

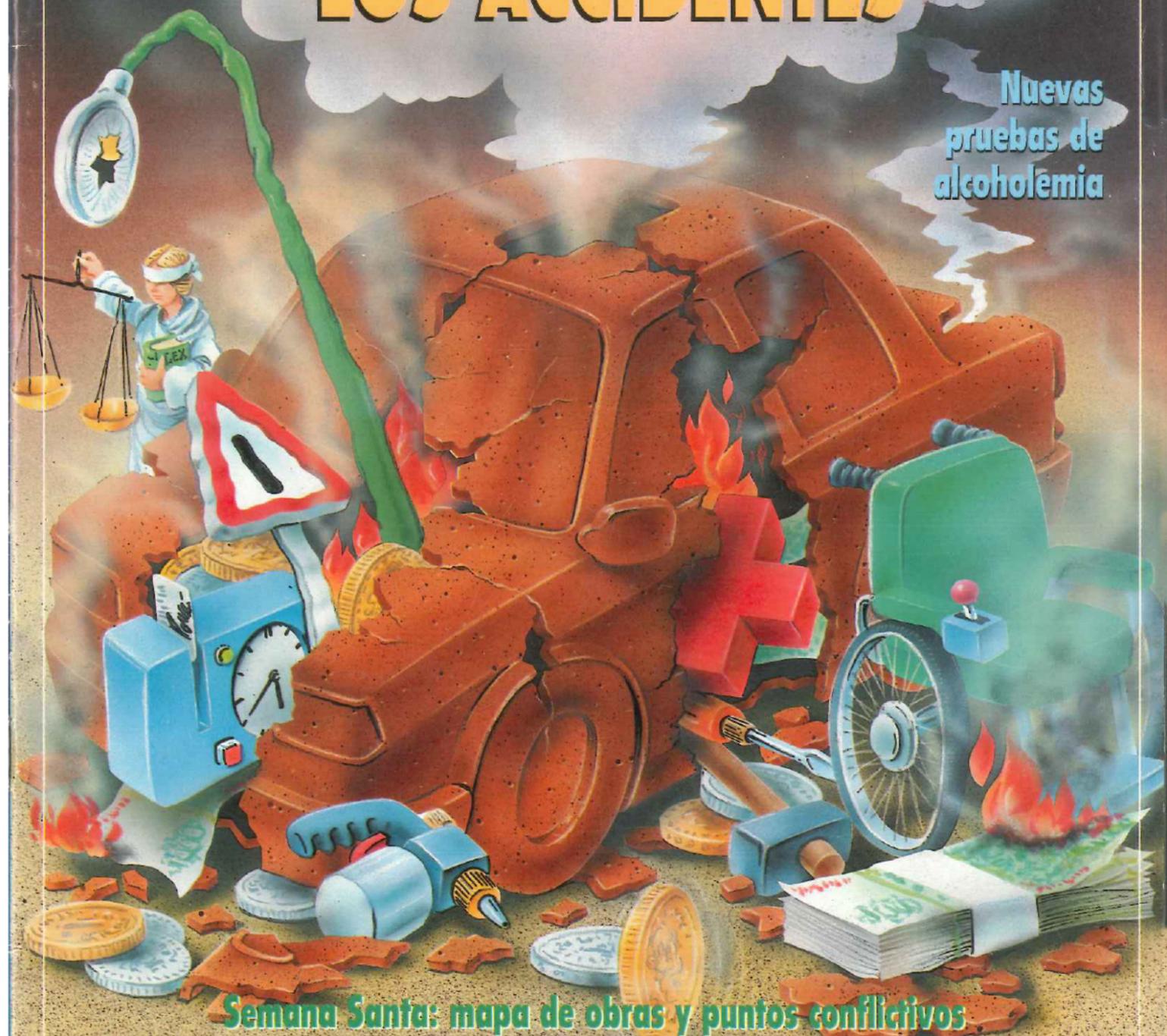
AÑO X
Nº 97
MARZO
1994

Tráfico

Una sangría de más de 1 billón de pesetas anuales

LO QUE NOS CUESTAN LOS ACCIDENTES

Nuevas
pruebas de
alcoholemia



Semana Santa: mapa de obras y puntos conflictivos

8

LA MUERTE TIENE UN PRECIO

Entre 1 y 1,6 billones de pesetas nos cuestan los accidentes de tráfico en España. Una cifra escalofriante que, no obstante, no debe ocultar el drama personal de las familias rotas por esta lacra, pero que tampoco debemos echar en el olvido. No en vano, cada español paga por los accidentes una media anual de 30.000 pesetas.



40

EL ALCOHOL, CARA A CARA

La DGT inicia una experiencia en carretera para controlar mejor la alcoholemia de los conductores mediante unas pruebas que miden los desplazamientos oculares, el equilibrio, etcétera. De momento, durante el período de pruebas se trata de algo voluntario y cuyos resultados no se utilizarán contra los conductores.



SECCIONES

La locura del mes	3
Disco verde	4
Editorial	5
Aunque usted no se lo crea	6
Mi carril	7
Humor	26
Tráfico del motor	27
Taller de opinión	30

TRÁFICO CHICO (suplemento central)

Noticias del motor	32
El parque automovilístico, al día	34
Lecciones de "Sito" Pons	35
Medicina del tráfico	51
El maletero	52
La pluma en el asfalto	53
Famosos en marcha	54
Cartas	56
Pasatiempos	58

27

LA CARRETERA EN SEMANA SANTA

Como cada año, la Semana Santa suele ser el primer período vacacional. En nuestras páginas especiales le decimos dónde pueden estar los puntos conflictivos, las obras y los problemas y el por qué. Así podrá evitarlos, disfrutar sus vacaciones y, sobre todo, volver.



17

LA CESTA DE LA COMPRA DEL AUTOMÓVIL

Un estudio comparado entre diez miembros de la Unión Europea pone de manifiesto que Portugal y España son los países más baratos a la hora de comprar automóviles. Le decimos cuáles son los precios de los principales modelos en los diferentes países. Busque, compare y, si encuentra algo mejor...



54

LOS CONSEJOS DE MIGUEL "GASOFA" MOLINA

Miguel Molina, el popular "Gasofa" de la serie "Lleno, por favor", cuenta algunas de sus experiencias en la carretera, el dolor por la pérdida de un amigo, la responsabilidad que, ante sus hijos, tiene como conductor y sus proyectos profesionales.



LA LOCURA DEL MES

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



El tiempo, que gracias a la secuencia podemos observar, le va dando la razón, ya que el camión no logra terminar la maniobra con la suficiente antelación como para no poner en peligro al turismo. Además, el camión, tratando de evitar al coche, "empuja" a la furgoneta hacia el arcén, con el susto consiguiente por su parte.

La señalización nos indica que el camión blanco, en principio, está adelantando en un lugar permitido y, al tratarse de una recta larga, con suficiente visibilidad. No parece, quizás, que sea una locura, pero el turismo que viene en dirección contrario parece preocupado por lo que tarda el camión en adelantar y se va echando a la derecha, al arcén.

El camión sigue "empujando" a la furgoneta hacia el arcén, cortándole un poco el paso. Gracias a que los demás -el turismo e, incluso, el camión- se han ido al arcén para darle más espacio y evitar un gravísimo accidente, seguramente mortal. Una vez más, un adelantamiento en un lugar permitido se convierte en locura por la falta de espacio y por no tener potencia suficiente para hacerlo con seguridad.



Desmitificación del alcohol

Por motivos personales y profesionales, estoy muy sensibilizado con la cuestión de las toxicomanías. De hecho, pertenezco a dos asociaciones de carácter altruista, cuyo fin último es la prevención de las politoxicomanías, en general, y del sobreabuso o uso indebido del alcohol, en particular. Nuestra modesta labor profiláctico-docente es ofrecida allá donde nos es requerida; escuelas, institutos y asociaciones varias son los principales demandantes de esta labor.

A modo de sugerencia constructiva y, ya que suele ser lo que despierta el mayor interés entre el público que acude a nuestras exposiciones, apunto un decálogo de desmitificaciones en torno a las repercusiones del uso inadecuado del alcohol. Creencias generales y "vox populi" que son erróneas a todas luces.

1.- **El alcohol no es un alimento:** Aporta calorías "vacías", al igual que los dulces.

2.- **El alcohol "no calienta":** Al principio puede resultar tónico. Nunca debemos dárselo a personas con síntomas de congelación.

3.- **El alcohol no estimula ni aumenta los reflejos:** Provoca un adormecimiento del cerebro haciendo los reflejos más lentos y puede llegar a deprimir el Sistema Nervioso Central (SNC).

4.- **El alcohol no abre el apetito:** Provoca unas contracciones del estómago,

similares a las del hambre, y un aumento de las secreciones gástricas, induciendo a la acidez. Pero no es verdadero apetito.

5.- **El alcohol no previene las enfermedades del corazón:** Al contrario, las agrava; y, de hecho, está descrita una enfermedad producida por él: la miocardiopatía alcohólica.

6.- **El beber no es de hombres ni hace más hombre.**

7.- **El alcohol no es una estimulante sexual:** Es una causa de impotencia entre los hombres y de amenorrea en las mujeres.

8.- **El alcohol no hace más amables, simpáticas y agradables a las personas:** Las vuelve agresivas, violentas y muy celosas, siendo el causante de malos tratos y agresores, tanto a las mujeres como a los hijos.

9.- **El alcohol no quita el dolor de muelas:** Anestesia las terminaciones nerviosas y, por lo tanto, éstas no recogen la sensación nociocéptica. No se debe tomar para evitarlo.

10.- **Los vinos quinados no hacen "subir la leche" en mujeres lactantes:** Craso error. Al succionar el neonato, el alcohol será ingerido, utilizando como transmisor la leche materna.

(*) *ATS diplomado en Enfermería y estudiante de Odontología*



José María PONCE

AÑO X
NÚMERO 97. MARZO 1994

Director: Jesús Soria.

Redactores jefe: Juan M. Menéndez y J. Ignacio Rodríguez.

Confección: José Bélamo.

Redactores: Teresa González, Mercedes López, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía).

Fotografía Miguel Garrote, Marcos González (colaborador) y Rafael Martín (colaborador).

Secretaría de Redacción: Ana Álvarez.

Colaboran en este número: F. Javier Álvarez, Antonio Aragüéz, Antonio Arias, Juan C. González, Javier González Caballero, Elena Markínez, Pablo, Álvaro Ponce, José María Ponce Alfonso "Sito" Pons y Ramón.

Colaboración especial: José Cavero

Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (4ª planta). 28027 Madrid.

Teléf. directos: 742 83 53 y 741 40 11.

Centralita:

742 31 12 (ext. 243 y 285)

Télex: 44510 DIREE

Consejo Editorial: Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, José Azpeitia, Carlos Corbacho, Juan Galbis, Isabel Herrarte, Jesús Izarzugaza, Juan José Jauralde, María Paz López, Juan M. Menéndez, Miguel Muñoz Medina, Pedro Molina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, Estrella Rivera, José I. Rodríguez, Jaime de la Serna y Jesús Soria.

Imprime: EUROHUECO, S.A. Carretera N-II, km. 592,200.

Polígono Industrial "Can Albareda" 08755 Castellbisbal (Barcelona).

Depósito legal: M-25.988-1985

N.I.P.O.: 126-94-001-3

Distribución: HUPACKSA.

Fundidores, 39. Getafe. Madrid.

(La revista TRÁFICO 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 TRÁFICO como fuente.

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

Tirada de este número: 350.000 ejemplares.

Editorial

Muerte de un ciclista

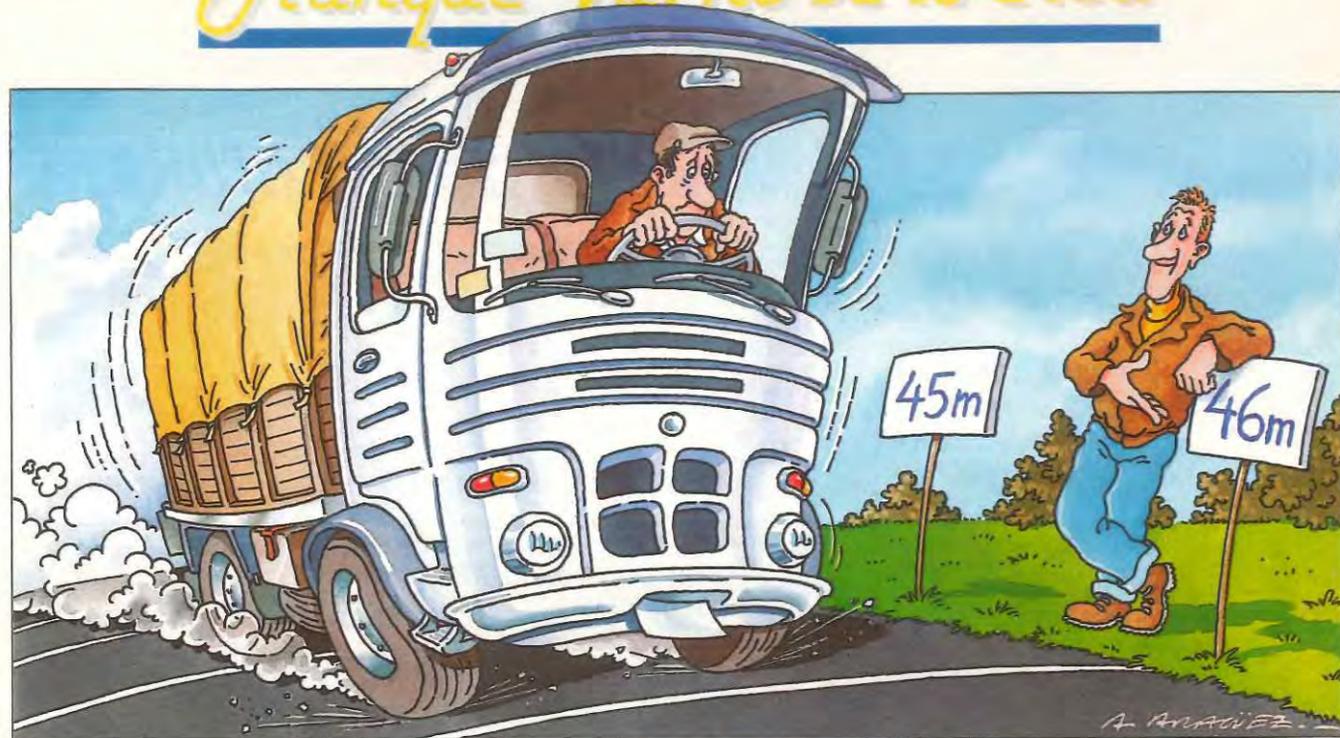
Cualquier muerte en la carretera llena de desasosiego, rabia, indignación, impotencia... Todos estos sentimientos se acrecientan cuando la víctima es una persona de las catalogadas como "famosos". Es el caso de Antonio Martín, el ciclista que perdía la vida en la carretera, junto a su pueblo, Torrelaguna, el viernes once de febrero. El llamado a ser sucesor del que ahora mismo es probablemente el mejor corredor del mundo, el también español Miguel Indurain, daba las últimas pedaladas del entrenamiento del día y su madre ultimaba la comida de un corredor que tocaba ya con los dedos la élite del deporte.

En una carretera sin dificultades especiales, con buen firme, señalizada correctamente, con escaso tráfico, un camión vino a cruzarse trágicamente en la vida de este ciclista lleno de futuro. Un simple "roce" del espejo retrovisor del citado vehículo en la cabeza de Antonio Martín sirvió para que éste "volara" y quedara allí mismo prácticamente muerto.

Mucho se ha hablado en estos días de la seguridad de los ciclistas y de las medidas necesarias para evitar tragedias como la de Antonio Martín y la de otros muchos ciclistas que, cada año, engrosan una larga lista de deportistas, famosos unos y anónimos otros, víctimas del asfalto. Esta muy bien que todos, incluidos los ciclistas, reflexionemos sobre las causas de estos accidentes y también sobre qué hacer para disminuir su incidencia. Lógicamente, están en su derecho de exigir la máxima prudencia y precaución a los automovilistas -algunos, es cierto, muy poco respetuosos con este colectivo-, pero también es verdad que no pocas veces son los ciclistas los que igualmente se saltan "a la torera" las más elementales normas de conducta en la carretera (por ejemplo, circular en paralelo), con lo que aumentan los riesgos que, de por sí, tiene esta práctica deportiva que, guste o no guste, es de "alto riesgo" cuando se circula por carreteras transitadas.

Confiemos que este último accidente sirva para que todos, conductores y ciclistas, ¡todos!, tomemos conciencia del problema.

Aunque Vd. no se lo crea



Cansino pierde reflejos

Perfecto Cansino, conductor de camión con más de 15 años de experiencia al volante, perdió la apuesta con su colega extranjero Tim Ador. Cansino, que había leído que a una velocidad de 50 km./h. un vehículo se detenía en 32 metros, no pudo frenar en esa distancia, sino que necesitó 46 metros.

Por más que repetían la prueba, siempre ganaba Tim Ador, que únicamente imponía una condición: que Cansino condujera, antes de realizar la prueba, dos horas y media. Lo que Cansino no sabía y sí conocía Tim Ador es que la fatiga provoca una disminución de los reflejos que, tras dos horas de conducción, puede duplicar el tiempo de reacción en una frenada -es decir, el tiempo que se tarda en apretar el pedal de forma efectiva-.

La fatiga influye notablemente sobre la vigilancia que necesitamos realizar mientras conducimos. Poco a poco, el cansancio producido por el mismo hecho de conducir va reduciendo nuestros reflejos, nuestra atención en la carretera y, en general, nuestra capacidad de conducir correctamente. De hecho, suponiendo que al sentarnos al volante estuviéramos en óptimas condiciones -es decir, que hubiéramos dormido lo suficiente, no sintiéramos ninguna presión ni estrés, no sintiéramos sopor por la comida o bebida, etcétera. Una situación casi absolutamente teórica-, transcurridas dos horas de conducción, ya no estaríamos en buenas condiciones.

Según un trabajo de la "Securité Routière", el organismo francés encargado de velar por la seguridad vial, tras dos horas de conducción, el tiempo de reacción -el período que transcurre desde que el cerebro da la orden de frenar hasta que el pie comienza a apretar el pedal- se habrá duplicado. Así, por ejemplo, en caso de frenada, el tiempo medio de reacción se sitúa en 1 segundo, aproximadamente -lógicamente hay personas con reflejos más rápidos y otras, más lentos; aunque también depende de situaciones como si el individuo está distraído en ese instante-. Tras dos horas de conducción, el tiempo de reacción se habrá incrementado hasta 2 segundos.

Este incremento supone que a una velocidad tan moderada como 30 km./h. la

distancia que recorreremos durante los dos segundos de reacción pasará de 8, 3 a 16,6 metros y la distancia total de frenado se incrementará de 23 a 31,6 metros. A 60 km./h. la distancia total de frenado se incrementa en otros 16,7 metros hasta alcanzar un total de 69,5 metros. Y a 120 km./h., los 162 metros que se tardan en frenar en condiciones normales, se alargan hasta más de 195 metros de distancia.

J.M.M.

CURIOSIDADES

■ Henry Bliss fue el primer muerto en accidente de tráfico del que se tiene noticia. Murió en los Estados Unidos el 14 de septiembre de 1899.

■ El lugar del atropello fue el cruce de la Avenida Colón y la calle 74 de Nueva York.

■ Henry Bliss fue atropellado por un vehículo de propulsión eléctrica el 13 de septiembre de 1899.

Seriedad, por favor

Llevar toda la razón los miles y miles de ciclistas que se manifestaron en señal de duelo por la muerte del ciclista Antonio Martín. Llevar toda la razón los motoristas que se quejan habitualmente del poco respeto que tienen muchos automovilistas hacia las motos, aprovechando su envergadura. Incluso aquellos que se han molestado por un comentario mío en esta misma página donde censuraba al piloto Andrés Pérez Rubio por circular como él mismo había declarado -a 260 kilómetros por hora, tema de el que no quiero hablar más por no perjudicarlo... No es menos cierto que hay muchos automovilistas que también se quejan del comportamiento irrespetuoso de los que conducen las motos -no todos, lógicamente- y de la conducción arriesgada -para ellos y los demás- que practican con cierta asiduidad. O de su conducción urbana, repleta de sobresaltos para casi todos. Lo mismo podríamos decir de los que cada fin de semana salen a la carretera montados encima de una bicicleta, olvidándose no pocas veces de que hay una serie de normas a la hora de circular que no son sólo de obligado cumplimiento para los que van en coche. Con estas palabras no estoy pretendiendo dar jabón y quitar la razón



a todos. Me han aconsejado no hablar de los motociclistas "que son un colectivo muy acérrimo y corporativista". Me han aconsejado hacer lo mismo con los ciclistas, otro colectivo "dolorido" y que muchas veces ve las cosas exclusivamente desde su sillín. Yo creo que tenemos que ser mucho más serios que todo eso y reconocer que los motoristas son avasallados muchas veces, pero que también incordian lo suyo. Que muchos conductores no toman las mínimas precauciones

para evitar riesgos innecesarios con los de las bicicletas, pero que estos también olvidan lo de circular el línea, dejarse ver y un sinfín de medidas que sólo persiguen su seguridad. Vamos a ser todos un poquito más serios, responsables, educados, cívicos y dejar de ver la paja solamente en el ojo ajeno. Podría hablar también de algún profesional -¿se puede llamar así a quien no distingue un artículo de un "escrito"?- que se apunta al carro de la crítica como un forofó y llega a la incongruencia de censurar deficiencias administrativas en la carretera que afectan a los motoristas -que está muy bien-, pero aplaude al unísono la falta de respeto a las normas más básicas de civismo de sus "clientes". Tanta irresponsabilidad, junto a otras, sólo tienen cabida en un mal profesional, en un incompetente.



Idefonso Canales, entrenador ciclista, por sus palabras de sensatez tras el accidente de Antonio Martín. Ha criticado a los automovilistas, pero ha reconocido que también son culpables los de las bicis por creer, a veces, que la carretera es suya.



Censura para los trabajadores de algunas grúas por abusar de los automovilistas aprovechando momentos de desesperiación y despiste. Hablaremos de ellas más adelante. No estaría mal que empezaran a denunciarles sus propios compañeros.

PUBLICIDAD ECOLÓGICA

El fiscal jefe de Madrid ha pedido a Opel que retire la publicidad de unos de sus modelos, concretamente el Frontera, un todoterreno, al considerar que incita a la "degradación ambiental". A su juicio, el anuncio invita a circular por cañadas reales, lo que podría "invitar" a muchos desaprensivos a hacer lo mismo con otros vehículos. No deja de ser sorprendente la noticia, sobre todo cuando hace no mucho -incluso ahora- se sigue debatiendo sobre la publicidad agresiva que, según muchos expertos, incita a conductas peligrosas en la carretera. Que ya empezemos a poner "peros" a anuncios pocos ecologistas significa que estamos avanzando a un buen ritmo y que nuestra conciencia amplía su campo de acción. Me ha gustado que un fiscal se preocupe también de estas cosas.

MI
CARRIL



Jesús SORIA
Director

Ya está en marcha el reglamento que marca los procedimientos de instrucción de las infracciones. Es decir, los infractores lo tienen cada día más complicado. Sobre todo los casi tres millones de automovilistas que fueron multados el pasado año (Barcelona, Madrid, Sevilla y Valencia a la cabeza), algunos de los cuales son sin duda los de siempre. Bueno, pues hasta estos listillos van a tener que replantearse ahora sus comportamientos.

LO QUE CUESTA FRENAR UN CAMIÓN

Velocidad (en km./h.)	Distancia Reacción		Distancia Frenado (mts.)	Distancia Total	
	Normal (1 seg.) (mts.)	Cansado (2 seg.) (mts.)		Normal (mts.)	Cansado (mts.)
30	8	16,6	15	23	31,6
50	14	28	27	41	54
60	16,5	33	36,5	53	69,5
100	28	55,5	92	120	147,5
120	33	66,5	129	162	195,66

**Según un estudio
encargado por el
MOPTMA, referido a
1991, los accidentes nos
cuestan más de un billón
de pesetas**

Los accidentes de tráfico en España nos cuestan entre 1 y 1,2 billones de pesetas cada año, según un estudio encargado por el Ministerio de Obras Públicas, Urbanismo y Medio Ambiente (MOPTMA) referido al año 1991. No obstante, la cifra podría elevarse aún más, llegando hasta casi 6,4 billones, si incluyéramos datos como el presupuesto de la Dirección General de Tráfico (DGT) o la partida que el MOPTMA (Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente) destina a carreteras, que, en definitiva, no dejan de ser inversiones en seguridad y que este estudio no contempla.

Texto: Mercedes LÓPEZ y
Juan Manuel MENÉNDEZ



LOS ACCIDENTES SE PAGAN



Los daños a automóviles costaron en España 291.161 millones en 1991



Entre 300 y 400 millones de pesetas cuesta amortizar el material médico que debe estar listo por los accidentes.

No es fácil explicar los distintos costes de un accidente de tráfico. Cada siniestro es diferente, en función de sus características especiales, de quienes intervengan y cómo se produzca. Pero imagínese ante un accidente de tipo medio. Un turismo, ocupado por una familia de 5 miembros, choca contra un camión y ambos se salen de la carretera, arrastrando y rompiendo algunas señales de tráfico. El resultado: un muerto, varios heridos graves y el resto, atendidos en un puesto cercano de la Cruz Roja. La mercancía del camión perdida y tirada en el arcén. Ambulancias para trasladar al muerto y los heridos graves. Guardia Civil que acude para realizar el atestado y regular el tráfico...



Las indemnizaciones que fijan los jueces son en ocasiones bastante elevadas.

Este podría ser uno de los seis mil accidentes con víctimas que se produjeron en España. Ahí están los costes por daños personales (indemnizaciones pagadas por muertes), los costes materiales (daños al coche, camión y señales), los costes sociales (la pérdida de producción durante los días de baja y el lucro cesante, la actividad que deja de producir para la nación, el muerto), los costes de las compañías de seguros y órganos administrativos, los costes hospitalarios (el centro de la Cruz Roja donde se les atiende, las ambulancias y el material utilizado), etcétera.

MEDIO BILLÓN HECHO HUMO

Pero, ¿cuánto cuesta cada cuestión? Según el citado estudio de la Dirección General de Planificación Territorial del MOPTMA, la parte más cara de los accidentes de tráfico son los llamados "costes sociales": la pérdida de producción,

Cada víctima cuesta en torno a 7 millones y medio.

sea bruta o neta, de las víctimas. Si se considera la pérdida de producción bruta, la cifra asciende a 419.953 millones de pesetas, mientras que si se considera la neta (es decir, descontando el gasto que a la sociedad producirían estas víctimas a lo largo de su vida), sólo son 276.872 millones de pesetas. Sea como sea, es un dinero que se pierde, que se va, como el humo de un automóvil incendiado.

El siguiente capítulo más oneroso son los daños personales -las indemnizaciones pagadas por invalidez, viudedad, etcétera-, cuyo coste asciende a los 228.017 millones y que en 1993 UNESPA sitúa en 267.386 millones de pesetas. Casi la misma cantidad estima este estudio como costes administrativos (204.763,8 millones), aunque aquí cabría añadir otros gastos que el estudio no ha tenido en cuenta y que harían subir mucho la cifra total, como son, por ejemplo, el presupuesto global de la DGT -no en vano su objetivo primordial es reducir la accidentalidad a cero- y el dinero destinado por la Dirección General de Carreteras del MOPTMA a inversiones en infraestructuras (nuevas carreteras), reparación, conservación y mantenimiento de las actuales, así como a supresión de puntos negros, ya que considera discutible que sean apartados dedicados a evitar o remediar los accidentes. Detrás, los costes materiales (34.687 millones) y por último los costes hospitalarios (30.226 millones) conforman la panorámica general del coste de los accidentes en España. Esta última cifra casi se duplicó en 1993: según datos de la patronal de entidades aseguradoras (UNESPA), esta cantidad alcanzó los 76.982 millones.

Este estudio del MOPTMA tiene en cuenta, por primera vez entre los costes materiales, no sólo los daños a vehículos e infraestructuras -que no aparecen especificados, porque se reclaman conjuntamente a las pólizas de los vehículos siniestrados-, sino el coste de las mercancías perdidas o deterioradas en caso de accidente, en transportes. Esta cantidad asciende a 5.526 millones de pesetas.

13 DÍAS DE BAJA

Los costes hospitalarios -es decir, el dinero que cuesta la atención a los heridos y, claro está, los equipos médicos y materiales utilizados durante su cuidado- su-

España ocupa un quinto lugar en costes, el segundo en víctimas mortales y el cuarto en heridos, entre los países europeos

Costes "europeos"

Comparar los costes de los accidentes de tráfico en España y otros países de Europa no es tarea fácil: cada país utiliza metodologías de evaluación distintas, consideran diferentes elementos del coste y valoran distintas tasas de descuento y crecimiento. Por ello, la Comisión Europea de Ministros de Transportes (CEMT) decidió realizar un estudio conjunto que eliminase, en lo posible, los diferentes criterios de valoración.

Este trabajo tomó como base los datos de accidentalidad de 1990, al igual que el resto de las variables económicas que se cruzaron.

QUINTO LUGAR

Así, en este año, el coste total de las víctimas registradas por accidente de tráfico en España ascendió a 257.287 millones de pesetas, lo que nos sitúa en quinto lugar del ranking europeo. La relación la encabeza el Reino Unido, cuyos costes por siniestralidad se elevaron a 1.997.226 millones de pesetas, seguida de Alemania con 1.134.065 millones, Francia con unos costes de 257.287 y Suiza, en cuarto lugar, al haberse gastado 316.456.000 pesetas.

Un dato muy interesante puede ser la comparación de los costes con el porcentaje que representan sobre el Producto Interior Bruto (PIB). Por lo que respecta al Reino Unido, le supuso el 1,86 por 100; el 1,28 por 100 a Suiza; un 0,69 por 100 a Alemania; mientras que Francia tuvo que gastarse el 0,49 por 100 y en España el dato asciende al 0,48 por 100.

Por otra parte, la relación entre la siniestralidad en las carreteras y los costes que ello implica no es directamente proporcional. Es decir, no son los países que más accidentes tienen los que más se gastan, aunque no hay diferencias alarmantes.

En este sentido, España, que ocupa un quinto lugar en el capítulo de costes, es el segundo país con mayor número de muertos en accidente de tráfico (9.032 personas) y el cuarto en víctimas graves y leves (40.606 y 121.818, respectivamente). Francia, con 11.215 fallecidos en accidente de circulación, ocupa el primer puesto de esta siniestra relación; y el tercero en cuanto a lesionados graves, 59.037 exactamente, y 177.111 heridos leves.

Para llegar a estos datos y uniformar criterios se trabajó en tres capítulos: los costes de sustitución, el capital humano y la disposición a pagar. El primero de ellos midió lo que cuesta a la sociedad restablecer a la víctima o a sus familiares y amigos a la situación en la que estaban antes del accidente. Otro de los aspectos que se cuantificaron fue la pérdida que para la sociedad supone la muerte o la invalidez de alguno de sus miembros, sobre la base de lo que hubiera podido producir, tanto desde el punto de vista del trabajo libre perdido y de las actividades que hubiera desarrollado para mejorar su bienestar.

Finalmente, se analizaron las cantidades que la gente está dispuesta a pagar para evitar accidentes o sus consecuencias, sin olvidar los costes aceptados por sufrir tales consecuencias y los mismos conceptos que son asumidos por la sociedad.

COMPARATIVA PAÍSES EUROPEOS. AÑO 1990

PAÍS	Nº MUERTOS	COSTE MUERTO*	Nº HERIDOS GRAVES	COSTE HERIDO GRAVE*	Nº HERIDO LEVES	COSTE HERIDO LEVE*	COSTE TOTAL VÍCTIMAS**	% DEL PIB
REINO UNIDO	5.104	121.065	88.225	12.604	264.676	1.010	1.997.226	1,86
ALEMANIA	7.906	87.200	114.016	3.408	342.047	164	1.134.065	0,69
FRANCIA	11.215	30.523	59.037	4.201	177.111	274	638.858	0,49
SUIZA	954	281.522	7.549	5.161	22.648	394	316.456	1,28
ESPAÑA	9.032	22.228	40.606	1.239	121.818	51	257.287	0,48
BÉLGICA	1.978	51.845	2.240	6.134	66.121	141	247.066	1,17
SUECIA	772	124.429	5.817	17.045	17.451	787	208.944	0,83
AUSTRIA	1.509	77.043	15.510	3.301	46.530	309	181.834	1,05
FINLANDIA	649	183.874	3.352	4.048	10.055	149	134.401	0,89
PORTUGAL	3.017	29.189	16.412	947	49.237	7	103.950	1,58
HOLANDA	1.376	13.720	13.351	2.483	40.054	275	63.044	0,21
DINAMARCA	634	81.646	2.821	1.690	8.464	138	57.699	0,40
NORUEGA	332	32.710	3.054	6.460	9.162	281	33.163	0,28
LUXEMBURGO	70	44.782	439	9.132	1.318	151	7.343	0,77
TOTAL							5.381.336	0,86

(Fuentes: C.E.M.T. y O.C.D.E.) * miles de pesetas. ** millones de pesetas.

maron, en 1991, la nada desdeñable cifra de 30.226,33 millones de pesetas. De ellos, la mayor parte se fue en atender a los heridos y muertos en accidentes de tráfico (25.882 millones), mientras que la cantidad restante de este capítulo fue a parar a la amortización de los equipos médicos de los hospitales (381,4 millones) y a gastos funerarios (3.962,7 millones) de los fallecidos. En este sentido, hay que señalar que la estancia media por accidente de tráfico se situó en 13,29 días, con un coste medio diario de 32.500 pesetas y superior a las 430.000 pesetas por accidentado. Estas cifras fueron más altas, lógicamente, en 1993. Según datos del INSALUD, el gasto medio de hospi-



Cada salida del helicóptero sanitario tiene un coste de 110.000 pesetas.

Dirección General Tráfico: unos presupuestos a tener en cuenta

Gastando en seguridad

Una de las partidas más representativas de las distintas inversiones que se realizan en materia de seguridad vial son los presupuestos de la Dirección General de Tráfico (DGT). Unos presupuestos que, con todas las matizaciones que queramos hacer, tienen como objetivo disminuir el número de accidentes en nuestras carreteras incrementando la seguridad vial.

En 1991, la DGT contó con unos presupuestos que ascendieron a 37.205.373.000 pesetas. Aunque todo el informe se basa en datos del año 1991, parece interesante y clarificador conocer las mismas cifras para el año 1993 (45.549.281.000 pesetas) para poder hacer las comparaciones y cálculos oportunos. Las cantidades correspondientes 1993 las hemos incluido entre paréntesis.

Desglosando por capítulos estas cifras, nos encontramos con 10.506 millones (11.955) para gastos de personal, 7.702 millones (10.771) en lo que se denomina gastos en bienes corrientes y servicios, 32 millones (34 en transferencias corrientes, 18.801 millones (22.610) en inversiones reales y 165 millones (180) como activos financieros.

Quizás las denominaciones de estas partidas resulten engorrosas. Algunos "nombres", más usuales, harán más comprensible su contenido. Así, la DGT presupuestó en 1991 para estaciones de toma de datos 1.000 millones (1.188 millones en el '93); en postes SOS, 428 millones (396); helicópteros, 378 millones (739); para el programa de acceso a grandes ciudades, 1.325 millones (3.108); en colaboración con entidades autonómicas y locales, que incluye convenios con diputaciones, los estudios de travesías de poblaciones y las centralizaciones semaforicas, 1.550 millones (2.652); en material de vigilancia, 1.530 millones (3.730); 79 millones (310) se invirtieron para acondicionamiento y mejora de tramos y puntos peligrosos y conflictivos y en áreas de descanso; para formación vial se destinaron 330 millones (252) -200 millones (124) en parques infantiles y 130 millones (128) en material didáctico y de apoyo-; para investigación se presupuestaron 100 millones (119); y en publicidad e información a través de los medios de comunicación, 1.000 millones (1.980).

De todo ello se deduce que al coste de cada víctima de un accidente de tráfico, casi siete millones de pesetas, habría que sumarle 239.652 pesetas más.

Los accidentes nos cuestan a cada español 30.000 pesetas al año



COSTES DE LOS ACCIDENTES

CONCEPTO	HIPÓTESIS A SIN INCREMENTAR LOS HERIDOS (mill. ptas.)	HIPÓTESIS B INCREMENTO DE HERIDOS:30% (Mill. ptas.)
COSTES MATERIALES		
Daño a vehículos	291.161,00	291.161,00
Daño a infraestructuras	0,00	0,00
Daño a mercancías	5.526,07	5.526,07
COSTES HOSPITALARIOS		
Hospitalización	20.138,80	25.882,24
Servicios Funerarios	3.962,70	3.962,70
Amortización de bienes	296,41	381,39
COSTES ADMINISTRATIVOS		
Policía	7.500,00	7.500,00
Gestión externa	110.425,80	110.425,80
Gestión interna	86.838,00	86.838,00
COSTES SOCIALES		
Pérdida de Prod. Bruta	419.952,99	437.827,47
Pérdida de Prod. Neta	276.872,22	294.446,70
DAÑOS PERSONALES		
Daños personales	197.517,60	228.017,42
TOTAL (PERD. BRUTA)	1.143.319,37	1.197.522,09
TOTAL (PERD. NETA)	1.000.238,60	1.054.141,32

Para valorar el coste, hay que tener en cuenta el tiempo que deja de trabajar el accidentado y lo que cuesta su rehabilitación.

¿Merece la pena?

Una de las preguntas que surgen a la vista de estas mareantes cifras multimillonarias del coste de los accidentes es si merece la pena la inversión que se hace en prevención y si habría que reducirla o multiplicarla. Tomemos como ejemplo el coste de la criticada campaña -por lo descarnada- de la DGT en 1993. Su coste ascendió a 1.800 millones de pesetas -por cierto, en 1994 se invertirán casi 2.000 millones en este concepto-.

En ese mismo año, el descenso de muertos fue de 356 personas, lo que supuso un ahorro cercano a los 2.500 millones de pesetas. A esta cantidad habría que sumar, además, el descenso de heridos graves y leves y los costes correspondientes.

COSTES SANITARIOS				
Accidentados	Nº de heridos	Coste por día (ptas)	Días de estancia	Coste total (m. ptas)
Heridos que mueren	2.039	32.500	15	994,01
Heridos ingresados	41.756	32.500	13,29	18.035,46
Heridos no ingresados	104.654	10.600	1	1.109,33
TOTAL	148.450			20.138,80

(Fuente: MOPTMA).

COSTES MATERIALES			
CONCEPTO	Nº de siniestros	Coste medio (ptas.)	Coste total (mill. ptas.)
Vehículo contrario	1.680.494	69.757	117.226
Vehículo propio	1.361.096	72.886	99.205
Vehículo no asegurado	47.500	72.886	3.462
Vehículo sin seguro propio	1.021.670	69.757	71.268
TOTAL	4.110.760	70.829	291.161

(Fuente: MOPTMA).

COSTE DAÑOS PERSONALES	
CONCEPTO	IMPORTE (Mill. ptas.)
Indemnizaciones pagadas por muerte o invalidez	142.589,8
Daños personales por muerte no indemnizados	15.860,6
Indemnización por baja temporal	39.067,2
TOTAL	197.517,6

(Fuente: MOPTMA).

talización por accidentado y día osciló el año pasado entre 25.000 y 40.000 pesetas/día, en función de la gravedad de la persona ingresada.

Una salvedad en lo que a costes hospitalarios se refiere. Nadie sabe realmente cuál es el número de heridos leves que provoca el tráfico, ya que en muchos si-

niestros, heridas leves producidas (como torceduras, pequeñas heridas, etcétera) no se tratan o se atienden días más tarde y no son contabilizadas como "procedentes" de accidentes de circulación.

Otro dato curioso es el coste de la intervención de los helicópteros sanitarios que funcionan merced a un acuerdo de

Protección Civil, Cruz Roja y DGT. Estos intervinieron en más de 1.000 ocasiones en 1992, estimándose un coste de 110.000 pesetas por cada una de sus intervenciones. O sea, que este servicio, costó más de 110 millones de pesetas.

UN SINIESTRO, 300.000 PESETAS

Por otra parte, los costes materiales -lo que cuesta reparar los vehículos y lo que éstos destrozan en su accidente- es una cuestión más interesante de lo que pueda parecer. Según UNESPA, en 1991, hubo más de 4.110.760 siniestros, con un coste medio de 70.829 pesetas, lo que supuso un coste de 291.161 millones de pesetas. (Esta cifra, en 1993, superó, según UNESPA, los 318.500 millones de pesetas). De ellos, 1.361.096 fueron en el vehículo propio; 1.680.494, contra otro vehículo; 1.021.670, en vehículos sin seguro propio (sólo a terceros); y 47.500 contra vehículos sin seguro. Estos últimos tuvieron un coste medio de 72.886 pesetas cada siniestro, aunque la cantidad global no supuso "más" que 3.462 millones de pesetas.

Un capítulo fundamental en el coste de los accidentes es el dinero gastado por los diferentes organismos públicos para la prevención o tratamiento de los accidentes. Así, por ejemplo, el estudio contempla un gasto por parte de las policías (Guardia Civil de Tráfico, policías municipales, etcétera) de 7.500 millones de pesetas, mientras que la Guardia Civil de Tráfico destina a vigilancia y accidentes en torno a 25.000 millones de pesetas anuales. Las compañías aseguradoras, por su parte, dedicaron 197.263 millones de pesetas en sus gastos de gestión interna y externa con motivo de accidentes de circulación.

No contempla el trabajo de bomberos y policías municipales y su coste más que de una manera global. Así, en 1991, los bomberos realizaron, por accidentes de tráfico, 6.456 salvamentos.

No obstante, el estudio del MOPTMA deja al margen otras cantidades de organismos destinadas a la Seguridad Vial. Por ejemplo, de alguna manera el presupuesto de la DGT está destinado en su totalidad a prevenir accidentes, aunque el trabajo no comparte esta tesis. Por este motivo, habría que tenerlo en cuenta y



Más de 20.000 millones costó hospitalizar a las víctimas del tráfico.



Los gastos funerarios son un capítulo más a tener en cuenta a la hora de valorar los accidentes.

Los heridos en el tráfico necesitan adaptaciones y ayudas que cuestan mucho dinero



PÉRDIDA DE PRODUCCIÓN NETA

CONCEPTO	Importe en millones de pesetas
MUERTOS	
Fallecidos en las 24 horas	167.915,85
Fallecidos entre las 24 horas y el mes	50.374,76
HERIDOS	
Víctimas de los accidentes	58.581,61
TOTAL	276.872,22

(Fuente: MOPTMA).



Cada víctima supone un gasto superior a siete millones y medio de pesetas.

habría que añadir a los 204.763,8 millones de pesetas otros 37.205,4 millones que constituyeron el presupuesto de la DGT en 1991 -en 1993, esta cantidad ascendió hasta 45.549,3 millones de pesetas- y los más de 400.000 millones que la Dirección General de Carreteras del MOPTMA destinó a la construcción de nuevas vías, reparación, mantenimiento y supresión de puntos negros de las carreteras en 1993. (De hecho, habría que sumar aquí las partidas presupuestarias que autonomías como Cataluña, Galicia, País Vasco, Andalucía, Canarias o Baleares dedican a capítulos similares).

En función de la cifra que se utilice en cuanto a los costes administrativos, el coste de los accidentes en España puede variar. Así, el trabajo del MOPTMA, al no tomar en consideración el presupuesto de la DGT y el dinero destinado a carreteras por la Administración central y autonómica, sitúa el coste de este drama entre 1 y 1,2 billones de pesetas. Contando esas cifras, la cantidad sube más de 400.000 millones, hasta 1,6 billones de pesetas.

Cada accidente nos costó, según este dato, a cada español a 30.365 pesetas.



Aseguradoras e indemnizaciones, un binomio muy complejo.

Esta cantidad ha crecido unas 10.000 pesetas desde nuestro trabajo referido a 1987. Pero si tenemos en cuenta sólo a los conductores, los accidentes de tráfico deberían costarle a cada conductor más de 85.000 pesetas anuales.

En 1991, año que se toma como referencia para el trabajo, hubo en España 6.797 muertos, 50.978 heridos graves y 97.472 heridos leves, para sumar 158.247 víctimas del tráfico. Y, además, unos 1.680.494 siniestros de automóvil sin heridos o sin que éstos fueran atendidos.

Por suerte, 1993 fue más benigno: el número de muertos descendió hasta 4.735 y el de víctimas se situó en 120.000. Aún teniendo en cuenta la inflación, es probable que el coste de los accidentes en España haya descendido, aunque, parafraseando a Miguel Muñoz, Director General de Tráfico, sea cual sea el número de accidentes, siempre serán muchos. Y su coste, también.

Fotos: Miguel GARROTE

Lo que nos cuesta que usted muera

Todos hemos oído decir a algún conocido -incluso personajes famosos como Camilo José Cela o Sánchez Dragó lo han comentado- que si ellos no querían llevar casco o cinturón de seguridad a nadie perjudicaban. Y que, incluso si se mataban, sólo ellos perdían.

Estas razones no dejan de ser una simplificación y, como tal, falsas. Si cualquier persona, por no llevar casco o cinturón de seguridad, o por conducir de forma imprudente, se mata en un accidente de tráfico, está produciendo un daño a la sociedad. Y no sólo un daño moral a sus familiares, sino un daño económico, perfectamente cuantificable, ya que está dejando de producir para una sociedad que ha gastado previamente un dinero en formarle y obligándole a realizar unos gastos médicos para intentar salvarle, curar sus heridas, pagar indemnizaciones a sus allegados o, simple y llanamente, para enterrarle.

Los costes sociales o pérdida de producción por un muerto en accidente de tráfico varían mucho en función de la víctima. Así, por ejemplo, un varón entre 25 y 34 años produce una pérdida de producción de 23.779 pesetas diarias si fallece -más de 12.000 millones de pesetas habría que contabilizar a lo largo del resto de su teórica vida laboral-. Pero, es más, habría que sumar los 10 millones de pesetas de indemnización media que se pagan por muerte y las 431.925 pesetas que, como media, cuesta la atención sanitaria a cada accidentado.

Poniendo que el coste total de los accidentes en España fuera de 1,1 billones de pesetas -que es una cifra bastante tacaña, ya que los costes pueden ascender bastante más altos-, cada una de las 158.247 víctimas habidas en 1991 (sumados muertos y heridos) nos costó más de 7,5 millones de pesetas.

Así que, como le dijo a nuestro Premio Nobel más reciente un alto cargo de la Administración, si usted quiere ir sin cinturón, deje un papel escrito, firmado y rubricado diciendo que no le atiendan, ni le salven, ni se gaste un duro en usted, ni le paguen indemnización...



La nueva Ley del Seguro, que podría aprobarse antes del verano, establece como obligatoria la aplicación de baremos

INDEMNIZACIONES A PRECIO FIJO

El anteproyecto de Ley del Seguro prevé un drástico cambio en el sistema de valoración de daños corporales: los baremos, actualmente orientativos, pasarán a ser obligatorios para los jueces. Esto, a su vez, conlleva modificar el Código Civil, limitando la responsabilidad civil sólo para los supuestos de siniestro circulatorio. Con tal medida se pretende que a similares daños las cuantías de las indemnizaciones sean también similares, ganar en seguridad jurídica y rapidez en el cobro, así como disminuir la litigiosidad entre víctimas y aseguradoras.

La Dirección General de Seguros tiene ya listo el anteproyecto de la futura nueva Ley del Seguro, que puede aprobarse antes del verano y cuyo primer intento se vio truncado por el cambio de legislatura. Entre las novedades más importantes que supondría para el ramo del seguro de automóviles, se encuentra el establecimiento de baremos de aplicación obligatoria para las indemnizaciones por daños corporales. Esto quiere decir que el Poder Judicial, a la hora de dictar sentencia y establecer la cuantía indemnizatoria, debe respetar dichas tablas. En la actualidad se aplica la Orden Ministerial de 5 de marzo de 1991, que también establece criterios indemnizatorios, pero sólo a título orientativo, en ningún caso vinculante.

De implantarse, esta medida supondría un drástico cambio que acabaría con la libertad hasta ahora ostentada por jueces y tribunales a la hora de dictar sentencia

y establecer la cuantía de daños. Además, en la práctica, las sentencias no se ajustan a las tablas orientativas, sino que indemnizan con cuantías entre un 30 y un 40 por 100 por encima de lo establecido. Según los datos que maneja Pedro Luna, de UNESPA (Unión Española de Entidades Aseguradoras), sobre cifras medias que en estos momentos se están pagando, éstas oscilan entre 18 y 20 millones para muerte y entre 100 y 120 para gran invalidez.

El juicio de Enrique Ruíz Vadillo, presidente de la Sala Segunda de lo Penal del Tribunal Supremo, es que "el cambio es absolutamente positivo. Las cuantías han de buscar siempre un resarcimiento íntegro, dentro de la relatividad que supone valorar una vida o una pérdida anatómica, y dejar siempre un margen de individualización al juez, en un más-menos 15 ó 20 por 100".

En similar línea se pronuncia, desde



Una vez calificados los hechos y consecuencias los jueces aplicarán las cuantías fijadas por ley.

Jueces Para la Democracia, Joaquín Bayo: "Limita la libertad de los jueces, pero esto no es ni bueno ni malo, siempre que el legislador de un margen de prudencia -que, en este caso, es la calificación que hagan del hecho en cuestión- y una vez hecha ésta libremente aplicará los baremos correspondientes". Al mismo tiempo resalta que al estar las sentencias en estos momentos por encima de los vigentes baremos orientativos "el legislador debería tener en cuenta la práctica judicial para elaborar las tablas de cuantías obligatorias".

La Dirección General de Seguros, órga-

no del que ha partido la elaboración del anteproyecto, ha declinado pronunciarse sobre el tema argumentando que "no está en condiciones aún de facilitar información".

La postura de las aseguradoras agrupadas en UNESPA es claramente acorde con la propuesta. En palabras de Pedro Luna, Presidente de la Comisión de Seguimiento de la Orden Ministerial de Baremos por Indemnizaciones Corporales, "aunque aparentemente los jueces pierden poder de decisión, en realidad se les descarga de la inquietud de tener que fijar una cuantía para cada supuesto. Incluso algunos jueces nos han comentado la bondad del actual baremo, como una ayuda para tomar sus decisiones".

7 MILLONES EN CASO DE MUERTE

La propuesta contenida en el anteproyecto divide las indemnizaciones en básicas y complementarias. Las primeras se destinan a reparar el daño causado por la lesión en sí misma y el daño moral. Desde esta perspectiva se fija la cifra en caso de muerte entre 7 y 12 millones de pesetas; para la incapacidad permanente total, entre 8 y 20 millones; mientras que



Enrique Ruíz Vadillo, Presidente de la Sala 2ª de lo Penal del Tribunal Supremo, cree que ayudará a igualar las sentencias.



Las aseguradoras ven con muy buenos ojos la futura nueva ley. Pedro Luna de UNESPA

subidas se sitúan entre el 12 y 15 por 100, debido a la trayectoria ascendente de las indemnizaciones por daños corporales, que, desde 1988 y hasta noviembre de 1993, se han elevado un 267 por 100 en el caso de muerte; 259 por 100, para gran inválido (aquel que necesita de una tercera persona para desenvolverse) y 553 por 100 en invalidez permanente.

A IGUAL DAÑO, IGUAL CUANTÍA

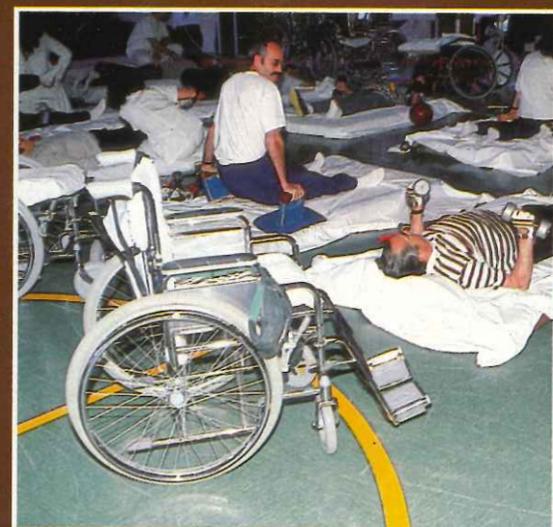
Uno de los principales argumentos para adoptar la obligatoriedad de las tablas es conseguir la homogeneidad de las cuantías en las sentencias, que, en estos momentos, varían mucho dependiendo del juez. Esto tendría otras consecuencias, como la disminución de la litigiosidad, pues no habría que acudir a la vía judicial para conocer lo que corresponde cobrar, contribuyendo a una mayor seguridad jurídica y a disminuir agravios comparativos.

La posición de los consumidores es contraria a la aplicación obligatoria del baremo, considerando que deberían existir, pero sólo como guía. Nuria Jaspe, de la Unión de Consumidores (UCE), resalta que "de esta forma se limita la libertad de los jueces". Desde la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU), Alberto Uyá añade que "la trascendencia del cambio es de tal magnitud que la responsabilidad civil, actualmente ilimitada -según figura en el Código Civil-, se convertiría en limitada sólo para los supuestos de accidente de tráfico. Esto es una incoherencia".

Efectivamente la aprobación de este proyecto supondría modificar una norma tan importante como el Código Civil, en sus artículos 1.902 y 1.903, que regulan la responsabilidad civil, en el sentido de limitarla sólo para el supuesto de accidentes circulatorios. Joaquín Bayo valora el cambio como "cualitativamente importantísimo. El fondo de la responsabilidad civil es reparar al 100 por 100 el daño causado, pero la misión del legislador es definir dónde está ese 100 por 100. De cualquier forma, es un cambio de criterio que toca los pilares básicos de la responsabilidad extracontractual".

OTRAS MODIFICACIONES

El proyecto mantiene el 20 por 100 de recargo que las compañías deben abonar a las víctimas en caso de una demora superior a 3 meses. Pero exime de tal obligación al Consorcio de Compensación de Seguros, órgano que se hace cargo de estos pagos en caso de insolvencia de la compañía, cuando el culpable sea desconocido o el vehículo circule sin seguro. La UCE critica esta exención, pues "repercute negativamente en las víctimas del accidente, que no tienen ninguna culpa de que la compañía no sea sol-



Las indemnizaciones básicas por gran invalidez serán de 20 millones de pesetas.

la parcial se fija en 4 millones. Para las lesiones permanentes pero no invalidantes, el baremo estipula 2 millones de tope máximo; y en relación a la incapacidad temporal, la cuantía sería de 5.000 pesetas por día de estancia en hospital y 2.000 diarias en cualquier otra situación.

La otra parte del montante la conforman las llamadas indemnizaciones complementarias, cuya cuantía se reflejaría en una disposición posterior, e iría destinada a paliar las pérdidas económicas, valorando las demás circunstancias de las víctimas: edad, sexo, profesión, situación familiar...

Estas cantidades, a juicio de Pedro

Luna, "no tienen por qué suponer una bajada del importe de las damnificaciones. En algunos casos pueden ir al alza, como, por ejemplo, la muerte de una persona con responsabilidades familiares; y, en otros, a la baja, como el caso de jóvenes sin cargas ni responsabilidades".

En la repercusión que pudiera tener sobre las primas, tampoco se prevén bajadas, sino que las subidas podrán ser más moderadas y adecuarse al Índice de Precios al Consumo (IPC) debido a la mayor facilidad y adecuación a la realidad de las previsiones presupuestarias para esta partida. En estos momentos las



Nuria Jaspe de UCE y Alberto Uyá de OCU, se oponen a que los baremos sean obligatorios.

CUANTÍAS PROPUESTAS PARA INDEMNIZACIONES BÁSICAS

Muerte	7 millones si concurre 1 perjudicado 10 millones hasta 3 perjudicados 12 millones más de 3 perjudicados
Incapacidad permanente	Total 8 millones Absoluta 12 millones Gran invalidez 20 millones
Incapacidad permanente parcial	4 millones tope máximo
Lesiones permanentes no invalidantes	2 millones tope máximo
Incapacidad temporal	5.000 ptas./día de estancia en hospital 2.000 ptas./día en otra situación

* Estas cantidades valoran la lesión y el daño moral. A ellas se añadirían otras complementarias destinadas a reparar pérdidas económicas y demás circunstancias de las víctimas.

SUS MÁS Y SUS MENOS

A FAVOR

- Erradica la disparidad en las cuantías de las indemnizaciones corporales en accidentes similares.
- No disminuye la capacidad decisoria del poder judicial, pues permanece inalterada la libertad de calificación de los hechos.
- Las víctimas conocen de antemano la cantidad que tienen derecho a percibir.
- Disminuye los litigios en los Tribunales entre víctimas y compañías de seguros
- Abono de las cantidades más rápido.
- Las aseguradoras pueden realizar sus previsiones de una manera más eficaz y acorde con la realidad.

EN CONTRA

- Los baremos deberían seguir siendo orientativos.
- Coharta la libertad de valoración de jueces y Tribunales
- Convierte la responsabilidad civil, que es ilimitada, en limitada sólo para los culpables de accidente circulatorio; con la consiguiente modificación del Código Civil.
- Para los casos en que debe pagar el Consorcio de Compensación de Seguros, se elimina el 20 por 100 de recargo en caso de demora.
- Elimina el Seguro Obligatorio de Viajeros para el transporte de viajeros, con el peligro que supone para el usuario.

Viajeros sin seguro

Otra de las reformas que la aprobación de este anteproyecto implantaría sería la conversión en voluntario del Seguro Obligatorio de Viajeros que deben suscribir las empresas de transporte público de viajeros. Actualmente, la suscripción de este seguro es obligatoria para el viajero y se paga dentro del precio del billete.

De aprobarse esta disposición, pueden darse casos en que, por ejemplo, ocurrido un accidente de autocar, las víctimas que no hayan adquirido seguro con su billete o no tenga otro seguro particular se encuentren sin cobertura. Nuria Jaspe (UCE) critica que, "con esta medida, el viajero debe adquirir el seguro aparte del billete, si existe esa posibilidad, o suscribir un seguro particular que supone tener que acudir a una compañía de seguros y un coste económico entre 200 y 500 pesetas".

vente o que el contrario circule sin seguro".

También UNESPA critica la excesiva celeridad con que se aplica el 20 por 100 de interés de demora. Propone, a cambio, que en los casos en que se tarda en fijar la cuantía de las lesiones definitivas, se realice un depósito inicial del 50 por 100 y el resto al conocer el alcance exacto de los daños.

También está prevista la creación de un Fichero Informático de Vehículos Asegurados (FIVA) que conectará al Consorcio de Seguros con la Dirección General de Tráfico. En él, las aseguradoras facilitarán sólo la matrícula de los vehículos que tengan en su cartera de clientes. Podrá consultarlo todo el que lo necesite y ayudará a disminuir el número de vehículos sin seguro.

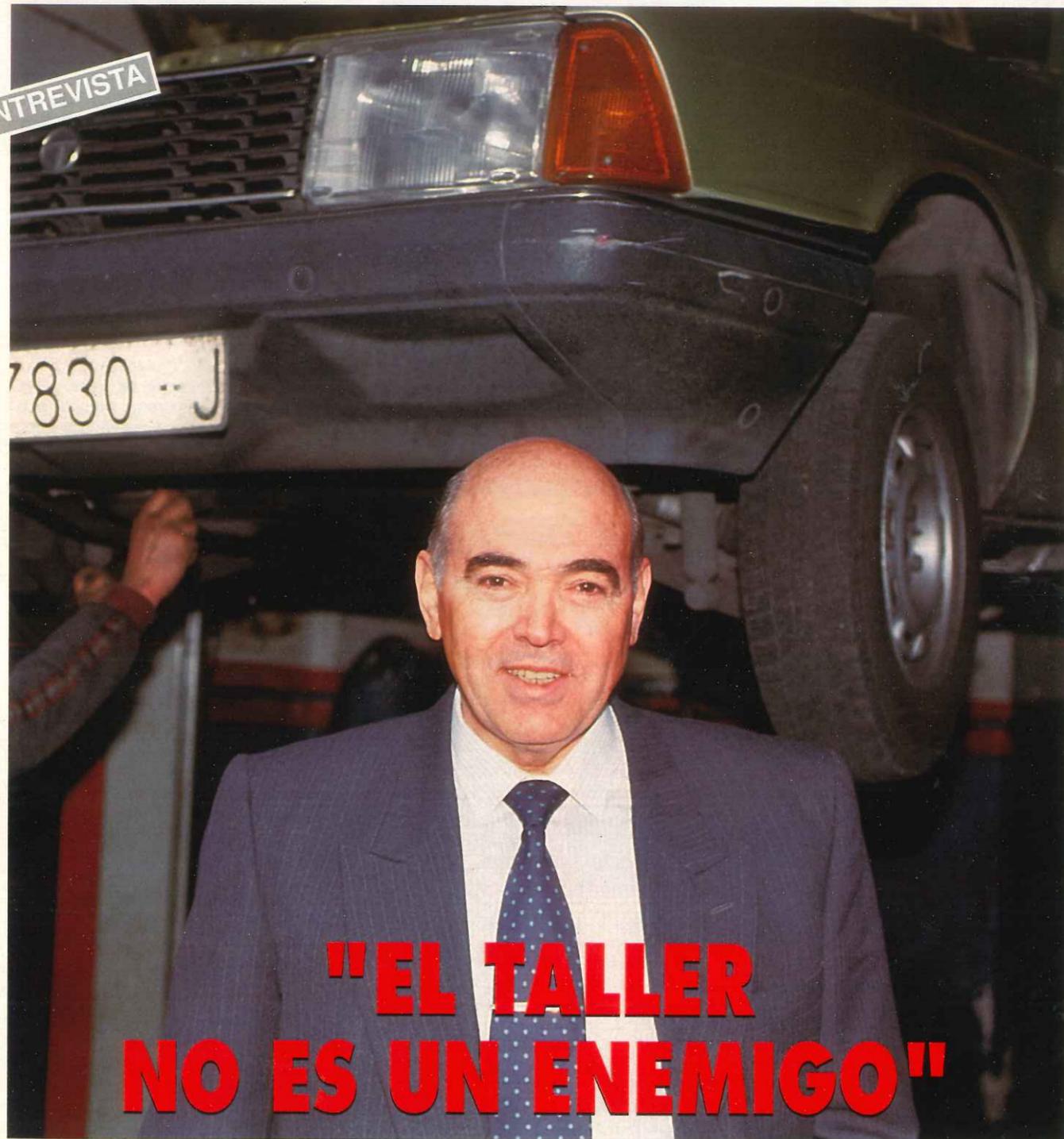
Teresa G. GONZÁLEZ
Fotos: Miguel GARROTE



Los pagos por estancia en el hospital serán de 5.000 pesetas por día.

CARMELO OLMO, Presidente de Confederación Española de Talleres de Automóviles (CETRAA)

ENTREVISTA



"EL TALLER NO ES UN ENEMIGO"

Jesús SORIA. Fotos: GARROTE

Carmelo Olmo, natural de Murrugarren (Navarra), se levanta cada mañana pensando en defender a los más de cincuenta mil talleres de reparación de automóviles que representa. Es presidente de CETRAA desde su fundación, en 1979. Tiene una cruzada contra los talleres piratas y reconoce que los otros, los legales, los suyos, no tienen buena imagen "aunque mejor que antes". Dice que se sienten injustamente tratados por usuarios y ciertos estamentos administrativos y cree que muchos accidentes son debidos a averías mecánicas o a reparaciones deficientes.

- ¿También ha llegado la crisis a los talleres? ¿Se arreglan menos coches?

- Se arreglan menos coches; la crisis está muy acentuada en nuestro sector, la demanda de los talleres ha bajado en torno a un 27 por 100 y en estos primeros meses seguimos en la misma dinámica. Lo que algunos piensan, que al venderse menos coches nuevos se reparan más los viejos, no es así. Se hacen menos viajes, se consume menos gasolina, las tecnologías de los coches cada día son mejores

y, por lo tanto, nuestra crisis es muy profunda.

- **¿Y cómo lo sobrellevan? ¿Bajando la calidad?**

- Nunca. Nunca podemos bajar la calidad porque tenemos que defender a nuestros clientes. Cambiamos la falta de demanda por la ampliación de servicios. El taller que reparaba mucho sabe que ahora tiene que ofrecer una abanico de servicios a su cliente como ir a buscar el coche para pasar la ITV, atenderle en cualquier punto de la ciudad donde se le averíe, un servicio más personificado...

- **Pero cobrado a precio de oro...**

- No, no. Si analiza los precios de las reparaciones de los últimos años verá que no se han aumentado los precios de las reparaciones, aunque sí de los recambios. Eso es otra canción. La mano de obra, no.

- **Pero la mano de obra sigue siendo muy cara. Pocos sectores cobran la hora de trabajo como los mecánicos...**

- Yo le hablaría de qué pasa si se le rompe un electrodoméstico, si le tiene que ir un electricista a casa...

- **Están ustedes a la greña con todo el mundo. ¿Tan mal les tratan todos los estamentos?**

- Con los seguros estamos ahora bien; firmamos un convenio que está funcionando muy bien y seguramente se mejorará en breve. A la Administración le pedimos lo que creemos que nos debe dar: nuestros derechos, lo que dicen las leyes.

- **¿Qué no les dan lo que les deberían dar?**

- No nos dan una inspección directa de la competencia ilícita. Tributamos y seguimos con una competencias desleal terrorífica. Por ejemplo: con el cierre de Seat en Barcelona se están montando unos tinglados de competencia ilícita enorme y nadie pone remedio. Lo mismo podríamos decir de Zaragoza con General Motors, Valencia con Ford... Reestructuraciones que crean un mercado paralelo que pagan los talleres. No cumple la Administración y no lo reconoce el usuario.

- **Su gran pelea: los talleres piratas...**

- Claro. Es que tampoco podemos estar de acuerdo con las asociaciones de consumidores. Los palos vienen contra nosotros incluso cuando se lleva a reparar el coche a un taller que no es taller, que no tiene ninguna responsabilidad, que engaña en la factura... Nosotros tenemos una relación calidad-precio justa, con una garantía, con una serie de gastos fiscales...

- **Pero las comunidades autónomas quieren "atarles" a ustedes más corto. Hay muchas denuncias contra los talleres y no sólo con los piratas...**

- Se ha desempolvado un proyecto viejo que ahora se ha pasado a las comunidades para ver si ellas quieren removerlo. Nosotros ya hemos mostrado nuestra inquietud y todas nuestras organizaciones están pidiendo explicaciones a sus comu-



- **"Muchos accidentes son a causa de una mala asistencia mecánica del vehículo".**

- **"El que no factura al usuario es un pirata y hay que denunciarle".**

nidades para ver qué es lo que realmente quieren hacer.

- **Hablemos de reclamaciones. Dice que los piratas no dan factura, pero parece una práctica bastante habitual también con ustedes...**

- No estoy de acuerdo. El señor que no da factura es un pirata y el usuario que no recibe factura no debería conformarse y lo debe denunciar. Pero, ¿a quién se denuncia? Al ilegal. Y cuando se pone la denuncia, ¿qué pasa? ¿Qué hace la Administración? En algunos casos levanta un acta y habrá una sanción que cobrará a los tres años, después de cuarenta cursos; y el señor continúa trabajando y nadie se mete con él. Esto lo tienen que ver los responsables de consumo.

- **¿Y por qué están tan mal vistos los talleres? ¿O cree que no están mal vistos los talleres?**

- Están mucho mejor vistos que años atrás. De todas formas, la concienciación del usuario es importante. Eso de creer

que cuando se compra un vehículo basta con echarle gasolina y andar es estar muy equivocado. El coche tiene un valor por kilómetro, tiene unos gastos de manutención y no se debe ver al taller como un enemigo. El conductor tiene una avería y, como es un presupuesto con el que no cuenta, descarga todas sus iras contra el taller. No quiere saber lo que vale un coche y si, además, hay estamentos que se encargan de poner a los usuarios en nuestra contra...

- **Pero ahí están las denuncias...**

- Si las analiza detenidamente, en comparación con otros sectores, verá que es "pecata minuta". Hay cosas que encima no son nuestras: las garantías de coches nuevos, las de los viejos... Todo nos lo cargan a nosotros.

- **¿Cuáles son las denuncias habituales de los usuarios?**

- Mala finalización de las facturas; otras veces se hacen denuncias de situaciones que el taller no ha reparado; muchas por garantías de coches de segunda mano, garantías de fábrica, etcétera. De todas formas, en un colectivo de más de cincuenta mil talleres, es lógico que haya algunos defraudadores.

- **¿Cuántos talleres piratas tienen contabilizados?**

- Unos siete mil.

- **¿Y qué hacen ustedes para luchar contra este fraude?**

- Denunciar, denunciar y denunciar. Pero muchas veces nos encontramos con la gestión realizada, pero sin ningún resultado... Sobre los nuestros, le diría que seguramente presentamos más denuncias contra quienes funcionan mal que las que llevan a cabo los propios consumidores.

- **¿El desconocimiento de la mecánica favorece la picaresca?**

- El que tiene un poco de idea no da confianza al taller y quiere que repare lo que él diga. Hay que darle confianza; que pidan presupuesto, pero que dejen trabajar a los profesionales.

- **¿Y no será que proliferan los piratas, también porque se les ha ido la mano con los precios?**

- Le podría enseñar muchas "facturas" de estas "cuevas", realizadas en un papel cuadrulado, que han resultado más caras que si se hubieran realizado en un taller legal. Y, encima, sin ninguna garantía. Vete a reclamar si hay algún problema...

- **¿Hay buenos talleres en España?**

- En estos momentos, muy buenos y casi al nivel de los europeos.

- **A veces se denota cierta falta de profesionalidad...**

- Yo creo que más bien son defectos nuestros. Utilizamos muchas veces el servilismo en vez de servicio; nos acomodamos a la cantidad que puede gastar el cliente en vez de decirle "no te lo reparo así". Pero los jóvenes están bien preparados y, además, ahora las mecánicas son mucho más fáciles.

- **¿Cuidamos mal el coche los españo-**

les?

- Antes los cuidábamos más, pero últimamente hemos empeorado. Desde luego, peor que en otros países. No tenemos conciencia de las revisiones, no entendemos que hay elementos que tienen una vida limitada, como frenos, suspensión, dirección y qué pocos usuarios se acuerdan de cambiarlos cuando es necesario. Esperan a que se les rompa.

- **¿No se controlan ni elementos de seguridad como estos?**

- Ni siquiera. Es más, nosotros tenemos muchos problemas cuando aconsejamos que, dados los kilómetros, sería conveniente cambiar las rótulas de dirección, los amortiguadores delanteros, etcétera.

- **Pero no cree que también es mucho rechazo porque se desconfía, porque se piensa: este ya me quiere "meter el gol..."**

- Sí, claro que sí. Por eso le invitamos a que si no se fía, pase una diagnóstico en la ITV, que cuesta dos mil pesetas, y yo le reparo lo que le digan en ella que está mal. Hemos llegado a estos extremos.

- **¿Precisamente por ello han llegado a un acuerdo reciente con las ITV?**

- **"El coche hay que llevarlo al taller de confianza, al que conoce el coche, no es bueno cambiar".**

- Pero no es por un negocio mutuo. Siempre hemos visto en la ITV un lazo indirecto de inspección de nuestras reparaciones. Nosotros nos acoplamos al sistema de inspección y ellos controlan nuestras reparaciones.

- **Después de un accidente, ¿es necesario pasar por la ITV?**

- Siempre que haya afectado a los elementos de seguridad, por supuesto. Nosotros lo tenemos pedido desde el año 1985.

- **¿Las ITV les merecen toda la confianza?**

- Toda. La profesionalidad de la inspección está a gran altura.

- **Tengo el coche averiado. ¿Dónde lo llevo? ¿Al taller oficial o al de la esquina?**

- A tu taller de confianza. A quién conoce el coche. No es bueno cambiar de taller. Saber las averías anteriores simplifica la reparación, simplifica las horas de trabajo...

- **¿Cómo pueden estar afectando en la seguridad las reparaciones mal realizadas, ciertas chapuzas, también los talleres piratas...?**

- Me horroriza que echemos siempre la culpa de los accidentes al conductor, a la vía. ¿Y los coches? Estoy seguro que muchos accidentes están causados por la mala asistencia que tiene el vehículo. Sólo tenemos que ver que más del 30 por 100 de los coches no pasan la ITV. Esos son los que están peor y pueden estar provocando muchos accidentes.

- **¿Y los recambios no homologados que se ponen en los coches muchas veces?**

- Todos los que llevan marca no tienen por qué dar problemas y nosotros recomendamos que no se ponga nada sin marca. El usuario debe denunciarlo.

EL INDISCRETO

"NO SOMOS ESTAFADORES"

- **¿Se fía usted del taller cuando hace una reparación importante o le quedan dudas?**

- **Me fío del taller más que de nadie.**

- **¿Le devuelven las piezas cambiadas?**

- **Si las pido, sí.**

- **¿Cuánto dinero negro se maneja en los talleres?**

- **No se lo puedo decir; que yo sepa, muy poco.**

- **¿Cuántos talleres sobran?**

- **Si no hubiera clandestinos estaríamos bien.**

- **Un accidente importante. ¿Hay que retirar el coche de la circulación?**

- **Se puede reparar y dejarlo en buenas condiciones**

- **"Piensa mal y acertarás". ¿Es normal acordarse de esta frase cuando se entra en un taller?**

- **No somos ni estafadores, ni violadores ni rastros... Profesionales y honrados.**

- **Cuando ve un taller pirata, ¿qué hace?**

- **Denunciarlo.**

- **¿Cuántos accidentes se producen por malas reparaciones?**

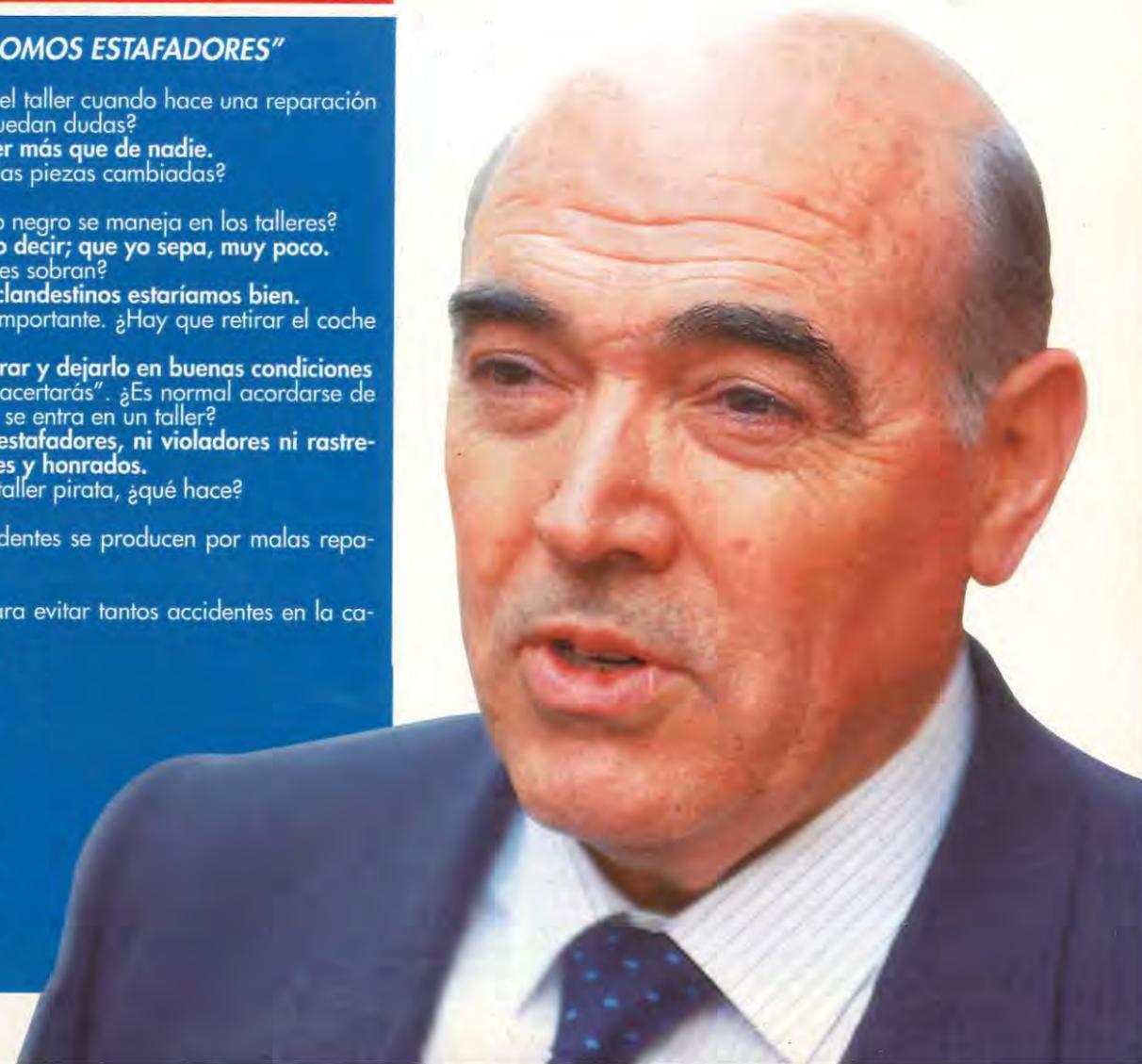
- **Muchos.**

- **¿Que haría para evitar tantos accidentes en la carretera?**

- **Sobre todo, dar confianza al taller, pasar la ITV y cuidar el vehículo.**

- **¿A ustedes no les interesan más accidentes para tener más trabajo?**

- **Nos interesa que se cuide el vehículo.**





El alcoholímetro y el nuevo test, dos pruebas que se complementarán.



La DGT busca completar la información obtenida en los controles de alcoholemia.

Un prototipo denominado validación de un test de sobriedad o deterioro alcohólico es la nueva experiencia que la Dirección General de Tráfico ha puesto en marcha con el objetivo de uniformar y completar la información obtenida en los controles de alcoholemia. Los datos de accidentalidad y la influencia que el alcohol tiene en ellos hace que todos los esfuerzos para concienciar y prevenir sean bienvenidos.

Prevenir y concienciar a la población sobre la influencia que el alcohol tiene en la siniestralidad es el objetivo de los controles de alcoholemia que realiza la Guardia Civil de Tráfico. Como la experiencia indica que los datos que se recogen mediante esta prueba suelen ser, en numerosas ocasiones, insuficientes en el proceso judicial, la Dirección General de Tráfico (DGT) está realizando una investigación para mejorar la información que se obtiene en los

controles de alcoholemia.

En la actualidad, en estos controles, cuando resultan positivos, la Guardia Civil debe reflejar en las diligencias los signos externos, debidos al exceso de alcohol, que presenta el individuo. Estas anotaciones varían mucho; dependen de si el control lo lleva a cabo un guardia civil de tráfico o un policía municipal, de la provincia en que tenga lugar, etcétera.

Basándose en los métodos con los que trabajan en otros países y en los estudios reali-

zados en España, la DGT ha elaborado un prototipo, denominado "validación de un test de sobriedad o deterioro alcohólico", cuyo objetivo es homogeneizar criterios y complementar la información que se obtiene en un control de este tipo y que es la base de toda la posterior actuación judicial.

PRIMERO PROBAR

En estos momentos se está iniciando la fase de prueba de test, que durará varios meses,

con el fin de pulir el método, conocer su sensibilidad, sustituyendo o anulando aquellas partes cuyos resultados no sean satisfactorios, y seleccionando las mejores.

Los ensayos se realizarán en 13 provincias españolas elegidas al azar: Albacete, Alicante, Ávila, Baleares, Barcelona, Cádiz, Ciudad Real, La Rioja, Lleida, Madrid, Pontevedra, Soria, Valladolid. La prueba tendrá carácter voluntario y anónimo durante esta fase de ensayo, y se realizará en controles preventivos, tanto a conductores que den negativo como a los que superen los índices de alcoholemia establecidos por ley.

Los tests los llevarán a cabo agentes de la Guardia Civil preparados al efecto mediante un curso, cuyo objetivo primordial ha sido conseguir la uniformidad de criterios.

COMPLEMENTO DE LA PRUEBA

El denominado test de validación se basa en el análisis de determinados signos externos que suelen presentar las personas que han bebido demasiado para conducir. En total, son siete los aspectos a observar: el equilibrio, los movimientos oculares, el aspecto del rostro, el aliento, el

LOS SIGNOS DEL ALCOHOL



Al cerrar los ojos, el conductor bebido perderá el equilibrio.



Caminar juntando los pies resultará muy complicado si vamos "cargados".



Los movimientos de los ojos se observan mediante el nuevo instrumento.



A través de las nuevas pruebas, los agentes aunarán sus criterios.

lenguaje y el comportamiento.

Una de estas pruebas, exactamente la que explora el nistagmo -es decir, el temblor del globo ocular-, se realiza mediante la utilización de un instrumento ideado por el asesor médico y coordinador de estos ensayos, Juan Carlos González Luque y por José Sánchez Albarracín, ingeniero técnico, ambos de la Dirección General de Tráfico. Un sustituto del bolígrafo que los médicos nos sitúan delante. El aparato va girando de acuerdo a unos ángulos y los agentes encargados de realizar el test anotan las reacciones y movimientos de los ojos del conductor.

DATOS ALARMANTES

La importancia que tienen los controles preventivos de alcoholemia y la necesidad de perfeccionarlos al máximo viene avalada por los datos de las últimas investigaciones llevadas a cabo. Para Dirección General de Tráfico,

así lo indica Juan Carlos González, "esta experiencia no se pone en marcha porque se dude de la fiabilidad de los alcoholímetros, sino como una prueba complementaria a los mismos. Servirá para homogeneizar y completar las pruebas y criterios actuales".

En la Comunidad de Navarra se realizó un trabajo para la DGT del que se deduce que, si todos los conductores que circularan por la zona estudiada, respetaran los límites de alcoholemia, se reducirían los accidentes con lesiones para el conductor en un 32 por 100. A estos datos hay que añadir otra de las conclusiones de la investigación: el riesgo de resultar herido en accidente de tráfico cuando se conduce con una tasa de alcoholemia igual o superior a la establecida legalmente (0,8 grs./l.) se multiplica por cien.

Mercedes LÓPEZ
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

LAS PRUEBAS DEL TEST

1.- Coordinación y equilibrio.

a) Se colocará al sujeto con los pies juntos. Después de permanecer 15 segundos en esta posición, se le pedirá que cierre los ojos.

b) Caminar, juntando el talón de un pie con la punta del otro, por una línea recta de 10 metros de longitud.

c) La persona deberá llevar su dedo índice a la punta de la nariz, cada vez con una mano. La prueba se repetirá con los ojos cerrados.

d) De una forma rápida, y varias veces, se estirarán los brazos horizontalmente hacia delante y se moverán las manos mostrando primero las palmas y luego el dorso.

2.- Exploración del nistagmo (movimientos oculares).

a) Con el instrumento ideado al respecto colocado a la altura adecuada y siguiendo los ángulos indicados, el conductor moverá los ojos. La prueba se realizará sin gafas.

3.- Aspecto de la cara.

a) Se observará su color y posible enrojecimiento.
b) El mismo proceso en los ojos.

4.- Aliento a alcohol.

5.- Vómito con olor a alcohol.

6.- Lenguaje.

a) Si resulta dificultoso, entrecortado, etcétera.
b) Por el contrario, si habla en exceso, sin sentido, es incoherente...

7.- Comportamiento.

a) Presenta actitud agresiva.
b) Se muestra eufórico.
c) Parece que está dormido. Los movimientos son anormalmente lentos.

Un informe de la Unión Europea refleja diferencias significativas en el precio de los coches entre los países comunitarios

BUSQUE, COMPARE...

La Unión Europea (UE) publica cada seis meses un informe comparativo en el que se contemplan los precios de los coches -sin impuestos- en diez de los países comunitarios. En el último, editado el pasado mes de noviembre, España aparecía como uno de los países más baratos. La adquisición de un modelo como el Seat Ibiza costaba un 23 por 100 más al comprarlo en Alemania y un 18 por 100 menos de hacerlo en Portugal.

Si había pensado aprovechar un viaje de vacaciones al extranjero para cambiar de coche, sepa que, en la mayoría de los casos, no hará un buen negocio. España y Portugal son, según un informe comparativo realizado entre los estados miembros de la Unión Europea, los países donde el precio de los automóviles es más bajo. La última edición de este informe, que toma como base los precios oficiales recomendados por el fabricante o el distribuidor nacional y cuyos datos se actualizan cada seis meses, fue publicada en noviembre por la Unión Europea y analiza el precio, sin impuestos, de 72 modelos -17 de ellos, japoneses- en diez países comunitarios. Se excluyen expresamente Dinamarca y Grecia donde los respectivos gobiernos imponen precios sin impuestos muy bajos, pero los coches, una vez puestos a la venta con éstos incluidos, son los más caros de la Comunidad.

Las diferencias, según señala la propia Comisión, se deben fundamentalmente al cambio de las monedas -la peseta ha sufrido varias devaluaciones en los últimos meses-, y al descenso de ventas de automóviles producido en nuestro país y que ha obligado a los vendedores a bajar los precios. Para Miguel Aguilar, director del departamento económico de ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles, Camiones y sus Motores), ahora la peseta tiene el valor que le corresponde respecto al resto de divisas europeas. En su opinión, estos datos demuestran que España ofrece

productos muy competitivos con respecto a Europa, valorando especialmente la relación calidad-precio. Por otra parte, el hecho de que la valoración de los precios se haga en ECUS, teniendo en cuenta



Opel Astra



Seat Ibiza, más caro en Alemania



Mercedes C180



Citroën Xantia



Renault 19



Renault Clio



Ford Escort



BMW: cómprelo en Portugal

PRECIOS, CON RELACIÓN A ESPAÑA, EN LA UNIÓN EUROPEA

(En porcentaje)

MODELO	España (En miles de ptas *)	Alemania	Francia	Italia	Irlanda	Portugal	R. Unido
FIAT Cinquecento 900 iE	695	+35	+26	+27	+6	+11	+20
NISSAN Micra 1.0 LX	1.017	+24	+6	+12	+3	+5	+15
OPEL Corsa 1.4	1.059	+36	+18	+14	=	-3	+31
PEUGEOT 106 XR	1.066	+23	+20	+8	+1	-5	+21
CITROËN AX First 1.1	889	+29	+15	+23	+4	-1	+19
RENAULT Clio RL 1.2	952	+26	+22	+12	+3	-3	+19
SEAT Ibiza 1.3 GLX	1.141	+23	+17	+1	-1	-18	+14
FIAT Tipo 1.6 SX	1.508	+16	+10	-1	-2	-7	+13
FORD Escort 1.6 CLX	1.405	+19	+14	=	=	+3	+8
OPEL Astra 1.4	1.302	+26	+14	+4	+5	-1	+20
PEUGEOT 306 XR	1.328	+15	+19	-3	-2	-6	-13
RENAULT 19 RL 1.4	1.277	+10	+12	=	-5	=	+3
ROVER 214 Si	1.348	+28	+16	+2	+6	=	+31
SEAT Toledo 1.8 GLX	1.791	+3	+15	+10	-4	-4	-3
NISSAN Primera 1.6 LX	1.516	+16	+10	+5	+2	+4	+14
HONDA Civic 1.5 LSi	1.742	+5	+4	-10	-3	-8	-1
BMW 316 i	2.155	+10	+7	+2	=	+12	-4
FIAT Tempra 1.6 SX	1.589	+25	+16	+2	+9	-9	+17
MERCEDES C 180	3.002	-1	-5	+3	-15	-4	-1
PEUGEOT 405 GL	1.520	+24	+22	-2	+8	+7	+7
CITROËN Xantia 1.8 SX	1.854	+23	+21	-3	=	-4	+10
AUDI 80	2.340	+20	+19	+6	+2	=	+21
TOYOTA Carina E 1.6 XL	1.800	+15	+9	=	-7	+8	+3
BMW 520 i	3.377	+8	+6	-5	+1	+10	-14
AUDI 100	3.031	+28	+22	+6	+5	=	+9

* Precio franco fábrica al mes de septiembre de 1993.
(Fuente: Unión Europea y elaboración propia).

El más caro
El más barato

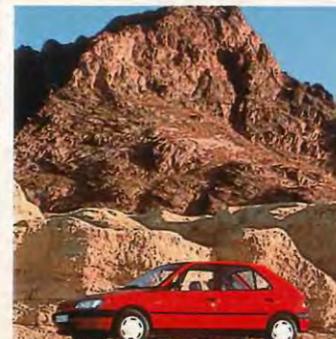


Peugeot 106 Open

Seat Toledo



Peugeot 306, más barato en Portugal



Audi 80, más caro en Reino Unido



Rover 214, más barato en España



Fiat Cinquecento

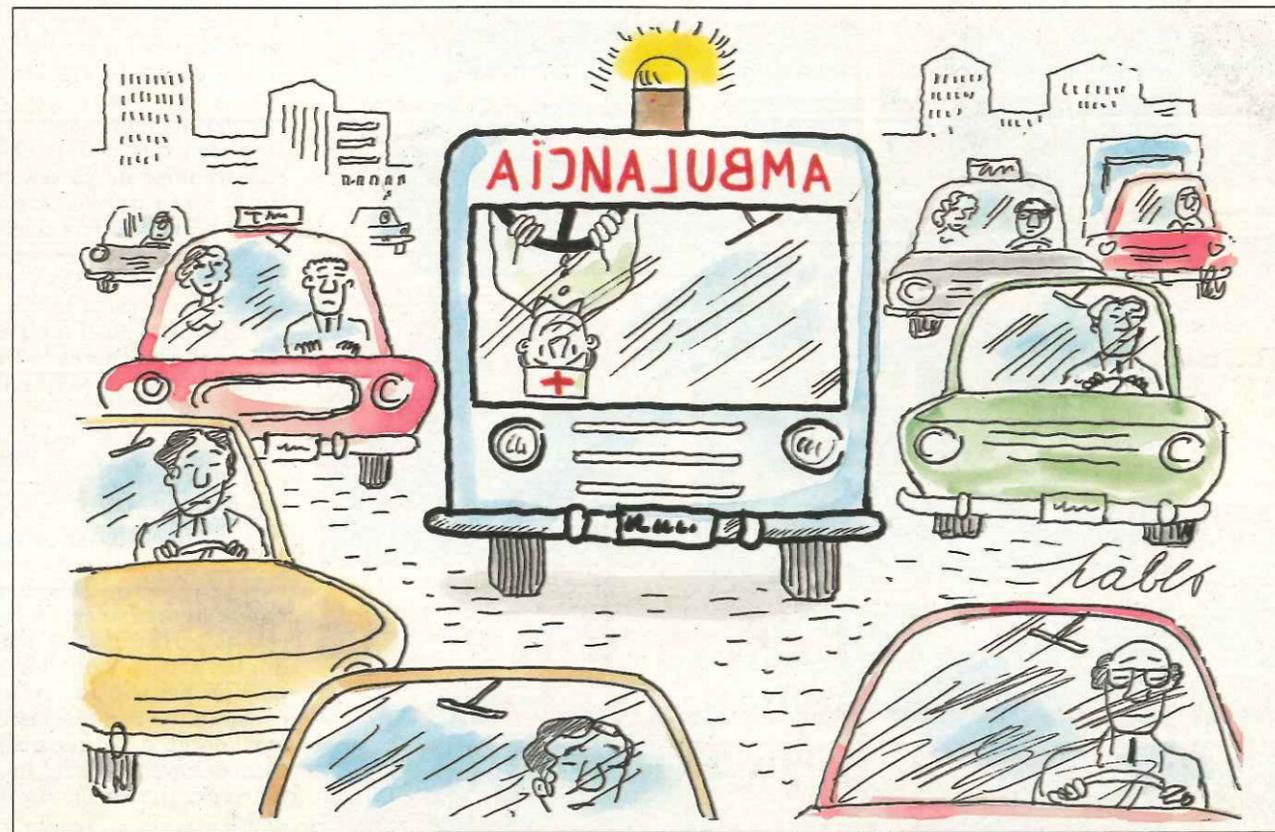


un 31 por 100 a favor de España. Para Montse Thormann, del gabinete de Comunicación e Imagen de SEAT, el cambio de moneda junto con los distintos equipamientos en cada modelo, dependiendo del mercado al que vaya dirigido, justifican estas diferencias.

Dentro del Mercado Único, cualquier ciudadano comunitario puede adquirir un coche en alguno de los estados de la UE y pagar los impuestos correspondientes en el país donde lo matricule, ya que el automóvil es el único artículo donde el IVA se devenga en el país de utilización. Para Santiago Herrero, responsable de Prensa de la Comisión de la Unión Europea, hasta ahora quien pretendía hacer una operación de este tipo encontraba trabas administrativas, por ejemplo, para pasar la Inspección Técnica al llegar a la frontera. Esta situación se va resolviendo, pero aún no son muchas las personas que van de un país a otro con la única intención de comprar un coche. Las razones es que, aunque haya diferencias de precios que, en algún caso, son relativamente altas, hay que sumar factores como gastos de desplazamiento, problemas de burocracia, etcétera. Además, en su opinión, la tendencia será a igualar los precios dentro de la UE en un plazo no muy largo. "Probablemente -aclara- la situación que refleje el siguiente informe ya sea distinta. Creo que dentro de pocos años la diferencia de precios entre los países no debe superar el 5 ó 6 por 100. Lo contrario indicará que algo falla en el mecanismo del propio Mercado Único, no sólo en el sector del automóvil".

Miguel Aguilar (ANFAC) indica que lo que no cambiará a corto plazo es el número de coches vendidos en nuestro país, "donde la crisis se nota más, al ser nuestro mercado más pequeño que los de algunos de nuestros vecinos comunitarios. En ese sentido, los actuales precios españoles benefician tanto al consumidor como a los exportadores, a los que perjudicaba especialmente la situación anterior de nuestra divisa".

Juana SÁNCHEZ



del MOTOR



BAJO EL SIGNO DEL COMPROMISO



"Aspar" hace su enésimo cambio de marca para reverdecir laureles. Este año con los japoneses de Yamaha espera "volver a empezar".

Difícil papeleta la que encuentran los once pilotos españoles que participan en esta edición del Mundial de Motociclismo. La crisis económica y la falta de resultados que arrastran desde hace varios años no les permitirán excesivas justificaciones en 1994. Todo lo contrario: su actuación debe alcanzar cierta notoriedad para lograr no sólo el apasionamiento de los aficionados, sino también para alcanzar la credibilidad que algunos comienzan a perder.

Once pilotos españoles con la crisis y la necesidad de reverdecir laureles a sus espaldas

BAJO EL SIGNO DEL COMPROMISO

Dos grandes premios volverán a celebrarse en España. El circuito de Jerez y Montmeló serán los escenarios.



López-Mella renueva este año equipo e ilusiones en el 500 c.c.



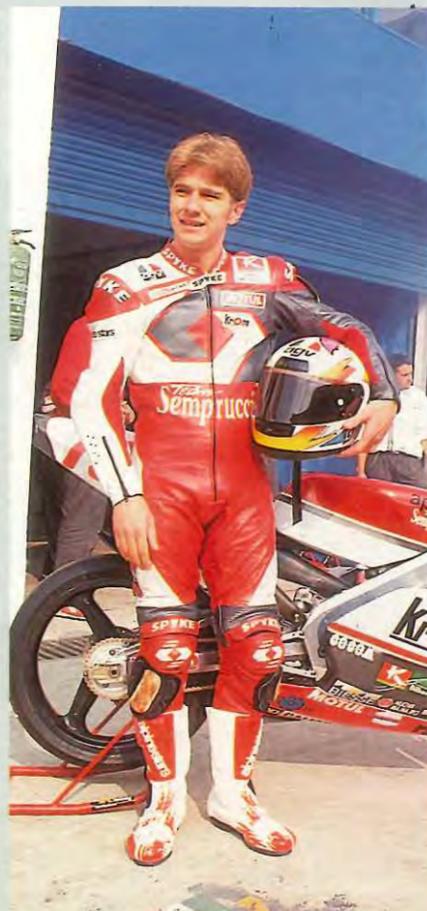
Los pilotos españoles están a punto de comenzar una de las ediciones del Mundial más exigentes que hayan conocido. No valen excusas, ni proyectos a largo plazo. O se ofrecen resultados, éxitos y jornadas brillantes o las penurias que la mayoría ha soportado durante este invierno para encontrar ayuda económica se agudizarán de cara a futuras ediciones. Es, por tanto, hora de levantar cabeza y reverdecer laureles. Hay que convencer, ganar o, al menos, hacer un papel más digno que en recientes temporadas.

De hecho, contamos con representantes que, a priori, tienen posibilidades de animar a la afición, patrocinadores y, en general, a la gran familia de la moto en España. No en vano volvemos a estar los países mejor representados en el Mundial.

En 125 c.c. estarán Carlos Giró, Jorge Martínez "Aspar" y Herri Torrontegui, todos ellos encuadrados en equipos competitivos. En 250 c.c., Luis D'Antín, Checa, Luis Carlos Maurel y Borja, siendo el primero de ellos el que tiene mayores posibilidades de éxito. Por último, en 500 c.c. se encuentra el grupo más numeroso de la "armada española": Alex Crivillé, Alberto Puig, López-Mella y Julián Miralles.

LOS CUATRO MAGNÍFICOS

En las tres categorías puede acabar la temporada con grandes resultados y, tal vez, incluso con algún título. Giró y "Aspar" tienen esa aspiración en 125 c.c. y D'Antín, en el cuarto de litro, tampoco descarta esa posibilidad, mientras que Crivillé se conforma con ser uno de



Herri Torrontegui fue de los pocos españoles en pisar el "cajón" en 1993

los pilotos que lleven la voz cantante en la máxima cilindrada. Y es que, salvo sorpresas, son estos cuatro pilotos los que, a priori, más esperanzas despiertan entre los españoles. Eso sí, los siete restantes pueden acabar el año en mejor posición que alguno de estos siete.

Todos nuestros representantes se enfrentan a una larga temporada: 15 grandes premios, dos de los cuales tendrán lugar en España. En cada uno de ellos, los españoles se enfrentarán a los grandes protagonistas del pasado año que quieren repetir en 1994. En la cilindrada reina, Kevin Schwantz no perderá la oportunidad de mantener el número uno en su Suzuki. El tejano es el máximo candidato, no sólo por su reconocida genialidad, sino también porque ha sido uno de los que más ha trabajado en la pretemporada. Tanto él como Suzuki llegarán al primer Gran Premio en óptimas condiciones para ganar. Tanto los representantes de Honda como los de Yamaha deberán empeñarse a fondo para noquear al estadounidense y a su moto japonesa.

Los pilotos oficiales del equipo Honda son el australiano Michael Doohan, el español Alex Crivillé y el japonés Sinichi Itoh. Doohan, restablecido de los problemas físicos que arrastra desde hace dos años, desea situar a Honda en el sitio que merece. Crivillé ha dado probablemente el paso más grande de su carrera deportiva. Tras romper con "Sito" Pons, el piloto de Seva se integró en una de las mejores escuderías que existen y, como es lógico, deberá realizar un buen papel. En el lugar de Alex, "Sito" coloca a Alberto Puig, que contará con las Honda 500 para demostrar sus buenas

actitudes. También prestar especial atención a Luca Cadalora y Daryl Beattie, pilotos del Team Roberts-Yamaha, al genial John Kocinski, con Cagiva, y, como no, al gallego López Mella, que renueva ilusiones al contar con mejor material y más experiencia. Miralles, por su parte, salta de 125 a 500 c.c. y buscará adaptarse con rapidez.

En 250 c.c. el japonés Tetsuya Harada (Yamaha), como campeón del mundo, es el piloto a batir. Pero, tal y como acabó el Mundial, se intuye que los pilotos de Honda -principalmente el subcampeón Loris Capirossi- querrán tomarse la revancha desde la primera carrera. Lo que está claro es que en esta categoría seguirá la competencia ofrecida hasta ahora.

Es más, puede que 1994 sea el año de mayores éxitos de una marca europea en la categoría del cuarto de litro. Y es que Aprilia, con formación de lujo -Biaggi y Ruggia-, está en condiciones de luchar por el título.

Por lo que a españoles se refiere, el madrileño D'Antín es nuestra máxima esperanza: cuenta con una de las preciadas Honda oficiales y, además, con el rodaje que precisa cualquier figura para aspirar a grandes resultados. Checa, Borja y Maurel intentarán, como "privados", no pasar desapercibidos.

En 125 c.c., tras lo ocurrido los últimos años, no se pueden hacer previsiones. El alemán Dirk Raudies (Honda), campeón la pasada edición, debería ser el hombre a batir. Ello dependerá del trabajo de puesta a punto que hayan realizado en sus "monturas" él y sus rivales. Ciertamente, el "nido de avispas" que es esta categoría no cuenta con favoritos

LOS ESPAÑOLES DEL MUNDIAL '94

PILOTO	CATEGORÍA	MOTO	EQUIPO
JORGE MARTÍNEZ "ASPAR"	125c.c.	YAMAHA	TEAM ASPAR
HERRI TORRÓNTEGUI	125c.c.	APRILIA	TEAM SEMPRUCCI
CARLOS GIRÓ	125c.c.	APRILIA	DUCADOS APRILIA
LUIS D'ANTÍN	250c.c.	HONDA	S.S. COMPETICION
CARLOS CHECA	250c.c.	HONDA	GIVI RACING
LUIS CARLOS MAUREL	250c.c.	HONDA	MAUREL COMPETICION
JUAN BAUTISTA BORJA	250c.c.	-	-
ALEX CRIVILLÉ	500c.c.	HONDA	HRC
ALBERTO PUIG	500c.c.	HONDA	HONDA PONS
JUAN MANUEL LÓPEZ	500c.c.	ROC	LÓPEZ MELLA R.T.
JULIÁN MIRALLES	500c.c.	ROC	MIRALLES RACING TEAM

CALENDARIO DE GRANDES PREMIOS DE 1994

27 MARZO	GP AUSTRALIA
10 ABRIL	GP MALASIA
24 ABRIL	GP JAPÓN
8 MAYO	GP ESPAÑA
22 MAYO	GP AUSTRIA
12 JUNIO	GP ALEMANIA
25 JUNIO	GP HOLANDA
3 JULIO	GP ITALIA
17 JULIO	GP FRANCIA
24 JULIO	GP GRAN BRETAÑA
29 AGOSTO	GP REP.CHECA
11 SEPT.	GP EE.UU.
25 SEPT.	GP BRASIL
2 OCTUBRE	GP ARGENTINA
16 OCTUBRE	GP EUROPA



Giró sigue con Aprilia como "oficial"

hasta que no arranca la temporada. Puede ocurrir de todo; incluso que salga a relucir alguna figura desconocida. De todos modos, hombres como Sakata -que deja Honda por Aprilia- optarán a la victoria. Con esta marca italiana, y como principal piloto oficial, está el barcelonés Carlos Giró, que quiere levantar cabeza tras la desastrosa campaña 93, en la que casi siempre acabó por los suelos.

También hay que prestar atención especial a "Aspar", que vuelve a cambiar de marca en un intento casi desesperado por recordar éxitos pasados. Yamaha se ha volcado a tope con el tetracampeón mundial y así lo demuestra el que Katoh, campeón nipón de 125 c.c., estará en su escudería ofreciéndole su experiencia sobre estas motos. También habrá que esperar buenos resultados del vasco Torrontegui, que sigue militando en el equipo italiano Semprucci, con montura Aprilia. No hay que olvidar que Herri fue uno de los pocos españoles que el pasado año subió al podio.

Por último, destacar que, con la crisis como telón de fondo, sólo han mantenido su apoyo Tabacalera y las petroleras Repsol y Cepsa. Eso sí, las ayudas han llegado "con cuentagotas" y habrá que ganarse a pulso la renovación.

Jesús BENÍTEZ



Doohan, recuperado de sus problemas en la peirna, puede llevar a Honda al título máximo.

ROVER 620 Si



NOTA MEDIA:
7,4

NOTA MEDIA
SEGURIDAD:
7

top auto

Estética.....	9
Acabado.....	7,5
Habitabilidad.....	8,5
Maletero.....	8
Confort.....	8,5
Instrumentación.....	6
Equipamiento.....	9
Potencia.....	8
Elasticidad.....	7
Cambio.....	7
Velocidad punta.....	8
Aceleración.....	8
Consumo.....	7

SEGURIDAD	
Estabilidad.....	8
Suspensión.....	7,5
Frenos.....	8
Dirección.....	8
Puedas.....	8
Luces.....	8,5
NOTA MEDIA: 7,8	
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8	

Comentario.—Uno de los mejores frutos de la unión de Rover y Honda ha sido la recién aparecida gama 600, con la que Rover regresa al mercado de las berlinas de tipo medio-alto en condiciones de ganador. El modelo intermedio de esta serie, el 620 Si, es el más atractivo desde cualquier punto de vista. Su carrocería nos muestra un elegantísimo automóvil en el que se conjuga el clasicismo británico con el más moderno estilo de diseño y con unas formas muy depuradas. El interior es espacioso y refinado, con presencia de un exquisito revestimiento de piel para los asientos y salpicadero. Tal vez una instrumentación demasiado escueta desentona en un puesto

de conducción perfecto en cuanto a postura, accesibilidad de mandos, etcétera.

En la parte mecánica, cabe significar la presencia del motor multiválvulas de 2 litros de cilindrada de origen Honda. Sus 131 caballos de potencia, sin ser una cifra desmedida, permiten que se mueva con toda soltura, tanto en tráfico urbano como en carretera. Su buena elasticidad, su respuesta a alto régimen y un chasis en el que frenos, suspensiones y dirección están a la altura de lo esperado.

LO BUENO

- Precio.
- Habitabilidad y confort.
- Equipamiento de serie.

LO MALO

- Instrumentación insuficiente.
- Sistema de climatización mejorable.
- Amortiguación blanda.

auto

Estética.....	9
Acabado.....	8
Habitabilidad.....	7
Maletero.....	7
Confort.....	9
Instrumentación.....	7
Equipamiento.....	8
Potencia.....	7
Elasticidad.....	8
Cambio.....	7
Velocidad punta.....	8
Aceleración.....	7
Consumo.....	8

SEGURIDAD	
Estabilidad.....	8
Suspensión.....	8
Frenos.....	7
Dirección.....	7
Puedas.....	7
Luces.....	7
NOTA MEDIA: 7,6	
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,3	

Comentario.— El toque de distinción y elegancia que la marca ha sabido dar a la serie 600 con respecto a la plataforma de origen Honda de la que deriva sirve para ofrecer un producto realmente atractivo, tanto por presentación como por la suavidad y decisión de su motor. Además, el precio final también supone un aliciente añadido que deja al Rover 620 Si como un cóctel tremendamente apetecible.

Tanto interior como exteriormente, la estética es agradable desde el primer momento. Por fuera, algunos retoques con respecto al Honda Accord, entre los que destaca una parrilla delantera con el sello de Rover, ponen la guinda final a un automóvil atractivo. Mientras, dentro se ha seguido un planteamiento similar, haciéndolo confortable; tan sólo la ubicación de los mandos de los elevalunas eléctricos, situados detrás de la palanca de cambios, ofrece cierto grado de incomodidad.

En la misma línea quedan el motor y el comportamiento general del vehículo. En ambos casos es intachable. El primero, con tan "sólo" 131 caballos, se muestra esmeradamente ágil y decisivo en su respuesta, a la vez que no es "gastón". En segundo lugar, el comportamiento general se apoya en una buena geometría de las suspensiones.

LO BUENO

- Estética atractiva.
- Motor y comportamiento.
- Ambiente interior.

LO MALO

- Ubicación elevalunas.
- Altura asiento conductor con techo eléctrico.

SUPLEMENTO PARA
ALUMNOS Y
PROFESORES

Número 75

Este suplemento infantil
corresponde a la revista
TRAFICO nº 97,
de marzo de 1994

Chico Tráfico

HOY
GRAN ESTRENO
*
"EL TRÁFICO:
TU MEJOR
AMIGO"
*



CINE EN LA ESCUELA

SUMARIO:

■ Nuestro buzón	Pág. II.
■ La cometa	Pág. III
■ Señales de Localización y Poblado	Pág. VII
■ C.P. Adela Díaz (Almería)	Pág. VII

Las cuatro paredes del aula y la explicación del maestro no son la única posibilidad para aprender que tienen los escolares. Los medios audiovisuales, cada vez más presentes en la escuela, son una ayuda que el profesor suele aceptar de buen grado. La DGT acaba de editar cuatro nuevos cortometrajes en los que los niños aprenden viendo a sus héroes, como si de ir al cine se tratara. (Págs. IV y V).



Nuevos cortometrajes de la DGT para escolares

Aventuras... de película

La Dirección General de Tráfico (DGT) acaba de editar cuatro nuevos cortometrajes de dibujos animados dirigidos a los escolares de enseñanza primaria y ciclo medio de EGB, que, igual que las anteriores películas producidas el pasado año, se distribuirán a través de las jefaturas provinciales de Tráfico.

La posibilidad de utilizar material audiovisual en la escuela es uno de los apoyos que más agradece el profesor. Por eso, también en esta ocasión el soporte utilizado para los cortometrajes editados por la DGT es una cinta de vídeo, de aproximadamente 10 minutos de duración. En este nuevo material se abordan temas que pretenden realzar los valores sociales entre los se encuadra la educación vial, aunque no necesariamente sea ésta la protagonista en todas las situaciones. Los títulos de las películas -"Aprende a ayudar a los demás", "Respeto a tu amiga la naturaleza", "Descubre a tus enemigos" y "Tu amiga Prudencia"- dan una primera idea de los temas tratados: algunas pautas de actuación en caso de accidente, especialmente si son niños quienes deben tomar alguna iniciativa; la contaminación medioambiental; el peligro del alcohol y otras drogas en la seguridad vial y las normas de respeto cívico que necesariamente deben tenerse en cuenta para favorecer la convivencia.

Los protagonistas son los mismos personajes con los que los escolares ya se familiarizaron en los anteriores cortometrajes -"Las normas, tus amigas", "Los agentes, tus amigos" y "Las fuerzas de la naturaleza"- Quique, Rafa y Lola viven distintas aventuras,

apoyados en cada caso por pintorescos compañeros capaces de conseguir soluciones fantásticas e inmediatas, como es el caso de "Indiana Montana", tía de los protagonistas, quien, con ayuda de su ordenador y un látigo, resuelve en el momento graves problemas de contaminación que encuentra a su paso. Otro de los

personajes de la primera de las cintas publicadas, "Prudencia", la simpática serpiente, vuelve a ser protagonista para jugar el papel de conciencia ante las actitudes peligrosas de los niños, que viven auténticas aventuras de película.

Este formato desenfadado pretende que el alumno adquiera y asuma los valores específicos que muestra cada cortometraje. Para facilitar la tarea del docente, desde estas páginas ofrecemos los objetivos, contenidos y aspectos didácticos más destacados de

cada una de las películas, con el ánimo de servir de pistas previas para su utilización en el aula.

Finalmente, nos queda el apartado de la valoración, para comprobar si los niños han asimilado los contenidos y mensajes de estas películas. Es decir, para comprobar si éstas han cumplido su objetivo. El contenido de las canciones y su aprendizaje, donde se reflejan los contenidos más significativos, puede servir como actividad y evaluación de esta serie de películas.



LAS NORMAS, TUS AMIGAS

Objetivo: Familiarizarles con el concepto de norma y su aplicación al ámbito social, especialmente al tráfico.

Contenido: Historia y evolución de las normas sociales. Razonamiento y explicación de algunas normas elementales de tráfico significativas para los niños.

Aspectos didácticos significativos: Las normas se presentan como gnomos fantásticos para simbolizar su carácter abstracto. La apariencia física de los personajes (niños, viejos, etcétera) significa el tiempo que las normas que representan llevan en vigor.

LOS AGENTES, TUS AMIGOS

Objetivo: Conocer la función de los agentes municipales y de Tráfico: su papel de información, prevención, vigilancia y sanción y fomentar en los conductores actitudes de respeto hacia este colectivo.

Contenido: Breve análisis de los acontecimientos y circunstancias que pueden suceder en los desplazamientos por carretera, así como de las conductas a seguir en esos casos. El argumento destaca también el valor e importancia de la información en determinadas circunstancias de riesgo.

Aspectos didácticos significativos: La tormenta como ejemplo de las circunstancias, a veces imprevisibles, con las que podemos encontrarnos en carretera.



RESPECTA A TU AMIGA LA NATURALEZA

Objetivo: Conocer y diferenciar aspectos y conductas que perjudican a nuestro entorno.

Contenido: Descripción de aspectos y conductas que dañan la Naturaleza. Actitudes que favorecen la conservación del medio natural.

Aspectos didácticos significativos: Indiana Montana, un personaje creado para esta película, encarna las actitudes que favorecen la conservación del entorno. El látigo sideral que lleva simboliza, de forma muy gráfica, las posibles soluciones que pueden darse a los elementos contaminantes, como, por ejemplo, evitar las exhalaciones de humos de los vehículos.

DESCUBRE A TUS ENEMIGOS

Objetivo: Dar información que facilite la identificación de elementos nocivos para la salud y que están muy extendidos y, a veces, aceptados socialmente, como el alcohol.

Contenido: Descripción, a través de imágenes, de los efectos y peligros que supone el consumo de estos elementos, aplicados al mundo del tráfico.

Aspectos didácticos significativos: Los personajes se transforman en los mismos elementos nocivos que ingieren, y presentan las conductas que provocan sus efectos.

LAS FUERZAS DE LA NATURALEZA

Objetivo: Conocer el efecto que producen algunos fenómenos físicos en la conducción de vehículos, así como la aplicación de determinadas conductas que permiten amortiguarlos.

Contenido: Descripción de fenómenos físicos y sus consecuencias sobre la conducción mediante un viaje fantástico a través de un comic.

Aspectos didácticos significativos: Los nombres de las fuerzas naturales aparecen escritas, como un grafismo más que forma parte del comic. Las explicaciones se formulan fundamentalmente a través de la imagen, lo que facilita su asimilación por los alumnos.



APRENDE A AYUDAR A LOS DEMÁS

Objetivo: Informar sobre las situaciones que se producen cuando ocurre un accidente de tráfico o de otra naturaleza. Conocer las conductas a seguir en estos casos que puedan ayudar y no entorpecer el trabajo de otros profesionales o que perjudiquen a los accidentados.

Contenido: Descripción cronológica de las conductas que se deben seguir ante estos sucesos.

Aspectos didácticos significativos: La mayor parte de la película describe el sueño de Lola. Para poder ayudar a los demás en caso de accidente, hay que tener unos conocimientos mínimos precisos; no basta con que nos guste el papel. El propio personaje de Lola se asusta ante su propia incapacidad.



TU AMIGA PRUDENCIA

Objetivo: Conocer aspectos y conductas que mejoran la seguridad en transportes públicos y en otros aspectos no relacionados directamente con la conducción.

Contenido: Descripción de conductas y situaciones en las que los riesgos, aunque son difíciles de percibir, existen.

Aspectos didácticos significativos: La prudencia aparece bajo la forma de una serpiente -se trata del mismo personaje de la primera película, "Las señales, tus amigas"- que aparece de color negro cuando detecta comportamientos poco recomendados para la convivencia, no sólo relacionados con el tráfico, sino incluidos en el ámbito general educativo.



¿POR QUÉ TE PONES ASÍ ? Todo sobre las señales de tráfico

LOS CORRALES DE BUELNA

RASGOS QUE IDENTIFICAN ESTAS SEÑALES:

- Son señales de orientación que localizan o confirman un lugar.
- Su forma es cuadrada o rectangular.
- Pueden adoptar diversos colores, dependiendo de si están en carretera o en ciudad, y dentro de cada grupo, de qué tipo de lugar indiquen.
- No llevan iconos, salvo las de uso específico en poblado.



¿DÓNDE VOY, DÓNDE ESTOY?

¿Sabes dónde estás?
¿Sabes dónde vas?
Soy cuadrada o rectangular. En carretera, te digo donde estás -comunidad, pueblo o ciudad-, el principio y el final. Tengo muchos colores -verdes, azules, marrones- me miran todos los conductores. Yo localizo y confirmo: hasta Soria, ciento cinco. Has llegado a la ciudad; ahora, ¿sabes dónde vas? Conmigo, a todas partes: calles, estadios o parques, puertos, aeropuertos y estaciones. ¡Disfruta tus vacaciones!

LO QUE DICE EL REGLAMENTO

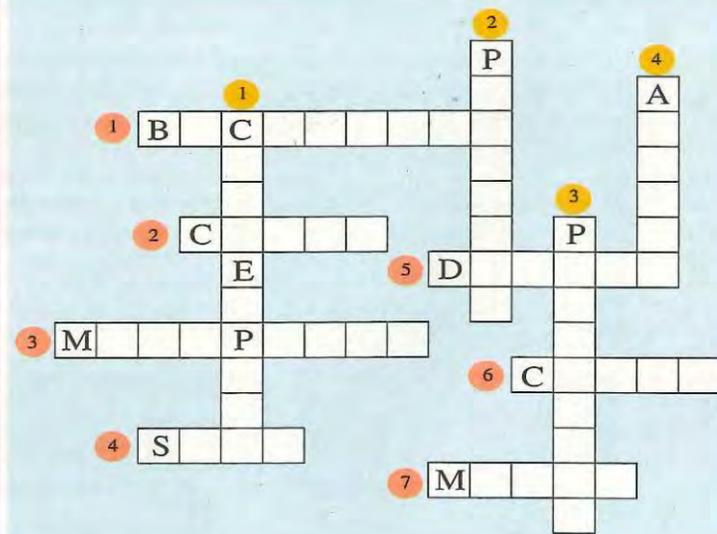


Las señales de localización podrán utilizarse para indicar la frontera entre dos estados o el límite entre dos divisiones administrativas del mismo estado o el nombre de un poblado, un río u otra circunstancia de naturaleza análoga. Las de confirmación tienen por objeto recordar, por ejemplo a la salida de los poblados importantes, la dirección de la vía. Las de uso específico en poblado sirven para comunicar que los lugares a que se refieren se alcanzan siguiendo el sentido marcado por la flecha.

Ante una señal de proximidad de colegio, toda la precaución es poca.



CRUCIGRAMA



HORIZONTALES:

1- Vehículo de dos ruedas que no tiene motor. 2- Objeto obligatorio para ciclomotoristas. 3- Juguete para patinar que gusta mucho a los niños. 4- Señal que indica "alto". 5- Parte del automóvil donde deben viajar los niños. 6- Intersección de calles o ca-

rrteras. 7- Lo que hay que hacer antes de cruzar.

VERTICALES:

1- Señal que obliga a dejar pasar antes a los otros. 2- Quienes circulan a pie. 3- Tener preferencia de paso. 4- Niños con los que nos gusta jugar.

¡Qué curioso!

- Los ciclistas profesionales son los atletas que tienen el corazón más grande. Después, quienes corren maratón, los boxeadores y ciclistas de pista.
- El primer Tour de Francia lo ganó Garin, a una media de 25,58 kilómetros por hora y sobre una bicicleta de 16 kilos. El último modelo de bicicleta pesa 7,9 kilos y cuesta alrededor de 50 millones de pesetas.
- En 1995, la Federación Española de Ciclismo cumplirá 100 años. Nació con el nombre de Unión Velocipédica Española.

SOLUCIONES:
Horizontales: 1. Bicicleta. 2. Casco. 3. Monopatín. 4. Stop. 5. Detrás. 6. Cruce. 7. Mirar. Verticales: 1. Ceda el paso. 2. Peatones. 3. Prioridad. 4. Amigos.

EL COLEGIO DEL MES

C.P. ADELA DÍAZ (Almería): profesores y policías municipales colaboran en la educación vial de los alumnos FUNDAMENTAL EN LA FORMACIÓN



La colaboración de la Policía Local en las labores educativas es importante.



Uno de los grupos de alumnos que participan en educación vial.

Todos los alumnos del colegio almeriense "Adela Díaz" -360 chicos entre 6 y 14 años de edad que cursan de 1º a 4º de Primaria y de 5º a 8º de EGB- saben mucho de cómo deben comportarse en su papel de peatones y de ciclistas desde que, hace cuatro años, el claustro de profesores decidiera incluir la educación vial en el programa educativo del centro.

Este curso, además, los chicos asistirán a las actividades prácticas en las instalaciones de la Policía Municipal. "Desde la creación del centro, la educación vial siempre ha sido considerada parte fundamental de la formación integral de nuestros alumnos", asegura Francisco M. Martínez, director del colegio. "En el presente curso, adaptándonos a la LOGSE, se trata como eje transversal en los niveles de Primaria -de 1º a 4º- y se incluye en los programas de Sociales y Plástica en los cursos de 5º a 8º de EGB".

El colegio cuenta este curso con la colaboración de la Policía Local de Almería. Dos agentes municipales, a los que próximamente se unirá una psicóloga, llevan a cabo desde hace varios años un amplio programa en el que se van incluyendo centros escolares a medida que éstos demandan su participación. "Sobre todo, incidimos en las conductas peatonales y de circulación en bicicleta y ciclomotor, dependiendo de la edad de los chicos a quienes nos dirigimos", asegura José Emilio Abad, uno de los policías dedicados exclusivamente a esta tarea en Almería. "Antes nos reunimos con los profesores y con los padres -indica- para ajustarnos a la programación del colegio. Creemos que nuestro papel es puramente

motivador y que debe ser el maestro quien lo siga para que sea una labor continuada". Para el director del "Adela Díaz", este apoyo de personas

ajenas al colegio es importante en la educación de los alumnos. "Parece que, a los ojos de un niño, el hecho de que sea una "autoridad" en la materia da más fuerza al mensaje". Francisco Martínez confiesa que en los cursos en que hay un sólo profesor es más fácil tratar los temas transversales, mientras que en los cursos superiores

"cada profesor se cifie más a sus contenidos específicos". En cualquier caso, le parece fundamental esta parcela de la educación en la escuela "ante la inconsciencia del peligro que muestran los niños", aunque, por su experiencia con los chicos, apunta como igualmente importante que los adultos sean un buen ejemplo para ellos.

EL CONCURSO DE EDUCACIÓN VIAL SE RENUEVA

El Concurso Nacional de Educación Vial, que este año alcanza su décima edición, se adaptará a partir de ahora a la ley de educación en vigor, la LOGSE. Mientras en ediciones anteriores pretendía que en grupos, con su profesor, los escolares analizaran los problemas de tráfico en su entorno, el nuevo concurso -que aún no tiene cerrada la fecha de publicación- está dirigido específicamente a los docentes, para "potenciar la implantación de la educación vial en los proyectos curriculares de los centros escolares de Educación Infantil, Primaria y Secundaria".

Las bases concretan los objetivos: se trata de incorporar la educación vial a las programaciones de ciclo y de área, de forma global e interdisciplinar, además de diseñar y elaborar actividades, recursos y metodologías de evaluación para este aspecto de la educación. Se contempla cada una de estas tareas -análisis del entorno, objetivos específicos a tratar, principios metodológicos, desarrollo y evaluación del proyecto- en distintas fases, a las que deben atenderse los centros de enseñanza que deseen participar. Valor especial merecerán aquellos trabajos que incluyan "la implicación participativa del mayor número de ámbitos representativos de la comunidad educativa del centro o entidades del entorno;

variedad y originalidad del material didáctico y el valor intrínseco del proyecto de acuerdo con la LOGSE".

Por último, existen tres opciones de concurso: a) el diseño teórico de un proyecto de centro, etapa o área; b) la opción anterior más una memoria final; y c) un informe sobre algún aspecto concreto realizado en el centro. Las bases -una vez publicadas- así como toda la información necesaria, podrán recogerse en las jefaturas provinciales de Tráfico.

CONCURSO DE DIBUJOS

Por otra parte, se ha convocado el XXVIII Concurso de Dibujo Infantil y Juvenil sobre Circulación Vial en el que, como en ediciones anteriores, podrán participar todos los escolares de educación infantil, primaria/EGB y educación especial. Los dibujos pueden hacerse en cualquier clase de papel, en uno o varios colores, a tinta, acuarela, lápiz, cera, etcétera. Cada participante puede enviar tantos dibujos como desee haciéndolos llegar, individualmente o a través de los colegios, a cada jefatura provincial de Tráfico antes del 30 de junio de 1994. Las bases, en las mismas jefaturas.



Las Aventuras de MAX CHAPAS

Autolista y Cia.



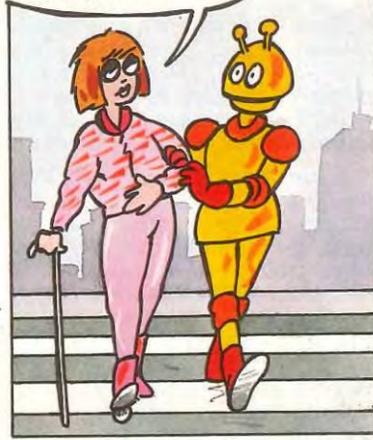
PORQUE TIENEN RAYAS BLANCAS Y NEGRAS COMO LAS CEBRAS



¿QUÉ SON LAS CEBRAS?



COMO UNOS BURROS SALVAJES CON RAYAS BLANCAS Y NEGRAS



Coordinación: Juana SÁNCHEZ. Asesoras pedagógicas: Carmen BAJO y M^a Cruz GARCÍA EGIDO. Dibujos: Gerardo AMEHAZURRA (Comic), Teo PUEBLA (Portada), y SEBASTIÁN. Guión comic: Carmen DESGADO. Colaboración especial: Animadores de educación vial de las Jefaturas Provinciales de Tráfico.



DATOS TÉCNICOS

MOTOR:
Posición: Delantera.
Cilindros: Cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.997 c.c.
Alimentación: Inyección electrónica programada multipunto.
Carburante: Gasolina sin plomo.
Depósito: 65 litros.
Potencia máxima: 131 CV a 5.400 r.p.m.

TRANSMISIÓN:
Tracción: Delantera.
Caja de cambios: Manual, 5 velocidades.
Embrague: Disco seco con diafragma.

FRENOS:
 Servoasistidos. Delanteros, de disco

ventilados; y traseros, de disco.
SUSPENSIÓN:
 Delantera y trasera independientes; doble horquilla con muelle helicoidal y amortiguadores telescópicos.

DIRECCIÓN:
Tipo: De cremallera y piñón.
Diámetro giro: 9,65 metros.

RUEDAS:
Llantas: De acero de 15".
Neumáticos: Radial 185/65 88 H x 15.
Peso: 1.310 kgs.
Longitud: 4,65 m.
Anchura: 1,72 m.
Altura: 1,38 m.
Maletero: 430 litros
Precio final: 3.055.000 ptas.

autopista

Estética	8
Acabado	8
Habitabilidad	6,5
Maletero	7,5
Confort	8
Instrumentación	6
Equipamiento	7,5
Potencia	7
Elasticidad	7
Cambio	8
Velocidad punta	7
Aceleración	7
Consumo	7
SEGURIDAD	
Estabilidad	7
Suspensión	7
Frenos	7
Dirección	7
Ruedas	7
Luces	7
NOTA MEDIA:	7,2
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD:	7

Comentario.—Sin lugar a ninguna duda, una de las cosas más llamativas de la nueva serie media del fabricante británico es su elegante línea exterior. Tomando como base el Honda Accord, Rover ha realizado una configuración estética más que pausable, con un resultado del todo satisfactorio. Su parrilla cromada -estilo Serie 600-, así como sus armoniosas y redondeadas formas, consiguen un efecto estilístico que llaman poderosamente la atención.

El Rover 620 Si monta el motor de 2 litros, 16 válvulas y 131 caballos de origen Honda, cuya mayor virtud consiste en su elasticidad y facilidad para subir de revoluciones desde prácticamente el ralenti hasta el corte de inyección.

El cambio, también de origen japonés, resulta cómodo y muy agradable de utilizar. No se puede decir que este modelo sea un deportivo, pero las prestaciones están a la altura de lo que se espera de su potente motor. En su interior se respira un aire de lujo y confort, gracias a las inclusiones de madera en el salpicadero y puertas.

LO BUENO

- Línea atractiva
- Acabado y terminación.
- Confort interior.

LO MALO

- Dirección demasiado asistida.
- Habitabilidad trasera
- Sonoridad algo elevada.

Motor 16

Estética	9
Acabado	8
Habitabilidad	7
Maletero	7
Confort	8
Instrumentación	6
Equipamiento	8
Potencia	6
Elasticidad	6
Cambio	7
Velocidad punta	7
Aceleración	7
Consumo	7
SEGURIDAD	
Estabilidad	6
Suspensión	6
Frenos	6
Dirección	5
Ruedas	7
Luces	7
NOTA MEDIA:	7,1
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD:	6

Comentario.—La nueva gama 600 de Rover mantiene vigente la interesantísima relación valor-precio que últimamente ha caracterizado a los modelos de la marca inglesa. Exclusividad, equipamiento y línea a un precio de choque parece ser la receta que mejor se adapta al mercado español, donde Rover vende más cuando el resto vende menos. La versión 620 Si se sitúa en un lugar intermedio de la gama por su motor de 131 caballos de origen Honda, por su equipamiento, en el que se encuentran a faltar elementos como el airbag o ABS, o por su precio: tres millones de pesetas. Se trata de una agradable y elegante berlina en la que no se va a encontrar una habitabilidad destacable ni

unas prestaciones de deportivo. El Rover 620 Si encandila a quien no tiene prisa, pero le gusta andar ligero, a quién valora el confort de marcha sobre otras virtudes y a aquellos para los que la madera noble y los pequeños detalles tienen más importancia que unas ruedas más anchas o un "spoiler" trasero. Un radio de giro muy elevado y la situación de los elevallas, entre los asientos delanteros, son las pegadas más destacables dentro de un conjunto bastante equilibrado y razonable.

LO BUENO

- Precio competitivo.
- Confort de marcha.
- Acabado impecable.

LO MALO

- Situación de los elevallas.
- Ausencia de air bag y ABS.
- Diámetro de giro elevado.



CONTROL DE LA VELOCIDAD DE CRUCERO, APUESTA DE FORD

Controlar la velocidad de cruce de un coche es una de las exigencias que más se están extendiendo entre los conductores. El principal problema que plantean es el número de veces que el dispositivo tiene que activarse debido a las variaciones en el flujo del tráfico. Los ingenieros de Ford trabajan para que se pueda utilizar en una gran variedad de situaciones. El sistema permitirá a los conductores hacer coincidir su velocidad con la de los otros vehículos, manteniendo automáticamente una distancia de seguridad con el coche que le precede, incrementando y disminuyendo la velocidad, sin esfuerzo por parte del conductor e independientemente del equipamiento que lleven los otros vehículos. El dispositivo está basado en un radar y será utilizable incluso con baja visibilidad. Ford prevé que estos sistemas serán una característica de fábrica en los coches en los próximos cinco años.

Según datos facilitados por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), en enero de este año se han matriculado 53.062 turismos, lo que significa que se vendió un 28,6 por 100 más que en el mismo mes de 1993. A pesar de estas cifras esperanzadoras, los fabricantes no quieren lanzar las campanas al vuelo y desde ANFAC se afirma que "no supone un reflejo válido de la evolución del mercado, al venir referida a un mes, enero del 93, en el que las ventas se redujeron más del 50 por 100".

Desde la patronal se indica que para realizar un análisis, realista se deberían comparar los datos de este mes con la media de las ventas de los últimos cinco años, que se sitúa

con los Nissan Terrano II de 3 y 5 puertas y el Jeep Grand Cherokee. Los finalistas fueron seleccionados por los propios lectores y un jurado compuesto por profesionales y expertos del motor decidieron tras todo tipo de pruebas.

luna trasero, dos retrovisores exteriores regulables desde el interior y cinturones de seguridad con pretensores.

FELICIDADES, "CONTINENTAL"

Cincuenta años lleva entre nosotros la empresa Continental Industrias del Caucho, S.A., que inició su actividad en un pequeño taller de recauchutado en Oviedo (Santander) en 1943. Aunque su historia en España se inició en los años 30 con la puesta en mar-

INCREMENTO POCO OPTIMISTA

VENTA TURISMOS ENERO 1994

MARCA	UNIDADES
CITROËN	5.515
PEUGEOT	5.593
TALBOT	1
FASA RENAULT	7.325
FORD	7.921
OPEL	6.315
SEAT	5.331
VOLKSWAGEN	2.891
AUDI	1.157
MERCEDES	807
NISSAN	1.678
SUZUKI	210
ALFA ROMEO	170
LANCIA	518
FIAT	2.411
ROVER	923
BMW	1.353
VOLVO	793

(Fuente: ANFAC).

en 71.986 unidades, por lo que ANFAC dice que se debería hablar "por tanto, de un descenso del 26,3 por 100".

Por su parte, GANVAM (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios) habla de "un descenso del 34 por 100 en las matriculaciones" al comparar las cifras correspondientes a enero de 1994 con el mismo período de 1992 "mes en el que se alcanzaron unas cotas de ventas que se podrían considerar adecuadas para nuestro mercado".

Es decir, nadie se muestra optimista con los resultados. ANFAC reali-

za "una valoración negativa, sin que quepa extraer ningún elemento positivo en cuanto a la tendencia netamente depresiva que viene caracterizando a este mercado desde mediados del 92". A pesar de ello, GANVAM señala que "la evolución del mercado europeo durante los últimos meses de 1993, con mejores cifras que en el resto del año, hace prever que la recesión puede haberse frenado. En España se espera que el número de matriculaciones para 1994 pueda elevarse entre un 5 y un 7 por 100 aproximadamente, siendo más acusado durante el segundo semestre".

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS EN EL MES DE ENERO

AÑO	1989	1990	1991	1992	1993	MEDIA	1994
UNIDADES	84.756	82.928	65.555	85.448	41.261	71.986	53.062

(Fuente: ANFAC)

cha de una fábrica de neumáticos en Torrelavega. En la actualidad, su cuota de mercado en el campo del neumático es del 5 por 100, con una amplia gama de productos, 2.000 puntos de venta y una red propia de distribución formada por 8 delegaciones y un gran almacén central situado en Azuqueca de Henares (Madrid).

el apoyo del gobierno, pero no así de la oposición laborista, los sindicatos y gran parte de la opinión pública que han visto como "volaba" el último bastión de la, en otro tiempo, poderosa industria automovilística británica.

EXPOMÓVIL 94

Entre los días 8 y 12 de abril próximo, el recinto de Fira de Barcelona acogerá la nueva edición de "Expomóvil 94" (Exposición Internacional de Componentes y Equipos de Mantenimiento para la Industria de la Automoción). Alrededor de 350 expositores nacionales y extranjeros, en una superficie de 20.000 metros cuadrados, presentarán las últimas novedades del sector en recambios y componentes de vehículos, accesorios, equipos para personalización de automóviles, car audio, telefonía y alarmas, productos químicos y lubricantes, neumáticos, equipos para talleres y estaciones de servicio, herramientas, utillaje, prensa técnica y servicios.

BMW COMPRA ROVER



La firma alemana BMW ha adquirido el 80 por 100 de Rover, la última gran empresa automovilística inglesa. Esta operación truncó los sueños de la compañía japonesa Honda, propietaria del 20 por 100 de las acciones de Rover, cantidad que estaba intentando duplicar. La venta, que pilló por sorpresa a los ingleses, contó con

SE HAN VENDIDO MENOS TODO-TERRENO

Las ventas de automóviles todo-terreno

descendieron casi un 13 por 100 (12,96 por 100) durante el pasado año, según los datos facilitados por la empresa CEP Consultores. Frente a las 58.384 unidades vendidas en 1992, las nuevas matriculaciones en el 93 ascendieron a 50.820 unidades. Por marcas, ha sido Nissan, con 10.920 unidades, la empresa que más vendió, seguida de Lada y Suzuki, con 8.717 y 6.330 vehículos, respectivamente. La relación de ventas por modelos está encabezada por el Lada Niva (8.717 unidades), Nissan Patrol (5.573 unidades) y Opel Frontera (4.964 unidades).

EL DEPORTIVO DE AUDI



Acaba de presentarse el Audi 80 2.0 16 V, que completa la gama del más difundido de los modelos de la marca. Aporta un nuevo motor de 1.984 c.c., 16 válvulas y 140 CV de potencia, además de suspensión deportiva y un completo y lujoso equipamiento deportivo de serie.

RENAULT LANZA EL "LAGUNA"

Renault ya tiene sustituto para su 21: el denominado Laguna. En un primer momento, para España el Renault Laguna está disponible en tres motorizaciones, todas de gasolina, con propulsores de 1.8 litros y 95 CV de potencia, 2.0 litros y 115 CV y, por último, un motor de 6 cilindros que proporciona una potencia de 170 CV.



ROVER DEL AÑO

La revista "Sólo Auto 4 x 4" ha nombrado al Range Rover TDi como el "Todo Terreno del año", en dura competencia



EL KID, AMPLÍA LA GAMA 106

Peugeot ha ampliado la gama del 106 con una serie especial, denominada "Kid", destinada al público joven. Está disponible en versión gasolina de 3 puertas, dotada de un motor de 954 c.c. Ofrece un interior juvenil, en el que domina el color "azul vaquero", limpia-



EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matrículas noviembre-93	Últimas matrículas diciembre-93			
Alava (VI)	5358-O	5887-O	529	487	34
Albacete (AB)	5251-N	5712-N	461	562	110
Alicante (A)	5206-CK	7858-CK	2.652	2.348	625
Almería (AL)	2884-V	3684-V	800	919	212
Asturias (O)	2079-BK	3629-BK	1.275	1.698	138
Ávila (AV)	2762-G	3005-G	243	258	20
Badajoz (BA)	9066-U	9751-U	685	1.127	184
Baleares (PM)	9225-BT	0767-BU	1.542	1.449	365
Barcelona (B)	0158-ON	9413-ON	9.255	7.871	1.544
Burgos (BU)	4651-S	5319-S	1.158	483	30
Cáceres (CC)	8361-M	8890-M	529	622	93
Cádiz (CA)	6238-AU	7558-AU	1.320	1.655	771
Cantabria (S)	2569-AC	3299-AC	730	780	113
Castellón (CS)	5607-AD	6606-AD	999	706	217
Ciudad Real (CR)	3701-S	4283-S	582	867	96
Córdoba (CO)	9572-AG	0653-AH	1.091	1.130	262
Coruña, La (C)	5681-BG	7576-BG	1.895	2.409	246
Cuenca (CU)	5233-H	5526-H	293	276	20
Girona (GI)	8034-AV	9231-AV	1.197	977	234
Granada (GR)	6988-AF	8038-AF	1.050	1.407	397
Guadalajara (GU)	1277-G	1550-G	283	210	32
Guipúzcoa (SS)	4509-AS	5509-AS	1.000	1.159	106
Huelva (H)	4931-S	5524-S	593	557	206
Huesca (HU)	0637-L	1007-L	370	292	38
Jaén (J)	7039-U	7732-U	693	880	163
León (LE)	6956-X	7715-X	759	741	55
Lleida (L)	3213-X	3848-X	635	472	81
Lugo (LU)	1105-P	1705-P	600	619	59
Madrid (M)	5694-OZ	8259-PB	12.565	8.208	714
Málaga (MA)	2850-BL	4497-BL	1.647	2.635	636
Murcia (MU)	7661-BC	9239-BC	1.578	1.785	675
Navarra (NA)	1986-AK	3354-AK	1.368	1.136	82
Orense (OR)	4015-O	4637-O	622	570	72
Palencia (P)	7981-H	8269-H	288	263	9
Palmas, Las (GC)	6358-BC	8069-BC	1.711	1.013	270
Pontevedra (PO)	0799-AV	2244-AV	1.445	1.307	294
Rioja, La (LO)	8781-M	9218-M	437	433	58
Salamanca (SA)	0885-O	1467-O	762	517	29
Sa. Cruz Tenerife (TF)	1606-AY	3021-AY	1.415	1.208	231
Segovia (SG)	6785-G	7021-G	236	207	12
Sevilla (SE)	2768-CF	5022-CF	2.254	2.985	761
Soria (SO)	5178-E	5333-E	155	89	7
Tarragona	8292-AK	9230-AK	938	1.018	228
Teruel (TE)	1438-G	1682-G	244	159	28
Toledo (TO)	1899-V	2649-V	750	699	95
Valencia (V)	7169-EP	1006-ES	3.837	4.260	1.022
Valladolid (VA)	7669-Y	8388-Y	719	844	48
Vizcaya (BI)	6743-BT	8635-BT	1.892	1.746	112
Zamora (ZA)	8935-H	9250-H	315	304	24
Zaragoza (Z)	3281-AV	4651-AV	1.370	1.236	110
Ceuta (CE)	0753-F	0908-F	155	126	29
Melilla (ME)	4215-D	4373-D	158	80	43
TOTALES			70.080	65.789	12.063

EN ABRIL, REVISION

Provincias	de	hasta	de	hasta
Alava (VI)	4602-K	5484-K	4511-L	5242-L
Albacete (AB)	0719-J	1597-J	1374-K	2253-K
Alicante (A)	5405-BJ	0258-BK	3482-BS	7907-BS
Almería (AL)	6530-M	7731-M	2766-	4026-O
Asturias (O)	1078-AI	3737-AI	4886-AW	6698-AW
Ávila (AV)	3524-E	3922-E	8035-E	8410-E
Badajoz (BA)	4572-M	5746-M	9225-N	0514-O
Baleares (PM)	7532-AX	1590-AY	0694-BD	4662-BD
Barcelona (B)	3837-KB	3837-KD	7105-LF	5029-LH
Burgos (BU)	6368-L	7283-L	7519-M	8415-M
Cáceres (CC)	3893-I	4639-I	3859-J	4504-J
Cádiz (CA)	4832-AC	7586-AC	9600-AG	2282-AH
Cantabria (S)	7272-T	8833-T	6364-V	7836-V
Castellón (CS)	3655-U	5510-U	4874-W	6609-W
Ciudad Real (CR)	0204-L	1207-L	3205-M	4089-M
Córdoba (CO)	3040-V	4896-V	6503-X	8266-X
Coruña, La (C)	0071-AN	2586-AN	3344-AI	5891-AI
Cuenca (CU)	0342-F	0868-F	6842-F	7305-F
Girona (GI)	6003-AG	8497-AG	5872-AK	8054-AK
Granada (GR)	1569-T	3421-T	6307-V	8208-V
Guadalajara (GU)	0718-E	1091-E	5587-E	6002-E
Guipúzcoa (SS)	9498-AD	1517-AF	3410-AH	5221-AH
Huelva (H)	1110-L	2269-L	5590-M	6706-M
Huesca (HU)	9740-H	1335-M	7693-I	8203-I
Jaén (J)	0011-M	1335-M	5591-N	6800-N
León (LE)	3190-P	4374-P	7761-S	8997-S
Lleida (L)	2005-P	3400-P	7502-S	8770-S
Lugo (LU)	6402-K	7228-K	7061-L	7863-L
Madrid (M)	8879-JI	9245-JV	0077-KY	2140-LB
Málaga (MA)	7491-AP	1137-AS	2810-AW	6810-AW
Murcia (MU)	6026-AJ	9121-AJ	5493-AN	8477-AN
Navarra (NA)	4637-X	6427-X	6936-Z	8563-Z
Orense (OR)	0533-K	1305-K	0410-L	1210-L
Palencia (P)	5326-F	5759-F	0745-G	1165-G
Palmas, Las (GC)	5846-AL	8587-AL	8977-AP	1224-AS
Pontevedra (PO)	5295-AF	7398-AF	1971-AJ	4063-AJ
Rioja, La (LO)	1548-J	2336-J	0911-K	1631-K
Salamanca (SA)	1047-K	1769-K	0344-L	1124-L
S. Cruz Tenerife (TF)	6505-AH	9343-AH	8185-AL	0567-AM
Segovia (SG)	6159-E	6540-E	1108-F	1508-F
Sevilla (SE)	2289-AZ	6803-AZ	2008-BH	6354-BH
Soria (SO)	2504-D	2762-D	5538-D	5761-D
Tarragona (T)	9839-X	2001-Y	6015-AB	7945-AB
Teruel (TE)	3900-E	4220-E	7991-E	8296-E
Toledo (TO)	5134-M	6324-M	0589-O	1875-O
Valencia (V)	2938-CX	0327-CY	2536-DJ	9380-DJ
Valladolid (VA)	2463-S	3885-S	8398-T	9641-T
Vizcaya (BI)	3468-AY	6555-AY	0242-BD	3130-BD
Zamora (ZA)	5636-F	5997-F	0729-G	1162-G
Zaragoza (Z)	3925-AF	6478-AF	2724-AJ	4952-AJ
Ceuta (CE)	2934-D	3197-D	6050-D	6295-D
Melilla (ML)	3417-C	3557-C	5584-C	5770-C

Estas matrículas corresponden a los turismos y motocicletas que tienen que pasar la ITV por primera vez en 1994.

ITV a los cuatro... y cinco años

Desde el mes de enero ha entrado en vigor una normativa comunitaria que obliga a los vehículos a pasar su primera inspección técnica (ITV) a los cuatro años de matricularse. Al ser una directiva de la Unión Europea (UE), no ha hecho falta que España desarrollara una norma para aplicarse, lo que, a su vez, ha creado problemas de aplicación. En este sentido, este año, de forma provisional, tienen que pasar la ITV tanto los coches que cumplen cuatro como cinco años desde su matriculación. Se puede dar, debido a esta etapa transitoria, el caso paradójico de que tenga que pasar la ITV un vehículo más nuevo -que cumple, por ejemplo, 4 años en abril- que otro más antiguo -que cumpla 5 años en diciembre-.

Nuestro cuadro de revisio-

nes tiene, ahora, cuatro columnas. Las dos primeras, encabezadas con las palabras **de** y **hasta**, indican los vehículos que tienen que pasar ITV por cumplir 5 años, mientras que las dos segundas se refieren a los que cumplen 4.

Sólo tienen que pasar ese mes de revisión los vehículos comprendidos entre la matrícula de la columna **de** y los de la columna **hasta**: los anteriores a la matrícula señalada por la columna **de** deberían haberla pasado ya, mientras los posteriores a la matrícula de la columna **hasta** no deberán hacerlo hasta el mes en el que se cumplan 4 ó 5 años de su

matriculación.

En cualquier caso, se trata de una situación transitoria, que sólo se producirá durante 1994, ya que el año próximo todos los vehículos tendrán que pasar su primera ITV a los 4 años de ser matriculado.



FE DE ERRATAS

Por un error de transcripción, el número de vehículos matriculado de Barcelona en el número pasado era 2.113; debía poner 12.113. También había un error en la última matrícula de Asturias: aunque aparecía O-4015-BK, la correcta era O-2079-BK.

Lecciones de un CAMPEON

Por SITO PONS 10



La prudencia como pasajero

Quando en la moto llevamos un pasajero -un "paquete"-, la conducción es ligeramente diferente a cuando marchamos solos. Unos consejos al "paquete" y quizás un poco de prudencia y algunos ajustes en la amortiguación de la motocicleta pueden bastar para evitar el peligro y algún que otro susto.

Lo primero -señala "Sito" Pons- es informar al pasajero de que se mantenga sentado sin hacer movimientos bruscos". Un movimiento inesperado puede llevarnos a los dos al suelo. Un acto, casi reflejo, que suelen realizar los "paquetes" es bajar los pies de las estriberas cuando se acerca una detención, ya sea por un semáforo o por otra circunstancia. "Es un error del que le tienes que advertir. Cuanto menos movimientos haga, mejor", añade el dos veces campeón del mundo de 250 c.c.

"Díle que se sujete a tí por la cintura y que siga los movimien-

tos y los de la moto de tal modo que forméis ambos una línea", aconseja "Sito". Se trata, en definitiva, de que pasajero y conductor vayan como si fueran uno solo. "Un truco -explica el mánager del equipo Honda-Pons- es que en las curvas mire por encima del hombro del interior de la curva".

En cuanto al conductor, también varía un poco la manera de llevar la moto. Es posible que deba ajustar un poco la amortiguación para compensar el peso añadido del pasajero. Precisamente ese peso permite utilizar con más fuerza el freno trasero. "Al soportar la rueda trasera más peso, no se bloquea con tanta facilidad -explica "Sito" Pons-

. Además, el pasajero se moverá menos hacia delante cuando frenes que si utilizas solamente el delantero, ya que en este caso la inercia le empuja más".

En cualquier caso, sobre todo si el pasajero es la primera vez que monta en moto, es conveniente hacer una conducción mucho más tranquila que la que haces habitualmente. "Ten en cuenta que si asustas al "paquete" -cuenta nuestro maestro-, éste puede realizar un movimiento brusco y poner en peligro la estabilidad de la moto". Además, debe estudiar las reacciones de la moto durante la conducción con pasajero y no intentar, de buenas a primeras, de inclinarla demasiado o pasar entre dos coches que estén muy juntos. Después, cuando se conozcan las nuevas reacciones de la moto cargada con pasajero se puede ir con más agilidad. De momento, la prudencia es el mejor pasajero.



Los jóvenes, el grupo más impactado por la campaña publicitaria de la DGT

SEGUNDAS PARTES, TAMBIÉN EFICACES

La campaña publicitaria de 1993 de la Dirección General de Tráfico (DGT) ha sido un nuevo éxito de impacto y acogida entre los conductores. El 95 por 100 de los españoles recuerda estos anuncios, con niveles muy similares a los de 1992, que supusieron un drástico cambio, al introducir la línea dura y cruda en los mensajes, y cuyo éxito parecía difícil de igualar.

Por segundo año consecutivo, la campaña publicitaria de la DGT reflejó las consecuencias más dramáticas de la siniestralidad vial. Para evaluar la repercusión que entre los conductores ha tenido la campaña del 93 y compararla con la anterior, Eco-Consulting ha llevado a cabo un estudio, encuestando a 1.000 personas, encargado por la agencia publicitaria Clarín.

Los resultados del trabajo muestran el alto índice de aceptación que de nuevo han conseguido los "spots": recuerda la campaña un 95 por 100 de los encuestados. La importancia del resultado crece si atendemos a la homogeneidad de las respuestas, que varían muy poco en función de la edad, sexo, experiencia en la conducción o hábitat. Es decir, ha llegado o la han recibido todos por igual.

Esta aceptación generalizada es la nota que más destaca el Director de Servicios al Cliente de Clarín, Daniel López: "Es un hecho sin precedentes el que una campaña no tenga rechazo;

existía el miedo al accidente de tráfico, pero era necesario presentar la dureza de los siniestros de una manera positiva. En esto ha ayudado mucho el tratamiento de narración cinematográfica que se ha adoptado para los anuncios". La repercusión de estos mensajes ha trascendido nuestras fronteras, llegando a ser galardonada por la Federación Mundial de Asociaciones de Neurocirugía, en la persona del Director General de Tráfico.

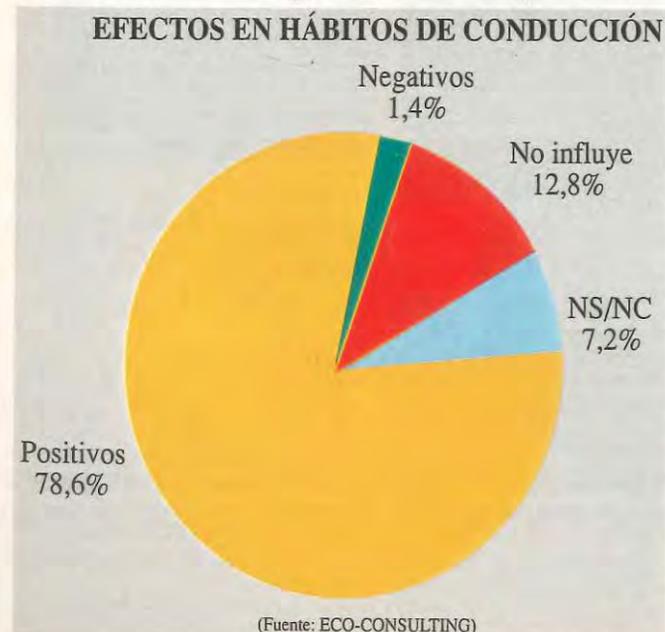
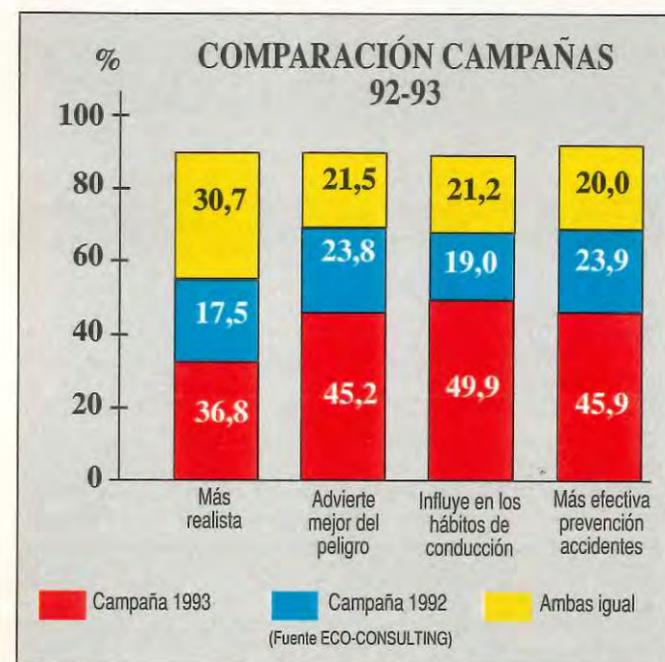
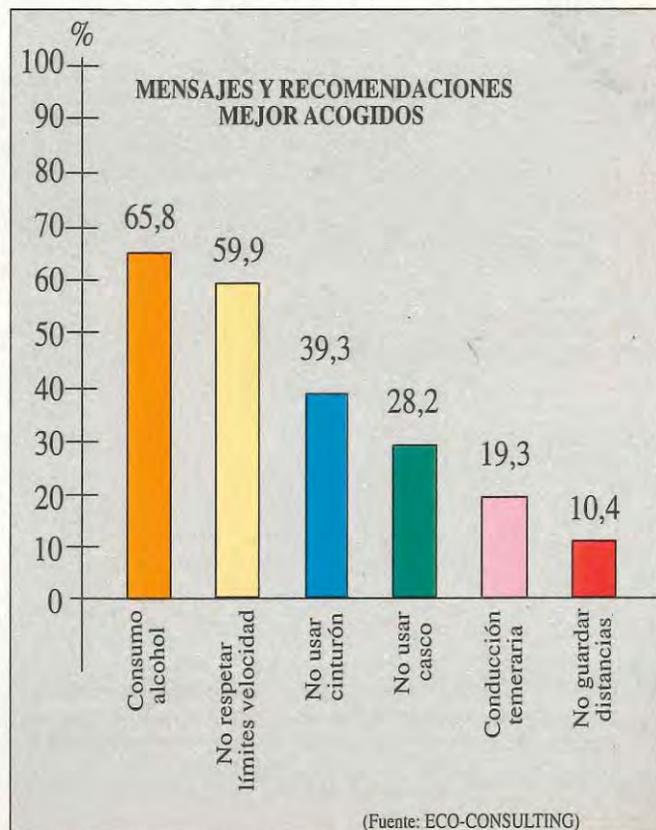
Junto al dato de recuerdo de la campaña, otro que resulta relevante es la memoria que de los contenidos de los anuncios en televisión guardaban los entrevistados. El más recordado -casi un 39 por 100- era el de los efectos del alcohol, situándose después, con niveles del 28 y 27 por 100 respectivamente, no llevar cinturón trasero y conducir sin casco. A esta cifra hay que añadir la multiplicidad del recuerdo: se pedía a cada individuo consultado que mencionara en la exposición un pro-

medio de dos "spots" televisivos diferentes. Al mismo tiempo, uno de cada cuatro conductores recuerda el slogan de la campaña.

CAMPAÑA PERSUASIVA

La parte del estudio que ha-

ce referencia a los efectos que la campaña ha tenido sobre los hábitos de conducción aporta un dato muy positivo: casi 8 de cada 10 conductores considera que la campaña llega a influir en los hábitos de conducción o, lo que es igual, que posee una elevada capaci-



dad de persuasión.

La gran mayoría de los encuestados opina que los anuncios televisivos llamaban la atención -92 por 100-, describían situaciones reales -89 por 100-, resultaban eficaces -80 por 100- y poseían una claridad necesaria -79 por 100-. Estas respuestas, según el estudio, demuestran una actitud positiva hacia la vida cuando las alternativas son la tragedia y las secuelas de todo tipo que conlleva cometer imprudencias.

De todas las variables manejadas al realizar el trabajo, destaca la actitud receptiva de los jóvenes entre 18 y 25 años. Este grupo ha recibido de manera más impactante los mensajes publicitarios, destacando el nivel de realismo, que advierte mejor sobre el peligro de las imprudencias, y la mayor influencia en sus hábitos de conducción, así como la eficacia en la prevención de accidentes.

Además del análisis de la campaña televisiva, el documento valora el efecto de la de otros medios de comunicación. El mayor recuerdo se produjo en la radio (42 por 100), seguido de la prensa diaria (22,7 por 100), vallas, carteles y revistas (en torno al 10 por 100) y, en último lugar, el cine, con un 1 por 100.

CONTRASTE 92-93

Por último, y debido al enorme impacto que produjo en 1992 la línea dura utilizada en los anuncios de la DGT, había dudas de que la campaña 93 pudiera igualar esos niveles

de eficacia. Los resultados a posteriori han puesto de manifiesto similares niveles de recuerdo (96 por 100 en 1992 frente a 95 por 100 de 1993). Para Daniel López (Clarín), "se ha producido un efecto de acumulación. Es decir, las campañas del 92 y 93 son un mismo bloque conceptual, una misma campaña que cuenta las circunstancias de los accidentes, bien en el mismo momento o un tiempo después".

Las estadísticas hablan de mejor nivel de memorización sobre recomendaciones y consejos en la última: un 89 por 100 frente al 40 por 100 de 1992. Más en concreto, el único mensaje del 92 que perduraba en los encuestados con más fuerza es no consumir alcohol, mientras que el resto -límites de velocidad, uso del casco y del cinturón- permanecían más vivos en la memoria por los "spots" del 93. A juicio de Eco-Consulting, "la campaña del 93 transmite un mayor número de mensajes y, tal vez por su efecto repetitivo sobre la campaña anterior, consigue aumentar el grado de identificación de los mismos".

La valoración en contraste de ambas campañas las pone en idénticos niveles de impacto -93 por 100- y acentúa algo más la descripción de situaciones reales y eficacia de los anuncios en la última; mientras que la del 92 goza entre los encuestados de una mayor claridad.

Teresa G. GONZÁLEZ

Las catequisis de niños y jóvenes tratarán sobre la seguridad vial

TRÁFICO A LA LUZ DE LA FE

Con una primera tirada de 10.000 ejemplares, la Conferencia Episcopal va a incluir dentro del temario de catequisis para comunión y confirmación la cuestión del tráfico y la educación vial. El enfoque desde el que se va a contemplar es el respeto tanto a la propia vida como a la de los demás.

En España existen 250.000 catequistas, contando tanto los dedicados a preparar a niños para el sacramento de la comunión, como a jóvenes que se confirman. Tomando una media de 10 personas por grupo, el resultado muestra que unos 2 millones y medio de niños y adolescentes reciben catequisis de la Iglesia Católica.

Partiendo de ese dato, y según palabras de Anastasio Gil, responsable de catequisis infantil y juvenil de la Conferencia Episcopal, "tomando la catequisis como forma no sólo de conocer y vivir la doctrina cristiana, sino también los valores humanos y problemas actuales, se aborda el tema de la seguridad vial, como se han tratado otros: paro, delincuencia, guerras, etcétera".

Como referencia para los catequistas, se han elaborado dos tipos de manuales o cuadernillos, con una primera tirada de 5.000 ejemplares cada uno. El dirigido a los más pequeños -niños de 9 y 10 años- tiene 30 páginas; mientras que el de los jóvenes es más extenso, con 40 páginas. Aunque su edición corre a cargo de la Conferencia Episcopal, también han colaborado en la iniciativa, totalmente novedosa, el Apostolado de la Carretera y la Dirección General de Tráfico.

El enfoque que se ha dado a las guías, principalmente destinadas a los catequistas, se basa en tres pilares: valoración de la vida propia y ajena; comprender que los medios de transporte son ámbitos de convivencia y sirven para vivir mejor; y entender la norma como una exigencia moral, no sólo por motivos cívicos, ni por



MIGUEL GARROTE



MIGUEL GARROTE

Anastasio Gil, responsable de catequisis infantil y juvenil de la Conferencia Episcopal

CONSEJOS DESDE LA BIBLIA

- "Hay caminos que parecen rectos, pero, al cabo, son caminos de muerte".
- "El tardo en la ira tiene gran prudencia, el de genio pronto pone de manifiesto su necesidad".
- "El hombre violento seduce al vecino, y le hace ir por camino no bueno".

San Cristóbal, patrón de los conductores

En numerosos pueblos de España se celebra la festividad de San Cristóbal como patrón de los conductores, bendiciéndose ese día los nuevos vehículos adquiridos por los lugareños. La historia del santo tiene una curiosa asociación entre los caminantes de antaño y los vehículos actuales:

- Cristóbal era un gigante con una fuerza espantosa y aspecto terrible. Después de servir a varios reyes miedosos, decidió ir a buscar el rey más poderoso del mundo y ponerse a su servicio. Llegó a creer que el diablo era el más poderoso, pero, al comprobar que ante una cruz se estremecía de temor, optó por buscar al rey de reyes. Un ermitaño le contó la historia de Jesucristo y le dijo que, para servirle, podía ayudar a los caminantes a cruzar un peligroso río que se había cobrado ya la muerte de muchos viajeros. Con el tronco de un árbol joven se hizo un robusto bastón para caminar mejor en el agua y, rápidamente, comenzó a transportar de una ribera a otra a todos los transeúntes que querían cruzar el río.

temor a la sanción.

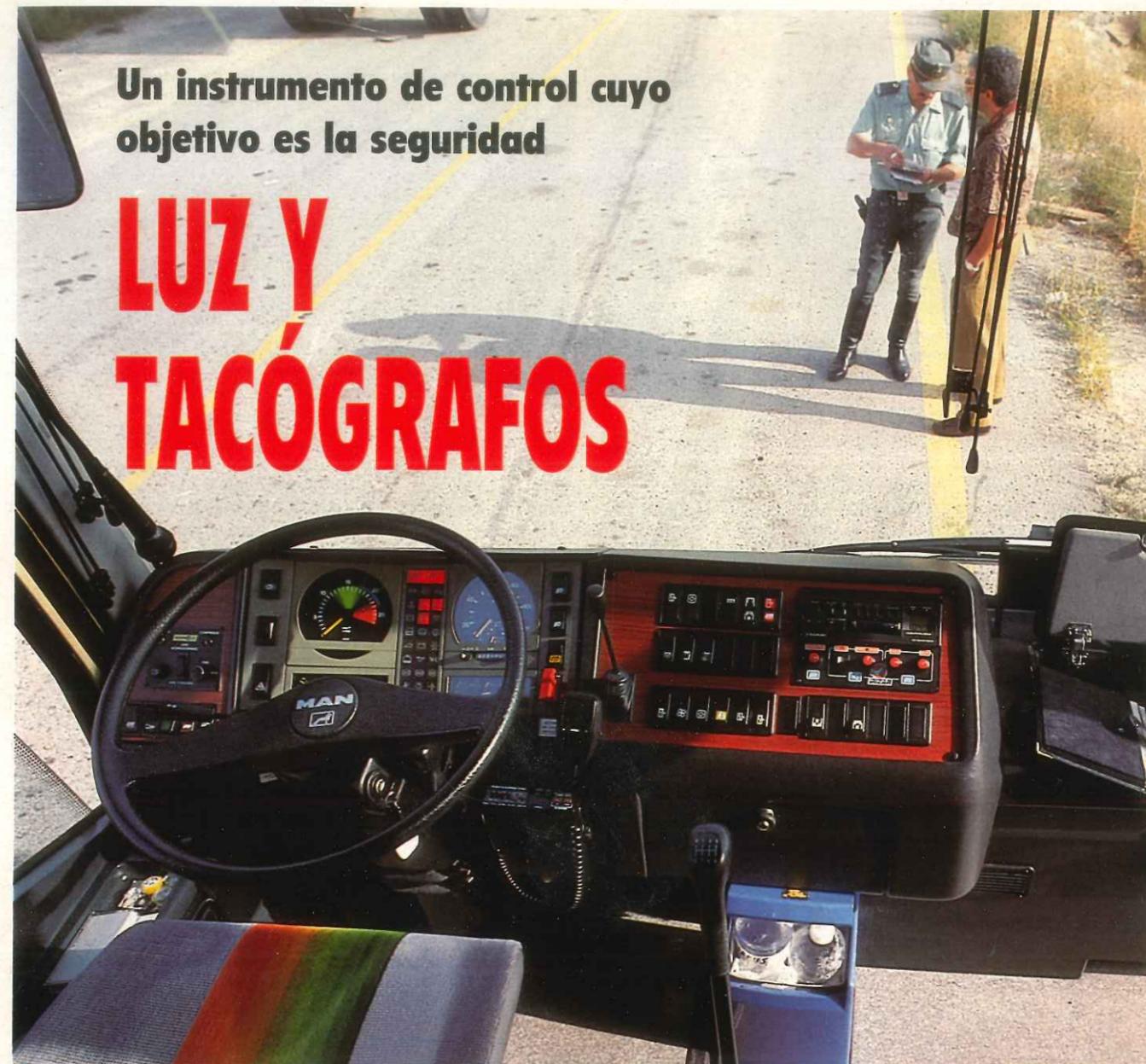
Desde esta visión del tráfico totalmente positiva para el hombre, se abordan temas como los viajes, las motocicletas y ciclomotores, la velocidad, el respeto a los demás y los peatones.

La Conferencia Episcopal espera que la iniciativa tenga una gran acogida y, en un breve plazo, realizar una nueva edición mucho más amplia, capaz de abarcar toda la demanda que puedan generar las parroquias.

Teresa G. GONZÁLEZ

Un instrumento de control cuyo objetivo es la seguridad

LUZ Y TACÓGRAFOS



Casi mil muertos durante 1993 es la dura estadística que arroja el sector del transporte de viajeros y mercancías. El uso del tacógrafo, obligatorio para ellos, busca, controlando la velocidad, distancia recorrida por el vehículo y tiempo de trabajo -entre otras posibilidades-, la seguridad en este importante tipo de vehículos. Las Administraciones han reglamentado su instalación y utilización.

Un aparato apropiado para el montaje en vehículos automóviles, que automática o semiautomáticamente registra los datos sobre el desplazamiento del mismo, así como sobre determinados tiempos de trabajo del conductor. Así define el tacógrafo la Orden Ministerial de 16 de noviembre de 1981, que, al tiempo, establece los requisitos necesarios para homologar estos instrumentos que se instalan en vehículos destinados a transportar mercancías y viajeros (autocares).



Los camiones y autocares están obligados a instalar tacógrafos. La inspección sobre su utilización es continua.



En el transporte de menores se deben realizar descansos cada dos horas.



En el transporte de mercancías peligrosas, el uso del tacógrafo es obligatorio en España desde 1979.

El tacógrafo nació como un importante aliado de la seguridad vial. Un instrumento que ayudara a controlar las horas de trabajo de los conductores profesionales y evitase, así, excesos en los tiempos de conducción y el cansancio y fatiga a que dan lugar y, por lo tanto, las posibles consecuencias que estas circunstancias tienen en la capacidad de conducción del individuo.

TACÓGRAFO Y ACCIDENTES

Los datos estadísticos de la Dirección General de Tráfico (DGT) son significativos en cuanto a la importancia que la seguridad vial tiene en este sector. 1993 registró 798 accidentes mortales, en los que se vio implicado al menos un vehículo pesado. Como consecuencia de ellos, murieron 982 personas, 405 resultaron heridas graves y 402 con lesiones leves. En el sector del transporte de viajeros, fueron 82 los accidentes mortales, con 118 muertos, 131 heridos graves y 289 leves.

El tacógrafo apareció en Alemania en los años 30; posteriormente, en 1939, se hizo obligatorio para todos los autocares, como medida de seguridad. En los países europeos el tacógrafo es obligatorio desde 1970 para los vehículos de peso máximo autorizado superior a 3.500 kilogramos, los destinados al transporte de mercancías peligrosas y los autobuses de más de 9 plazas (excepto los que cubren líneas regulares con recorrido no superior a 50 kilómetros).

ALEMANIA AÑO 30; ESPAÑA, 80

En España, la instalación de tacógrafos fue más tardía. Fue el Real Decreto 2916, de 30 de octubre de 1981, el que estableció su obligatoriedad para los vehículos, vacíos o con carga, destinados al transporte de viajeros o mercancías que se desplazan por carretera. La obligatoriedad en los vehículos dedicados al transporte de mercancías peligrosas es anterior, exactamente desde la Orden del Ministerio de Industria y Energía del 20

de febrero de 1979. En el transporte escolar, por Real Decreto de 30 de abril de 1982.

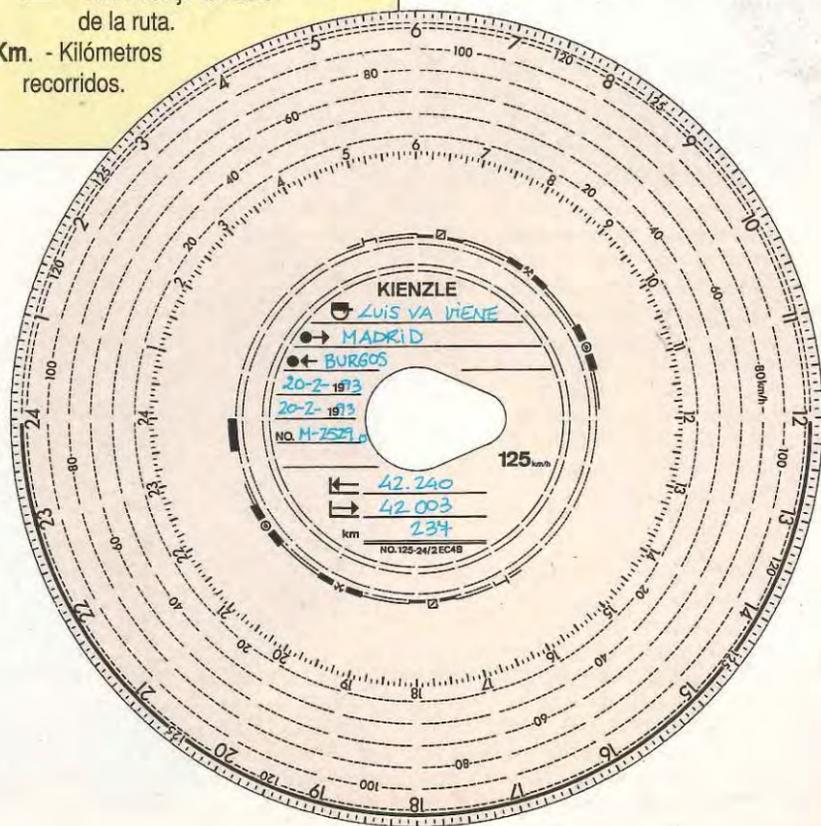
Básicamente, el mecánico se puede definir como un velocímetro al que se le incorpora un sistema de registro. Cuenta con un indicador de velocidad y un

cuentakilómetros, además de la posibilidad de realizar diversos registros. Para ello, está dotado de unas agujas de punta de zafiro que actúan sobre una carta circular-el disco diagrama- fabricado en papel sensible a la presión. Este disco gira 360 grados en 24 horas, recogiendo datos de velocidad, distancia recorrida y tiempo de trabajo, además de registrar cuando el tacógrafo es abierto.

Esta clase de tacógrafo se divide en tres secciones. La caja frontal, donde están instaladas las piezas visibles para el conductor: velocímetro, reloj, cuentakilómetros y el mecanismo del reloj controlador. Detrás, la caja trasera, con el mecanismo conductor del tacógrafo, incluidas las tres agujas. Finalmente, la cubierta trasera, una moldura de plástico que se acopla dentro de la caja trasera, que contiene las conexiones eléctricas,

ASÍ SE RELLENA UN DISCO DIAGRAMA

- ☐ - Nombre y apellidos.
- - Lugar de salida.
- ← - Lugar de llegada.
- Fechas.
- NO. - Matrícula.
- ← - Kilometraje al final del recorrido.
- - Kilometraje al inicio de la ruta.
- Km. - Kilómetros recorridos.



En los tacógrafos para dos conductores, el disco diagrama inferior corresponde al conductor que va descansando, en la parte superior se coloca el del profesional que lleva en ese momento el volante.

el control para el aviso del exceso de velocidad y la lámpara para iluminar el disco. Por lo general, esta sección se precinta para evitar que el personal no autorizado manipule los mecanismos.

TAMBIÉN LLEGÓ LA ELECTRÓNICA

Los tacógrafos conservan el sistema normal de registro mediante agujas grabadoras y, además, utilizan métodos electrónicos, mediante un transmisor de impulsos en la salida del velocímetro, para la obtención de la conducción de salida, la velocidad y la distancia. Es más fácil de instalar y menos costoso. Además de los registros que realizan los tacógrafos mecánicos, los electrónicos permiten registrar el consumo de carburante.

Una variante son los dotados con grabador adicional. Un cuarto estilete situado entre los diagramas de distancia y velocidad, permite una apreciación rápida y precisa de la relación existente entre los diferentes parámetros. Sus posibilidades de aplicación son múltiples: desde el régimen del motor al registro del consumo, pasando por el régimen de presión de aceite, temperatura del agua o aceite, veces que se cierra y abre la puerta, frenadas, uso del ralentizador eléctrico, de los sistemas de alarma, etcétera.

ASÍ FUNCIONAN

Cuando el conductor va comenzar su jornada laboral, lo primero que debe hacer es colocar el disco en el tacógrafo, rellenando los datos correspondientes: localidad de salida y llegada, nombre del conductor, kilometraje al inicio del viaje y al término, así como matrícula, fecha y

INFRACCIONES Y SANCIONES

INFRACCIONES	CUANTÍA (ptas.)
Carencia o no funcionamiento, imputable al transportista, o manipulación del tacógrafo o sus elementos	46.001 a 230.000
Carencia en el vehículo de los discos-diagrama de la semana en curso y del último de la semana anterior en la que condujo	47.000 a 230.000
Carencia en la empresa de los discos-diagrama utilizados hasta un año antes	47.000 a 230.000
Conducir más de 13,30 horas en un día	230.001 a 460.000
Exceso en los tiempos de conducción bisemanal, semanal y diaria	10.000 a 230.000
No anotar los datos obligatorios en el disco-diagrama	5.000 a 46.000
Utilizar el disco diagrama durante varias jornadas	5.000 a 46.000
Incumplir los tiempos de descanso diarios	5.000 a 230.000
Reducir en más de un 50 por 100 el descanso diario	230.001 a 460.000
Incumplir los tiempos de descanso semanal	5.000 a 230.000
Conducir de forma ininterrumpida durante más de 6 horas	230.001 a 460.000
Incumplir las interrupciones a la conducción	5.000 a 46.000
Falseamiento de discos-diagrama	50.000 por disco

(Fuente: MOPTMA y DGT).

Excepciones a la regla

Entre los vehículos no obligados a llevar tacógrafo hay excepciones muy curiosas. ¿Sabe usted que los utilizados para el ejercicio del culto u operaciones bancarias ambulantes no tienen que instalar un tacógrafo? Tampoco los tanques ni otros vehículos del ejército, ni las ambulancias y servicios sanitarios. Sería como un chiste de Gila: Un soldado, en mitad de unas maniobras, para el tanque, se baja y dice: "Mi sargento, que busque a otro para conducir el tanque, que, según el tacógrafo, se han acabado mis horas de conducción".

A continuación van todas las excepciones: Vehículos destinados a transporte de mercancía cuyo peso máximo autorizado (PMA), incluidos remolques o semirremolques, no supere las 3,5 toneladas. Los de transporte de viajeros hasta nueve personas como máximo, incluido conductor, y los que, en servicio regular, su recorrido no supere los 50 kilómetros. Vehículos cuya velocidad máxima autorizada no exceda de 30 km./h. Los destinados a las fuerzas armadas, protección civil, bomberos o fuerzas de orden público. Los de servicio de alcantarillado, protección contra inundaciones, agua, gas, electricidad, red viaria, retirada de basura, telégrafos, teléfonos, envíos postales, radiodifusión, televisión y detección de emisores o receptores de radio o televisión. Los usados en urgencias, misiones de salvamento y tareas médicas. Los que transporten material de circo o ferias. Vehículos

destinados a reparaciones. Los sometidos a pruebas en carretera para mejoras técnicas, reparación o conservación, y los nuevos o transformados que no se hayan puesto en circulación. Los de transporte no comercial de bienes con fines privados. Los que recogen leche en granjas o llevan a éstas productos lácteos para alimentar ganado. Los destinados a autoridades públicas. Los que, para empresas agrícolas, hortícolas, forestales o de pesca, transportan mercancías en un radio de 50 kilómetros. Los que transportan animales vivos desde granjas a mercados y mataderos locales. Los usados como tiendas para abastecer mercados locales, operaciones de venta domiciliaria, operaciones ambulantes bancarias, de cambio o ahorro, ejercicio de culto, préstamo de libros, discos o cassettes, manifestaciones culturales o exposiciones. Los que transporten material o equipo, para uso en el ejercicio de la profesión del conductor, en un radio de 50 kilómetros, siempre que su conducción no represente la actividad principal del conductor y obtenga una autorización individual. Los que circulen exclusivamente en islas cuya superficie no supere los 2.300 km² y no estén unidas al resto del territorio nacional por ningún puente, vado o túnel abierto a los vehículos a motor. Los destinados a clases para obtener permisos de conducción y tractores dedicados exclusivamente al trabajo agrícola y forestal.

TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE DESCANSO

Uno de los objetivos de los tacógrafos es registrar los tiempos de conducción y descanso que realiza el conductor y que deben ajustarse al Reglamento 3820/85 de la Unidad Europea de 20 de diciembre de 1985 que establece los siguiente períodos.

AL VOLANTE

I.- El tiempo máximo de conducción ininterrumpida es de cuatro horas y media, con un descanso, también ininterrumpido, de 45 minutos. Esta parada puede sustituirse por dos descansos de al menos 15 minutos cada uno, intercalados en el período de conducción de 4 horas y media.

Asimismo, hay casos especiales. En el transporte de menores no se puede conducir más de 2 horas consecutivas, puesto que los niños sólo pueden permanecer en el vehículo 2 horas seguidas. Transcurrido este tiempo, es obligatoria una parada de 20 minutos como mínimo. Otro supuesto excepcional permite conducir 15 minutos más de lo establecido si con ello se llega al punto de destino.

En el caso de transporte regular de viajeros en territorio nacional, se podrá fijar la interrupción mínima en 30 minutos, después de un período de conducción no superior a 4 horas, únicamente cuando los descansos de más

de 30 minutos entorpezcan la circulación en casco urbano y los conductores no pudieran intercalar una interrupción de 15 minutos entre las 4 horas y media de conducción anteriores.

II.- El tiempo máximo de conducción diario no puede exceder de 9 horas, salvo dos veces a la semana, que puede llegar a 10. Después de conducir durante 6 días consecutivos se tomará un descanso semanal.

III.- El tiempo que el conductor puede permanecer al volante durante dos semanas consecutivas no excederá de 90 horas.

SIN VOLANTE

I.- En cada período de 24 horas, el conductor gozará de un tiempo de descanso diario de 11 horas consecutivas. No obstante, puede reducirse el descanso diario de 11 a 9 horas consecutivas tres veces a la semana, pero antes de que acabe la semana siguiente habrá que compensar el descanso no tomado.

El descanso ininterrumpido de 11 horas puede sustituirse por un descanso, disfrutado en 2 ó 3 períodos durante las 24 horas, siendo uno de ellos, como mínimo, de 8 horas consecutivas. En este supuesto, la duración del descanso diario se prolongará 12 horas.

Cuando se haya reducido el descanso diario o semanal, el tiempo que hay que tomar después, como compensación, se añadirá a otro descanso de al menos 8 horas consecutivas, que se disfrutará o en el lugar de estacionamiento del vehículo o en la residencia habitual del conductor.



El tacógrafo se ha hecho habitual en el salpicadero de los vehículos pesados y autocares.

Transportes y Medio Ambiente (MOPT-MA), hasta noviembre de 1993 se habían inspeccionado (en lo referente a control de jornadas de trabajo de conductores) 1.300.000 discos aproximadamente.

A TENER EN CUENTA

La instalación de tacógrafos debe hacerse en talleres debidamente autorizados, así como su reparación, comprobación y revisión periódica. Ésta se hará al menos cada dos años y controlará el funcionamiento correcto del aparato, la presencia de la marca de control, de la placa de montaje, la integridad de los precintos y demás elementos y el perímetro efectivo de los neumáticos. Esta comprobación también podrá efectuarse en los servicios de Inspección Técnica de Vehículos.

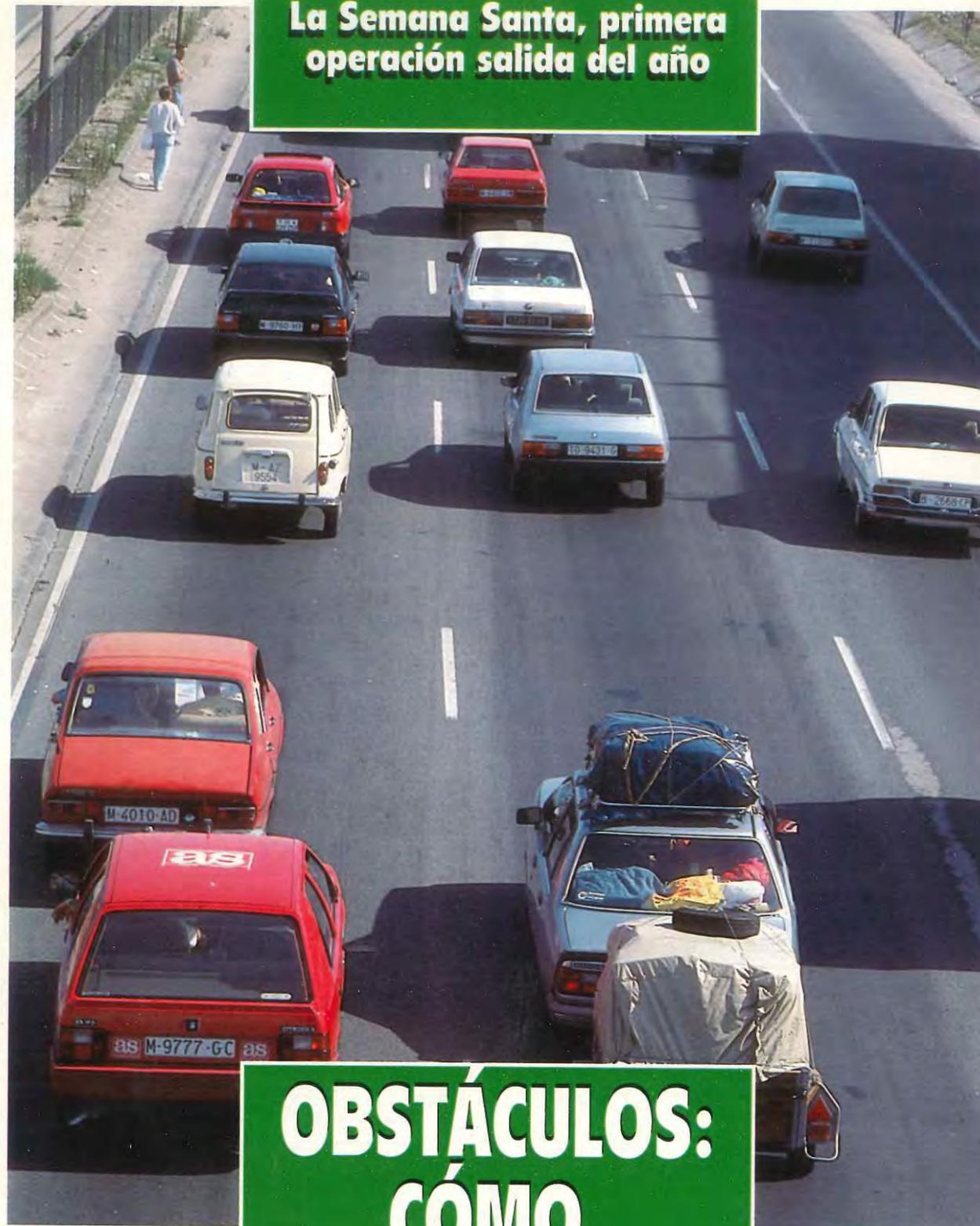
Además, el tacógrafo debe revisarse cuando se instala, al repararse, en cada modificación del número de vueltas de recorrido del vehículo, si hay alteración en el perímetro del neumático (cambio de tamaño) y si han transcurrido 5 años desde la última comprobación.

Algunos elementos deben estar precintados: la placa de montaje, unión entre tacógrafo y vehículo, dispositivo de ajuste y su conexión a los restantes elementos de la instalación, la caja -en determinados supuestos-, el dispositivo de cambio en los vehículos con varias reducciones de eje posterior.

La tecnología avanza en este campo muy deprisa. Ya hay tacógrafos cuyos registros se realizan mediante rayo láser. Por otra parte, si la Comisión Europea de Seguridad Vial sigue adelante con sus trabajos, los tacógrafos digitales podrían ser obligatorios a partir del 1 de enero de 1999 para los vehículos nuevos. El primer paso sería la obligatoriedad de tacógrafos digitales con "tarjetas inteligentes". El inconveniente es el elevado coste del aparato; sin embargo, los fabricantes aseguran que, para 1999, el precio se habrá abaratado mucho, alcanzando un costo similar al que tienen hoy los equipos convencionales.

Mercedes LÓPEZ

La Semana Santa, primera operación salida del año



OBSTÁCULOS: CÓMO, CUÁNDO Y DÓNDE

La Semana Santa es el primer período vacacional del año 1994 y, además, por ser una salida masiva concentrada en escasos días festivos, de los que suelen provocar atascos, retenciones, nervios y...

desgraciadamente, accidentes. Este suplemento le recuerda algunos consejos básicos y qué obstáculos encontrará en las principales vías, así como dónde y cuándo. Úselos y, por favor, vuelva.

cambio de vehículo, si fuera preciso. Si fuera un tacógrafo para dos conductores, se coloca el del conductor que de momento no va a conducir debajo de la placa separadora y por encima la del primer profesional.

Una vez que se pone en marcha, el tacógrafo inicia sus registros, incluidos intervalos de descanso. El tiempo máximo que un disco puede estar colocado en el tacógrafo es de 24 horas. A partir de este momento, al haber dado un giro comple-

to, los registros se superponen, anulándose.

Cuando el conductor finalice su trabajo, o se termine el disco, se saca éste y se realizan las anotaciones pertinentes. El conductor debe tener en su poder, a disposición de los servicios de vigilancia y de inspección, los discos correspondientes a la semana en curso y del último día de la semana anterior. El empresario debe conservar los discos durante un año. Según el Ministerio de Obras Públicas,

CARRERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-2 (Zaragoza-El Vendrell) (Barcelona-El Papiol)	El Vendrell (T) Tramo San Felú-El Papiol (B)	Peaje, retenciones Obras, ampliación de carriles
A-6 (Las Rozas-Adanero)	Tramo Las Rozas-Torrelodones (M) Tramo El Espinar-San Rafael (SG)	Obras, retenciones Peaje, retenciones
A-7 (La Junquera-Alicante)	Granollers (B) Tramo El Papiol-Martorell (B) Tramo Martorell-Gelida-Vilafranca (B)	Obras, ampliación de carriles Peaje, retenciones Retenciones
A-8 (Gijón-Avilés)	Marcenado (O)	Final autovía, retenciones
A-15 (Tudela-Irurzun)	Tramo Tudela-Marcilla (NA) Tramo Berriozar-Irurzun (NA)	Obras Obras
N-1 (Madrid-Irún)	Algete (M) Tramo Burgos-Villafraja (BU) Alsasua (acceso a Pamplona) (NA) Torrejón-Ajalvir (M)	Enlace con M-100, retenciones Obras en calzada Intensidad de tráfico Enlace, retenciones
N-II (Madrid-La Junquera)	Bujaraloz (Z) Fraga (HU) Cervera (L) Tramo La Panadella-Igualada (B) Martorell (B) El Masnou (B) Malaró, Arenys de Mar y Calella (B) Girona (GI) Pont de Molins (GI)	Obras en calzada Retenciones Retenciones Retenciones final autovía Travesía Travesía, cruce carretera de Alella Travesías Obras de enlace Obras en calzada
N-III (Madrid-Valencia)	Acceso a Madrid (M) Motilla del Palancar (CU) Requena (V)	Enlace M-40, retenciones Travesía y obras variante Retenciones fin de autovía
N-IV (Madrid-Cádiz)	Tramo Seseña-Aranjuez (M) Tramo Onífolga-Ocaña (TO) Ocaña (TO) Tramo Ocaña-La Guardia (TO) Córdoba (CO) Bellavista, Los Palacios y El Cuervo (SE)	Retenciones Obras en márgenes Enlace con N-301, retenciones Obras Acceso a capital, retenciones Travesías, retenciones, semáforos
N-V (Madrid-Badajoz)	Puerto de Santa María y Puerto Real (CA) Tramo Tres Caminos-San Fernando (CA) Tramo Alcorcón-Navalcarnero (M) Tramo Almaraz-Jaraicejo (CC) Badajoz (BA)	Travesías y retenciones Intensidad de tráfico Retenciones acceso a M-40 Obras Obras de autovía
N-VI (Madrid-La Coruña)	Tramo Madrid-Las Rozas (M) Tramo Villafranca del Bierzo-Vega de Valcárcel (LE) Belanzos (C)	Obras, retenciones Obras en calzada Obras en calzada, variante
N-110 (Soria-Plasencia)	Tramo Berrocalejo de Aragona-Mediana Voltoya (AV) Ávila (AV) Villatoro (AV)	Obras de variante Travesía, semáforos Obras de variante
N-111 (Medinaceli-Pamplona)	Logroño (LO)	Obras de acceso a capital, retenciones
N-120 (Logroño-Vigo)	Navarrete (LO) Nájera (LO) Santo Domingo de la Calzada (LO) Tramo León-Valverde del Camino (LE) Pereiro de Aguiar (OR) El Pino (OR)	Intersección con N-232 Obras de variante Travesía, retenciones Obras en calzada Obras de enlace Travesía, semáforos, retenciones
N-121-A (Pamplona-Behobia)	Melón-Quines (OR) Tramo Olagüe-Ventas Arraiz (NA) Sumbilla (NA)	Travesía Obras en calzada Obras en calzada
N-122 (Zaragoza-Portugal por Zamora)	Tramo Tarazona-límite provincia Soria (Z) Soria (SO) Tramo Zuzones-Vadocondes (BU)	Obras en calzada Acceso capital, intersección con N-234 Obras en calzada
N-124 (Logroño-Vitoria)	Tramo Seo de Urgel-Andorra (L)	Retenciones
N-130 (Pamplona-San Sebastián)	Tramo Seo de Urgel-Andorra (L)	Retenciones
N-145 (Seo de Urgel-Andorra)	Tramo Parets-La Garriga (B)	Obras en calzada
N-152 (Barcelona-Puigcerdá)	Tramo Montalbán-Calanda (TE)	Obras en márgenes de calzada
N-211 (Guadalajara-Lleida)	Alcorisa y Calanda (TE)	Travesías, retenciones

CARRERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-230 (Tortosa-Francia por Valle de Arán)	Tramo Alcañiz-límite provincia con Zaragoza (TE) Tramo Venta Camposines-Ascó (T)	Obras en calzada Obras en calzada
N-232 (Vinaroz-Santander)	Alcañiz e Hjar (TE) Zaragoza (Z) Tramo Pradejón-Villar Arnedo (LO) Logroño (LO) Cenicero (LO) Gimileo (LO) Tramo C. de Bureba-Cornudilla-Oña (BU) Tramo Valdenoceda-Incinillas (BU) Tramo Soncillo-Cabañas de Virtus (BU) Tramo Soneja-Viver (CS) Tramo Sarrion-Puebla de Valverde (TE) Tramo límite Soria-S. de los Infantes (BU) Tramo Salas Infantes-Manbrillas (BU) Tramo Manbrillas-Sarracín (BU)	Travesías, retenciones Retención acceso capital Obras carril vehículos lentos Acceso a capital, obras en calzada Obras de variante Obras en variante Obras en calzada Obras en calzada
N-234 (Sagunto-Burgos)	Tarragona (T) Montblanc (T) Tramo límite Tarragona-Les Borges Blanques (L) Tramo Irurzun-Alsasua (NA) Tramo Figueras-Besalú (GI) Seo de Urgel (L) Gerrí de la Sal (L) Tramo Biescas-Sabiñánigo (HU) Mota del Cuervo (CU) Las Pedroñeras (CU) Pozocañada (AB) Tobara (AB) Cieza (MU) Espinar (MU) Murcia (MU) Tramo Murcia-Palmar (MU) Cartagena (MU)	Semáforos, retenciones Travesía, semáforos, intersección con C-240 Obras en calzada Obras en calzada Obras en variantes y calzada Travesía, retenciones Obras en calzada Obras en calzada Travesía Travesía Travesía Obras de enlace Enlaces con A-7 y N-340 Accesos a capital Obras en calzada Retenciones intersección N-332, Obras
N-240 (Tarragona-San Sebastián)	Tramo límite Albacete-Motilla del Palancar (CU)	Obras en calzada
N-260 (Eje Pirenaico (Portbou-Sabiñánigo))	Jaén y Maros (J) Arroyo Salado (J) Ubeda (J) Tramo Ubeda-Villanueva del Arzobispo (J) Baileán (J) Jaén (J) Tramo Jaén-Campillo Arenas (J) Béznar (GR) Motril (GR)	Obras de variantes Obras en calzada Obras de variante Obras de calzada Enlace con N-IV Acceso a capital Intensidad de tráfico Intersección con C-336 (Alpujarras) Intersección con N-340
N-301 (Ocaña-Cartagena)	Tramo Cambil-Huelma (J)	Obras en calzada
N-320 (Albacete-Guadalajara-Burgos)	Alicante (A) Zaragoza (Z) Tramo Zuera-límite Huesca (Z) Tramo Nueno-Arquis (HU) Tramo Cuesta del Espino-Lucena (CO) Fernán Nuñez (CO) Aguilar Frontera y Encinas Reales (CO) Málaga (MA) Los Alcázares (MU) San Javier (MU) San Pedro del Pinar (MU) La Marina, El Atlet y Campello (A) Villajoyosa y Altea (A) Gandía, Bellreguard y Oliva (V) Tramo Sueca-Sollana (V)	Acceso a capital, semáforos, retenciones Acceso a capital Obras en calzada Obras por desprendimientos Obras en calzada Travesía, semáforos Travesías, semáforos Enlace Ronda Este y Oeste Travesía Travesía y obras en variante Travesía Retenciones, semáforos Retenciones, semáforos Travesías, semáforos Intensidad de tráfico y semáforos
N-321 (Úbeda-Málaga)	Málaga (MA)	Enlace Ronda Este y Oeste
N-322 (Córdoba-Valencia)	Rincón de la Victoria (MA) Torre del Mar (MA) Motril (GR) Torrenueva (GR) Aguadulce (AL)	Final variante Travesía Intersección con N-323 Travesía Travesía, semáforos
N-323 (Baileán-Motril)		
N-324 (Córdoba-Almería)		
N-330 (Alicante-Francia por Zaragoza)		
N-331 (Córdoba-Málaga)		
N-332 (Cartagena-Valencia)		
N-340 (Cádiz-Barcelona)		

CARRERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-342 (A-92) (Jerez-Cartagena)	Almería (AL) Puerto Lumbreras (MU) Tramo Puerto Lumbreras-Alhama de Murcia (MU) Lorca (MU) Murcia (MU) Puerto de Carcer (V) Tramo Puerto de Carcer-LAlcudia (V) Alberique y Masalaves (V) Sagunto (V) Tramo La Llosa-Torrelblanca (CS) Nules (CS) Castellón (CS) Alcalá de Chiveri (CS) Benicarló (CS) Vinaroz (CS) L'Aldea y Miami Playa (T) Cambriels y Vilaseca (T) Comarruga (T) Tramo Tarragona-límite Barcelona (T) Santa Margarita i Els Monjos (B) Vilafranca del Penedès (B) Cervelló y Vallirana (B) Baza (GR) Puerto Lumbreras (MU)	Obras con desvío provisional Travesía Obras refuerzo de firme Acceso población Acceso a capital Intensidad de tráfico Obras autovía Travesías Travesía, semáforos Obras refuerzo del firme Travesía, semáforos Travesía, semáforos, obras de variante Obras de acceso Obras de acceso Norte-Sur Travesía, semáforos Travesía, semáforos Obras de enlace Intensidad de tráfico, travesías Travesía, retenciones Travesía, obras de variante Travesías, retenciones Travesía Travesía y obras refuerzo de firme
N-344 (Almería-Valencia por Yecla)	Molina de Segura (MU) Blanca (MU) Jumilla (MU) Fuente del Pino (MU) Tramo Blanca-Yecla (MU) Caudete (AB) Onífolga (TO)	Travesía, enlace con N-301 Obras supresión paso a nivel Travesía Obras en calzada Obras de refuerzo del firme Travesía Obras en calzada
N-400 (Toledo-Cuenca)	Tramo Gatale-Parla (M)	Intensidad de tráfico, retenciones
N-401 (Madrid-Ciudad Real por Toledo)	Rielvas (TO)	Obras en calzada
N-403 (Toledo-Adanero)	Tramo Cardena-límite Ciudad Real (CO) Tramo límite Córdoba-Valle de Alcudia (CR) Tramo Carboneras de Guadazaón-Cañete (CU) Tramo Riudecols-Reus (T) Reus (T) Mogente (V)	Obras en calzada Obras en calzada Obras en calzada Obras en calzada Acceso a población Obras, desvío provisional
N-430 (Badajoz-Valencia por Almansa)	Tramo Villalba del Alcor-Huelva (H) Cartaya (H)	Obras en calzada Travesía
N-431 (Sevilla-Portugal por Huelva)	Puebla de Sancho Pérez (BA) Tramo Fuente Obejuna-Peñaroya (CO) Tramo Peñaroya-Bémez (CO) Córdoba (CO)	Intersección con N-630 Obras en calzada Obras en calzada Acceso a capital
N-432 (Badajoz-Granada)	Tramo Aracena-Cortegana (H)	Obras en calzada
N-433 (Sevilla-Lisboa por Aracena)	Tramo La Albuera-Jerez de los Caballeros (BA) Jabugo, La Nava, Valverde (H) Huelva (H)	Obras en calzada Obras en calzada Obras Ronda Norte
N-502 (Ávila-Córdoba)	Tramo La Nava de Ricomallo-Sevilleja de la Jara (TO) Tramo Herrera del Duque-Garbayuela (BA) Cáceres (CC) Tramo Aliseda-Herreruela (CC)	Obras en calzada Obras en calzada Obras de acceso Obras en calzada
N-521 (Trujillo-Portugal por Valencia de Alcántara)	Tramo límite Zamora-Verín (OR) Verín-Pazos (OR)	Obras en calzada Travesía, semáforos, retenciones
N-525 (Zamora-Santiago)	Xinzo de Limia (OR)	Travesía, semáforos, retenciones

CARRERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-532 (Verín-Portugal)	Sandías (OR) Alto de Tabuedela (OR) Tramo Mesón de Calvos-Santa María (OR) Tramo Orense-Corna (OR) Intersección N-525 con OR-204 (Cea-Carballino) (OR)	Travesía, semáforos Punto conflictivo: intersección Obras en calzada Obras en calzada Intersección conflictiva
N-536 (León-Orense)	Tramo Verín-Feces (OR)	Obras en calzada
N-540 (Lugo-Portugal por Orense)	Tramo Ponferrada-límite Orense (LE)	Obras en calzada
N-550 (La Coruña-Tuy)	Tramo Chantlada-límite Orense (LU) Tramo límite Lugo-Cambeo (OR) La Coruña (C) Tramo Ordenes-Blisaca (C) Milladoiro (C) Tramo Puenteceas-Caldas de Reyes (PO) Caldas de Reyes (PO)	Obras en calzada Obras en calzada Acceso a capital, retenciones Obras en calzada Retenciones Obras en calzada Retenciones, intersección N-640
N-601 (Adanero-León por Valladolid)	Laguna de Duero (VA)	Obras con desvío provisional
N-603 (San Rafael-Segovia)	San Rafael (SG)	Enlace con A-6. Peaje, retenciones
N-611 (Palencia-Santander)	Cartes (S)	Obras en travesía
N-612 (Salas de los Infantes-Palencia)	Tramo Lerma-Quintana del Puente (BU)	Obras en calzada
N-621 (León-Santander por Potes)	Tramo León-Barrio Nuestra Señora (LE) Tramo Cistierna-Las Salas (LE) Tramo Riaño-límite Santander (LE) Tramo Poles-Castro Cillorigo (S) Panes (S)	Obras en calzada Obras en calzada Obras en calzada Obras en calzada Obras en travesía
N-623 (Burgos-Santander)	Tramo Páramo de Masa-Quintanilla Escalada (BU) Tramo Luena-Ontaneda (S)	Obras en calzada Obras en calzada
N-625 (León-Santander por Cangas de Onís)	Tramo Sahecheros de Rueda-Ciesterna (LE)	Obras en calzada
N-627 (Burgos-Aguilar de Campoo)	Tramo Montorio-límite Palencia (BU)	Obras en calzada
N-629 (Burgos-Santolía)	Tramo Oña-Nofuentes (BU) Tramo Nofuentes-Medina de Pomar (BU)	Obras en calzada Obras en calzada
N-630 (Gijón-Sevilla)	Tramo Salamanca-Guijuelo (SA) Tramo Guijuelo-Nava de Béjar (SA) Tramo Nava de Béjar-Fresnedoso (SA) Tramo Puerto Vallejera-Vallejera (SA) Tramo Aldeanueva del C.-Plasencia (CC) Plasencia (CC) Tramo Plasencia-Grimaldo (CC) Cáceres (CC) Almendralejo (BA) Puebla de Sancho Pérez (BA) Las Pajanosas (SE)	Obras refuerzo del firme Obras en calzada Obras en calzada Obras en calzada Obras en calzada Travesía Obras en calzada Travesía y obras variante Travesía Intersección con N-432 Travesía, retenciones
N-632 (Ribadesella-Luarca)	Tramo Dueñas-Novellana (O) Soto del Barco (O)	Obras en calzada Travesía, semáforos, retenciones
N-634 (San Sebastián-Santiago)	Castro Urdiales (S) Tramo Islares-Cárdigo-Guriezo (S) El Pontarrón-Guriezo-Alto Candina (S) Tramo Treto-Hoznayo (S) Tramo Sobremozas-Castañeda (S) Puente de San Miguel (S) Tramo Caraceja-Cabezón de la Sal (S) S. Vicente de la Barquera (S)	Accesos y enlace con A-8 Obras construcción autovía Tramo peligrosa, curvas Obras construcción autovía Obras en calzada Travesía, retenciones Obras en calzada Travesía, semáforos, retenciones
N-635 (Santander-Solares)	Oviedo (O) Grado, Luarca y Navia (O) Tramo Curtis-Labacolla (C)	Acceso, retenciones Travesías, retenciones Obras en calzada
N-640 (Vegade O-Villagarcía de Arosa)	Tramo El Astillero-Heras (S)	Obras construcción autovía
N-651 (Belanzos-El Ferrol)	Pontevedra (C) Fene (C)	Semáforos, retenciones Semáforos, retenciones

Esta información ha sido elaborada a partir de los datos facilitados por las Jefaturas Provinciales de Tráfico de toda España y con el asesoramiento de la Subdirección General de Seguridad Vial. Les recordamos que toda la información puntual con vistas a su viaje se la facilitará la Dirección General de Tráfico, a cualquier hora del día o de la noche, con una simple llamada al teléfono 900-123 505.





MEDIDAS ESPECIALES SEMANA SANTA 1994

MADRID

Días y horas punta:

En las carreteras A-6, N-I, N-II, N-III, N-IV, N-V, N-VI, N-401, M-501 y M-607 se prevé tráfico intenso el miércoles 30 de marzo (de 15 a 23 horas), el jueves 31 (de 8 a 15), el viernes 1 de abril (de 10 a 14), el domingo 3 (de 12 a 23) y el lunes 4 (de 14 a 23).

Itinerarios alternativos:

* A quienes regresen por la N-I, para evitar las retenciones en Algete, se les recomienda tomar la carretera M-606 (p.k. 32 de la N-I en San Agustín de Guadalix) hacia Colmenar Viejo, para enlazar con la M-607 hacia Madrid (el itinerario estará señalizado).

* A quienes regresen a Madrid por la N-V, se recomienda que utilicen los siguientes itinerarios debidamente señalizados para evitar posibles retenciones en el tramo Navalcarnero-Alcorcón:

a) Partiendo de la N-V en Talavera de la Reina, dirección C-502, por La Puebla de Montalbán hasta Toledo, para tomar la N-401 (Madrid-Toledo) con dirección Madrid.

b) De la N-V, en Maqueda, por la N-403 a Bargas y Olías del Rey, para tomar la N-401.

c) De la N-V, en Navalcarnero, por la M-404 a Griñón y N-401 a Madrid.

* Quienes regresen por la A-6, desde el p.k. 47 (salida 2, Guadarrama) tomarán la M-600 a El Escorial y por la M-505 a Las Rozas y Majadahonda, M-503 a Pozuelo de Alarcón y M-500 (carretera de Castilla) a Madrid. Para quienes lo hagan por la N-VI se aconseja, igualmente, que accedan a la capital a través de la M-500 (carretera de Castilla) y M-30, para evitar las retenciones de entrada debido a las obras en Moncloa.

* A los vehículos procedentes o con destino a Brunete y San Martín de Valdeiglesias se les desaconseja el uso de

la carretera M-501, recomendándose que circulen por la MP-5111 hasta Boadilla del Monte, y M-511 para salir a la M-501 en Brunete.

Medidas de ordenación del tráfico:

* Carretera N-I (Madrid-Irún). Para el regreso se instalarán conos en el enlace de Algete para facilitar la incorporación a la N-I.

* Carretera N-II (Madrid-La Junquera). Se instalarán conos entre el p.k. 25 y el 20 para facilitar la incorporación de los vehículos procedentes de Torrejón-Ajalvir.

* Carretera N-IV (Madrid-Cádiz):

De salida se anulará el carril de vehículos lentos en el p.k. 52 (Casilla de la Dolores) para facilitar la fluidez en ese tramo.

En la entrada se instalarán conos para facilitar la incorporación de la N-301 (Ocaña-Cartagena) a la carretera N-IV en Ocaña (p.k. 62).

* Carretera N-V (Madrid-Badajoz). En el regreso, to-

dos los accesos a la N-V comprendidos entre Móstoles y Alcorcón podrían cerrarse, canalizando todo el tráfico de dichos accesos hacia la M-501 y, de ésta, hacia Madrid.

* Carretera A-6/N-VI (Madrid-La Coruña). En función de las necesidades, se podrían adoptar las siguientes medidas:

Salida:

-Habilitar un cuarto carril adicional, mediante conos, directo de Madrid (Puerta de Hierro) a Las Rozas (p.k. 20,4) o a Torrelodones (p.k.30,2), sin posibilidad de salidas intermedias.

-Está previsto el funcionamiento de todas las cabinas de peaje de la autopista A-6, tanto para la salida como para la entrada.

Entrada:

-En la Operación Retorno podrá habilitarse un carril adicional con conos, desde Torrelodones (p.k. 30,2) o Las Rozas (p.k. 20,4) que conducirá directamente hasta Puerta de Hierro, sin posibilidad de salidas intermedias.

-A los vehículos proceden-

tes de la N-601 (Navacerrada) con destino a la capital, se les podrá prohibir el acceso a la N-VI, debiendo hacerlo por la M-607 (autovía de Colmenar Viejo).

- Para evitar en lo posible el que se produzcan retenciones de tráfico, está previsto el funcionamiento de todas las cabinas de peaje en la autopista A-6 (Villalba-Adanero).

BARCELONA

Días y horas punta:

En las carreteras A-2, A-7, A-17, A-18, A-19, N-II, N-152, N-340, C-246 y C-1411 se espera máxima afluencia el jueves 31 de marzo (de 15 a 22 horas), el viernes 1 de abril (de 7 a 12) y el lunes, 4 (de 13 a 22).

Itinerarios alternativos:

* Zona Costa Brava. Se recomienda la circulación por la A-7, y se ofrece como alternativa la N-II, GE-600 y C-251.

* Zona Costa Dorada. Se recomienda la A-7, mientras que la alternativa es la N-340.

* Zona de Sitges, Vilanova i La Geltrú y Cubelles. El itinerario recomendado es por la C-246 y la A-16, y el alternativo es la A-7.

* Itinerario del tráfico Tarragona-Girona-Francia: seguir la A-7 por el Tercer Cinturón (El Papiol-Mollet del Vallés) sin necesidad de entrar en la ciudad de Barcelona.

Medidas de ordenación del tráfico:

Salida:

* N-II (Norte). Se colocarán conos entre Mongat y Calella para habilitar carriles permanentes los días 31 (jueves) por la tarde, 1 (viernes), 2 (sábado) y 3 (domingo) por la mañana.

* C-246. Si el tráfico lo requiere, podrá establecerse un carril adicional desde el p.k. 2,5 al 18, señalizado con balizas luminosas.

* A-2/A-7. Carril adicional de Barcelona a Martorell el jueves 31 por la tarde, y el viernes y domingo por la mañana.

* N-II (Sur). Se colocarán conos entre Cuatro Caminos y Martorell para conseguir dos carriles permanentes, el jueves 31 por la tarde, y el viernes por la mañana.

* N-340. Se colocarán conos entre Cuatro Caminos y el cruce de Corbera el jueves por la tarde, viernes, sábado y domingo por la mañana.

Retorno:

* A-2/A-7. Se dispondrá un carril entre Martorell y Barcelona el domingo, día 3 de

No se la juegue en las distancias cortas

En el habitáculo más bien canijo que sobre cuatro ruedas se desplaza, cabe de todo. Entran maletas y neceseres, raquetas de tenis, una barca hinchable y cassettes con las canciones de tu vida, un paquete de galletas, otro de patatas fritas y la botella de agua. Caben, además, las ilusiones de unas vacaciones deseadas, el buen humor que da viajar, la sonrisa ante el paisaje y las ocurrencias de los de atrás. De tal guisa y en semejante habitáculo piensa usted cruzarse el país en la semana más santa del calendario. Y como quiere llegar a destino y después volver a casa entero, cumplirá como un bendito con las normas básicas. Se pondrá en camino descansado y fresco como una lechuga, lucirá flamante su vehículo no sólo por limpio, también por su revisión a fondo, se pondrá a la faena con el depósito de gasolina lleno y los neumáticos comprobados en frío, nada de alcohol ni comidas copiosas en ruta y con la velocidad justa. Yo que usted sí lo haría, forastero. Y sé que lo hará. Pero, una vez allí y con el cuerpo alegre y el ánimo saleroso... ¿qué haremos? ¿Cuántas cosas quiere ver en cuatro días? ¿Con cuántas recetas de la gastronomía local se atreve? ¿Catará vinos de la región y licores del extranjero para así unir fronteras? Abreviando, ¿se la va a jugar en las distancias cortas?



Elena MARKÍNEZ

No baje la guardia, porque el trayecto dura sólo un cuarto de hora. También para recoger ese camino es obligado, es decir, necesario, el uso del cinturón de seguridad, la ausencia de alcohol en nuestras venas, la atención disparada, el pie poco alegre a la hora de pisar el acelerador y el convencimiento de que el susto puede estar en cualquier tramo de la carretera.

Con su permiso, vuelvo a abreviar: no estropee sus vacaciones de Semana Santa. No nos prive de su relato posterior con sus hazañas y sucesos. No juegue a convertirse en un número más de ciertas siniestras cifras. Estos días de tanto trajín vial, vigile las distancias cortas. Por cierto, las claves para dominar las largas las tiene entre las manos, en esta revista. Ya se las sabe, ¿verdad?

abril y el lunes 4.

* N-II (Norte). Conos entre Calella y Montgat para habilitar dos carriles los días 1, 3 y 4 de abril.

* N-II (Sur). Conos entre Martorell y Cuatro Caminos para habilitar dos carriles permanentes el día 3 y 4 de abril.

* C-246. Si el tráfico lo requiere, podrá establecerse un carril adicional desde el p.k. 19 al 2,5, señalizado con balizas luminosas.

* A-19. Se colocarán conos en la travesía de Mataró para enlazar con el Viaducto, que será de dirección única a Barcelona, el día 4 de abril.

VALENCIA

Días y horas punta:

Se espera máxima afluencia de vehículos el miércoles 30 de marzo (de 15 a 22 horas), el día 31 (de 8 a 22), el día 1 de abril (de 8 a 14), el día 3 (de 14 a 22) y el día 4 (de 8 a 23).

Itinerarios alternativos:

* Itinerarios interprovinciales:

- Para el tráfico desde Valencia con destino a Andalucía Oriental se recomienda seguir el itinerario Valencia-Alicante por la autopista de peaje A-7,

Alicante-Murcia por la auto-vía libre de peaje A-7, Murcia hacia el Sur por la N-340, con desvío a Granada en Puerto Lumbreras por la N-342.

* Itinerarios provinciales:

- N-232, travesías de Sueca, Sollana, Gandía y Oliva: los días punta se recomienda evitar estas travesías y utilizar la autopista de peaje A-7.

* Itinerarios para vehículos pesados:

Para camiones afectados por restricciones a su circulación, los días en que éstas tengan lugar, existe el siguiente itinerario alternativo para el tramo restringido de la N-III: Valencia-Fuente La Higuera,



Albacete y La Roda, por las carreteras N-332, N-340, N-430, N-330 y N-301.

Medidas de ordenación del tráfico:

En el retorno se instalarán medidas de ordenación, mediante conos, para aumentar la capacidad de las siguientes carreteras: N-III (tramos de Contreras y de Requena) y N-340 (puerto de Carcer).

CADIZ

Días y horas punta:

En las carreteras A-4, N-IV, N-340 y N-342, se espera máxima afluencia el miércoles 30 de marzo (de 17 a 22 horas), el jueves 31 (de 10 a 13 y de 17 a 22), el viernes 1 de abril (de 10 a 13 y de 17 a 22), el sábado 2 (de 10 a 13 y de 17 a 22) y el domingo 3 (de 10 a 13 y de 17 a 22).

Itinerarios alternativos:

* Para el trayecto Sevilla-Campo de Gibraltar o, a la inversa: autopista A-4, abandonándola en la salida 5 para tomar la carretera C-440 (Jerez-Los Barrios).

* Para el trayecto Sevilla-Costa del Sol Occidental, o a la inversa: se recomienda la carretera C-339, San Pedro de Alcántara-Morón, si bien al llegar a la N-342 se debe tomar la CA-441 hacia Sevilla.

* Para el trayecto Sevilla-Cádiz y viceversa: se recomienda la autopista A-4 para eludir la travesía de El Puerto de Santa María.

Medidas de ordenación del tráfico:

* En la carretera N-IV se habilitará un carril adicional mediante conos entre el p.k. 672,2 y el 675 (Tres Caminos-San Fernando) el miércoles 30 de marzo (de 17 a 22 horas), el jueves 31 (de 10 a 14) y el domingo 3 de abril (de 10 a 14 y de 17 a 22).

GIRONA

Días y horas punta:

Se espera máxima densidad de tráfico

en las carreteras A-2, N-II y C-253 el jueves 31 de marzo (de 10 a 22 horas), el viernes 1 de abril (de 8 a 14), el domingo 3 (de 14 a 22) y el lunes 4 (de 14 a 22).

Itinerarios alternativos:

*Zona Costa Brava: se recomienda el itinerario por la A-7 y se establecen como alternativos los de la N-II, GE-600 y C-251.

Medidas de ordenación de tráfico:

Se habilitará un carril adicional mediante conos en la carretera C-253, desde el cruce de Vidreras hasta el acceso a la A-7 (peaje de Massanet de la Selva), los siguientes días: el jueves 31 de marzo (de 14 a 22 horas), el viernes 1 de abril (de 8 a 14) y el domingo 3 y lunes 4 (de 14 a 22 horas).

ASTURIAS

Días y horas punta:

La máxima afluencia se espera el miércoles 30 de marzo (de 15 a 22 horas), el jueves 31 (de 9 a 13 horas) y el domingo 3 de abril (de 15 a 22).

Itinerarios alternativos:

* A-66 (Campomanes-León) o N-630 (Puerto Pajares).

* A-66 y A-8 (Oviedo-Gijón) o AS-18 (Oviedo-Gijón)

* A-8 y A-66 (Marcenado-Paredes-Oviedo) o N-634.

* A-8 (Gijón-Avilés) o AS-19.

* A-66 y A-8 (Oviedo-Avilés) o la AS-18 (Oviedo-Lugones) y AS-17 (Lugones-Avilés).

* N-634, travesía de Oviedo, o por A-66 (circunvalación de Oviedo).

N-634 (Llío-Oviedo-Canero) o por la N-632 (Llío-Ribadesella-Gijón-Canero).

N-632 por variante de Piedras Blancas y variante de Avilés, o por el tramo antiguo, Piedras Blancas-Avilés.

Medidas de ordenación del tráfico

En las salidas y retornos, se instalará un carril adicional, mediante conos, en el tramo La Secada-Marcenado de la N-634.

Siga el consejo de la seguridad

Si está pensando realizar un viaje durante estos días de Semana Santa, ya sabe que antes debe hacer una mínima puesta a punto de su vehículo; y, durante el viaje, seguir unas normas -que nos permitimos recordarle- para extremar la seguridad.

● Ponga a punto su coche y preste atención al desgaste de los neumáticos y a su presión.

● Antes y durante el viaje, puede informarse en el teléfono de la DGT (900.123.505) del estado de las carreteras y de la circulación, así como reclamar asistencia mecánica y sanitaria.

● Prepare adecuadamente el equipaje para que no dificulte la conducción, ajústese usted y sus acompañantes el cinturón de seguridad y procure llenar el depósito antes de salir. Si va en moto, ya sabe que el casco es obligatorio.

● Los desplazamientos masivos de estas fechas le pueden obligar a circular en caravana. Extreme las medidas de precaución, mantenga la distancia de seguridad y, en lo posible, evite los adelantamientos.

● En autopistas, y vías rápidas en general, aumente la distancia de seguridad e inicie la maniobra de adelantamiento con mayor antelación.

● Para adelantar, recuerde: espejo, intermitente, maniobra.

● Al atravesar núcleos urbanos, tenga especial precaución por la sorpresiva irrupción en la calzada de niños, otros peatones, bicicletas y ciclomotores.

● Adecúe la velocidad a las condiciones de la vía, las características del tráfico y a los factores climatológicos. La nieve o el hielo aún podrían hacer acto de presencia en algunas carreteras.

● Si sufre una avería o un accidente, retire el vehículo de la calzada, siempre que sea posible.

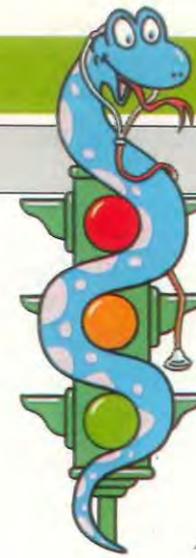
● Recuerde: lo importante es llegar; no tenga prisas y aumente las normas de prudencia.

Medicina de

Dr. Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE

TRÁFICO

Dr. F. Javier ÁLVAREZ
Universidad de Valladolid



Las drogas ilegales

El uso y abuso de drogas ilegales ha sido habitual a lo largo de la historia de la humanidad y, sin lugar a dudas, lo seguirá siendo. El consumo de drogas, las drogodependencias y los problemas derivados de su consumo han aumentado en todo el mundo. Este fenómeno ha dejado de ser privativo de los países industrializados y afecta cada vez en mayor medida a los países en desarrollo. En todos ellos el consumo y abuso de estas drogas ilegales es una de las principales causas de problemas sanitarios y sociales, especialmente entre los jóvenes.

Nuestro país no es ajeno a esta tendencia. De hecho, fue a finales de la década de los setenta cuando en España se produjo un acusado aumento del consumo de las drogas ilegales. En la actualidad, el uso de drogas ilegales es frecuente, así como los problemas relacionados con su consumo. En España es además frecuente el tráfico de drogas, habiéndose convertido en un lugar de tránsito para la distribución de estas sustancias a otros países.

Nuestro objetivo es analizar aquí un aspecto al que hasta hace poco tiempo se le ha prestado escasa atención, como es la influencia del consumo de drogas ilegales en la conducción de vehículos y en la seguridad vial.

Las drogas ilegales constituyen un amplio grupo de sustancias psicoactivas, que, de una manera simplificada, clasificaremos aquí en tres grandes grupos en función de sus principales acciones sobre el sistema nervioso central (SNC): depresores del SNC, estimulantes del SNC y psicodislépticos o perturbadores de la actividad del SNC.

Todas las drogas ilegales producen importantes efectos sobre el SNC, interfiriendo de una manera notable con las condiciones psicofísicas necesarias para una óptima conducción de vehículos. Generalizando, en el caso de las drogas de carácter depresor (opiáceos, tranquilizantes, inhalables...), sus efectos



predominantes son los de relajación, sedación y sensación de bienestar. En relación a las capacidades y funciones necesarias para la conducción de vehículos, las más afectadas con el consumo de estas sustancias son la percepción visual y la capacidad de identificación y atención, produciéndose un enlentecimiento del procesamien-

to de la información y de las respuestas.

Las drogas estimulantes del SNC, tales como las anfetaminas y la cocaína, producen principalmente un efecto estimulante-euforizante. Por lo que respecta a la capacidad de conducción, cuando se conduce bajo el efecto de estas drogas se produce una sobrevaloración de las capacidades del propio individuo, una disminución de la sensación de fatiga, así como un exceso de confianza, junto con una disminución de la capacidad de toma de decisiones y valoración de los riesgos. El mayor peligro para la conducción de vehículos y la seguridad vial estriba en que cuando una persona toma estas drogas con fines recreativos, bajo sus efectos el individuo sobrevalora sus capacidades, al mismo tiempo que tiene tendencia a emprender conductas de riesgo (por ejemplo, conducción de tipo suicida, etcétera).

Las drogas de carácter alucinógeno, tales como el cannabis ("porro"), el LSD y las drogas de diseño derivadas de la anfetamina-mescalina, provocan en el individuo que las toma, generalizando, una sensación de bienestar, relajación y euforia, junto con alteraciones de la percepción y alucinaciones más o menos intensas, dificultad para fijar la atención, disminución de los reflejos y de la coordinación motora, etcétera, deteriorando notablemente la capacidad para la conducción de vehículos. En algunos estudios se ha puesto de manifiesto que las funciones psicomotoras estaban alteradas hasta 24 horas después de fumar preparados de cannabis y, lo que es más importante, los individuos no eran conscientes de estos déficits.

Independientemente de cuáles sean los efectos centrales de estas drogas, el deterioro de la función psicomotora y de la capacidad de conducción se ve potenciado por el consumo conjunto con el alcohol.

Tape al herido en tanto llega la ayuda sanitaria. Sin embargo, tenga cuidado de no tapar en exceso a la víctima; podría perjudicar su estado.

La unión redunda en seguridad

La Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV) y la Confederación de Talleres (CETRAA) han suscrito un acuerdo de colaboración con el propósito de unificar al máximo la aplicación de los requisitos y criterios técnicos y administrativos exigidos por los reglamentos de seguridad.

La buena marcha del convenio, en la práctica eliminará la actual desconexión entre lo que se exige para pasar la ITV y la actividad de los talleres; asimismo, redundará en el nivel de seguridad de los vehículos, con la consiguiente disminución de la accidentalidad por causas técnicas o mecánicas.



IV Concurso audiovisual para mayores



IV CONCURSO AUDIOVISUAL

"EL TRÁFICO VISTO POR NUESTROS MAYORES"

1994

La Dirección General de Tráfico ha convocado de nuevo, y por cuarto año consecutivo, el concurso audiovisual "El tráfico visto por nuestros mayores", que trata de hacer partícipe a este tipo de población en el tema del tráfico y la seguridad vial.

Los interesados en participar han de tener más de 60 años y ser miembros de Residencias, Hogares, Clubs, etcétera, acreditando su condición. Pueden concursar bien en la modalidad de vídeo, o en la de fotografía, y deberán presentar sus trabajos antes del 15 de junio.

Los premiados recibirán un equipo de fotografía y vídeo para el centro y un viaje a las Islas Canarias para 10 personas, excepto si los ganadores son de aquellas islas, caso en que el viaje será a la Península.

Las bases del concurso, para aquellos interesados en recibir más información, están disponibles en todas las Direcciones Provinciales del INSERSO y en Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Carros, carretas y coches

Que el tráfico y la circulación no es cosa del siglo XX es algo que se desprende fácilmente de la lectura del libro "Madrid villa y coche", escrito por el periodista Javier Leralta, responsable del Gabinete de Información de Tráfico del Ayuntamiento de Madrid, y que ha sido galardonado con el premio Ortega y Gasset.

Este libro, de reciente publicación, hace un extenso, interesante y curioso recorrido por el Madrid circulatorio desde el reinado de los Reyes Católicos, en el siglo XV, hasta nuestros días. En sus más de 400 páginas se realiza un recorrido inigualable desde los modelos únicos hasta la invasión del automóvil que actualmente vivimos.

Leyendo sus capítulos se puede comprobar la constante preocupación por la velocidad, imponiéndose penas en los siglos XV y XVI a los carreteros que cabalgaban corriendo con sus carretas o a los aguadores que con sus asnos toparan y derribasen a los viandantes.

También se recogen las primeras inquietudes por la accidentalidad provocada por los coches de caballos en el siglo XVIII, a causa de la insolencia de los cocheros; tal imprudencia se castigaba con vergüenza pública para el cochero y la pérdida del coche y las mulas para el dueño; en el siglo XIX la pena contra el mismo acto era de 6 años de presidio en África.

Otras datos significativos y curiosos: en 1898 y a una velocidad media de 20 km/h. circulaba el primer coche de gasolina por las calles de Madrid. El 31 de octubre de 1900 se matriculó en Palma de Mallorca el primer vehículo español; 7 años más tarde, en 1907, lo hizo el primero en Madrid.



La pluma en el asfalto



José CAVERO

Si conduces, conduce

Tuve ocasión, recientemente, de entrevistar al Director General de Tráfico, y de paso, de felicitarle por los datos que viene

obteniendo en los últimos años en materia de víctimas del tráfico. Miguel María Muñoz Molina -le llamamos cariñosamente "cuatro eme", y él replica que son cinco sus emes, por parte de padre...- responde siempre que no hay ninguna razón para estar satisfecho. Que siguen siendo, y siempre lo serán, demasiados los muertos que "recoge" anualmente el tránsito de nuestras carreteras.

Con todo, le hacía la observación de que, siquiera relativamente, el último año sobre el año anterior ha venido a salvar prácticamente el equivalente a muchos pueblos de España: 353 muertos menos, exactamente, son, efectivamente, una cantidad de ciudadanos que ya quisieran unos cuantos de los ocho mil municipios españoles.

Miguel Muñoz, profesional del Tráfico desde hace una buena porción de años, es el responsable de una campaña de publicidad y de prevención de accidentes que a muchos, siquiera en un primer momento,

nos pareció "una pasada", por lo sangrienta y truculenta. Era, y es, tal campaña, ciertamente desagradable..., pero real como la vida y la muerte misma. La muerte en carretera. Poco a poco, y de manera generalizada, se ha dado razón a la campaña en cuestión, que una temporada más repite filosofía y estrategia. Nunca ni nada es demasiado, cabe llegar a la conclusión, cuando se trata de advertir acerca de las probables funestas consecuencias de una conducción inadecuada.

Desde luego que no seré yo quien se sitúe como ejemplo o modelo a imitar en materia de conducción. Pero, dado que me conceden la oportunidad de tener una tribuna abierta en la revista "Tráfico", me permitirán una reflexión acerca de lo que veo y que me parece más funesto de la conducción de muchos, a saber: que hay una evidente tendencia a distraerse. A hacer algo más que conducir, cuando la conducción de un vehículo requiere sobradamente la aplicación de todos y cada uno de los sentidos "a tope".

Es decir, que si no es posible

-como dicen que le sucedía al presidente Ford- andar y mascar chicle al mismo tiempo, no se puede hacer otra cosa, ni siquiera -exagerando un poco- charlar "concentradamente", cuando se conduce. Mucho menos, discutir con el acompañante. Apenas escuchar música. Apenas escuchar una tertulia radiofónica de las que suscitan la voluntad de intervenir, rebatir, replicar...

Y ese consejo me parece que resulta aplicable para un número considerable de conductores, que no están todo lo centrados y concentrados que debieran en el volante, las marchas, los semáforos, los peatones, el vehículo de delante y el de detrás...

Los latinos tenían un refrán, "age quod agis". O sea, "haz lo que estás haciendo". Suficiente tarea es ya de por sí conducir. Tanto si esperas a que un semáforo pase a verde, como si esperas que una caravana se ponga en marcha: tu propia impaciencia y la de los demás se rebajará sustancialmente con un mayor grado de concentración. La consecuencia de la distracción es todo lo pavorosa y tétrica que enseñan los espeluznantes anuncios de Tráfico, desafortunadamente.

Máster de Ingeniería del Tráfico

Ha finalizado el I Máster en Ingeniería de Tráfico impartido por la Asociación Española de la Carretera y patrocinado por la Fundación General de la Universidad Politécnica de Madrid, con la colaboración de organismos como la Dirección General de Tráfico, la Dirección General de Carreteras del MOPTMA, el Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas de Madrid y el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

En un total de 600 horas lectivas, los 26 alumnos matriculados han abordado toda la problemática actual de las ingeniería del tráfico y el estudio de las nuevas técnicas y soluciones en este ámbito.

Dedicado a todos los motoristas

A todos aquellos que adquieran una motocicleta o un ciclomotor se les entregará un folleto con recomendaciones prácticas para la conducción y mantenimiento de estos vehículos, así como cuestiones de interés y cobertura del Seguro de Responsabilidad Civil.

Suscriben este tríptico divulgativo, titulado "En moto o ciclomotor, circula seguro", el Servicio de Riesgos Especiales de Vehículos Terrestres (SEREA) y la Asociación Nacional de Constructores de Motocicletas, Ciclomotores y Bicicletas (SERMOTO). El objetivo es concienciar a este grupo de conductores para que extremen las medidas de precaución y facilitarles la contratación del seguro.



"Motos no, gracias"

Haciendo honor a su apellido, este joven actor con cara de niño bueno no ha escatimado esfuerzo para hacerse un hueco en el panorama cinematográfico español, emulando a su padre, Antonio Molina, y siguiendo los pasos de sus hermanas Ángela, Mónica y Paula. Aunque presume de estar viviendo intensamente una carrera trepidante con más de treinta películas a sus espaldas, al volante se define como una persona muy cauta tras sufrir la pérdida de seres queridos en la carretera. Una actitud que le ha llevado, incluso, a rechazar las motos.

FAMOSOS EN MARCHA



Una tímida mirada contrasta fuertemente con el rostro sumamente juvenil que tan bien le ha venido para interpretar, junto a Alfredo Landa, al simpático y popular "Gasofa", en la serie televisiva "Lleno, por favor". Un papel que le ha abierto aún más esas puertas de la popularidad que ya atravesó en su momento con "Crónica del Alba" y que más tarde rebasaría de la mano de Pedro Almodóvar en "La Ley del Deseo".

Miguel Molina disfruta hoy por hoy de una de las etapas más brillantes de su carrera, aunque reconozca que "el ser brillante es algo que nace con uno. O se es desde un principio o no se es nunca. En mi caso, me han dado una oportunidad para lucirme y para que la gente se de cuenta de que soy un actor. Soy mucho más camaleónico y elástico de lo que la gente puede pensar. En cada trabajo que he hecho, siempre he dado el 'do de pecho'. Lo que ocurre es que este último ha sido más popular".

- Le estarán lloviendo las ofertas de trabajo...

- No crea. Las mismas de siempre. En ese sentido, no ha cambiado mucho mi carrera. Desgraciadamente no he nacido con esa estrella. Pero me conformo con seguir trabajando como hasta ahora.

PROYECTOS A LA VISTA

- ¿Qué proyectos tiene para los próximos meses?

- De momento, y hasta final de marzo, interpreto en Madrid la obra teatral "Mariposas Negras", junto a Silvia Tortosa y Manuel Gallardo. Probablemente luego, en abril, comience a rodar en Córdoba el capítulo de una serie para la BBC. Y, por último, tengo también pendiente una serie para Televisión Española escrita por Vicente Escrivá sobre la historia de un mercado que se titulará "¿Quién da la vez?".

Con cerca de treinta películas a sus espaldas, entre las que destacan "Maravillas", de Manolo Gutiérrez Aragón, "La Ley del Deseo", de Pedro Almodóvar, y "Dragon Rapide", la intensidad con la que ha vivido este joven actor su carrera profesional se asemeja a la de otra faceta más personal y real, la de padre. A los diecinueve años, Miguel Molina vio nacer a su primer hijo; hoy es padre de tres preciosas criaturas, una de ellas fruto de su actual relación con Lydia Bosch.

- Con tantas películas y tantos hijos a su edad, realmente con usted el que no corre, vuela...

- ¡Je, je, je! Siempre he hecho lo que

he querido y no me arrepiento de nada. De hecho, volvería a repetir todas mis experiencias con todas sus consecuencias. El haber tenido a mis tres hijos es lo más maravilloso que me ha podido ocurrir en esta vida. La verdad es que siempre he tenido mucha libertad en mi casa. Y eso es lo que me ha hecho vivir tan deprisa.

POCO AMIGO DE LA VELOCIDAD

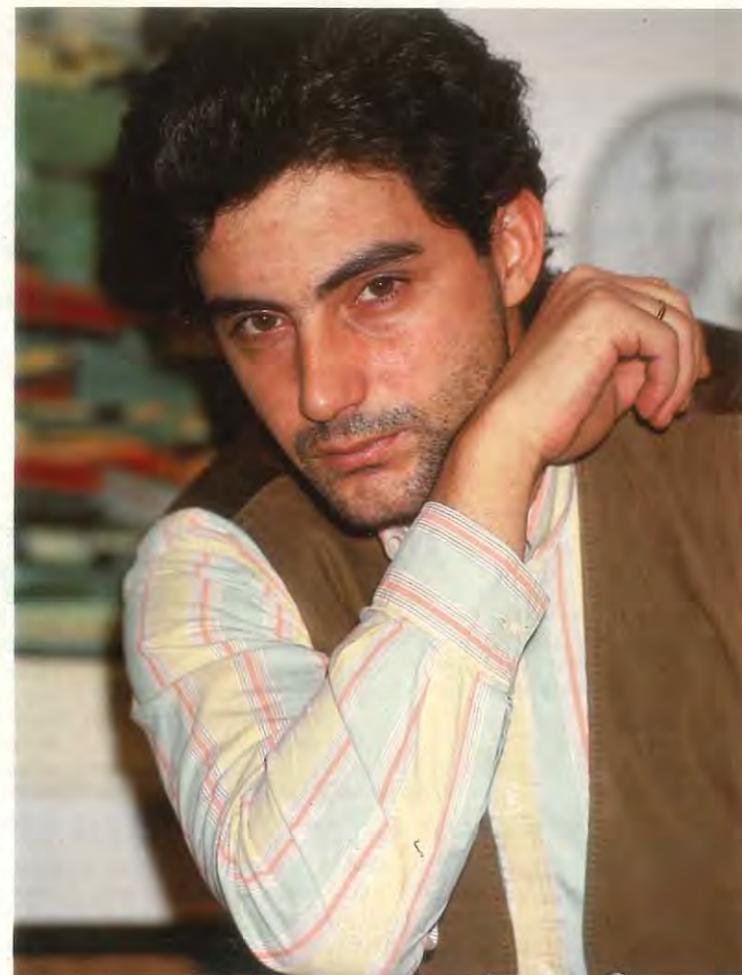
- ¿Es igual de rápido al volante de su coche? ¿Le gusta la velocidad?

- La velocidad es muy excitante. Pero cuando uno reflexiona y se da cuenta de la cantidad de gente que muere al año en las carreteras, no queda más remedio que levantar el pie del pedal. Y ya no sólo por uno mismo, sino también porque juegas con la vida de los demás. Por eso, no soy partidario de correr.

- ¿La ha jugado la carretera alguna mala pasada?

- Un vez, en Ibiza, atropellé a un señor que iba con unas copas de más y que salió de repente por la derecha en un ciclomotor. Era de noche y no se veía nada. Cómo estaría de borracho que hasta los médicos me dijeron -bromeando, claro- que, de haber encendido en su cara un mechero, hubiéramos salido por los aires.

Frecuentar mucho la carretera -"por lo menos dos veces al mes suelo viajar a Barcelona, ya que parte de la familia de Lydia vive allí"- le ha llevado a ser testigo de numerosos accidentes de tráfico y a actuar con mucha cautela cada vez que pone al volante. "He vivido de cerca muchas desgracias. A un amigo mío lo mataron. Más bien fue un asesinato. Iba tranquilamente en su moto y, en un cambio de rasante, se encontró de frente con un coche que adelantaba a otro. No tuvo escapatoria. Le destrozaron. Todavía me preguntó por qué aquellos ceorros cometieron dicha imprudencia. Desgraciadamente, vivimos en un país donde no se respeta a los motoristas. Por eso, desde aquel momento, me dije: ¡Motos no. Gracias! Tengo tres hijos que adoro y no me gustaría que se quedaran sin padre".



- ¿Cree que necesitamos más educación vial?

- Los españoles somos gente de sangre muy caliente. Somos tan apasionados que no pensamos en las consecuencias de nuestros actos. Disfrutamos el momento y vamos 'a nuestra bola', sin pensar en el prójimo. Por eso resulta difícil implantar educación alguna. La única solución es dar esa educación por embudo; es decir, que la autoridad competente limite la velocidad de los coches directamente desde fábrica, prohibiendo fabricar vehículos que superen los 120 km./h.

FAMILIA DE ARTISTAS

- Con su temperamento, nadie discutiría con usted. Es todo un Molina. ¿Le ha enriquecido mucho, a nivel profesional, el formar parte de una familia de artistas?

- Por supuesto. También tengo hermanos que se dedican a otras cosas: uno es operador de cine; otro, publicitario; hay quien se dedica a la hostelería... Pero lo que más me ha enriquecido es el haber tenido unos padres como los míos.

Ellos me han enseñado unos valores que, por desgracia, hoy en día se están perdiendo y espero inculcárselos a mis hijos.

- Lo de ser actor, ¿surgió por vocación o por tradición familiar?

- Lo mío fue casualidad. La vocación vino después. Las circunstancias me llevaron a esto. Siendo monitor de vela, a los quince años, me dieron la oportunidad de hacer una prueba para una película. Rodé "Maravillas", con Gutiérrez Aragón. Aquello me gustó. Me entró el gusanillo, y aquí estamos.

- ¿Le reprochan el hecho de haber llegado a donde está simplemente por llamarse Molina?

- En un principio, sí. Después de quince años dedicándome a esto, le puedo asegurar que he tenido que trabajar muy duro y luchar con fuerza para llegar aquí. No le debo nada a nadie. El apellido es un arma de doble filo. Al principio sirve de mucho; pero, con el paso del tiempo, te puede llegar a perjudicar. Yo he tenido que jugar esas dos cartas; y hasta el momento le puedo decir que me ha ido muy bien.

Álvaro PONCE
Fotos: Rafa MARTÍN

"Desgraciadamente, vivimos en un país donde no se respeta a los motoristas".

"En mi trabajo soy mucho más camaleónico y elástico de lo que la gente puede pensar".

ITV DESAFORTUNADA

Hace días se desplazó el equipo de una estación ITV de Córdoba a Palma del Río para efectuar la revisión de vehículos agrícolas de esa localidad. Debido a los comentarios realizados por los empleados que las efectuaron, ha ocurrido el desafortunado hecho de que los propietarios de tractores que instalaron de forma permanente la luz ámbar giratoria la han desmontado en su gran mayoría. Los empleados les dijeron que la luz no es obligatoria, ciertamente, pero que si pasaban la inspección con ella instalada formaría parte integrante del tractor, por lo que su uso y conservación pasarían a ser obligatorios.

Ante esto, los que instalaron voluntariamente dicho dispositivo han optado por retirarlo, argumentando que les causa



menos problema encender los intermitentes de avería durante el trayecto por carretera que hacer frente a responsabilidades de obligatoriedad de uso y conservación en buen estado de la mencionada luz. Es una pena que ocurran tan lamentables hechos por comentarios hechos por personas que debería velar por la seguridad del tráfico en lugar de provocar el desmontaje de una luz tan útil, tanto para la seguridad del tractorista como la de los demás conductores.- **Roberto Domínguez Peso. Don Benito (Badajoz).**

ITV A LOS 2 AÑOS

Tengo una furgoneta de 2 años y me han dicho que tengo que pasar la ITV. ¿Cómo es posible que tenga que pasar esta revisión tan pronto si la tengo para turismo y no para llevar carga? La tengo para ir más descansado con maletas y bultos cuando vamos de vacaciones y no poner bacas en el coche. Y como la mía hay un montón. He consultado a otras personas que la tienen para carga y en sus "papeles" pone mixta, que quiere decir uso para todo, pero que es otro "sacacuartos".- **Eusebio López**

NO TRAIGAS EL COCHE, ANDA

Os adjunto una diapositiva como documento gráfico de la idoneidad de las campañas con consejos sobre tráfico.- **José Francisco Díaz Romero. Málaga.**

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

Villate. Baracaldo (Vizcaya).
Respuesta: Si usted tiene esa furgoneta declarada como para transporte de mercancías o cosas, de servicio público o privado y con un peso máximo autorizado no superior a 3,5 toneladas, efectivamente el artículo 6 del R.D. 2344/95, de 20 de noviembre, le obliga a pasar la primera ITV a los dos años. Otra cosa es que, teniéndola así, usted sólo la utilice para hacer turismo.

PONER REMEDIO

¿Puede denunciarse una infracción de la que no se tienen pruebas claras, pero en cambio se puede demostrar claramente en la misma calle que dicha infracción se produce?- **Josep Pons Coll. Manresa (Barcelona).**
Respuesta: Si lo que trata de expresar es que carece de pruebas para inculpar a una persona determinada y sancionar a un responsable, debe, a pesar de ello, denunciar la situación ante las autoridades; sobre todo si es una situación permanente o repetitiva, para que los agentes pongan remedio a la misma.

TRANSFERENCIA MAL HECHA

He recibido una notificación de Tráfico para que efectúe la ITV a mi coche. Está muy bien. Tenemos una Administración cada vez más eficaz. Máxime cuando éstas ha tenido en cuenta que he cambiado de domicilio y ha averiguado el mismo. Sin embargo, el vehículo en cuestión lo vendí en 1990. Después he tenido otro automóvil, que también he vendido ya. ¿Hasta qué punto está al día el Registro de Vehículos de Tráfico? ¿Se me notificará a mí alguna infracción cometida por el actual propietario de este vehículo?- **Juan Zaragoza Alberich. Alpedrete (Madrid).**

Respuesta: El hecho de seguir recibiendo notificaciones relativas al vehículo que vendió es indicio de que todavía no se ha realizado la transferencia en el Registro de Vehículos y de que sigue siendo considerado titular de dicho vehículo a todos los

efectos previstos en las normas de tráfico, incluida la responsabilidad de infracciones. Para evitarlo hay que endosar, contra recibo, el Permiso de Circulación al comprador del vehículo y notificar la venta y conductor a la Jefatura Provincial de Tráfico.

FOTOGRAFÍAS SOBRE LAS "MOVIDAS"

El reportaje "Las movidas de la juventud a debate", y especialmente las fotografías que le acompañan, han provocado una pequeña marejada entre los ex-alumnos, APAS y directiva del Colegio Amorós de Carabanchel, donde se tomaron algunas de ellas. A continuación publicamos las tres cartas que, hasta el cierre de este número, habíamos recibido. No obstante, queremos puntualizar que en ningún momento ha sido nuestra intención violar la intimidad de los jóvenes que en ellas aparecen. De hecho, nuestro fotógrafo se identificó ante los responsables del local, pidió permiso para realizar las fotografías y las hizo a la vista de todos los asistentes. Por lo demás, el reportaje no trata de hacer juicios de valor sobre el "bakalao", sino las opiniones sobre cómo pasan los jóvenes los fines de semana. Y éstas son algunas de "sus movidas".

"Tráfico" (núm. 95) publica unas fotografías de una fiesta en un reportaje titulado "Las movidas de la juventud a debate". Debe usted saber que se trataba de una fiesta organizada por ex-alumnos del colegio marianista "Amorós", de Carabanchel Alto, y que el local era totalmente privado, alquilado y pagado por estos alumnos que lo único que querían era divertirse pura y sanamente sin querer saber nada de drogas ni antes, ni ahora, ni después ni nunca.

Con sus fotografías y con las reseñas han difamado y extorsionado la buena imagen de unos jóvenes que todo lo que hacían de malo era divertirse con gente que hacía largo tiempo que no se veían y querían recordar la infancia y su primera juventud. Agradecidos por leer esta carta y esperando que nuestras manifestaciones

Buzón especial

Señales: Al menos, bilingües

Estamos viendo que distintos organismos y ministerios consienten que varias comunidades autónomas retiren señales de circulación en español y las reemplacen por otras con palabras sólo en catalán, gallego, vasco, valenciano, etcétera. Y señales no sólo informativas -como las de población, dirección...-, sino también de prohibición y peligro, escritas en dialectos e idiomas que no entendemos, ni tenemos por qué saber.

No entiendo la postura de los organismos competentes y hasta de la propia Jefatura de Tráfico autorizando esta aberración y disparate. Se despista a los españoles, pero no digamos a los extranjeros que vienen con planos y guías buscando ciudades que se citan en español y encuentran otras que no entienden. Claro ejemplo de cómo atendemos y fomentamos el turismo, en especial en las comunidades que quieren imponer su lengua.

Nombres de ciudades que antes estaban en español, ahora, en estas comunidades, ninguno. Sólo en su lengua. Se debe obligar, al menos, al bilingüismo; primero con

el nombre en español. Direcciones de interés, rutas, etcétera, todo bilingüe. En ningún país del mundo pasa lo que en España y como no se tomen medidas de información y señalización de tráfico, en poco tiempo veremos como nos "crian" dialectos regionales o locales.

Desde la propia Jefatura de Tráfico y ministerios se deben tomar medidas urgentes y drásticas para imponer criterios uniformes y terminar con esta imposición. Que se usen las normas generales y universales de tráfico. La seguridad vial es más importante de lo que alguno piensa, que se juega con la vida de miles de conductores.- **Alejandro L. Ferreiro. Villalbilla (Madrid).**

Respuesta: Sólo puntualizar que la DGT no tiene competencias sobre la señalización, sino que ésta corresponde al titular de la carretera: MOPTMA, en el caso de la Red de Interés General del Estado (RIGE), autonomías, diputaciones y ayuntamientos.

las comprenda porque usted ha sido joven y estudiante, sepa rectificar.- **Javier González y 14 firmas más ex-alumnos del colegio "Amorós". Madrid.**

Soy uno de los jóvenes que aparecen en las fotos de la página 8 de esa revista. No fumo, ni bebo alcohol, ni tomo drogas de ningún tipo y, por otra parte, no considero que el baile denominado "bakalao", ni a mucha gente que nos gusta y lo bailamos, deba encuadrarse en alguno de los grupos que tienen esos "hábitos".

Respeto la libertad de prensa como derecho constitucional, pero les informo que también figura en este cuerpo normativo fundamental el derecho a la intimidad personal, familiar y a la propia imagen (art. 18, sección 1ª, capítulo II, título I de la Constitución). Ustedes lo han violado de forma clara y sin darse cuenta -eso espero de las repercusiones que su ligera actuación pueda acarrearles.

Por ello les pido que en su próximo número, o personalmente, el responsable de este artículo -más concretamente de las fotografías- o un verdadero profesional de la información, se retracte y/o puntua-

lice sobre el contenido de la mencionada columna y de las fotos que la acompañan. Si no es así, y si tienen un poco de ética profesional, lo mínimo que deberían hacer es publicar la presente queja en el número de febrero. Esperando que muchas de estas informaciones y fotografías gratuitas no aparezcan de nuevo en su revista o en cualquier otro medio de comunicación, les saluda atentamente.- **Melchor Hernández Marcos. Madrid**

El reportaje sobre "Las 'movidas' de la juventud" incluye cuatro fotografías del local de fiestas del Colegio Amorós, de Madrid, sito en el barrio de Carabanchel Alto. Como puede saber, estas dependencias

ni pertenecen a la llamada "ruta del Bakalao", ni son citadas en el texto, ni a pie de fotografía, ni los muchachos fotografiados aparecen identificados, sino que -todo lo contrario-, los pies de las fotos pretenden asociarlos con las deplorables actitudes de dicha ruta.

Con escaso sentido ético se utilizan instantáneas tomadas en una situación concreta para ilustrar un reportaje que trata sobre un asunto completamente distinto. Esta actitud, absolutamente rechazable, ha manipulado la imagen de nuestros hijos y esto nos parece -de no producirse rectificación- un asunto propio de la competencia de los tribunales de justicia.- **Josefa Gallego Santa-maría. Madrid.**

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. TRÁFICO se reserva el derecho a extraerlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas.

Los envíos deberán realizarse a:
TRÁFICO
Josefa Valcárcel, 28, 4ª planta
Sección CARTAS
28027 MADRID

LA CARTA DEL MÉDICO

Sueño y conducción

Tengo 42 años, casado y peso 75 kilos para una altura de 1,72 metros. Soy propenso a tener baja la tensión. Por motivos de trabajo, tengo que conducir bastante. Mi problema es que me duermo o me entra sueño conduciendo la mayoría de los días. ¿Será la monotonía o la poca importancia que le doy al conducir? ¿Existe un tratamiento o algo para cuando me empiece el sueño? -**Joaquín Ros Dampier. Barbastro (Huesca).**

Respuesta: La somnolencia y el sueño durante la conducción es uno de los problemas más habituales que se le presentan al conductor. Se estima que es el segundo factor en importancia, tras el alcohol, como determinante de accidentes de tráfico.

El sueño durante la conducción no debe considerarse nunca como algo normal, aunque suceda a menudo. Si bien es cierto que la monotonía propia de la conducción induce al sueño, ésta no suele ser la causa más importante de quedarse dormido. Existe habitualmente una causa de fondo. Las más importantes son la fatiga, el estrés, la toma de algunos medicamentos, el alcohol y ciertos trastornos del sueño. Entre un 2 y un 5 por 100 de los conductores padece problemas de sueño que les impiden descansar adecuadamente por la noche. Y con frecuencia ellos mismos no son conscientes de lo que sucede.

En cualquier caso, si padece problemas de sueño mientras conduce, le aconsejamos que:

- 1.- Intente viajar con la mayor garantía: duerma suficientes horas antes de conducir.
- 2.- Consulte a su médico o farmacéutico si toma medicamentos. Lea los prospectos.
- 3.- No tome nada de alcohol.
- 4.- Si con frecuencia se queda dormido durante el día, aunque crea dormir bien, consulte a su médico. Casi todos los trastornos del sueño se pueden tratar adecuadamente.
- 5.- El problema se soluciona tomando medicamentos o sustancias que mejoren la sensación de fatiga o que ejerzan un estímulo en las capacidades psicofísicas. Esto, al final, supone mayor interferencia con el estado psicofísico del conductor.

900-123 505

INFORMESE



Para conducir es necesario utilizar todos los sentidos, fundamentalmente uno: el sentido común.

Si va a viajar en días especialmente conflictivos, infórmese antes del estado del tráfico llamando al 900-123 505 donde, de forma gratuita, le darán información sobre el itinerario que piensa realizar. Un teléfono donde cuidan de su seguridad las 24 horas del día.



 *Dirección Gral. de Tráfico*



Ministerio del Interior