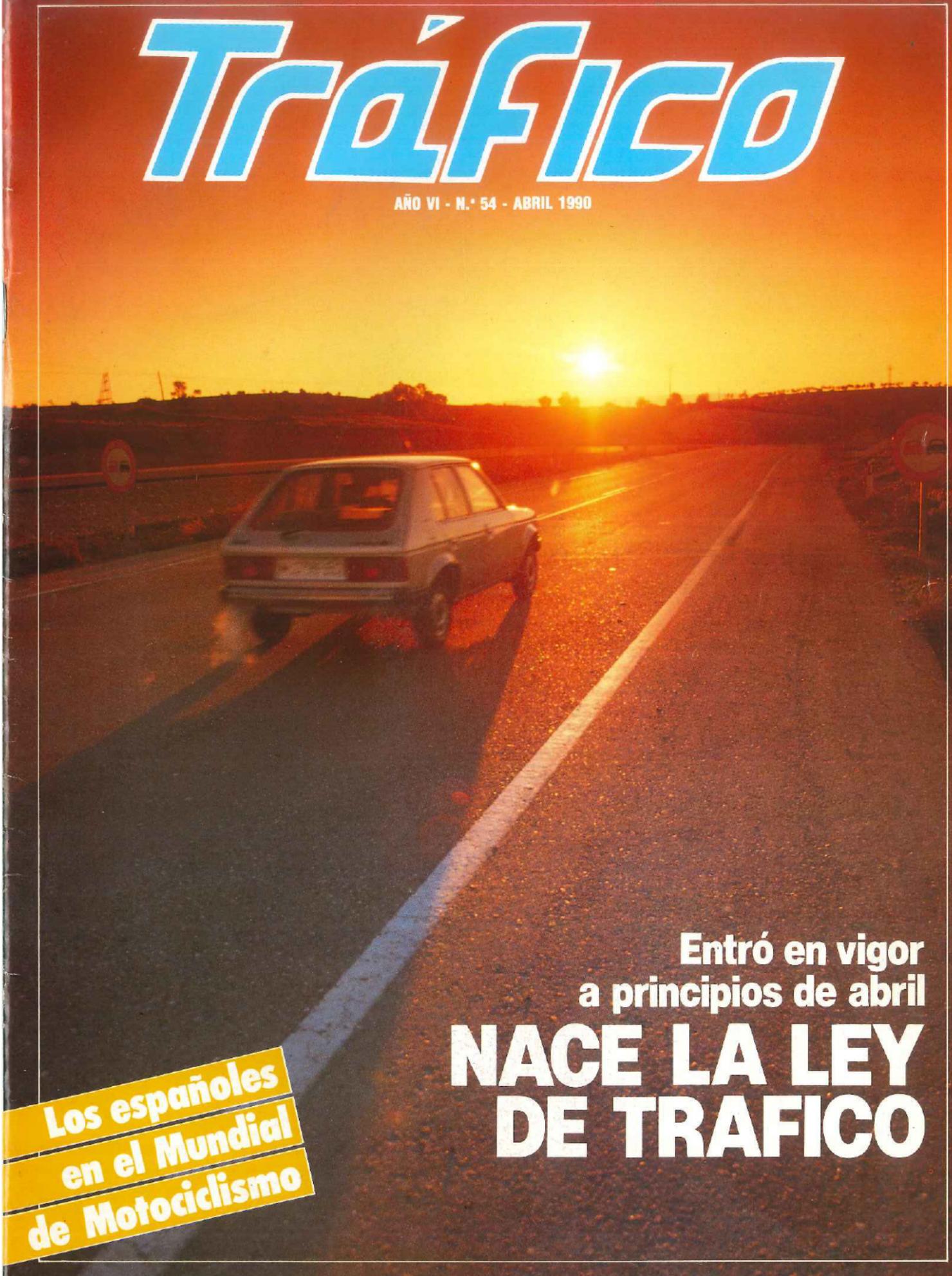


Tráfico

AÑO VI - N.º 54 - ABRIL 1990



Entró en vigor
a principios de abril

NACE LA LEY DE TRAFICO

Los españoles
en el Mundial
de Motociclismo



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



10 Especial Ley de Tráfico

La nueva norma que regula todos los aspectos relacionados con el tráfico acaba de arrancar, y deja atrás más de medio siglo de disposiciones que era necesario actualizar. Seguiremos circulando por la derecha y el semáforo en rojo indicará que hay que detenerse, pero también se han producido innovaciones. Por eso, no sólo publicamos el texto completo de la Ley sino que intentamos destacar y desarrollar los aspectos más importantes, además de recoger la impresión de los expertos.



32 EL ASEGURADO, ENTRE DOS FUEGOS

La «guerra» entre talleres y compañías aseguradoras ha atrapado al automobilista en medio. Los talleres, que quieren que el cliente les pague directamente, lo utilizan como arma arrojadiza ante los retrasos en los pagos y las imposiciones en los precios de algunas compañías. En tanto, las asociaciones de consumidores se muestran contrarios a esta medida propuesta por los talleres.



36 TECNOLOGIA PARA LA SEGURIDAD

A principios del mes de marzo se celebró en Madrid la segunda edición del Salón de la Seguridad Vial «Tráfico 90». Durante cuatro días, empresas nacionales y extranjeras mostraron los últimos avances de la tecnología destinada a lograr una circulación más segura: sistemas de señalización, técnicas de vigilancia y control del tráfico, sistemas de seguridad para conductores y peatones, aparcamientos automáticos, etcétera.



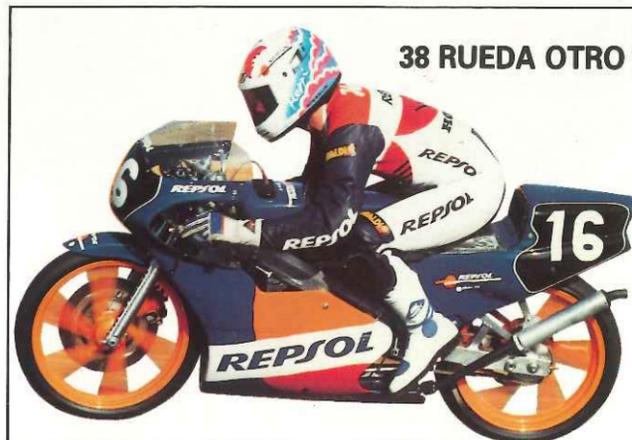
LA secuencia de este mes puede dar lugar a todo tipo de interpretaciones. En primer lugar, la posición estática del autobús, que parece formar parte de una lenta caravana, y con el morro sobre la raya del arcén, da a entender que ha realizado una frenada de emergencia.

INCLUSO podría parecer que el autobús quiere adelantar por el arcén; pero, parejo a él, se observa un turismo que le adelanta antirreglamentariamente por el carril contrario. Tal vez ha intentado hacerle un hueco ante la presencia de otro vehículo, muy próximo, que se acerca en sentido contrario.

EN cualquier caso, el vehículo infractor se ha salvado «por los pelos», ha echado al arcén al que venía de frente y ha puesto en serio peligro la integridad física de los otros conductores que, pacientemente, soportaban la caravana.

secciones

| | |
|------------------------------------|----|
| La locura del mes | 3 |
| Cartas | 4 |
| Editorial | 7 |
| Disco verde | 8 |
| Mi carril | 9 |
| TRAFICO Chico (suplemento central) | |
| Motociclismo | 38 |
| La pluma en el asfalto .. | 41 |
| Pasatiempos | 42 |



38 RUEDA OTRO MUNDIAL «ESPAÑOL»

Las dos primeras pruebas disputadas del Mundial de Motociclismo han dado una cierta medida de las posibilidades de los pilotos españoles para revalidar los tres títulos del pasado año. Un análisis detallado de máquinas y pilotos, así como de sus posibilidades a priori, dejan amplio margen a la esperanza en pilotos como Cardús, «Aspar», Crivillé, Pons o Garriga.

EL ALCALDE DE ALMOINES REPLICA

Les ruego publiquen mi carta, en contestación al Buzón especial del número de enero de 1990, en la que don Jesús Eguibar Morales, profesor de Formación Vial de Sevilla, hacía alusión a una consulta mía del mes de octubre pasado y que se titulaba «Al alcalde de Almoines».

Desconocía lo que había puesto en práctica el Ayuntamiento de Cádiz, pero como decía en mi consulta, y constituía el motivo principal de la misma, ninguna de las autoescuelas tiene su licencia de actividad en Almoines (1.980 habitantes), sino la mayoría en Gándia (50.000 habitantes). Esta última, como la mayoría de las grandes ciudades, es un caos de tráfico, debido a su propia infraestructura y el ser el centro comercial de una comarca densamente poblada.

Por el contrario, mi pueblo, Almoines, es tranquilo y nuestras prioridades y mejoras van encaminadas a favorecer al débil (peatonalizaciones de la plaza Mayor y Porchi).

El por qué vienen a realizar las prácticas e incluso los exámenes a mi pueblo (también los de camiones), a cualquier hora del día, incluyendo sábados, lo tengo muy claro: en Gándia, lugar de los exámenes, la mitad del tiempo se perdería en colas y no se encontraría sitio para aparcar con facilidad. Por tanto, no resultaría rentable para la autoescuela ni para el alumno. También, al ser la densidad de tráfico grande, las probabilidades de accidentes y otros contratiempos aumentarían. Por contra, en Almoines, la densidad de tráfico es mínima, como se puede deducir fácilmente de su número de habitantes.

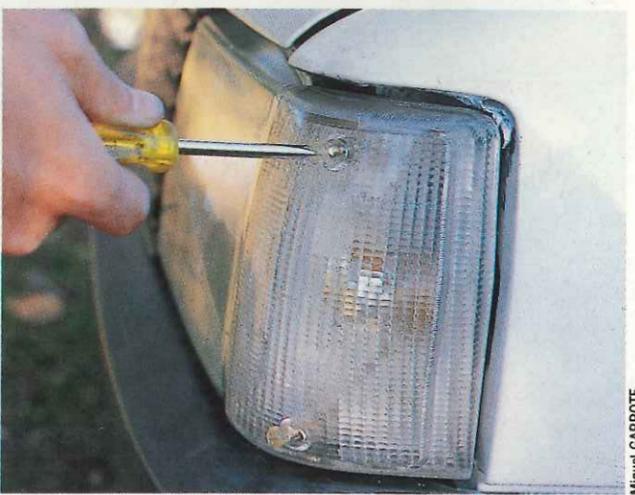
También opino que si el objetivo es enseñar a los alumnos y no pasar un examen, no hace falta irse al campo, sino donde el futuro conductor tendrá que de-

**CRITIQUE,
SUGIERA,
PREGUNTE...**

sarrollar su aprendizaje: la carretera y la gran ciudad. Porque la diferencia entre enseñar en Almoines o enseñar en el campo es muy poca.

En cuanto al cobro de tasa, es lógico que aquellas actividades residentes en un determinado municipio paguen sus impuestos al mismo. Y no olvide que esos impuestos son los que revierten en los ciudadanos, con mejoras de calles y aceras, señalizaciones de las mismas, etcétera, por nombrarle algunos objetivos relacionados con su profesión, y no en beneficio propio como cuando usted ejerce su medio de vida.

Para finalizar, le diré que está claro que defendemos intereses contrapuestos; por su parte, la de su negocio, y por la mía, la calidad de vida de mis vecinos, sobre todo los de a pie. Pues si alguna cosa buena tienen los pueblos es su tranquilidad, que de alguna manera se perturba con esta actividad de la que me he hecho eco al ser una precau-



Miguel GARROTE

pación general.—José María Martí Soler. Alcalde de Almoines (Valencia).

HERRAMIENTAS OBLIGATORIAS

Les escribo para ver si pueden decirme ustedes las herramientas, repuestos, accesorios, etcétera, que obligatoriamente ha de llevar un conductor en su vehículo turismo. Manuel Rabadán Catalá. Alicante.

Respuesta.—Según dispone el artículo 238 I. II, I. del Código de la Circulación, los automóviles de segunda categoría, entre los que están comprendidos los vehículos de turismo destinados al servicio particular, deberán llevar entre sus accesorios, repuestos y herramientas lo siguiente: una dotación compuesta por un juego de lámparas en buen estado, una rueda completa en orden de servicio y las herramientas indispensables para el cambio de lámparas y ruedas.

Aun cuando no están obligados a llevar los dispositivos de preseñalización de peligro a que se refiere el artículo 51 del Código, ha de tenerse en cuenta que el artículo 301 del mismo texto legal, en los supuestos de inmovilizaciones que en él se contemplan, obliga a colocar uno de dichos dispositivos, si bien se podrá utilizar también cualquier otro sistema de análoga eficacia.

GRACIAS A RADIO AYUDA MOSTOLES

Gracias, Radio Ayuda Móstoles. Es lo menos que puedo decir tras el comportamiento de esa persona que se volcó en atenciones para mí y mi familia cuando sufrimos un accidente en la N-V, a su paso por Móstoles, por culpa de un mal adelantamiento de otro vehículo que hizo que nos saliéramos de la calzada y diésemos varias vueltas de campana.

Los automovilistas que pasaron siguieron su marcha, quedándonos solos y sin saber qué hacer. Pero no tardó en aparecer un automovilista que se identificó como «unidad siete de Radio Ayuda Móstoles», el cual me buscó una grúa, llamó a la autoridad oportuna, aguardó pacientemente a que vinieran a buscarme el coche y luego se ofreció para llevarnos a casa.

De camino hacia ella me contó que forma parte de un grupo de radioaficionados de Móstoles, que pasan los fines de semana en la carretera ayudando a los automovilistas y colaborando con las autoridades y la Guardia Civil. No tienen la más mínima ayuda, ni siquiera de su Ayuntamiento. Intenté darle algún dinero por su ayuda, pero se negó en redondo, demostrándome que aún hay personas altruistas que te echan una mano en caso de necesidad.

Me permito pedirles que publiquen esta carta, para que esa labor altruista no quede en el anonimato.—A. Arribas. Madrid.

VELOCIDAD EXCESIVA E INADECUADA

En el número correspondiente al mes de febrero, y bajo el epígrafe «La culpa es de la velocidad», el señor Escalera Ramos hace unas afirmaciones que, a gente tan poco dogmática como yo, le podrían parecer cuando menos excesivamente ta-

Buzón especial

Estudio de infracciones

Para ver el respeto de los conductores por las bicicletas me molesté en contar las incorrecciones que sufrí durante todo el año pasado mientras hacía uso de una de ellas, agrupándolas en graves o leves según tuve que actuar o no bruscamente para evitar «males mayores». Los resultados fueron los siguientes: 2.371 kilómetros recorridos por Barcelona y sus alrededores, con un total de 91 incorrecciones (una cada 26 kilómetros); 1.824 kilómetros por Galicia, con poco tránsito, con 16 incorrecciones (una cada 114 kilómetros), y un total de 4.195 kilóme-

tros y 107 incorrecciones sufridas (una cada 38,5 kilómetros).

Les ofrezco a continuación el detalle de estas infracciones, haciéndoles la precisión previa de que los niños conductores lo eran, naturalmente, de bicicleta, y que los tramos de edad que consideré fueron estos: niños, entre 0 y 18 años; hombres, de 19 a 59; mujeres, de 19 a 59, y viejos, de 60 años o más. Asimismo, he procurado ser lo más honrado posible conmigo mismo y con los demás, eliminando casos en que pudo haber infracción por mi parte.

| | Peatones | Conductores | Total | Graves | Leves | Total |
|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Hombres | 6 (5,6 %) | 44 (41,1 %) | 50 (46,7 %) | 11 (10,3 %) | 39 (36,4 %) | 50 (46,7 %) |
| Viejos | 6 (5,6 %) | 12 (11,2 %) | 18 (16,8 %) | 6 (5,6 %) | 12 (11,2 %) | 18 (16,8 %) |
| Niños | 5 (4,7 %) | 2 (1,8 %) | 7 (6,5 %) | 0 (0 %) | 7 (6,5 %) | 7 (6,5 %) |
| Mujeres | 14 (13 %) | 11 (10,3 %) | 25 (23,4 %) | 3 (2,8 %) | 22 (20,6 %) | 25 (23,4 %) |
| No identif. | 0 (0 %) | 7 (6,5 %) | 7 (6,5 %) | 3 (2,8 %) | 4 (3,7 %) | 7 (6,5 %) |
| Total | 31 (28,9 %) | 76 (71 %) | 107 (100 %) | 23 (21,5 %) | 84 (78,5 %) | 107 (100 %) |



J. J. R.

Parece desprenderse que las mujeres son peores peatones y los hombres peores conductores. Por otra parte, la incorrección típica de los peatones es salir de entre los coches sin mirar; las de los hombres conductores suelen ser agresivas, y las de las mujeres, de imprudencia o despiste.

Les escribo con la única intención de aportar unos datos verídicos, por si pueden serles de utilidad.—Luis Antomil Muñoz. Barcelona.

jantes y, quizá, irreflexivas y desinformadas.

Afirma este señor que está convencido de que la principal causa de accidentalidad en nuestras carreteras es el exceso de velocidad (sic). Me parece muy bien, incluso sano y razonablemente higiénico, que cada uno esté convencido de lo que quiera; pero cuando las estadísticas y los expertos coinciden en señalar que la principal causa de accidentalidad es la velo-

cidad inadecuada (no excesiva, que tan poco adecuado es el exceso como el defecto), tan contundente convencimiento se me antoja desproporcionado.

Si, como el señor Escalera afirma, hace catorce años que es conductor —y aquí quiero llamar su atención sobre el hecho de que saber llevar o manejar un coche u otro vehículo no significa necesariamente ser conductor—, su asombro y estupor (sic) ante

los progresos de la técnica me dejan asombrado, estupefacto y, además, estupefacto.

Y, ya que nos invita a la reflexión, le sugiero un apunte que, en mi opinión, sí merece una atenta y profunda reflexión: ¿por qué, en vías de tres carriles, la mayoría de los «manejadores de vehículos» circulan a baja velocidad por el carril central, mientras el derecho está absolutamente libre?—José Luis Rodríguez Juárez. Madrid.

AGRADECIMIENTO

Sirva la presente para darles mis más expresivas gracias y animarles en la labor de su revista. En el mes de enero salió publicada una carta mía, en la que me quejaba de la mala señalización en la carretera BP-2.151 y en estos momentos puedo indicarles con gran satisfacción que la citada carretera está completamente señalizada.—Carlos Alfonso Durán. Cornellá (Barcelona).

MULTA POR EXCESO DE VELOCIDAD

A un hijo mío le pusieron una multa en la M-30 de Madrid por ir a 73 kilómetros por hora en vez de a 60, que era lo reglamentario, según el texto de la denuncia. Yo la hice efectiva en su día, pero ahora me surgen algunas dudas:

a) El estudio que publican ustedes sobre la M-30 señala que la limitación es a 90 por hora. ¿Cómo, entonces, pueden multarle por ir a 73?

b) ¿De dónde la cantidad, si el exceso no llegó al 13 por 100?

c) ¿Por qué la sanción no tenía el «refresco» del 20 por 100 de descuento por pronto pago?—Francisco Pérez Alonso. Valladolid.

Respuesta.—Efectivamente, la M-30 de Madrid tiene su velocidad máxima limitada a 90 kilómetros/hora, aunque existen en la misma puntos y tramos con otras limitaciones. Entre ellas, la de 60, que parece es la que ha afectado a su hijo, en el caso de la multa referida. Así, pues, el exceso sería del 21,66 por 100.

Por otra parte, el hecho de que no tenga reducción por pronto pago viene impuesto por el artículo 287 del Código de la Circulación, al tratarse de una infracción que puede dar lugar a la suspensión del permiso para conducir.

QUE SE RESPETEN LAS SEÑALES

Quisiera hacer una queja pública en torno al desprecio

e ignorancia de que son objeto en mi pueblo —Arévalo, en la provincia de Avila— las señales de tráfico. Este pueblo es atravesado por la Comarcal 605, en la que existen dos cruces más o menos peligrosos, los cuales están regulados por semáforos desde hace un año. El tramo que atraviesa el pueblo tiene en el centro una línea continua, la cual indica que está prohibido el adelantamiento. Además, los dos cruces están flanqueados por señales de stop, ceda el paso y prohibido, el giro a derecha e izquierda, y en el mismo pueblo hay un cuartel de la Policía Municipal, y otro de la Guardia Civil de Tráfico.

Pues bien: a pesar de todo eso, los conductores se saltan las señales y andan por las calles como Perico por su casa, sin respetar tampoco los semáforos, los ceda el paso ni los stops. ¿Y qué hacen mientras los agentes? Nada. Sólo se les ve cuando se ponen en los pasos de peatones para regular el tráfico a las horas de salida y entrada de los colegios. Y hay un coche dando vueltas por el pueblo desde las cinco de la mañana.

¿Por qué no se colocan en esos cruces y sancionan a tantos y tantos automovilistas que cometen infracciones? ¿Están esperando a que haya un accidente para hacer algo la semana siguiente?

Por favor, que los señores automovilistas respeten las señales, por el bien propio y de los demás, y que los agentes se dejen ver más a menudo y sancionen duramente a los infractores.—Francisco Miguel Rubio Serrano. Arévalo (Avila).

CRUCE DE LA ALGABA

Hay un cruce que considero peligroso y por eso me dirijo a su revista, para que llegue al conocimiento de las autoridades competentes y traten de solucionarlo.

Este cruce se encuentra a la entrada a Sevilla por la carretera N-630 (Sevilla-Mérida), a la altura de La Algaba. En él confluyen las carre-



J. I. R.

teras N-IV y C-431 y resulta verdaderamente peligroso cuando se toma en el sentido desde la N-IV y la C-431 hacia la N-630, hacia Sevilla. El problema es que no dispone de semáforos ni de ningún otro tipo de regulación y hay que considerar que sufre un gran tráfico de vehículos que circulan por la N-630, produciéndose habitualmente colas en el cruce para poder pasar, con los consiguientes riesgos de accidente.—María José Sánchez. Córdoba.

VEHICULOS SIMILARES

Soy uno de tantos jóvenes que, con el afán de poder conducir, obtuve el permiso de la clase A-1 a los dieciséis años. Acabo de leer, en el número de enero de su revista, que un joven propone la adjudicación del A-2 a los dieciocho años a aquellos que obtuvieron el A-1 con anterioridad, por ser ambas pruebas iguales. La respuesta fue que, a pesar de ser las mismas pruebas, éstas se realizaban con vehículos de diferentes cilindradas. Parece lógico, pero lo que no lo es tanto es que yo, junto a otro compañero de distinta autoescuela, hicésemos la prueba práctica con vehículos de 125 c.c.

Por ello considero la propuesta hecha como válida, pues puedo asegurar que la diferencia entre vehículos es inapreciable durante la prueba.—Antonio Hernández

Sánchez. Contador-Chirival (Almería).

Respuesta.—Tenemos que reafirmarnos en lo señalado en la respuesta a que usted hace referencia. Por otra parte, hoy en día se utilizan motocicletas de distintas cilindradas para uno u otro permiso.

OPINION SOBRE LA ITV

Quisiera expresar mi total acuerdo con la carta de don Juan Brodín, aparecida en el número 50, de diciembre de 1989, además de hacer algún otro comentario. Acabo de pasar la ITV de mi coche, superándola sin ningún inconveniente, pero no obstante, he tenido que pagar 2.030 pesetas. Y me pregunto yo: si mi coche está en perfectas condiciones, pues ya me gasté el dinero en un taller para que estuviera bien, ¿por qué tengo que pagar un dinero para demostrar a la Adminis-

tración que está bien? Si la Administración quiere cerciorarse de que mi coche está en óptimas condiciones, que corra ella con los gastos y no yo, que si tengo un coche viejo no es por gusto, sino porque no tengo dinero. Por eso he llegado a la conclusión de que la ITV, más que velar por la seguridad de los usuarios del automóvil, es un negocio altamente lucrativo para la Administración.—José Antonio Sánchez Sanz. Madrid.

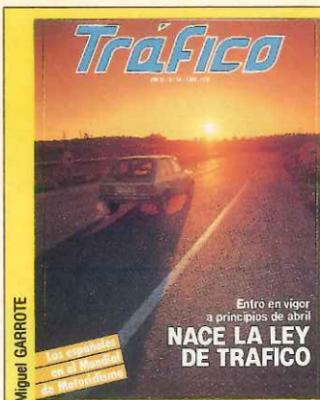
Respuesta.—Ahí queda su opinión, que es usted muy libre de hacer, y que no compartimos. Las razones de la ITV ya han quedado suficientemente expuestas a lo largo de la existencia de nuestra revista.

INSULINA Y CONDUCCION

Dentro del reportaje «Conducir "a toda pastilla"», en uno de los recuadros de la información titulada «Así "atacan" las medicinas» se deslizó un error relativo al tratamiento con insulina. El texto decía que «están incapacitados para la conducción quienes necesiten tratamiento con insulina», cuando esta afirmación sólo debería hacer referencia a los conductores profesionales y de vehículos pesados, mientras que los demás diabéticos conductores deberán aportar los informes preceptivos en la normativa vigente.

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 20 líneas a doble espacio. Irán firmadas y constando el nombre, domicilio, teléfono a ser posible y número de DNI. TRAFICO se reserva el derecho a extractarlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas.

Los envíos deberán realizarse a:
TRAFICO
Josefa Valcárcel, 28, 2.ª planta
Sección CARTAS
28027 MADRID



Miguel GARROTE

AÑO VI
NUMERO 54. ABRIL 1990

Director: Jesús Soria.
Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Bélaro.
Redactores: Teresa González, Mercedes López, Juan Manuel Menéndez, José Ignacio Rodríguez, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía).

Fotografía: Miguel Garrote, José Rubio.

Secretaría de redacción: Juana Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext. 285)

Colaboran en este número: Antonio Aragüe, Antonio Arias, Javier Coromina, Carlos Domínguez, Guillermo Ojembarrera, Carlos y José María Requejo y Celia I. Rodríguez.

Colaboración especial: Juan Madrid.
Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta). 28027 Madrid. Teléfono directo: 742 83 53 y 741 40 11. Centralita: 742 31 12 (ext. 228, 243 y 285). Télex: 44510 DIREE.

Consejo Editorial: Francisco Altozano, José María Altozano, Milagro del Arroyo, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, Estrella Rivera, Jaime de la Serna, Jesús Soria y Manuel Villoria.

Imprime: ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022 Fotocomposición: Ciceralla. Rufino González, 13, 3.ª. Madrid.

Depósito legal: M-25.988-1985.
N.I.P.O.: 129-90-001-7.

Distribución: P.D.M. Marketing y Publicidad Directa, S. A. Xaudaró, 7. 28034 Madrid.

(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)

Está autorizada la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, siempre que se cite a la revista TRAFICO como fuente.

Edita: Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).

Tirada de este número: 350.000 ejemplares.

Editorial

Seguridad es la ley

La idea de que España necesitaba un nuevo Código de la Circulación es algo de lo que se venía hablando desde hace bastantes años. De hecho, cuando en 1969 ingresé en la Dirección General de Tráfico, ya oía hablar de ello y era uno de los objetivos básicos del Organismo, aunque sin calendario concreto.

Pero lo que en principio tenía únicamente una razón de ser puramente técnica —es decir, la adaptación de todas las normas de circulación a las exigencias que impone la realidad actual del tráfico—, tuvo a partir de la entrada en vigor de nuestra Constitución una razón de ser fundamentalmente jurídica, ya que el vetusto Código de 1934 tenía el rango de Decreto, mientras que el estilo de normas contenidas en él requiere, de acuerdo con la Constitución, rango de Ley.

Esta nueva Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial («la Ley de Seguridad Vial», según ya la denominamos todas las personas para las que la Ley va a constituir la herramienta fundamental de trabajo), se asienta sobre cuatro grandes pilares, cuyos aspectos básicos son:

— **Definición de competencias y potestades administrativas.**—Merece aquí la pena destacar por una parte el hecho de que la Ley será de aplicación tanto en carretera como en vía urbana y, por otra parte, la creación del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial en el que, además de todas las administraciones con competencias conexas con la seguridad vial (estatal, locales y autonómicas), estarán representados los sectores sociales interesados, entre ellos los ciudadanos.

— **Normas de comportamiento en la circulación.**—Quizá lo más relevante, aparte de una mejor ordenación sistemática de las materias, adaptándolas a las normas y convenios internacionales, sea el que la Ley viene a regular de manera rotunda e inequívoca temas hasta ahora polémicos como los controles de alcoholemia, estableciendo claramente la obligatoriedad de someterse a las pruebas correspondientes. Igualmente, otros asuntos controvertidos, como la retirada de vehículos de la vía pública mediante grúa o medios análogos, quedan ahora con el suficiente respaldo legal.

— **Régimen de autorizaciones administrativas.**—Se regula todo el sistema de permisos de conducción, matriculación de vehículos, etcétera, estableciéndose las garantías básicas para el ciudadano.

— **Sistema de sanciones.**—Además del notable agravamiento de las multas (hasta 15.000 pesetas para las infracciones leves, hasta 50.000 para las graves y un límite máximo de 100.000 para las muy graves), la Ley establece un procedimiento ágil y rápido que, por otra parte, respeta escrupulosamente los derechos del ciudadano, y una de cuyas novedades es el que las sanciones son ejecutivas, una vez agotados los recursos administrativos, aunque se recurra a la vía judicial. Se establece que las infracciones graves y muy graves pueden significar, además de la multa, la retirada temporal del permiso de conducción por un plazo de hasta tres meses.

En las últimas semanas, todos los medios de comunicación se han hecho amplísimo eco de la Ley, y a lo largo de los días de su presentación pública se ha tratado de resaltar que es una Ley concebida para la defensa de la inmensa mayoría de los automovilistas y demás usuarios de la vía, que constituyen un grupo de población prudente y responsable frente a la minoría que, con su imprudencia, pone en riesgo a todos los demás.

La Ley de Seguridad Vial, que es el desarrollo de una Ley de Bases aprobada en junio del año pasado por las Cortes Españolas, sin ningún voto en contra y con una mínima abstención (y esto es muy importante resaltarlo), ha sido una técnica legislativa de una gran solera en nuestro país y ampliamente utilizada cuando el contenido del texto articulado requiere un nivel de precisión técnica que no es exigible de los parlamentarios, pero sin que ello suponga en modo alguno merma del control que el Parlamento puede ejercer sobre la actividad de la Administración. De hecho, ya ha habido, a la hora de redactar el articulado, algún aspecto en el que el tenor de la Ley de Bases ha constreñido e impedido la regulación de algunos temas en la forma que han querido distintos órganos administrativos.

Queda, por lo demás, una amplia tarea de desarrollo reglamentario (probablemente serán necesarios más de diez reglamentos) que se irá culminando a lo largo de los próximos meses. Entonces será cuando tengamos completo ese nuevo Código de la Circulación tan reclamado. Mientras tanto, esperemos que la Ley, junto con las demás medidas adoptadas en todos los órganos, contribuya a mejorar la seguridad vial en España, que sin duda constituye, como en la totalidad de los países desarrollados, uno de los problemas más graves.

Miguel María MUÑOZ MEDINA
Director General de Tráfico

Tráfico



Javier
COROMINA (*)

¿Cómo se come la Ley de Seguridad Vial?

DOCTORES tiene la Santa Madre Iglesia y juristas la Dirección General de Tráfico para interpretar la Ley de Seguridad Vial, pero los chicos de la revista quieren que les mande una parida sobre la nueva norma que vaya dirigida a todo quisque, desde la señora María hasta Nacho, angelito, a quien papá ha prometido un turbo si saca la selectividad.

Initium doctrinae sit consideratio nomine (Sea el principio de toda doctrina la consideración o estudio de su nombre).

—Pues vaya forma pedante de iniciar un artículo divulgador.

—Es verdad, lo siento, pero es que lo tenía ahí, en los arcanos de la memoria, y siempre queda muy fino un latinajo. Con él quiero expresar que debo comenzar con el nombre del texto legal.

En efecto, el nombre oficial es Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, pero para los amigos es, simplemente, Ley de Seguridad Vial. Ya con la denominación pretende indicar este texto cuál es su finalidad: que aumente la seguridad vial. Todos los preceptos que contiene van dirigidos a ello.

La norma de marras ha tenido una gestación larga y difícil, pero al fin, el 25 de julio del año pasado, el Rey firmó en Palma de Mallorca la Ley de Bases que ahora ha sido desarrollada mediante el Decreto Legislativo que, tras el informe del Consejo de Estado, aprobó el Consejo de Ministros y publicó el Boletín del 14 de marzo y entró en vigor veinte días después de su promulgación; o sea, el 3 de abril. Era necesario revestir del más alto rango a las

normas que han de regular el complejo mundo del tráfico actual, tanto por dotar de total confianza a los agentes de la autoridad en sus actuaciones (cuestionadas hasta ahora algunas, como la de «sople usted aquí, haga el favor»), cuanto por respetar escrupulosamente las garantías jurídicas de los particulares y exigir el máximo rigor en el procedimiento sancionador.

—Entonces, ¿ya podemos tirar el viejo Código?

—No, esperen un poco, porque la Ley de Seguridad Vial no puede tener el detalle y la complejidad que la circulación actual exige y necesita unas cuantas disposiciones que la desarrollen. Hasta que éstas entren en vigor continuará aplicándose el Código en lo que no contradiga a la Ley. Así que seguiremos informando; por favor, permanezcan atentos a la pantalla.

—Vale, pero las multas, ¿qué? Menudos trancazos.

—Todos hemos oído decir que en Alemania fusilan a los que conducen con una copita; que en Francia expulsan del país a los infractores, y que en Dinamarca les leen las obras completas de Kierkegaard en versión original; es decir, que aquí éramos muy blanditos y venían los europeos a hacer el bestia en la carretera. Bueno, pues se acabó, la cosa se endurece notoriamente, pero sólo preocupa a los que se pasan las señales y las normas por ahí.

—En vez de tanta multa deberían hacer mejores carreteras y educar más a la gente.

—En vez, no; además. Y ambas cosas ya se están haciendo.

(*) Jefe provincial de Tráfico de Baleares

Mi CARRIL

UNA LEY PARA HOY.— Poco queda por decir de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (es duro aprenderse, ¿verdad?) que no se haya dicho en estas últimas semanas o que no se refleje ya en las cerca de 50 páginas que dedicamos al tema en este número. Discrepancias al margen (pocas y, desde luego, no salidas del Parlamento), lo cierto es que es una adaptación al hoy de un anticuado Código de la Circulación que ya tenía demasiados años de vigencia. Incluso en el tema de las sanciones. Al margen de lo que en un momento determinado nos pueda «escocer» una sanción más o menos fuerte, no es menos cierto que esa dureza, tal y como dice el sociólogo Amando de Miguel, autor de un reciente estudio sobre el fenómeno, no la vemos mal. Incluso nos parece totalmente lógica, eso sí, cuando ocurre con los demás. No obstante, aún queda camino por andar, concretamente el de los reglamentos que completarán esta ley y que le darán la forma definitiva que requieren las actuales circunstancias.

CASTIGAR LAS LOCURAS.— Pero fuera de tecnicismos, el otro día, horas antes de ponerme a escribir estas líneas, un hecho puntual del que fui testigo, y casi víctima, me bajó a la realidad de la ley, a pie de asfalto. Un

camión de gran tonelaje accedía a la autopista de Valencia desde el carril lateral. Entró en la vía principal con el intermitente dado, a gran velocidad y sin percatarse (¿?) de que otros vehículos circulaban por los demás carriles a velocidades lógicas de estas vías, impidiéndoles el paso. La actitud del camionero provocó los consiguientes frenazos, las maniobras arriesgadas de más de un automovilista y si no ocurrió un múltiple accidente fue porque, en el fondo, tenemos mucha suerte. En caso de haber ocurrido algo no excesivamente grave, la salvajada de este camionero se hubiera solventado con una leve sanción; en la actualidad, con la nueva ley, seguramente sería castigado con mucha más dureza y el susodicho irresponsable se supone comenzaría a conducir de otra manera. En cualquier caso, les planteo estas preguntas: ¿Debemos entender esta mano dura como una agresión a los conductores? ¿O deberíamos entenderlo como un acto ejemplarizante para esa minoría que participa en buena parte de los siniestros? ¿Es lógico que defendamos a quienes cometen infracciones y que en cualquier momento pueden provocar una muerte? ¿O deberíamos ponernos a luchar codo a codo contra quienes no respetan nuestro más elemental derecho de supervivencia? Ustedes sabrán.

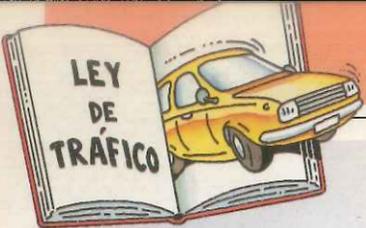


Jesús SORIA
Director

LA «MOVIDA» DEL AUTOMÓVIL.— Mientras tanto, continúa toda la «movida» en el sector del automóvil. Los fabricantes, que continúan quejándose de medidas «macroeconómicas» que perjudican las ventas de coches, y que impedirán que este año se mantenga la línea ascendente emprendida hace algunos años; los talleres, que acusan a las aseguradoras (a unas más que a otras) de pagar tarde, mal o nunca; las aseguradoras, que acusan a los talleres de pretender imponerles precios. Mientras tanto, quieren subir los seguros entre un 10 y un 20 por 100. Es decir, que aumentarán los 100.000 coches que, según dicen, ruedan actualmente sin seguro. Y en medio, ya saben, el usuario.

NO HAY CHOLLOS

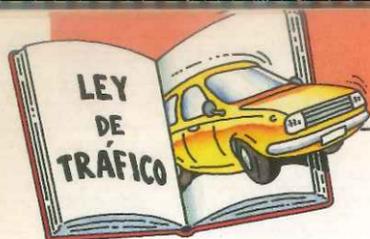
La competencia es buena. Y en el sector del automóvil hay ahora más competencia que nunca. Todas las marcas ofrecen los descuentos más increíbles, le dan más que nadie por su viejo cacharro, le dejan que pague en comodísimas letras, le ofrecen cómodos períodos de carencia, le regalan autorradios estéreos, le aseguran la no corrosión de por vida y le lavan el cerebro diciéndole que se merece un coche así o, si no, no es un triunfador. Todo muy bien. Pero ahí está la sentencia de un juzgado de Madrid que ha condenado a una importante casa por «publicidad engañosa». Lo que significa que «ni un duro hasta abril», parece que no era lo que parecía. Pues eso, que bien, pero que, como he dicho alguna vez, cuidado con las gangas. Hay buenas ofertas, pero no chollos.



Pretende proteger a la mayoría,
que circula correctamente, frente
a la minoría

ARRANCO LA LEY DEL TRÁFICO

EL pasado día cuatro de este mes, ese complejo fenómeno del tráfico, que afecta a toda la sociedad, ha estrenado nueva normativa. El viejo Código de la Circulación, con más de medio siglo en sus espaldas, da paso a la nueva Ley de Seguridad Vial, cuya trascendencia nos ha obligado a dedicar un estudio monográfico de la misma para intentar dar una visión general de los aspectos más importantes, e incluso desmenuzar los más significativos. En cualquier caso, no se trata de una ruptura con las anteriores normas, sino, más bien, una adaptación a los nuevos tiempos.



En los pasos de peatones, debidamente señalizados, los conductores deben cederles el paso.

EN julio del pasado año el Parlamento aprobó, sin ningún voto en contra, la Ley de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y le daba al Gobierno un plazo de un año para promulgar el texto articulado que diera rango de ley a las disposiciones en materia de tráfico. En poco más de seis meses la DGT las sometía al dictamen del Consejo de Estado y el Consejo de Ministros aprobaba la Ley de Seguridad Vial, que entró en vigor el pasado 4 de abril. Así pues, pese a dimanar del Ejecutivo, tiene valor de ley por promulgarse en virtud de la delegación legislativa que hace la Ley de Bases.

Este carácter de ley formal es una de las diferencias más importantes con relación al viejo Código de la Circulación, que data de un Real Decreto del año 1934, y una serie de órdenes ministeriales que han ido añadiéndosele en sus 56 años de existencia.

Mandato constitucional

El tráfico preside la vida diaria de los ciudadanos y afecta de manera importante a su seguridad (desde el punto de vista de los accidentes y del riesgo que entraña), a su comodidad (desde el punto de vista de la mera ordenación de la circulación) y a sus libertades (puesto que impone no sólo sanciones, sino múltiples restricciones). Por todas estas razones, parece obvio que las normas sobre el tráfico debían contar con el beneplácito del Parlamento y, además, ajustarse a las disposiciones constitucionales, según las cuales no se podrá sancionar por infracción administrativa, sino en virtud de una ley que previamente tipifique la conducta punible y la sanción a imponer. Otra lectura posible es que la nueva normativa sobre el tráfico se hace más fuerte e indiscutible.

Aunque el nuevo texto legal presenta novedades formales, de sistematización y de modernización, deja en vigor el viejo Código y todas las disposiciones complementarias en la medida en que no se opongan a él. Puesto que el nuevo sistema ha adquirido rango de ley, la misma no puede tener



Miguel GARROTE

José Luis Corcuera, ministro del Interior

«No tiene vocación recaudatoria»

El ministro del Interior, José Luis Corcuera, en la presentación de la nueva Ley sobre Seguridad Vial, destacó algunos aspectos:

- «No tiene una vocación recaudatoria, sino que trata de proteger a la mayoría contra una minoría infractora que debe ser consciente de los riesgos que entraña el no conducir bien y que tiene que ser responsable de no producir accidentes.»
- «El 99,7 por 100 de los conductores no provocan accidentes, el 86 por 100 no son sancionados y el 85 por 100 de los titulares de permisos de conducir nunca cometen infracciones graves.»
- «La ley tiene vocación de mejorar la circulación urbana.»
- «Los conductores deben enten-



Miguel GARROTE

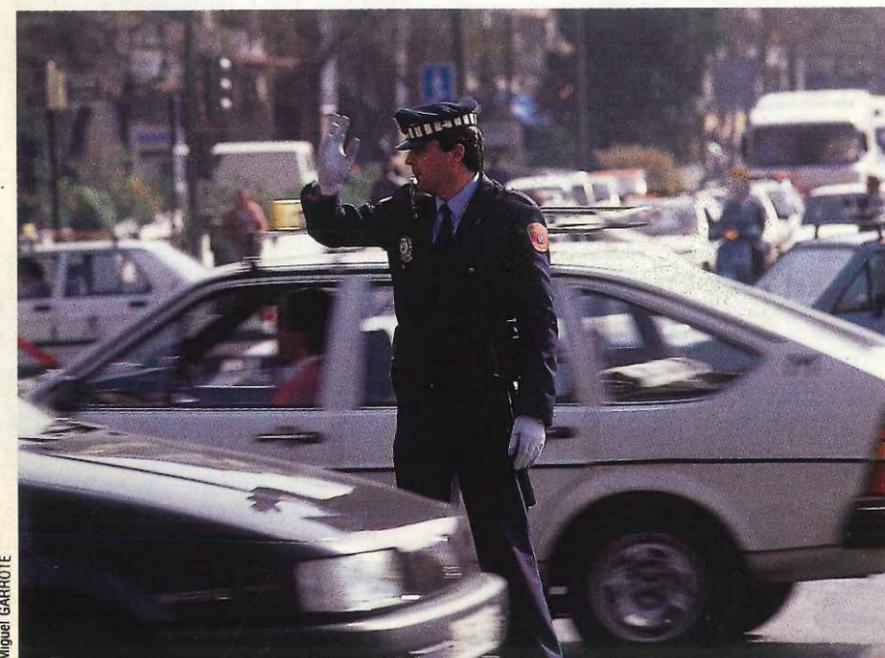
der que conducimos en las carreteras que tenemos y que se está realizando un gran esfuerzo para mejorarlas.»

- «Estamos estudiando un aumento de la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.»
- «Es fundamental nuestro comportamiento al volante, pues, lógicamente, de nada vale una buena carretera si ponemos en peligro la vida de los demás al saltarnos un stop.»
- «Si bien la nueva ley endurece sustancialmente las infracciones de tráfico, el conductor que no comete infracciones —que es la inmensa mayoría— queda defendido frente a la pequeña minoría que se comporta peligrosamente para él y para los demás.»



Miguel GARROTE

La utilización del casco está pendiente de fijarse reglamentariamente. Mientras tanto, siguen vigentes las actuales normas.



Miguel GARROTE

Los ayuntamientos y las diputaciones van a tener una participación activa en el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial.

una regulación tan prolija y detallada como la del Código, y por eso sólo recoge los extremos fundamentales, que han de desarrollarse posteriormente en una serie de reglamentos.

Según el director general de Tráfico, Miguel María Muñoz, que asistió junto al ministro de Interior, José Luis Corcuera, a la presentación del texto articulado, se pretende que el desarrollo reglamentario esté concluido antes de que finalice el año. Aunque no está determinado su número, se trata de una serie de reglamentos, desde el que ha de dar mayor precisión a las nor-

mas de circulación actuales, a otros de tipo administrativo, como la expedición de permisos de conducción, permisos de circulación, matriculaciones, exámenes de conducir, autoescuelas, pruebas deportivas, transportes especiales, etcétera.

Proteger a la minoría

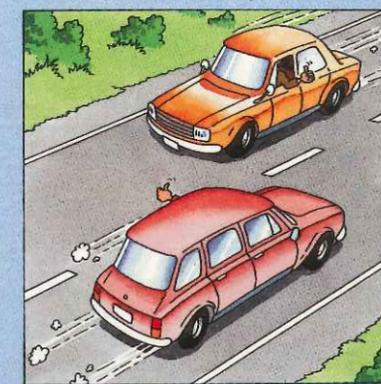
El ministro aseguró que la nueva ley no tiene vocación recaudatoria. «Se trata de recaudar menos, si es posible,

TÉNGALO MUY EN CUENTA

Es difícil poder resumir una ley tan amplia como ésta, pero nosotros hemos intentado sacar de la misma aquellos aspectos que nos han parecido más interesantes para ustedes, conductores y peatones, y que conviene tengan muy en cuenta.

Ámbito de aplicación

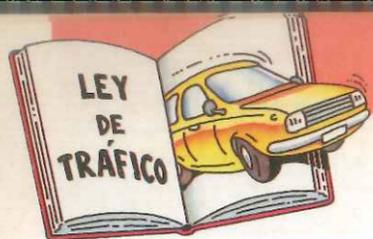
La ley deja claro que sus preceptos y los de las disposiciones que la desarrollen sólo dejan de ser aplicables en vías y terrenos absolutamente privados. Por tanto, siempre que una vía o un terreno pueda ser utilizado por una colectividad de personas no determinada de antemano, sus preceptos son aplicables.



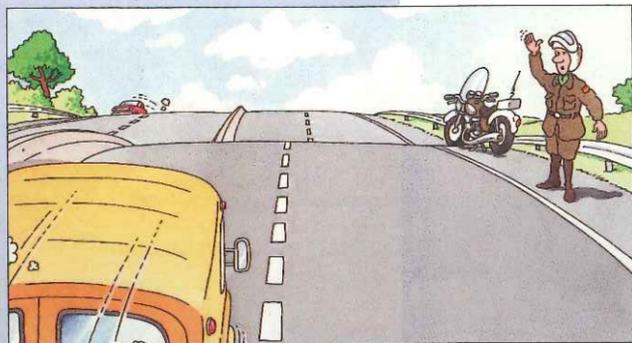
Utilización de la vía y sus carriles

1.º Se refuerza la norma de circular lo más próximo posible al borde derecho de la calzada, al menos en vías con un carril por sentido de marcha.

2.º Se regula la utilización de vías de tres carriles y dos sentidos de marcha (con uno central para adelantamientos), prohibiendo en todo caso la circulación por el situado más a la izquierda. ●●●



TÉNGALO MUY EN CUENTA



●●● 3.º En las vías con varios carriles por sentido de marcha se circulará normalmente por el de la derecha, pero permitiéndose la utilización del resto de los carriles cuando no se obstaculice la circulación de los vehículos que circulan detrás.



4.º Además de ordenar la circulación por el arcén a ciclomotores, vehículos de tracción animal y algunos vehículos especiales, la ley indica igualmente que si sufriesen una avería que obligara a llevar una marcha anormalmente reducida, deben utilizar el arcén las motocicletas, los turismos y los camiones de un peso máximo que se determinará más adelante. Aun sin esa determinación, puede suponerse que se trata de camiones de pequeño tonelaje.

5.º Hay que tener en cuenta que para saber el nú- ●●●

En los asientos delanteros no pueden viajar menores de doce años, salvo con dispositivos especiales homologados.



En las glorietas hay que ceder el paso a los vehículos que ya se encuentran en su interior.

y conseguir que la minoría infractora sea más responsable. En cualquier caso —añadió—, se pretende proteger a una mayoría que circula correctamente contra esa minoría. Y es que, según aseguró, el 99,7 por 100 de los conductores no provocan accidentes, el 86 por 100 no es sancionado y el 85 por 100 de los titulares de permisos de conducir no han cometido nunca faltas graves.

En ese propósito de hacer un llamamiento a la responsabilidad, todos los conductores van a recibir próximamente una carta en la que, además, se les pone al corriente de los contenidos fundamentales de la ley.

Por su parte, el director general de Tráfico puso de relieve que se trata de una ley perfectamente consensuada (la Ley de Bases fue aprobada por el

Congreso sin ningún voto en contra) y se habían recogido toda clase de sugerencias de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) y de otros Ministerios. Incluso parte de los 180 folios del informe del Consejo de Estado se refirieron a la ponderación del equilibrio del texto.

No obstante, algunos puntos, como el referido al cepo, no se admitieron en su primitiva redacción y sólo se va a permitir su uso en casos especiales. También fue necesario detallar más las pruebas de alcoholemia, y se contempla la posibilidad de que, a instancias del interesado, se puedan realizar pruebas de contraste. Asimismo, se establece la obligatoriedad inequívoca de someterse a las pruebas, aunque ya el Tribunal Constitucional había sentenciado esa obligatoriedad.



Los ayuntamientos deberán dotarse de instrumentos ejecutivos para recaudar sus multas.

En este sentido, conviene recordar que, como en la mayoría de los países comunitarios, la tasa máxima de alcoholemia es de 0,8 gramos por litro de sangre (0,5 para los conductores de mercancías peligrosas y de autobuses escolares), y en el texto articulado de la nueva ley se considera falta grave el no someterse a las pruebas; muy grave, si se supera la tasa y si además el juez dictamina que se ha producido una alteración en las condiciones para circular, se puede condenar al infractor desde seis meses y un día a seis años de cárcel, junto con una multa de 500.000 pesetas y retirada del permiso de conducir por un período de hasta cinco años.

Además, es novedad en esta ley de previsión del control de la conducción bajo los efectos de las drogas y de cier-

tos fármacos, aunque la dificultad estriba en la inexistencia de unos aparatos homologados y eficaces —como es el caso de los alcoholímetros—, que permitan verificarlo sobre el terreno. La DGT está subvencionando diversas investigaciones por parte de la Universidad para buscar sistemas fiables de detección de drogas.

Hasta 250.000 pesetas de multa

Uno de los aspectos más novedosos de la ley es el referente a las infracciones y sanciones. No se pretende arregar la circulación endureciendo pura y simplemente las sanciones, sino garantizar plenamente los derechos de los ciudadanos, tipificando por medio de una ley las conductas reprobadas, las

●●● mero de carriles de una vía (es decir, si se está en el supuesto 1, 2 ó 3) no deben tenerse en cuenta los carriles especiales (como, por ejemplo, el denominado de tráfico lento, el de autobús, etcétera).

Velocidad

Los límites de velocidad (que continúan siendo los del Código de la Circulación) no pueden rebasarse en ningún caso (ni siquiera para realizar adelantamientos) ni en vías urbanas ni en autopistas (lo que ya constaba en la normativa anterior), ni tampoco en autovías.



Comportamiento en cruces (o intersecciones) y otras nuevas reglas de cesión de paso

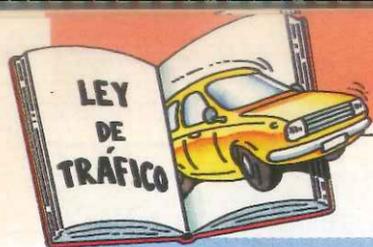
1.º La obligación de no obstaculizar un cruce por quedarse detenido en el mismo se contempla con la permisión de salir de él, si se puede hacerse sin peligro (aplicable para el caso en que la detención haya sido inevitable).

2.º Ha de ceder el paso, además de por las causas ya conocidas anteriormente:

a) Quien circule por un camino de tierra y acceda a una vía pavimentada.

b) El que acceda a una glorieta, a quien ya esté circulando por ella.

c) En tramos estrechos, quien los encuentre ya ocupados; quien descienda, si la carretera tiene una pendiente notable; de tener que ●●●



TÉNGALO MUY EN CUENTA



●●● hacer marcha atrás para permitir el paso, lógicamente lo hará el vehículo que por sus características tenga menos dificultades (por ejemplo, un turismo aislado respecto de un turismo con remolque).

d) Ha de cederse siempre el paso a los peatones que estén cruzando la vía en la que se entra (regla aplicable también respecto a los animales), a los peatones que circulan por el arcén que pretende cruzarse (regla aplicable también a los animales) y a los peatones que descienden de un autobús en una parada señalizada, en el espacio comprendido entre el autobús y la parada.

e) Todos los conductores deben facilitar, en la medida de lo posible, la incorporación a la circulación de otros vehículos (lo que no da a éstos derecho de preferencia), especialmente si se trata de un autobús que pretende incorporarse desde su correspondiente parada.

Novedades en la realización de maniobras y especialmente en el adelantamiento

1.º Se refuerza la idea de que la marcha atrás no está permitida, salvo complementando a otra maniobra (por ejemplo, estacionamiento- ●●●

sanciones admisibles, el que éstas sean proporcionadas a aquéllas y el que los medios de defensa sean ágiles y claros. La cuantía de las multas es de hasta 15.000 pesetas para las leves, hasta 50.000 para las graves y hasta 100.000 para las muy graves, por lo que no se trata de cantidades fijas, sino que serán graduadas por la autoridad según las circunstancias del caso y la culpabilidad del infractor.

Excepcionalmente, podríamos hablar de otro apartado de sanciones gravísimas, con multa que puede llegar a las 250.000 pesetas. Es el caso de conducir sin permiso de conducción, y de un grupo de infracciones que podrían cometer empresas cuya actividad incide plenamente en el campo de la seguridad vial, cuando anteponen sus intereses lucrativos a los públicos, por lo que la motivación económica de la infracción exige que la cuantía de la multa tenga un valor disuasorio más acentuado. Podríamos poner el ejemplo de la fábrica que echa humos a la carretera, del taller



(*) Paco COSTAS

Una ley interior

LARGAMENTE esperada, la nueva Ley de Seguridad Vial está en la calle y su texto articulado será el nuevo marco, las reglas del juego dentro de las que habremos de movernos los conductores españoles.

Como sucede con cualquier otra ley, ésta también ha nacido rodeada por la polémica, la aprobación a priori de algunos y los reparos de la inmensa mayoría.

De su contenido, y esta reacción era esperable, la parte punitiva, en forma de multas y sanciones de elevado importe, ha suscitado protestas a las que, en su día, también se sumó apasionadamente el que esto escribe.

Las posturas de Administración y administrados son, sin duda, susceptibles de interminables discusiones y puntos de vista, entre los que hay que calibrar, de una parte, la teoría oficial que sostiene la mano dura sobre una minoría irresponsable y suicida, y, de otra, la desproporcionada acción sancionadora a un colectivo que está muy lejos de disfrutar de las garantías via-

les a las que debería dar derecho la cuantía de los impuestos que pagan los automóviles.

Es muy posible que ambas posiciones, vistas desde ángulos distintos, tengan su fundamento, y que al temor de multas que rebasan en muchos casos el sueldo de muchos modestos trabajadores españoles, tengamos que sumar la razonable duda que suponen los criterios unilaterales de los agentes sancionadores.

Tráfico, en este aspecto, va a tener que ofrecer garantías que superen las intrincadas acciones de descargo en las que pocos creen y de cuyo procedimiento, por ignorancia, se huye casi siempre, prefiriendo el pago a la complejidad del sistema.

Pero al margen de la nueva ley, de la forma de hacerla cumplir y de los complicados vericuetos jurídicos y de interpretación que la componen, existe otra ley, que no se cumple y que produce 9.000 muertos en nuestro país: a esta ley yo la bautizaría como una ley interior, a la que todo ser humano tiene acceso y el no cumplirla entraña en sí misma un doloroso castigo.



¿Quién, a estas alturas, no sabe que no debe acelerar cuando otro intenta adelantarlo? ¿Qué eximente de ignorancia exculpa al que temerariamente adelanta sin visibilidad? ¿Qué tiene que ver el deplorable estado de muchas de nuestras carreteras con la temeridad de cruzar un pequeño pueblo a 80 kilómetros por hora conduciendo un camión de gran tonelaje o un turismo? ¿Qué conductor de autocar no sabe que no puede detenerse cuando circula a 120 kilómetros por hora pegado a otro vehículo? ¿Qué tienen que ver el Código, las multas, la Guardia Civil o la mala señalización con el acto criminal de embriagarse y conducir por dirección prohibida? ¿Hace falta alguna ley para saber que atentar contra la vida de los demás va contra todo derecho natural?

A esa ley me refiero al hablar de una ley interior, a la que nadie es ajeno, ya que forma parte de la propia esencia del hombre. Los locos, los disminuidos, los enfermos, deben ser tratados y disculpados en sus posibles errores; pero los imprudentes, los potenciales culpables del dolor ajeno, aquéllos para los que ley alguna resulta suficiente, éstos deben ser castigados con todo el rigor de la ley: para ellos, las multas, las retiradas de carné y la cárcel, si fuera preciso, me parecen medidas, en ocasiones, insuficientes.

(*) Periodista especializado en motor.



En la nueva ley se establece que en los cruces en los que existan caminos de tierra, tendrán prioridad los vehículos que discurran por una calzada de asfalto.

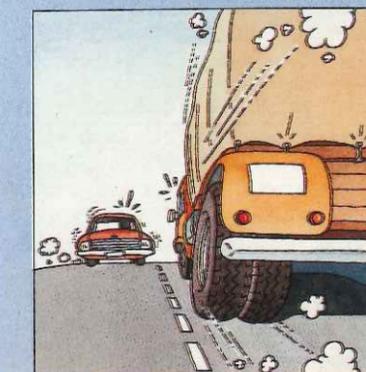
●●● to), y aun así sólo se autoriza en el más breve espacio posible.

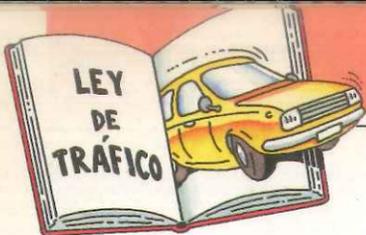
2.º Se prohíbe parar y estacionar en vías interurbanas, tanto en la calzada como en la parte afirmada del arcén. Se exceptúan, por supuesto, los casos de emergencia.

El adelantamiento

— Se autoriza el adelantamiento por la derecha (como ya venía haciéndose en la práctica) cuando el vehículo adelantado vaya a girar a la izquierda y, en consecuencia, se impone a este último la obligación de facilitar la maniobra, aproximándose lo más posible al eje central de la calzada (pero sin invadir la parte correspondiente al sentido contrario). También se prevé que reglamentariamente se establecerán otras posibles excepciones a la regla general (de adelantar por la izquierda), que de momento no están especificadas en la ley.

— Se refuerza la obligación, tanto del que adelanta como del adelantado, de no crear situaciones de peligro, previendo que el último reduzca la ●●●





TÉNGALO MUY EN CUENTA

●●● marcha si se produce tal situación.

— Además de en curvas, cambios de rasante y demás lugares sin suficiente visibilidad, en los que se mantiene lógicamente la prohibición de adelantar, la maniobra queda también prohibida cuando para ello sea preciso invadir la parte izquierda de la calzada:

— En los pasos de peatones señalizados como tales y en los pasos a nivel y sus proximidades.

— En las intersecciones y sus proximidades, salvo cuando se trate de una plaza de circulación giratoria; cuando el adelantamiento deba efectuarse por la derecha, cuando la calzada goce de prioridad de paso en la intersección, existiendo una señal expresa que así lo indique, cuando el adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas (que no impiden la visibilidad de la posible circulación lateral).



— En todos los lugares en que se prohíbe el adelantamiento está prohibido también el cambio de sentido de marcha (o giro en U), en cuya realización, además, se refuerza la obligación de no molestar, saliendo de la calzada por el lado derecho en espera del momento más oportuno. ●●●



La regulación, control y vigilancia del tráfico por parte de la Guardia Civil y las Policías Municipales tendrá un reglamento específico.



Las infracciones pueden ser leves, graves y muy graves, y se establece la obligación del titular de un vehículo para que identifique a la persona que lo conduce.

nado, se aclara lo que no estaba suficientemente precisado, o se refuerzan aquellas normas que lo necesitaban, las normas elementales de prudencia en la circulación siguen siendo las mismas, pero se resalta su aspecto positivo, la constante actitud diligente y precautoria del conductor frente a la conducta negligente y temeraria del antiguo Código.

Innovaciones

En la nueva regulación de la prioridad de paso, la regla general ya no es cederlo a los que se aproximen por la derecha, sino que hay que atenerse a la señalización existente. Sin embargo, ante la ausencia de señales, habrá

que ceder el paso a los vehículos que se aproximen por la derecha, salvo que esta vía no esté pavimentada, e, igualmente, se establece la novedad de que en las glorietas tienen preferencia los que se encuentran dentro de la vía circular sobre los que pretenden acceder a ella.

Por otra parte, los lugares en los que está prohibido parar y estacionar siguen siendo esencialmente los mismos, pero los problemas que en esta materia se ocasionen en las grandes ciudades han sido tenidos en cuenta y se ha racionalizado su regulación, teniendo en cuenta las competencias de los ayuntamientos. Igualmente, el desarrollo de los medios de comunicación, sobre todo los audiovisuales, ha obligado a proteger al conductor de

una publicidad agresiva que pueda incitar a cometer infracciones, o, como consecuencia del desarrollo autonómico, obliga a prever el bilingüismo existente en determinadas comunidades autónomas.

Por último, se recogen otras innovaciones, que en estos casos implican prohibición, como la de arrojar a la

vía cualquier objeto encendido que pueda dar lugar a incendios, conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido y circular con menores de 12 años situados en los asientos delanteros, salvo que se utilicen dispositivos homologados al efecto.

(*) Enrique HERNANDEZ-LUIKE



Acotaciones al margen

SIN duda, la LSV cumplirá las intenciones benefactoras para la que fue fijada por el Gobierno del Estado español. Sin embargo, puede pensarse que si hubiera participado previamente el Poder Legislativo en la discusión sobre el contenido total de la ley, su perspicacia profesional y jurídica podría haber asegurado el no incurrir en posibles errores y anticonstitucionalidades.

La LSV era necesaria porque el artículo 25 de la Constitución exige que, para otorgar a las Administraciones Públicas la facultad de sancionar, ha de realizarse a través de la ley formal y el viejo Código era insuficiente, porque sólo fue aprobado por Decreto.

Tras su reciente entrada en vigor quedan pendientes de dictar unos cincuenta reglamentos, algunos de máxima importancia, como el previsto en el artículo 69, relativo a los criterios a seguir en la graduación de las sanciones.

O sea, que mientras tanto, habrá que atenerse a la Disposición Transitoria que obliga a aplicar como Reglamentos de la LSV el viejo Código de la Circulación y sus disposiciones complementarias. Y en el caso de la vigencia transitoria debe quedar incluido el anterior cuadro de multas, salvo en la infracción de conducción sin permiso.

Son innumerables las acotaciones que he anotado al margen de la ley como base para un cuestionario de dudas sobre lo añadido al veterano Código. Por ejemplo, estas cuatro:

1.ª Se sustrajo al Poder Legislativo la discusión previa sobre el texto, argumentando su carácter técnico. No obstante se crea, en el Capítulo II, el Consejo Superior de Tráfico, y se prevé su formación por miembros más políticos que técnicos.

2.ª En el artículo 72, punto 3, se obliga al titular del vehículo a identificar al conductor responsable, bajo sanción pecuniaria de falta grave. Pero el artículo 24 de la Constitución reconoce que todo ciudadano tiene derecho a no declarar contra sí mismo. Tampoco tiene obligación de denunciar a sus más próximos parientes (Código Penal).

3.ª Habría que aclarar las concomitancias con otras legislaciones específicas. Por ejemplo, en materia de obras, ya regulada por la Ley de Carreteras; en emisión de elementos contaminantes, regulada por la Ley sobre el Medio Ambiente, y en publicidad, también con su legislación y organismos específicos. Resulta extraño que para regular la publicidad de vehículos se reconozca facultad sancionadora al director general de Tráfico.

4.ª No se han previsto auténticas garantías procesales para los denunciados. El recurso del procedimiento contencioso administrativo no será efectivo mientras no se establezca un proceso breve, fácil y económico, que permita someter la actividad administrativa al control judicial.

(*) Director del semanario «Autopista»

●●● Separación frontal y lateral

Además de la distancia frontal necesaria para que pueda detenerse con seguridad el ve-



hículo que circula tras otro y facilitar el adelantamiento en su caso, la ley prevé la necesidad de dejar entre los vehículos que se adelantan o se cruzan, cualesquiera que sean sus características, una distancia lateral suficiente para poder hacerlo también con seguridad.

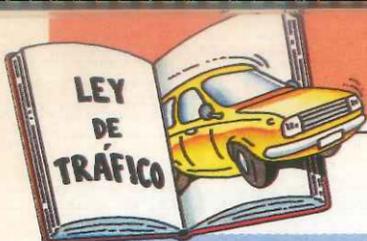
Otras normas de interés

1.º Obligación de someterse no sólo a las pruebas de detección alcohólica, sino también de estupefacientes, psicotrópicos y otras sustancias análogas, cuando reglamentariamente se regulen las pruebas.



2.º Prohibición de llevar en los asientos delanteros niños menores de 12 años, salvo que utilicen dispositivos de retención homologados para su edad.

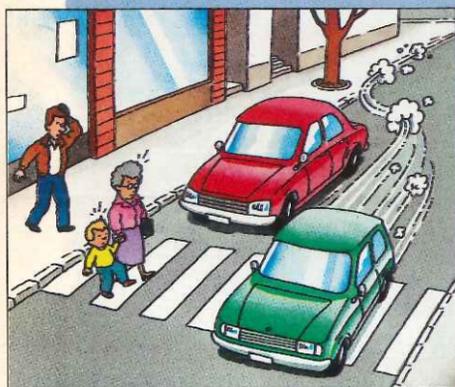
3.º Prohibición de conducir utilizando cascos o auri- ●●●



TÉNGALO MUY EN CUENTA

●●● culares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.

4.º Prohibición de arrojar a la vía o sus inmediaciones colillas o cualquier otro objeto encendido que pueda dar lugar a la producción de incendios.



5.º Aplicación al caso de puentes levadizos de las normas ya conocidas por los conductores sobre actuación en pasos a nivel, caso este último en el que, además, se obliga a los conductores a adoptar las medidas necesarias para avisar al resto de los usuarios y, en especial, a los conductores del tren, cuando por avería o caída de la carga pudieran obstaculizar el paso.

Mención aparte merece la definición que la ley hace del peatón, término en el que incluye a los impedidos que circulan en una silla de ruedas, aunque ésta tenga motor y, por tanto, la posibilidad de que utilicen aceras, andenes y demás zonas peatonales.

Es también importante recordar la obligación que tiene el titular de un vehículo de facilitar los datos de la persona que lo conducía cuando se cometió una infracción, obligación que de no cumplirse, determina una falta grave.



Se está procediendo al estudio de un catálogo de nuevas señales que experimentarán alguna variación respecto a las actuales.

Unos cincuenta artículos serán desarrollados próximamente

Así se completará la Ley

APROXIMAMENTE medio centenar de artículos de la nueva ley remiten, expresamente, a un posterior desarrollo reglamentario. Y es que la ley no agota por sí misma la regulación de las materias de las que trata, sino que da el fundamento, la pauta y el sustento legal a cuestiones cambiantes y que exigen una descripción minuciosa y extensa. Por ejemplo, es lógico que la ley contemple la posibilidad de establecer limitaciones de velocidad, pero las limitaciones específicas en función del vehículo, de la carretera, etcétera, deberá recogerlas un reglamento.

Por otra parte, la ley marca unos límites y se muestra crítica con los reglamentos que la van a desarrollar. Por eso, deberán ser informados por el Consejo de Estado, que comprobará que los mismos se ajustan a ella.

La disposición transitoria del texto articulado de la nueva ley deja en vigor los reglamentos vigentes en la actualidad —entre ellos, el Código—, siempre que no se opongan a aquélla y hasta que no entren en vigor los nuevos reglamentos. Con ello no se produce ningún vacío legal y, a medida que vayan saliendo las nuevas normas, se irán derogando aquellas partes del

Félix LAZARO (*)



Influencias del tráfico

HAY dos cosas que, de momento, no les perdono a los redactores de la nueva Ley de Tráfico. Una, el nombrecito, difícil de memorizar: Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. ¡Casi nada! Y la otra el no haber aprovechado la ocasión para introducir en los mecanismos sancionadores el otro tráfico, el de influencias, que tanto da que hablar en los últimos tiempos. Pero lo nuestro, ya se sabe, es el tráfico sobre el asfalto y en esa materia vamos a centrar nuestras reflexiones.

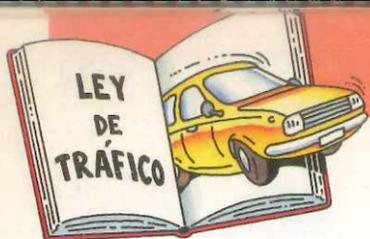
El proyecto del texto articulado, como marco de la regulación del tráfico vial en nuestro país es, en principio, aceptable, aunque habrá que detenerse en los próximos 15 reglamentos que la desarrollen y que deberán de ser motivo de un estudio crítico más minucioso. Pero de momento, con el material que tenemos en nuestras manos, lo más preocupante para los conductores españoles es la subjetividad —que no la cuantía— en lo que a las sanciones se refiere. La escala que en esta materia establece la nueva ley no merece reproches por sí misma, bajo la filosofía de que el que la hace la paga y no son aconsejables los paños calientes en este sentido. Está bien, pero ¿con qué criterio van a establecer los agentes que una sanción leve (15.000), puede ser grave (50.000) o muy grave (100.000)? La subjetividad puede propinar sustos mayúsculos a más de un conductor, aunque el ministro Corcuera asegure que no hay ánimo recaudatorio en la aplicación de esta norma. El sentido común de los responsables del tráfico patrio va a ser sometido, indudablemente, a una buena prueba. Y no digamos a la hora de aplicar los castigos de 250.000 pesetas que también contempla la ley.

Estamos de acuerdo en que «tenemos las carreteras que tenemos», que dice el ministro del Interior, pero no conviene hacer demagogia sobre ello, pues es evidente que, en carreteras en mal estado, la siniestralidad tiene forzosamente que disminuir conside-

rablemente. ¡Faltaría más! Se pisa el acelerador cuando el asfalto lo permite y, precisamente por ello, es necesario disponer de una buena red vial, que ofrezca garantías suficientes de seguridad. Aceptamos de buen grado el incremento de las velocidades máximas, el uso obligatorio del cinturón de seguridad —incluso en ciudad— y el del casco en los vehículos de dos ruedas, el nuevo catálogo de señales —siempre que se sitúen racionalmente— e, incluso, la actualización anual de las sanciones según el incremento del Índice de Precios al Consumo. Sin embargo, discrepamos siempre del acuñamiento del término «apología de la velocidad», que prohíbe a los fabricantes anunciar la velocidad máxima que alcanzan sus vehículos. Esto es algo así como nadar contra corriente, como negar la evidencia. Si un coche alcanza los 250 km/h. lo mejor es decirlo, para prevenir a su potencial usuario de los peligros que puede acarrear el mal uso del pie derecho sobre el acelerador. ¿Es, acaso, mejor que lo descubra él solito, sin que nadie se lo advierta? Además no conviene olvidar que la potencia de un vehículo, bien aplicada, puede en muchos casos ser motivo suficiente para evitar una tragedia. No es la prohibición el camino más adecuado. Los fabricantes tienen el reto de poner en el mercado nuevos productos, cada día más modernos y más seguros, pero los responsables del tráfico tienen el deber de prevenir, con imaginación, de las causas de una mala aplicación de la potencia de los automóviles.

Otro aspecto, el último que por motivo de espacio comentamos, es el del rimbombante Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial. ¡Ahí es nada! Toda una legión de altos cargos dispuesta a velar por nuestra seguridad. ¡Qué ganas tengo de verlos a todos juntos en una fotografía, aunque sólo sea para denunciar, una vez más, que es un consejo machista en el que no se le ha dado entrada ni a una sola mujer. Ellos se lo pierden.

* Editor ejecutivo de Motor 16



tienen voz y voto tanto la Administración Central como Ayuntamientos, Comunidades Autónomas y usuarios.

Siguiendo un orden de prioridades, en función de que se trate de aspectos novedosos que no estaban regulados en la legislación antigua, se ha detectado un gran interés sobre la necesidad de promulgar un reglamento sobre vehículos históricos. Pero también se hace imprescindible un reglamento de Circulación que complete la ley,

otro de Vehículos y un tercero sobre Estadísticas y Accidentes. Asimismo, las actuaciones de las fuerzas de vigilancia y la formación de las distintas policías deberán someterse a un desarrollo encuadrado en un reglamento sobre Regulación, Vigilancia y Control.

Las empresas cuya actividad pueda repercutir negativamente en la seguridad vial (la ley se refiere de forma especial a talleres de reparación, autoescuelas e industrias emisoras de humos a la carretera) van a estar sujetas a desarrollo reglamentario.

Puesto que la posibilidad de obtener el permiso de conducción de la clase C a partir de los 18 años ha despertado muchas expectativas entre los jóvenes, el desarrollo reglamentario sobre Permisos de Conducción no va a obstaculizar ni impedir esa iniciativa.

Por último, también las señales —tanto el catálogo oficial de señales como las especificaciones de cada una (material, dimensiones pintura, etcétera) y como las referidas a las obras— van a ser objeto de posterior desarrollo reglamentario.

Fotos: Miguel GARROTE
Dibujos: Antonio ARAGÜEZ

Fotos: Miguel GARROTE
Dibujos: Antonio ARAGÜEZ



Las infracciones graves pasarán a ser muy graves cuando concurren circunstancias de peligro por razón, entre otras, de las características de la vía.

Citas para un reglamento

El texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial hace medio centenar de remisiones reglamentarias, por lo que deberán agruparse en sus respectivos reglamentos.

Entre esas remisiones cabe citar las referentes a los niveles de emisión de gases, ruidos y otras perturbaciones; forma de cargar los vehículos; tasas y pruebas de alcoholemia; limitaciones de circulación temporales o permanentes; limitaciones de velocidad; excepciones a la prioridad de paso; vehículos en servicio de urgencia; forma de efectuar los cambios de dirección; adelantamientos por la derecha y otras particularidades de la maniobra por razón de la calzada; manera de efectuar parada y estacionamiento; utilización de

alumbrado, de cinturón y de casco; tiempos de conducción y descanso.

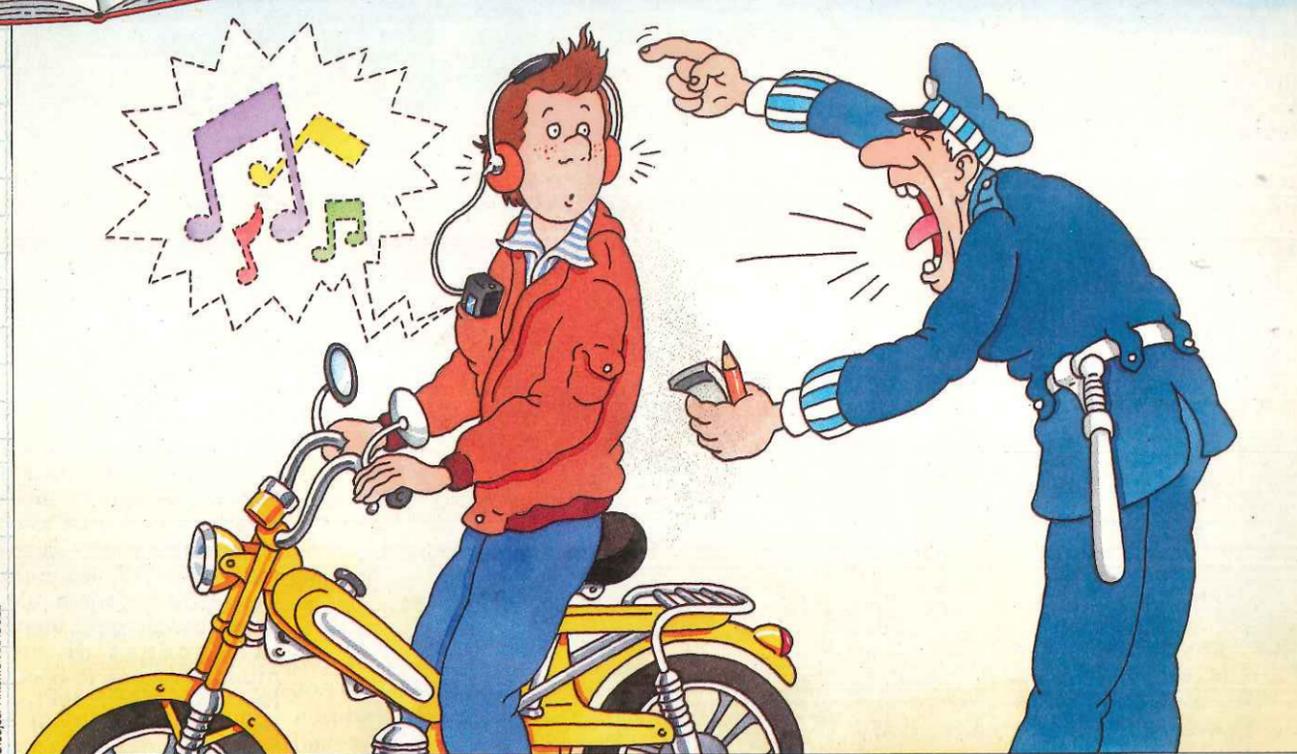
Si bien la mayoría de las anteriores citas habrían de englobarse en un reglamento de Circulación, las siguientes tienen que ver con los vehículos, sus características, equipos, repuestos, accesorios, homologación, reformas, inspección técnica, permiso de circulación, matrículas, etcétera.

Todo lo relacionado con los conductores —expedición de permisos, revisiones, canjes, etcétera—, sus aptitudes psicofísicas y centros donde se han de determinar, enseñanza, transporte escolar y de mercancías peligrosas, completan las materias que esperan un posterior desarrollo reglamentario.

Tráfico CHICO

SUPLEMENTO
PARA
ALUMNOS
Y
PROFESORES
NUMERO 34

Coordinación
Juana Sánchez



Dibujos: Antonio ARAGÜEZ

Según la nueva ley, se creará un Consejo de Seguridad Vial con participación del MEC

Más hincapié en la educación

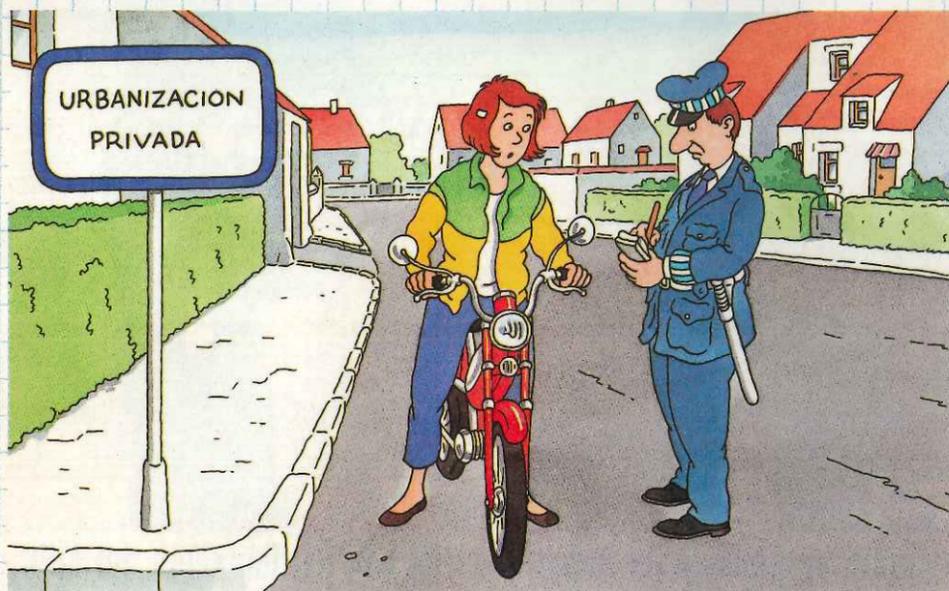
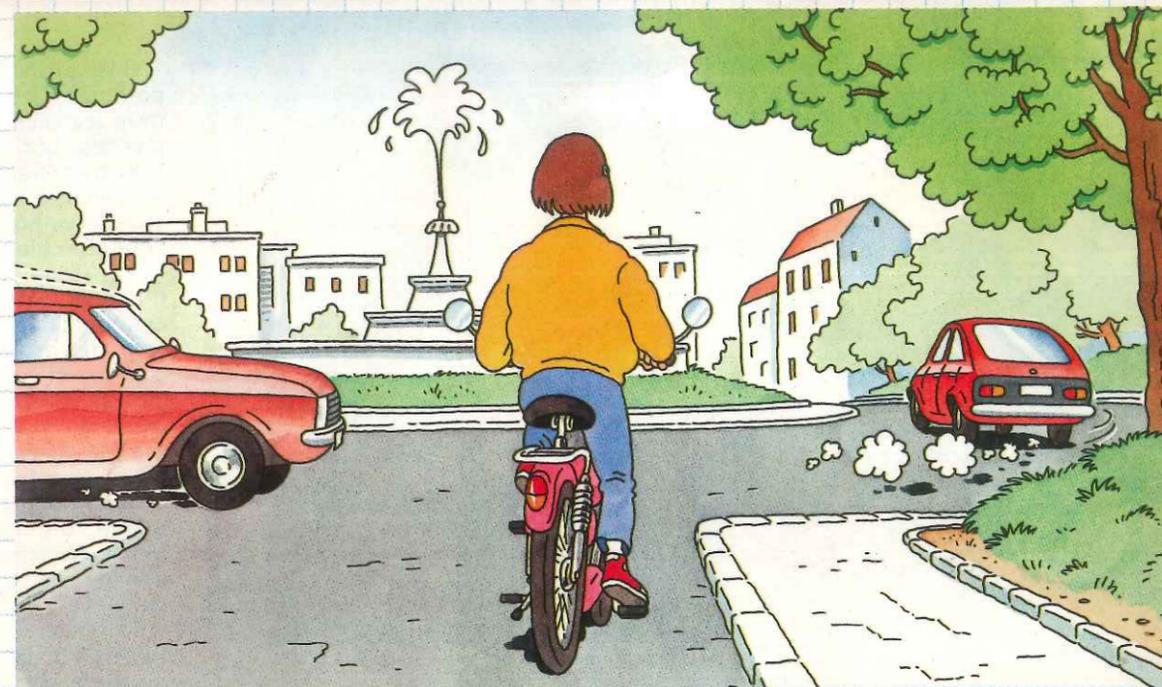
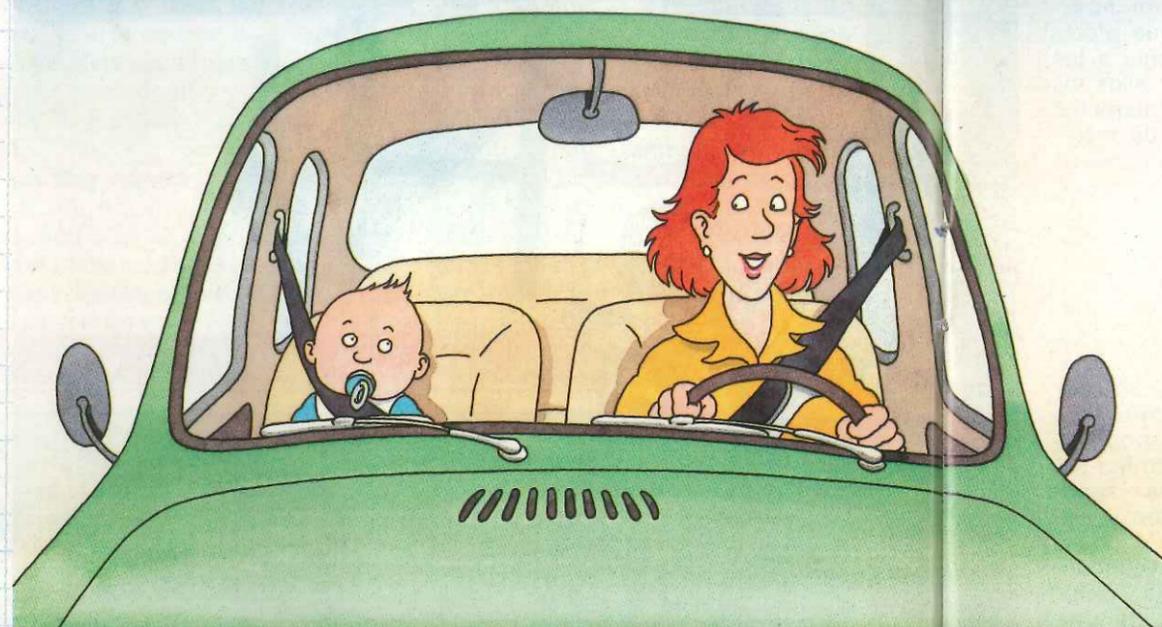
La obligación de circular por el arcén para bicicletas y ciclomotores, y la prohibición de conducir con auriculares y de viajar en los asientos delanteros a los menores de doce años —salvo que utilicen determinados dispositivos de seguridad—, son algunas de las innovaciones más importantes que apunta la Ley de Seguridad Vial,

recientemente aprobada. Otros cambios como la preferencia de paso en glorietas y la obligación de cederlo en caminos sin pavimentar que se incorporan a una carretera principal son algunos de los aspectos que inciden más directamente en los jóvenes conductores y viajeros.



Más hincapié en la educación

QUE el fenómeno del tráfico forma parte de nuestra vida cotidiana, es algo evidente que nadie pone en duda. Que este fenómeno tiene que estar puntualmente regulado, con una legislación que se adapte a la rapidez con que cambian las circunstancias concretas del tráfico, tampoco parece plantear «vuelta de hoja». Es un hecho, además, que se afirma cada día en cada ciudad y que va tomando relevancia por momentos en muchas



Ten en cuenta que las normas deben cumplirse en todos lados. También en las urbanizaciones privadas.

poblaciones en las que, hasta ayer, se gozaba de la tranquilidad del mundo rural. La adaptación del actual Código de la Circulación a las situaciones actuales del tráfico es, así, uno de los argumentos que justifican la nueva Ley de Seguridad Vial, aprobada recientemente, como lo es, de la misma manera, la necesidad de armonizar nuestras normas con aquellas otras que nos vienen desde los

países vecinos a través de los respectivos organismos internacionales.

MULTAS Y MAS COSAS

Lo que antes llama nuestra atención es aquello que nos afecta directamente al bolsillo. Por eso, lo primero que se ha popularizado de la ley es que permitirá imponer multas muy severas a quienes, sentados al vo-

lante, «pasen» de su propia seguridad y de la de los demás con determinadas acciones que impliquen graves riesgos de accidente. Se presentan, además, otras innovaciones de carácter técnico que analizaremos en la medida en que afectan a niños y jóvenes —los protagonistas de este suplemento—, tanto en su papel de peatones como en el de conductores de bicicletas y ciclomotores.

La educación desde la infancia para saber moverse de forma segura y respetuosa en este complicado mundo de coches y peatones, es algo en lo que se viene trabajando desde hace tiempo. Ya el Código de la Circulación, cuya publicación data de 1934 y que trata de armonizar las primeras situaciones de tráfico —que la mayor parte de los ciudadanos de entonces vivía entre carcajadas, viendo las escenas de cine mudo— recoge la necesidad de enseñar las normas para seguridad de todos.

Tras introducirse, a mediados de la década de los años setenta, las primeras nociones de seguridad vial en los libros de texto, los distintos estudios y experiencias llevados a cabo desde entonces reflejan la preocupación de los diversos estamentos educativos en este campo. A este respecto, esta nueva ley supone otro paso adelante al contemplar la creación de un órgano interministerial, denominado Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, que compuesto por representan-

Lo que vosotros, chicos, debéis saber...

Como seguramente has oído o has visto en la «tele», se ha publicado recientemente una nueva Ley de Seguridad Vial. Su finalidad es ordenar la circulación y que todos sepamos nuestros derechos y obligaciones como peatones, viajeros o conductores.

Nos gustaría que te dieras cuenta de la importancia que tiene, que la conozcas y respetes siempre. Con ello, lograremos todos los ciudadanos que conducir una bicicleta, viajar en coche o autobús, o simplemente andar y pasear por las calles y carreteras, sea cada vez más seguro y agradable. Por eso te presentamos ahora las nuevas normas que debes cumplir:

SI ERES CONDUCTOR DE BICICLETA O CICLOMOTOR

- Si conduces una bicicleta o un ciclomotor, en carretera debes circular SIEMPRE por el arcén y por tu derecha, lo más lejos posible de la zona por la que transitan los automóviles. Ten en cuenta que éstos circulan a gran velocidad y que no siempre pueden parar ante la presencia de un ciclista, con lo que corres el riesgo de ser atropellado.

- Mientras conduzcas, NUNCA lleves puestos los auriculares del «walk-man», pues esto te distrae al tiempo que no te deja oír las señales y avisos del exterior. Tu atención debe centrarse exclusivamente en la conducción.

- En las plazas debe dejarse pasar a los conductores que ya circulan por ellas. Si tú te incorporas con tu bicicleta o ciclomotor deberás, por tanto, ceder el paso. Esta fórmula permite conseguir mayor seguridad y más rapidez al tráfico.

- Cuando salgas por una vía no pavimentada —de tierra, sin asfaltar— a una carretera principal, debes ceder el paso a los vehículos que ya circulan por ella.

- Cuando adelantes a otro vehículo deja una separación lateral suficiente como para hacerlo con seguridad y que no haya peligro alguno de colisión con él. Ten en cuenta que, a mayor velocidad, mayor distancia será necesaria.

CUANDO ERES PEATON

- Debes saber que con la nueva ley, los conductores, cuando giran a otra vía, deberán dejar pasar a los peatones que estén cruzán-

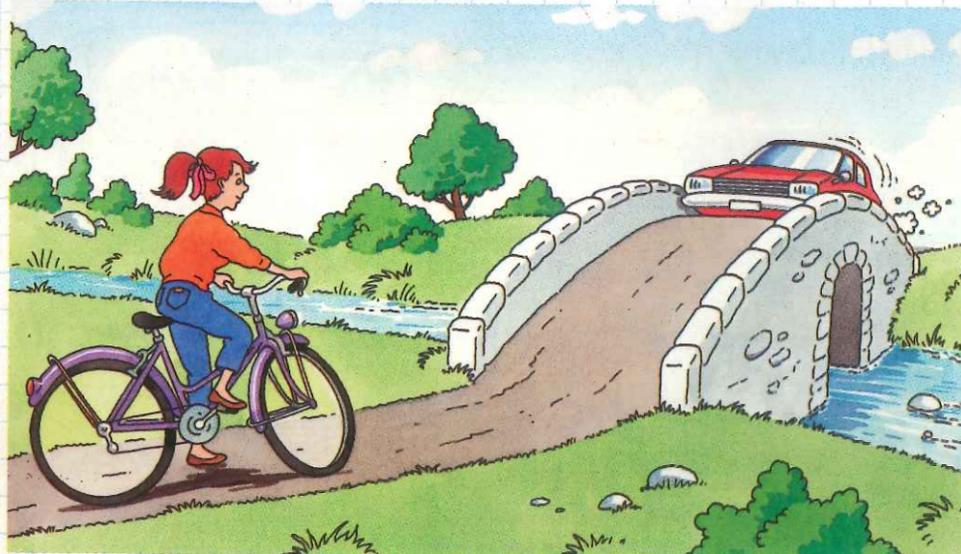
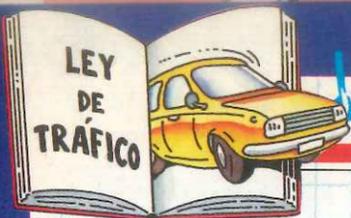
dola, aunque no haya paso señalado para ellos. Asegúrate de todas formas de que los coches te han visto y tienen intención de parar. Y no olvides que si tú vas en bicicleta también eres conductor y, por tanto, deberás comportarte como tal.

COMO VIAJERO

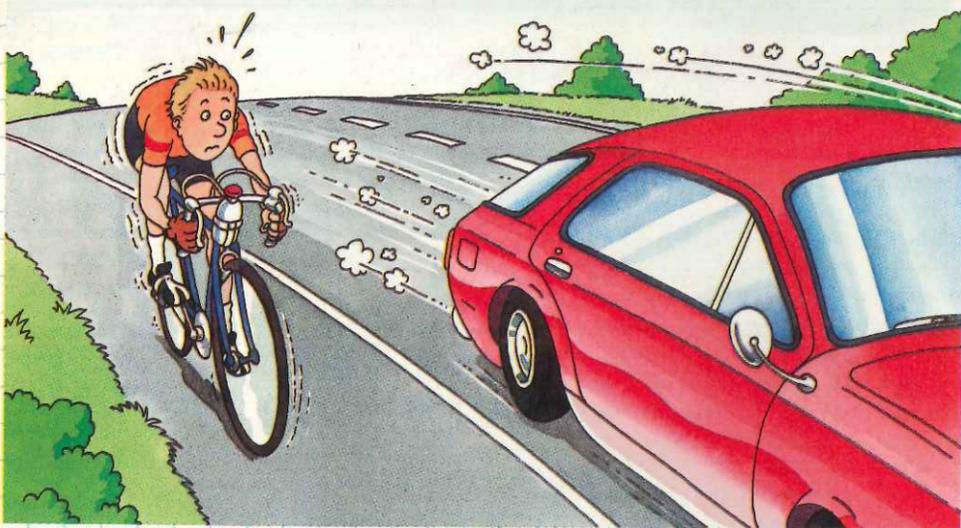
- Si viajas en coche y todavía no has cumplido doce años, siéntate en los asientos de atrás. Hacerlo delante supone un grave peligro para ti, pues el cinturón de seguridad no te sujeta de forma correcta y si viajas sin él un frenazo brusco te lanzaría contra el cristal del parabrisas. Sólo podrás ir delante si utilizas un dispositivo de sujeción homologado.

Para que compruebes que has aprendido todas las normas nuevas y recuerdes que debes seguir respetando las que ya sabías, en el «Chico-test» que publicamos en la página VII de este «TRAFICO-CHICO» te planteamos algunas de estas cuestiones.

Isabel DELGADO
Pedagoga. Asesor Técnico de Formación Vial. DGT



Si no cabéis los dos, a ti, montada en bicicleta, te es más fácil maniobrar, por lo que deberás ceder el paso.



Otra prohibición incorpora esta ley que afecta muy especialmente a los jóvenes, por ser ellos los que más frecuentemente utilizan este tipo de aparatos: no se podrá conducir con auriculares conectados a receptores o reproductores de sonido. Con esta medida se hace frente a una costumbre que se ha ido imponiendo entre los conductores de bicicleta y ciclomotor, y que merma su seguridad, por lo que estos aparatos —denominados popularmente con el término sajón de «walkman»— suponen de distracción y aislamiento.

También como conductores de bicicletas y ciclomotores les afecta una nueva norma: la circulación de estos vehículos deberá realizarse por el arcén si no existe una vía que esté especialmente destinada a ellos («carriles-bici»). Es obvio que las condiciones de seguridad de estos vehículos mejoran notablemente al circular fuera de la calzada transitada por turismos y camiones, cuya mayor envergadura y más alta velocidad puede, cuando menos, desestabilizar su equilibrio. En este aspecto de conductores, dos innovaciones más a destacar en cuanto a preferencias de paso se refiere: obligación de ceder el paso cuando se circula por un camino sin pavimentar que se incorpora a una carretera principal —situación relativamente frecuente en las zonas rurales si pensamos en chavales montando en bicicleta—, y la misma obligación en la circulación por plazas y glorietas, en las que se deberá ceder el paso a aquellos vehículos que ya estén circulando por ellas, y no solamente a aquellos conductores que salen por la derecha.

Juana SANCHEZ

tes de las diferentes administraciones implicadas —tanto central como autonómica y local—, garantizará la coordinación de las competencias de cada organismo en esta materia. La inclusión de un representante del Ministerio de Educación y Ciencia en este Consejo pone de manifiesto el importante papel del profesor en la tarea de crear en el niño una actitud positiva de respeto a las normas, basada en el razonamiento y la justificación de su existencia, en orden

a conseguir una mayor seguridad de peatones y conductores.

LOS PEQUEÑOS, DETRAS

Hasta ahora, las campañas de seguridad vial que se han llevado a cabo recomendaban que los niños viajasen siempre en los asientos posteriores del automóvil, ubicados preferentemente en sillas especiales u otros elementos de seguridad que atiendan sus condi-

ciones físicas concretas en caso de posible accidente. La nueva ley prohíbe taxativamente «la circulación con menores de doce años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto». Estos dispositivos, que incluyen desde las clásicas sillas hasta asientos que permiten la utilización por parte de los niños de los cinturones de seguridad, quedarán regulados en reglamentos aún pendientes de legislación.

Tráfico

LEY SOBRE TRAFICO, CIRCULACION DE VEHICULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

La Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial autoriza al Gobierno para que, con sujeción a los principios y criterios que resultan de dichas Bases, apruebe, en el plazo de un año, un Texto Articulado, como instrumento normativo idóneo que permita revestir de rango legal las disposiciones en materia de circulación de vehículos, caracterizados al mismo tiempo por su importancia desde el punto de vista de los derechos individuales y por su complejidad técnica.

En efecto, el fenómeno del tráfico de vehículos a motor se ha generalizado y extendido de tal manera que puede afirmarse que forma parte de la vida cotidiana y que se ha transformado en una de las expresiones más genuinas del ejercicio de la libertad de circulación. Pero, al efectuarse de forma masiva y simultánea, lleva consigo una serie de problemas que es necesario regular para que aquel ejercicio no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública.

Las innegables secuelas negativas del tráfico tienen su máximo exponente en los accidentes de circulación, que represen-

tan un alto coste para la sociedad y vienen a acentuar la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial, como corolario inexcusable de la competencia exclusiva que otorga al Estado, en materia de tráfico y de circulación de vehículos a motor, el artículo 149.1.21 de la Constitución.

En su virtud, de conformidad con la autorización prevista en el artículo único de la Ley de Bases 18/1989, a propuesta del Ministro del Interior, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día 2 de marzo de 1990,

DISPONGO:

Artículo Único

Se aprueba el adjunto Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y seguridad vial, de acuerdo con los principios y criterios contenidos en la Ley de Bases 18/1989, de 25 de julio.

TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRAFICO, CIRCULACION DE VEHICULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

TITULO PRELIMINAR OBJETO DE LA LEY Y AMBITO DE APLICACION

ARTICULO 1

Objeto de la Ley

1. La presente Ley tiene por objeto establecer una regulación legal en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial.

2. A tal efecto, la presente Ley regula: a) El ejercicio de las competencias que, de acuerdo con la Constitución y los Estatutos de Autonomía, corresponden

Dirección Gen. de Tráfico



Ministerio del Interior

SUPLEMENTO DE LA REVISTA TRAFICO. ABRIL 1990.

en tales materias a la Administración del Estado, así como la determinación de las que corresponden, en todo caso, a las Entidades locales.

b) Las normas de circulación para los vehículos, así como las que por razón de seguridad vial han de regir para la circulación de peatones y animales por las vías de utilización general; estableciéndose, a tal efecto, los derechos y obligaciones de los usuarios de dichas vías.

c) Los elementos de seguridad activa y pasiva y su régimen de utilización, así como las condiciones técnicas de los vehículos y de las actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial.

d) Los criterios de señalización de las vías de utilización general.

e) Las autorizaciones que, para garantizar la seguridad y fluidez de la circulación vial, debe otorgar la Administración con carácter previo a la realización de actividades relacionadas con la circulación de vehículos, especialmente a motor, así como las medidas cautelares que puedan ser adoptadas en orden al mismo fin.

f) Las infracciones derivadas del incumplimiento de las normas establecidas y las sanciones aplicables a las mismas, así como las peculiaridades del procedimiento sancionador en este ámbito.

ARTICULO 2

Ambito de aplicación

Los preceptos de esta Ley serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

ARTICULO 3

Conceptos utilizados

A los efectos de esta Ley y sus disposiciones complementarias, los conceptos básicos sobre vehículos, vías públicas y usuarios de las mismas, se entenderán utilizados en el sentido que para cada uno de ellos se concreta en el anexo al presente texto.

TITULO I - DEL EJERCICIO Y LA COORDINACION DE LAS COMPETENCIAS SOBRE TRAFICO, CIRCULACION DE VEHICULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

CAPITULO PRIMERO. COMPETENCIAS

ARTICULO 4

Competencias de la Administración del Estado

Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las Comunidades Autónomas a través de sus propios Estatutos y además de las que se asignan al Ministerio del Interior en el artículo siguiente, corresponderá a la Administración del Estado:

a) La facultad de determinar la normativa técnica básica que afecte de manera directa a la seguridad vial.

b) La previa homologación, en su caso, de los elementos de los vehículos, remolques y semirremolques que afecten a la seguridad vial, así como la facultad de dictar instrucciones y directrices en materia de inspección técnica de vehículos.

c) La publicación de las normas básicas y mínimas para la programación de la educación vial en las distintas modalidades de la enseñanza.

d) La aprobación del cuadro de las enfermedades y defectos físicos y psíquicos que inhabilitan para conducir y la fijación de los requisitos sanitarios mínimos para efectuar los reconocimientos para su detección, así como la inspección, control y, en su caso, suspensión o cierre de los establecimientos dedicados a esta actividad.

e) La determinación de las drogas, estupefacientes, productos psicotrópicos y estimulantes u otras sustancias análogas que puedan afectar a la conducción, así como de las pruebas para su detección y sus niveles máximos.

f) La coordinación de la prestación de la asistencia sanitaria en las vías públicas o de uso público.

g) La facultad de suscribir tratados y acuerdos internacionales relativos a la seguridad de los vehículos y de sus partes y piezas, así como de dictar las disposiciones pertinentes para implantar en España la reglamentación internacional derivada de los mismos.

h) La facultad de regular aquellas actividades industriales que tengan una incidencia directa sobre la seguridad vial y, en especial, la de los talleres de reparación de vehículos.

i) La regulación del transporte de personas y, señaladamente, el de niños y el transporte escolar, a los efectos relacionados con la seguridad vial.

j) La regulación del transporte de mercancías y, especialmente, el de mercancías peligrosas, perecederas y contenedores, de acuerdo con la reglamentación internacional, a los efectos relacionados con la seguridad vial.

ARTICULO 5

Competencias del Ministerio del Interior

Se atribuyen al Ministerio del Interior las siguientes competencias en el ámbito de esta Ley, sin perjuicio de las que tengan asumidas las Comunidades Autónomas en sus propios Estatutos:

a) Expedir y revisar los permisos y licencias para conducir vehículos a motor y ciclomotores con los requisitos sobre conocimientos, aptitudes técnicas y condiciones psicofísicas y periodicidad que se determinen reglamentariamente, así como la anulación, intervención, revocación y, en su caso, suspensión de los mismos.

b) Canjear, de acuerdo con las normas reglamentarias aplicables, los permisos para conducir expedidos en el ámbito militar y policial por los correspondientes en el ámbito civil, así como los permisos expedidos en el extranjero cuando así lo prevea la legislación vigente.

c) Conceder las autorizaciones de apertura y funcionamiento de centros de formación de conductores, así como los certificados de aptitud y autorizaciones que permitan acceder a la actuación profesional en materia de enseñanza de la conducción y acreditar la destinada al reconocimiento de aptitudes psicofísicas de los conductores, con los requisitos y condiciones que reglamentariamente se determinen.

d) La matriculación y expedición de los permisos o licencias de circulación de los vehículos a motor, remolques, semirremolques y ciclomotores, así como la anulación, intervención o revocación de dichos permisos o licencias, con los requisitos y condiciones que reglamentariamente se establezcan.

e) Expedir las autorizaciones o permisos temporales y provisionales para la circulación de vehículos hasta su matriculación.

f) El establecimiento de normas especiales que posibiliten la circulación de vehículos históricos y fomenten la conservación y restauración de los que integran el patrimonio histórico cultural.

g) La retirada de los vehículos de la vía fuera de poblado y la baja temporal o definitiva de la circulación de los mismos.

h) Los registros de vehículos, de conductores e infractores, de profesionales de la enseñanza de la conducción, de

centros de formación de conductores, de los centros de reconocimiento para conductores de vehículos a motor y de manipulación de placas de matrícula, en la forma que reglamentariamente se determine.

i) La vigilancia y disciplina del tráfico en toda clase de vías interurbanas y en travesías cuando no exista Policía Local, así como la denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en dichas vías.

j) La denuncia y sanción de las infracciones por incumplimiento de la obligación de someterse a la inspección técnica de vehículos, así como a las prescripciones derivadas de la misma.

k) La regulación del tráfico en vías interurbanas y en travesías, previendo, para estas últimas, fórmulas de cooperación o delegación con las Entidades Locales.

l) Establecer las directrices básicas y esenciales para la formación y actuación de los agentes de la Autoridad en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, sin perjuicio de las atribuciones de las Corporaciones Locales, con cuyos órganos se instrumentará, de común acuerdo, la colaboración necesaria.

m) La autorización de pruebas deportivas que hayan de celebrarse utilizando en todo el recorrido o parte del mismo carreteras estatales, previo informe de las Administraciones titulares de las vías públicas afectadas, e informar, con carácter vinculante, las que se vayan a conceder por otros órganos autonómicos o municipales, cuando hayan de circular por vías públicas o de uso público en que la Administración Central tiene atribuida la vigilancia y regulación del tráfico.

n) Cerrar a la circulación, con carácter excepcional, carreteras o tramos de ellas por razones de seguridad o fluidez del tráfico, en la forma que se determine reglamentariamente.

ñ) La coordinación de la estadística y la investigación de accidentes de tráfico, así como las estadísticas de inspección de vehículos, en colaboración con otros organismos oficiales y privados, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

o) La realización de las pruebas, reglamentariamente establecidas, para determinar el grado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes, psicotrópicos o estimulantes, de los conductores que circulen por las vías públicas en las que tiene atribuida la vigilancia y el control de la seguridad de la circulación vial.

ARTICULO 6

Jefatura Central de Tráfico

1. El Ministerio del Interior ejerce las competencias relacionadas en el artículo anterior a través del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

2. Para el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en materia de vigilancia, regulación y control del tráfico y de la seguridad vial, así como para la denuncia de las infracciones a las normas contenidas en esta Ley y para las labores de protección y auxilio en las vías públicas o de uso público, actuarán, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, las Fuerzas de la Guardia Civil, especialmente su Agrupación de Tráfico, que a estos efectos depende específicamente de la Jefatura Central de Tráfico.

ARTICULO 7

Competencias de los Municipios

Se atribuyen a los Municipios, en el ámbito de esta Ley, las siguientes competencias:

a) La ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como su vigilancia por medio de agentes propios, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.

b) La regulación, mediante disposición de carácter general, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles.

c) La retirada de los vehículos de las vías urbanas y el posterior depósito de aquellos y de los retirados de las vías interurbanas en los casos y condiciones que reglamentariamente se determine, cuando obstaculicen y dificulten la circulación o supongan un peligro para ésta.

d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurren íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.

e) La realización de las pruebas a que alude el apartado o) del artículo 5.º, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.

f) El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.

CAPITULO SEGUNDO: CONSEJO SUPERIOR DE TRAFICO Y SEGURIDAD DE LA CIRCULACION VIAL

ARTICULO 8

Composición y competencias

1. Para garantizar la coordinación de las competencias de las diferentes Administraciones Públicas se crea, bajo la presidencia del Ministro del Interior y como

órgano consultivo en lo relativo al impulso y mejora de la seguridad del tráfico vial, el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, en el que, junto con la Administración del Estado, las Comunidades Autónomas y las Administraciones Locales, estarán representadas las organizaciones profesionales, económicas, sociales y de consumidores y usuarios más significativas, directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial.

2. Dentro del campo de la seguridad vial, elaborará y propondrá planes de actuación conjunta, para cumplimentar las directivas previamente marcadas por el Gobierno o para someterlos a su aprobación; asesorará a los órganos superiores de decisión e informará sobre la publicidad de los vehículos a motor y, cuando sea requerido para ello, sobre los convenios y tratados internacionales y los proyectos de disposiciones de carácter general en materia de circulación de vehículos; asimismo, coordinará e impulsará la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades relacionadas con la seguridad vial.

3. El Consejo funcionará en Pleno y en Comisiones y Grupos de Trabajo.

4. La composición del Pleno será la siguiente:

- Presidente: Ministro del Interior.
- Vicepresidente primero: Subsecretario de Interior.
- Vicepresidente segundo: Director General de Tráfico.
- Vocales

(Con categoría de director general) Dos representantes del Ministerio del Interior.

Un representante de cada uno de los siguientes Ministerios:

- Defensa.
- Economía y Hacienda.
- Obras Públicas y Urbanismo.
- Educación y Ciencia.
- Sanidad y Consumo.
- Industria y Energía.
- Administraciones Públicas.
- Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El general jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Un vocal representante de cada una de las Comunidades Autónomas.

Ocho representantes de la Administración provincial y municipal.

— Secretario: Un subdirector general de la Jefatura Central de Tráfico.

La participación de los organismos profesionales, económicos y sociales, así como la composición y el funcionamiento de los distintos órganos del Consejo se determinarán reglamentariamente.

5. Se constituirá una Comisión del Consejo en cada Comunidad Autónoma.

Asimismo, se constituirá una Comisión del Consejo para el estudio de tráfico y la seguridad en vías urbanas.

TITULO II. NORMAS DE COMPORTAMIENTO EN LA CIRCULACION

CAPITULO PRIMERO. NORMAS GENERALES

ARTICULO 9

Usuarios y conductores

1. Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes.

2. En particular, se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario.

ARTICULO 10

Obras y actividades prohibidas

1. La realización de obras o instalaciones en las vías objeto de esta Ley necesitará la autorización previa del titular de las mismas y se regirán por lo dispuesto en la Ley de Carreteras y su Reglamento, y en las normas municipales. Las mismas normas serán aplicables a la interrupción de las obras, en razón de las circunstancias o características especiales del tráfico, que podrá llevarse a efecto a petición de la Jefatura Central de Tráfico.

Las infracciones a estas normas se sancionarán en la forma prevista en la legislación de Carreteras, como, asimismo, la realización de obras en la carretera sin señalización o sin que ésta se atenga a la reglamentación técnica sobre el particular, sin perjuicio de la normativa municipal sancionadora.

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlo peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.

3. Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando, entre tanto, las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación.

4. Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial.

5. Se prohíbe la emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes en las vías objeto de esta Ley, por encima de las limitaciones que reglamentariamente se establezcan.

6. Se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta a lo que reglamentariamente se determine.

ARTICULO 11

Normas generales de conductores

1. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos o animales. Al aproximarse a otros usuarios de la vía deberán adoptar las precauciones necesarias para la seguridad de los mismos, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas.

2. El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos.

3. Queda prohibido conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.

4. Queda prohibido circular con menores de doce años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto.

ARTICULO 12

Bebidas alcohólicas, sustancias estupefacientes y similares

1. No podrá circular por las vías objeto de esta Ley el conductor de vehículos con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

2. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación.

Dichas pruebas, que se establecerán reglamentariamente y consistirán, normalmente, en la verificación del aire espirado mediante alcoholímetros autorizados, se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico. A petición del interesado o por orden de la Autoridad judicial se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos.

El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a dar cuenta del resultado de las pruebas que realicen a la Autoridad judicial, a los órganos periféricos de la Jefatura Central de Tráfico y, cuando proceda, a las autoridades municipales competentes.

3. Reglamentariamente podrán establecerse pruebas para la detección de las demás sustancias a que se refiere el apartado primero del presente artículo, siendo obligatorio el sometimiento a las mismas de las personas a que se refiere el apartado anterior.

CAPITULO SEGUNDO. DE LA CIRCULACION DE VEHICULOS

SECCION PRIMERA. LUGAR EN LA VIA

ARTICULO 13

Sentido de la circulación

Como norma general y muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, los vehículos circularán en todas las vías objeto de esta Ley por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, manteniendo la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad.

ARTICULO 14

Utilización de los carriles

1. El conductor de un automóvil, que no sea coche de minúsculo o de un vehículo especial con el peso máximo autorizado que reglamentariamente se determine, circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia, y deberá, además, atenerse a las reglas siguientes:

a) En las calzadas con doble sentido de circulación y dos carriles, separados o no por marcas viales, circulará por el de su derecha.

b) En las calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles, separados por marcas longitudinales discontinuas, circulará también por el de su derecha y en ningún caso por el situado más a su izquierda.

c) Fuera de poblado, en las calzadas con más de un carril reservado para su sentido de marcha, circulará normalmente por el situado más a su derecha, si bien podrá utilizar el resto de los de dicho sentido cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga.

Cuando una de dichas calzadas tenga tres o más carriles en el sentido de su marcha, los conductores de camiones con el peso máximo autorizado superior al que reglamentariamente se determine, los de vehículos especiales que no estén obligados a circular por el arcén y los de conjuntos de vehículos de más de siete metros de longitud, circularán normalmente por el situado más a su derecha, pudiendo utilizar el inmediato en las mismas circunstancias y con igual condición a las citadas en el párrafo anterior.

d) Cuando se circule por calzadas de poblados con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, podrá utilizar el que mejor convenga a su destino, pero no deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

2. Para el cómputo de carriles, a efecto de lo dispuesto en el apartado anterior, no se tendrán en cuenta los destinados al tráfico lento ni los reservados a determinados vehículos, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

ARTICULO 15

Utilización del arcén

1. El conductor de cualquier vehículo de tracción animal, vehículo especial con peso máximo autorizado no superior al que reglamentariamente se determine, ciclo, ciclomotor o coche de minúsculo, en el caso de que no exista vía o parte de la misma que le esté especialmente destinada, circulará por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y si no lo fuera, utilizará la parte imprescindible de la calzada. Deberán circular también por el arcén de su derecha o, en las circunstancias a que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada, los conductores de motocicletas, de turismos y de camiones con peso máximo autorizado que no exceda del que reglamentariamente se determine que, por razones de emergencia, lo hagan a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación.

2. Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela.

ARTICULO 16

Supuestos especiales del sentido de circulación

1. Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, podrá ordenarse por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos o usuarios, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos o la utilización de arcones o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto.

2. Para evitar entorpecimiento a la circulación y garantizar la fluidez de la misma, se podrán imponer restricciones o limitaciones a determinados vehículos y para vías concretas, que serán obligatorias para los usuarios afectados.

ARTICULO 17

Refugios, isletas o dispositivos de guía

Cuando en la vía existan refugios, isletas o dispositivos de guía, se circulará por la parte de la calzada que quede a la derecha de los mismos, en el sentido de la marcha, salvo cuando estén situados en una vía de sentido único o dentro de la parte correspondiente a un solo sentido de circulación, en cuyo caso podrá hacerse por cualquiera de los dos lados.

ARTICULO 18

Circulación en autopistas

Se prohíbe circular por las autopistas con vehículos de tracción animal, ciclos, ciclomotores y coches de minúsculo. Reglamentariamente se podrán establecer otras limitaciones de circulación temporales o permanentes, en las demás vías objeto de esta Ley, cuando así lo exijan las condiciones de seguridad o fluidez en la circulación.

SECCION SEGUNDA. VELOCIDAD

ARTICULO 19

Límites de velocidad

1. Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.

2. La velocidad máxima y mínima autorizadas para la circulación de vehículos a motor se fijará reglamentariamente, con carácter general, para los conductores, los vehículos y las vías objeto de esta Ley, de acuerdo con sus propias características. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad serán señalizados con carácter permanente o temporal, en su caso. En defecto de señalización específica, se cumplirá la genérica establecida para cada vía.

3. Se establecerá también reglamentariamente un límite máximo, con carácter general, para la velocidad autorizada en las vías urbanas y en poblado. Este límite podrá ser rebajado en travesías especialmente peligrosas, por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la Corporación Municipal.

4. Las velocidades máximas fijadas para las vías rápidas y carreteras convencionales que no discurran por suelo urbano sólo podrán ser rebasadas en 20 km/h., por turismos y motocicletas, cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas.

5. Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de transportes especiales o cuando las circunstancias de tráfico impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación.

ARTICULO 20

Distancias y velocidad exigible

1. Salvo en caso de inminente peligro, todo conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, deberá cerciorarse que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores y está obligado a advertirlo previamente y a realizarlo de forma que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.

2. Todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado.

3. Además de lo dispuesto en el apartado anterior, la separación que debe guardar todo conductor de vehículo que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento, deberá ser tal que permita al que a su vez le siga adelantarlo con seguridad. Los vehículos con peso máximo superior al autorizado que reglamentariamente se determine y los vehículos o conjuntos de vehículos de más de diez metros de longitud total, deberán guardar, a estos efectos, una separación mínima de 50 metros.

4. Lo dispuesto en el apartado anterior no será de aplicación:

- En poblado.
- Donde estuviere prohibido el adelantamiento.
- Donde hubiere más de un carril destinado a la circulación en su mismo sentido.
- Cuando la circulación estuviere tan saturada que no permita el adelantamiento.

5. Se prohíbe entablar competiciones de velocidad en las vías públicas o de uso público, salvo que, con carácter excepcional, se hubieran acotado para ello por la Autoridad competente.

SECCION TERCERA. PRIORIDAD DE PASO

ARTICULO 21

Normas generales de prioridad

1. En las intersecciones, la preferencia de paso se verificará siempre ateniéndose a la señalización que la regule.

2. En defecto de señal que regule la preferencia de paso, el conductor está obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los siguientes supuestos:

a) Tendrán derecho de preferencia de paso los vehículos que circulen por una vía pavimentada frente a los procedentes de otra sin pavimentar.

b) Los vehículos que circulen por raíles tienen derecho de prioridad de paso sobre los demás usuarios.

c) En las glorietas, los que se hallen dentro de la vía circular tendrán preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a aquéllas.

d) Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones.

ARTICULO 22

Tramos estrechos y de gran pendiente

1. En los tramos de la vía en los que por su estrechez sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario, donde no haya señalización expresa al efecto, tendrá derecho de preferencia de paso el que hubiere entrado primero. En caso de duda sobre dicha circunstancia, tendrá la preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente.

2. En los tramos de gran pendiente, en los que se den las circunstancias de estrechez señaladas en el número anterior, la preferencia de paso la tendrá el vehículo que circule en sentido ascendente, salvo si éste pudiera llegar antes a un apartadero establecido al efecto. En caso de duda, se estará a lo dispuesto en el número anterior.

ARTICULO 23

Conductores, peatones y animales

1. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes:

a) En los pasos para peatones debidamente señalizados.

b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.

c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.

2. En las zonas peatonales, cuando los vehículos las crucen por los pasos habilitados al efecto, los conductores tienen la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas.

3. También deberán ceder el paso:

a) A los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.

b) A las tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas.

4. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los animales, salvo en los casos siguientes:

a) En las cañadas debidamente señalizadas.

b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola, aunque no exista pasos para éstos.

c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando animales que no dispongan de cañada.

ARTICULO 24

Cesión de paso e intersecciones

1. El conductor de un vehículo que haya de ceder el paso a otro no deberá iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderlas, hasta haberse asegurado de que con ello no fuerza al conductor del vehículo que tiene la prioridad a modificar bruscamente la trayectoria o la velocidad del mismo y debe mostrar, con suficiente antelación por su forma de circular y especialmente con la reducción paulatina de la velocidad, que efectivamente va a cederlo.

2. Aun cuando goce de prioridad de paso, ningún conductor deberá penetrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones si la situación de la circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación transversal.

3. Todo conductor que tenga detenido su vehículo en una intersección regu-

lada por semáforo y la situación del mismo constituya obstáculo para la circulación, deberá salir de aquélla sin esperar a que se permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la marcha de los demás usuarios que avancen en el sentido permitido.

ARTICULO 25

Vehículos en servicios de urgencia

Tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicios de urgencia públicos o privados, cuando se hallen en servicio de tal carácter. Podrán circular por encima de los límites de velocidad establecidos y estarán exentos de cumplir otras normas o señales, en los casos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen.

SECCION CUARTA. INCORPORACION A LA CIRCULACION

ARTICULO 26

Incorporación de vehículos a la circulación

El conductor de un vehículo parado o estacionado en una vía o procedente de las vías de acceso a la misma, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante que pretenda incorporarse a la circulación, deberá cerciorarse previamente, incluso siguiendo las indicaciones de otra persona en caso necesario, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios, cediendo el paso a otros vehículos y teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos, y lo advertirá con las señales obligatorias para estos casos. Si la vía a la que se accede está dotada de un carril de aceleración, el conductor que se incorpora a aquélla procurará hacerlo con velocidad adecuada a la misma.

ARTICULO 27

Conducción de vehículos en tramo de incorporación

Con independencia de la obligación de los conductores de los vehículos que se incorporen a la circulación de cumplir las prescripciones del artículo anterior, los demás conductores facilitarán, en la medida de lo posible, dicha maniobra, especialmente si se trata de un vehículo de transporte colectivo de viajeros que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada.

SECCION QUINTA. CAMBIOS DE DIRECCION, DE SENTIDO Y MARCHA ATRAS

ARTICULO 28

Cambios de vía, calzada y carril

1. El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar vía distinta de aquella por la que circula, tomar otra calzada de la misma vía, o para salir de la misma, deberá advertirlo previamente y con suficiente antelación a los conductores de los vehículos que circulan detrás del suyo y cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias. También deberá abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda y no exista visibilidad suficiente.

2. Toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril deberá llevarse a efecto respetando la prioridad del que circule por el carril que se pretende ocupar.

3. Reglamentariamente se establecerá la manera de efectuar las maniobras necesarias para los distintos supuestos de cambio de dirección.

ARTICULO 29

Cambios de sentido

El conductor de un vehículo que pretenda invertir el sentido de su marcha deberá elegir un lugar adecuado para efectuar la maniobra, de forma que se intercepe la vía el menor tiempo posible, advertir su propósito con las señales preceptivas con la antelación suficiente y cerciorarse de que no va a poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la misma. En caso contrario deberá abstenerse de realizar dicha maniobra y esperar el momento oportuno para efectuarla. Cuando su permanencia en la calzada, mientras espera para efectuar la maniobra de cambio de sentido, impida continuar la marcha de los vehículos que circulan detrás del suyo, deberá salir de la misma por su lado derecho, si fuera posible, hasta que las condiciones de la circulación le permitan efectuarlo.

ARTICULO 30

Prohibición de cambio de sentido

Se prohíbe efectuar el cambio de sentido en toda situación que impida comprobar las circunstancias a que alude el artículo anterior, en los pasos a nivel y en

los tramos de vía afectados por la señal «túnel», así como en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado.

ARTICULO 31

Marcha hacia atrás

1. Se prohíbe circular hacia atrás, salvo en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante ni cambiar de dirección o sentido de marcha y en las maniobras complementarias de otra que las exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla.

2. La maniobra de marcha hacia atrás deberá efectuarse lentamente, después de haberlo advertido con las señales preceptivas y de haberse cerciorado, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona si fuera necesario, de que, por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla, no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía.

3. Se prohíbe la maniobra de marcha atrás en autovías y autopistas.

SECCION SEXTA. ADELANTAMIENTO

ARTICULO 32

Sentido del adelantamiento

1. En todas las carreteras objeto de esta ley, como norma general, el adelantamiento deberá efectuarse por la izquierda del vehículo que se pretenda adelantar.

2. Por excepción, y si existe espacio suficiente para ello, el adelantamiento se efectuará por la derecha y adoptando las máximas precauciones, cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado, así como, en las vías con circulación en ambos sentidos, a los tranvías que marchen por la zona central.

3. Reglamentariamente se establecerán otras posibles excepciones a la norma general señalada en el número 1 de este artículo y particularidades de la maniobra de adelantamiento, en razón del carácter o configuración de la carretera en que se desarrolle esta maniobra.

ARTICULO 33

Normas generales del adelantamiento

1. Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar deberá advertirlo con suficiente antelación, con las señales preceptivas y comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento, existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario deberá abstenerse de efectuarla.

2. También deberá cerciorarse de que el conductor del vehículo que le precede en el mismo carril no ha indicado su propósito de desplazarse hacia el mismo lado, en cuyo caso deberá respetar la preferencia que le asiste. No obstante, si después de un tiempo prudencial, el conductor del citado vehículo no ejerciera su derecho prioritario, se podrá iniciar la maniobra de adelantamiento del mismo advirtiéndoselo previamente con señal acústica u óptica.

3. Asimismo, deberá asegurarse de que no se ha iniciado la maniobra de adelantar a su vehículo por parte de ningún conductor que le siga por el mismo carril y de que dispone de espacio suficiente para reintegrarse a su mano cuando termine el adelantamiento.

ARTICULO 34

Ejecución del adelantamiento

1. Durante la ejecución del adelantamiento, el conductor que lo efectúe deberá llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la del que pretende adelantar y dejar entre ambos una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad.

2. Si después de iniciar la maniobra de adelantamiento, advirtiera que se producen circunstancias que puedan hacer difícil la finalización del mismo sin provocar riesgos, reducirá rápidamente su marcha y regresará de nuevo a su mano, advirtiéndolo a los que le siguen con las señales preceptivas.

3. El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento deberá reintegrarse a su carril tan pronto como le sea posible y de modo gradual, sin obligar a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad y advirtiéndolo a través de las señales preceptivas.

ARTICULO 35

Vehículo adelantado

1. El conductor que advierta que otro que le sigue tiene el propósito de adelantar a su vehículo, estará obligado a ceñirse al borde derecho de la calzada, salvo en el supuesto de cambio de dirección a la izquierda o de parada en ese mismo

lado a que se refiere el artículo 32.2, en que deberá ceñirse a la izquierda todo lo posible, pero sin interferir la marcha de los vehículos que puedan circular en sentido contrario.

2. Se prohíbe al conductor del vehículo que va a ser adelantado aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento. También estará obligado a disminuir la velocidad de su vehículo cuando, una vez iniciada la maniobra de adelantamiento, se produzca alguna situación que entrañe peligro para su propio vehículo, para el vehículo que la está efectuando, para los que circulan en sentido contrario o para cualquier otro usuario de la vía.

ARTICULO 36

Prohibiciones de adelantamiento

Queda prohibido adelantar:

1. En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible no sea suficiente para poder efectuar la maniobra o desistir de ella una vez iniciada, a no ser que los dos sentidos de circulación estén claramente delimitados y la maniobra pueda efectuarse sin invadir la zona reservada al sentido contrario.

2. En los pasos para peatones señalizados como tales, y en los pasos a nivel y en sus proximidades.

3. En las intersecciones y en sus proximidades, salvo cuando:

a) Se trate de una plaza de circulación giratoria.

b) El adelantamiento debe efectuarse por la derecha, según lo previsto en el artículo 32.2.

c) La calzada en que se realice goce de prioridad en la intersección y haya señal expresa que lo indique.

d) El adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas.

ARTICULO 37

Supuestos especiales de adelantamiento

Cuando en un tramo de vía en el que esté prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha y salvo los casos en que tal inmovilización responda a necesidades de tráfico, se le podrá rebasar, aunque para ello haya que ocupar parte del carril izquierdo de la calzada, después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra sin peligro.

SECCION SEPTIMA. PARADA Y ESTACIONAMIENTO

ARTICULO 38

Normas generales de paradas y estacionamientos

1. La parada o el estacionamiento de un vehículo en vías interurbanas deberá efectuarse siempre fuera de la calzada, en el lado derecho de la misma y dejando libre la parte transitable del arcén.

2. Cuando en vías urbanas tenga que realizarse en la calzada o en el arcén, se situará el vehículo lo más cerca posible de su borde derecho, salvo en las vías de único sentido, en las que se podrá situar también en el lado izquierdo.

3. La parada y el estacionamiento deberán efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo y el evitar que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor, de acuerdo con las normas que reglamentariamente se establezcan.

4. El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se podrá regular por ordenanza municipal, pudiendo adoptar las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, incluida la retirada del vehículo.

ARTICULO 39

Prohibiciones de paradas y estacionamientos

1. Queda prohibido parar y estacionarse:

a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, en sus proximidades y en los túneles.

b) En pasos a nivel, pasos para ciclistas y pasos para peatones.

c) En los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.

d) En las intersecciones y en sus proximidades.

e) Sobre los raíles de tranvías o tan cerca de ellos que pueda entorpecerse su circulación.

f) En los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización a los usuarios a quienes afecte u obligue a hacer maniobras.

g) En autopistas o autopistas, salvo en las zonas habilitadas al efecto.

2. Queda prohibido estacionarse en doble fila.

SECCION OCTAVA. CRUCE DE PASOS A NIVEL Y PUENTES LEVADIZOS

ARTICULO 40

Normas generales sobre pasos a nivel y puentes levadizos

1. Todos los conductores deben extremar la prudencia y reducir la velocidad por debajo de la máxima permitida al aproximarse a un paso a nivel o a un puente levadizo.

2. Los usuarios que al llegar a un paso a nivel o a un puente levadizo lo encuentren cerrado o con la barrera o semibarrera en movimiento, deberán detenerse uno detrás de otro en el carril correspondiente hasta que tengan paso libre.

3. El cruce de la vía férrea deberá realizarse sin demora y después de haberse cerciorado de que, por las circunstancias de la circulación o por otras causas, no existe riesgo de quedar inmovilizado dentro del paso.

4. Los pasos a nivel y puentes levadizos estarán debidamente señalizados por el titular de la vía.

ARTICULO 41

Bloqueo de pasos a nivel y puentes levadizos

Cuando por razones de fuerza mayor quede un vehículo detenido en un paso a nivel o se produzca la caída de su carga dentro del mismo, el conductor estará obligado a adoptar las medidas adecuadas para el rápido desalojo de los ocupantes del vehículo y para dejar el paso expedito en el menor tiempo posible. Si no lo consiguiese, adoptará inmediatamente todas las medidas a su alcance para que tanto los maquinistas de los vehículos que circulen por raíles como los conductores del resto de los vehículos que se aproximen, sean advertidos de la existencia del peligro con la suficiente antelación.

SECCION NOVENA. UTILIZACION DEL ALUMBRADO

ARTICULO 42

Uso obligatorio de alumbrado

1. Todos los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal «túnel», deben llevar encendido el alumbrado que correspondiente se establezca.

2. También deberán llevar encendido, durante el resto del día, el alumbrado que reglamentariamente se establezca:

a) Las motocicletas que circulen por cualquier vía objeto de esta ley.

b) Todos los vehículos que circulen por un carril reversible o en sentido contrario al normalmente utilizado en la calzada donde se encuentre situado, bien sea un carril que les esté exclusivamente reservado o bien abierto excepcionalmente a la circulación en dicho sentido.

ARTICULO 43

Supuestos especiales de alumbrado

También será obligatorio utilizar el alumbrado que reglamentariamente se establezca cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, como en caso de niebla, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga.

SECCION DECIMA. ADVERTENCIAS DE LOS CONDUCTORES

ARTICULO 44

Advertencias de los conductores

1. Los conductores están obligados a advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos.

2. Como norma general, dichas advertencias se harán utilizando la señalización luminosa del vehículo o, en su defecto, con el brazo, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente.

3. Excepcionalmente, o cuando así lo prevea alguna norma de esta ley o de sus reglamentos, podrán emplearse señales acústicas, quedando prohibido su uso inmotivado o exagerado.

4. Los vehículos de servicios de urgencia públicos o privados y otros vehículos especiales podrán utilizar otras señales ópticas y acústicas en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen.

CAPITULO TERCERO. OTRAS NORMAS DE CIRCULACION

ARTICULO 45

Puertas

Se prohíbe llevar abiertas las puertas del vehículo, abrirlas antes de su completa inmovilización y abrirlas o apearse del mismo sin haberse cerciorado previamente de que ello no implica peligro o entorpecimiento para otros usuarios.

ARTICULO 46

Apagado de motor

Aun cuando el conductor no abandone su puesto, deberá parar el motor siempre que el vehículo se encuentre detenido en el interior de un túnel o en lugar cerrado y durante la carga de combustible.

ARTICULO 47

Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad

1. Los conductores y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen.

2. Reglamentariamente se fijarán también las excepciones a la norma del número anterior, de acuerdo con las recomendaciones internacionales en la materia y atendiendo a las especiales condiciones de los conductores minusválidos.

ARTICULO 48

Tiempo de descanso y conducción

Por razones de seguridad podrán regularse los tiempos de conducción y descanso. También podrá exigirse la presencia de más de una persona habilitada para la conducción de un solo vehículo.

ARTICULO 49

Peatones

1. Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable, en cuyo caso podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que reglamentariamente se determinen.

2. Fuera de poblado, en todas las vías objeto de esta ley y en tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera que no disponga de espacio especialmente reservado para peatones, como norma general, la circulación de los mismos se hará por la izquierda.

3. Salvo en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen, queda prohibida la circulación de peatones por autopistas.

ARTICULO 50

Animales

1. En las vías objeto de esta ley, sólo se permitirá el tránsito de animales de tiro, carga o silla, cabezas de ganado aisladas, en manada o rebaño, cuando no

exista itinerario practicable por vía pecuaria y siempre que vayan custodiados por alguna persona. Dicho tránsito se efectuará por la vía alternativa que tenga menor intensidad de circulación de vehículos y de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.

2. Se prohíbe la circulación de animales por autopistas y autovías.

ARTICULO 51

Auxilio

1. Los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presencien o tengan conocimiento de él, estarán obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiere, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.

2. Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizaren la calzada, los conductores, tras señalizar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptarán las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible, debiendo sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible.

ARTICULO 52

Publicidad

Se prohíbe la publicidad en relación con vehículos a motor que ofrezca en su argumentación verbal, en sus elementos sonoros o en sus imágenes, incitación a la velocidad excesiva, a la conducción temeraria, a situaciones de peligro o cualquier otra circunstancia que suponga una conducta contraria a los principios de esta ley. Esta publicidad estará sometida al régimen de autorización administrativa previa, de acuerdo con lo establecido en la legislación reguladora de la publicidad.

TITULO III. DE LA SEÑALIZACION

CAPITULO UNICO

ARTICULO 53

Normas generales sobre señales

1. Todos los usuarios de las vías objeto de esta ley están obligados a obedecer

cer las señales de la circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias que encuentren en las vías por las que circulan.

2. Salvo circunstancias especiales que lo justifiquen, los usuarios deben obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación.

ARTICULO 54

Prioridad entre señales

1. El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente:

- 1.º Señales y órdenes de los agentes de la circulación.
- 2.º Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía.
- 3.º Semáforos.
- 4.º Señales verticales de circulación.
- 5.º Marcas viales.

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

ARTICULO 55

Formato de las señales

1. Reglamentariamente se establecerá el Catálogo Oficial de señales de la circulación y marcas viales, de acuerdo con las reglamentaciones y recomendaciones internacionales en la materia.

2. Dicho catálogo especificará, necesariamente, la forma, color, diseño y significado de las señales, así como las dimensiones de las mismas en función de cada tipo de vía y sus sistemas de colocación.

3. Las señales y marcas viales que pueden ser utilizadas en las vías objeto de esta ley, deberán cumplir las especificaciones que reglamentariamente se establezcan.

ARTICULO 56

Idioma de las señales

Las indicaciones escritas de las señales se expresarán al menos en el idioma español oficial del Estado.

ARTICULO 57

Mantenimiento de señales y señales circunstanciales

1. Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y de la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los agentes de la autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa.

2. La autoridad encargada de la regulación del tráfico será responsable de la señalización de carácter circunstancial en razón de las contingencias del mismo y de la señalización variable necesaria para su control, de acuerdo con la legislación de carreteras.

3. La responsabilidad de la señalización de las obras que se realicen en las vías objeto de esta ley corresponderá a los organismos que las realicen o a las empresas adjudicatarias de las mismas, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine. Los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones del personal destinado a la regulación del tráfico en dichas obras.

ARTICULO 58

Retirada, sustitución y alteración de señales

1. El titular de la vía o, en su caso, la autoridad encargada de la regulación del tráfico ordenará la inmediata retirada y, en su caso, la sustitución por las que sean adecuadas de las señales antirreglamentariamente instaladas, de las que hayan perdido su objeto y de las que no lo cumplan por causa de su deterioro.

2. Salvo por causa justificada, nadie debe instalar, retirar, trasladar, ocultar o modificar la señalización de una vía sin permiso del titular de la misma o, en su caso, de la autoridad encargada de la regulación del tráfico o de la responsable de las instalaciones.

3. Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención.

TITULO IV. DE LAS AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS

CAPITULO PRIMERO. DE LAS AUTORIZACIONES EN GENERAL

ARTICULO 59

Normas generales sobre autorizaciones administrativas

1. Con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de éstos para circular con el mínimo de riesgo posible, la circulación de vehículos a motor por las vías objeto de esta ley queda sometida al régimen de autorización administrativa previa.

2. Reglamentariamente se fijarán los datos que han de constar en las autorizaciones de los conductores y de los vehículos, debiendo figurar, en todo caso, en las de los primeros, el nombre y apellidos de su titular, la fecha de nacimiento, el domicilio, el lugar y fecha de expedición, el plazo de vigencia y la categoría de los vehículos que autoriza a conducir con las condiciones restrictivas que eventualmente se establezcan, y en la de los segundos, la matrícula, el número de bastidor, la fecha de fabricación y, en su caso, la contraseña de homologación, así como los datos del titular, las dimensiones y peso máximos autorizados, incluida la carga, y el número máximo de plazas autorizadas.

3. El conductor de un vehículo queda obligado a estar en posesión y llevar consigo su permiso o licencia para conducir válido, así como el permiso de circulación del vehículo y la tarjeta de inspección técnica o certificado de características, y deberá exhibirlos ante los agentes de la autoridad que se lo soliciten, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

CAPITULO SEGUNDO. DE LAS AUTORIZACIONES PARA CONDUCIR

ARTICULO 60

Permisos de conducción

1. La conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente la preceptiva autorización administrativa, que se dirigirá a verificar que los conductores tengan los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente. Se prohíbe conducir vehículos a motor y ciclomotores sin estar dotado de la mencionada autorización administrativa.

2. La enseñanza de los conocimientos y técnicas de la conducción, así como la constatación de las aptitudes psicofísicas de los conductores, se ejercerán por centros oficiales o privados de acuerdo

con lo que reglamentariamente se determine. En cualquier caso, todo centro de reconocimiento o de enseñanza, sea oficial o privado, necesitará de autorización previa para desarrollar su actividad.

3. Se podrá autorizar la enseñanza no profesional, en las condiciones que reglamentariamente se determinen.

4. El permiso y la licencia para conducir podrán tener vigencia limitada en el tiempo, pudiendo ser revisado en los plazos y condiciones que reglamentariamente se determinen.

CAPITULO TERCERO. DE LAS AUTORIZACIONES RELATIVAS A LOS VEHICULOS

ARTICULO 61

Permisos de circulación y documentación de los vehículos

1. La circulación de vehículos exigirá que éstos obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa, dirigida a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten, en sus características, equipos, repuestos y accesorios, a las prescripciones técnicas que se fijen reglamentariamente. Se prohíbe la circulación de vehículos que no estén dotados de la citada autorización.

2. Los vehículos, sus equipos y sus repuestos y accesorios deberán estar previamente homologados o ser objeto de inspección técnica unitaria antes de ser admitidos a la circulación, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca. Dichos vehículos habrán de ser identificables, ostentando grabados o troquelados, de forma legible e indeleble, las marcas y contraseñas que reglamentariamente sean exigibles con objeto de individualizarlos, autenticar su fabricación y especificar su empleo o posterior acoplamiento de elementos importantes.

3. Los vehículos a motor, los ciclomotores y los remolques de peso máximo superior al que reglamentariamente se determine, tendrán documentadas sus características técnicas esenciales en el certificado oficial correspondiente, en el que se harán constar las reformas que se autoricen y la verificación de su estado de servicio y mantenimiento en la forma que se disponga reglamentariamente.

4. El permiso de circulación habrá de renovarse cuando varíe la titularidad registral del vehículo y quedará extinguido cuando éste se dé de baja en el correspondiente registro, a instancia de parte o por comprobarse que no es apto para la circulación, en la forma que reglamentariamente se determine.

5. La circulación de un vehículo sin autorización, bien por no haberla obteni-

do o porque haya sido objeto de anulación o revocación, dará lugar a la inmovilización del mismo hasta que se disponga de dicha autorización, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

ARTICULO 62

Matrículas

1. Para poner en circulación vehículos a motor, así como remolques de peso máximo superior al que reglamentariamente se determine, será preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula con los caracteres que se les asigne del modo que se establezca. Esta obligación será exigida a los ciclomotores de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

2. En casos justificados, la autoridad competente para expedir el permiso de circulación podrá conceder, en los términos que se fijen reglamentariamente, permisos temporales que autoricen la circulación provisional del vehículo, antes de su matriculación definitiva o mientras se tramita la misma.

CAPITULO CUARTO. ANULACION, REVOCACION E INTERVENCION DE AUTORIZACIONES

ARTICULO 63

Anulación y revocación

1. Las autorizaciones administrativas reguladas en el presente Título podrán ser objeto de declaración de nulidad o anulación, de acuerdo con lo previsto en los artículos 109 y siguientes de la Ley de Procedimiento Administrativo.

2. El procedimiento para la declaración de nulidad o anulación se ajustará a lo dispuesto en el Título V, Capítulo Primero del mencionado texto legal.

3. Con independencia de lo dispuesto en los párrafos anteriores, la vigencia de las autorizaciones administrativas reguladas en ese Título estará subordinada a que se mantengan los requisitos exigidos para su otorgamiento.

4. La Administración podrá revocar las mencionadas autorizaciones cuando, después de otorgarlas, se acredite que han desaparecido los requisitos que se exigían para ello.

Para acordar tal revocación, la Administración deberá notificar al interesado la presunta carencia del requisito exigido, concediéndole la facultad de acreditar, en la forma y plazos que reglamentariamente se determine.

5. El titular de una autorización revocada podrá obtenerla de nuevo, siguiendo el procedimiento y superando las pruebas reglamentariamente estableci-

das, en las que deberá acreditar la concurrencia del requisito en cuestión.

ARTICULO 64

Suspensión cautelar

En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad, anulación y revocación de las autorizaciones administrativas, podrá acordarse la suspensión cautelar de la autorización en cuestión, cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad del tráfico o perjudique notoriamente el interés público, en cuyo caso la autoridad que conozca del expediente ordenará, mediante resolución fundada, la intervención inmediata de la autorización y la práctica de cuantas medidas sean necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la misma.

TITULO V. DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES, DE LAS MEDIDAS CAUTELARES Y DE LA RESPONSABILIDAD

CAPITULO PRIMERO. INFRACCIONES Y SANCIONES

ARTICULO 65

Cuadro general de infracciones

1. Las acciones u omisiones contrarias a esta ley o a los reglamentos que la desarrollan, tendrán al carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los casos, forma y medida que en ella se determinan, a no ser que puedan constituir delitos o faltas tipificadas en las leyes penales, en cuyo caso la Administración pasará el tanto de culpa al orden jurisdiccional competente y se abstendrá de seguir el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no dicte sentencia firme.

2. Las infracciones a que hace referencia el número anterior se clasifican en leves, graves y muy graves.

3. Tendrán la consideración de infracciones leves, las cometidas contra las normas contenidas en esta ley que no se califiquen expresamente como graves o muy graves en los números siguientes.

4. Se consideran infracciones graves, las conductas tipificadas en esta ley referidas a conducción negligente o temeraria, omisión de socorro en caso de ne-

cesidad o accidente, ingestión de sustancias que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del conductor, tiempos de conducción, limitaciones de velocidad, prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido, circulación en sentido contrario al estipulado, paradas y estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculicen gravemente el tráfico, circulación sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de visibilidad o produciendo deslumbramiento al resto de los usuarios de la vía, circulación sin las autorizaciones previstas en esta ley o sin matrícula o con vehículo que incumple las condiciones técnicas que garantizan la seguridad vial, realización y señalización de obras en la vía sin permiso y retirada o deterioro a la señalización permanente u ocasional y las competencias o carreras entre vehículos.

5. Tendrán la consideración de muy graves las infracciones a que hace referencia el número anterior, cuando concurren circunstancias de peligro por razón de la intensidad de la circulación, las características y condiciones de la vía, las condiciones atmosféricas o de visibilidad, la concurrencia simultánea de vehículos y otros usuarios, especialmente en zonas urbanas y en poblado, o cualquier otra circunstancia análoga que pueda constituir un riesgo añadido y concreto al previsto para las graves en el momento de cometerse la infracción.

ARTICULO 66

Infracciones en materia de publicidad

Las infracciones a lo previsto en el artículo 52 se sancionarán en la cuantía y a través del procedimiento establecido en la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios.

ARTICULO 67

Sanciones

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 15.000 pesetas, las graves con multa de hasta 50.000 pesetas y las muy graves con multa de hasta 100.000 pesetas. En el caso de infracciones graves o muy graves podrá imponerse, además, la sanción de suspensión del permiso o licencia de conducir hasta tres meses.

Las sanciones de multa previstas en el párrafo anterior, cuando el hecho no esté castigado en las leyes penales ni puedan dar origen a la suspensión de las autorizaciones a que se refiere el mismo párrafo y el segundo del apartado 3 de este artículo, podrán hacerse efectivas dentro de los diez días siguientes a la notificación de la denuncia, con una reducción del 20 por 100 sobre la cuantía que se

fije provisionalmente en la forma que reglamentariamente se determine.

Cuando el infractor no acredite su residencia habitual en territorio español, el agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe o garantizarse su pago por cualquier medio admitido en derecho, inmovilizará el vehículo en los términos y condiciones que se fijen reglamentariamente. En todo caso, se tendrá en cuenta lo previsto en el párrafo anterior respecto a la reducción del 20 por 100.

2. Las infracciones previstas en la legislación de transportes en relación con los tacógrafos, sus elementos u otros instrumentos o medios de control, prestación de servicios en condiciones que puedan afectar a la seguridad de las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas y exceso en el peso máximo autorizado de los vehículos, excepto cuando la causa de la infracción fuere el exceso de carga, se perseguirán por los órganos indicados en el siguiente artículo de esta ley, conforme al procedimiento y de acuerdo con las sanciones recogidas en la mencionada legislación de transportes.

3. Las infracciones sobre normas de conducción y circulación de transporte escolar y de transporte de mercancías peligrosas por carretera se sancionarán de acuerdo con lo previsto en la legislación de transportes.

4. Serán sancionadas con multa de 15.000 a 250.000 pesetas la conducción sin la autorización administrativa correspondiente, las infracciones a las normas reguladoras de la actividad de los centros de reconocimiento de conductores o de enseñanza, así como a las de la Inspección Técnica de Vehículos y las relativas al régimen de actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial.

En aquellas infracciones de especial gravedad, la Administración podrá imponer, además, la sanción de suspensión de hasta un año de la correspondiente autorización o de cancelación de la misma.

5. La realización de actividades correspondientes a las distintas autorizaciones durante el tiempo de suspensión de las mismas, llevará aparejada una nueva suspensión por seis meses al cometerse el primer quebrantamiento y la revocación definitiva de la autorización si se produjere un segundo quebrantamiento.

6. El Gobierno, mediante Real Decreto, podrá actualizar la cuantía de las multas previstas en esta ley, atendiendo a la variación que experimente el índice de precios al consumo.

ARTICULO 68

Competencias

1. La competencia para sancionar

corresponde, en el marco de lo dispuesto en la presente ley, al gobernador civil de la provincia en que se haya cometido la infracción. Si se tratara de una infracción cometida en territorio de más de una provincia, la competencia para su represión corresponderá al gobernador civil de la provincia en que la infracción hubiere sido primeramente denunciada. La facultad de sancionar podrá ser delegada por los gobernadores civiles en las autoridades provinciales de Tráfico en la medida y extensión que reglamentariamente se determine.

2. La sanción por infracciones a normas de circulación cometidas en vías urbanas corresponderá a los respectivos alcaldes.

Los gobernadores civiles asumirán esa competencia cuando, por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por los alcaldes.

3. En las travesías la competencia corresponderá al gobernador civil, en tanto no tengan características exclusivas de vías urbanas.

4. La competencia para sancionar las infracciones a los preceptos del Título IV de esta Ley, y para imponer la suspensión del permiso de conducir, corresponderá, en todo caso, a los gobernadores civiles.

5. La competencia para sancionar las infracciones a que se refiere el artículo 52 de esta Ley corresponderá, en todo caso, al director general de Tráfico.

ARTICULO 69

Graduación de sanciones

1. Las sanciones previstas en esta ley se graduarán en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, a los antecedentes del infractor y al peligro potencial creado.

Para graduar las sanciones, en razón a los antecedentes del infractor, se establecerán reglamentariamente los criterios de valoración de los mencionados antecedentes.

2. No tendrán el carácter de sanciones las medidas cautelares o preventivas que se puedan acordar con arreglo a la presente ley y conforme se establece en la Ley de Procedimiento Administrativo.

CAPITULO SEGUNDO. DE LAS MEDIDAS CAUTELARES

ARTICULO 70

Inmovilización del vehículo

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán proceder, en la forma que se determine reglamentariamente, a la inmovilización del vehículo cuando, como consecuencia

del incumplimiento de los preceptos de esta ley, de su utilización pudiera derivarse un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes. Esta medida será levantada inmediatamente después de que desaparezcan las causas que la han motivado. También podrá inmovilizarse el vehículo en los casos de negativa a efectuar las pruebas a que se refiere el número 2 del artículo 12.

ARTICULO 71

Retirada del vehículo

1. La Administración podrá proceder, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que designe la autoridad competente, según aquel se encuentre dentro o fuera de poblado, en los siguientes casos:

a) Siempre que constituya peligro o cause graves perturbaciones a la circulación o al funcionamiento de algún servicio público y también cuando pueda presumirse racionalmente su abandono en la vía.

b) En caso de accidente que impida continuar la marcha.

c) Cuando haya sido inmovilizado por deficiencias del mismo.

d) Cuando inmovilizado un vehículo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 67.1, párrafo tercero, el infractor persistiere en su negativa a depositar o garantizar el pago del importe de la multa.

2. Salvo en caso de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, los gastos que se originen como consecuencia de la retirada a la que se refiere el número anterior, serán por cuenta del titular, que deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a la devolución del vehículo, sin perjuicio del derecho de recurso que le asiste y de la posibilidad de repercutirlos sobre el responsable del accidente, del abandono del vehículo o de la infracción que haya dado lugar a la retirada.

CAPITULO TERCERO. DE LA RESPONSABILIDAD

ARTICULO 72

Personas responsables

1. La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta Ley recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción.

2. El titular que figure en el registro de vehículos será en todo caso responsable por las infracciones relativas a la documentación del vehículo, las relativas al es-

tado de conservación, cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo y por las derivadas del incumplimiento de las normas relativas a reconocimientos periódicos.

3. El titular del vehículo, debidamente requerido para ello, tiene el deber de identificar al conductor responsable de la infracción y si incumpliere esta obligación en el trámite procedimental oportuno sin causa justificada, será sancionado pecuniariamente como autor de falta grave.

4. La responsabilidad por el ejercicio profesional a que se refieren las autorizaciones del apartado c) del artículo 5 de esta Ley, en materia de enseñanza de la conducción y de aptitudes psicofísicas de los conductores, se determinará reglamentariamente, dentro de los límites establecidos en el apartado 1 del artículo 67.

5. El fabricante del vehículo y el de sus componentes serán, en todo caso, responsables por las infracciones relativas a las condiciones de construcción del mismo que afecten a su seguridad, así como de que la fabricación se ajuste a tipos homologados.

TITULO VI. PROCEDIMIENTO SANCIONADOR Y RECURSOS

CAPITULO PRIMERO. PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

ARTICULO 73

Normas generales

No se impondrá sanción alguna por las infracciones a los preceptos de esta Ley, sino en virtud de procedimiento instruido con arreglo a las normas del presente Capítulo.

Con carácter supletorio se aplicará el Título IV de la Ley de Procedimiento Administrativo.

ARTICULO 74

Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales

1. Cuando, como consecuencia de un proceso penal, se hubiera abstenido la Administración de actuar para sancionar posibles infracciones a los preceptos de esta Ley y el proceso termine con sentencia absolutoria u otra resolución que le ponga fin, provisional o definitivamente, sin declaración de responsabilidad penal y siempre que la misma no esté fundamentada en la inexistencia del hecho, po-

drá iniciarse, continuar o reanudarse el correspondiente procedimiento en los términos previstos en esta Ley, para determinar la posible existencia de infracción administrativa.

2. Si en el proceso penal el juez se pronuncia expresamente sobre delitos o faltas directamente relacionados con la seguridad en la circulación vial, con sentencia condenatoria de los inculcados, la Administración no podrá imponer a éstos sanción fundamentada en los mismos hechos objeto del proceso penal, y sólo podrá aplicar las medidas cautelares que sean de su estricta competencia, mediante expediente tramitado conforme a la Ley de Procedimiento Administrativo, en orden a la verificación de los requisitos de las autorizaciones correspondientes y salvo que la Autoridad judicial hubiese proveído al respecto.

ARTICULO 75

Incoación

1. El procedimiento sancionador se incoará de oficio por la Autoridad competente que tenga noticia de los hechos que puedan constituir infracciones a los preceptos de esta Ley o mediante denuncia que podrá formular cualquier persona que tenga conocimiento directo de los mismos.

2. Los agentes de la Autoridad encargados del servicio de vigilancia de tráfico deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de vigilancia y control de la circulación vial.

3. En las denuncias por hechos de circulación deberá constar: la identificación del vehículo con el que se hubiese cometido la supuesta infracción; la identidad del denunciado, si fuera conocida; una relación circunstanciada del hecho, con expresión del lugar, fecha y hora y el nombre, profesión y domicilio del denunciante. Cuando éste sea un agente de la Autoridad, podrán sustituirse estos datos por su número de identificación. En las denuncias por hechos ajenos a la circulación, se especificarán todos los datos necesarios para la exacta descripción de los mismos.

ARTICULO 76

Denuncias de las autoridades y sus agentes

Las denuncias efectuadas por los agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico harán fe, salvo prueba en contrario, respecto de los hechos denunciados, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado.

ARTICULO 77

Notificación de denuncias

Como norma general, las denuncias de carácter obligatorio, formuladas por agentes de la autoridad, se notificarán en el acto al denunciado, haciendo constar en las mismas los datos a que hace referencia el artículo 75 y el derecho reconocido en el 79.1. Por razones justificadas, que deberán constar en la propia denuncia, podrá notificársele la misma con posterioridad.

ARTICULO 78

Domicilio de notificaciones

1. A efectos de notificaciones, se considerará domicilio del conductor y del titular del vehículo aquel que los interesados hayan expresamente indicado y, en su defecto, el que figure en los Registros de Conductores e Infractores y en el de Vehículos, respectivamente.

Tanto los titulares de vehículos como de permisos para conducir están obligados a comunicar los cambios de domicilio.

2. Las notificaciones de las denuncias que no se entreguen en el acto y las demás notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador se cursarán al domicilio indicado en el anterior apartado de este artículo y se ajustarán al régimen y requisitos previstos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

ARTICULO 79

Tramitación

1. Los órganos competentes de la Jefatura Central de Tráfico y los Ayuntamientos serán los instructores del expediente y deberán notificar las denuncias, si no se hubiere hecho por el denunciante, al presunto infractor, concediéndole un plazo de quince días para que alegue cuanto considere conveniente a su defensa y proponga las pruebas que estime oportunas.

2. De las alegaciones del denunciado se dará traslado al denunciante para que informe en el plazo de quince días.

3. Transcurridos los plazos señalados en los números anteriores, a la vista de lo alegado y probado por el denunciante y el denunciado y tras la eventual práctica de la prueba y ulterior audiencia a los interesados, en los casos en que ello fuera estrictamente necesario para la averiguación y calificación de los hechos, se dictará la resolución que proceda.

CAPITULO SEGUNDO. DE LOS RECURSOS

ARTICULO 80

Recursos

Contra las resoluciones de los expe-

dientes sancionadores que sean competencia de los gobernadores civiles, dentro del plazo de quince días, podrá interponerse recurso de alzada, que se tramitará de acuerdo con la Ley de Procedimiento Administrativo, ante el Ministerio del Interior, quien podrá delegar la competencia para resolver en el director general de Tráfico. Las resoluciones que pongan fin al procedimiento en vía administrativa serán recurribles ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

CAPITULO TERCERO. DE LA PRESCRIPCION Y CANCELACION DE ANTECEDENTES

ARTICULO 81

Prescripción

1. La acción para sancionar las infracciones prescribe a los dos meses, contados a partir del día siguiente a aquel en que se hubiesen cometido. La prescripción se interrumpe por cualquier actuación de la Administración de la que tenga conocimiento el denunciado o esté encaminada a averiguar su identidad o domicilio o por la notificación efectuada de acuerdo con lo establecido en el artículo 78.

2. Las sanciones, una vez que adquieran firmeza, prescriben al año, prescripción que sólo se interrumpirá por las actuaciones encaminadas a su ejecución.

ARTICULO 82

Cancelación

Las sanciones firmes graves y muy graves serán anotadas en el Registro de Conductores e Infractores, en la forma que se determine reglamentariamente y serán canceladas de oficio, a efectos de antecedentes, una vez transcurridos seis meses desde su total cumplimiento o prescripción.

CAPITULO CUARTO. EJECUCION DE LAS SANCIONES

ARTICULO 83

Ejecución de sanciones

1. No se podrá proceder a la ejecución de las sanciones previstas en esta Ley que no hayan adquirido firmeza en vía administrativa.

2. La suspensión de las autorizaciones reguladas en esta Ley se llevará a efecto, una vez que adquiera firmeza la sanción impuesta, mediante orden cursada al infractor para que entregue el do-

cumento al agente de la autoridad que se le indique.

En caso de desobediencia a dicha orden, se pasará el tanto de culpa a la Autoridad Judicial.

3. Con independencia de lo señalado en el número anterior, se tomará razón en los registros correspondientes del período de suspensión. El ejercicio de las actividades propias de la respectiva autorización durante dicho período, aunque se haga con el documento no entregado, será considerada, a todos los efectos, como infracción a lo dispuesto en el artículo 60.

ARTICULO 84

Cobro de multas

1. Las multas deberán hacerse efectivas a los órganos de recaudación de la Administración gestora, directamente o a través de entidades de depósito, dentro de los 15 días hábiles siguientes a la fecha de su firmeza.

2. Vencido el plazo de ingreso establecido en el apartado anterior sin que se hubiese satisfecho la multa, su exacción se llevará a cabo por el procedimiento de apremio. A tal efecto, será título ejecutivo la certificación de descubierto expedida por el órgano competente de la Administración gestora.

3. Cuando las sanciones hayan sido impuestas por la Administración del Estado, los órganos y procedimientos de la recaudación ejecutiva serán los establecidos en el Reglamento General de Recaudación y demás normas de aplicación. En los demás casos, serán los establecidos en la legislación aplicable por las autoridades que las hayan impuesto.

4. Los actos de gestión recaudatoria en vía de apremio dictados por los órganos de la Administración del Estado respecto de las multas impuestas en aplicación de la presente Ley serán impugnables en vía económico-administrativa.

DISPOSICION TRANSITORIA

Hasta que entren en vigor las disposiciones necesarias para el desarrollo de esta Ley, se aplicarán como Reglamentos de la misma el Código de la Circulación, aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934, y disposiciones complementarias, en la medida en que no se opongan a lo que en ella se establece.

DISPOSICION DEROGATORIA

Quedan derogadas la Ley 47/1959, de 30 de julio; la Ley 85/1967, de 8 de noviembre, y cuantas disposiciones, de igual o inferior rango, se opongan a la presente Ley.

DISPOSICION FINAL

1. Se faculta al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar la presente Ley, como, asimismo, para modificar los conceptos básicos contenidos en su Anexo de acuerdo con la variación de las definiciones de los mismos que se produzcan en el ámbito de Acuerdos y Convenios internacionales con trascendencia en España.

2. Igualmente, se faculta al Gobierno, a propuesta de los ministros de Defensa e Interior y, en su caso, de los demás ministros competentes, para regular las peculiaridades del régimen de autorizaciones y circulación de los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas.

Dado en Madrid, a 2 de marzo de 1990.

JUAN CARLOS R.

El Ministro del Interior

JOSE LUIS CORCUERA CUESTA

ANEXO

A los efectos de esta Ley y sus disposiciones complementarias, se entiende por:

1. Conductor: Persona que, con las excepciones del párrafo segundo del apartado 2 de este artículo, maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, es conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales.

2. Peatón: Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2.

Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas y los impedidos que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

3. Titular del vehículo: Persona a cuyo nombre figura inscrito el vehículo en el Registro oficial correspondiente.

4. Vehículo: Artefacto o aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2.

5. Ciclo: Vehículo de dos ruedas, por lo menos, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.

6. Bicicleta: Ciclo de dos ruedas.

7. Ciclomotor: Vehículo de dos ruedas y una sola plaza con motor térmico de cilindrada no superior a 50 centímetros cúbicos, o con motor eléctrico de potencia no superior a 1.000 vatios y cuya velocidad no excede de los límites que reglamentariamente se determinen.

8. Tranvía: Vehículo que marcha por raíles instalados en la vía.

9. Vehículo de motor: Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores y los tranvías.

10. Vehículo especial (VE): Vehículo, autopropulsado o remolcado, concebido y construido para realizar obras o servicios determinados y que, por sus características, está exceptuado de cumplir alguna de las condiciones técnicas exigidas en este Código o sobrepasa, permanentemente, los límites establecidos en el mismo para pesos o dimensiones, así como la maquinaria agrícola y sus remolques.

11. Tractor y maquinaria para obras o servicios: Vehículo especial concebido y construido para su utilización en obras o para realizar servicios determinados, tales como tractores no agrícolas, pintabandas, excavadoras, motoniveladoras, cargadoras, vibradoras, apisonadoras, extractores de fango y quitanieves.

12. Tractor agrícola: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar aperos, maquinaria o vehículos agrícolas.

13. Motocultor: Vehículo especial autopropulsado, de un eje, dirigible por manceras por un conductor que marche a pie. Ciertos motocultores pueden también ser dirigidos desde un asiento incorporado a un remolque o máquina agrícola o a un apero o bastidor auxiliar con ruedas.

14. Tractocarro: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, especialmente concebido para el transporte en campo de productos agrícolas.

15. Maquinaria agrícola automotriz: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas.

16. Portador: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para portar máquinas agrícolas.

17. Máquina agrícola remolcada: Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor, motocultor o máquina automotriz. Se excluyen de esta definición los aperos agrícolas, entendiéndose por tales los útiles o instrumentos agrícolas, sin motor, concebidos y contruidos para efectuar trabajos de preparación del terreno o laboreo que, además, no se consideran vehículos a los efectos de este Código.

18. Remolque agrícola: Vehículo de transporte construido y destinado para ser arrastrado por un tractor, motocultor o máquina agrícola automotriz.

19. Automóvil: Vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o de cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales.

20. Coche de minusválido: Automóvil cuya tara no sea superior a 300 kilogramos y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 40 km/h., proyectado y construido especialmente —y no meramente adaptado— para el uso de una persona con algún defecto o incapacidad físicos.

21. Motocicleta: Automóvil de dos ruedas, con o sin sidecar, entendiendo como tal el habitáculo adosado lateralmente a la motocicleta y el de tres ruedas.

22. Turismo: Automóvil, distinto de la motocicleta, especialmente concebido y construido para el transporte de personas y con capacidad hasta nueve plazas, incluido el conductor.

23. Camión: Automóvil concebido y construido para el transporte de cosas. Se excluye de esta definición la motocicleta de tres ruedas, concebida y construida para el transporte de cosas, cuya tara no exceda de 400 kilogramos.

24. Autobús: Automóvil concebido y construido para el transporte de personas, con capacidad para más de nueve plazas, incluido el conductor. Se incluye en este término el trolebús, es decir, el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por raíles.

25. Autobús articulado: El compuesto por dos secciones rígidas unidas por otra articulada que las comunica.

26. Vehículo mixto: Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de nueve incluido el conductor, y en el que se puede sustituir, eventualmente, la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.

27. Remolque: Vehículo concebido y construido para circular arrastrado por un vehículo de motor.

28. Remolque ligero: Aquel cuyo peso máximo autorizado no exceda de 750 kilogramos.

29. Semirremolque: Remolque construido para ser acoplado a un automóvil de tal manera que repose parcialmente sobre éste y que una parte sustancial de su peso y de su carga sean soportados por dicho automóvil.

30. Tractocamión: Automóvil concebido y construido para realizar, principalmente, el arrastre de un semirremolque.

31. Conjunto de vehículos o tren de carretera: Grupo de vehículos acoplados que participan en la circulación como una unidad.

32. Vehículo articulado: Conjunto de vehículos formado por un automóvil y un semirremolque.

33. Tara: Peso del vehículo, con su equipo fijo autorizado, sin personal de servicio, pasajeros ni carga y con su dotación completa de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios reglamentarios.

34. Peso en carga: El peso efectivo del vehículo y de su carga, incluido el peso del personal de servicio y de los pasajeros.

35. Peso máximo autorizado (PMA): El mayor peso en carga con que se permite la circulación normal de un vehículo.

36. Peso por eje: El que gravita sobre el suelo, transmitido por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.

37. Eje doble o tándem: Conjunto de dos ejes cuya distancia entre sí no sea superior a 1,80 metros.

38. Eje triple o tridem: Conjunto de tres ejes cuya distancia entre cada dos consecutivos no sea superior a 1,80 metros.

39. Luz de largo alcance o de carretera: La situada en la parte delantera del vehículo, capaz de alumbrar, suficientemente la vía de noche y en condiciones de visibilidad normales, hasta una distancia mínima por delante de aquél acorde con la reglamentación de homologación en vigor. Debe ser de color blanco o amarillo selectivo.

40. Luz de corto alcance o de cruce: La situada en la parte delantera del vehículo, capaz de alumbrar suficientemente la vía, de noche y en condiciones de visibilidad normales, hasta una distancia mínima por delante de aquél acorde con la reglamentación de homologación en vigor, sin deslumbrar ni causar molestias injustificadas a los conductores y demás usuarios de la vía. Debe ser de color blanco o amarillo selectivo.

41. Luz delantera de posición: La situada en la parte delantera del vehículo, destinada a indicar la presencia y anchura del mismo y que, cuando sea la única luz encendida en aquella parte delantera, sea visible de noche y en condiciones de visibilidad normales indicadas en la correspondiente reglamentación. Esta luz debe ser blanca, autorizándose el color amarillo selectivo únicamente cuando esté incorporada en luces de largo o de corto alcance del mismo color.

42. Luz trasera de posición: La situada en la parte posterior del vehículo, destinada a indicar la presencia y anchura del mismo y que sea visible, de noche y en condiciones de visibilidad normales, desde una distancia mínima que fijará la correspondiente reglamentación de homologación. Debe ser de color rojo no deslumbrante.

43. Dispositivo reflectante: El destinado a señalar la presencia del vehículo y que debe ser visible, de noche y en condiciones de visibilidad normales, por el conductor de otro desde una distancia mínima que fijará la correspondiente reglamentación de homologación, cuando lo ilumine su luz de largo alcance. Este dispositivo, también llamado catadióptrico, será de color blanco, si es delantero; amarillo auto, si es lateral, y rojo si es posterior.

44. Luz de marcha hacia atrás: La situación en la parte posterior del vehículo y destinada a advertir a los demás usu-

arios de la vía que el vehículo está efectuando, o se dispone a efectuar, la maniobra de marcha hacia atrás. Esta luz debe ser de color blanco y sólo debe poder encenderse cuando se accione la marcha hacia atrás.

45. Luz indicadora de dirección: La destinada a advertir a los demás usuarios de la vía la intención de desplazarse lateralmente. Esta luz debe ser de color amarillo auto, de posición fija, intermitente y visible por aquéllos de día y de noche.

46. Luz de frenado: La situada en la parte posterior del vehículo y destinada a indicar a los usuarios de la vía que están detrás del mismo, que se está utilizando el freno de servicio. Debe ser de color rojo y de intensidad considerablemente superior a la de la luz trasera de posición.

47. Luz de niebla: La destinada a aumentar la iluminación de la vía por delante, o a hacer más visible el vehículo por detrás, en casos de niebla, nieve, lluvia intensa o nubes de polvo. Debe ser de color blanco o amarillo selectivo si es delantera y de color rojo si es posterior.

48. Luz de gallo: La destinada a señalar la anchura y altura totales en determinados vehículos. Será blanca en la parte delantera y roja en la parte posterior.

49. Luz de emergencia: Consiste en el funcionamiento simultáneo de todas las luces indicadoras de dirección.

50. Luz de alumbrado interior: Es la destinada a la iluminación del habitáculo del vehículo en forma tal que no produzca deslumbramiento ni moleste indebidamente a los demás usuarios de la vía. Será de color blanco.

51. Luz de estacionamiento: Es la destinada a señalar en poblado la presencia de un vehículo estacionado, reemplazando a este efecto a la luz de posición, con los mismos colores de ésta.

52. Plataforma: Zona de la carretera dedicada al uso de vehículos, formada por la calzada y los arcones.

53. Calzada: Parte de la carretera dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.

54. Carril: Banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

55. Acera: Zona longitudinal de la carretera, elevada o no, destinada al tránsito de peatones.

56. Zona peatonal: Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo.

57. Refugio: Zona peatonal situada

en la calzada y protegida del tránsito rodado.

58. Arcén: Franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles, más que en circunstancias excepcionales.

59. Intersección: Nudo de la red vial en el que todos los cruces de trayectorias posibles de los vehículos que lo utilizan se realizan a nivel.

60. Paso a nivel: Cruce a la misma altura entre una vía y una línea de ferrocarril con plataforma independiente.

61. Autopista: Carretera que está especialmente proyectada, construida y señalizada como tal para la exclusiva circulación de automóviles y reúne las siguientes características:

a) No tener acceso a la misma las propiedades colindantes.

b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

62. Autovía: Carretera que no reuniendo todos los requisitos de autopista, tiene calzadas separadas para cada sentido de circulación y limitación de accesos a propiedades colindantes. No cruzará a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni será cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

63. Vía rápida: Carretera de una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes. Las vías rápidas no cruzarán a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni serán cruzadas a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

64. Carreteras convencionales: Son las que no reúnen las características propias de las autopistas, autovías y vías rápidas.

65. Poblado: Espacio que comprende edificios y en cuyas vías de entrada y de salida están colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado.

66. Travesía: Es el tramo de vía interurbana que discurre por suelo urbano.

67. Detención: Inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario.

68. Parada: Inmovilización de un vehículo, durante un tiempo inferior a dos minutos, para tomar o dejar personas o cargar o descargar cosas.

69. Estacionamiento: Inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de detención o de parada.

rincón
del profesor

Guillermo Ojembarrena.
Profesor de EGB. Bilbao.



ME piden que comente, bajo el prisma de educador, la nueva Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Empezaré con el dicho «renovarse o morir». Hoy en día, debido a la masiva proliferación de vehículos a motor, y sobre todo a la nula educación cívica de gran parte de nuestros compatriotas, se suceden multitud de accidentes de tráfico en nuestras carreteras. Como se dice en la introducción de esta nueva ley, los accidentes de tráfico representan un alto coste para la sociedad, y es necesaria la intervención obligada de los poderes públicos de cara al mantenimiento de la Seguridad Vial como consecuencia evidente e inexcusable de la competencia que otorga al Estado, en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, el artículo 149 de la Constitución.

Subrayo este artículo constitucional, pues, a mi juicio, algunas instituciones del Estado, como la EDUCATIVA, por ejemplo, pasan olímpicamente de este espinoso y acuciante problema de la seguridad vial. Me explicaré: es de sobra conocido por la gran mayoría de los españoles que simultaneamos las profesiones de peatón y conductor, la falta de una educación cívica en gran parte de nuestra sociedad. Los pasos de peatones son la señal indicadora de esto. Fíjense ustedes en la actitud que tienen los conductores ante ellos: no los respeta casi nadie. Llevo varios años intentando que desde la escuela se impartan en serio unos conocimientos viales cívicos y preventivos de una manera seria y concienzuda y no parcheada, como está sucediendo actualmente en la gran mayoría de los centros educativos de nuestro país, y todo porque nuestras autoridades educativas están más preocupadas en problemas más trascendentales y siderales que se olvidan de la idiosincrasia y forma de ser de los ciudadanos de España.

Esta educación que haga posible la asimilación del hábito de comportamiento cívico y preventivo es la gran laguna que falta en esta nueva Ley de Seguridad Vial.

Renovarse o morir

Así como he comentado la dejadez enorme de las instituciones educativas por estos temas, diré que las instituciones relacionadas con el tráfico como la Dirección General de Tráfico, Direcciones de Tráfico de algunas Comunidades Autónomas y ayuntamientos (policías municipales) han tomado el guante de introducir estos conocimientos en los niños y niñas. Tras mi larga experiencia en este campo de la Educación Vial, puedo afirmar que no es suficiente la intervención de estos grandes y sacrificados especialistas de tráfico, puesto que para que dentro de unos años tengamos una cultura de la seguridad y prevención en la sociedad, es necesaria la intervención de padres, maestros e instituciones, y los dos primeros pilares de este triángulo, hoy por hoy, no están desarrollando todas sus facultades y capacidades.

A mi juicio, la falta de cultura cívica y de seguridad es la que ocasiona, entre otros factores, la gran mayoría de los accidentes de tráfico. El problema es que cada día aumentan y estamos perdiendo las batallas en la guerra de los accidentes de carretera. Por eso, a mi manera de ver, las autoridades de tráfico se han visto en la necesidad de aplicar el dicho «renovarse o morir» y han legislado la nueva Ley de Seguridad Vial. Voy a comentar sólo los aspectos que afectan a ciclistas, peatones, niños y niñas; es decir, los que, de alguna manera, están relacionados con el mundo del niño.

a) Ya es hora de que se prohíba circular con auriculares musicales, pues va a hacer posible que muchos descuidados y despistes no se produzcan.

b) Es de sentido común que los pequeños no deben ir delante en los coches, por mucho berrinche que den. «Niño delante,

peligro constante», es una frase que se ha estado utilizando bastante pero que muchos padres y familiares no la hacían caso.

c) Miren ustedes lo que vale la semántica: en el anterior código se decía: prohibición de circulación en paralelo para ciclos y ciclomotores. Pero no se mencionaba la «milagrosa» palabra de posición paralela, que va a poner remedio definitivo para que algunos «ciclistas domingueros» no se cuenten en la película del sábado en la carretera.

d) La ley obliga a utilizar el arcén a los ciclos y ciclomotores, lo cual es una novedad interesante y necesaria, pues en el código anterior se decía que los ciclos y ciclomotores circularán lo más posible al borde exterior de la calzada, pero no se especificaba el circular obligatoriamente por el arcén. Este artículo va a ayudar bastante a los ciclistas prudentes, pues el arcén les debe servir como barrera protectora ante las máquinas de cuatro ruedas.

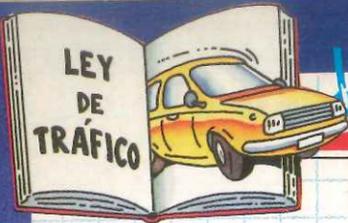
e) Dice también la ley que los vehículos deberán ceder el paso a los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal más próxima. Pienso que ya es hora que se obligue a los vehículos a parar en las paradas de los autobuses, puesto que ha habido más de un accidente, tanto en niños como en personas mayores, en sus cercanías.

f) Queda prohibido estacionar y parar en los pasos de nivel, pasos para ciclistas y peatones. Esto es muy necesario, puesto que algunos vehículos a motor se aprovechaban de las circunstancias con el pretexto de estar poco tiempo y obstaculizaban dichos pasos con el peligro consiguiente que traía esta negligencia a los peatones y ciclistas.

Yo hubiera puesto otro artículo que consistiría en obligar a los ciclistas a que señalicen las maniobras de giro con los brazos.

Para terminar, le deseo a esta nueva ley mucha suerte, pues el número de muertos y heridos que se cobra la guerra contra los accidentes en la carretera no es para bromas. Espero que todos pongamos nuestro grano de arena: unos obedeciendo y otros vigilando atentamente para que se cumplan todos sus artículos.

Seguro que la sociedad en general y la circulación en particular, se beneficiarán de ello. Espero que esta nueva ley sea «un canto a la vida» y termino con las palabras que escribí en mi primer libro: «Ojalá los coches volaran». Vive la vida, pero con seguridad, amigo.



Según el Ministerio de Educación, la enseñanza de esta materia resulta más eficaz en el primer ciclo

Tal vez no repararemos mucho en ello, pero el desarrollo de la actividad infantil pasa por una relación, temprana y constante, con el mundo del automóvil. El niño empieza siendo peatón, para ir incorporándose paulatinamente al vehículo rodado: transporte escolar, bicicleta y ciclomotor. Por ello, desde la más tierna infancia debe tomar conciencia del fenómeno que representa la circulación rodada, teniendo en cuenta que el respeto a las normas de tráfico contribuye a una seguridad mayor y a un comportamiento más cívico entre todos los usuarios de la vía.

La nueva Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial pretende potenciar la educación vial en los colegios. Por supuesto, de la lectura y análisis de la Ley no se desprenden actuaciones concretas; estas normas más puntuales se desarrollarán posteriormente. De cualquier forma, para llevar a cabo esta labor es imprescindible mantener, e incluso ampliar, la cooperación ya existente entre el Ministerio de Educación y Ciencia y la Dirección General de Tráfico.

En la actualidad existen varias actividades en las que unen sus esfuerzos ambos organismos: Concurso Nacional de Educación Vial Escolar, con carácter anual; la realización en los centros escolares de trabajos sobre tráfico, señales, circulación urbana, etcétera (en estas actividades, la separata de nuestra revista, TRAFICO CHICO, es utilizada frecuentemente como material de apoyo), y, por último, la participación de un representante del Ministerio de Educación y Ciencia en la Comisión Nacional de Seguridad Vial.

«ES BUENO QUE LA LEY SE OCUPE DEL NIÑO»

La educación del niño para enfrentarse al fenómeno del tráfico es necesaria desde su más tierna infancia. Consciente de esta necesidad, el Ministerio de Educación y Ciencia ha incluido en sus planes de estudio una serie de objetivos y contenidos relacionados con la adaptación del niño al medio, valoración de conductas y normas, conocimiento de señales, manejo de mapas y utilización de medios de transporte.



La enseñanza de las señales, como el a, b, c... del tráfico.



Los Parques Infantiles de Tráfico llevan a la práctica lo que se aprende en clase.

LA IMPORTANCIA DEL PROFESOR

Según María Luisa La puente, asesora técnica en la Subdirección de Centros Escolares, «es positivo que la nueva Ley aluda a temas tan relacionados con el niño como el transporte escolar, o que imponga la

prohibición de llevar a niños menores de doce años en el asiento delantero». Concretando en la educación vial infantil, comenta que sería bueno extender a más lugares los Parques Infantiles de Tráfico. «De esta forma podrían llevar a la práctica las lecciones que sobre la circulación apare-

cen en los libros de texto.» «En el primer ciclo de enseñanza —dice María Luisa— es donde resulta más eficaz incidir en la educación vial, pues el niño es más receptivo y va creando hábitos de conducta para etapas posteriores.» Los quince y dieciséis años son otro momento para concienciar a los jóvenes sobre la seguridad en el tráfico, pero resulta difícil, «pues son los años de la rebeldía y de cuestionar todo lo que se recibe».

El Ministerio de Educación y Ciencia ha fijado una serie de objetivos en la relación niño-entorno, «haciendo hincapié en la capacidad que debe desarrollar para conseguir autonomía de movimientos en su medio, en la valoración de conductas como la conducción irresponsable o el alcoholismo, en la calidad de vida y aptitud para identificar normas y valores de conducta en la sociedad», según Consuelo Uceda, jefe de Gabinete Infantil y Pedagógico.

Para conseguir esas capacidades dentro del plano de la educación vial se han fijado contenidos referentes a lenguaje simbólico de normas y señales, utilización de medios de transporte, fijación de itinerarios y consulta de mapas.

De cualquier forma, hay que tener en cuenta que estas directrices generales deben ser concretadas y materializadas por cada profesor, adaptándolas a las circunstancias del ambiente donde se sitúe el colegio y a las propias de cada niño. En ellos debe hacerse realidad la máxima de Célestin Freinet: «No podéis preparar a vuestros alumnos para que construyan mañana el mundo de sus sueños, si vosotros ya no creéis en esos sueños». No debemos olvidar que los niños de hoy serán los conductores de mañana.

Teresa GONZALEZ

NUESTRO BUZON

Tengo catorce años (casi quince) y nunca he escrito a ningún periódico, aunque mi padre sí ha escrito alguna vez, pero esta vez os mando una carta para deciros que mi padre está muy preocupado porque dice que ahora van a poner multas de mucho dinero a los conductores que hagan cosas peligrosas cuando van en el coche. Y dice que el problema es que así van a cobrar dinero a gente que no conduce mal casi nunca, aunque alguna vez corra más de lo que dejan las señales.

Yo creo que él conduce muy bien. Mi madre también conduce y a mí me gusta viajar con ellos, así que no creo que deban ponerles esas multas. Pero a veces oigo en la radio que algunos conductores se emborrachan y van por la carretera en dirección contraria sin importarles si algún coche viene de frente y pueden matar a alguien, y creo que a esas personas habría que meterlas en la cárcel y no sólo ponerles una multa, porque es igual de malo que si alguien se pone a disparar con una pistola y le da un tiro a alguien. Y también se deberían poner multas (aunque más chiquititas) a los conductores que no hacen caso de los semáforos en rojo ni de los pasos de cebra, porque no piensan en los niños ni en los jóvenes que somos los peatones.

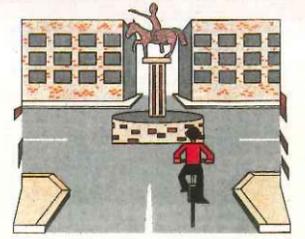
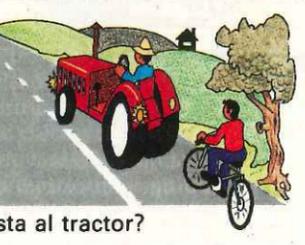
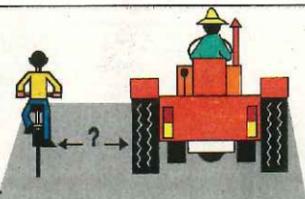
JESUS LOPEZ. Málaga

Chistes

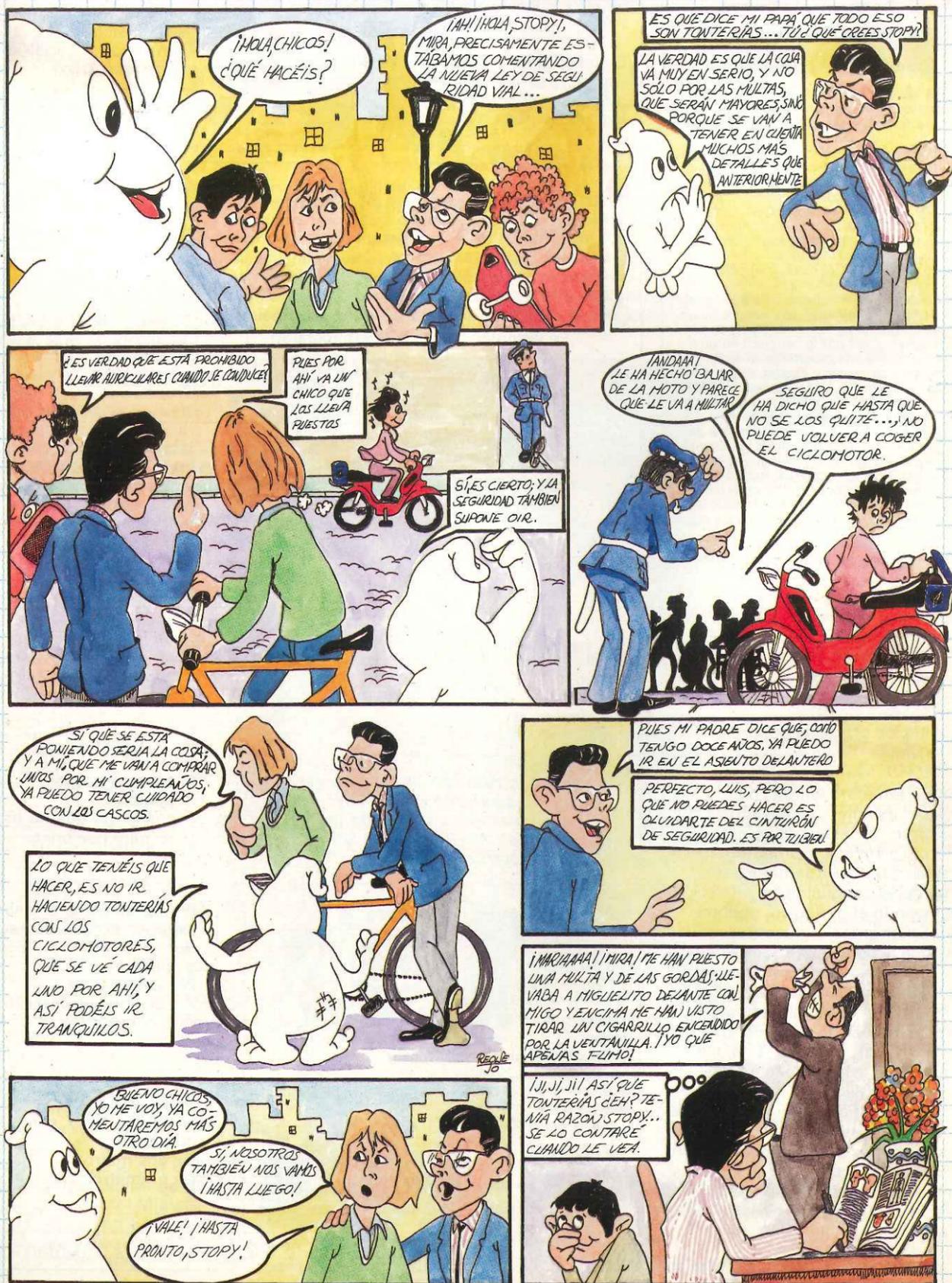
En un semáforo en rojo, dos coches parados: delante, un «Rolls Royce» y, al volante, un elegante ejecutivo leyendo el «Times». Detrás, un «Seiscientos». Cuando el semáforo se pone en verde, el conductor del «Rolls» sigue leyendo el periódico, mientras el del «Seiscientos», desesperado, le grita que arranque, a lo que el ejecutivo responde: «La paciencia es una virtud. William Shakespeare». Por fin salen, pero en el siguiente semáforo en rojo, la situación se repite. Los mismos gritos de protesta, y la misma respuesta. Y, aun así, una tercera vez. Al fin, en un alarde de valor, el «Seiscientos» consigue adelantar y llegar el primero a un semáforo, en el que se para y, a su vez, lee su periódico. Ante la protesta del conductor del «Rolls», el del «Seiscientos» responde: «¡Váyase a tomar por...! Camilo José Cela».

FCO. JAVIER GONZALEZ. Madrid

CHICO-TEST

| | |
|---|--|
| <p>a</p> <p>En una plaza, tienen preferencia de paso los vehículos que...</p>  | <ol style="list-style-type: none"> 1. Se aproximan por la derecha. 2. Ya circulan por ella. 3. Tienen una señal de ceda el paso. |
| <p>b</p> <p>Cuando montas en bicicleta, ¿puedes llevar los auriculares del «walkman» puestos?</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Sí, si los llevo a bajo volumen. 2. Sólo si escucho música. 3. En ningún caso. |
| <p>c</p> <p>En la ciudad, las bicicletas circularán por...</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. El centro de la calzada. 2. La calzada, lo más cerca posible de la acera. 3. La acera. |
| <p>d</p> <p>El señor Fernández lleva a sus hijos al colegio. Jorge tiene siete años y Rebeca trece. ¿Dónde se sentarán cada uno?</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Rebeca siempre detrás. 2. Jorge delante o detrás, según quiera. 3. Jorge detrás y Rebeca puede hacerlo delante o detrás. |
| <p>e</p> <p>En el dibujo, ¿qué ciclista circula correctamente?</p>  | <ol style="list-style-type: none"> 1. El de rojo. 2. Los dos. 3. El de amarillo. |
| <p>f</p> <p>Si un conductor gira a la derecha y en la esquina de esa vía hay un peatón cruzando, aun cuando no exista un paso señalizado, ¿quién tendrá preferencia?</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. El coche siempre. 2. El peatón. 3. El coche, porque no hay paso para peatones. |
| <p>g</p> <p>¿Por qué lado debe adelantar el ciclista al tractor?</p>  | <ol style="list-style-type: none"> 1. Por la derecha, si tiene espacio, porque el tractor va a girar a la izquierda. 2. Por la izquierda. 3. Por el lado que le resulte más cómodo. |
| <p>h</p> <p>Al adelantar al tractor, el ciclista dejará un espacio...</p>  | <ol style="list-style-type: none"> 1. Suficiente para hacer el adelantamiento con seguridad. 2. De dos metros. 3. De un metro. |

SOLUCION: a, 2; b, 3; c, 2; d, 3; e, 3; f, 2; g, 1; h, 1.



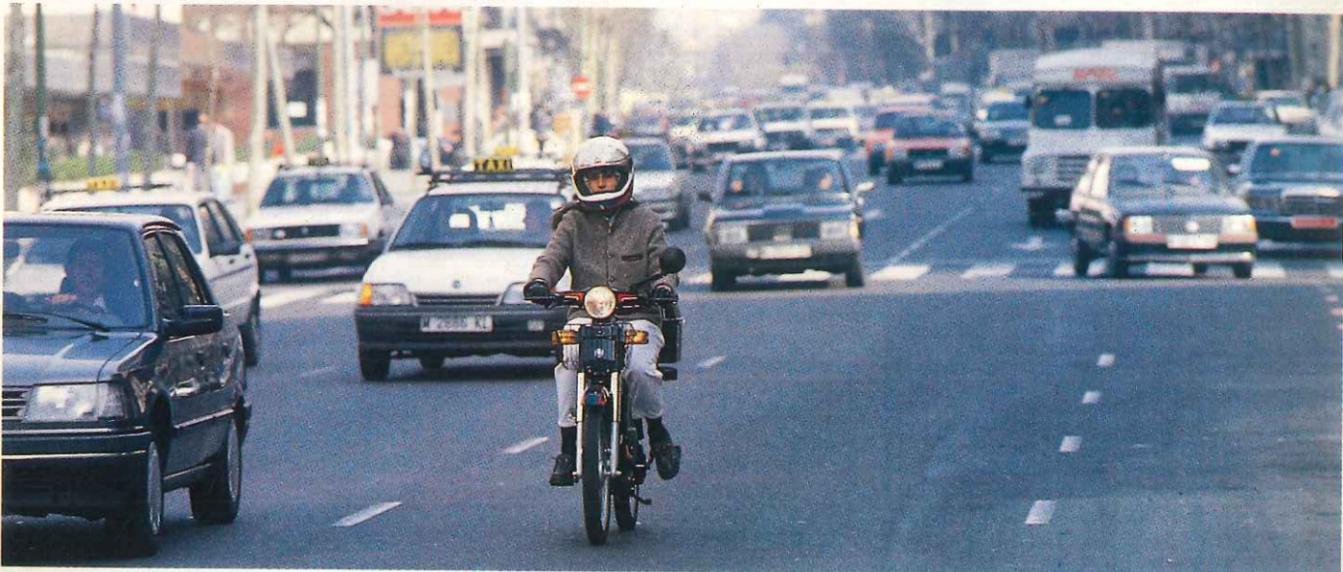
ENCUESTA

¿Qué opina de la Ley?

La Ley de Seguridad Vial es obvio que trasciende mucho más allá de lo que en apariencia pudiera parecer. Son muchos los estamentos de nuestra sociedad que se ven afectados por ella, esperada en muchos casos —por ejemplo, los ayuntamientos— desde hace bastante tiempo como vía de solución a muchos de los problemas que actualmente tienen planteados en sus ciudades. Por eso hemos planteado a una serie de personalidades de distintos ámbitos —de la Administración y la empresa privada— una serie de preguntas relacionadas con la ley, con el fin de conocer su opinión. Tres preguntas cuyas respuestas reproducimos en las siguientes páginas. Dos personas de las encuestadas no han contestado a nuestro requerimiento: Juan Hormaechea, presidente de Cantabria, adujo que no era el momento más adecuado, dada la situación política en su comunidad y falta de tiempo; Adalberto Perea, del Ministerio de Industria, señaló que la ley «en este momento» no repercutía en ellos, aunque sí su reglamentación posterior.

PREGUNTAS

- 1 ¿Qué valoración nos podría hacer de la Ley de Seguridad Vial?
- 2 ¿De qué forma influirá en la seguridad vial la entrada en vigor de la ley?
- 3 Estos cambios legislativos, ¿cree que pueden redundar en una mayor responsabilidad, fundamentalmente por parte de los conductores?



- 1 Esta ley supone una adecuación del instrumento jurídico a la magnitud real del tráfico en las grandes ciudades. El incremento del parque automovilístico en los últimos años y la falta de adecuación de la infraestructura viaria ha demostrado la clara insuficiencia del Código de Circulación para acometer con firmeza una reestructuración a fondo de las ordenanzas de tráfico en la ciudad. El Plan RED del Ayuntamiento de Madrid es una interpretación efectiva de esta ley. Sin ella no tendríamos capacidad legal para llevarlo a cabo con rigor y eficacia.
- 2 La ley establece un aumento considerable del importe de las sanciones por infracciones graves y aunque

AGUSTIN RODRIGUEZ SAHAGUN
Alcalde de Madrid



dez en las calles de la ciudad. Infracciones habituales como el aparcamiento en doble fila, la utilización de espacios reservados para carga y descarga, no respetar los semáforos, etcétera, serán especialmente controladas.

3 Esperemos que esta ley y su aplicación práctica en Madrid, con el Plan RED, contribuya a cambiar los hábitos de algunos conductores, que no respetan el derecho de los demás a trasladarse por la ciudad sin más obstáculos que los que genera el denso parque automovilístico. Me gustaría que esta ley, más que sancionadora, fuera preventiva y que, con ella, se recuperara la buena educación ciudadana.



JESUS ELGUEZABAL

Director Tráfico Gobierno Vasco

1 Da una cobertura legal a la regulación del tráfico, lo que siempre es positivo.

Es tan exquisita en la protección de los derechos del conductor denunciado como exigente, en el procedimiento, con la Administración, que es fácil que la sanción pierda su ejemplaridad por el tiempo transcurrido hasta su ejecución, se sobresea por algún defecto de forma o prescriba en algún momento del procedimiento por no cumplir con los plazos legales.

Podría considerarse como positivo pero, a mi entender disminuye la eficacia de la Administración, encareciendo además el proceso sancionador.

El elevado importe de las sanciones no responde exclusivamente a una transgresión administrativa de una norma, en este caso podría considerarse excesiva, sino a una medida preventiva en defensa de la integridad física de otros usuarios de la vía. Si los conductores lo aceptan con esta perspectiva puede ser muy positivo.

2 Pienso que muchas de las infracciones se cometen por falta de atención y que muchos de los accidentes suceden por la misma razón.

Por tanto, si el temor a una sanción importante trae consigo una mayor atención en la conducción, esta mayor atención puede tener como consecuencia un menor número de accidentes.

Sin embargo, el sentimiento de impunidad, por ser muy pocas las infracciones detectadas en proporción a las realizadas, y la posibilidad de rehuir o por lo menos alargar el cumplimiento de la sanción, pueden aminorar o incluso anular esta posible mejoría en la seguridad vial.

3 La responsabilidad nace de un conocimiento real de las consecuencias de un acto y de un sentimiento de respeto hacia los demás. Es un problema más de educación y de ética que de leyes.

JOSE MIGUEL BAEZ

Presidente Federación Nacional de Autoescuelas



1 Estimo que todo lo que se haga tendente a la mejora de la Seguridad Vial es bueno y loable, aunque falten los desarrollos de los diferentes reglamentos y disposiciones necesarias en las que podremos ver el espíritu definitivo de la ley, el solo hecho de sacar adelante la misma, tan largo tiempo esperada, creo que ya justifica el decir que es positiva.

2 Pienso que predecir el porvenir es muy difícil, pero, en todo caso, debemos de esperar que sea be-

neficia, y creo que lo será más por el interés colectivo de los españoles —al ver la preocupación del Gobierno por un tema tan importante— que por el aumento de las multas, que nunca han frenado el número de víctimas, por lo que podemos pensar que ese sólo no es el camino. El tema es mucho más complejo y complicado de lo que pudiera parecer, y la triste realidad es que son muchas las personas profesionales de diferentes países que, desde hace años, tratan el tema, y el número de accidentes es creciente, lo que produce la impresión de que todavía no se ha acertado con la solución o soluciones.

3 Creo que los cambios deben de ser más profundos. Las faltas de tráfico son paralelas a las faltas y delitos del resto de la sociedad, y responden principalmente a la formación que recibe el ciudadano desde niño, formación que incumbe al Estado y a la familia prioritariamente.

JOSE LUIS PEDRAGOSA RADUA

Gerente de Seguridad Vial de la Generalitat de Cataluña



1 La elaboración del contenido de la Ley ha durado demasiado tiempo. En cinco años el concepto de seguridad vial ha evolucionado sustancialmente en el mundo. Ahora se tiende a movilizar a toda la sociedad para conseguir una convencida y generalizada participación de todos los escalones de la sociedad hasta llegar a la persona individual. La nueva Ley de Seguridad Vial es un magnífico instrumento jurídico para la DGT y va a permitir un desarrollo normativo del nuevo Código de la Circulación sólido y compacto. Pero, por el contrario, tiende a ser centralista olvidando que el modelo de un sólo órgano que quiere llegar a todas partes, ya no se usa y queda muy lejos de la base social. Se ha perdido una oportunidad de oro para dar la confianza y el protagonismo adecuados a los escalones que ya en Francia e Inglaterra son de decisiva influencia en la disminución de los acciden-

tes, comunidades autónomas (regiones o departamentos), comarcas, municipios, instituciones cívicas y sociedad civil.

2 La entrada en vigor no producirá efectos inmediatos puesto que la cuantía de las sanciones no es un factor determinante de la disminución de los accidentes. Los efectos pueden empezar a notarse a partir de la entrada en vigor de los respectivos desarrollos normativos y del enfoque que se dé a algunos de ellos que son de vital importancia. Sin embargo, la disminución de la siniestralidad no necesita de especiales normativas sino de una buena gestión de la seguridad vial. La eficacia está en relación directa con la habilidad para encontrar fórmulas que consigan ir mejorando el comportamiento colectivo por la vía del convencimiento.

3 No. Para obtener la respuesta colectiva se ha de llegar a sensibilizar a cada persona en concreto de que su aportación individual es de decisiva importancia. Y eso no es fácil. Sólo puede llegar a conseguirse con un programa de actuaciones de todas las Administraciones que sea estudiado en conjunto, pactado con tiempo y aplicado férrea y coordinadamente. El Plan de Seguridad Vial de 1991 debería ya estar perfilado y acordado.

JUAN TORRES

Regidor de la vía pública Ayuntamiento de Barcelona



1 Si bien es una Ley eminentemente pensada para la circulación en carretera, otorga la suficiente agilidad a los Ayuntamientos para poder instrumentalizar la regulación del tráfico en las ciudades aunque hay que esperar el de-

sarrollo de la misma. A la par que ha finalizado con cualquier duda que existía en la interpretación del antiguo Código.

2 Esperamos, una vez el ciudadano tenga amplio conocimiento de la misma, una reducción importante de la accidentalidad, dados los efectos que puede comportar las actitudes contrarias a lo establecido para la seguridad de todos los usuarios de las vías públicas.

3 Indudablemente y sobre todo para la mayoría de los conductores, que son plenamente responsables al intentar evitar comportamientos que perjudican a todos por igual.

ALFONSO SANCHEZ MARCOS

Subdirector General de Inspección de Transporte Terrestre



1 La valoración a hacer respecto al Real Decreto Legislativo 399/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, creo que sin duda alguna debe ser muy favorable por diferentes razones, pero simplemente el hecho de encontrarnos con una materia cuya regulación inicial data del año 1934, justifica su elaboración. Si bien es cierto que el Código de la Circulación ha sido modificado a medida que las necesidades así lo requerían, la realidad social que la circulación de vehículos hoy supone, ha experimentado una enorme transformación en todos sus elementos. No hace falta decir que los conductores de hoy tienen una preparación y deben superar unos exámenes que no existían hace cincuenta años, y lo mismo podríamos decir de los coches y de las carreteras. Todo ello, como antes he dicho, ha supuesto un cambio tan radical que justificaría la promulgación de esta norma. La Ley responde a la necesidad de adecuar la regulación del tráfico y la circulación a la evolución que se ha producido en esta materia desde los años treinta hasta ahora.

2 La respuesta debería ser muy concisa: la Ley influirá en la seguridad vial de forma directa. El objetivo es mejorar la seguridad vial en todos los as-

pectos posibles y, desde luego, son muchos. Habrá que proseguir con la educación vial, cosa que creo es de suma importancia, sobre todo a nivel escolar; los niños deben conocer este tema ya que es algo que forma parte del día a día. Los conductores deben tener cada vez mayores conocimientos y adecuar su comportamiento a otros intereses particulares o colectivos. La señalización vial debe perfeccionarse en la medida de lo posible, con objeto de facilitar la circulación al usuario de la vía. En definitiva, existe una demanda social acerca de la mejora de la seguridad vial que, como primer objetivo, tiene el conseguir una reducción del número de accidentes.

3 Evidentemente. Yo creo que uno de los objetivos de la Ley consiste en concienciar a los ciudadanos de la importancia de la circulación en la actualidad. Hoy puede decirse que casi todo el mundo tiene coche y esto se traduce en una circulación masiva de vehículos, lo que hace necesario la intervención de la Administración para regular esta materia con el fin de proteger, como antes he dicho, los derechos individuales y colectivos de los demás usuarios.

Hay que responsabilizar a los conductores de lo que tienen en las manos y de los accidentes que, por conductas incorrectas, pueden causarse no sólo a sí mismos sino a los demás, accidentes que, por desgracia, frecuentemente tienen consecuencias irreparables, baste para ello mirar los datos estadísticos sobre muertes por accidentes de circulación. Para evitar estas conductas, yo diría antisociales, la potestad persuasiva se ha visto incrementada notablemente en la cuantía económica de las sanciones y en la retirada del permiso de conducir.

La Ley necesita la colaboración de todos, pero sobre todo de las personas que intervienen directamente en la circulación, es decir, los conductores.

JAVIER GARCIA ATANCE

Presidente AECA-ITV



1 Consideramos que la Ley de Seguridad Vial y sus reglamentos de aplicación son altamente positivos, pues:

— Define las competencias que corresponden a las diferentes instituciones: Administración Central, Dirección General de Tráfico, Municipios, etc.

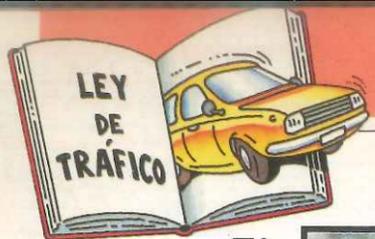
— Revitaliza la Comisión Nacional de Seguridad Vial, así como de sus grupos de trabajo, lo cual hace que sea una Ley muy viva, con las posibles correcciones, enmiendas o mejoras permanentemente.

— Asimismo, actualiza conceptos que se han quedado desfasados actualmente, como son los límites de velocidad en ciertas vías.

— Y, por último, recoge claramente, tras la tipificación de las infracciones, las sanciones correspondientes en cada caso.

2 La entrada en vigor de la presente Ley y de sus reglamentos de aplicación, mejorará considerablemente el nivel de seguridad vial, básicamente por una mejora técnica en ciertos aspectos que afectan a la circulación de vehículos conforme queda recogido en el capítulo 2.º de la misma, que se refieren tanto a la vía como al factor velocidad y condición técnica del vehículo, factores estos que inciden en un porcentaje elevado en la ya mencionada Ley de Seguridad Vial.

3 Este cambio legislativo redundará en una mayor responsabilidad por parte de los conductores, dado que, con independencia del factor divulgativo que a la Ley y sus reglamentos le den los distintos medios de información, existe la vertiente sancionadora con unas cuantías considerablemente más elevadas que las existentes actualmente y que por consiguiente concienciarán a los conductores de lo que representa una irresponsabilidad del incumplimiento de lo recogido en la misma.



El sociólogo ha publicado un estudio sobre los hábitos del conductor español



AMANDO DE MIGUEL:

«Aceptamos la mano dura ... para los demás»

Según el sociólogo Amando de Miguel, a los españoles no nos importa que la Administración imponga medidas punitivas, porque siempre pensamos que serán los otros quienes tengan que pagar. Estas y otras conclusiones sobre el tráfico y nuestra conducta se encuentran recogidas en su último trabajo, titulado «Modos de conducción, accidentalidad y hábitos de bebida en los conductores españoles».

MODOS de conducción, accidentalidad y hábitos de bebida en los conductores españoles» es el título del último trabajo del sociólogo Amando de Miguel, estudio en el que se analizan algunas de las opiniones y conductas de los españoles como conductores. En estos momentos, en los que acaba de aprobarse una nueva Ley de Tráfico, conocer algunas de sus conclusiones respecto a nuestros hábitos como conductores y al fenómeno del tráfico puede resultar muy interesante, dado que el trasiego de vehículos a motor se ha generalizado tanto que podemos afirmar que forma parte de nuestra vida cotidiana.

—El tráfico —afirma el sociólogo—

ha transformado la vida hasta tal punto que pasamos varios de nuestros años en el interior de un automóvil. Podemos afirmar que el coche se ha convertido en una prolongación de nuestra intimidad, de nuestro hogar; le incorporamos un radio, ponemos fotos de la familia, llevamos utensilios personales. De aquí que el robo del vehículo sea visto como una violación simbólica. También hay que recordar que los primeros pasajeros de automóviles se mareaban y ahora casi nadie lo hace. Es decir, incluso el cuerpo humano ha ido adaptándose fisiológicamente a la velocidad, al hecho de vivir una parte de nuestro tiempo dentro de un coche.

—¿Los españoles se diferencian de

otros pueblos en cuanto a su forma de conducir?

—Eso que oímos muchas veces, «¿qué insensatos son los españoles conduciendo!», es verdad en relación con otros pueblos que llevan dos o tres generaciones de conductores. Porque hay que distinguir entre conductores de primera generación —aquellos que no nacieron con un coche en la familia, sino que lo vieron como algo que irrumpía en sus vidas ya de adultos—, y los de segunda generación, que nacieron, como si dijéramos, en un coche. En España nos encontramos en una primera etapa, porque somos muchos los españoles que de niños no subimos a un vehículo.

EL PROBLEMA DEL «SABER BEBER»

—¿Podemos hablar de hábitos infractores en los conductores?

Amando de Miguel tiene claro que «el coche es una prolongación de nuestra vida e incluso de nuestra intimidad».

—En nuestro estudio hemos explorado algunos hábitos; por ejemplo, las precauciones que toman los españoles con respecto al alcohol y la conducción. En España son prácticamente nulas, no se asocia que hay un peligro evidente en ello. Por otro lado, no es fácil asociarlo, puesto que en los bares de las carreteras se despachan bebidas alcohólicas, hay publicidad de alcohol a lo largo de las carreteras y en la radio. Todo predispone socialmente a que se beba mientras se conduce.

—Aquí creo que podemos considerar una frase muy extendida: «Hay que saber beber».

—Sí, esa es la esencia. Todo español piensa que hay que saber beber y todo el mundo considera que él sí sabe hacerlo. Sin darse cuenta de que no es un problema de saber beber o no, sino que es una cuestión enteramente fisiológica, determinada cantidad de

alcohol afecta a los reflejos. Esa actitud que vemos en otros países, grandes bebedores por otra parte, de no beber quien conduce si van a una fiesta o a una cena... eso en España se consideraría ridículo, porque entonces esa persona demuestra que no sabe beber y eso es algo que puede ofender a un español. Hay una especie de honra de bebedor, mal entendida y absurda, que puede ocasionar muchas víctimas.

EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS

—¿Cómo aceptamos ciertas imposiciones de la ley, como puede ser la utilización del cinturón de seguridad?

—Uno de los descubrimientos del estudio, verdaderamente curioso, es

que las personas que no se ponen el cinturón de seguridad son también las que más beben. Es decir, hay una multiplicación de riesgos. En lo del cinturón de seguridad hay algo mágico: por el hecho simple de abrochárselo no se salvan muchas vidas, pero sí se salvan porque se predispone a la mente para tomar otras actitudes de prudencia. Por eso una de las medidas más eficaces para prevenir accidentes sería convencer a la gente para que se pusiera el cinturón y no tanto por las bondades del mismo, sino por el truco psicológico que supone ponerse.

—Otro de los temas que más ha preocupado a la opinión pública ha sido el del incremento en la cuantía de las multas de tráfico. ¿Los conductores lo ven como una medida que mejorará las condiciones del tráfico y evitará accidentes o, simplemente, consideran que aumentarán las arcas de la Administración?

—La gente no ve mal lo de prohibir, lo de multar. Es curioso, en España la gente, cuando le hablas de algo punitivo, lo acepta. Luego no lo cumple, pero eso es otra cosa. Es una combinación muy española. A la gente le gusta la mano dura, naturalmente siempre contra los otros, nunca piensan en ellos mismos. Por eso, en principio, la Administración no tiene problemas cuando impone medidas punitivas, lo que pasa es que luego tiene problemas para que la gente pague.

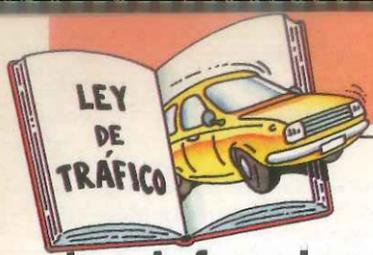
—En general, ¿cuál es el grado de cumplimiento de las normas de tráfico?

—Hay como una especie de despreocupación respecto a las normas. Las normas de tráfico claramente no se cumplen. Pero esta afirmación hay que hacerla con matices. No se cumplen las que parecen caprichosas. «Aparque usted aquí y allí no», y la gente aparca donde quiere si piensa que no molesta y que la prohibición es arbitraria. En cambio, a nadie se le ocurre circular sin luces cuando se pone el sol.

—Por último, cuando un conductor se baja del vehículo y se convierte en peatón, ¿piensa que también tiene deberes como tal?

—Sí. Lo que pasa es que los deberes de los peatones son menos y, en principio, sus fallos menos peligrosos que los del conductor. Yo no cargaría el acento sobre los deberes del peatón, sino sobre los deberes del automovilista, como es lógico.

Mercedes LOPEZ
Fotos: Miguel GARROTE



Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves

Lo que cuestan las multas

La nueva ley divide las infracciones en leves, graves y muy graves, con sanciones de hasta 15.000, 50.000 y 100.000 pesetas, respectivamente. Para la graduación del importe se tendrá en cuenta la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor y el riesgo potencial creado.

Además, en el caso de las infracciones graves y muy graves, se podrá suspender el permiso de conducción por un tiempo no superior a tres meses. Aunque sólo conciernen al conductor normal, en el caso de que conduzca un vehículo sin haber obtenido el permiso correspondiente, se prevén excepcionalmente sanciones que pueden alcanzar las 250.000 pesetas. La misma cuantía sirve para las infracciones a las normas reguladoras de la actividad de los centros de reconocimiento de conductores o de enseñanza, así como a las de las ITV y las relativas a la actividad de industrias que afecten de manera directa a la seguridad vial.

Mientras tienen consideración de infracciones leves aquellas que expresamente no tengan la calificación de graves o muy graves, se consideran graves las conductas tipificadas en esta Ley referidas a conducción negligente o temeraria, omisión de socorro en caso de necesidad o accidente, ingestión de sustancias que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del conductor, tiempos de conducción, limitaciones de velocidad, prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido, circulación en sentido contrario, paradas y estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculicen gravemente el tráfico, circular sin alumbrado o produciendo deslumbramiento, circular sin autorizaciones, sin matrícula o con deficiencias técnicas en el vehículo, realizar o señalizar obras sin permiso, retirar o deteriorar la señalización y competir o hacer carreras entre vehículos.

Las citadas infracciones tendrán la consideración de **muy graves** cuando

concurran circunstancias de peligro por razón de la intensidad de la circulación, las características y condiciones de la vía, las condiciones atmosféricas o de visibilidad, la concurrencia simultánea de vehículos y otros usuarios (especialmente en zonas urbanas y en poblado) o cualquier circunstancia análoga que pueda constituir un riesgo añadido y concreto en el momento de cometerse la infracción.

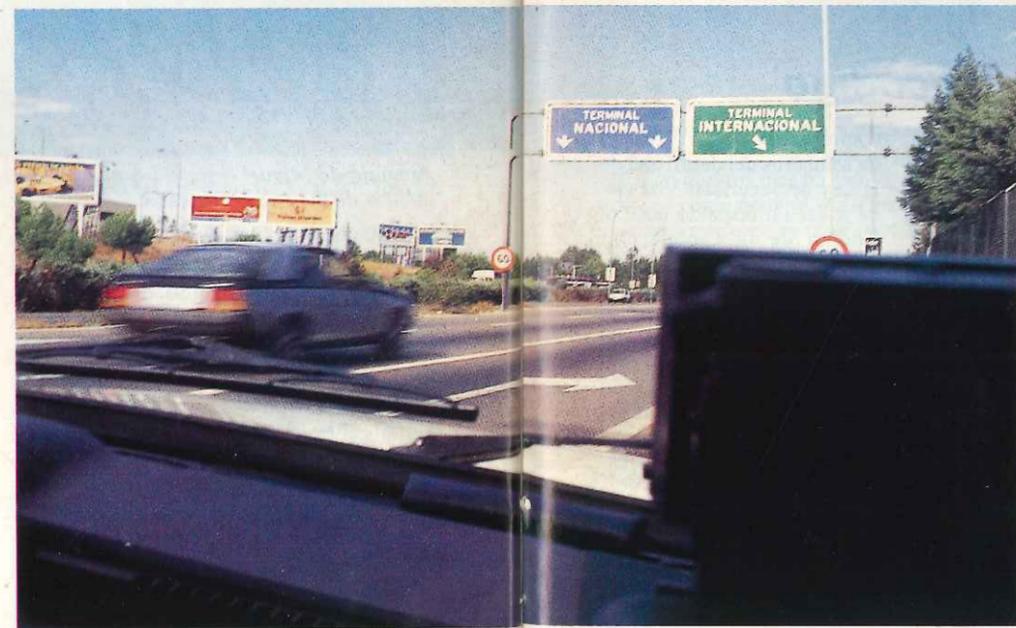
Conducir sin la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño propio o ajeno puede suponer una sanción, tipificada como leve, de hasta 15.000 pesetas. Pero si se apreciara negligencia o temeridad, la infracción pasa a considerarse grave y la cuantía puede alcanzar las 50.000 pesetas, sin contar con que puede suspenderse el permiso de conducir por un período de hasta tres meses.

AURICULARES: NO, GRACIAS

Una infracción de nuevo cuño es la de conducir utilizando cascos o auriculares conectados a una fuente de sonido y se considera como falta leve. También tienen esta consideración cuando viajen niños menores de doce años en los asientos delanteros si no utilizan dispositivos de sujeción homologados.

Conducir bajo los efectos del alcohol está tipificado —además de en la ley como una infracción grave—, en el Código Penal y el juez puede sentenciar con cárcel y multas muy elevadas.

También tiene la consideración de grave el circular por una carretera de doble sentido de la circulación por la



izquierda de la calzada, en curva o cambio de rasante de reducida visibilidad; lo mismo que si se utiliza un tramo de vía distinto del ordenado por la autoridad competente, en sentido contrario al estipulado.

En cuanto a una de las infracciones

quier obstáculo que pueda surgir, como si se rebasan los límites establecidos. Pero también si se circula a una velocidad inferior a la mínima establecida reglamentariamente.

Las normas generales de prioridad y cesión de paso están todas ellas tipificadas como faltas graves, lo mismo que si los peatones y los vehículos no respetan sus respectivas preferencias.

Desplazarse lateralmente para cambiar se carril sin respetar la prioridad del que circula por el que se pretende ocupar también es grave, y estaría sancionado con una cantidad que puede

Las multas han sufrido un incremento muy importante. Conducir sin haber obtenido el permiso correspondiente puede costar 250.000 pesetas.

oscilar entre las 15.000 y 50.000 pesetas, además de posible suspensión del permiso. Las infracciones relacionadas con los cambios de sentido también están revestidas del carácter de falta grave.

ESTACIONAR MAL PUEDE SER MUY GRAVE

Las paradas y estacionamientos indebidos, si obstaculizan la circulación o constituyen un riesgo para los demás usuarios, en curvas, cambios de rasante e intersecciones, o donde impida la visibilidad de la señalización, entran en el apartado de faltas graves. Pero si la parada o el estacionamiento obstaculizan gravemente el tráfico, se trata de un lugar peligroso y concurren otras circunstancias que constituyen riesgo añadido y concreto, la infracción pasa a considerarse como muy grave, con una sanción que podría oscilar entre 50.000 y 100.000 pesetas.

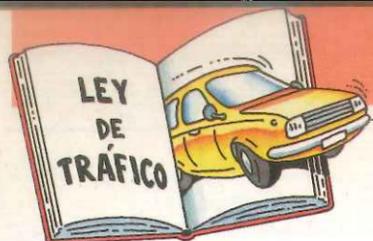
Los adelantamientos antirreglamentarios son uno de los motivos más frecuentes de sanción y la nueva ley les atribuye el carácter de graves. En cambio, se considera infracción leve cuando no se utiliza casco o cinturón en los casos en que es obligatorio, con un importe que puede alcanzar las 15.000 pesetas.

Aquellos que se vean implicados en un accidente, lo presencien o tengan conocimiento de él y no auxilien a las víctimas podrán ser sancionados con una multa de entre 15.000 y 50.000 pesetas. Igual cantidad se podrá aplicar al titular de un vehículo que se niegue a identificar al conductor responsable de una infracción.

Cuadro de multas

| | |
|----------------------------------|------------------------------|
| Infracciones leves | hasta 15.000 pesetas. |
| Infracciones graves | de 15.000 a 50.000 pesetas. |
| Infracciones muy graves | de 50.000 a 100.000 pesetas. |
| Infracciones excepcionales | hasta 250.000 (*). |

Este tipo de infracción sólo afecta al usuario corriente en un caso, y es cuando conduzca sin haber obtenido el correspondiente permiso de conducir.



**Rafael Fernández,
director general
de Carreteras**

«Se ha conseguido una Ley actual»

En la redacción de la nueva Ley de Tráfico, la colaboración de la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, ha sido muy importante. Su responsable, Rafael Fernández Sánchez, nos ha analizado algunos aspectos de esta cooperación y las actuaciones del MOPU en la mejora de la seguridad vial de nuestras carreteras.



Para el director general de Carreteras, Rafael Fernández Sánchez, la cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas y la Dirección General de Tráfico en la recientemente aprobada Ley de Seguridad Vial, «es digna de elogio. Creo que se ha conseguido una nueva ley que es muy buena y perfectamente actualizada a la realidad de nuestros días».

Uno de los puntos más importantes que aborda la ley, en cuanto al trabajo en común entre las dos direcciones generales —la de Tráfico y la de Carreteras—, es la creación del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, en cuya composición está presente el MOPU. Entre las atribuciones y competencias que dicho departamento tiene en el mismo, para Rafael Fernández es muy provechoso «el estudio junto a la DGT de cada uno de los accidentes que se producen en la red viaria dependiente del MOPU y sus causas. Una vez analizados, se procesan los datos y se estudian los tramos más peligrosos, para comprobar si las causas de la accidentalidad pueden ser imputables a aspectos como el estado de la vía o su trazado».

Las conclusiones son incluidas dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial, para su corrección, si corresponde. Y precisamente ahí, en esa tarea de mejora de las condiciones de las carreteras y los trazados, tiene una labor importante que realizar la Direc-

ción General de Carreteras, cuya tarea, para el público en general, se traduce en obras: «Efectivamente, gracias a los planes de actuación vigente, las carreteras españolas van a quedar a un nivel de seguridad equivalente a la media europea, y en algunos casos incluso superior. Y todo esto ha de tener mañana su clara repercusión en el objetivo de seguridad que persigue la nueva Ley de Tráfico».

ARCENES Y TRAVESIAS

Dentro de esos objetivos de mejora para la seguridad, se persigue que todas las carreteras de la red principal dispongan de arcones adecuados, al tiempo que se contempla dentro del Plan General de Carreteras el acondicionamiento de siete mil kilómetros de la red, en los que se procede ya a eliminar curvas o reducir su radio, para evitar así posibles riesgos; a suprimir cambios de rasante peligrosos, o a ampliar el número de vías de vehículos lentos, por citar algunos ejemplos.

Otra de las preocupaciones constantes de la gestión del tráfico en nuestro país es la eliminación de travesías poblacionales, que cada año se cobran un importante número de víctimas. Rafael Fernández sintoniza con ese objetivo:

—Esta es una de las actuaciones prioritarias del Plan General de Carre-

Sergio PICCIONE *

Respaldo legal al código

LA aprobación por el Consejo de Ministros del desarrollo de la Ley de Seguridad Vial viene a dar un respaldo legal al Código de la Circulación.

Este es el aspecto más importante de la decisión gubernamental. A partir del momento de su entrada en vigor, los organismos encargados de velar por la seguridad vial en nuestras carreteras —la Dirección General de Tráfico en particular— tienen un instrumento legal en sus manos para regular el tráfico y para reprimir, sancionando en el caso de que fuera necesario, los excesos de quienes no acepten seguir las normas establecidas. Desde que se aprobó nuestra Constitución, la posibilidad de castigar con multas a los infractores del Código de la Circulación, vigente desde 1934, era cuando menos discutible al haberse quedado sin el respaldo de una ley; lo que ha limitado mucho las posibilidades de actuación de la Dirección General de Tráfico que sabía que, ante un tribunal, tenía las de perder.

El segundo aspecto positivo es la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial, que implica a ministerios, gobiernos

autonómicos, municipios, etcétera. Uno de los grandes problemas que ha tenido el tráfico en nuestro país ha sido la multidependencia como materia. La Dirección General de Tráfico ha sido un poco un organismo maniatado al que le correspondía sobre todo la misión de ser el objeto de todas las críticas. Tiene que controlar y es responsable del tráfico que circula por unas carreteras que construye el MOPU; con una señalización que también pone el MOPU; que componen unos vehículos homologados por Industria; con unas posibilidades de carga que regula Transportes; y todo esto, con la ayuda de un cuerpo de agentes —la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil— que depende de Defensa pero que es dirigido desde el Ministerio del Interior. Y esto sin contar con que los últimos quince años han adquirido competencias en la materia las autoridades autonómicas y que los municipios siempre las tuvieron en lo que al tráfico dentro de las poblaciones se refiere.

Los hechos demuestran que hasta ahora no ha existido coordinación suficiente entre todos estos organismos con responsabilidades en el tráfico, dando lugar a los pro-

blemas y la situación que padecemos. Por eso hay que acoger con esperanza la creación de este Consejo al que hay que desear un mayor éxito que a anteriores experiencias en este sentido.

LIMITES DE VELOCIDAD

El ciudadano, usuario de las vías públicas, sabe que debe respetar la ley y que su incumplimiento puede acarrear sanciones más que serias. Por ejemplo, en lo que afecta a los límites de velocidad. Pero también son muchos los automovilistas que abogan por el aumento de la máxima permitida. En este sentido, el responsable de las carreteras españolas opina que «esto es algo que ha quedado un poco obsoleto, porque las limitaciones vigentes se pusieron en su momento por necesidad de ahorrar combustible en una época de crisis. A raíz del Plan de Autovías nos hallamos ante la circunstancia de que no estaba definida la velocidad en este tipo de vías. Se ha propuesto elevar el límite en las autovías

a 120 kilómetros por hora, mientras en las autopistas se propone elevarlo a 130. Así nos pondremos a la altura de las máximas autorizadas en la mayoría de las autopistas europeas».

Y, al hilo de las limitaciones en estas vías, Rafael Fernández deja muy claro que «si la seguridad se mide por índices de accidentes y volumen de tráfico, las autovías son más seguras, porque el encauzar a un mayor número de automóviles, el índice de accidentes baja en relación con el de las autopistas de peaje». No obstante, «considerando que la circulación fuera la misma, en el momento actual las autopistas serían algo más seguras, porque cuentan con accesos totalmente controlados, mientras hay tramos de autovías en las que tal control de accesos no existe. Por eso se están llevando a cabo proyectos complementarios de reordenación de accesos y ejecución de vías de servicio. Cuando estén terminados, las autovías serán tan seguras como las autopistas».

Mercedes LOPEZ
Foto: Miguel GARROTE

blemas y la situación que padecemos. Por eso hay que acoger con esperanza la creación de este Consejo al que hay que desear un mayor éxito que a anteriores experiencias en este sentido.

Lo más espectacular del desarrollo de la Ley de Seguridad Vial, que básicamente se ha hecho manteniendo la vigencia del Código de la Circulación que ya teníamos, es que se han introducido en él algunos retoques para actualizarlo. Se contempla la obligatoriedad de que los niños menores de doce años viajen en los asientos posteriores; la prohibición de conducir llevando auriculares o cascos de audición; de arrojar colillas por las ventanillas de automóvil (el simple hecho de fumar mientras se conduce representa ya el introducir una componente más de peligrosidad); y sobre todo, se han elevado los techos de las multas.

En principio, esta elevación de la cuantía que pueden llegar a tener las multas no parece mala decisión. Como ya decía el casticismo que estudiamos cuando eramos pequeños, el pecador —conductor en este caso— no infringe, bien por puro convencimiento de que no debe hacerlo, bien por temor al «infierno» de las multas.

En principio, un conductor respetuoso de la norma no tiene nada que temer. Sin embargo, cuando la sanción puede llegar a ser tan alta que afecte de una forma importante una economía familiar, convendría que fuera impuesta por una autoridad judicial que fuera capaz de estimar la grave-

dad de la infracción —esta es otra de las novedades que se introducen— y la cuantía de la sanción. Es una protección que se le debe a todo ciudadano y que el conductor no va a tener. De momento es el agente de tráfico, que no debería ser más que un mero denunciante, quien juzga sobre el terreno e impone el castigo. Se puede argumentar en contra de que sean los tribunales los que pongan las multas, que son pocos los países que tienen esa delicadeza legal con sus conductores y que, además, en España ya existe bastante atasco en la Justicia como para cargarla con más casos, pero como se trata de ir a mejor, no se puede por menos que hacer esa crítica.

En la nueva ley se contempla también la posibilidad de sancionar a las autoescuelas que no enseñen bien, talleres que no reparen correctamente, incluso a aquellas marcas que en su publicidad pudieran incitar a una conducción peligrosa. En principio, aunque todo tiene que ver con la seguridad, el tráfico y la circulación, parece más competencia de una ley de consumo. Habrá que esperar, por tanto, al desarrollo del articulado para ver de qué forma se puede atacar desde la posición de conductor y no de consumidor esas materias. Porque a partir de esta Ley de Seguridad Vial queda mucho trabajo por hacer. Entre otras cosas un nuevo Código de la Circulación que sustituya al ahora retocado.

* Subdirector de EL MUNDO



Por problemas con las compañías aseguradoras, los talleres quieren que los clientes les paguen directamente.

Talleres- seguros: SE DECLARÓ LA GUERRA

El conflicto de los talleres madrileños concesionarios de Ford con la Mutua Madrileña, ya solucionado, sólo ha sido, según Carmelo Olmo, presidente de Cetraa, «la gota que ha colmado el vaso». Desde hace tiempo, talleres y compañías aseguradoras mantienen un pulso del que los consumidores únicamente pueden salir perjudicados, al menos a corto plazo.

Ante las dificultades que los talleres encuentran para cobrar a las aseguradoras de vehículos, Carmelo Olmo, presidente de la asociación de talleres (Cetraa), recomienda que «cobren a los clientes, primero, porque así se cumple la ley. No es que no queramos hacer esa gestión gratuita al cliente, es que, si retiran el coche reparado y luego nosotros tenemos problemas para cobrar a la compañía, no tenemos ninguna fuerza jurídica para reclamar».

En la actualidad, los talleres están realizando, de forma gratuita, toda la tramitación con las compañías aseguradoras «y financiando a las compañías durante un mes, por lo menos», según Carmelo Olmo. Esta situación es la que quieren cambiar los talleres.

«Es un deber del consumidor cobrar a la aseguradora —señala Carmelo Olmo—. El lo que firma es un contrato para hacer frente a las responsabilidades derivadas de un siniestro cuando éste se produzca.»

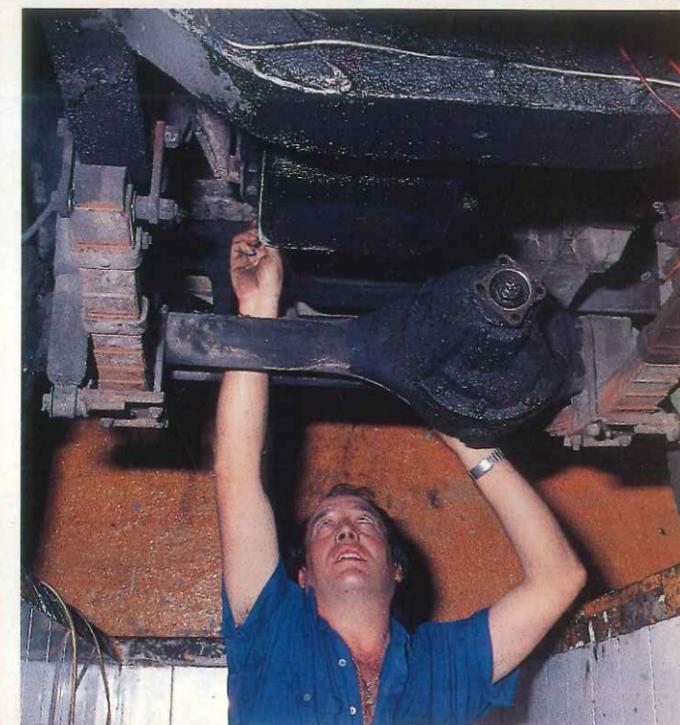
Para Adolfo Varela, abogado de la UCE (Unión de Consumidores de España), «pedir que sea el cliente quien pague la reparación es el detonante de esta crisis, porque supone, de hecho, cambiar el marco en el que nos movemos actualmente». De acuerdo con la ley, el cliente es responsable del pago de la reparación ante el taller siempre que firme el presupuesto o cuando se pruebe fehacientemente su aceptación. «Lo verdaderamente grave —explica Adolfo Varela— es que los talleres están utilizando al consumidor en

su enfrentamiento con una compañía.» Además, para el abogado de la UCE, «esta actitud de los talleres es muy grave y, creo, lesionará aún más la imagen del taller que tienen los usuarios».

Carmelo Olmo, presidente de Cetraa, no está de acuerdo. Para él, «la imagen de los talleres es cada día mejor, pero no gracias a las asociaciones de consumidores, que dan una información falsa al consumidor diciendo que existen muchas reclamaciones sobre talleres, cuando no son tantas, sino que muchas de ellas son simples consultas, y que hacen mucha demagogia». Además, para el representante de Cetraa, «la imagen del taller va de acuerdo con el producto que ofrece, es decir, con la calidad y el servicio que dé en las reparaciones».

PRECIOS Y RETRASOS EN LOS PAGOS

En el fondo del problema, el precio hora —que quiere ser fijado libremente por los talleres— y los retrasos en



Algunas aseguradoras exigen un precio. Según los talleres, eso bajaría la calidad de las reparaciones.

Para los consumidores, esta postura puede dañar la deteriorada imagen de los talleres.

los pagos por parte de algunas compañías aseguradoras son las verdaderas causas del enfrentamiento. Carmelo Olmo, presidente de Cetraa, explica la situación: «Ahora, los talleres tenemos que presentar facturas legales y detalladas. Pero las aseguradoras exigen que las hagamos a su nombre, sin ser ellas quienes encargan las reparaciones, lo que es bastante irregular. Además, las compañías exigen un precio, sin respetar el precio hora que el taller establece, lo cual lleva a que yo tenga que cobrar un precio distinto si viene a reparar como particular o amparado por su póliza con una aseguradora. Esto no es serio».

Según Adolfo Varela, de la UCE, «lo que ocurre es que, como las aseguradoras se retrasan en los pagos, la única forma que tiene el taller de asegurarse un pago rápido es cobrarle al usuario, trasladando la responsabilidad del pago, que es de la aseguradora, al cliente». Y ofrece una alternativa: «Lo que deberían hacer los

talleres es negociar con las aseguradoras unas fechas de pagos o, si no le convienen los precios o la forma de pagar, no trabajar con determinadas compañías». Además, para la UCE este sistema que pretenden implantar los talleres —que ya funciona en otros países— únicamente «traería muchas más incomodidades que ventajas».

En este sentido, la misma actitud de UNESPA —patronal de las aseguradoras— de elaborar un convenio (ASCIDE) que evite «que las compañías jueguen a no pagar», parece dar la razón a los talleres. Así, Carmelo Olmo denuncia que las compañías aseguradoras «nos dan largas a la hora de cobrar. Que si “hoy está malo el cajero”, que si “este mes no pagamos porque estamos haciendo balance”... Aquí siempre perdemos “los del mono”. Los talleres estamos dispuestos a dar servicio de gestión gratuita a nuestros clientes, pero no podemos jugarlos la inseguridad de cobrar. Ni se

puede entrar en nuestro precio porque entonces tenemos que bajar la calidad de la reparación».

Los talleres ofrecen la alternativa de cobrar al ciudadano cuando se le entregue el vehículo reparado o bien el sistema tradicional, pero a cambio del respeto absoluto de tres puntos: primero, a los precios del taller; segundo, que cuando exista un entendimiento entre taller y usuario, éste firme un documento escrito de reconocimiento de deuda; y, tercero, que, también por documento escrito, las aseguradoras se comprometan a pagar a los talleres en un plazo máximo de veinte días hábiles. «Con este sistema —comenta Carmelo Olmo—, los talleres nos comprometemos a financiar durante un mes a la aseguradora y nos hacemos cargo del gasto que supone el “papeleo” para la gestión al usuario gratuitamente, que significa mucho dinero, pero, ¿qué están dispuestas a ofrecer las aseguradoras a cambio?»

LOS PROBLEMAS DEL COBRO DIRECTO

Adolfo Varela apunta algunos de los problemas que el sistema de pago directo por el cliente podría provocar. «Primero, este cambio no se puede ha-

cer en dos días. Pienso, además, que no sólo es un error, sino que se trata de algo anacrónico. En todos los sectores, además del concepto calidad, se está introduciendo la idea de comodidad para el cliente. La actitud de los talleres, intentando cobrarle directamente y que luego sea él quien cobre a la compañía, sólo es ir contra corriente, provocándole incomodidades, molestias y desplazamientos extras. Otro problema es que al cliente le puede engañar el taller, en las piezas a sustituir y en los tiempos empleados, mientras que a un perito es mucho más difícil engañarle.»

Este último dato pone sobre la mesa uno de los puntos «calientes»

| | |
|------------------------------------|-------------------------|
| TASA HORARIA | 2.100 PTS. |
| I.V.A. (12%) | 252 PTS. |
| Precio total hora facturada | 2.352 PTS. |
| TARIFARIO | |
| mañanas | 8,35 a 14,00 H. |
| tardes | 15,05 a 17,15 H. |
| sábados | 8,50 a 12,50 H. |

El respeto absoluto al precio/hora fijado por el taller es indispensable para cualquier acuerdo con las aseguradoras. De lo contrario, será el cliente quien pague.

del conflicto: el tarifario de tiempos y precios de reparaciones. Así, mientras los talleres trabajan con los tarifarios elaborados por los fabricantes de vehículos, las aseguradoras trabajan con los suyos propios. Fuentes independientes han reconocido que los tarifarios de algunas compañías «están algo anticuados y alejados de la realidad». De hecho, Mutua Madrileña, en la solución a su conflicto con los talleres madrileños concesionarios de Ford, se ha comprometido públicamente a negociar un nuevo tarifario de tiempos.

En cualquier caso, la solución aportada al conflicto madrileño (que incluye la negociación individual entre cada taller y la compañía aseguradora, la revisión de las tarifas de acuerdo al IPC y la libertad de talleres y aseguradoras de recomendar establecimientos distintos) está aún lejos de ser definitiva.

Juan M. MENENDEZ
Fotos: GARROTE y RUBIO



Con el sistema «bonus-malus», las aseguradoras creen que el 70 por 100 de buenos conductores no pagará los excesos de los restantes.

Las compañías estudian nuevos baremos para las primas y comienza a aplicarse el «bonus-malus»

Los seguros subirán un 20 por 100

Las pérdidas económicas de la rama del automóvil de las empresas aseguradoras, cifradas en 300.000 millones de pesetas en los dos últimos años, van a producir un profundísimo cambio en la estructura de los seguros automovilísticos españoles. Así, junto a un más que previsible aumento del 10 por 100 en las primas, los criterios para la determinación de la tarifa del seguro anual van a modificarse sustancialmente. Términos como bonus-malus, baremos tarifarios de reparación, conductor profesional, kilometraje anual recorrido, historial de siniestros, certificado de siniestralidad, etcétera, van a convertirse en algo cotidiano a la hora de contratar un seguro obligatorio para el automóvil.

En primer lugar, las primas de los seguros subirán, este año, un 10 por 100, aproximadamente, con modificaciones individuales, variables según la compañía y el asegurado. Como en años anteriores, los incrementos en la siniestralidad (número de accidentes, con y sin víctimas) del último año, las indemnizaciones fijadas por los jueces y la adaptación a los criterios de la CEE son los responsables de esta medida.

NUEVOS CRITERIOS

Pero mucho más novedosos e interesantes son los nuevos criterios que las compañías aseguradoras están estudiando para fijar las primas a pagar por los automovilistas en un futuro. El primer criterio, el más conocido y sobre el que existe un consenso casi total para su aplicación, es el «bonus-malus». Este sistema ofrecerá reducciones de la prima a los



La veteranía del carnet y el número de kilómetros recorridos cada año determinarán la cuantía de la prima del seguro.



El incremento de la siniestralidad y las cuantías de las indemnizaciones judiciales justifican, un año más, una subida del 10 por 100 en los seguros automovilísticos.

automovilistas sin siniestros, mientras se la incrementará notablemente y en función de los siniestros en los que participen a los «malus» conductores. Las compañías aseguradoras sostienen que, así, el 70 por 100 de «bonus» conductores no tendrá que soportar los costes que producen el 30 por 100 de los que se ven implicados reiteradamente en accidentes.

Un segundo criterio, también bastante aceptado, es la ampliación del número de zonas tarifarias. Hasta ahora existían tres áreas (A, B y C),

divididas según la siniestralidad media y que, básicamente, coincidían con la cornisa cantábrica, la zona centro de España y el Sur y Levante. Ahora, las aseguradoras quieren elaborar un número mayor de zonas en función de la siniestralidad real del lugar y siempre de acuerdo con el sistema de bonus-malus, de tal forma que un conductor, aunque esté en una zona de alta siniestralidad, si su expediente demuestra que es «bonus», tenga unas primas más reducidas.

También está en marcha la fija-

ción de unos baremos de tiempos y costes para la reparación de los vehículos, lo que redundará en acuerdos-marco y negociaciones con datos reales con los talleres de reparación. El Centro de Investigación de Zaragoza, costado por UNESPA, será el encargado de estos baremos.

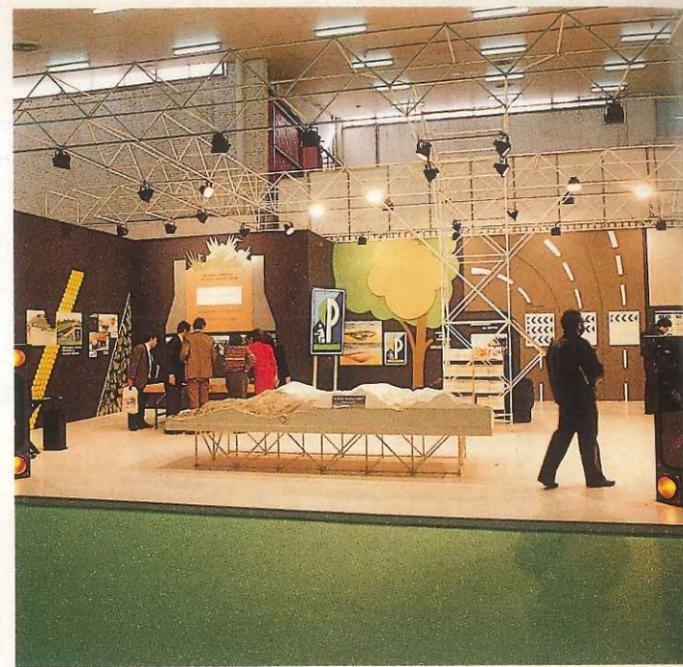
ANTIGÜEDAD Y KILOMETROS

Otra novedad que influirá en el coste de la prima es la antigüedad del permiso de conducción y el número de kilómetros recorridos cada año por el conductor. Así, conductores profesionales o aquellos que superen un determinado número (estimado en torno a los 20.000 kilómetros/año) tendrán primas más elevadas, ya que, según las compañías, tienen un riesgo de sufrir accidentes más elevado que un conductor que sólo utiliza el vehículo los fines de semana. Igualmente, también tendrá en cuenta que los jóvenes entre dieciocho y veinticinco años son culpables, según sus datos, del 31 por 100 de los accidentes, especialmente durante las noches de los fines de semana.

La lucha contra el fraude al seguro, que se estima supone un coste del 7 por 100 de las primas, y el intento de establecer un sistema unificado y coherente para las indemnizaciones judiciales —siempre respetando la independencia de criterio de los jueces— son los dos últimos apartados de este plan de las aseguradoras. Además, este último capítulo tendrá dos consecuencias principales: por un lado, permitirá a las aseguradoras establecer unas previsiones de costes y la fijación de unas primas más adecuadas a los costes reales; en segundo lugar, unificará el pago de las indemnizaciones de tal forma que, ante circunstancias iguales, se pague lo mismo por un muerto en accidente en Canarias que en Madrid.

De momento, sólo el sistema «bonus-malus» parece que va a aplicarse, de forma generalizada, en los próximos tiempos (incluso, alguna compañía lo aplica ya), pero UNESPA, la patronal que agrupa a las aseguradoras, ya está realizando estudios y trabajos para fijar criterios fiables y aplicar los sistemas que apuntamos.

Juan M. MENENDEZ



«Trafic» celebró su segunda edición

Lo último en seguridad vial

El Salón de la Seguridad Vial, que ha celebrado su segunda edición en el marco del «Sicur», ha puesto nuevamente de manifiesto el interés que despierta el sector de la seguridad en la circulación. Un total de 145 expositores de todo el mundo se dieron cita en «Trafic'90» para dar a conocer los avances de la más moderna tecnología, tanto en el control como en la vigilancia de la circulación. Destacaron, entre otros aspectos, las novedades en torno al aparcamiento mecánico, las técnicas de vigilancia y el análisis del comportamiento de los conductores.

La celebración en Madrid del Salón de la Seguridad Vial Trafic'90, el pasado mes de marzo, es clara muestra del interés que despierta la inseguridad en la circulación. Es la segunda ocasión que la Institución Ferial de Madrid (IFEMA) organiza esta feria, tras la buena acogida que tuvo en 1988, ahora ya con la categoría de internacional.

Este año se ha ampliado la superficie de la exposición un 25 por 100 a fin de poder dar cabida a los 145 expositores que se han dado cita para mostrar a profesionales y público, en general, todas las tecnologías y proyectos destinados a que la circulación sea, sobre todo, más segura. Además de las empresas nacionales integrantes de este sector, participaron otras de Estados Unidos, Japón, Gran Bretaña, Italia, Francia, Bélgica, República Federal de Alemania, Suiza, Finlandia y Países Bajos. Todas ellas mostraron, durante los cuatro días de la feria, lo

último en maquinaria, procesos e ideas dirigidos a hacer más cómoda y fiable la relación entre la vía, el automóvil y el conductor-peatón.

Un breve y rápido resumen de lo que se pudo ver en «Trafic'90» se centraría en: sistemas de señalización (direccional, asfáltica, luminosa y para obras), técnicas de vigilancia y control del tráfico, nuevas formas de aparcamiento y sistemas de seguridad para conductores y peatones.

Analizando algunas de las novedades allí expuestas, hay que destacar, en primer lugar, los llamados aparcamientos mecánicos. Se trata de un sistema gracias al cual el usuario no necesita realizar directamente la maniobra de aparcamiento; simplemente se limita a dejar y recibir su vehículo en una cabina. Después, una computadora se encarga de aparcar el automóvil a través de mecanismos automáticos. La ventaja de este nuevo sistema es la po-

sibilidad de instalación en pequeños espacios no aprovechables con el procedimiento actual.

Otra de las ofertas más llamativa fue el semáforo inteligente. Este mecanismo emplea rayos infrarrojos para medir la intensidad del tráfico, cambiando de color según la mayor o menor frecuencia de vehículos. De esta forma la regulación de la circulación se realizará rápidamente y de acuerdo con las circunstancias que en cada momento se presenten.

ESTUDIO DE REACCIONES

En el plano de la seguridad que afecta directamente a la persona, se enmarca el sistema Argos, proyecto de la Dirección General de Tráfico que se va a poner en funcionamiento en los próximos meses. Su objetivo es estudiar el comportamiento del conductor en las diferentes situaciones que se presentan en circulación. El análisis de las conductas se hará teniendo como base los datos facilitados por sensores instalados en la carretera, en el vehículo y en el conductor.

También en el sector de señalización se mostraron varios modelos de indicadores y señales fabricados con mate-



riales de alta resistencia a golpes y a condiciones climatológicas adversas. A destacar, una nueva fibra «Diamond Grade», que multiplica por cinco la distancia desde la que puede ser vista. Así, si hoy una señal se puede ver en 100 metros, con este nuevo material reflectante, que incluye en su composición prismas ópticos, la misma señal se podrá ver a quinientos. Otra peculiaridad del «Diamond Grade» es su alta angularidad. Esto significa que el conductor, además de ver con total nitidez la señal de frente, también la puede ver lateralmente. Es recomendable para vías de alta velocidad en zonas altas, como los pódicos.

La tecnología aplicada al tráfico, que realmente no persigue sino la búsqueda de una mayor seguridad en la circulación, continúa, por tanto, en pleno desarrollo. La próxima cita en «Trafic» será en el tan manoseado año de 1992.

Teresa GONZALEZ GONZALEZ
Fotos: Miguel GARROTE

«Trafic» ha adquirido identidad propia y categoría internacional en el mundo de la seguridad vial.

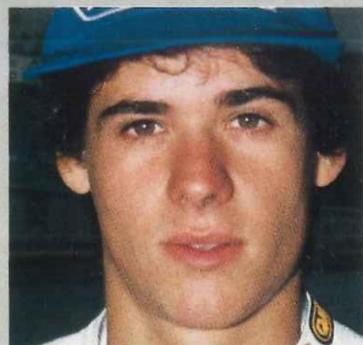


La importancia de una foto

Objetos de especial preocupación son el control y la vigilancia de carreteras, como prevención de accidentes. En este sentido, resaltar que la mayor parte de las denuncias formuladas son por exceso de velocidad, siendo la famosa y temida fotografía la mejor prueba de que ha existido infracción. En este campo, las novedades más destacadas de «Trafic'90» han sido, por un lado, una lectora de negativos fotográficos, y por otro, una tarjeta grabadora de los datos que capta la cámara fotográfica.

La nueva lectora de negativos fotográficos presenta la peculiaridad de poder positivarlos, cuando la matrícula sea reflectante; también puede acercar y centrar la parte de la fotografía que más interese, e incluso disminuir la luminosidad cuando la luz del flash sea excesiva. Estas posibilidades facilitan la apreciación de la numeración en una matrícula que a simple vista sea ilegible, e incluso la persona que conduce.

La otra novedad consiste en un sistema que combina la captación de una infracción mediante la cámara fotográfica, al mismo tiempo que quedan grabados en una tarjeta los datos concernientes al vehículo infractor captados en la fotografía: matrícula, velocidad, hora, punto kilométrico, etcétera. Esta tarjeta, conectada posteriormente a un decodificador, muestra en la pantalla del ordenador el listado de datos obtenidos, pudiéndolos incluso trasladar directamente al boletín de denuncia por impresora. La ventaja que aporta es una tramitación de la denuncia más rápida y con una reducción notable del índice de errores.



Alex Crivillé comienza la temporada merced a sus posibilidades por una fractura de clavícula en los entrenamientos de Suzuka.



Con moto oficial, éste debe ser el gran año de Cardús, uno de los cinco mejores de los 250 c.c.

LA ARMADA ESPAÑOLA, AL ATAQUE

Un campeón mundial de 19 años y un bicampeón de 28. Las figuras de Alex Crivillé y «Sito» Pons pertenecen al pasado; muy reciente, pero pasado al fin. La técnica, el deporte, son constante superación, permanente desafío y para todos los pilotos españoles los «Gran Prix» de Japón y Estados Unidos, los primeros del Mundial '90, marcan el comienzo de una «nueva época».

Prácticamente toda «la armada mundialista española» ha comenzado a jugar sus bazas sobre los circuitos de Suzuka y Laguna Seca, la disputa de unos puntos preciosos en sus distintas cilindradas, en las que tendremos representantes con «aspiraciones a podio», si bien el gran desafío es esa categoría «reina» del «medio litro» en la que «Sito» Pons y Juan Garriga han regresado tras haber probado su calidad en las «combativas» 250.

Es éste un año de novedades, de cambios de pilotos y escuderías, tan sorprendentes como ver nuestra primera «bala roja», la eterna Derbi estandarte de nuestro motociclismo de velocidad, en manos del valiente e inquieto rival de nuestro «Aspar», el italiano Ezio Gianola... y el propio «Aspar», a su vez, estrenando en el Mundial su JJ Cobas, una máquina que aspira a revalidar su título del pasado año, contando además con otros dos ex pilotos de Derbi: Julián Miralles y Manuel «Champi» Herreros.

Este 1990 puede ser el gran año de Carlos Cardús, uno de los cuatro mejores de su categoría (250 c.c.). Ahora con su fla-

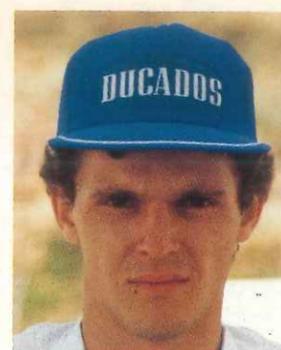
mante Honda-Repsol, calzada con los mejores neumáticos de su sponsor colaborador, debe aportar grandes satisfacciones a los que siempre hemos creído en sus posibilidades. En esa misma cilindrada otros nombres españoles de peso específico, Alberto Puig (¡al fin con una montura digna de sus cualidades!) y Alex Crivillé (encontrado en la poderosa escudería de Giacomo Agostini), han visto esfumarse sus primeras ilusiones con sendos accidentes pretemporada. «Aspar», tratando de «coger el pulso» a esta categoría con una «imprevisible» JJ Cobas, completa ese cuarteto que pretende prolongar el dominio español en el Mundial de Velocidad con un listón colocado el pasado año a gran altura con los títulos en 125 y 250 c.c., como culminación de una gran década.

JJ COBAS TB 6 (125 c.c.)

Detenta actualmente el título de campeona del mundo, logrado el pasado año por Alex Crivillé, y es el arma de nues-



«Sito» Pons, en su salto a 500 c.c. con Honda, está realizando registros cercanos a los primeros pilotos de la escudería.



Juan Garriga vuelve a los 500 c.c. con una moto con garantías, Yamaha, y aspira a estar entre los ocho primeros del Mundial.

250 c.c.: LOS «PRINCIPES HEREDEROS»

Los 250 c.c. van a deparar emoción durante toda la temporada. «Sito» Pons había dominado con «mano férrea» en los dos últimos años, y ahora que «ha volado a las alturas del 500» en unión de otro español, Juan Garriga, la competición se ha tornado más abierta que nunca con la presencia «fija» de John Kocinski (el norteamericano que contó por victorias sus esporádicas apariciones en el pasado año), ahora con un material de primera fila: la Yamaha YZR oficial con los colores del equipo del veterano campeón Kenny Roberts. Pero Kocinski no va a aburrirse, porque frente a él se encuentra una poderosa escuadra Honda, capitaneada por el alemán Reinhold Roth (veterano pero eficaz); el

TODOS LOS ESPAÑOLES

| Piloto | Marca/Equipo |
|--------------------------|-------------------|
| 125 c.c. | |
| Julián Miralles | JJ Cobas/Coronas |
| Jorge Martínez «Aspar» | JJ Cobas/Ducados |
| Luis Miguel Reyes | Garelli/Marlboro |
| «Herri» Torrontegui | Honda/Repsol |
| Manuel «Champi» Herreros | JJ Cobas/Coronas |
| Manuel Hernández | Honda/Licor 43 |
| Jaime Mariano | Honda/Banca March |
| Luis Alvaro | Derbi |
| 250 c.c. | |
| Carlos Cardús | Honda/Repsol |
| Alberto Puig | Yamaha/Ducados |
| Alex Crivillé | Yamaha/Marlboro |
| Jorge Martínez «Aspar» | JJ Cobas/Ducados |
| 500 c.c. | |
| Alfonso Pons | Honda/Camps |
| Juan Garriga | Yamaha/Ducados |

tros pilotos punteros de la pequeña cilindrada. Se trata de la JJ Cobas TB 6, una pequeña ligerísima máquina (66 kg. en vacío), con sutiles cambios sobre el modelo del pasado año. Los más importantes son su horquilla delantera, su bastidor, basculante y ruedas de 17", aparte de esa válvula electrónica de escape que ya Crivillé utilizó con excelentes resultados. Monta un motor monocilíndrico «Rotax», austríaco (que ha ganado en fiabilidad) y ha sido desarrollada por Antonio Cobas y Eduardo Giró, que han elaborado en España treinta unidades y han conquistado a clientes como Peter Otl, Stefan Dorflinger, Adi Stadler, Ralf Waldmann, Johnny Wickstrom, etcétera, que bajo los colores de distintos equipos disputan el Campeonato del Mundo pilotándola.

Jorge Martínez «Aspar», Julián Miralles, Manuel «Champi» Herreros y «Herri» Torrontegui son nuestras «bazas fuertes» en la pequeña categoría. Los tres

primeros sobre las flamantes JJ Cobas, y el piloto vasco sobre una Honda con preparación «de fábrica», similar a las que pilotan el holandés Hans Spaan y el italiano Fausto Gresini y a las de los japoneses Takada y Unemoto.

Otro gran «outsider» al título es ni más ni menos que el italiano Ezio Gianola, que ahora ha cambiado de aires, convirtiéndose en el primer piloto de nuestra Derbi. Con ella ha cubierto una larga serie de entrenamientos, adaptándose a las características difíciles de esta rápida máquina, que ambiciona regresar por la puerta grande con esta arriesgada (y costosa) decisión. Manuel Hernández y Jaime Mariano, sobre dos máquinas de características más modestas; Reyes, con la imprevisible Garelli, y el jovencísimo Luis «Pitufu» Alvaro, pilotando la segunda Derbi, tendrán que luchar mucho por los puntos, ya que Honda aspira «al copo» de todas las cilindradas de «moto sola».

galo Dominique Sarron, que regresa a esta cilindrada tras una decepcionante «aventura» en 500; el suizo Jacques Cornu, otro veterano modelo de regularidad, y el español Carlos Cardús, que en la pretemporada asombró con sus tiempos récord en distintos circuitos.

Pero aún hay más, porque las propias Yamaha YZR de Luca Cadalora, y las de los españoles Alex Crivillé y Alberto Puig —cuando ambos se recuperen de las lesiones sufridas poco antes de iniciarse la temporada—, unidas a los «oficiales» Aprilia, Martin Wimmer, Loris Reggiani o el mismísimo Carlos Lavado, y sin olvidar al japonés Shimizu, están dispuestas a mantener duelos tan emocionantes como los que en pasados años convirtieron esta cilindrada en uno de los «platos fuertes».

Jorge Martínez «Aspar» también disputa esta categoría, pero su máquina, una JJ Cobas de soluciones técnicas brillantes pero insuficientemente desarrolladas, ado-



«Aspar» va a intentar el doblete en 125 y 250 c.c. con JJ Cobas, aunque la de cuarto de litro adolece de puesta a punto.



CALENDARIO DEL MUNDIAL

| Fecha | Gran Premio | Circuito |
|------------------|----------------|-------------------|
| 25 de marzo | Japón | Suzuka |
| 8 de abril | Estados Unidos | Laguna Seca |
| 6 de mayo | España | Jerez |
| 20 de mayo | Italia | Misano |
| 27 de mayo | Alemania | Nurburgring |
| 10 de junio | Austria | Salzburgring |
| 17 de junio | Yugoslavia | Rijeka |
| 1 de julio | Holanda | Assen |
| 7-8 de julio | Bélgica | Spa-Francorchamps |
| 22 de julio | Francia | Lemans |
| 5 de agosto | Gran Bretaña | Donington |
| 12 de agosto | Suecia | Anderstop |
| 26 de agosto | Checoslovaquia | Brno |
| 2 de septiembre | Hungría | Hungaroring |
| 16 de septiembre | Australia | Sidney |
| 30 de septiembre | Brasil | Goiania |

lece aún de «puesta a punto». Entre ellos está el heredero de «Sito». La solución... en septiembre.

500 c.c.: DOS ESPAÑOLES ENTRE LOS «GRANDES»

Para «Sito» y Garriga, los 500 c.c. no son una cilindrada desconocida. Ambos realizaron aprendizajes problemáticos, con distintas máquinas, años atrás: «Sito», con una Suzuki falta de caballos, velocidad punta y de chasis ingobernable de la escudería de Roberto Gallina, y Garriga, poniendo a punto una «artesanal» Cagiva de los hermanos Castiglioni. Ahora las condiciones son bien distintas, porque la evolución de estas máquinas ha sido asombrosa, con potencias que superan los 160 caballos, y su conducción exige técnicas en las que norteamericanos y australianos son consumados maestros. La cilindrada de 500 es extremadamente selectiva, y dentro de los propios equipos oficiales solamente cuatro pilotos —a lo sumo cinco— son los «elegidos». Yamaha, y especialmente su equipo norteamericano, es, sin duda, la más potente formación. Kenny Roberts ha recuperado para la marca de los diapaso-



Julián Miralles, con JJ Cobas, es un serio aspirante al título del 125 c.c., con permiso de los «Aspar», Herreros Torrontegui...



Herri Torrontegui es una de las bazas fuertes en 125 c.c. Por fin, una Honda a la altura de su categoría le da posibilidades.



Alberto Puig tiene una máquina a su altura. Sin embargo, su rotura de tibia y peroné le va a dejar un poco atrás al principio de temporada.

nes al campeón mundial Eddie Lawson y, por si fuera poco, su segundo piloto es Wayne Rainey. Ambos «han volado» con registros de tiempo similares y, al menos en principio, no hay «número uno fijo». Habrá que seguir de cerca este «mano a mano» bajo unos mismos colores.

Frente a ellos, las Honda oficiales del ex-

campeón Wayne Gardner (con ganas de volver por sus fueros), respaldado en su mismo equipo por Michael Doohan, la Honda del italiano Pier Francesco Chili, o la de nuestro campeón «Sito» Pons, que desde un primer momento intenta conseguir resultados para contar con neumáticos similares a los que montan las «super estrellas» de la categoría. Otra poderosa formación es Suzuki, que cuenta con el «hombre-espectáculo» Kevin Schwantz, el piloto que más «Grand Prix» ganó el pasado año, perdiendo el campeonato por increíbles averías. Christian Sarron y Jean-Philippe Ruggia, y el español Juan Garriga —todos ellos sobre Yamaha— serán otros contendientes de peso a lo largo de la temporada. Garriga ha sorprendido gratamente con la YZR, y sus palabras —igual que las de «Sito»— afirmando que sería «todo un éxito acabar el Mundial '90 clasificados entre los siete-ocho primeros», deben ser el punto de mira tanto de los propios pilotos como de la afición española, a la espera de un '91 decisivo.

Carlos DOMINGUEZ VEGA

CARDUS Y PONS DIERON LA TALLA

Mientras «Sito» Pons y Cardús dieron la talla en el difícil circuito de Suzuka, los demás españoles tuvieron muchísimos problemas con sus monturas y no entraron en los puntos. Este «fracaso» es mayor, si cabe, en los 125 c.c., donde había muchas esperanzas depositadas en las JJ Cobas. Sólo Manuel Hernández (Honda), decimoctavo, se mantuvo en pie toda la prueba, mientras Herreros, «Aspar» y Miralles caían (este último por dos veces) de sus máquinas, calificadas de «ingobernables» por el piloto de Alcira.

Cardús dio siempre la cara en el 250

c.c. y se aupó a la segunda plaza, pese a correr sin freno delantero desde la segunda vuelta, cediendo, entre lágrimas, la primera plaza a Cadalora. Eso sí, ambos salieron beneficiados del accidente de Kocinski, el «superfavorito». Por su parte, «Sito» estuvo siempre entre los favoritos (si exceptuamos a Rainey, que nunca dio opción) y disputó de tú a tú la cuarta plaza, que a la postre no alcanzó, al australiano Magee. «Sito» opta a los neumáticos «de primera» para las próximas pruebas, mientras Garriga, décimo a duras penas, quizá quede lejos de esta posibilidad.

La pluma en el asfalto



Juan MADRID

No seas tan listo, Zacarías

AQUEL chico esmirriado y de sonrisa torpe fue siempre demasiado listo. Empezó engañando con los cromos en el colegio, continuó con las canicas y luego le fue fácil imaginar negocios fabulosos a los que iba metiendo a todos sus amigos.

Zacarías fue siempre un tipo listo. Los coches último modelo y sus trajes cruzados indicaban que continuaba siendo listo. Las mujeres caían en sus redes como pececillos hambrientos y luego salían con la misma facilidad con que habían entrado. Zacarías era tan escurridizo como una pelota mojada.

Aquella noche Zacarías llevaba más de una hora apoyado en el mostrador de la discoteca de lujo, observando a las mujeres. Las había de todas clases: altas, bajitas, gordas, deslenguadas, altivas y coquetas, pero todas tenían una característica común. Eran ricas. Sus padres, sus maridos y novios eran ricos. Esa era la clase de compañía que le gustaba a Zacarías.

Por eso no se extrañó cuando la morena de boca grande se le acercó y le dijo que lo había visto en otra parte.

—Tú también me eres familiar

—contestó Zacarías.

Media hora más tarde, los dos caminaban por la oscuridad de una calle húmeda reconociendo afinidades y pasados comunes. Zacarías hablaba del futuro posible entre los dos con esa legendaria habilidad que le había hecho famoso desde sus tiempos escolares. Le habían bastado cinco minutos de conversación para darse cuenta de que aquella mujer de boca grande no poseía el hábito de reírse, que estaba demasiado sola y que nunca había pasado hambre y privaciones. Sin darse cuenta, de forma automática, Zacarías fue evaluando las posibilidades de que ella tomara parte en su negocio de importación y exportación. No se lo diría ahora, esperaría. Su práctica y un sexto sentido le indicarían cuándo y en qué momento se lo diría.

Esa mujer no podría ser diferente a las otras.

—El primer amor es el más importante —estaba diciendo ella—. —El primer amor te marca para toda la vida. Yo me enamoré por por primera vez a los trece años de un chico de mi clase. Estaba loca por él, le quería como nunca

podré querer jamás. Me engañó y acabó con mi capacidad de amar para siempre. Ya no he vuelto a amar nunca, me convirtió en una desgraciada.

—Sí —susurró Zacarías y la tomó delicadamente del brazo. Notó cómo ella se estremecía. La mujer de boca grande le señaló el callejón oscuro.

—Ahí tengo el coche —dijo, y Zacarías sonrió por dentro. Ella se apoyó en el Mercedes último modelo y Zacarías sintió en su pecho el calorillo del triunfo.

—¿Sabes quién era ese chico que me engañó cuando yo tenía trece años, Zacarías? —murmuró ella.

Zacarías apenas si tuvo tiempo de negar con la cabeza. Lo último que sintió fue el caño de la pequeña pistola en los testículos. El disparo le atravesó de arriba abajo y le abrió un boquete en la coronilla del tamaño de una pelotita de pin-pon. La mujer se apartó para no mancharse de sangre y Zacarías cayó sobre el Mercedes último modelo.

Luego se fue caminando hacia su coche, un Seat Panda de color rojo, para dirigirse al juzgado de guardia y contar cómo aquel sujeto había intentado violarla.

R E C U E R D A

CONDUCE PARA VIVIR



Correr por encima de las limitaciones, pasarse, es despistarse. Las señales y tu seguridad te marcan la velocidad.



Cuando la carretera está llena, en atascos, caravanas... mantener la distancia es fundamental. Y nunca bajes la guardia.



Beber y no conducir. Conducir y no beber... ser o no ser. La mejor opción: ¡TAXI!. Una retirada a tiempo es una victoria.



Hazte un gran favor, abróchate el cinturón de seguridad. Adelante o atrás, en ciudad o en carretera, el cinturón es el mejor salvavidas.



Ir por la vida sin casco es correr un gran riesgo. En motos y ciclomotores el casco es la vida.



Es muy triste que el fin de semana, pueda ser el fin de una vida joven. En risas, fiestas y demás... ¡Alcohol y coche no!



TE LO DICE UN AMIGO.

 **Dirección Gral. de Tráfico**

 **Ministerio del Interior**