperar, bien pasando 2 años sin cometer ninguna infracción o haciendo un curso de educación vial. Si se pierden todos los puntos, no se puede conducir y se debe realizar un curso y hacer una prueba para demostrar que se han asimilado los contenidos. Todos los conductores podemos consultar nuestro saldo de puntos a través de la [Dirección General de Tráfico](#).

CONDUCCIÓN EFICIENTE DE TURISMOS.

La conducción eficiente es un estilo de conducción basado en sencillas técnicas cuya aplicación supone cuatro mejoras importantes: ahorra carburante; reduce las emisiones contaminantes y ayuda a una menor contaminación ambiental -menos humos, menos ruido-; aumenta la seguridad en la conducción y, por último, aumenta el confort e la conducción y ahorra en costes de mantenimiento -sistema de frenado, embrague, caja de cambios... Todo ello sin aumentar los tiempos de desplazamiento ni necesitar más adaptación que el aprendizaje de unas pautas por parte del conductor.

Hacer una tarea de forma eficiente es hacerla de la mejor forma posible y al menor coste, es decir, no sirve de nada ahorrar si se pone en riesgo la seguridad o se aumentan los tiempos de desplazamiento. La conducción eficiente busca una mejor conducción que ahorre; es un estilo de conducción basado en una serie de pautas y técnicas cuya aplicación supone cuatro importantes mejoras: en primer lugar, ahorrar carburante, en segundo lugar, reduce las emisiones contaminantes -menos humos, menos ruido...-, en tercer lugar, aumenta la seguridad en la conducción y, por último, en cuarto lugar, aumenta el confort en la conducción y ahorra en costes de mantenimiento del vehículo -sistema de frenado, embrague, caja de cambios... Todo ello sin aumentar los tiempos de desplazamiento, ni necesitar más adaptación que el aprendizaje de unas pautas por parte del conductor.

Esta forma de conducción se rige por una serie de reglas sencillas y eficaces que están al alcance de todos los conductores, de manera que todos podemos disfrutar de un estilo de conducción más seguro, que nos ayuda a ahorrar y, además, aprovechar las posibilidades que ofrecen las tecnologías de los vehículos actuales.

Técnicas

25 orientaciones para una conducción eficiente:

- 1. Arranca el motor sin pisar el acelerador.

- 2. En los motores de gasolina, inicia la marcha inmediatamente después del arranque. En diésel, espera unos segundos.
- 3. Usa la 1ª marcha sólo para el inicio de la marcha.
- 4. Cambia a 2ª a los 2 segundos o 6 metros, aproximadamente.
- 5. En los motores de gasolina cambia de marcha a una superior entre las 2.000 y 2.500 revoluciones por minuto.
- 6. En los motores diésel cambia de marcha a una superior entre las 1.500 y 2.000 r/min.
- 7. Utiliza la relación de marchas más adecuada a cada momento según la vía.
- 8. Cambia a 2ª marcha: a los 2 segundos o 6m.
- 9. Cambia a 3ª marcha: a partir de unos 30 km/h.
- 10. Cambia a 4ª marcha: a partir de unos 40 km/h.
- 11. Cambia a 5ª marcha: por encima de unos 50 km/h.
- 12. Acelera de forma ágil y progresiva inmediatamente después de realizar el cambio de marchas, sin pisar a fondo el acelerador.
- 13. Circula lo más posible en las marchas más largas y a bajas revoluciones.
- 14. Es preferible circular en marchas largas con el acelerador pisado en mayor medida que en marchas cortas con el acelerador menos pisado.
- 15. En ciudad, siempre que sea posible, utilizar la 4ª y 5ª marcha sin superar los límites establecidos.
- 16. El coche consume menos en las marchas largas y a bajas revoluciones: un coche de pequeña cilindrada (1,2 litros), circulando a 60 km/h, en 3ª marcha, consume 7,1 litros de gasolina; en 4ª marcha, 6,3 litros (un 11% menos); en 5ª, sólo 6 litros (un 15% menos).
- 17. Mantén la velocidad de circulación lo más uniforme posible: evita frenazos, aceleraciones y cambios de marchas innecesarios.
- 18. Modera la velocidad: el consumo aumenta en función de la velocidad elevada al cuadrado: un aumento de velocidad del 20% (pasar por ejemplo de 100 a 120 km/h), significa un aumento del 44% en el consumo (de 8l/100 km a 11,5l/100 km).
- 19. Para decelerar: levanta el pie del acelerador y dejar rodar el vehículo con la marcha engranada en ese instante.
- 20. Frena de forma suave con el pedal del freno.
- 21. Reduce de marcha lo más tarde posible, con especial atención en las bajadas.
- 22. Siempre que la velocidad y el espacio lo permitan, detén el coche sin reducir previamente de marcha.
- 23. En paradas prolongadas (más de 60 segundos), es recomendable apagar el motor.
- 24. Conduce con una distancia de seguridad adecuada y un campo de visión amplio que permita ver 2 o 3 vehículos por delante.
- 25. Si detectas un obstáculo o reducción de la velocidad de circulación, levanta el pie del acelerador para anticipar las maniobras.

Aplicar las reglas de la conducción eficiente contribuye al aumento de la seguridad vial, pero existen circunstancias que requieren acciones específicas distintas, para que la seguridad no se vea afectada: la seguridad está por encima de todo.

Consejos

12 consejos para evitar aumentar el consumo de carburante:

- 1. Planifica la ruta y escoge el camino menos congestionado: ganarás seguridad, ahorraras tiempo y dinero.
- 2. Evitar la sobrecarga del vehículo por exceso de peso y objetos: por cada 100 kg de peso adicional se incrementa el consumo un 5%.



- 3. El uso de la baca (vacía o no) aumenta el consumo del carburante entre un 2 y un 35%.
- 4. El uso del aire acondicionado incrementa hasta un 20% el consumo de carburante: úsalo con moderación.
- 5. Las ventanillas totalmente abiertas incrementan el consumo en un 5%.
- 6. Revisa periódicamente el consumo de carburante: si los datos varían mucho, puede haber algún fallo en el vehículo.
- 7. Mantén la presión correcta de neumáticos: 0,3 bares por debajo de lo indicado en cada vehículo supone un consumo extra de un 3%.
- 8. La elección incorrecta del tipo de aceite puede aumentar el consumo hasta un 3%.
- 9. Vigila el motor: mal reglado puede incrementar el consumo en un 9%.
- 10. En un atasco se consume más carburante: no frenar bruscamente y aguantar en la marcha más larga posible.
- 11. Revisa el estado general del vehículo, influye en el consumo.
- 12. Controla el nivel de agua y aceite, inciden directamente en el funcionamiento del motor y en el consumo.

Mitos

A veces se generan dos mitos respecto a las técnicas de conducción eficiente: la seguridad y las averías. No obstante, ambos aspectos han sido analizados y desmentidos.

Respecto a la seguridad, por una parte, la conducción eficiente es una conducción más segura, ya que es el resultado de un estilo de conducción basado en la previsión y la anticipación, el mantenimiento de una velocidad uniforme y moderada, la realización de menos maniobras arriesgadas, de una situación de menos estrés/agresividad al volante y un mayor control del vehículo, incluido su mantenimiento; por otra parte, respecto a la seguridad, se debe recordar que todos los consejos de conducción deben estar supeditados a la seguridad de los usuarios.

Por ejemplo, si la situación lo requiere, en un adelantamiento, en una incorporación, se debe cambiar a una marcha inferior y acelerar para terminar antes la maniobra. Circular con una marcha larga no supone perder el control del vehículo ni circular a más velocidad de la permitida, se debe utilizar la marcha más larga posible en cada caso, salvo que el régimen del motor sea exageradamente bajo y evitar circular a las velocidades en las que el motor funciona demasiado revolucionado.

Respecto a las averías, la conducción eficiente no provoca averías, todo lo contrario, ayuda a mantener el vehículo en buenas condiciones, es la falta de mantenimiento la que produce un 26% más de averías y un 30% más de gastos, además de implicar más riesgo para la seguridad. En los vehículos modernos, especialmente los diésel, es conveniente circular una vez al mes por una vía interurbana para aumentar las revoluciones y regenerar el filtro de partículas, en el resto de ocasiones, circular con una marcha larga no solo no origina averías sino que se consume menos.

Recuerda

Arranque sin acelerar e inicie la marcha inmediatamente en los motores de gasolina; en los diésel, espere unos segundos.

Utilice la primera solo para iniciar el movimiento; cambie a segunda a los 2 segundos.

En llano, cambie de marcha: entre 2.000 y 2.500 revoluciones en motores de gasolina; entre 1.500 y 2.000 en los diésel. Circule en lo posible en las marchas más largas y a bajas revoluciones.

Mantenga la velocidad de circulación lo más uniforme posible; evite frenazos, acelerones y cambios de marchas.

Al decelerar, levante el pie del acelerador, ruede con una marcha engranada, frene suavemente y reduzca de marcha lo más tarde posible.

CONDUCCIÓN EFICIENTE DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES.

La conducción eficiente es un estilo de conducción dinámico, que implica saber adaptarse a las mejoras tecnológicas que incorporan los modernos vehículos industriales para su mejor aprovechamiento. Perfeccionar con estas técnicas el estilo personal de conducción logra un ahorro sustancial en el consumo de carburante, una reducción de emisiones al medio ambiente y una mejora de la seguridad en la conducción.

La tecnología que incorporan los vehículos industriales –camiones y autobuses- ha desarrollado importantes mejoras y para lograr un buen aprovechamiento es necesaria la práctica de un estilo de conducción adaptado. La conducción eficiente de vehículos industriales consiste en una serie de técnicas que, unidas a una adecuada actitud del conductor,

dan lugar a un estilo de conducción que logra importantes ahorros de carburante, reduce las emisiones al medio ambiente y aumenta la seguridad. Aplicar claves de conducción eficiente en vehículos industriales da como resultado reducciones de consumo del orden del 10 %, así como una reducción de emisiones al medio ambiente y una mejora en la seguridad de la conducción.

Motor

Es de gran importancia el conocimiento de los intervalos de revoluciones a los cuales el vehículo presenta el par máximo y la potencia máxima, así como de las curvas características propias del motor. En caso de no disponerse de esta información, conviene solicitarla al fabricante.

Arranque

Arrancar el motor sin pisar el acelerador. Colocar el disco-diagrama del tacógrafo e iniciar el movimiento del vehículo transcurrido un minuto, tiempo para tener presión suficiente en los calderines.

Inicio

Se inicia el movimiento del vehículo con una relación de marchas acorde a cada situación, que no fuerce el funcionamiento del embrague de forma innecesaria. En fuertes pendientes ascendentes, se pondrá en movimiento el vehículo en 1ª corta o larga, según el vehículo y las condiciones de la vía.

Cambios marchas

Realizar los cambios de marcha en la zona de par máximo de revoluciones del motor. Tras el cambio, el régimen del motor ha de quedar dentro de la zona de par máximo, es decir, dentro de la zona verde del cuentarrevoluciones. En condiciones favorables, se cambiará aproximadamente:

- Subiendo medias marchas, en torno a unas 1.400 r/min en motores grandes (de 10-12 litros).
- Subiendo marchas enteras, a unas 1.600 revoluciones en motores de 10-12 litros y entre las 1.700 y 1.900 r/min en motores de menores cilindradas.

Realizar los cambios de forma rápida y acelerar tras la realización del cambio. No se realizará el doble embrague.

Salto marchas

Cuando se puedan llevar a cabo se podrán saltar marchas tanto en los procesos de aceleración como en los de deceleración.

Selección

Procurar seleccionar la marcha que permita al motor funcionar en la parte baja del intervalo de revoluciones de par máximo. Esto se consigue circulando en las marchas más largas con el pedal acelerador pisado a las tres cuartas partes de su recorrido. En cajas automáticas, se procurará que la caja sincronice la marcha más larga posible a través de la utilización del pedal acelerador. La circulación se desarrollará aproximadamente:

- En torno a unas 1.100-1.300 r/min en motores grandes (de 10-12 litros).
- Entre unas 1.300-1.700 r/min en motores de menores cilindradas.

Velocidad

Intentar mantener una velocidad estable en la circulación evitando los acelerones y frenazos innecesarios. Aprovechar las inercias del vehículo.

Deceleración

Ante cualquier deceleración u obstáculo que presente la vía, se levantará el pie del pedal acelerador, dejando rodar el vehículo por su propia inercia con la marcha en la que se circula engranada o, si es posible, en marchas más largas. En estas condiciones el consumo de carburante del vehículo es nulo (hasta regímenes muy bajos de revoluciones cercanos al de ralentí). Utilizar más el freno motor y evitar el uso innecesario del freno de servicio.



Paradas

En las paradas prolongadas (por encima de 2 minutos) apagar el motor, salvo en los vehículos que dependan del continuo funcionamiento de su motor para el correcto uso de sus servicios auxiliares. En las paradas, una vez realizado el estacionamiento del vehículo, ya se ha dado tiempo suficiente para que baje el turbo de revoluciones y se apagará el motor sin mayor dilación.

Previsión

Prever las circunstancias del tráfico y anticipar las acciones a llevar a cabo. Dejar suficiente distancia de seguridad con el vehículo precedente acelerando un poco menos que éste, para tener que frenar también en menor medida. Controlar visualmente varios vehículos por delante del propio.

Situaciones

En la mayoría de las situaciones son aplicables las anteriores reglas, pero existen determinadas circunstancias en las que se requieren acciones específicas distintas para que la seguridad no se vea afectada. En las circunstancias que lo requieran, se acelerará el vehículo revolucionando su motor en mayor medida, realizando los cambios de marchas en el entorno del intervalo de revoluciones de potencia máxima y con el pedal acelerador a plena carga.

Recuerda

El Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, IDAE, junto a la Dirección general de tráfico y otros organismos responsables, han elaborado una guía para la Conducción Eficiente de Vehículos Industriales en la que recoge 11 consejos para la conducción eficiente de estos vehículos:

1. Conocer los intervalos de revoluciones a los cuales el vehículo presenta el par máximo y la potencia máxima, así como de las curvas características propias del motor.
2. Arrancar el motor sin pisar el acelerador.
3. Inicia el movimiento del vehículo con una relación de marchas acorde a cada situación, que no fuerce el funcionamiento del embrague.
4. Realizar los cambios de marcha en la zona de par máximo de revoluciones del motor.
5. Saltar marchas tanto en los procesos de aceleración como en los de deceleración siempre que sea posible.
6. Seleccionar la marcha que permita al motor funcionar en la parte baja del intervalo de revoluciones de par máximo.
7. Mantener una velocidad estable en la circulación evitando los acelerones y frenazos innecesarios. Aprovechar las inercias del vehículo.
8. Ante cualquier obstáculo, levantar el pie del pedal acelerador, dejando rodar el vehículo por su propia inercia.
9. En las paradas prolongadas, de más de 2 minutos, apagar el motor, salvo en los que dependan de su continuo funcionamiento.
10. Prever las circunstancias del tráfico y anticipar las acciones a llevar a cabo.
11. En las circunstancias que lo requieran, se efectuarán las acciones específicas necesarias para que la seguridad no se vea afectada.

POSICIÓN AL VOLANTE: BIEN SENTADOS, MÁS SEGUROS.

El primer paso para conducir seguro es conocer la posición óptima al volante: la espalda completamente apoyada en el respaldo, los brazos paralelos, sin cansarlos, y las manos en posición de tres menos diez. La distancia del cuerpo al volante también debe ser adecuada, para no perder capacidad de maniobra. También es fundamental la forma de girar el volante. Hay varias técnicas para hacerlo, según necesitemos moverlo más o menos rápido, siempre con las dos manos sujetando el volante y evitando cruzar los brazos. Vicios como apoyar la mano sobre el cambio o el brazo en la ventanilla son comunes y restan capacidad de maniobra al conductor. Una buena postura de conducción nos permitirá ganar seguridad, reducir cansancio, fatiga y nos facilitará aplicar técnicas de conducción eficiente.

La actividad de la conducción involucra nuestra parte física, pero más aún la intelectual. Muchas veces nos sentamos a conducir con prisas, justo nos da para ponernos el cinturón e iniciamos la marcha e incluso, si el coche no es el propio o el habitual, procuramos no tocar nada... pero hay que saber que una posición correcta al volante, tanto mental como física, puede salvar vidas.

Asientos

La primera acción al sentarnos a conducir es ajustar la distancia de nuestro cuerpo respecto a los pedales. La mejor distancia es la que permite controlar los pedales con seguridad, poder pisarlos con firmeza o mantener la posición sin cansarnos. Conviene que las piernas estén moderadamente flexionadas para que, en caso de accidente, puedan absorberse la fuerza del impacto sin que esta vaya directamente a la cadera. La distancia del cuerpo al volante también debe ser adecuada, para no perder capacidad de maniobra: cuando, estirando completamente los brazos, llegamos a posar las muñecas sobre el volante.

Altura

Una vez encontrada la distancia correcta del asiento a los pedales, debemos regular la altura. Es aconsejable que sea la más baja posible sin que perdamos visibilidad: debemos mirar a dónde queremos ir, a la vía, no al morro del vehículo. Los conductores más bajos, deberán buscar el mejor compromiso entre una posición baja y una buena visibilidad; los de 1,80m de altura o más, deberán buscar la posición más baja posible. La razón de llevar una posición baja es que el conductor sentirá mejor las reacciones del vehículo al estar un poco más cerca del centro de gravedad. Además, cuanto menos cerca del techo, en caso de vuelco, menos impacto.

Respaldo

El respaldo debe estar ligeramente incorporado para poder reaccionar con inmediatez ante una situación de emergencia que nos permita estar alerta y con el cuerpo en posición dispuesta para moverse con prontitud. La espalda debe estar completamente apoyada en el respaldo, los brazos paralelos, sin cansarlos, y las manos en posición de tres menos diez.

Reposacabezas

El reposacabezas es un elemento de seguridad pasiva y tiene que estar bien colocado, es esencial en caso de accidente, incluso en uno muy leve, pues puede mitigar el latigazo cervical: el movimiento brusco del cuello en caso de una colisión por alcance. La posición más correcta sería aquella en la que, estando correctamente sentados y mirando al frente, la parte más trasera de nuestra cabeza, unos 4 cm por encima del cuello, está prácticamente en contacto con el reposacabezas. Se deben regular todos los reposacabezas, tanto el del conductor como el de cada uno de los pasajeros.

Volante

La distancia de los brazos al volante es aquella que nos permita cogerlo con los brazos paralelos, sin cansarlos, las manos en posición de tres menos diez, mantener los codos doblados a unos 90°. Para comprobar la altura se deben poner las muñecas en la parte superior del volante sin despegar los hombros del asiento. Es importante encontrar una postura lo más natural posible. Debemos poder mover con facilidad las manos por toda la circunferencia del volante.

Manos

La posición correcta de las manos en el volante es colocarlas a las tres menos diez, tanto en línea recta como en curvas. El volante se debe sujetar con firmeza con ambas manos, por el exterior, pero sin aferrarse a él: es normal que en las curvas sea la mano que sube la que empuje más el volante. En curvas cerradas, cambios de dirección en ciudad o maniobras, las manos deben poder cambiar de posición para permitir girar sin obstáculos. Apoyar la mano sobre el cambio o el brazo en la ventanilla, restan capacidad de maniobra al conductor.

Retrovisores

Una vez encontrada una correcta posición de asiento y volante, debemos regular los espejos. Cualquier maniobra, como adelantar o desplazarse de carril, exige una mirada previa al espejo retrovisor. Se deben ajustar correctamente para eliminar al máximo los ángulos muertos y cerciorarse con rápidos y frecuentes vistazos de lo que sucede a nuestro alrededor: ya que su función es permitir ver lo que ocurre por detrás y a los lados del vehículo, con el fin de disponer de



una información completa de la situación del tráfico. Su correcta regulación debe hacerse con el vehículo parado y en terreno llano y recto. Son obligatorios los retrovisores exterior izquierdo e interior, es habitual, además, otro espejo exterior derecho.

Desde la posición de sentado, el conductor ha de orientar el espejo interior de forma que quede bien centrado con la luneta trasera. Observar la circulación a través de este espejo no debe implicar ningún movimiento de cabeza, sino de ojos. El campo de visión debe estar despejado de objetos: abrigos, bolsas sobre la bandeja trasera o bultos sobresaliendo del capó. A continuación se debe mover el espejo exterior izquierdo: primero orientándolo hacia el lateral del coche y continuar empujándolo suavemente hacia adelante, justo hasta el momento en que deje de verse la carrocería, sin que sea necesario girar la cabeza. Así, cuando nos adelante un vehículo, comenzamos viéndolo por el espejo interior y, sin que su imagen haya desaparecido totalmente, empieza a aparecer en el retrovisor exterior. Con ello, los ángulos muertos prácticamente desaparecen. La orientación del espejo exterior derecho se realiza de forma idéntica al izquierdo, justo en el límite en el que la carrocería deja de verse con el fin de reducir al mínimo las áreas sin visibilidad.

Antes de cambiar de carril debemos mirar a nuestra izquierda por el rabillo del ojo y cerciorarnos de que no hay ningún vehículo paralelo a nosotros, casi a nuestra altura. Para adelantar o simplemente para cambiar de carril, hay que seguir la regla básica RSM: Retrovisor-Señalización-Maniobra. Por lo tanto, lo primero es mirar por el espejo retrovisor para observar si no existe otro coche que se acerque más rápido por detrás y nos impida hacer la maniobra debemos tener en cuenta que si miramos por el retrovisor exterior (espejo convexo) veremos el vehículo mucho más lejano que si lo hacemos por el interior (plano). Conviene acostumbrarse a calcular bien la distancia en función del espejo por donde estemos mirando.

Actitud

La actividad de la conducción involucra nuestra parte física, pero más aún la intelectual. Hay una serie de consejos para evitar accidentes:

- Toma conciencia: revisar el vehículo antes de arrancar te ayudará a concentrarte.
- Encuentra 'tu postura': sentarte cómodo te ayudará a sentirte cómodo.
- Evita las distracciones: olvida el móvil, programa la radio, el GPS sitúalo donde sea de ayuda y no quite visión...
- Evita acelerones y frenadas bruscas.
- Date espacio: ir pegado al de delante te alterará a ti y al otro conductor.
- mantén la calma: la respiración abdominal puede ayudarte.
- Sé amable: ayudando a los demás te ayudas a ti mismo.

Recuerda

El primer paso para conducir seguro tener una correcta posición al volante: la espalda completamente apoyada en el respaldo, los brazos paralelos, sin cansarlos, las manos en posición de tres menos diez, las piernas ligeramente flexionadas de manera que puedan pisar cómodamente los pedales, el cinturón sujetando el cuerpo de forma firme sin presionar, los espejos como una prolongación de los ojos y la mente puesta en la tarea que vamos a realizar, sin distracciones y en calma.

CONDUCIR CON CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS O AMBIENTALES ADVERSAS.

Las condiciones climatológicas o ambientales adversas son la lluvia, la nieve, el hielo, la niebla, el viento y el sol, son factores que hacen que la conducción sea más difícil y peligrosa y exigen del conductor una mayor atención y prudencia. Extremar las precauciones, aumentar la distancia de seguridad, saber cuándo y cómo frenar, las marchas más adecuadas a cada situación, usar las luces y los parabrisas adecuadamente, revisar el dibujo de los neumáticos... y conocer algunas técnicas de conducción ayudarán a un viaje más seguro.

En la circulación intervienen tres factores principales –las personas, los vehículos y las vías-, las condiciones de las vías pueden ver enormemente modificadas sus condiciones por, entre otros, factores ambientales como las condiciones

climatológicas o ambientales: la lluvia, la nieve, el hielo, la niebla, el viento y el sol intenso hacen que la conducción sea más difícil y peligrosa y exigen del conductor una mayor atención y prudencia.

Extremar las precauciones, aumentar la distancia de seguridad, saber cuándo y cómo frenar, las marchas más adecuadas a cada situación, usar las luces y los parabrisas adecuadamente, revisar el dibujo de los neumáticos... y conocer algunas técnicas de conducción ayudarán a un viaje más seguro.

Lluvia

La lluvia es la incidencia meteorológica que más incidencia tiene en la accidentalidad, puede influir negativamente en la conducción y exige adoptar una serie de precauciones, además, es más fatigosa para el conductor por lo que en viajes largos, se deben realizar paradas de descanso con mayor frecuencia. En previsión de lluvia, es importante revisar la presión y la profundidad del dibujo de los neumáticos así como el estado de las escobillas y los difusores de aire del parabrisas. La velocidad debe adecuarse a las condiciones de la vía y del tráfico y, también a las condiciones del propio vehículo.

Como en el caso de la niebla, la lluvia disminuye la adherencia de los neumáticos y dificulta la visibilidad. Hay un momento particularmente complicado cuando empieza a llover, ya que el agua mezclada con arenilla y grasa de los vehículos en la calzada y otras partículas, forma un lodo fino particularmente resbaladizo. Los canales de drenaje del neumático y, sobre todo, su profundidad determinan la capacidad de evacuación del agua y, con ella, la adherencia del neumático.

Con la calzada mojada los neumáticos pierden adherencia y aumenta la distancia necesaria para frenar, por lo que se debe reducir la velocidad y aumentar la distancia de seguridad. Se debe frenar con suavidad para evitar un posible bloqueo de las ruedas. Los frenos mojados también pueden perder eficacia, sobre todo al pasar por zonas con acumulaciones importantes de agua. Para favorecer el secado del sistema de freno se pueden realizar unas pulsaciones cortas y repetidas al pedal. La visibilidad disminuye por el empañamiento de los cristales, por el agua que despiden los coches, por la necesidad de usar los limpiacristales. La ventilación interior y el uso de la luneta térmica evitarán que se empañen los cristales. Ante la disminución de la visibilidad se deben utilizar las luces de cruce y, en su caso, las antiniebla, tanto para ver como para facilitar ser vistos.

Uno de los efectos más peligrosos de la lluvia es el conocido como aquaplaning, que es cuando se atraviesa a cierta velocidad una superficie cubierta de agua y se provoca la pérdida de tracción del vehículo y del control del mismo por parte del conductor. La función del dibujo de los neumáticos es expulsar el agua hacia los laterales de la rueda, despejando de esta forma la zona de rodadura que es la que proporciona adherencia al vehículo. Cuando el dibujo del neumático no es capaz de evacuar la cantidad de agua acumulada, el neumático pierde el contacto con el pavimento y se desliza flotando sobre el agua, haciendo que el conductor pierda el control del vehículo. A mayor velocidad, el tiempo que tendrán los neumáticos para evacuar el agua de la calzada será menor, aumentando la probabilidad de sufrir aquaplaning, por tanto, la mejor forma de prevenirlo es moderar la velocidad.

Nieve

Con los primeros copos de nieve, la conducción es tan peligrosa como cuando caen las primeras gotas de agua, si bien existe un mayor peligro al tratarse de agua helada, con el consiguiente aumento de pérdida de adherencia en los neumáticos. Además, los copos de nieve reducen aún más la visibilidad y en caso de acumularse en el parabrisas, pueden llegar a impedir la visión.

Al realizar un trayecto por una zona con previsión de nevadas, es aconsejable llevar el depósito de combustible lleno lo que nos permitirá disponer de suficiente tiempo de calefacción en el caso de retenciones, también es aconsejable llevar ropa de abrigo, agua y el teléfono móvil con su batería completamente cargada. Hay que poner atención a los partes



meteorológicos y especial prudencia en zonas altas y húmedas de montaña y noches de cielos despejados, por las posibles placas de hielo.

Hielo

El hielo es un elemento muy peligroso que hace que la calzada sea sumamente deslizante, por ello se debe extremar la prudencia ya que se reduce, cuando no elimina, la adherencia, existiendo grave peligro de deslizamiento. Se debe tener especial cuidado al circular por zonas sombrías, puentes y proximidades de arroyos en las que será más fácil encontrar hielo, sobre todo si la temperatura es inferior a los cero grados, durante la noche y las primeras horas del día. Al circular sobre hielo se debe actuar de la misma forma que en el caso de nieve: arrancar el vehículo con marchas largas, reducir la velocidad, actuar sobre el volante y los pedales con suavidad y, en el caso que el vehículo no tenga sistema ABS, frenar con el motor siempre que sea posible.

Niebla

La niebla son pequeñísimas gotas de agua en suspensión que disminuyen notablemente la visión. La humedad del ambiente hace que se condense el agua en el parabrisas, faros, etc. con lo que los problemas de visión aumentan; la condensación del agua convierte la calzada en un espejo que devuelve la luz emitida por los vehículos, como en los casos de lluvia o nieve disminuye la adherencia. Circular con niebla, puede ser tan peligroso como circular de noche sin luces.

La niebla reduce de forma brusca la visibilidad. En algunas ocasiones incluso hace imposible el seguir circulando aun disponiendo de un buen equipamiento de luces. En caso de tener que detener el vehículo por falta de visibilidad, hay que tener en cuenta que las luces del vehículo pueden servir de referencia a otros usuarios, por lo que si está totalmente fuera de la calzada, que es lo que debe hacerse, se deben mantener apagadas todas las luces, mientras que si el vehículo se encuentra en la calzada deberán mantenerse encendidas todas las que sean precisas para mejor advertir su presencia.

Viento

El viento puede sacudir de forma imprevista el vehículo llegando incluso a modificar su trayectoria, especialmente al pasar de zonas resguardadas a zonas desprotegidas como puede ser a la salida de un túnel o al adelantar a un vehículo pesado. El viento lateral es el que más puede afectar a la estabilidad del vehículo, por eso, debemos reducir la velocidad, sujetar el volante con firmeza para mantener la trayectoria deseada, extremar las precauciones ante la posibilidad de encontrar obstáculos en la calzada y cerrar las ventanillas para evitar la entrada de polvo o algún objeto inesperado.

Calor

Al conducir es importante que la temperatura del interior del vehículo sea la adecuada. Una temperatura excesiva puede aumentar la fatiga del conductor, para ello, utilizaremos el aire acondicionado o el climatizador del vehículo, procurando que la temperatura interior sea aproximadamente de entre 20 y 23 °C. En el caso de conducir con una temperatura elevada, es aconsejable beber agua o zumos con frecuencia para evitar la deshidratación.

Se debe prestar especial atención a la conducción después de las comidas ya que el calor aumenta la aparición del sueño, así como usar ropas claras, ligeras y holgadas, las gafas oscuras y parasoles ayudan a evitar deslumbramientos o la fatiga ocular. A la hora de comprar un vehículo podemos valorar que un color oscuro comparado con un color claro puede provocar un aumento en la temperatura del habitáculo de hasta 10 grados.

Recuerda

Las condiciones climatológicas adversas son factores que hacen que la conducción sea más difícil y peligrosa y exigen del conductor una mayor atención y prudencia. En caso de lluvia, nieve, hielo, niebla, viento y sol especialmente intensos, se deben extremar las precauciones, aumentar la distancia de seguridad, frenar con suavidad, usar las marchas más adecuadas a cada situación, usar las luces y los parabrisas.

Son elementos obligatorios del vehículo la rueda de repuesto, los 2 triángulos homologados para señalizar, las lámparas para los faros, las herramientas para cambiar una rueda (gato y llave) y para sustituir alguna lámpara fundida, y el chaleco reflectante. En caso de una parada o avería por situaciones como niebla, hielo, nieve o lluvia, es muy necesario contar con todos estos elementos en perfecto estado. Además, se recomienda, en zonas en las que estos factores

climatológicos sean habituales o en viajes en los que sea previsible que aparezcan, llevar cadenas, una bayeta para desempañar el parabrisas, ropa impermeable o de abrigo a mano, una linterna y gafas de sol.

DISPOSITIVOS DIGITALES: CÓMO USARLOS.

Los dispositivos digitales como los GPS, teléfonos manos-libres, radios..., pueden hacer más cómoda la conducción y ayudar en muchas circunstancias: todo depende de cómo y, sobre todo, cuándo se usen. Hay que saber distinguir entre aquellos que pueden ayudar a conducir de manera más segura, como los sistemas de navegación por satélite GPS, de aquellos que no tienen nada que ver con la conducción, como un teléfono móvil o manipular la emisora de radio o un DVD, tareas extra que deben realizarse únicamente cuando el vehículo está detenido en un lugar seguro, o por otros pasajeros si los hay, evitando que intervenga la persona que conduce: tanto en la manipulación manual, como en la toma de decisiones.

Al volante, cada segundo es vital, un accidente sucede en una fracción de segundo, así que cuanto más tiempo te distraes por utilizar un dispositivo más aumenta el riesgo de tener un accidente: a 120 km/h se recorren 34 metros en un segundo; a 50 km/h, 14 metros. Conducir utilizando manualmente el teléfono móvil, programando el navegador, usando cascos auriculares u otros dispositivos que disminuyan la atención son infracciones que ponen en peligro nuestras vidas y las de los demás, son faltas graves que con llevaban sanciones económicas y restan puntos.

GPS

Los navegadores GPS, (Global Positioning System: Sistema de Posicionamiento Global) es un sistema global de navegación por satélite que permite determinar la posición de un objeto, una persona o un vehículo con una alta precisión en todo el mundo. Son dispositivos que, bien integrados en el vehículo, portátiles o a través de teléfonos o tablets, son cada vez más comunes. Gracias a ellos se puede acceder a información en tiempo real del tráfico, evitar atascos y ser guiados por una ruta evitando pérdidas innecesarias. Si se utilizan adecuadamente, reducen el estrés ya que evitan que el conductor tenga que estar necesariamente pendiente de buscar el camino y puede centrarse mejor en la conducción; también ahorran combustible pues detectan atascos, lo que facilita la búsqueda de rutas alternativas y hacen que los trayectos sean más directos. Incorrectamente situado sobre el parabrisas, el navegador puede 'recortar' el campo de visión del conductor e impedirle ver a tiempo a vehículos y peatones que circulen alrededor. El lugar adecuado, lo más abajo posible, a derecha o izquierda, nunca en el centro. Las claves para usar correctamente un GPS son:

- Planificar la ruta antes de empezar a conducir.
- Situar el GPS sin que obstaculice la visión, en el salpicadero, a la izquierda o a la derecha sin interrumpir la visión.
- No manipularlo durante la conducción.
- Activar los comandos de voz para evitar desviar la mirada de la carretera.
- Fijarlo firmemente, no dejarlo suelto en el salpicadero o sobre el asiento del copiloto.
- Cuando lleve copiloto, debe ser él quien lo maneje.

Móviles

El teléfono móvil es un factor de distracción importante en la conducción. Su uso multiplica por cuatro el riesgo de sufrir un accidente. Al cabo de minuto y medio de conversación, el 40% de las señales se dejan de ver. El uso de redes sociales durante la conducción aumenta el tiempo de reacción un 37%, incrementa las salidas de carril, disminuye la capacidad para adaptarse a los cambios de velocidad, la vista se desvía de la vía a la pantalla en el 40-60% del tiempo. No solo hablar por teléfono es peligroso; actualizar el perfil en las redes sociales, leer, o contestar mensajes o navegar por Internet mientras se conduce puede salir muy caro.



Desde el punto de vista legal, el artículo 18 del Reglamento General de Circulación “considera incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción, el uso por el conductor con el vehículo en movimiento de dispositivos tales como pantallas con acceso a Internet”.

Conducir usando el teléfono móvil ya sea para hablar, leer o escribir mensajes de cualquier tipo o consultar información es una infracción grave sancionada con hasta 200 euros y retirada de 3 puntos.

Cuando se utiliza un manos libres, se piensa que la conducción no se altera, pero conducir y hablar por el manos libres es tan difícil y distrae tanto como hablar por el teléfono normal. Hay 4 veces más posibilidades de tener un accidente usando el manos libres que sin usar el teléfono.

Manos libres

Utilizar el manos libres es peligroso porque se concentra la atención en la conversación telefónica y no se conduce a la misma velocidad, hay más posibilidades de zigzaguear en el carril, de no ver las señales de tráfico, no advertir las luces de freno de los vehículos precedentes y reaccionar con más lentitud. Esto es lo que ocurre cuando se utiliza un dispositivo:

- La manera de frenar empeora: aumenta la distancia de frenado y se frena más bruscamente.
- Se hacen movimientos más amplios con el volante.
- Se produce el efecto túnel, por lo que no se ve lo que ocurre a los lados.
- La distancia de reacción aumenta desde 50 hasta al menos 400 metros.
- Se toman decisiones más peligrosas.
- Se tiene menos conciencia del tráfico circundante.

Recuerda

Los dispositivos digitales desvían la atención tanto por el mero manejo manual –programar un GPS, coger el móvil, buscar un CD...- como por la distracción mental que provocan. Manipular estos dispositivos tiene efectos directos en la calidad de la conducción: la percepción del entorno baja, la concentración disminuye, se frena más bruscamente y más tarde, se hacen movimientos más amplios con el volante, se produce el efecto túnel, etc.

Al volante, cada segundo es vital, un accidente sucede en una fracción de segundo, así que cuanto más tiempo te distraes por utilizar un dispositivo más aumenta el riesgo de tener un accidente. Se debe programar el navegador antes de iniciar la marcha, apagar el teléfono móvil y preparar la radio o música para no necesitar distraerse. Conducir utilizando manualmente el teléfono móvil, programando el navegador, usando cascos auriculares u otros dispositivos que disminuyan la atención son infracciones que ponen en peligro nuestras vidas y las de los demás, son faltas graves que con llevaban sanciones económicas y restan puntos.

PARTE AMISTOSO.

El Parte Europeo de Accidente, parte amistoso de accidente, es un documento para facilitar que los conductores implicados en un accidente se pongan de acuerdo sobre lo ocurrido y, así, se eviten retrasos en la resolución del siniestro. El parte amistoso implica una mayor rapidez en el cobro de las indemnizaciones para el perjudicado y ningún problema para el responsable. Es un documento común, igual en toda la Unión Europea.

Cuándo

Conviene usar el Parte europeo de accidentes o declaración amistosa cuando haya habido un accidente, un siniestro, en el que los daños materiales no son de gran envergadura ni hay víctimas graves que lamentar. Si el accidente es grave y hay víctimas se debe seguir la conducta PAS: Proteger el accidente para evitar nuevas colisiones, Avisar al 112 proporcionando el máximo de datos para facilitar la llegada de la ayuda más adecuada. Socorrer a las víctimas sin realizar maniobras que agraven su situación.

Es muy útil usar el Parte amistoso cuando el siniestro es un golpe por alcance, una colisión, si ha habido daños en los vehículos o en otros bienes como equipajes u objetos. La declaración amistosa facilita y agiliza los trámites con las compañías aseguradoras. Si se tiene un incidente con el vehículo, un choque, un golpe..., hay que mantener la serenidad, señalizar la situación y, si es posible, tras comprobar los daños, ponerse en un lugar seguro para aclarar lo sucedido y rellenar el parte. Lo importante es mantener la calma, no enfadarse y seguir las instrucciones que aparecen en él para rellenarlo.

Datos

El parte amistoso tiene todos los elementos necesarios para recoger una información completa sobre el suceso: fecha, lugar, víctimas y daños materiales de los vehículos y otros distintos de los de los vehículos siniestrados, testigos... Las dos hojas que incluye son iguales, así que podemos quedarnos con una u otra, lo importante es llegar a un acuerdo y firmar el parte.

En las columnas laterales del parte, se preguntan los datos relativos a cada uno de los vehículos implicados, de sus propietarios, los conductores y sus respectivas compañías aseguradoras. Estas columnas se denominan “implicado A” e “implicado B”, cualquiera de los vehículos puede ser uno u otro, es lo mismo, ser el A o el B no supone ser el responsable del siniestro; una vez decidido quién es A y quién es B, se deben poner todos los datos en la columna correspondiente a cada vehículo.

La columna central es la más importante: en ella se recogen las circunstancias del accidente, detalla 12 posibles situaciones, cada conductor debe marcar en su parte –A o B– la que corresponda a su vehículo, si no es ninguna de ellas, se explica en la parte reservada para ello. Incluye unos dibujos de moto, coche y furgoneta para señalar el punto de choque de cada vehículo y los daños apreciados, así como las observaciones que cada conductor considere oportuno añadir. También hay un espacio para un pequeño croquis o dibujo del accidente. Con todos estos datos, el siniestro debe quedar descrito y los daños identificados.

Lo que da validez al parte amistoso es la firma de los conductores implicados. La firma descarta que haya distintas interpretaciones o versiones de lo ocurrido. Una descripción única del siniestro y la firma de los conductores abre el camino para que la liquidación de los daños y las reparaciones necesarias en un plazo muy corto de tiempo, mucho más breve que si no hay acuerdo. Nunca se debe firmar un parte con el que no se está de acuerdo; en caso de verse obligado a firmarlo, se debe indicar en la casilla de observaciones.

Información

En la parte de atrás, el reverso de las hojas, se señalan los datos que solicita la compañía de cada implicado para informar sobre daños a personas, otros vehículos, animales o cosas.

Si una vez firmado nos damos cuenta de que no está bien hecho, simplemente se debe romper el parte y hacer uno nuevo, ya que no pueden modificarse, emborronarse o cambiarse los datos posteriormente.

Los datos fundamentales que no deben faltar son: fecha, lugar, nombre del asegurado, teléfono, marca y modelo del vehículo, número de matrícula, compañía aseguradora, número de póliza y nombre completo del conductor. Si hay lesionados, hay que marcarlo en la casilla 3 reservada para señalar si ha habido lesiones o víctimas.

Si hay más de 2 vehículos implicados se deben rellenar tantas partes como colisiones haya habido, de forma que cada conductor pueda enviar a su compañía un parte, por ejemplo si A choca con B y C con B: A y B rellenan un parte; B y C rellenan otro parte; el croquis debe reflejar lo mismo en todos los partes, en el de A, B y C.

Recuerda

El Parte Europeo de Accidente, parte amistoso o declaración amistosa facilita que los conductores implicados en un accidente se pongan de acuerdo sobre lo ocurrido, recojan los datos, firmen una declaración común y se eviten retrasos en la resolución del siniestro, lo que implica una mayor rapidez en el cobro de las indemnizaciones para el perjudicado y ningún problema para el responsable. Es un documento común, igual para todas las compañías de la Unión Europea. Tiene 3 columnas, en las laterales se recogen los datos de cada uno de los vehículos, propietarios, conductores y aseguradoras. La columna central describe las circunstancias del accidente, cada conductor debe marcar la que corresponda a su vehículo. También incluye dibujos para señalar el punto de choque de cada vehículo y los daños, así como para dibujar un croquis del accidente. Lo que da validez al parte es la firma de los conductores implicados, que



descarta que haya distintas interpretaciones o versiones de lo ocurrido. Recuerda: Parte europeo de accidentes: no nos enfademos, seamos corteses, tengamos calma.

TRÁMITES: TODO EN ORDEN Y AL DÍA.

Los trámites relacionados con la circulación pueden ser muchos y variados –renovar el permiso de conducir, vender o comprar un vehículo, consultar el saldo de puntos, pagar una multa, obtener una autorización especial...- para facilitar la información sobre los pasos a dar y los documentos necesarios, la Dirección General de Tráfico cuenta con una página web en la que aborda con detalle cada uno de ellos.

Sanciones

[El Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico](#) es un tablón electrónico, a través de Internet, que permite consultar las notificaciones por sanciones de Tráfico que no hayan podido practicarse en el domicilio de la persona interesada por estar ausente o por haber cambiado de domicilio sin haberlo comunicado, etc.. Además del TESTRA -Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico- la Dirección electrónica Vial permite recibir a través de Internet las notificaciones, avisos y comunicaciones.

Puntos

A través del [servicio de consulta de puntos](#) se puede conocer el saldo de puntos asociado a una autorización administrativa para conducir –un permiso, una licencia- que esté en vigor. Se puede acceder tanto usando una contraseña que proporcionan la DGT en la misma página como usando certificado electrónico.

Renovar permiso

El permiso y la licencia de conducción más comunes –automóviles, motos, motocicletas... A y B- tienen un período de vigencia de diez años mientras su titular no cumpla los 65, y de cinco años a partir de esa edad. Este periodo puede reducirse si, al concederlo o prorrogar su vigencia el titular padece algún tipo de enfermedad o deficiencia que si bien de momento no impide contar con el permiso, puede agravarse. Si el permiso o licencia de conducción no está vigente, ha caducado, no se puede conducir; su uso da lugar a su intervención por la autoridad o sus agentes. La vigencia, además, está condicionada a que el titular no haya perdido la totalidad de la asignación inicial de puntos.

La prórroga debe realizarla la persona interesada y puede hacerse desde tres meses antes ya que adelantar la solicitud no supone, en ningún caso, pérdida de días de validez, la prórroga se empieza a contar desde la fecha de caducidad. Todos los trámites para [actualizar el carné](#) pueden hacerse desde un mismo lugar, un [centro médico de reconocimiento de conductores](#), allí se realiza el examen psicotécnico necesario para renovar el permiso, se presenta la documentación requerida y se realiza el pago de la tasa oficial de tráfico. Lo que permite ahorrar tiempo y agilizar las gestiones. El centro de reconocimiento envía los resultados de los exámenes psicotécnicos a la DGT a través de Internet que los recibe de manera instantánea y el conductor sale del centro con un permiso de conducir temporal, válido para 90 días, que le permite conducir hasta que reciba el carné definitivo actualizado, por correo ordinario en el domicilio que consta en su DNI o en el del certificado de empadronamiento que ha aportado. Con este permiso provisional no se puede conducir fuera de España.

Permiso vehículo

En los casos de sustracción, extravío o deterioro del original del permiso de circulación, se debe [solicitar un duplicado](#) en las Jefaturas Provinciales y Locales de Tráfico. Los titulares de un vehículo también pueden solicitar en ellas una renovación del permiso de circulación en caso de cambio de datos (nombre, apellidos, razón social, domicilio...) o por cambio de servicio o reformas de importancia.

Multas

Si debemos pagar una multa y lo hacemos antes de 20 días naturales desde la notificación, hay una reducción del 50% del importe. Podemos pagar desde la [página web de la DGT](#), llamando al teléfono 060, en las Jefaturas Provinciales y Locales de Tráfico –con tarjeta bancaria, no se admite pago en metálico-, en las oficinas del Banco Santander o en una oficina de Correos. Para hacer el pago se debe indicar o facilitar el número de expediente que figura en la denuncia que le haya entregado el Agente o en la notificación.

Tu coche

Son varios los trámites más habituales relacionados con el vehículo: la matriculación ordinaria, el cambio de titularidad por traspaso, compra o venta, el cambio de domicilio, la solicitud de un duplicado del permiso de circulación en caso de

sustracción, extravío o deterioro del original, la solicitud de alta si se ha rehabilitado, la Inspección Técnica, permisos temporales de circulación para particulares (placas verdes) o empresas (placas rojas), informes de un vehículo... estos trámites pueden realizarse en las [Jefaturas Provinciales de Tráfico](#) y, la mayoría, también a través de la [web de la DGT](#).

Recuerda

Renovar el permiso de conducir, vender o comprar un vehículo, consultar el saldo de puntos, pagar una multa, obtener una autorización especial de circulación, solicitar un informe de un vehículo..., los trámites pueden ser muchos y variados. Para facilitar la información sobre los pasos a dar y los documentos necesarios, la Dirección General de Tráfico cuenta con una página Web en la que aborda con detalle cada uno de ellos –información, impresos, ejemplos, direcciones...-. Además de la Web, las Jefaturas Provinciales de Tráfico informan y realizan la mayoría de estos trámites.

VIAJAR AL EXTRANJERO.

Si vas a viajar al extranjero debes saber una serie de cosas, entre ellas, que es necesario que tu permiso o licencia de conducir esté vigente durante todo el viaje, ya que si expira o caduca pierde automáticamente su validez; también que en caso de accidente debes seguir la conducta PAS –Proteger, Avisar, Socorrer-, y que el 112 es el número gratuito de emergencias para toda la Unión Europea; tu seguro cubre la responsabilidad a terceros y la mejor forma de afrontar un incidente es a través del parte amistoso, ya que común en los países de la UE. Viajar informado es viajar más seguro. La Dirección General de Tráfico, el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, y la UE cuentan con secciones en sus Web para conocer los requisitos y trámites necesarios tanto si viajas al extranjero, como si eres extranjero en España.

En la UE

Si el destino de tu viaje es uno de los 27 estados de la Unión Europea, UE, o del Espacio Económico Europeo, EEE, (Islandia, Liechtenstein y Noruega) y tienes permiso de conducir español, puedes conducir –tanto con tu propio coche o con uno de alquiler- sin necesidad de solicitar un permiso internacional siempre que el documento esté en vigor, ya que los carnés o certificados provisionales no se reconocen en otros países de la UE.

Si el permiso no es español y se ha canjeado por uno de la UE, se debe comprobar que los países por los que se va a viajar reconocen el permiso canjeado; si no es así, hay que solicitar el reconocimiento oficial del permiso original o su canje por un permiso de cada país. La Unión Europea informa en su Web sobre los países, el reconocimiento y canje de permisos o licencias de conducir en cada uno de ellos.

En caso de pérdida o robo del permiso de conducir durante un viaje al extranjero, se debe acudir a la policía y al consulado o embajada para saber qué hay que hacer. Podrán expedir un documento provisional para seguir conduciendo temporalmente en ese país, pero si durante el viaje se atraviesan varios países hay que asegurarse de que en cada uno de ellos permitirán usar esa licencia temporal o solicitar una para cada uno de ellos. Los permisos que expiran o caducan durante un viaje al extranjero pierden automáticamente su validez. El permiso de conducir solo se puede renovar en el país de residencia.

El vehículo también debe ir documentado y llevar los documentos originales (no fotocopias) del permiso de circulación y la ficha con las características técnicas (e ITV actualizada si fuera necesario).

Fuera de la UE

Si se va a viajar fuera de la Unión Europea y se quiere conducir, es necesario un permiso de conducción internacional que se obtiene en la Jefatura Provincial de Tráfico presentando una fotocopia del Documento Nacional de Identidad, Pasaporte o Tarjeta de Residencia en vigor, otra del permiso de conducir vigente y una fotografía actualizada.

Con el carné de conducir español se puede circular por los estados de la Unión Europea y por aquellos con los que España tiene firmado un convenio: Andorra, Argelia, Argentina, Bulgaria, Bolivia, Brasil, Colombia, Croacia, Chile, Ecuador,



Filipinas, Guatemala, Marruecos, Perú, Paraguay, República Dominicana, San Salvador, Serbia, Turquía, Túnez, Ucrania, Uruguay, Venezuela, además de Islandia, Noruega y Liechtenstein.

Además de los documentos exigidos en la Unión Europea, es necesaria la Carta Verde y el vehículo debe llevar un adhesivo con el país de origen en la parte posterior (una pegatina en forma de óvalo, de color blanco, en una E de color negro). Si viaja por la UE, puede utilizarse como equivalente las matrículas que incorporan la banda azul, con estrellas, y la letra E, pero fuera de la Unión, independientemente de la matrícula, es obligatoria la pegatina tipo óvalo.

Seguro

El seguro del coche de un país europeo cubre los incidentes que puedan ocurrir en toda Europa -los 28 países miembros de la UE + Islandia, Liechtenstein y Noruega- en caso de lesiones a otra persona. A través de la matrícula del vehículo se comprueba que hay seguro de responsabilidad civil, por eso en el extranjero la policía no suele dar el alto a los turistas para comprobar el seguro.

Accidente

Si sufres un accidente en los países de la UE, recuerda que la conducta PAS es la clave -Proteger el accidente señalizándolo para evitar daños mayores, Avisar a emergencias, recuerda que el número es el 112 en todos los países y es gratuito desde cualquier teléfono fijo o móvil en cualquier lugar de la UE, Socorrer a las víctimas evitando maniobras que puedan agravar las lesiones-. Para informar al seguro lo más conveniente es completar un parte amistoso o parte europeo de accidente, que es un documento idéntico en la mayoría de los países de la UE. Ayuda a dejar constancia de los hechos y a resolver cualquier conflicto. Si has sido responsable del accidente, es mejor dar parte cuanto antes; si no has sido responsable, puedes esperar a volver para hacer los trámites. En cualquier caso, lo más recomendable es rellenar un parte amistoso.

En caso de lesiones a otras personas (daños a terceros) el seguro cubre siempre estos daños en cualquier país de la UE, en cambio, las pólizas no suelen cubrir otros tipos de daños en el extranjero como lesiones al propio conductor, incendio, robo... por eso se debe consultar con la aseguradora antes de salir al extranjero. El seguro de responsabilidad civil cubre a todos los pasajeros que viajen en el vehículo, salvo al propio conductor. En la mayoría de los países de la UE es posible contratar un seguro adicional para el conductor. Cada seguro estipula las cuantías máximas cubiertas, la normativa de la UE garantiza una cobertura mínima.

Matriculación

Si tu estancia en un país de la UE es inferior a seis meses, y se mantiene la residencia habitual, no hay obligación de matricular el vehículo ni de pagar impuestos en ese país y seguirá matriculado en tu país de residencia. Si la estancia en otro país de la UE es inferior a seis meses y no has matriculado tu vehículo, legalmente no puedes ni prestarlo ni alquilarlo a residentes de ese país. Solo podrán conducirlo si vas tu también en el vehículo. Sí puedes prestarlo a amigos o familiares de visita, siempre y cuando no sean residentes del nuevo país.

Si la estancia en otro país es superior a seis meses, se debe cambiar la residencia a ese país y matricular el vehículo en él y pagar los impuestos aplicables en él que, a veces, están exentos. El plazo para hacer los trámites de matriculación suele ser de seis meses, pero se debe consultar en el nuevo país cuándo empieza el plazo: en el momento de abandonar el país de origen o en el de llegada al nuevo. Si la estancia es solo para estudiar, se puede conducir el vehículo sin necesidad de matricularlo o de pagar impuestos mientras estés matriculado en un centro educativo del país.

Los trabajadores transfronterizos, empleados o autónomos, que trabajan a un lado de la frontera pero viven al otro y vuelven al país de origen como mínimo una vez a la semana, deben matricular y pagar los impuestos correspondientes en el país donde viven, no en el país de trabajo.

Recuerda

Si vas a viajar por el extranjero, tanto dentro como fuera de la UE, puedes informarte sobre los requisitos necesarios en las webs de la [Dirección General de Tráfico](#), el [Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación](#), y la [UE](#), en ellas encontrarás información sobre la validez de los permisos, tanto originales como canjeados, los convenios para conducir en cada país y la documentación necesaria para viajar en cada uno de ellos. Recuerda que el teléfono de emergencias es el mismo en todos los países -112- y que el parte europeo de accidente es el documento común para rellenar si tienes un incidente. Viajar informado es viajar más seguro.

VIAJAR CON MASCOTAS.

Uno de cada cinco conductores que viaja con su mascota, no utiliza un sistema de sujeción; las consecuencias: más de la mitad de los conductores vive situaciones de riesgo por culpa de un animal. Antes de iniciar un viaje por carretera debes tener en cuenta que tu mascota, por su seguridad, la tuya y la del resto de usuarios de las vías, debe viajar en unas determinadas condiciones. ¿Pero cuál es la forma más segura de viajar en coche con una mascota? El Reglamento General de Circulación indica cómo debe transportarse a los animales de forma que no interfieran en la conducción y el viaje sea seguro para todos: personas y mascotas.

Normativa

Como ya sabemos la normativa de circulación busca advertir, prevenir y sancionar las conductas que ponen en riesgo a los usuarios de las vías bien como peatones, conductores o pasajeros, en el caso de las mascotas los estudios realizados (RACE, 2010) indican que:

- El 82% de las mascotas viaja en turismo.
- Los más viajeros son perros y gatos.
- Un animal, en caso de accidente, multiplica por 35 su peso a una velocidad de 50 km/h: un perro que pese 20 kilos superará la media tonelada en una colisión a 50 km/h: puede causar un impacto mortal, para sí mismo y para los viajeros.
- En el 60% de los vehículos viaja 1 animal; en el 29%, 2 animales; y en el 11% restante, 3 o más.
- Uno de cada cinco usuarios lleva a su mascota sin ningún sistema de protección, si bien el 91% considera que es peligroso, tanto para el animal como para los pasajeros.
- De los conductores dueños de animales de compañía, un 70% no conoce la normativa que regula el transporte de mascotas; un 30% no.

El Reglamento General de Circulación, en los artículos 18.1 y 3.1, indica que transportar un animal suelto que pueda interferir en la conducción, puede ser sancionado con multa de hasta 100 euros. Cuando se lleven sueltos varios animales o un animal sentado en el regazo del conductor, los hechos podrían considerarse como conducción negligente (infracción grave) castigada con multa de 200 euros. Además, la legislación les obliga a los dueños a asumir los daños producidos por las mascotas.

Cúidalo

La mascota debe viajar adecuadamente sujeta por su propia seguridad, la del conductor, pasajeros y resto de usuarios de la vía, además, hay unos cuidados básicos que se deben tener en cuenta para llevarlas en un viaje en las mejores condiciones:

Antes de inicial el viaje:

- El animal debe hacer sus necesidades.
- Se debe consultar al veterinario sobre pastillas para el mareo o tranquilizantes adecuados a las distintas mascotas para evitar que se mareen, ya que los animales son sensibles al movimiento y también pueden sufrir ansiedad, estrés y nerviosismo.
- Se recomienda que el animal esté en ayunas las 12h anteriores al viaje.
- Conviene acostumbrarlo a viajes cortos antes de iniciar uno largo.

Durante el viaje:

- La mascota debe ir correctamente sujeta.
- El animal no debe sacar nunca la cabeza por la ventanilla: para evitar golpes, otitis y conjuntivitis por el viento.
- Se debe parar cada cierto tiempo para que pueda bajar del vehículo y moverse. Si el animal babea en exceso, puede ser un síntoma de que se está mareando, lo más recomendable es parar y sacarlo del coche para que tome un poco el aire.



- No se debe dejar al animal dentro del coche sin ventilación, hay que dejar poco abierta una ventanilla y poner el vehículo en un sitio resguardado.
- Conviene llevar sus enseres personales -además de su comida y agua para evitar que se deshidrate- algún juguete, una manta para que se acomode, medicación si está tomando algún tipo de tratamiento.

En bici o patinando:

- Se debe entrenar antes de salir a la vía y llevar al perro atado.
- Hay collares y arneses específicos para correr o pasear en bicicleta con un perro -una ligera barra de acero aleja al animal de la bici y lo mantiene a una distancia suficiente para evitar cruces indeseados-, luces y chalecos para asegurar la visibilidad de la mascota.
- Hay que vigilar el tipo de suelo por el que va a correr para evitar heridas en las patas por el rozamiento.

Sujeción

En los viajes y desplazamientos, la mascota debe ir correctamente sujeta de forma que viaje segura y se eviten distracciones a o interferencias con la conducción. La elección del tipo de dispositivo dependerá del tipo y tamaño del animal y de la frecuencia de los viajes.

Las correas de seguridad se fijan al enganche del cinturón de seguridad del vehículo, se debe asegurar que en caso de accidente la mascota no sufra lesiones y usar como complemento un arnés de seguridad. Hay que tener en cuenta el peso del animal y asegurar de que el dispositivo lo aguante bien, que sean de su talla y permitan ajustar su extensión. Las cestas o trasportines sirven para animales de tamaño pequeño o mediano, son muy útiles en el vehículo y otros medios de transporte. Hay que fijarlos a los anclajes, al cinturón o a hebillas para fijar la carga del vehículo.

La red de separación es un sistema que permite separar el maletero del habitáculo o los asientos delanteros de los traseros fijándose a los enganches del vehículo para fijar la carga.

Las barreras protectoras, al igual que las redes, dividen el habitáculo entre los asientos delanteros y los traseros, o el maletero, deben respetar la normativa al respecto.

Recuerda

El Reglamento General de Circulación indica que transportar un animal suelto que pueda interferir en la conducción, puede ser sancionado con multa y que en determinados casos los hechos podrían considerarse como conducción negligente (infracción grave), además, la legislación obliga a los dueños a asumir los daños producidos por las mascotas. Antes de iniciar un viaje por carretera con una mascota se debes tener en cuenta que, por su seguridad, la del conductor, pasajeros y la del resto de usuarios de las vías, debe viajar en unas determinadas condiciones de forma que no interfieran en la conducción y el viaje sea seguro. Se debe preparar el viaje antes de iniciarlo preparando a la mascota, asegurar su sujeción durante el desplazamiento en función de sus características y planificar las paradas necesarias.

Un animal suelto en el vehículo es un peligro para conductor, pasajeros y otros vehículos y un riesgo para la seguridad de la mascota.

VIAJAR MÁS SEGUROS.

No usar el móvil, consumo 0 de alcohol y otras sustancias, controlar la velocidad y evitar las distracciones, revisar los neumáticos y la amortiguación, preparar el recorrido y los puntos conflictivos, programar el navegador GPS, preparar a la mascota..., son consejos para viajar más seguros. La DGT nos recuerda que hay comportamientos que permiten circular con más seguridad ya que la mayoría de los siniestros, alrededor del 70%, ocurren por fallos humanos, muchos predecibles y evitables.

Consejos

La mayoría de los siniestros viales, alrededor del 70%, ocurren por fallos humanos, muchos de ellos predecibles y evitables. Las estadísticas nos alertan sobre los factores y causas que están detrás de los accidentes, de ellas podemos extraer los consejos y recomendaciones a seguir para evitar fallos humanos, muchos son predecibles y evitables:

- Las distracciones causan el 40% de los accidentes con víctimas y están detrás del 70% de los accidentes.
- Usar el móvil multiplica por 4 la posibilidad de sufrir un accidente.
- El cansancio y la fatiga se relacionan con el 30% de los accidentes.
- El 79% de las víctimas mortales fallecieron en carreteras secundarias.

- El mal estado de los neumáticos está presente en 3 de cada 4 accidentes por fallos mecánicos, hasta un 54% de los coches rueda con neumáticos desgastados.
- El consumo de drogas aumenta entre 2 y 7 veces el riesgo de sufrir un accidente.
- En el 74% de los conductores muertos en accidentes (60% peatones) estaba detrás el alcohol.

La DGT nos recuerda una serie de consejos y comportamientos para una mayor seguridad: consumo 0 de alcohol y otras sustancias, controlar la velocidad, apagar el móvil, mantener el vehículo en buen estado, preparar el recorrido, programar el navegador GPS, preparar a la mascota, evitar las distracciones, conducción defensiva y eficiente, hacer paradas de descanso... seguro que son consejos ya conocidos, comprueba lo que sabes y, sobre todo, ¡recuérdalos al iniciar un viaje!

