**AÑO XVII** Nº 151 Noviembrediciembre 2001

# QUIERE EVITAR 20.000 MUERTOS EN LAS CARRETERAS Europa Se pone el CInturón

La mayoría de los países apuesta también por mantener los límites de velocidad

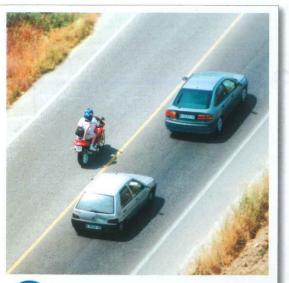
CHALECOS **PARA SER VISTOS** 

- EL EURO EN EL **MUNDO DEL MOTOR**
- SE AMPLÍA LA **GARANTÍA DE LOS** COCHES
- Firma: ESPIDO FREIRE

Cómo preparar el coche Lo que hay que llevar Mapa de puntos conflictivos en las carreteras

LA NUEVA LEY DE

Se prohíbe el uso del móvil Se podrá perder el permiso por acumulación de sanciones Habrá medidas reeducadoras



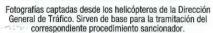


1 Nadie pone en duda que las motocicletas son vehículos que se mueven, debido a sus características técnicas, con una mayor agilidad entre el tráfico, en especial cuando este se vuelve pesado o en la ciudad. Pero algunos conductores de estos vehículos abusan de esa agilidad para realizar unos adelantamientos que... La secuencia comienza con la moto adelantando a dos turismos en un lugar prohibido -señalizado con una línea continua-...

...pero la patrulla de helicópteros nos dice en su informe que el conductor va venía circulando de modo negligente, realizando adelantamientos en cambios de rasante con visibilidad

reducida y vehículos circulando en sentido contrario, obligando a los vehículos adelantados a ceñirse al borde derecho de la calzada -lo que, por otra parte, deberían hacer habitualmente sin necesidad de que nadie les 'empuje' a ello-.

> Y es que, como señalamos una v otra vez en esta sección. los adelantamientos no se prohíben por capricho. Detrás de cada señal siempre hay una razón. En este caso, por ejemplo, la razón está en el camino que accede a la carretera y en el que se encuentra un camión y que. pudiendo quedar oculto durante el adelantamiento, puede suponer un peligro al no poder el 'infractor' observar sus intenciones y anticiparse al



# LO VÍ

# Un recipiente cayó del camión y cruzó los carriles...

irculaba por la N-630 con mi familia desde Puebla de Sanabria a Zamora, donde íbamos a visitar la exposición "Las Edades del Hombre". El trayecto transcurría normalmente hasta que de un camión que venía de frente saltó, o se cayó, un recipiente de PVC, que cruzó de un carril a otro sin darme tiempo a reaccionar. Fue cuestión de segundos... Opté por atro-

pellarlo porque sé, por otra experiencia similar que tuve, que a veces dar un 'volantazo' es peor. El encontronazo fue brutal y el recipiente se hizo añicos...

Cuando el camión me pasó, me fijé y ví que no llevaba ni loneta ni red alguna sujetando esa carga, con el consiguiente peligro que conlleva. Manuel A. Navas, Madrid

#### LA LOCURA QUE VIO







# **INVIERNO Y LEY DE TRÁFICO**



40 42

47

Secciones

El Maletero Editorial Conducir Meior

Salud Vial Tráfico del Motor Banco de Pruebas Motor al Día

Famosos en Marcha La Pluma Cartas

Vía de Servicio Tráfico Chico Área de Descanso

En ocho páginas le contamos cómo se encon-

trará las carreteras (mapa de los itinerarios principales con los puntos conflictivos por obras, zonas de hielo y nieve...) y consejos para preparar el coche y hacer un viaje seguro. Además, cuadernillo especial con las principales novedades de la Ley de Seguridad Vial: medidas reeducadoras y facilidades en el pago de las multas, prohibición de los 'móviles', inmovilización del vehículo por determinadas infracciones, ir a 180 km/h o con exceso de pasajeros será muy grave, se perderá el permiso por tres faltas muy graves en dos años...

10 EN EL 2003, NUEVO PERMISO. En el año 2003 se prevé implantar un nuevo permiso de conducir con tamaño de tarjeta de crédito y que podría incluir un chip. 12 LIBRO BLANCO. Europa plantea unas medidas voluntarias -armonización de sanciones, promoción de las nuevas tecnologías y de otros modos de transporte, etc- para eliminar los atascos y evitar 20.000 muertes cada

año. 19 CHALECOS REFLECTANTES. Las prendas retro-reflectantes son eficaces para prevenir accidentes cuando, por ejemplo, se abandona el vehículo para colocar los triángulos de avería. Hoy no son obligatorias, pero sí aconsejables. 26 EL EURO LLEGA AL AUTOMÓVIL. Cómo va a afectar la llegada del euro a sectores como el automóvil, las gaso-

lineras, etcétera . 35 SE AMPLÍAN LAS GARANTÍAS. Una directiva europea amplía, a partir de enero de 2002, a 2 años mínimo las garantías de los coches nuevos. España aún tiene que 'traducir' esta legislación, pero algunos fabricantes ya las han ampliado por su cuenta. 42 JOSÉ ÁNGEL HEVIA. Conductor nervioso, este gaitero universal es partidario de las sanciones mientras no impere en el tráfico el sentido común, aunque, eso sí, cree que hemos ganado en respeto.

**CUÉNTENOS** 

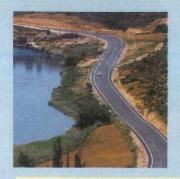
Quien quiera contar alguna locura que haya presenciado, debe enviar una carta a la Revista "Tráfico" (c/ General Aranaz, 86. 28027 Madrid) relatándola. El escrito no debe sobrepasar las 15 líneas de extensión

TRÁFICO. Noviembre-diciembre 2001

## Las diez carreteras más seguras

En España existen 4.000 kilómetros de carreteras de la Red del Estado sin ningún accidente con víctimas mortales en los últimos 8 años. Se trata de los 'puntos blancos' que ha identificado un reciente estudio de la Asociación Española de la Carretera (AEC) v el Instituto Mapfre de Seguridad Vial; entre ellos destaca la N-211, donde, en 293 de los 338 kilómetros que separan Guadalajara de Lleida (por Alcañiz), no se ha detectado ningún accidente mortal.

Tres características son comunes a esos tramos: dos carriles con anchura entre 3 y 3,5 metros y arcenes de 1,5 m.; una velocidad media de circulación de 90 km/h; y una buena proporción entre el número de turismos y vehículos pesados (si hay un elevado tráfico de pesados,



existe poco de ligeros o viceversa). Además, suelen estar en zonas con pocas precipitaciones y nieblas y en terreno, ondulado, con pequeñas pendientes. Por último, su equipamiento es bueno (pintura v señalización vertical), y suelen disponer de balizamientos o hitos de arista (retro-reflectantes).

LOS PRINCIPALES 'TRAMOS BLANCOS'				
Vía	Denominación	Longitud	km. blancos	% km. blancos
N-211	Guadalajara-Alcañiz-Lleida	338	293	87
N-267	Burgos-Santander por Aguilar de Campoo	61	51	85
N-502	Ávila-Córdoba	408	322	79
N-204	Cuenca-Soria	67	52	77
N-152	Barcelona-Puicerdá	67	50	75
N-631	Zamora-Ourense por Puebla Sanabria	57	42	74
N-111	Madrid-Pamplona-S. Sebastiá	n 201	130	65
N-320	Albacete-Guadalajara-Burgos	336	216	64
N-435	Badajoz-Zafra-Huelva	236	151	64
N-225	Teruel-Grao de Castellón	49	31	64

## Cuando el humo ciega tus ojos

El pasado mes de septiembre, una densa nube de humo -procedente del incendio de un almacén de embutidos, en el Puente de Arganda (Madrid)- invadió la calzada de la N-III (Madrid-Valencia). Como atestigua la fotografía de Marcos Gon-



gra' llegó a poner en peligro la seguridad de los conductores que circulaban por ella en aquel momento. Conviene recordar que ante niebla o nubes densas de humo, hay que adecuar la velocidad a la visibilidad existente y utilizar el alumbrado de niebla, además del de corto alcance. Tras el trabajo de los bomberos, la circulación continuó

## Madrid: Carriles-bici más seguros

La Comunidad de Madrid ha editado -tras la aparición del libro de la DGTun manual para la construcción y diseño de carriles-bici que recoge las instrucciones de la Dirección General de Carreteras para realizar estas infraestructuras. Este manual parte del análisis de las dimensiones físicas de las bicis y, a partir de ellas, dimensiona las vías ciclistas. De hecho, la anchura mínima aceptable del carril-bici para esta Comunidad es de 2 metros, siendo 3 la óptima. Además, el Congreso de

los Diputados aprobó por



la proposición del Grupo Catalán (CiU) para impulsar la

Red Ciclista Básica Estatal con el objetivo de mejorar la seguridad de los usuarios de bicicletas (ver "Tráfico", nº 148).

## Error en el Test

En la décima entrega del Test del Examen de Conducir, que publica "Tráfico", como respuesta a la pregunta 32 salió la b) de forma equivocada. La respuesta correcta es la c).

Un día

sin alcohol

265.000 españoles -más

los hombres que las

mujeres- beben cada

día 6 ginebras, coñacs,

quisquis o similares La

Federación Nacional de

Alcohólicos Rehabilita-

dos (FARE) lanzó el 15

de noviembre la campa-

ña "Un Día sin Alco-

hol", dirigida a los

bebedores habituales

sin dependencia. "Que-

remos -dijo Juan Alise-

da, sección andaluza de

FARE- que un bebedor

moderado, pruebe a no

hacerlo un día v se pre-

gunte cuáles son sus

sensaciones". En Espa-

ña, según el Plan Na-

cional sobre Drogas, el

13,7% de la población

bebe a diario, alcohol o

drogas están tras el 30

al 80% de los acciden-

## La gasolina financiará la Sanidad

A partir de enero, el litro de combustie -gasolina y gasóleo- subirá de 4 a 5.6 pesetas, según acordaron Gobierno o de Política Fiscal y Financiera. El nue-vo impuesto, que pagará el consumidor nal y se aplicará en toda España ex-

cepto en Ceuta, Melilla y Canarias consta de un tramo estatal obligatorio (4 ptas./l.) v otro autonómico (hasta 1.6 ptas.) voluntario -varias autonomías no lo aplicarán-. Se esperan recauda

## La fatiga mata

Los transportistas europeos convoca ron el 15 de octubre -coincidiendo con el Día Mundial del Transporteuna jornada de huelga en solicitud de una reducción de su jornada laboral. Bajo el lema "La fatiga mata", más de un millar de conductores de vehiculos de transporte europeos bloquearon las principales fronteras europe as pidiendo que su jornada se reduzca de la actual -llega hasta 54 horasa 48 horas semanales. Los sindicatos españoles dieron a conocer un estudio que destacó que la mayoría de los 6.000 profesionales consultados, independientemente de su nacionalidad o vehículo que conducen, se ha dormido al volante, Igualmente, la mayoría confiesa que les han 'presionado' para superar las horas de tra-



bajo y de conducción marcadas por la ley y el 52% opina que no podrá continuar trabajando hasta llegar a la edad de jubilación. Según datos de CC.OO., en el año 2000, 412 conductores de transporte perdieron la vida debido al cansancio laboral que acumulaban, En Francia, fuentes sindicales aseguran que la fatiga ha incrementado un 10% los accidentes durante el último año.

### **Ganadores** de "Letras para el Camino"

Esteban Trigo Estúa (Zaragoza) es el ganador del primer premio del concurso de relatos cortos para mayores "Letras para el Camino", convocado por la



de Tráfico, por su obra "El Conductor Novato", que, además, será publicada en el próximo número de la revista "Tráfico".

El segundo premio fue para Julia Sanjuán Nájera (Valencia), por "Vida, Muerte y Resurrección de la abuela Teodosia". Recibieron menciones especiales del jurado Fernando Algorri ("La Educación de la Voluntad"), Rufino González ("El Intruso") y Francisco Pedrero Bote ("Firteo Letal").

## Grúas con presupuesto

El Gobierno de la Comunidad de Madrid aprobó durante septiembre un decreto que desarrolla la Ley de los Consumidores que obligarán a las empresas de grúas a informar previamente a los automovilistas del precio y características del traslado y, posteriormente, a entregar una factura que detalle y describa el servicio. Igualmente, deberán Ile-

var hojas de reclamaciones. Se trata, así, de proteger a personas que, tras un accidente o avería, por la preocupación, son muy vulnerables. De hecho, en muchas ocasiones se cree que el usuario ni conoce sus derechos ni el importe que le costará. Los empresarios del sector creen que los conductores de grúas no llevarán tanto papeleo.

## 14 personas en un Smart

¿Cómo se meten cuatro elefantes en un seiscientos? Y 500 maños en un mini? Estos chistes ahora se han actualizado en una competición para entrar en el Libro Guiness de los Records: ahora se trata de un Smart, y en vez de aragoneses, ingleses. Así, equipos de varios países competían por ver cuánta gente se metía dentro de este 'pequeño' modelo. Ganó Inglaterra, que consiguió meter a 14 personas, mientras que los alemanes 'sólo' lograron 'colocar' a 13.

#### Humor en la carretera

Los patinazos de los demás suelen provocar enisodios de sana risa. Por eso es de agradecer la idea de los periodistas Ramón Gabilondo y Gorka Zumeta, autores del libro "Aún Más Estupidiario" (Editorial Aguilar), que recoge un sinfín de 'patinazos' en las emisoras de radio -ellos trabajan en la SER- y que es la segunda versión de "El Estupidiario", del que se vendieron cerca de

AÚN MÁS LIGI!

70.000 ejemplares. Nosotros hemos recogido sólo algunas 'lindezas' que tienen que ver con el tráfico. Sonrían un poco con nosotros.

En antena se relata un accidente. El locutor dice: "El conductor del vehículo, un semáforo 124 blanco..."

Otro locutor 'da paso' al centro de control de la DGT para saber el panorama circulatorio. "Pues complica-

do, sobre todo en la Cadena 40.. perdón, en la M-40...

En un informativo de la mañana le pasan a la locutora una nota explicando que Jesús, un compañero de Antena 3-Toledo, tiene información 'de primera mano' sobre un acci-

- Locutora: Jesús, ¡buenos días!. Esta mañana, cuando venías precisamente a...
- Jesús: ¡No! Esta mañana, no. Anoche.
- L: ¡Ah! Ha sido anoche, cuando te trasladabas a la emisora de Toledo... y ha habido un accidente importante ¿no?
- J: No, fue ayer, viniendo desde Madrid... a la altura de Torrejón de la Calzada...
- Locutora: ¿Había alguna víctima?
- J: Pues no, no sé nada, porque vo venía...

#### SEMÁFOROS CON CÁMARA. En

Barcelona se han instalado tres cámaras en otros tantos semáforos que se activan con la luz roja de los mismos. Cuando entre en vigor la nueva Ley de Tráfico, las grabaciones v fotos de las mismas podrán servir de prueba contra quienes se salten 'el rojo'.

#### FRANCIA: Test de drogas tras los accidentes

Desde octubre, los implicados en accidentes de tráfico ocurridos en Francia deben someterse, entre otras pruebas, a una de detección de drogas y medicamentos (análisis de sangre y orina), que buscará sustancias que afecten la capacidad de conducir.

## ITV-2000: 16 millones de defectos

La inspección obligatoria de vehículos realizada a 10 millones de vehículos durante el pasado año en España permitió detectar, en ellos, más de 4 millones de defectos graves y 12 millones de anomalías leves. Esto obligó al 23% de los vehículos (más de 2,2 millones) a volver a pasar la ITV tras realizar la reparación correspondiente. El mavor porcentaje de fallos (38%) se detectó en el sistema de frenos, sequido del conjunto ejes/suspensión y bastidor/motor/transmisión

(31%), alumbrado (26,5%) v señalización (22%). Se calcula que, aproximadamente, 1 de cada 4 vehículos no acude nunca a inspección, aunque muchos de ellos se encuentran ya desguazados pero sin ser dados de baja.



## Ciclomotor: carpeta de uso

La Dirección General de Tráfico -en colaboración con el Injuve (Instituto de la Juventud)- está distribuyendo, a través de la Jefaturas Provinciales, una carpeta dirigida a los jóvenes con los consejos fundamentales para utilizar el ciclomotor con seguridad. No sólo recuerda la documentación que debe llevar (licencias de conducción y circulación, certificado de características, recibo del seguro obligatorio...), sino una serie de actitudes seguras a la hora de utilizarlo (utilizar casco, no 'picarse', los límites del alcohol...)

al 28 de febrero de

2002 en la Fundación

(c/ Méndez Núñez, 17.

28014 Madrid. Tel: 91

Además, la Universi-

dad Complutense (Ma-

drid) y la Fundación

Barreiros crearán -pa-

701 48 07).



## II Congreso de Educación para la Seguridad Vial

En Estepona (Málaga) se celebró del 25 al 27 de octubre el II Congreso de Educación para la Seguridad Vial, organizado por FUNDAUTO (Fundación para el Desarrollo de la Educación, Formación v Seguridad Vial) y en el que colaboraron la Dirección

General de Tráfico, la Consejería de Sanidad de la Junta de Andalucía y Renault. Los conclusiones exigen mayor atención del sector público y privado, mayor aportación de medios humanos y materiales; adecuar el marco normativo a las necesidades ciudadanas; sanciones no sólo pecuniarias, sino re-educativas: actuar sobre todos los factores del accidente con investigación, información y educación; y que cualquier solución pasa por una acción conjunta y coordinada de todos los sectores.



#### PREMIOS DE LA AEC. Una Medalla Internacional a

24---

Carlos Criz, ministro de Obras Públicas de Chile, una Medalla de Oro a Juan Antonio Fernández Campo, presidente de la Asociación Española de la Carretera (AEC) de 1992 a 1999, junto a la Medalla de Honor entregada a Juan Antonio Carretero -el Guardia Civil que saltó a un camión en marcha cuyo conductor había sufrido un infarto y evitó que cayera por un puente desde la A-6- son los galardones más destacados de las 60 Medallas de Honor de la Carretera 2001, que otorga la AEC.

## Premios Barreiros de investigación

La Fundación Eduardo Barreiros convoca la II edición de sus Premios de Investigación. Este galardón se entregará, iunto con el otorgado a una personalidad de reconocido prestigio, en junio de 2002 y premiará, con 1,5 millones

de pesetas, un trabajo inédito relacionado con la automoción -seguridad vial, medio ambiente y diseño industrial...-. Presentación del 1 ra "investigar y divul-



8 minores de la industria automovilística en la economía española"- la Cátedra Eduardo Barreiros sobre automóvil.

www.fundacionbarreiros.org

GRÚA INMOVILIZADA. La grúa municipal de Torreión (Madrid) fue inmovilizada por la Policía Municipal del ayuntamiento "por no tener los papeles". El propietario de un todo-terreno retirado por ella quiso saber si ésta podía remolcar su vehículo. Así se detectó que ni llevaba permiso de circulación ni seguro v tuvo que estar retenida durante 24 horas hasta que se solucionó el problema del 'papeleo'.

#### **NOGALES, PRESIDENTE DEL** COLEGIO DE INGENIEROS.

Felipe Ruiz Nogales es el nuevo presidente del Colegio Nacional de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas. Hasta ahora, Nogales era decano del Colegio de Madrid, que él mismo había puesto en marcha en 1981.

#### LA DGT. PRE-MIO SENIORS. La

Dirección General de Tráfico acaba de recibir, dentro del IV Congreso del Club Seniors, la tercera edición del Premio Seniors como institución que ha destacado por su actividad cultural, social y económica en relación con los mayores de 50 años. El Jurado otorgó este galardón por unanimidad "por el interés y adaptabilidad a las necesidades de este colecti-



## La conducción sosegada

Se puede lograr una circulación tranquila? Esta es la cuestión, y de su respuesta depende en gran manera el futuro de la seguridad vial. Es cierto que uno de los obietivos del llamado mundo industrializado es el máximo aprovechamiento del tiempo. y el utilizado en los viajes y traslados se considera perdido o mal invertido. El resultado, en la práctica, de la aplicación de esta idea es

una circulación nerviosa y acelerada. En resumen, una conducción dominada por la prisa, que, en la mayoría de los casos, no tiene más justificación que el prurito de llegar unos minutos antes, lo que se consigue aumentando los umbrales de riesgo para los que van dentro del automóvil y para los de-

Parece que la velocidad es la diosa de la automoción a la que hay que adorar a costa de lo que sea, pero lo cierto es que en los países en que se ha producido una sensible disminución de la siniestralidad y sus consecuencias esto sólo se ha conseguido con la renuncia de todos al culto a la velocidad, con la mentalización general de que lo importante es llegar bien aunque sea unos minutos más tarde, y con el repudio social a los que incitan a la mayor velocidad caiga quien caiga.

Cada día la velocidad -; excesiva? ; inapropiada? ¿inadecuada? ¿genérica? ¿específica?- en todo caso absurda, trae dolor a miles de personas. La velocidad, con cualquiera de los apellidos al uso, generalmente asociada con otra circunstancia, como el cruce

de un peatón despistado, o de un animal salvaje, o con una pequeña distracción, o somnolencia o cualquiera de los cientos de vicisitudes que pueden producirse durante la conducción de un automóvil, es realmente la que mata. A una marcha más sosegada el accidente se hubiera evitado o sus consecuencias habrían sido muy otras.

> l pasado día 8 de noviembre, el gobierno belga organizó una jornada de reflexión sobre la velocidad de los automóviles. Allí, entre otras cosas, el representante finlandés expuso el plan de reducción de la velocidad genérica en todas las carreteras de aquella nación, con el objetivo de hacer descender en un 25% los accidentes y víctimas, y explicó como, después de una amplia encuesta popular, ésta, en general, se había mostrado partida-

ria de la medida.

La población española también se pronunció en su día. Sobre 32.000 opiniones emitidas libre y espontáneamente en llamadas telefónicas a Televisión Española en el programa debate sobre velocidad emitido el día 27 de junio de 1997, se mostró partidaria en un 53% de mantener los límites fijados en la actualidad. Pero aún hay quienes incitan a la mayor velocidad, al cambio normativo o quizá a la desobediencia civil a través del descrédito de la norma calificándola de recaudadora. Deberían quienes así actúan reflexionar sobre las consecuencias de sus tesis y mirar el ejemplo europeo. Se lo agradecerían miles de familias.

El próximo número de "Tráfico" comenzará a distribuirse a finales del mes de febrero.



Director: Jesús Soria (jsoria.revista.trafico@dgtrafico.org).

Redactores-jefe: Juan M. Menéndez (jmmenedez.revista.trafico@dgtrafico.org) y J. Ignacio Rodríguez (jirodriguez.revista.trafico@dgtrafico.org). Confección: José Bélamo. Redactores: Mercedes López (mlopez.revista.trafico@dgtrafico.org) y Juana Sánchez (isanchez.revista.trafico@dgtrafico.org). Fotografía: Marcos González y Paul Alan Putnam (colaboradores).

Secretaria de Redacción: Ana Álvarez (aalvarez revista trafico@dgtrafico.org). Colaboran en este número: Javier Álvarez, Arias, Juan Carlos González Luque, Charo Laiz, Mena, Quique, Ramón y Emmanuel Zoco, y Carmela Rebolledo y Ángeles Díaz (Test). Infografía: DLirios, Javier Ibáñez y DPI. Colaboración especial: Espido Freire.

R**edacción:** c/ General Aranaz, 86. 28027 Madrid. Teléts. directo: 91 301 84 25 y 91 301 81 77. Fax: 91 320 41 38. É-mail: revistatrafico@dgt.es Dirección en Internet: http://www.dgt.es/revista

Consejo Editorial: María Luisa Alonso, Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, Teresa Bernácer, A. Mónica Colás, Jesús Díez de Ulzurrun, Federico C. Fernández, Ventura Hernando, Juan Jesús Martín, Juan M. Menéndez, Carlos Muñoz-Repiso, Fernando Muñoz, Estrella Rivera, José Ignacio

Rodríguez, José Luis Sánchez, Jesús Soria y Enriqueta Zepeda. Imprime: ROTOCAYFO. Fotomecánica: FORUM CALIDAD.

Depósito Jegal: M-25,988-1985, N.I.P.O.: 128-01-001-6, ISSN: 0210-9670, Distribución: PUBLIGARMA. (La revista "Tráfico" no comparte, necesariamente, la opinión de sus colaboradores). Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, con excepción de las firmas invitadas, siempre que se cite a la revista "Tráfico" como fuente. Se prohíbe reproducir, sin autorización por escrito de la revista "Tráfico", cualquier dibujo, gráfico, infografía, esquema o fotografía

> Edita: F Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior). Tirada de este número: 350.000 ejemplares.



## ¿QUIÉN PASA PRIMERO?

J. IGNACIO RODRÍGUEZ. FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ

No respetar la preferencia de paso que, en un cruce sin señalizar, tienen los que se aproximan por la derecha es una de las primeras causas de accidente en zona urbana. Estos son los pasos para franquear una intersección de la manera más segura.

a intersección es una parte de la vía de especial complejidad, en la que el conductor ha de extremar la precaución antes de cambiar de dirección o continuar de frente. Conviene distinguir tres fases: aproximación, posición de entrada y franqueo.

■ APROXIMACIÓN. Con suficiente antelación, el conductor ha de ocupar el carril más adecuado en función de su destino. Para ello, debe observar el tráfico; señalizar el desplazamiento lateral, en su caso, y el cambio de dirección; adecuar la velocidad; y observar la intersección, para comprobar sus características. La intersección puede estar regulada por algún tipo de señalización horizontal o vertical ("ceda el paso" o "stop") o bien por señales que otorgan o no prioridad a la vía en la que se encuentran; de existir semáforos, la indicación de éstos prevalecería sobre las anteriores (no obstante, una o dos luces amarillas intermitentes exigen precaución, aunque no eximen de otras señales verticales o marcas viales que obliguen a detenerse o a ceder el paso o, en su ausencia, de las reglas genera-

#### LA REGLA DE LA DERECHA

Si la prioridad no está regulada por ningún tipo de señalización, el conductor está obligado a ceder la preferencia a los vehículos que se aproximen por su derecha. Es decir, cuando varios automóviles llegan a una intersección en la que no existan señales que regulen la prioridad, pasará primero el conductor del que tenga su derecha libre. No obstante, existen excepciones a esta regla (ver recuadro "Excepciones a la prioridad"). les sobre prioridad; y sobre todo lo anterior, prevalencen las indicaciones y órdenes de los agentes de la circulación.

POSICIÓN DE ENTRADA. Así denominamos a la segunda fase, que se alcanza al llegar a la línea de intersección de la vía por la que se circula con la transversal. En los cruces que no tengan señalizada la preferencia, es un momento crucial y complejo en el que el conductor, en pocos segundos, ha de observar el entorno y tomar la decisión de detener el vehículo o continuar la marcha.

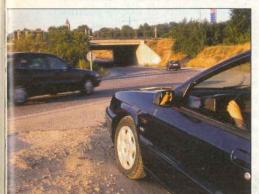
FASE DE FRANQUEO. Una vez que nos cercioremos de que podemos hacerlo, continuaremos la marcha, de frente o girando. Los giros han de hacerse a velocidad moderada y con precaución, teniendo en cuenta que -aunque no existan paso para ellostanto los peatones como los ciclistas o animales tienen preferencia sobre los conductores de los demás vehículos cuando éstos giren a la derecha o izquierda en los casos permitidos. Además, cuando se gire a la izquierda, hay que ceder el paso a los vehículos que circulen en sentido contrario (salvo que la señalización indique lo contrario).



#### **EXCEPCIONES A LA PRIORIDAD**

La obligación de ceder el paso a los vehículos que se aproximan por la derecha tiene algunas excepciones. Tienen prioridad:

- Los vehículos que circulan sobre raíles sobre los demás usuarios.
- •Los que circulan por una vía pavimentada sobre los que lo acceden desde otras de tierra.



- En una glorieta, los que ya circulan por ella sobre los que pretenden incorporarse a ella.
- Los que circulan por una autopista sobre los que van a acceder a ella.
- Los vehículos que circulen por vías dotadas de carril de aceleración frente a quienes quieren incorporarse a ellas utilizando dicho carril.

#### MECÁNICA Y MANTENIMIENTO

### **AVERÍAS EN LA TRANSMISIÓN**

Estos son los síntomas y las posibles causas de una avería en el sistema de transmisión, formado por el embrague, la caja de cambio, el árbol de transmisión y el grupo cónico-diferencial:

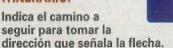
- La velocidad no aumenta pero sí las revoluciones del motor: el embrague patina.
- El pedal del embrague vibra: embrague deteriorado; aceite o grasa en los forros del disco.
- Ruido en el embrague al pisar a fondo: tope del embrague desgastado; cojinete del eje de embrague sin grasa.

- Las velocidades se escapan: caja de cambios averiada; soportes del motor o del cambio deteriorados con vibración anormal.
- Las velocidades entran o salen con dificultad: nivel de aceite de la caja de cambios muy bajo; avería de la caja de velocidades.





# S-250 PERSONALIZACIÓN DE ITINERARIO.



## R-403c ÚNICAS DIRECCIONES PERMITIDAS.

Las flechas indican los únicos caminos que pueden tomar los vehículos.



## P-4 INTERSECCIÓN CON CIRCULACIÓN GIRATORIA.

Advierte del peligro por la proximidad de un cruce donde la circulación se efectúa en el sentido indicado por las flechas.



## S-260 PRESEÑALIZACIÓN DE CARRILES.

Indica las únicas direcciones permitidas, en la próxima intersección, a los usuarios que circulan por los carriles señalados.



#### R-4 FIN DE PRIORIDAD.

Proximidad del punto donde la calzada por la que se circula pierde su prioridad respecto a otra calzada.



## P-2 INTERSECCIÓN CON PRIORIDAD DE LA DERECHA.

Indica la existencia de un peligro debido a un cruce en el que rige la regla general de preferencia para los vehículos que vienen por la derecha.



## R-304 CAMBIO DE SENTIDO PROHIBIDO.

Prohíbe cambiar el sentido de la marcha, aunque permite cambiar de



TRÁFICO. Noviembre-diciembre 2001

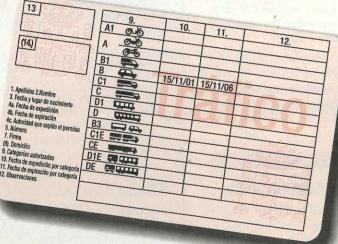
# el nuevo permiso, en el 2003



Con chip

Una de las novedades que se están estudiando aún es la
incorporación de
un 'chip' en el nuevo permiso de
conducción. Este,
que ya tiene sitio
reservado, almacenaría datos relevantes del conductor y facilitaría mucho el control de infracciones, retiradas
de permiso, etc.

**DATOS ABREVIADOS** Los datos figuran de forma abreviada en el nuevo permiso. Así, 3 es el lugar y fecha de nacimiento; 4a, la fecha de expedición del permiso; 4c, el organismo que lo expide; 5, el número del permiso; 8, domicilio; 10 y 11, las fechas de expedición y expiración por categorías; y 12, las observaciones y limitaciones (p.e., las claves de si usa gafas o tiene la velocidad restringida por alguna enferme-



J. M.M. ILUSTRACION: DLIRIOS

El actual permiso de conducir
-tríptico desplegable de
tamaño grande- tiene los días
contados. Entre finales de
2002 y principios de 2003 la
Dirección General de Tráfico
implantará un nuevo tipo de
permiso de conducir, con
tamaño y formato similar a
las tarjetas de crédito, y que
ya se encuentra en vigor en
países como Inglaterra y
Portugal.

## Permisos bilingües

Los ciudadanos que lo deseen, podrán ver sus datos, además de en castellano, en el idioma co-oficial de su Comunidad Autónoma, según figura en el borrador de decreto que, para la puesta en marcha del nuevo permiso, aún está pendiente de ser aprobado. Para ello, tendrán que acreditar tener su domicilio en alguna de esas Comunidades Autónomas con lengua cooficial (Cataluña, País Vasco, Galicia, Valencia e Illes Balears) y solicitar que las menciones de su permiso de conducción consten en ambos idiomas.

n nuevo permiso de conducción con tamaño de tarjeta de crédito 'sustituirá' -aunque sólo en parte-, desde principios de 2003, al actual permiso, vigente desde 1965, y se ajustará a las especificaciones del modelo europeo, según anunció Ana María Pastor, subsecretaria del Ministerio del Interior. Además del tamaño y formato similar al de las tarjetas de crédito, el nuevo permiso llevará impresa la fotografía del titular, la inicial del país sobre la bandera europea y las estrellas, e incluirá los mismos datos que el actual, pero abreviados. Así, por ejemplo, en vez especificar la casilla correspondiente de nombre y apellidos sólo se verá un 1 y a continuación los datos del titular. No obstante, una clave en parte posterior, explicará qué es cada apartado. Igualmente, las observaciones y restricciones (casilla 12) también figurarán abreviadas -ya ocurre en el actual permiso-; así, quien deba conducir con gafas, llevará un número (01) y quien tenga una limitación de velocidad, otro diferente (105). En cualquier caso, aún se está trabajando en el diseño definitivo del permiso -de hecho, el que reproducimos es una aproximación provisional-.

No obstante, y antes de su implantación definitiva, la Dirección General de Tráfico (DGT) realizará una prueba piloto -aún no está decidido ni el lugar ni el momento exacto- durante el primer semestre de 2002. En cualquier caso, la implantación de este permiso será progresiva: el nuevo sólo expedirá para las nuevas obtenciones o renovaciones cuya vigencia se prorrogue, mientras que las expediciones urgentes y duplicados (extravío, robo...) cuyo original se haya expedido en el modelo 'antiguo' se expedirán con el modelo actual (tríptico).



de ir ma BOSÉ, PATOSO. Ya sabíamos que era un buen cantante. Hasta creíamos que era un artista sensato, de los que no dicen 'patochadas'. Pues nos hemos equivocado. Miguel Bosé ha

dado un claro ejemplo

de insensatez al afirmar en un programa televisivo que conduce mejor cuando va bebido. Decir lo que dijo es una imbecilidad que hace mucho daño. Ahora quizá se explique algún que otro accidente que ha sufrido... La duda es: ¿acudió bebido a los estudios?



GASOLINA. La tasa sobre las gasolinas para sufragar los gastos de la sanidad, como todo lo que toca nuestros bolsillos, acarrea polémica. Hay usuarios que se han pre-

guntado: ¿Por qué sobre las gasolinas y no sobre el alcohol o el tabaco, que le cuestan mucho a la sanidad pública? Y ahí no termina la cosa: Todavía está pendiente la posible equiparación de nuestros impuestos de las gasolinas a los que hay en Europa, por cierto, mucho más altos.



AVISO AIRBAG. Hay muchas cosas que a veces damos por conocidas, pero que, en realidad, no se conocen. Por ejemplo, ¿cuántas personas saben del peligro de llevar a los niños en sus sillitas en el asiento delantero si te-

nemos airbag? Me parece bien que los fabricantes de coches empiecen a colocar pegatinas en las puertas delanteras recordando esta circunstancia. Lo he visto últimamente en el BMW Compact. Buena iniciativa.

## Europa coge el testigo

ace unos días, un lunes, escuchaba en la radio a un locutor quejarse de que no había visto en la primera página de ningún periódico la noticia de los 40 muertos de la carretera ocurridos durante el fin de semana. Unos días después, jueves, eran portada de todos los periódicos nacionales los 20 muertos en el accidente del autocar de la tercera edad siniestrado en Huelva. ¿Un contrasentido? No. Sencillamente, los 40 son la rutina y los 20 del autobús, la novedad. Lo mismo ocurre

con los muertos y los <u>bombardeos de Afganistán</u>. O el ántrax. Las bombas, los muertos y los sobres sospechosos <u>conviven ya con nosotros</u> durante la comida, la cena y el café sin que nos inmutemos.

Una insensibilidad hasta cierto punto lógica, que

no es ajena en otros países. Y, sin duda, una de las causas de que nos tomemos bastante más a la ligera de lo deseable los graves problemas del tráfico y, sobre todo, sus consecuencias. Pero todo parece indicar que las cosas van a empezar a cambiar. La "globalización" de los mercados llega también en materia de tráfico y no sólo por la llegada del euro. Europa trata de unificar criterios para aplicar las mismas medicinas a un problema, la accidentalidad en las carreteras, que ofrece la misma patología en la mayoría de los países. Hay muchas medidas globales que



Jesús SORIA. Director

está estudiando la UE, no exentas de dificultades y presiones, pero está claro que una política global será positiva, enriquecedora, hará más fáciles algunas cosas y hasta, seguramente, mejor aceptada por todos. Menos incontestable.

Pero que nadie, salvo unos pocos, se ponga a temblar. Ni con las medidas adoptadas en España y en otros países, ni por las que analiza Europa. Tan sólo deben ponerse a temblar los habituales de las infracciones. Para ellos las cosas definitivamente se empiezan a poner 'muy crudas'. Desde todos los frentes llegan aires nove-

dosos y hasta de <u>'mano dura'</u> para acabar con la <u>sangría de la carretera</u>. Lo más cercano, aquí, la nueva <u>Ley de Seguridad Vial</u>, con la prohibición de <u>hablar</u> por el <u>móvil</u>, causante de no pocas distracciones; la posibilidad de que nos <u>retiren el permiso</u> si comete-

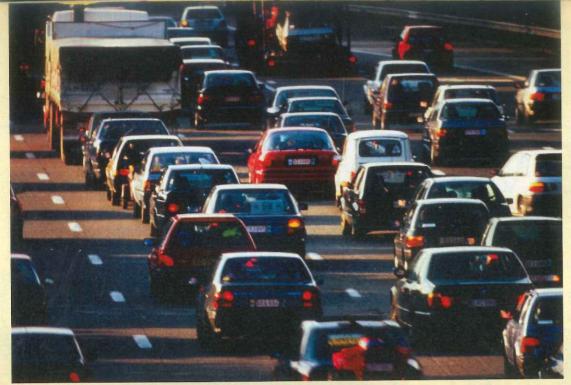
mos tres faltas muy graves en un par de años; incluso cursos de reciclaje... Pero ahí no termina la cosa. Portugal acaba de rebajar las tasas de alcoholemia hasta el 0,2; vamos, que con oler el alcohol se da positivo. Y hasta Europa, en conjunto, ha puesto a los eurodiputados sobre el asfalto: Como cuentan José Ignacio Rodríguez y Juan Manuel Menéndez en sendos reportajes, se estudian medidas concretas para rebajar en 20.000 muertos las cifras actuales y todos los países están decididos, por ejemplo, a no conceder ni un milímetro más a los actuales límites de velocidad.



Los países europeos tratan de unificar criterios para aplicar las mismas medicinas a un problema, la accidentalidad, con similar patología

TRÁFICO. Noviembre-diciembre 2001

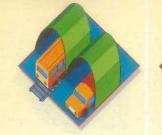




ATASCOS. En las carreteras europeas se registra a diario un atasco de más de 7.500 kilómetros.

# **PRINCIPALES**

El Libro Blanco propone un plan de acción que comprende unas 60 propuestas que afectan a todo tipo de trasporte en la UE. Estas son las principales referidas a la circulación por carre-



#### MÁS SEGURIDAD EN **ARMONIZAR** LOS TÚNELES **CONTROLES Y** Se propone una Direc-SANCIONES

tiva comunitaria para Armonización de los armonizar las normas controles, las sanciomínimas sobre las nes y la interpretación condiciones que de la normativa: estagaranticen un alto blecer las condiciones nivel de seguridad de inmovilización de para los usuarios de los vehículos; aumenlos túneles de carretetar el número de conra y ferroviarios. En la troles de los tiempos actualidad, las normade conducción y destivas nacionales vigencanso; y fomentar los tes son muy dispares intercambios de infory, en algunos casos, mación y la coordinainexistentes. ción de los controles.



#### **TRANSPORTISTAS** MÁS SEGUROS

Mejora de las condiciones de trabajo, la seguridad vial v el respeto de las normas de funcionamiento del mercado interior; armonizar la prohibición de circulación de los camiones los fines de semana: introducir un certificado de conductor con su situación de empleo; y desarrollar la formación profesional.

Loyola de Palacio, vicepresidenta de la Comisión y comisaria europea de Transportes de la UE



#### **PERMEABILIZAR LOS RED DE CENTROS PIRINEOS**

Entre otros puntos de estrangulamiento de la red europea, se pretende permeabilizar los Pirineos, por donde pasan diariamente más de 15.000 camiones. Dadas las previsiones de crecimiento, aparte los provectos de túneles ferroviarios, la Comisión plantea un futura conexión pirenaica por carretera.

camioneros y

conductores

de coches

que circula-

rán por carre-



**DE GESTIÓN** La red europea de centros de gestión deberá garantizar que todas las conexiones transeuropeas importantes dispongan de planes para meiorar

las condiciones de circulación cualesquiera que sean las causas de los atascos (accidentes, condiciones meteorológicas, congestión específica o recurrente, etc.).

demás de conseguir una mayor fluidez en las carreteras europeas, el objetivo prioritario de la Comisión Europea es reducir a la mitad, de aquí al año 2010, el número de víctimas mortales en las carreteras del Viejo Continente. Así se recoge en el Libro Blanco del Transporte, presentado recientemente por la Comisaria de Transporte, Loyola de Palacio, para lo que se proponen una serie de medidas como la armonización, de aquí al año 2005, de las normas sobre controles y sanciones, especialmente en materia de exceso de velocidad y alcohol al volante.

Hay otras propuestas (ver recuadro "Las medidas principales") como: la elaboración de una lista de los puntos negros y su señalización; obligar a los fabricantes de autocares a instalar cinturones de seguridad; prevenir los comportamientos peligrosos y desarrollar los intercambios de buenas prácticas para fomentar acciones de formación y educación, en particular de los conductores jóvenes; proseguir los esfuerzos para luchar contra el alcohol al volante y aportar soluciones al consumo de drogas o medicamentos; y desarrollar las investigaciones técnicas sobre los accidentes, creando un comité de expertos independientes.

Hasta ahora, la UE (Unión Europea) no ha sabido, o no ha querido, aplicar la política común de trans-

14



VELOCIDAD. Europa quiere armonizar las principales normas: velocidad, alcohol, sanciones, etc.



portes prevista por el Tratado de Roma, según reconoce el Libro Blanco del Transporte: "Durante casi 30 años, el Consejo de Ministros ha sido incapaz de plasmar en acciones concretas las propuestas de la Comisión". Incluso, se llega a utilizar esta curiosa expresión para referirse a la congestión del interior y el aislamiento de las regiones periféricas: "la UE está amenazada de apoplejía en el centro y de parálisis en las extremidades".

#### 7.500 kilómetros de atascos

De hecho, como indica el citado documento, aunque la mayor parte de la congestión del tráfico rodado afecta a las zonas urbanas, la red transeuropea de transporte sufre también una congestión crónica: 7.500 kilómetros de carreteras (la décima parte de la red) están afectados por los atascos, sin contar con el estrangulamiento de la quinta parte de la red ferroviaria y del retraso en la mayoría de los aeropuertos europeos, que generan un sobreconsumo de 1,9 millones de litros de queroseno.

En definitiva, la congestión supone una amenaza grave de pérdida de competitividad para la economía europea y, según recientes estudios, representa, contando sólo los atascos de tráfico, el 0,5% del PIB (Producto Interior Bruto) comunitario. Las previsiones de incremento de la circulación hasta 2010 indican que, si no

- ¿Qué ha cambiado para que Europa apueste por una decidida política común de

transporte?

- La política común de transportes va estaba contemplada en el Tratado de Roma en 1957, pero, hasta 1985, los Estados miembros fueron reticentes a aceptar las propuestas de la Comisión. El cambio sustancial se produjo con el Tratado de Maastricht en 1992, que introduce el concepto de redes transeuropeas. Ese año, el primer Libro Blanco del Transporte ponía el acento en la apertura del mercado de transportes y constituyó un éxito tan rotundo que eliminó cualquier duda sobre la necesidad de una Política Común de Transportes, Por desgracia, la solución de unos problemas suele llevar de la mano problemas nuevos, en este caso, la congestión. La lucha contra el bloqueo de los distintos modos, pero en especial de la carretera, nos ha movido al desarrollo de una nueva política de transportes que, además, sitúe al usuario en el corazón del sistema, y garantice la calidad de los servicios ofrecidos, con una especial

atención a la seguridad.

- El Libro Blanco pone el acento en otros medios de transporte. ¿Se pretende aliviar a la carretera de tanto tráfico? - En efecto, este es uno de los obieti-

vos. El espectacular crecimiento del

transporte por carretera y la congestión de la red viaria constituye una importante amenaza para los propios camiones y coches. La solución no pasa por cubrir Europa de asfalto, sino por un mejor aprovechamiento de los distintos modos de transporte para cada tramo de la cadena logística. Del apoyo a estos modos de transporte se beneficiarán no sólo las empresas, el medio ambiente y la salud pública con una reducción importante de los accidentes y de las enfermedades ligadas a la contaminación, sino también los



"No podemos aceptar 40.000 muertos"

teras menos congestionadas y más seguras. - ¿Se puede terminar con los atascos y reducir a la mitad las víctimas mortales de la carretera? - El Libro

Blanco se ha marcado un obietivo claro que es la eliminación de los cuellos de botella para garantizar el derecho a la movilidad al que los ciudadanos europeos no están dispuestos a renunciar. Reducir a la mitad el número de muertos en la carretera es un objetivo ambicioso pero, en mi opinión, también realizable. Si todos los países de la Unión alcanzaran los índices de seguridad que actualmente tienen Suecia y Gran Bretaña se produciría en Europa una reducción de 20.000 muertos anuales, es decir, el objetivo fijado. En

todo caso, no podemos contentarnos con menos. La tragedia de 40.000 muertos anuales en las carreteras europeas no es algo aceptable por más tiempo.

- ¿Con qué medidas concretas se esperan conseguir mejores resultados?

- No existe una fórmula mágica. La reducción de la siniestralidad en las carreteras se conseguirá con la aplicación simultánea de un paquete de medidas conjuntas que afecte a todos los actores del problema: los fabricantes de coches, las constructoras de carreteras, los responsables de la seguridad viaria, las fuerzas del orden, los usuarios, las administraciones a todos los niveles etc. Las grandes líneas se basan en una armonización de las sanciones aplicadas en los distintos países miembros, y una promoción decidida de las nuevas tecnologías al servicio de la seguridad vial. Por el momento, se trata de medidas de carácter voluntario que buscan el consenso de las partes. Si las mejoras en los próximos 3 ó 4 años no son significativas, acudiremos a la vía reglamentaria.

TRÁFICO, Noviembre-diciembre 2001



#### IGUAL INFRACCIÓN. **IGUAL SANCIÓN**

Una misma infracción tendrá la misma sanción, independientemente de la nacionalidad del conductor y el lugar. La introducción del permiso de conducción electrónico podría servir para armonizar las sanciones en materia de inmovilización de los vehículos de aquellos conductores a los que se les ha retirado el permiso de conducir.



## SEÑALES

Instalación progresiva de carteles y señales armonizados. La variedad de marcas y señales en los itinerarios europeos no armonizadas por los convenios de la ONU, representa un peligro para la seguridad. Por ejemplo, cinco países utilizan el verde en las autopistas y el resto el azul v varían los principios lingüísticos v numéricos.



#### SEÑALIZAR LOS **PUNTOS NEGROS**

Señalizar los puntos negros en los grandes ejes, resaltando el número de víctimas que se han cobrado, es una de las propuestas de la Comisión. También propone un estudio para generalizar la realización de auditorías y estudios de impacto para la seguridad vial en los ejes de la red transeuropea de carreteras.



#### CONTROL AL ALCOHOL Y LOS **MEDICAMENTOS**

Se recomienda que el límite de alcoholemia sea de 0,5 mg/ml (0,2 para los conductores de ciclomotor, para noveles y conductores profesionales). Igualmente, propone que se divulgue el peligro del consumo y el intercambio de buenas prácticas y soluciones a la utilización de drogas o medicamentos al volante.



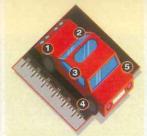
#### **CINTURONES EN EL AUTOCAR**

Se debate una propuesta de Directiva por la que se obliga a utilizar el cinturón de seguridad en los autocares que disponen de ellos (va existe otra en la que se definen las normas técnicas, aunque no obliga a los fabricantes a instalarlos). La Comisión propone la obligación de su instalación (Propuesta de Directiva para el año 2002).



## **COCHES CON CAJA**

Instalar caias negras en todos los vehículos para comprender las causas técnicas de los accidentes. La Comisión considera que esta obligación responsabilizará a los automovilistas, agilizará los procedimientos judiciales relativos a los accidentes. reducirá su coste y permitirá adoptar medidas preventivas más eficaces.



#### **COCHES MÁS** SEGUROS

Fomentar los sistemas de seguridad activa v pasiva en los coches nuevos. Reducir las salpicaduras de los camiones, meiora de la adherencia de los neumáticos y sistema de alerta en caso de inflado insuficiente (se espera reducir en un 10% el consumo de combustible, el ruido de rodadura y 1.000 muertos al año).



#### **INVESTIGADORES INDEPENDIENTES**

Investigar los accidentes (ahora se centran en determinar responsabilidades) mediante especialistas privados a escala nacional, pero de acuerdo con una metodología europea. Los estudios se remitirán a un comité de expertos de la Comisión encargado de mejorar la legislación vigente y de adaptar la metodología.



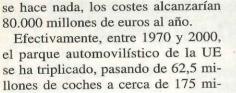
#### PROTECCIÓN DE LOS OCUPANTES

Promover la existencia de sistemas de protección (airbags inteligentes) de los ocupantes en caso de colisión en todos los vehículos. Además, según el Libro Blanco, los sistemas que recuerdan la obligación de abrocharse el cinturón de seguridad deberán figurar en el equipo de serie de todos los vehículos.



## CICLISTAS MÁS **PROTEGIDOS**

Nuevos diseños del frontal de los coches para reforzar la protección de peatones y ciclistas en caso de atropello. Se espera que esta medida podría contribuir a salvar hasta 2.000 vidas cada año. En la actualidad se debate un acuerdo voluntario con la industria para la aplicación de estas normas.



el parque automovilístico de la UE se ha triplicado, pasando de 62,5 millones de coches a cerca de 175 millones. Incluso, aunque la tendencia parece ralentizarse, el número de vehículos particulares aumenta 3 millones cada año. Y aunque se ha triplicado el número de kilómetros de autopistas y autovías, la saturación se hace sentir en muchas regiones urbanas industriales. Y con los atascos, otro inconveniente: aumentan las emisiones contaminantes y el consumo de carburantes. De hecho, el análisis sobre el cambio climático indica que más de la mitad del petróleo consumido en el transporte corresponde al coche particular y constata la responsabilidad del transporte en más de la cuarta parte de las emisiones de CO2 en Europa.



SE CAE UN AVIÓN . Las víctimas del tráfico equivalen a la la tragedia de un avión que se estrella cada día.

Primera preocupación Europa Por otra parte, de todos los modos quiere armonizar antes de 2005 las de transporte, la carretera es el más peligroso y el que se cobra más vidas. No obstante, señala el Libro normas sobre Blanco, los accidentes no han suscisanciones, alcohol tado fuertes reacciones hasta hace poco; y si no "¿cómo explicar esa Y velocidad relativa tolerancia cuando cada día el número de muertos en Europa equivale a las víctimas que se registran cuando se estrella un avión de

La situación ha cambiado y, ahora mismo, la seguridad es una de las mayores preocupaciones de los europeos, "quizá la primera". Varios estudios muestran que los conductores en Europa esperan medidas más estrictas en materia de seguridad, como la mejora de las carreteras, una formación más adecuada para los conductores, la aplicación de las normas de circulación, la inspección técnica de los vehículos y las campañas de seguridad vial.

BAT-395

¿Por qué hasta ahora no se han abordado todas estas cuestiones de forma conjunta? Hasta los años 90 ha resultado difícil formular la ac-



PUNTOS NEGROS. Se propone señalizarlos e informar de las víctimas que se ha cobrado cada uno.

## Ejemplos a seguir

El Libro Blanco del Trans- "RED" desarrolla cursos porte aplaude algunas campañas puestas en marcha en algunos países europeos:

- En Bélgica se divulga la idea de que, cuando se sale en grupo, uno se ha de encargar de conducir el coche para llevar al resto y, por lo tanto, no ha de probar el alcohol.
- La asociación belga
- de conducción defensiva para recuperar el control del coche bajo la lluvia en caso de frenado de emergencia. Estos cursos, y la ayuda en centros especializados en politraumatismos, representan una alternativa voluntaria a los infractores de tráfico.
- En Francia, algunas discotecas invitan a sus
- clientes a entregar las llaves del coche a su llegada y sólo las devuelven tras comprobar que la tasa de alcoholemia no supera el límite.
- Varias regiones europeas, para incitar a la precaución, señalan los lugares donde se han producido víctimas de tráfico mediante siluetas en la cuneta.

tuación comunitaria en materia de seguridad vial por la falta de competencias explícitas en este ámbito, a pesar de lo cual, la UE lleva tiempo contribuyendo a la seguridad vial. La instauración del mercado interior ha permitido desarrollar, especialmente mediante la normalización técnica, equipamientos seguros para el automóvil, merced a más de 50 directivas (utilización obligatoria de los cinturones de seguridad, normas para el transporte de mercancías peligrosas, uso de dispositivos de limitación de velocidad para los camiones, permisos de conducción normalizados e inspección técnica para todos los vehículos, etc.).

Sin embargo, fue el Tratado de Maastricht quien activó los medios jurídicos necesarios para establecer el marco pertinente y adoptar medidas para la seguridad vial.

A pesar de todo, reconoce la Comisión a través del Libro Blanco, "aún hay algunos Estados miembros incapaces de reconocer la necesidad de una auténtica política europea de seguridad vial". De ahí que se haga hincapié en ese ambicioso objetivo de reducir a la mitad el número de muertos mediante una acción integrada que tenga en cuenta la dimensión humana y técnica e incremente la seguridad de las carreteras.

Y es que el tributo a la movilidad que pagamos los europeos ha sido y sigue siendo demasiado alto: desde

tamaño medio?".



#### VELOCIDAD IDEAL

Dotar a coches y carreteras de la tecnología adecuada para facilitar información, como la velocidad óptima en cada momento, en función de de cada circunstancia. El respeto de las limitaciones -además de incrementar la seguridad- tendrá un impacto significativo en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.



#### SISTEMAS DE PEAJE COMUNES

Garantizar la interoperabilidad de los sistemas de peaie en las carreteras europeas para que se pueda pagar de forma fácil y rápida). Hoy, un automovilista que vava de Bolonia a Barcelona debe pagar peajes en más de 6 ventanillas sin que los sistemas de pago electrónico estén armonizados, incluso dentro de un mismo país.



#### NUEVOS COMBUSTIBLES

Armonización de la fiscalidad de los combustibles v exención fiscal en favor del hidrógeno y de los biocarburantes. Se establecerá el porcentaje de biocarburante que deberá añadirse al gasóleo o a la gasolina (el Libro Verde prevé que un 20% del consumo total de aquí al 2020 consista en combustibles de sustitución).



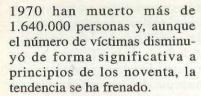
#### **BILLETE ÚNICO DE** TRANSPORTE

Fomentar la instauración de sistemas de billete único (que garantizan la transparencia de las tarifas) entre compañías ferroviarias, o entre modos de transporte (avión-autocar-transhordador-transporte público-aparcamientos) para facilitar a los usarios el paso de una red o de un modo de transporte a otro.



#### DESCONGESTIONAR LA CARRETERA

Transferir un volumen importante de mercancías por carretera a otros modos de transporte es el objetivo del programa "Marco Polo" de fomento de la intermodalidad. Tendrá una dotación anual de 30 millones de euros durante 4 años y permitirá aliviar la congestión de las carreteras.



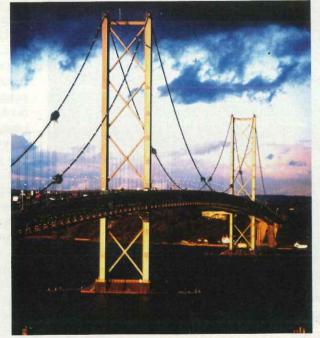
El año pasado murieron más de 40.000 personas y 1.700.000 resultaron heridas en la UE. El grupo más afectado es el de 14-25 años: para ellos, los accidentes de carretera representan la primera causa de mortalidad. La conclusión es dramática: una de cada tres personas resultará herida durante su vida en un accidente.

#### Coste de los accidentes

Por otro lado, el coste directo de los accidentes de circulación es de 45.000 millones de euros (7,5 billones de pesetas) pero

los costes indirectos (incluidos los perjuicios físicos y morales de las víctimas y sus familiares) son entre tres y cuatro veces superiores, equivalentes al 2% del PNB de la Unión Europea. En cambio, los esfuerzos para prevenir los accidentes siguen siendo escasos: menos de 5% del coste de los accidentes, incluidos los gastos de las aseguradoras, que ascienden a 60.000 millones de euros (casi 10 billones de pesetas).

Además, las responsabilidades y recursos están excesivamente repartidos entre muchas entidades encar-



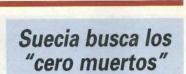
SACARLOS DE LA CARRETERA. Se pretende en-

seguridad, una de las principales preocupaciones de los europeos, que piden más rigor en las normas

TRÁFICO. Noviembre-diciembre 2001

gadas de la seguridad vial, tanto a escala nacional como regional, lo que limita las acciones de envergadura y dificultan las políticas coordi-

#### De ahí la propuesta de la Comisión de aunar esfuerzos entre los socios europeos para reducir los accidentes y mejorar la fluidez; y su advertencia, por si las iniciativas voluntarias fallan: "si las mejoras registradas en los próximos 3 ó 4 años no son significativas, se presentarán propuestas reglamentarias".



Suecia adoptó en 1997 un ambicioso plan de "cero muertos y cero heridos graves en los accidentes de carretera". El programa aborda todos los factores donde los colectivos locales y las empresas juegan un papel preponderante. Por otro lado, se realizan mejoras sistemáticas de la red de carreteras para reducir la gravedad de los accidentes y se han puesto en marcha medidas para disminuir la demanda del transporte por carretera y, con ello, reducir la exposición al riesgo de los usuarios.



# para Verte mejor

JUANA SÁNCHEZ. FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ

Muchos atropellos de los que se producen en carretera en condiciones de escasa visibilidad -crepúsculo, noche, lluvia...podrían evitarse si quien se baja de un vehículo en una emergencia usara algún elemento reflectante. Lo recoge la reforma de la Ley de Seguridad Vial y algunas asociaciones quieren un chaleco retro-reflectante como parte del equipamiento básico, aunque de momento no es obligatorio.



hecho, los peatones sí deben usar re-

tro-reflectantes si circulan de noche. La Prévention Routière Internationale (PRI), un organismo internacional de seguridad vial, inició en 2000 una campaña de concienciación, recomendando un chaleco de alta visibilidad como equipamiento obligatorio en los vehículos. José Miguel Trigoso, presidente de la PRI,

asegura que "el uso de un un túnel...".

chaleco reflectante podría evitar la mayor parte de los accidentes que se producen cuando un conductor baja de su coche -por ejemplo, por una avería- en situaciones de poca visibilidad: horas de luz escasa, condiciones meteorológicas adversas, en

> En España, la reforma de la Ley de Seguridad Vial -al redactar estas páginas, en trámite par-

lamentario- recoge que "el Gobierno regulará reglamentariamente, de acuerdo con la normativa europea, la incorporación de elementos de seguridad que hagan visible al conductor, cuando habiéndose obligado a detener el vehículo en carretera, deba salir de éste". Sin embargo, al cierre de esta edición, no es obligatorio el chaleco ni ninguna otra prenda.

#### Apoyo de los conductores

Algunas asociaciones de automovilistas apoyan esta medida. Según el Comisariado Europeo del Automóvil (CEA), en Italia ya es obligatorio y en España, con su uso, se evitarían 190 muertes al año. Por eso, quieren concien-

ciar a los conductores de la necesidad de ser vistos si realizan, de noche, una parada de emergencia. La mayo-

ría de sus socios opina que "sería nece-

sario llevar este chaleco en el coche" y un amplio número cree que "debería ser obligatorio". Rafael Fernández-Chillón, director general de CEA, apunta que "la seguridad vial de los usuarios más vulnerables de las carreteras es una de las principales preocupaciones de los países desarrollados". En la misma línea se manifiesta Aitor Canales, abogado y director de las asociación Stop-Accidentes, para quien "teniendo en cuenta que el precio de los chalecos es mínimo con respecto al valor de la integridad física que protegen, es necesario que se complete la obligación legal de los dos triángulos con la exigencia de dos chalecos de alta visibilidad". •

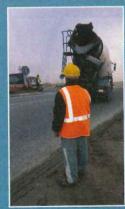
## Los profesionales ya son 'visibles'

Hace tiempo que muchos colectivos pro-fesionales utilizan prendas de alta visibili dad en su vestimenta laboral, regulada por la normativa europea EN-471. Guardias civiles, policías municipales, bomberos, personal de limpieza y jardinería, trabajadores de obras públicas y equipos de protección civil, entre otros, utilizan prendas realizadas con tejidos fluorescentes—alta visibilidad durante el día—y bandas retro-reflectantes, altamente visibles en horas de escasa luminosidad o situacio nes climatológicas adversas. La normat tres categorías de prendas y marca, para cada una, la superficie mínima, tanto de material fluorescente como retro-reflectante. Además, las prendas suelen ir 'per-

sonificadas' con el nombre del colectivo y, en algunos nes, mangas , gorras, cas-cos, etcétera.

DE NOCHE. Bomberos (arriba), policía municipal (derecha), perso de limpieza, obras públicas y guar dias civiles (abajo) visten prendas de alta visibilidad que destacan su presencia, incluso en las peores ondiciones de visibilid







OBLIGADO, Además del triángulo, algunas voces piden que el chaleco sea obligatorio.

## Una cuestión de metros

Una persona andando por la carretera es vista de noche, como máximo, a 20 metros. Si, a 70 km/h., la distancia de frenada -lo que recorre un vehículo desde que se pisa el freno hasta que se detiene- es de 56 metros, un conductor no tendrá tiempo de evitar el atropello de un peatón que irrumpa en la calzada. Estaría en peligro, por ejemplo, un conductor que hubiese sufrido una averia y marchara por la vía para colocar el triángulo de emergencia. Sin embargo, esa 'distancia de visibilidad' se alarga hasta 150 metros si el viandante lleva un brazalete o un chaleco con bandas retro-reflectantes. En ese caso, un vehículo a 100 km/h., que necesitaría algo más de 100 metros para parar, podría esquivarle.

## Campañas de sensibilización

El Reglamento General de Circulación obliga al peatón que marcha por carretera con poca visibilidad a llevar algún elemento reflectante que aumente su visibilidad. Sin embargo, no todos los viandantes son conscientes de la importancia de esta medida; y mucho menos los conductores que, por cualquier razón, deben salir de su vehículo durante la noche. Por eso, la DGT ya ha realizado algunas campañas de sensibilización en este sentido y, a principios del próximo año, desarrollará un programa piloto en Huelva y Almería, en colaboración con la Junta de Andalucía, dirigido a centros de formación de adultos que trabajan con inmigrantes. El objetivo es mejorar la educación vial de este colectivo y concienciarles de la importancia de hacerse ver, especialmente quienes trabajan en tareas agrícolas y a menudo circulan por carretera en horas de baja visibilidad. por lo que el uso de retro-reflectantes puede ser vital. Otras entidades, como Cruz Roja, también han asumido esta preocupación y abogan por incluir elementos reflectantes como parte del equipamiento básico del automóvil. Ramón Rubio, director de Márketing y desarrollo de JJL Seguridad Automoción -empresa que comercializa este tipo de productos y colabora con Cruz Roja en su campaña "Prevenir es vivir"-, asegura que "el 70% de los elementos de seguridad vial que se presentan son elementos reflectantes" y cree que "falta mentalización a este respecto en el público español, algo que en países como Alemania e Inglaterra está asumido desde hace



## Para llevar dentro del coche

guridad del vehículo es tenerlo a mano cuando sea necesario su uso. Los técnicos llaman la atención sobre el riesgo de atropello que corre un conductor en el momento mismo en que baja de su coche, si no es visto por los demás automovilistas. Por eso, recomiendan que el chaleco se guarde dentro del habitáculo y no en el maletero. Algunas empresas que comercializan este producto ya lo presentan dentro de una pequeña bolsa que ocupa poco espacio y que puede guardarse en la guantera.

## Los ciclistas también necesitan ser vistos

La reforma de la Ley de Seguridad Vial indica que "las bicicletas estarán dotadas de los elementos reflectantes debidamente homologados que realamentariamente se determinen" y que "cuando sea obligatorio el uso de alumbrado, los conductores de bicicletas deberán llevar colocada alguna prenda reflectante si circulan por vía interurbana". Queda claro, por tanto, que tanto los ciclistas como sus vehí-

culos deben aumentar su 'visibilidad' a los ojos de los demás usuarios, si bien está por determinar qué tipo de reflectantes se homologarán para este colectivo. En la ac-



EN BICI. Un simple brazalete retro-reflectante hace que el ciclista aumente considerablemente su visibilidad.

impermeables en colores llamativos y con elementos reflectantes, brazaletes y chalecos pueden adquirirse en grandes centros comerciales y tiendas especializadas, aunque no todos los ciclistas son conscientes de la necesidad de ser vistos a mayor distancia por los conductores de los automóviles. Quizá, el ejemplo a seguir sean países como Holanda donde, desde hace años, las bicicletas incor-

tualidad, prendas

poran neumáticos retro-reflectantes que permiten ver lateralmente las ruedas de una bicicleta que atraviese perpendicularmente una carretera.

## 'Adornos' para niños

Una recomendación de la Prévention Routière Internationale (PRI) se dirige a los niños. En invierno, muchos escolares deben andar por la carretera, en horas de escasa visibilidad, cuando van o vuelven del colegio. El uso de elementos retro-reflectantes evitaría muchos atropellos infantiles. De hecho, en

algunos países nórdicos es obligatorio que las mochilas escolares incorpo ren bandas o elementos retro-reflectantes. Sin embargo, en España no es fáci encontrar prendas de alta visibilidad pensadas para niños, más allá del brazalete reflectante que puede encontrarse en los departamentos de automóvil y deporte

de grandes almacenes y tiendas especializadas. Y eso que las aplicaciones de estos tejidos son muchas -ver las ilustraciones de esta columna-, desde telas de motivos infantiles con dibujos reflectantes, -por ejemplo, para carritos de paseo para bebés, que aumentan la distancia a la que se ven- a llaveros, lenguetas de zapatillas deportivas o pegatinas para camisetas y sudaderas. Sin embargo, aquí su uso es casi únicamente ornamental y no busca aumentar la visibilidad -y, por tanto, la seguri-

dad- de quien lo lleva. La poca sensibilización del consumidor es la causa de la escasa presencia de estas prendas en el mercado. Ascensión Martínez, técnica supervisora de ventas de 3M -fabri-

cante de elementos retro-reflectantes-, asegura que los responsables de compras de los comercios son reticentes a incluirlos en las prendas de vestir, "por-

que no existe una demanda por parte de los consumidores e, incluso, temen su rechazo. al resultar demasiado llamativas". Sin embargo, la cadena de tiendas C&A tiene una colección de prendas de invierno para niños, denominada 'Body Guard', que adorna con reflectantes chalecos, sudaderas, cazadoras v trenkas.

Agradecemos su colaboración a S. S. Covadonga, S. L.



opaíses contra la velocidad

J. M. MENÉNDEZ (ENVIADO ESPECIAL)

La Unión Europea (UE) debe planificar y concertar las acciones para evitar las víctimas por accidentes de tráfico causadas por la velocidad –principal causa de esta sangría– que muchos países ya ponen en práctica con métodos muy diferentes. Esta es la principal conclusión del seminario Matar la Velocidad/Salvar Vidas que la presidencia belga de la UE organizó en Bruselas el 8 de noviembre. Europa quiere acabar con los excesos de velocidad.

ara Daniel Calleja, jefe del Gabinete de Loyola del Palacio -vicepresidenta de la Comisión Europea y Comisaria de Transportes-, la movilidad es un componente irremplazable del modo de vida y la integración europea, aunque cause polución, atascos y pérdidas de vida, y apuntó que la reducción de los accidentes de tráfico "es una prioridad de la UE". Pese a las mejoras en la seguridad de los vehículos y la reducción del número de muertos en los últimos 50 años (56%), en Europa cada año hay 40.000 muertos y 1,7 millones de heridos, con un coste de 1,6 billones de euros. Para Calleja, "pese a las mejo-

# Las velocidades, 'humanizadas'

Claes Tingvall, director de Seguridad en Carretera de la Administración Sueca, resaltó la contradicción que supone que las carreteras se diseñen para circular a 120 km/h, los automóviles, a 200 km/h, mientras la ley fija un límite de 100. Además, señaló que "un sistema de velocidad basado en las tolerancias físicas humanas permitiría una velocidad máxima de 30 km/h si hay riesgo con peatones y ciclistas; de 50 km/h, si hay riesgo de colisiones laterales con turismos; y de 70 km/h, si existe riesgo de choques frontales con tráfico pesado".

para alcanzar el objetivo del Libro Blanco del Transporte (reducir a la mitad el número de muertos en carretera - "ambiciosa, pero realizable"-) se implantarán limitadores de velocidad y tacógrafos digitales, cinturones de seguridad en autobuses, sistemas de retención para niños, habrá medidas comunes en áreas sensibles (por ejemplo, túneles largos), y se tratará de "alcanzar el más alto nivel en los estándares de seguridad en los vehículos" aplicando la investigación -"un pilar de la política europea de seguridad"-, por ejemplo adoptando la conducción inteligente, y se implicará a las autoridades locales en la lucha contra la velocidad.

#### **Armonizar los límites**

Jean Cauzard, coordinador de un estudio europeo sobre el comportamiento de los conductores (SARTRE), recordó que "la norma social es circular deprisa" y que 1 de cada 5 europeos piensan que son otros quienes no respetan los límites. No obstante, el estudio muestra que se reconoce el exceso de velocidad como causa de accidente y que se aceptaría una armonización europea de los límites.

Rod Kimber, director de investigación del Laboratorio de Investigación del Transporte de Gran Bretaña, dejó tres ideas: 1) "con la introducción de

límites de velocidad se reducen los accidentes": rebajar 1 km/h reduciría un 3% los accidentes y un 4-5% las muertes; 2) que el riesgo de accidente crece más rápido que el incremento de la velocidad (incrementar un 25% la velocidad aumenta más del 700% el riesgo), en especial con alcohol; y 3) rebajar la velocidad media 15 y 8 km/h, respectivamente, en ciudades y poblaciones rurales reduciría un 50% y 20% el número de accidentes, respectivamente, y un 33% el número de muertos y heridos grave. En definitiva, reducir 3 km/h la velocidad media 'ahorraría' 120.000 accidentes, de 5 a 6.000 muertos y 20.000 millones de euros cada año.

Para Fred Wegman, del Instituto de Investigación de Seguridad Vial de Holanda, "es fundamental concienciar a la sociedad y cambiar la percepción que tiene de la velocidad", y apostó por clasificar funcionalmente las vías (de viaje, distribución y acceso) y fijar "límites de velocidad flexibles, inteligentes y específicos".

#### "No es el salvaje Oeste"

Según Jeanne Breen, directora del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, la velocidad está detrás de 1 de cada 3 choques con muertos o heridos graves, mientras 2 de cada 3 conductores sobrepasan los límites en ciudades y 1 de cada 3, en zonas rurales. Como reducir 5 km/h 'salvaría' en torno a 9.000 europeos/año, Breen propone "armonizar el límite general en autopistas en 120 km/h o menos, reducir el límite a 30 km/h o menos en áreas residenciales", auditar las carreteras, introducir sistemas de control de velocidad inteligentes... Y para apoyar sus recomendaciones recordó: "Vivimos en Europa, no en el salvaje Oeste".

Para Lene Herrstedt (Instituto Danés de Transporte), "fijar objetivos, aunque sean muy ambiciosos, si van respaldados por planes de actuación, es importante para reducir la siniestralidad". Su gobierno fijó -y cumplió- el objetivo de reducir un 40% el número de muertos y heridos antes de 2000, centrándose en las áreas de velocidad, alcohol, ciclistas e intersecciones (85% de los accidentes). Y para ilustrar que la gravedad del accidente aumenta con la velocidad, recordó que a 50 km/h mueren 3 de cada 10 peatones atropellados, mientras a 60 km/h, fallecen 7 de cada 10.

Isabelle Massin, delegada ministerial para Seguridad en Carretera, señaló que, en Francia, "la violación

## En Europa mueren

cada año 40.000 personas. Reduciendo 3 km/h la velocidad media se evitarían 120.000 accidentes y 5.000 muertes



ZONAS A 30. Existe una amplia preocupación europea por los excesos de velocidad en las áreas urbanas y un cierto consenso para establecer zonas de circulación limitada a 30 km/h.

de los límites de velocidad es muy alta (60%)", superior a otros países, y que la velocidad es la principal causa de accidentes. La estrategia francesa será dar información ("saber más para arriesgar menos") al conductor; auditar las carreteras (primero las nacionales y luego las locales), dar credibilidad a la señalización y crear zonas de circulación a 30 km/h. Limitadores de velocidad y cajas negras serán obligatorios en los vehículos pesados y de pasajeros.

#### La velocidad, inaceptable

Según Adrian Waddams, del Departamento de Transportes británico, en Inglaterra, Gales y Escocia (Reino Unido), en 2000, hubo 3.409 muertos y 320.283 heridos, que costaron 11,7 billones de libras. Para luchar contra la velocidad instalaron cámaras de control. En las zonas de las cámaras, tras un año, se redujo 5,6 millas/h la velocidad media, bajó al 1% el exceso de velocidad, se redujeron los heridos (35%) y muertos y heridos graves (47%). Así, el gobierno anunció la instalación de nuevas cámaras.

La experiencia finlandesa es la sucesiva reducción de la tolerancia con el exceso de velocidad hasta llegar hoy a la 'tolerancia cero'. La experiencia cuenta con amplia aceptación social: el 93% de la población quiere mantener o aumentar el esfuerzo contra el exceso de velocidad, el 92% observa los límites o no los excede en más de 15 km/h, y el 80% quiere que se detenga a quien sobrepase el límite en 10 km/h. Sólo un 6% se muestra crítico con esta campaña.

## Las medidas de los países

HOLANDA Y BÉLGICA Apuestan

clasificar las vías y, en función de su utilidad, determinar los límites de velocidad, a veces flexibles/inteligentes.

GRAN BRETAÑA Ha optado por instalar cámaras de control de velocidad y por convertir la conducción a gran velocidad en tan inaceptable como la que se produce bajo los efectos del alcohol.

DINAMARCA

Destaca la importancia de fijar objetivos concretos e implicar a las autoridades locales, centrándose en la velocidad, alcohol, ciclistas e intersecciones, que reúnen el 85% de los accidentes.

FRANCIA

Realiza acciones sobre conductores (da información basada
en datos técnicos), vehículos (los pesa-

dos y los de pasajeros instalarán limita-

dores de velocidad y cajas negras) e infraestructuras (auditorías en las vías nacionales y locales, dar credibilidad a la señalización y zonas de circulación a 30 km/h).

FINLANDIA

Apuesta por una carrera hacia la 'tolerancia cero' en la reducción de la velocidad.

ALEMANIA

Trata de controlar la velocidad en zonas urbanas mediante el tratamiento de la infraestructura (por ejemplo, colocando rotondas que reduzcan el tráfico o estrechando las calles y dejando zonas de refugio para los peatones)

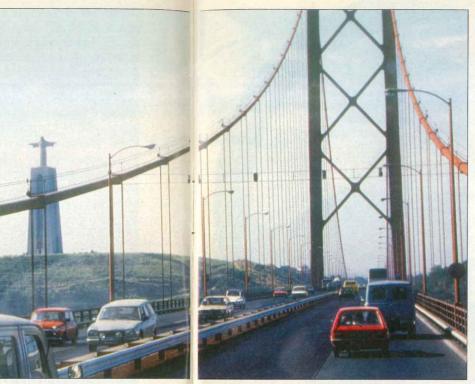
SUECIA

Su esfuerzo se centra
en involucrar a la sociedad y a las comunidades locales en las peticiones de seguridad –como elemento de presión ante
las autoridades–.

TRÁFICO Noviembre diciembre 20

.





# Portugal Olanta cara

MERCEDES LÓPEZ

Portugal acaba de aprobar un nuevo Código de la Circulación que presenta como principal novedad la reducción de la tasa máxima de alcoholemia a 0,2 gr/l. Una tasa novedosa -hasta ahora sólo se había aplicado dentro de la UE en Suecia- que ya ha demostrado su eficacia: en los controles realizados en los primeros días de entrada en vigor de la nueva reglamentación menos del 2% de los conductores dio positivo.

educir la tasa de alcoholemia de 0,5 a 0,2 gramos por litro, es la novedad más importante del nuevo Código de la Circulación portugués que entró en vigor en octubre pasado. Las sanciones van desde multas de 120 euros a penas de prisión de hasta 3 años, cuando la tasa supere los 1,2 gr/l. La nueva tasa sólo se aplicaba dentro de la Unión Europea (UE) en Suecia, que adoptó esta medida en 1990. El resto de los países miembros -entre ellos, España- se inclina por los 0,5 gr/l, excepto Reino Unido, Irlanda, Italia y Luxemburgo, que siguen manteniendo la tasa de alcoholemia en 0,8 gr/l.

Los alarmantes datos estadísticos sobre siniestralidad han hecho que el gobierno portugués se haya plantea-

## Las otras novedades

- Los conductores deberán pagar las multas atrasadas cuando se les vuelva a sancionar, al pasar la ITV o al renovar el permiso de conducción.
- Se reforzarán los controles para prevenir el consumo de estupefacientes v psicotrópicos.
- Contempla la posibilidad de controlar la velocidad a partir del cálculo de la velocidad media. Es decir, se calculará la velocidad media con la que se ha recorrido una determinada distancia, para saber si se han sobrepasado los límites legalmente establecidos.
- Las sanciones se incrementarán en un tercio a los conductores profesionales, tanto de vehículos de pasajeros como de mercancías.

do medidas tan restrictivas. Fuentes oficiales afirman que Portugal tiene una de las más altas tasas de accidentalidad en carretera de los países industrializados, con una media anual en los últimos 5 años de 2.000 muertos. Además, según un trabajo de la Asociación Nacional de Prevención del Alcoholismo de Francia, Portugal es uno de los países del mundo que presentaba mayores consumos de alcohol.

Las conclusiones de un estudio realizado por el doctor Rui Tato Marinho reafirman todas estas cifras al indicar que "la conducción bajo los efectos del alcohol es un grave problema de salud pública en Portugal, país en el que se asocia uno de los mas altos índices mundiales de siniestralidad con uno de los mayores consumos de bebidas alcohólicas". Además, los accidentes de tráfico en el país vecino son la principal causa de muerte entre los menores de 35 años, por encima del SIDA.

Sin embargo, esta medida ha sido acogida con protestas por parte de los viticultores y los fabricantes de bebidas portugueses que, en los últimos días, incluso han realizado diferentes

manifestaciones. Ante esto, el Gobierno ha declarado que si bien las protestas "son legítimas" en un estado democrático y que siempre se deben tener en cuenta los intereses que pretenden proteger, en este caso, no se puede dejar de pensar en la vida o en la integridad física de las personas que circulan por las carreteras

#### Con el apoyo de la UE

Por otro lado, estudios de la Comisión Europea avalan la decisión portuguesa, toda vez que, según sus datos, entre el 1 y 5% de conductores de los estados miembros presentaba una tasa de alcoholemia superior al límite máximo nacional. Además, estos conductores tienen más probabilidades de verse implicados en accidentes de tráfico, ya que suponen un 20% de los heridos graves y mortales y hasta un 25% de los conductores muertos en carretera. También reconoce que el problema ha disminuido en los últimos veinte años, pero sin dejar de ser uno de los principales problemas para la seguridad vial.

Según las mismas fuentes, "al menos 10.000 personas mueren anualmente en Europa en accidentes de tráfico causados por el alcohol". Estas muertes representan para la sociedad unas pérdidas de 10.000 millones de euros al año (1.663.860 millones de pesetas), si se aplica la regla del millón de euros por vida perdida, según establece el programa comunitario sobre seguridad vial. Por todo ello, la UE realizó el pasado

Francia Grecia Holanda Portuga Suecia año una serie de recomendaciones,

TASAS EUROPEAS

PAÍS

Irlanda

Italia

Gran Bretaña

uxemburgo

Alemania

Austria

Bélgica

España

**Finlandia** 

Dinamarca

ÍNDICES DE

(en ar/l)

**ALCOHOLEMIA** 

instando a los estados miembros a adoptar un límite máximo legal de alcoholemia igual o inferior a

0,5 gr/l, v añadiendo que ese límite se debería reducir a un máximo de 0,2 gr/l para los conductores inexpertos, los de vehículos pesados y de mercancías peligrosas y los de motocicletas. Fuera de los estados miembros de la UE,

aunque a escala europea, Noruega y Polonia tienen una tasa máxima del 0,2 gr/l, mientras la República Checa, Hungría y Eslovaquia prohíben totalmente el alcohol en los conductores con una tasa legal del 0 gr/l de alcohol en sangre.

Rui Pereira, Secretario de Estado de Interior de Portugal

"Por encima de 0,2 gr/l, la probabilidad de accidente aumenta un 140%"

- ¿Por qué razones se ha reducido la ta sa de alcoholemia?

- En primer lugar, porque se sabe que una tasa superior a 0,2 gr/l reduce la agudeza visual, capacidad de concentración y produce un estado de euforia que oculta la fatiga, Además, se estima que la posibilidad de que un conductor, con una tasa superior a 0,2 gr/l e inferior a 5 gr/l provoque un accidente se incrementa en un 140%. Y, en tercer lugar, una investigación portuguesa revela que esta reducción puede salvar la vida de entre 100 a 200 jóvenes al año.

- ¿Qué lugar ocupan los accidentes causados por el alcohol? ¿Cuáles son los otros factores que provocan más accidentes?

- Entre las personas que murieron en

accidente de circulación y fueron sometidas a autopsia, alrededor del 55% presentaba distintos niveles de alcohol. Sin olvidar los otros factores que más influyen en la siniestralidad: falta de responsabilidad cívica, exceso de velocidad, maniobras peli-

grosas y fatiga. - ¿Saben cómo reducirá esta medida la accidentalidad?

- Tenemos datos reales: en los primeros veinte días de entrada en vigor, de 60.599 conductores controlados, apenas, 961 -1,56%- dieron resultados positivos y, de ellos, sólo un cuarto presentó una tasa de alcohol superior a 0,2 e inferior a 0,5 gr/l. La nueva medida ha demostrado su eficacia preventiva, al disminuir el número de ciudadanos que no respetaba los limites.

- ¿Con estas medidas dejarán de ocupar los primeros lugares en las estadísticas de accidentalidad de Europa?

"La reducción de la

tasa puede salvar la

vida de cien a

doscientos jóvenes"

- Es necesaria una política que apueste, conjuntamente, por una meiora en la formación de los conductores, de la señalización v las carre-

teras y, fuertes campañas de sensibilización. Sin olvidar el papel de las soluciones legales. Baste decir que, a partir de mayo de 2001, después del anuncio de la revisión del Código de la Circulación, el número de muertos ha disminuido en relación con el año anterior.

24

CÓMO AFECTA LA **NUEVA MONEDA** AL MUNDO DEL MOTOR

MERCEDES LÓPEZ ILUSTRACIÓN DLIRIOS

La llegada del euro va a cambiar muchas cosas y también afectará en distintos aspectos al mundo del motor. Desde la posibilidad de comparar de forma más sencilla los precios de aquí v de otros países, e incluso comprar fuera, hasta el coste que ha supuesto el cambio para sectores como el de las gasolineras.

on la entrada en el mercado europeo, más de un usuario se habrá planteado esta pregunta: ¿El coche me sale más barato aquí o en Francia? Una pregunta que, a partir de ahora, será mucho más fácil contestar: los precios, a partir del 1 de enero, vendrán expresados en euros en toda la Unión Europea (UE). Sin embargo, los fabricantes dejan muy claro que la comparación "no es tan sencilla como mirar el precio final". Para Seat, "aunque la comparación de precios con otros países se simplificará, la dificultad de establecer equivalencias obedecerá principalmente a los diferentes equipamientos disponibles en cada país y a los impuestos". Un capítulo de gran importancia y que acapara las quejas de los fabricantes, al ser España uno de los de más elevada imposición de la UE. Desde Mercedes se subraya que "lo que se pondrá de manifiesto, de ma-

## ¿Subirá el precio de los coches?

sobr Truedas

Todos los fabricantes consultados han contestado de forma unánime: el cambio de moneda de pesetas a euros no tiene por qué afectar al precio de los vehículos y, ante las dudas, se apresuran a asegurar que no se va a aprovechar la ocasión para incrementar los precios. En este sentido, desde Mercedes explican "que se ha tratado de una simple y sencilla operación aritmética, sin ajuste de precios". Afirmación que suscriben fuentes de Renault, al subravar que lo "único que se ha hecho ha sido seguir las normas de la UE para reconvertir el precio de pesetas a euros". Una reconversión que ya ha sido realizada por la mayoría de los fabricantes: en todos los concesionarios los precios de los coches va aparecen en pesetas y en euros desde hace tiempo.

nera clara y notoria es la diferencia de gravámenes que aplica cada país al automóvil. Sin olvidar que si el precio de un coche es más barato en un país que en otro, igual que ocurre ahora, en el momento de matricularlo habrá que abonar la diferencia en puntos con el tipo de gravamen existente en el país de destino".

Por lo que respecta al otro gran capítulo, el equipamiento, hay que tener cuidado en las diferencias entre países. Un ejemplo, mientras en España el aire acondicionado es 'de serie' en casi todos los coches, en Alemania tiene poca demanda.

No hay que olvidar que, como indican casi todos los fabricantes, "comprar el coche en otro país porque pueda salir más barato es una práctica muy poco usual y, salvo que se viva al lado de la frontera, poco interesante". En Renault calculan que la diferencia en un coche 'normal' está entre 150.000 y 200.000 pesetas "que no compensan el viaje y los gastos que se originan". Claro está, en determinadas zonas limítrofes con Francia o Portugal, y en determinadas circuns-

## Coches en negro

¿Cuántos coches se están comprando con dinero negro? Oficialmente, desde la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones se asegura que los "coches no son una inversión", pero reconocen que "en los concesionarios se ha detectado un incremento de operaciones al contado, al mismo tiempo que se ha recuperado el mercado de los todoterreno -coches de precios altos- que creció un 5,5% en octubre". Por su parte, diferentes fuentes de los fabricantes, que han preferido quedar en el anonimato, afirman que, aunque no existen pruebas, parece "absolutamente contradictorio" que, en una situación como la actual de recesión económica, en los últimos meses se havan batido las cifras de ventas (en octubre el mercado

creció casi un 12%). Esta situación "sólo es explicable si pensamos que está aflorando dinero negro". También, aseguran que se trata de coches de 'capricho', del segmento medio-alto de marcas de prestigio. Esto explicaría el incremento de sus ventas. Así -según datos de los propios fabricantes-, Audi subió más del 30% en octubre -11% en los 10 primeros meses del año-: Mercedes creció más del 9% durante el año y un 26% en octubre; BMW pasó del 8% anual al 19% en el último tramo. Volvo, que no llevaba un buen año, tuvo un repunte en octubre del 27% y más del 3% en el acumulado. También hay subida en los 4x4 y hasta se habla de una determinada marca de deportivos alemanes que está vendiendo más del 90% de sus coches 'en efectivo'.

en sus precios. Somos un producto básico, pero no más que la leche". Están negociando con la Administración para que tanto en las cajas como los operarios puedan ampliar la disponibilidad de dinero. ¿Qué hacemos si sólo podemos tener 25.000 pesetas v alguien nos da un billete de 500 euros?", se queja Juan Prat.

Una firma como Repsol asegura que la adaptación al nuevo tiempo ha supuesto "un importante esfuerzo" por la cantidad de servicios que hoy se ofrecen en las estaciones, entre ellas el movimiento de dinero: "El cambio de moneda en las estaciones será 7 veces superior a lo habitual". Se calcula que en cada estación habrá que hacer unas 20 intervenciones

LAS QUEJAS.Las gasolineras se quejan del coste del euro y del mayor uso de las tarjetas.

## Código de Buenas Prácticas

El Código de Buenas Prácticas es un conjunto tes de todos los sectores para garantizar un clima de confianza entre consumidores y el comercio. Es decir, para que que se aprovechen del paso al euro para dispa-ar los precios. Estos son los compromisos:

Mantener los precios en euros sin que se produzcan subi las como consecuencia del cambio de moneda.

 Los precios cobrados en euros deben ser el resultado de aplicar el tipo de conversión (166,386) y la regla del redon-deo a los precios originarios en pesetas. • Exponer los precios de todos los productos en eu-

 Devolver los cambios en euros desde el 1 de enero de 2002.

 Facilitar a los clientes cuanta información sea necesaria sobre la nueva moneda.

## Más ahorro, más gastos

Es obvio que, con la llegada del euro, los fabricantes verán reducirse sus costes: las comisiones por cambios de moneda no existirán, por ejemplo, al pagar a proveedores de países de la UE. La mayoría de los fabricantes no reconoce este ahorro, porque, aseguran, ya realizan prácticas para evitar este gasto: fabricantes que actúan como bancos e, incluso, otros -como BMW- que contratan 'seguros de cambio', para paliar la fluctuación de las divisas. Algunos, como Renault, si reconocen que se producirá un ahorro al evitar las comisiones por cambio de moneda, que en traerá "un ajuste de precios y un período de estabilidad de precios que, sin duda, beneficiará al consumidor". Eso sí, el euro ha supuesto inversiones de

horas de trabajo y modificaciones informáticas en los sistemas de todos los fabricantes, con un coste, como afirma Peugeot, en la mayoría de los casos "no evatancias, podría ser interesante.

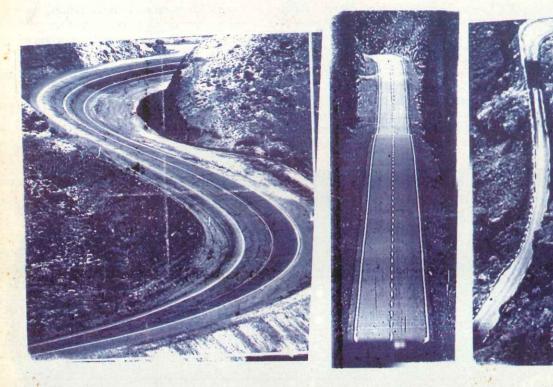
Para llenar el depósito no nos va a interesar pasar la frontera. Pero el sector está bastante molesto con los perjuicios del cambio de moneda.

#### Gasolineras enfadadas

Todas las estaciones están 'preparadas' para el paso al euro, pero se quejan del coste que les supondrá adaptar los surtidores. Para la Confederación Española de Estaciones de Servicio, unos 21.000 millones. Además, creen que el uso de las tarjetas por parte de los clientes subirá del 35% actual hasta el 65% o incluso el 70%. "Si cada operación nos cuesta un 1% y nuestros beneficios están en poco más del 4%, nuestros beneficios se recortarán considerablemente", asegura Juan Prat, presidente de la citada confederación. Además, se queja de ser "el único sector al que nos obligan a poner tres decimales

relacionadas con el euro.

La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), no tiene estimaciones del importante coste que le supondrá al sector el cambio de moneda, que afecta a cartelería, sistemas informáticos, etc., aunque su director general, Álvaro Mazarrosas tranquiliza a los usuarios: "no afectará a los precios", aunque sí confirma el interés de algunos países de la UE por "equiparar la fiscalidad" de los combustibles, lo que sí podría elevar considerablemente el precio de las gasolinas. En la actualidad, la mayoría de los países tiene impuestos especiales sobre la gasolina mucho más altos que aquí, por lo que una equiparación sería contra nuestros bolsillos. El gobierno español se ha opuesto rotundamente a esta propuesta que encabezan Alemania y Francia.



La carretera te pide sin.

El alcohol y la conducción son incompatibles. Si vas a conducir bebe cerveza sin alcohol. ES UNA RECOMENDACIÓN DE CERVECEROS DE ESPAÑA COLABORANDO CON LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO



Dirección Gral. de Tráfico







# CUANDO EL TIEMPO NO ACOMPAÑA

PRINCIPALES, CON LOS PUNTOS MÁS CONFLICTIVOS POR OBRAS, CLIMATOLOGÍA... \* LO QUE DEBE SABER SOBRE EL ABS, EL ASR Y EL ESP \* TELÉFONOS DE EMERGENCIA \* QUÉ HACER EN CASO DE AVERÍA \* QUINCE COSAS QUE



VÍCTIMAS (HERIDOS Y MUERTOS -LLUVIA 80.4% GRANIZO 0.8% VIENTO FUERTE 3,7% **NIEVE 0,6%** NIEBLA 6% OTROS 8,3% LLUVIA 11.763 -LLUVIA 80.5% 19.514 GRANIZO 0.5% VIENTO FUERTE 3,7% 80 \_\_\_\_\_189 NIEVE 0.5% **GRANIZO** NIEBLA 5.7% OTROS 8.7%

LOS ACCIDENTES DEL MAL TIEMPO

## CON LOS ELEMENTOS EN CONTRA

LA LLUVIA. LA NIEVE. EL VIENTO. LA NIEBLA Y EL HIELO. COMPAÑEROS HABITUALES DURANTE LOS MESES INVERNALES, OBLIGAN A UNA CONDUCCIÓN MÁS SUAVE, MENOS RÁPIDA Y DONDE TODA LA ATENCION ES POCA.



**A** 

calzada

accesos y vía servicio

mejora firme

### LLUVIA: Falta de adherencia

#### QUÉ SUCEDE

- Disminuve la visibilidad por la propia lluvia, el empañamiento de los cristales y la cortina de aqua que despiden los coches que van delante, a veces mezclada con grasa o convertida en barro.
- Se reduce la adherencia de los neumáticos. especialmente sobre algunos asfaltos o cuando la lluvia es muy intensa.
- La eficacia de los frenos es menor.

#### QUÉ HACER

- Encienda la luz de cruce, mantenga limpios los cristales y utilice la calefacción y una bayeta para reducir el vaho.
- Revise el dibujo, el estado y la presión de sus neumáticos.
- Modere su velocidad y aumente la distancia de seguridad.
- Toque suavemente el freno para secar la humedad de las pastillas.

## **NIEBLA: Conducir a ciegas**

#### QUÉ SUCEDE

- La visibilidad queda drásticamente reduci-
- La niebla es imprevisible. Aparece sin 'síntomas' previos.
- Aumenta el riesgo de alcances múltiples y de colisión en adelantamientos.

#### QUÉ HACER

- La prioridad cuando se circula con niebla es ver y ser visto. Utilice la luz de cruce (las 'largas' rebotan en la propia niebla) y el antiniebla trasero, pero apáguelo en cuanto no sea necesario para no cegar al conductor que circula detrás de usted.
- Disminuva la velocidad de forma que pueda frenar en el espacio que ve. Aumente la distancia de seguridad para evitar colisiones en cadena v evite los adelantamientos.
- Use como guía las marcas horizontales de la carretera.



## **VIENTO:** Golpes sin aviso

#### QUÉ SUCEDE

- Puede sorprenderle. A veces, no se detecta hasta que zarandea el vehículo y lo desvía.
- Es más peligroso al adelantar (sobre todo a un vehículo voluminoso) y al salir de túneles o zonas protegidas por edificios, montículos...

#### QUÉ HACER

- Observe la inclinación de arbustos y plantas al borde de la carretera y hacia qué lado van.
- Disminuya la velocidad y sujete el volante firme para corregir la trayectoria del vehículo.
- Haga movimientos suaves, manteniendo un cierto grado de aceleración para que la fuerza del motor ayude a mantener la trayectoria.



#### QUÉ SUCEDE

 Se reduce radicalmente la adherencia. La DGT ha establecido 4 niveles de dificultad (identificados por colores), claves para circular.

#### QUÉ HACER

- Al empezar a nevar (nivel verde), extreme la prudencia v no pase de 100 km/h. en autopista o autovía, ni de 80 km/h. en otras carreteras.
- Cuando comience a cubrir la vía (nivel amarillo), baje a 60 km/h. -menos aún en curvas y

tramos inclinados-, evite maniobras bruscas, aumente la distancia de seguridad y, si no lleva cadenas o ropa de abrigo, pare en el primer área de servicio.

- Cuando está cubierto (nivel rojo) sólo puede circular a un máximo de 30 km/h., con cadenas o neumáticos especiales. No se detenga donde pueda estorbar ni rebase los vehículos parados sin la seguridad de poder continuar.
- Si la nieve alcanza varios centímetros o está helada (nivel negro), es imposible circular y puede quedar inmovilizado. Si le ocurre, aparque donde no vaya molestar a las máquinas quitanieves, apague el motor y no salga si no hay refugio.

## HIELO: Patinaje de alto riesgo

#### QUÉ SUCEDE

- Es imprevisible y deja la carretera con un nivel de adherencia prácticamente nulo.
- Provoca la pérdida de control del vehículo.
- Bloquea las ruedas al frenar.

#### QUÉ HACER

- Reduzca la velocidad en puentes, umbrías y proximidades de arroyos, donde es más fácil que encuentre hielo.
- Pise el pedal del freno con mucha suavidad para evitar el bloqueo de las ruedas. Con ABS, pise el freno a fondo.
- Si pierde el control, no frene. Levante suavemente el pie del acelerador e intente controlar el vehículo usando el volante.



\*

\*

Pto. Manzanal [Combarros-Torre Bierzo (LE)] Camponaraya-Ambasmestas (LE)

Pto. Piedrafita de Cebreiro [La Herrería (LE)-As Nogais (LU)]

Pto. Campo de Arbol [Becerreá-Baralla (LU)]

Mediana-Berrocalejo (AV)

Pto. Villatoro [Casas Puerto-Villatoro (AV)] Pto. Tornavacas [Pto. Castilla-Tornavacas (CC)]

Navaconcejo-Plasencia (CC)

Medinaceli-Bordeje-Almanzán (SO)

variante con

Garray (SO) Pto. Pigueras [La Poveda (SO)- S. Andrés (LO)]



Lumbreras (LO)]

Pto. El Perdón [Legarda-Astrain (NA)]

AIR Pamplona (NA)

San Medel (BU)

Pto. La Pedraja [Villafranca-Zalduendo (BU)]





Pto. La Brúiula

N-II (Madrid-La Junguera)

[Quintanapalla-Monasterio Rodilla (BU)]

Pto. Extegárate [Alsasua (NA)-Idiazabal (SS)]

Alsasua (NA)-Ursuarán (SS)

Azuqueca Henares (GU)

[Calatayud-La Muela (Z)]

Alcolea Pinar-lím. pr. Soria (GU)

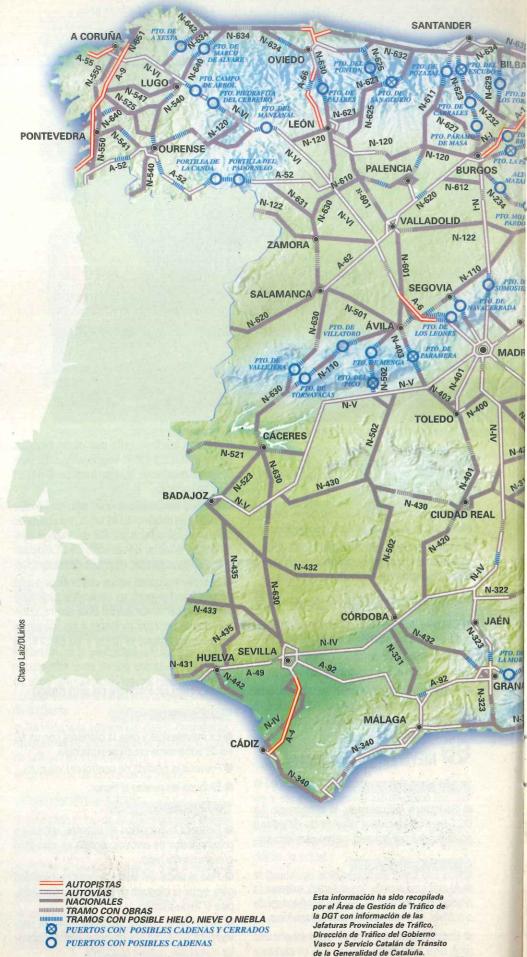
Alcolea Pinar (GU)-Esteras Medinacelli (SO)

Ptos. de Cabero, Frasno, La Perdiz y La Muela

Travesia Travesia



Cuestas de Ragudo [Viver-Barracas (CS)]







Las preguntas y posibles respuestas son las mismas que utiliza la DGT en los cuestionarios para la obtención del permiso de conducir. El conjunto no corresponde a un cuestionario concreto, sino que las preguntas se han seleccionado entre varios y, además, se ha variado el orden de las posibles respuestas. Ante la posibilidad de cambios normativos, las respuestas sólo deben considerarse válidas hasta la fecha que consta en el pie de página. Los test publicados pueden encontrarse en la página web de la revista Tráfico

En una vía de doble sentido de circulación, cuando Ud. circule por un carril reversible...

- a) No debe cambiar nunca de carril.
- b) Circulará como máximo a 80 kilómetros por hora y como mínimo a 60 kilómetros por hora.
- c) Debe encender la luz de cruce de su vehículo tanto de día como de noche.



Teniendo en cuenta las características de la vía que se observa en la fotografía. ¿Qué velocidad máxima no debe rebasar conduciendo un turismo si no está adelantan-

- a) 100 kilómetros por hora.
- b) 80 kilómetros por hora.
- c) 90 kilómetros por hora.

Si Ud. se incorpora a una autopista o a una autovía por el carril de aceleración, ¿debe ceder el paso a los vehículos que circulan por la vía principal?

- a) Sí.
- b) No.



A partir de la señal rectangular que se observa a la derecha de la fotografía, Ud. circulará conduciendo su turismo como máximo a una velocidad de..

- a) 50 kilómetros por hora, aunque podré rebasarla en 20 kilómetros por hora si voy a adelantar
- b) 60 kilómetros por hora
- c) 50 kilómetros por hora siempre, salvo que exista otra limitación específica de velocidad.

Ud. circula conduciendo su turismo por una autovía a la velocidad máxima permitida. Si desea adelantar a otro vehículo, ¿le está permitido hacerlo si para ello se ve obligado a superar el límite máximo de velocidad?

- a) Sí, siempre que no supere dicha velocidad en más de 20 kilómetros hora.
- b) No, porque está prohibido.
- c) Sí, pero sólo si adelanto a otro turismo o a una motoci-



En esta vía de doble sentido de circulación y un carril para cada sentido, circula con su turismo por el carril izquierdo porque está adelantando al camión que se observa

en la fotografía. ¿Sabe qué separación lateral debe dejar al efectuar la maniobra?

- a) Un margen lateral de seguridad que será proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la cal-
- b) Siempre, 1,50 metros como máximo.
- c) Siempre, 1,50 metros como mínimo.

Conduciendo su turismo llega a una intersección regulada por semáforo que tiene encendida la luz verde. Esta señalización, ¿le permite siempre pasar?

- a) Sí, salvo que, debido a la situación de la circulación, prevea que puedo quedar detenido en la intersección de forma que impida u obstruya la circulación trans-
- b) Sí, salvo que en el mismo poste del semáforo haya una señal de STOP, en cuyo caso debería detenerme.
- c) Sí; con la luz verde siempre puedo pasar.



Qué debe hacer al llegar a la intersección teniendo en cuenta la señalización que se observa en la fotografía?

- a) Detenerme, sólo si se aproxima algún vehículo al que deba ceder el paso.
- b) Detenerme, en todo caso.
- c) Detenerme, sólo si voy a seguir de frente.

Como excepción a la norma general, fuera de poblado se podrá adelantar por la derecha a otro vehículo cuando:

a) El conductor del vehículo al que se pretende adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado siempre que exista espacio suficiente.

b) La maniobra se realice en calzadas de sentido único.

c) En calzadas que tengan más de dos carriles para cada sentido, el de la derecha esté libre y el del centro e izquierda ocupados.



que circula correctamente el turismo que se observa en la fotografía?

a) Sí, porque aunque circula sobre la marca longitudinal continua que separa los sentidos de circulación, toma mejor la curva y deja espacio suficiente para el cruce con otro vehículo.

b) Sí, ya que en este caso no se produce ninguna situación de peligro.

c) No, porque circula rebasando la marca continua e invadiendo parte del sentido contrario.

Ud. circula conduciendo su turismo dentro de la vía circular de una glorieta. ¿Debe ceder el paso a los vehículos que accedan por la derecha?

a) Sí, porque debo aplicar, como en todas las intersecciones, la norma general de ceder el paso a los vehículos que se aproximen por la derecha.

b) No, porque los vehículos que se encuentran dentro de la vía circular tienen preferencia de paso sobre los que pretenden acceder a ella.



A partir de la señal que se observa en la fotografía, ¿a qué velocidad máxima le está permitido circular conduciendo su turismo con remol-

- a) 100 kilómetros por hora. b) 90 kilómetros por hora.
- c) 80 kilómetros por hora.

En caso de accidente, ¿está indicado darle a los heridos algún medicamento tranquilizante?

- a) Sí, porque al tranquilizarse, soportarán mejor el dolor y el estado nervioso causado por el accidente.
- b) Es indiferente, pero si el herido lo pide, se le dará.
- c) No.



gitudinal discontinua situada más a la derecha de la fotografía...

- a) Es una línea que no se considera marca longitudinal y cuya finalidad es delimitar los bordes de la calzada para hacerlos más visibles.
- b) Me indica que puedo circular por el arcén.
- c) Significa que puedo entrar en el arcén para realizar una parada, estacionamiento o detención.

Si la calzada por la que Ud. circula está helada, ¿qué debe hacer?

- a) No frenar ni acelerar con brusquedad, conduciendo con suavidad.
- b) Circular a medio embrague.
- c) Dar menor presión a los neumáticos delanteros.



verticales que se observan en la fotografía le indican...

- a) La obligación de detenerse si va a seguir la dirección que marca la flecha.
- b) La obligación de detenerse si no va a seguir la dirección que marca la flecha.
- c) La obligación de seguir la dirección y el sentido que marca la flecha y de ceder el paso a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime.

Si Ud. conduce su turismo entre la puesta y la salida del sol por una autovía suficientemente iluminada, ¿qué luces debe llevar encendidas?

- a) Las luces de posición y de corto alcance o cruce.
- b) Las luces de posición, únicamente.
- c) Las luces de largo alcance o carretera.



descansar, el conductor del turismo que se observa en la fotografía ha estacionado su vehículo en la mediana de la autopista. ¿Cree Ud. que es correcto?

- a) Sí, porque es un lugar destinado y reservado a tal fin.
- b) En este caso, sí, porque la mediana es suficiente y transitable.
- c) No, porque está prohibido.

Para controlar una hemorragia en una pierna, ¿cuál es la primera actuación recomendada?

- a) La colocación de un torniquete en la pierna sangrante. b) Aplicar una pomada para desinfectar y taponar la he-
- c) Presionar directamente sobre la herida y elevar la

Como norma general, las advertencias que los conductores deben realizar para avisar a otros usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos, se harán utilizando...

- a) La señalización óptica y acústica, simultáneamente.
- b) La señalización luminosa del vehículo, únicamente.
- c) La señalización luminosa del vehículo o, en su defecto, con el brazo.



¿En qué caso, de los que a continuación se indican, está permitida la inmovilización de un vehículo en la parte transitable del arcén de una autopista?

- a) Para efectuar una parada.
- b) Por motivo de emergencia.
- c) Para estacionar.

Entre otros, ¿qué consecuencias puede producir la fatiga en el conductor?

- a) Lentitud y falta de precisión en los movimientos.
- b) Relajamiento de los músculos.
- c) Disminución del tiempo de reacción a los estímulos.



do con la señalización existente en la vía de la fotografía, puede Ud. continuar de frente?

- c) Sólo cuando observe que no se aproximan vehículos en sentido contrario.

Los animales, ¿tienen prioridad de paso respecto de los conductores en la calzada?

- a) No; siempre tienen preferencia de paso los conducto-
- b) Sí, en las cañadas debidamente señalizadas y cuando un conductor gira con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola aunque no exista paso para ellos.
- Sólo cuando los animales atraviesan la calzada en

manada o rebaño.



De acuerdo con las flechas en la calzada que están pintadas en el carril que Ud. ocupa, ¿qué dirección deberá seguir al llegar a la intersección?

a) Deberé girar

a la derecha o seguir de frente.

- b) Deberá girar a la derecha obligatoriamente en la próxima intersección.
- c) Podré tomar cualquier dirección, ya que las marcas que delimitan los carriles son discontinuas.

En los tramos de vía en los que por su estrechez sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario, si no hay señalización expresa, ¿qué vehículo tendrá preferencia de pa-

- a) Siempre el vehículo con mayor masa máxima autori-
- b) El vehículo que haya entrado primero.
- c) Siempre el vehículo que tenga mayores dificultades de maniobra.

El freno de servicio de un vehículo, llamado freno de pie, es el dispositivo utilizado para...

- a) Mantener inmóvil el vehículo en ausencia del conduc-
- b) Disminuir la velocidad y detener el vehículo.
- c) Disminuir la velocidad y detener el vehículo en caso de fallo del sistema eléctrico de frenado.



de la señal circular y el panel situado debajo de la misma, Ud. sabe que no podrá circular a una velocidad superior a la indicada en la señal...

- a) En toda la anchura de la calzada.
- b) Siempre que circule por los carriles principales de la autopista.
- c) Si circula por el ramal de salida de la autopista, exclusivamente.

Conduciendo su turismo, Ud. se aproxima a una intersección en la que hay un semáforo que consiste en una franja blanca vertical iluminada sobre fondo circular negro. ¿Qué le está indicando?

- a) Nada, porque sus indicaciones no afectan a los turis-
- b) Que debo detenerme sólo si voy a seguir de frente.
- c) Que puedo pasar.



situada aproximadamente en el eie de la calzada de doble sentido de circulación y apuntando hacia la derecha, tal v como se observa

en la fotografía, ¿qué anuncia a los conductores?

- a) La proximidad de una intersección con una vía a la
- b) La proximidad de una línea continua que implica la prohibición de circular por su izquierda.
- c) La proximidad de una zona de la vía en la que se estrecha la calzada.

Para una correcta utilización de los cinturones de seguridad, ¿es preciso hacer alguna comprobación cuando se monte en su vehículo?

- a) Sí, revisaré de forma periódica los anclajes y los cierres para ver si están en la debida forma.
- b) Sí, comprobaré su elasticidad tirando de ellos fuerte-
- c) No.



¿Qué le indica la primera señal triangular que se observa en la fotografía?

Peligro por la

existencia de un desnivel en la vía a causa de obras y en el lado que indique el símbolo.

- b) Peligro por la proximidad de una zona con desprendimientos frecuentes y la consiguiente posible presencia de obstáculos en la calzada.
- c) Peligro por la proximidad de una tramo de vía donde existe el riesgo de que se proyecte gravilla suelta al pasar los vehículos.

En un turismo, ¿cuánto puede sobresalir el equipaje transportado por la parte posterior de la estructura del vehículo?

- a) Si el equipaje u objetos transportados no se pueden dividir, un tercio de la longitud total del vehículo.
- b) Nada.
- c) 1,5 metros como máximo.

T Cuando Ud. obtenga el permiso de la clase B, ¿le estará permitido conducir con este permiso vehículos de dos ruedas?

- a) Sí, porque un permiso autoriza a conducir siempre vehículos para los que se precise permiso de inferior
- b) Motocicletas, no; ciclomotores, sí.
- Sólo aquéllos que tenga una cilindrada superior a 125 centímetros cúbicos.



Si circula por una vía y se encuentra esta señal, Ud. debe saber que, a partir de la señal, el uso de cadenas u otros dispositivos análogos...

- a) Está recomendado.
- b) Está permitido.
- c) Es obligatorio.

36 Es importante comprobar el nivel de aceite en el cárter periódicamente. Esta comprobación, que se realizará mediante una varilla en la que la marca del nivel de aceite debe estar comprendida entre los indicadores máximo y mínimo, se hará con el vehículo...

- En frío y en posición horizontal.
- Caliente, después de haber rodado unos kilómetros.
- En frío o en caliente, ya que tal circunstancia no cambia la medición.



La señal indica...

- El comienzo de un tramo en que es obligatorio el alumbrado de cruce.
- b) El final de un tramo en que es obligatorio el alumbrado de cruce y recuerda la posibilidad de prescindir del mismo y siempre que no venga impuesto por circunstancias de visibilidad, horario o iluminación de la vía.
- El comienzo de un tramo en que está recomendado el alumbrado de cruce.

38 Cuando la presión de inflado de los neumáticos es más baja que la recomendada por el fabricante, el desgaste de los mismos es...

- a) Mayor.
- b) Igual.
- c) Menor.



¿Qué indica la señal?

- a) Que sólo está permitida la circulación de turismos.
- b) Peligro porque me aproximo a un tramo en que la circulación se encuentra detenida o dificultada por congestión de tráfico.
- c) Que está prohibido circular en paralelo.

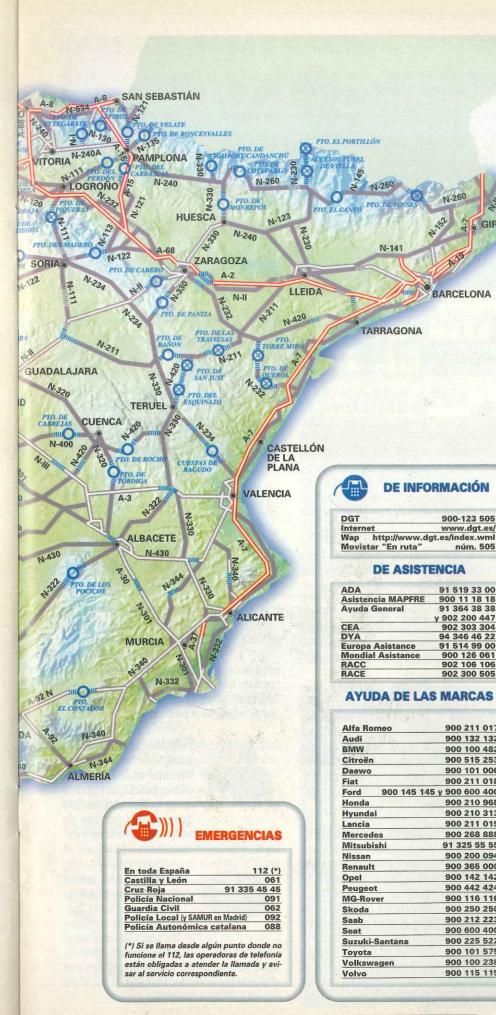
Para facilitar el paso del aire alrededor del vehículo y, por consiguiente, no consumir más carburante, se debe...

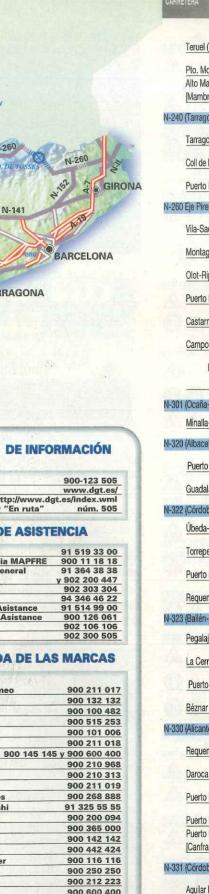
- Circular con los cristales de las ventanillas cerradas.
- Llevar instalada permanentemente la baca, aún cuando no sea necesario.
- Dar a los neumáticos una mayor presión a la recomendada para que la adherencia a la calzada sea menor.

#### SOLUCIONES AL TEST

1: c; 2: c; 3: a; 4: c; 5: b; 6: a; 7: a; 8: a; 9: a; 10: c; 11: b; 12: c; 13: c: 14: a: 15: a: 16: c: 17: a: 18: c: 19: c: 20: c: 21: b: 22: a:

23: b; 24: b; 25: a; 26: b; 27: b; 28: c; 29: a; 30: b; 31: a; 32: b; 33: b; 34: b; 35: c; 36: a; 37: b; 38: a; 39: b; v 40: a.





BARCELONA

**DE INFORMACIÓN** 

**DE ASISTENCIA** 



900 225 522

900 101 575

900 100 238

900 115 115



Palencia-Villarramiél (P)



## UN CHEQUEO PARA EL INVIERNO



Amortiquadores. Su deterioro agranda la distancia de frenado y disminuye el agarre en las curvas. Su vida útil está entre 50.000 v 75.000 kilómetros, pero, en

estas fechas, una revisión no está de más: puede que no se dé cuenta de su mal estado hasta que fallen en una situación crítica.



Anticongelante, Evita que las bajas temperaturas congelen el líquido que circula por el motor para refrigerarlo. Además de revisar que tiene el nivel adecuado,

compruebe su fecha de caducidad. Conviene renovarlo cada dos años y no mezclar marcas.



Bujías y cables. Los elementos eléctricos pueden presentar problemas importantes producidos por la mayor humedad del ambiente. El primer síntoma puede ser un arranque difi-

cultoso. Pida que los revisen antes de llegar los meses más duros.



Frenos y dirección.

Vava al taller si nota cualquier anomalía al frenar, como ruidos, holguras o vibraciones en la dirección o desgastes irregulares en

los neumáticos. Vigile el nivel del líquido de frenos, las pastillas y/o zapatas y los discos.

Neumáticos. Los 'zapatos' del coche son uno de los elementos más importantes en materia de seguridad, especialmente en esta épo-



ca. Una presión incorrecta o poca profundidad del dibuio reducen peligrosamente su agarre al asfalto.



Limpiaparabrisas, En caso de lluvia o nieve, la eficacia del limpiaparabrisas es vital. Sustituva las escobillas si están agrietadas o no limpian bien y comprue-

be que lleva lleno el depósito del agua, preferiblemente con una mezcla de detergente.



Luces. Ver v ser visto es fundamental en la circulación invernal. En estos meses, la luz solar es me-

nos intensa y los días son más cortos -menos horas de luz-. Es fundamental comprobar que funcionan todas las luces -faros y pilotos- y que su reglaje es el correcto.



Filtros. En algunos vehículos, la entrada del aire es diferente en invierno y en verano, por lo que conviene revisarlo. Por otra parte, y dado que su período de

efectividad es limitado, es importante renovarlos cuando estén deteriorados.



Batería. Revise el nivel de los vasos y que no están comunicados. Proteia los bornes con vaselina para que no se sulfaten. La batería es la re-

serva de energía del vehículo y puede verse afectada por la humedad, hasta el punto de impedirle, incluso, arrancar el coche,

## EN CASO DE AVERÍA O ACCIDENTE

- Coloque los triángulos de peligro para señalizar su vehículo:
- En carreteras de doble sentido, ponga uno delante del coche v otro detrás, a 50 metros (de manera que sean visibles desde 100 metros an-
- En carreteras de sentido único o con más de tres carriles, sitúe un único triángulo detrás de su vehículo, a 50
- Avise desde un poste
- Pulse el botón, para solicitar avuda.

¿En qué consiste?

¿Por qué ocurre?

Cuando llueve intensamente y el asfalto no

drena el agua con suficiente rapidez o exis-

ten badenes en la carretera, pueden produ-

cirse cúmulos de agua. Si el dibuio de los

neumáticos no es capaz de evacuarla sufi-

cientemente, se inunda, formando una pelí-

cula de agua a presión entre el asfalto y la

rueda que le hace perder el contacto con el

La velocidad inadecuada, la cantidad de aqua

sobre el asfalto, el desgaste de los neumáti-

cos o llevarlos con presión escasa o descom-

pensada propician y agravan este efecto.

TECNOLOGÍAS QUE AYUDAN

• Evita el bloqueo de las ruedas al frenar, per-

mitiendo el control incluso en baja adherencia.

Pise el freno a fondo, sin afloiar cuando vi-

bra el pedal. Pisando a la vez el embraque, el

Cuando una rueda gira más que las otras

-con poca adherencia-, el sistema la frena

aunque se siga acelerando. Impide patinazos

Analiza la velocidad de giro de cada rueda y

compara el ángulo de giro del eje delantero

con el del volante. Con ello, frena indepen-

diente las cuatro ruedas y controla la estabili-

dad del vehículo, impidiendo el derrape.

y giros laterales, por aceleración o frenado.

motor deja de empujar y mejora la frenada.

suelo y deja el vehículo incontrolado.



- Recibirá un mensaje de que su llamada ha sido recibida, pero espere la contestación del operador.
- Lleve la documentación del vehículo para facilitar los datos que le pidan: DNI, modelo, marca, color y domicilio del coche, aseguradora, número de póliza y titular, sínto-

¿Qué hacer?

"ACQUAPLANNING": RODAR SOBRE AGUA

mas de la avería o número de heridos, si es un accidente.

- Espere la confirmación de que envían avuda antes de volver a su coche.
- **■** Utilice elementos reflectantes cuando salga de su vehículo:
- Cuando camine por la carretera para colocar los triángulos, solicitar avuda desde un poste SOS o, simplemente, revisar el motor de su vehículo, se convierte en peatón v puede ser atropellado si los demás no le ven. Un chaleco reflectante o un simple brazalete pueden salvarle de una situación arriesgada.



#### N-620 (Burgos-Portugal por Salamanca) Quintana Puente-Dueñas (P)

#### N-621 (León-Santander por Potes)

Puerto de San Glorio [Portilla de la Reina (LE)-La Vega (S)]



(Burgos-Santander)	
Burgos-Quintanilla Escalada)	firme
Pto. Páramo de Masa [Quintanilla-Tubilla del Agua (BU)]	<b>A</b>
Pto. Carrales [Barrio Bricia-Bezana (BU)]	<b>A</b>
Pto. El Escudo [Cabañas Virtus-Luena (S)]	<b>A</b> (1)

#### N-625 (León-Santander por Cangas de Onís)

Pto. El Pontón	A (A) (A)
[Vegacerneja-Oseja (LE)]	
Lím. prov. León-Sames (O)	A
Cangas Onís-Arriondas (O)	
N-629 (Burgos-Santander)	

a-Agüera (BU)		L
o. Los Tornos[Agüera (BU)-La Nestosa (S)]	<b>A</b>	

<u>A</u>
1
Traves
<b>\)</b> EX-

Torremegía-Almendralejo (BA)

La Torre-Villaviciosa (O)

N-634 (San Sebastián-Santiago)

Llovio-Arriondas (O)

Trubia-Canero (O)

Luarca-Ribadeo (O)

Pto, A Xesta [Mondoñedo-Abadín (LU)]

Málzaga (SS)

N-632 (Ribadesella-Luarca)

## SOBRE DOS RUEDAS

Mantenga firme la dirección, sujetando el vo-

lante, hasta que note que las ruedas vuelven

a agarrarse al asfalto. No toque el freno y

evite dar acelerones bruscos.

no olvide estas recomendaciones:

- Vista ropa adecuada y de colores llamati
- Aplique un tratamiento antivaho a la vise

Si su vehículo es una moto o un ciclomotor

- ra del casco.
- Frene con suavidad v evite movimiento bruscos al acelerar, adelantar o cambiar de
- No circule durante muchos kilómetros sir parar para tomar algo caliente y estirar la
- Aumente la distancia de seguridad.
- En lo posible, evite pisar las marcas horizontales de la carretera, que, a menudo, sor muy deslizantes.





\*

/ calzada

## COSAS QUE CONVIENE LLEVAR



Cadenas: Fundamentales para circular con nieve. Pueden marcar la diferencia

entre llegar a su destino o quedarse inmovilizado.



Depósito lleno: Le asegurará la calefacción si se ve envuelto en un atasco y le salvará de buscar la gaso-

linera 'de quardia'.



Linterna: Las horas de luz escasean en invierno, así que puede venirle

emergencia.



Triángulos de peligro: Además de obligatorios, garantizan que los demás vehículos le

bien ante cualquier

verán con la suficiente antelación si sufre una avería.

Lámparas: En invierno es especialmente importante la máxima visibilidad. Si sus luces (faros v



pilotos) pueden cambiarse sobre la marcha -todas excepto las de descarga-, es obligato-

rio llevar repuesto.



Pinzas: Con el frío, puede ocurrir que el coche no arrangue. Las pinzas le sacarán del apuro.

Teléfono móvil: Importante si se queda tirado o sufre cualquier



percance. Pero recuerde que es peligroso atenderlo mientras conduce.



Pala: En zonas de nieve o barrizales, puede suponerle una gran avuda.



productos que derriten el hielo sobre el parabrisas, pero

Bote de alcohol y rascador: Hay un bote con alcohol puede susti-



Ropa de abrigo y calzado adecuado: No lo lleve puesta si le incomoda para condu-

cir, pero no está de más en el maletero.



Elementos reflectantes: si tiene que colocar los triángulos o, peor aún, andar por la carretera, un

elemento reflectante es vital para su seguridad.



Gafas: En zonas de nieve, las gafas de sol son tan importantes como en el verano. Eso

sí, compruebe que protegen de verdad de la luz solar.



Alimentos: Si va a circular por una zona de nieve, nunca sabe si tendrá

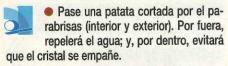
que hacer un 'alto en el camino' prolongado. Puede venirle bien.

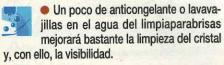


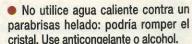
Rueda de repuesto: Si no está tan a punto como el resto de las ruedas, no servirá

de nada en caso de necesidad. Revisela antes de salir.

## "RECETAS" INFALIBLES

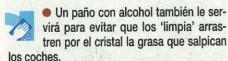


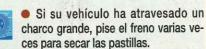




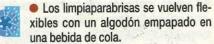
Y hablando de hielo, una jeringuilla y alco-

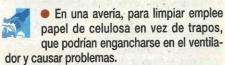
hol mezclado con lavavajillas pueden all descongelar rápidamente una cerra-





 Cuando aparque en una zona fría y llana -el coche no se desplazará-, no use el freno de mano: puede quedarse bloqueado al congelarse la humedad del ambiente.





Para que el hielo no deje pegados los limpiaparabrisas al cristal, cuando aparque, vuélvalos y apoye la parte metálica.



de 160 sólo en la red de carreteras del

Estado- según su longitud, número de

salidas, flujo de camiones, si es o no

'monotubo'... Uno de los más peli-

grosos, el de Viella (Lleida), se refor-

Por su parte, el túnel de Montblanc

-de Francia a Italia- será reabierto,

tras una completa renovación. Según

el RACE, "ahora es uno de los más

seguros de Europa". Por último, la

Comisión Europea proyecta una di-

rectiva para fijar unos niveles míni-

mos de seguridad, ya que "no se pue-

de garantizar el riesgo cero", según

Loyola de Palacio, comisaria de

Transportes de la UE. La Comisión

quiere que las mercancías crucen en

tren los Pirineos y los Alpes. •

mará próximamente.

JUANA SÁNCHEZ

El accidente ocurrido en octubre en el túnel de San Gotardo (Suiza) ha reabierto la polémica sobre la seguridad de estos pasos subterráneos. En España, donde nunca han sucedido accidentes graves, pronto se abrirá el túnel de Somport, que atraviesa los Pirineos, y se reformará el de Viella (Lleida).

n las últimas semanas, la seguridad de los túneles ha vuelto a quedar en entredicho. A la decena de fallecidos en el túnel suizo de San Gotardo se sumaron siete heridos -algunos graves-, en dos siniestros posteriores, ocurridos en túneles del mismo país.

En España se plantean dudas no en la construcción de los túneles, sino en su explotación posterior. Francisco Ruiz Boada, subdirector de Protección Civil, cree que tendrían que tener "importantes sistemas de mantenimiento y entrenamiento del personal que da la primera respuesta en un accidente y que, a veces, no está bien formado ni equipado". El RACE, participante en un estudio europeo sobre túneles, asegura que "hace falta más coordinación entre los responsables de la gestión y la seguridad". Sin embargo, según el Ministerio de Fomento, en los túneles españoles "la seguridad está garantizada, cuentan con todos los avances tecnológicos para prevenir accidentes. Lo que sí es necesario -apuntan- es su utilización conforme a las normas".

Protección Civil está clasificando el riesgo de los túneles españoles -más

## En caso de emergencia

- Ante una incidencia pequeña que le obstaculice el paso, espere indicaciones de los servicios de emergencia.
- Cuando la situación sea de alarma, deje su coche y utilice salidas de emergencia o refugios, si los hay.
- Si hay humo, camine agachado, incluso a 'cuatro patas'. Si la salida es a otro túnel, tenga cuidado de no ser atropellado por otros vehículos.
- No intente dar marcha atrás con su coche. Dé la vuelta únicamente si se encuentra muy cerca de la salida.
- Respete las indicaciones de semáforos, paneles informativos y señales acústicas. No entre en un túnel si, a la entrada, el semáforo está rojo.

## Somport, un túnel modélico

El túnel de Somport (Huesca) -8,6 kilómetros entre España y Francia-, que se inaugurará pronto, incorpora medidas modélicas como galerías de giro excavadas en las paredes, apartaderos para vehículos, nichos de seguridad y refugios con salida. Por su parte, hasta la construcción del nuevo túnel de Viella (Lleida), paralelo al actual, se regulará la entrada de camiones de gran tonelaje para que no coincidan dos, en distinto sentido, en su interior, ya que, según las autoridades locales, los que pasan a diario -unos 380, 20 de ellos con mercancías peligrosas- "casi se rozan al cruzarse entre si, porque la distancia entre ambos no es mayor de 20 centímetros".

TRÁFICO, Noviembre-diciembre 2001

29



# campaña contra los "Sin seguro"

J. M. MENÉNDEZ

Sólo el 3% de los vehículos que circulan por las carreteras españolas no tiene seguro, según los datos de la campaña de comprobación del seguro obligatorio realizada el pasado verano por la Guardia Civil y la Policía Autonómica Catalana. Los vehículos que más circulan sin seguro son los ciclomotores, seguidos de motos, vehículos agrícolas y autocaravanas.

irculan sin seguro menos vehículos de los que se creía -unos 734.000 automóviles (3%)- por España. Además, esta situación afecta de forma importante a los ciclomotores (casi 12%), y apenas a los turismos -sólo el 2,3% no tiene 'papeles'-, según datos de la campaña de control sobre el seguro obligatorio, realizada por la Agrupación de Tráfico Guardia Civil y Policía Autonómica Catalana en la primera quincena de julio. La campaña -que tendrá continuidad- comprobó más de 96.000 vehículos, contrastando sus matrículas con los datos que figuran en el FIVA (Fichero Informatizado de Vehículos Asegurados), que gestiona el Consorcio de Compensación de Seguros, para comprobar si tenían suscrita pó-

## ¿Qué pasa si no tengo seguro?

Cuando los agentes de la vigilancia del tráfico comprueban que un vehículo carece de seguro obligatorio, proceden a adoptar las medidas para asegurarse de que este no circulará y lo depositarán, con cargo a su propietario, hasta que el titular formalice un seguro. Circular sin seguro es una falta, tipificada en el artículo 636 del Código Penal, que contempla pena de multa de 1 a 2 meses, cuya cuota diaria es de 200 a 50.000 pesetas, y que aplica el juez en la medida y extensión que considera pertinente.

liza de seguro obligatorio.

La primera consecuencia de esta campaña ha sido 'rebajar' a la mitad el dato que se manejaba de vehículos 'sin seguro', entre 1 y 1,5 millones. Miguel Ángel Vázquez, jefe de Prensa de UNESPA –patronal de entidades aseguradoras—, señala que "se trata de una buena noticia" y que "nosotros siempre fuimos muy cautos. De hecho, en 1995 había quien hablaba del 25% del parque sin seguro y, porque esas estimaciones no son fiables y opinamos que muchos vehículos no circulan, en 1996 dejamos de impulsarlas".

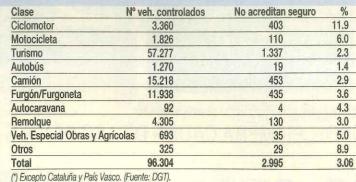
Los ciclomotores son, por clases, los vehículos que más circulan sin seguro (11,9%), seguidos de lejos por motos (6%), vehículos especiales y agrícolas (5%) y autocaravanas (4,3%). Las razones, en el primer caso, son evidentes: en los últimos años, el seguro del ciclomotor se ha encarecido enormemente –incluso en el propio Consorcio—, cuando es posible hacerlo, ya que muchas compañías rechazan estos clientes. Los tu-

¿Y si tengo seguro pero no llevo el recibo?

La Ley 30/1995, de Ordenación del Seguro Privado, obliga al conductor del vehículo a llevar el justificante del pago de la prima del seguro para acreditar su vigencia. Si se incumple esta obligación, se sanciona con 10.000 pesetas.

#### EN ESPAÑA (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil) (\*)





#### EN CATALUÑA (Policía Autonómica Catalana)



Clase	Nº veh. controlados	No acreditan seguro	%
Ciclomotor	188	49	14.6
Motocicleta	89	49	26.1
Turismo	1.572	143	9.1
Otros	350	16	4.6
Total	2.199	221	10.05



MOTOS. Las motos y, sobre todo, los ciclomotores circulan en muchos casos sin seguro.

rismos no representan, sin embargo, un volumen elevado (2,3%), por debajo de la media del parque (3%).

#### Afinar el FIVA

No obstante, un 10% de vehículos no aparecía en el FIVA y, a pesar de ello, 7 de cada 10 acreditó tener seguro. "El Fichero hay que actualizarlo a diario por parte de las compañías. Teóricamente -explica Luis Ansoleaga, subdirector de Coordinación Periférica del Consorcio de Compensación de Seguros- es infalible, el problema es que parte de las aseguradoras tiene dificultades para facilitar a diario la información". De hecho, es obligatorio por Ley facilitar esa información y también las altas y bajas. La cifra de 'fallos' del FIVA le parece excesivamente alta. ya que no coincide "con el cerca de medio millón de consultas que realiza el Consorcio". Una explicación "que -confiesa Ansoleaga- afecta al

mismo Consorcio en muchas ocasiones es que la gente enseña a la Guardia Civil un resguardo del seguro o un aviso de renovación sin la validación del banco —que acredita el pago— y así parecen acreditar tener seguro y no lo tienen. Otra estratagema es concertar un seguro, pero no pagarlo y con la propuesta, tratar de acreditar que se tiene".

Ante esto –no figurar en el FIVA aunque se tenga seguro–, que puede dar lugar a ser denunciado por los agentes de vigilancia del tráfico, se debe insistir a nuestra aseguradora que introduzca los datos en el FIVA, ya que la comprobación por el usuario no es factible, por tratarse de un fichero semipúblico. "Para acceder a los datos del FIVA -explica Ansoleaga– hay que acreditar ser interviniente en un accidente de circulación", aunque también pueden acceder a él la compañía del afectado. •

# Cómo comportarse en caso de accidente

Rellenar 'in situ' el parte amistoso, describiendo claramente cómo ocurrió el accidente y firmando ambos conductores. Si sólo intercambia datos, se expone a que el contrario acepte la responsabilidad en el lugar del accidente y luego cambie la versión ante su aseguradora.

Tome los datos (nombre y teléfono) de testigos que hayan visto el accidente.

Si sufre lesiones, el conductor contrario está bajo los efectos del alcohol, no acepta su responsabilidad o se niega a dar sus datos o los de su seguro, solicite la presencia policial –y asistencia médica– para que levante un atestado que, posteriormente, servirá como prueba.

Si existe daños y lesiones o sólo lesiones, es preferible la vía penal a la civil para reclamar (tiene 6 meses para presentar la denuncia), ya que permite conseguir gratis medios de prueba (informe médico, titular del vehículo que interviene, acceder al atestado...) que se pueden utilizar en esta vía.

Si sólo hay daños materiales o lesiones leves, se archiva la denuncia o el contrario sale absuelto, tiene 1 año para reclamar por la vía civil.

Salvo que la póliza fije un plazo mavor, hay 7 días para dar parte a su seguro.

Estudie las coberturas de su póliza. Si tiene defensa jurídica, puede designar abogado y procurador sin obligación de aceptar los del seguro; la de asistencia en viaje puede cubrir gastos de alojamiento o traslado; la de ocupantes, podría indemnizar a quien viaje con usted, al margen de la que pueda pagar de la aseguradora del contrario, si fuera responsable.

(Fuente: Multauto).

## ¿Y si no está asegurado?

Mayor número de datos posibles, principalmente la matrícula. Con éstos, acuda a su aseguradora, que comprobará en el FIVA si el vehículo tiene seguro –se pondrá en contacto con su compañía– o no –debe acudir a la delegación del Consorcio de Compensación de Seguros y rellenar un formulario para que éste se haga cargo-.

Si el automóvil se detiene, pero no puede acreditar que disponga de seguro, pida a los agentes de la autoridad que levanten atestado (servirá como prueba) y, con la mayor cantidad de datos posibles (comprobándolos, si hace falta, con DNI, póliza seguro...), acuda a su aseguradora—si dispone de asistencia jurídica— o a la delegación del Consorcio de Compensación de Seguros.







EL CASCO. Aún hay quien no lo lleva. Además, un 10% lo lleva sin abrochar, desajustado o con un tamaño inadecuado

## NO RESPETAR LOS SEMÁFOROS, PRIMERA CAUSA DE ACCIDENTES DE MOTO

eligro está en el rojo

JUANA SÁNCHEZ FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ

La cuarta parte de los accidentes de moto en Barcelona ocurren por saltarse un semáforo en rojo y el 20%, por exceso de velocidad. Son datos relevantes de un exhaustivo estudio sobre vehículos de dos ruedas, que forma parte del programa MAIDS, una investigación que se realiza en varias ciudades de Europa y Asia.

altarse un semáforo en rojo es la primera causa de accidentes de moto en Barcelona: el 26% de los siniestros con heridos ocurre por esta infracción. Después, la falta de atención -en el 20% de los casos- y el exceso de velocidad, en la misma proporción. En total, el fallo humano está detrás del 95% de los accidentes de motos, frente al 4% cuya causa es la vía y al 1%, determinados por el vehículo. Son conclusiones de la parte española del programa MAIDS -que confirman las estadísticas nacionales de accidentalidad-, una investigación cofinanciada por la Unión Europea (UE) y los fabricantes de motocicletas. En total, se analizaron casi 2.000 accidentes de moto en Barcelona, Hannover (Alemania), Pavía (Italia), París (Francia) y Delft (Holanda). Otros tantos se estudiarán en Asia. Los resultados definitivos se conocerán en junio de 2002. El objetivo es "establecer criterios preventivos para rebajar los accidentes de estos vehículos", se-



INFRACCIONES. Incumplir las normas es el origen de muchos percances que sufren los vehículos de dos ruedas.

## Formación sobre dos ruedas

Rebajar los accidentes de ciclomotor pasa por mejorar la formación de sus conductores. Por eso, en la página web de la DGT (www.dgt.es) están los Cuestionarios para la Obtención de la Licencia de Ciclomotor, 19 test con 32 preguntas cada uno. Tras cada respuesta -correcta o incorrecta- aparece una explicación de la misma e información complementaria. Las preguntas son las de los exámenes, aunque en distinto orden, con lo que ningún test es igual a los del examen. Además, existe un material didáctico de la DGT -"Taller de circulación y automoción", dos CD ROM interactivos elaborados en el Centro Superior de Educación Vial- que abordan la historia del ciclomotor, su mecánica y lo concerniente a seguridad vial. Son una pieza clave en los centros escolares donde se imparte Iniciación Profesional de mecánica y automoción. Pero no es la única iniciativa. El Instituto Mapfre de Seguridad Vial ha editado un CD ROM - "El Ciclomotor, Escuela de Conducción", realizado por el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de Valencia- que llegará a autoescuelas y centros escolares. Se trata de un programa de formación, con contenidos básicos para circular con este vehículo, enfocado también a obtener la licencia de conducción. Cada unidad se acompaña de un vídeo explicativo y la evaluación de lo aprendido.

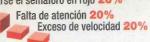
Por su parte, el Gobierno Vasco publicó el año pasado 'Klikomotor', una guía multimedia para alumnos de 14 a 16 años y sus profesores, que combina conocimientos con otros aspectos educativos como percepción del riesgo o habilidades sociales.

TRÁFICO Noviembre-diciembre 2001

#### LA ACCIDENTALIDAD DE LAS DOS RUEDAS

#### LAS CAUSAS

Saltarse el semáforo en rojo 26%



Maniobras incorrectas: adelantamientos cambios de carril o calzada y giros. El 40% de los accidentes se produce a 30-40 km/h., velocidad autorizada. pero capaz de causar lesiones severas

## TIPO DE ACCIDENTES

Colisión contra otro vehículo

Caidas 12%

Impacto contra

CÓMO ES **EL CONDUCTOR** 

→ Varón: 80%

- Su implicación en accidentes es 2,5 veces más que si es mujer. Los mayores de 35 años casi no sufren accidentes.
- →El fallo humano causa el 95% de los siniestros.

FALLOS EN LOS VEHÍCULOS

→ El mantenimiento es insuficiente → Llevan piezas y accesorios añadidos y no originales.

→ No está generalizado el uso de alumbrado.

- Con suelo seco: 84 % → Entre las 17 y 21 horas.
- → Motos v ciclomotores -mayoritarios- están implicados en la mitad de los accidentes ur-

FUENTE: Programa MAIDS (Barcelona)

SE PROTEGEN ♠ El 10% lleva el casco desajustado, sin abrochar o de tamaño

Únicamente el 30% usa guantes.
 ♦ Sólo el 3% lleva protección en las piernas o usa botas.

## Rara vez los motociclistas

implicados en accidentes tienen más de 35 años. Los varones protagonizan 2,5 veces más siniestros que las mujeres

gún José Luis Pedragosa, profesor de la Universidad Politécnica de Cataluña y colaborador de la investigación.

#### La ciudad de las motos

Barcelona es la ciudad europea con más motos y ciclomotores: un tercio de su parque automovilístico son vehículos de dos ruedas, la mayoría del segundo tipo -por eso ha sido elegida para este estudio-, aunque algunos resultados pueden extrapolarse a otras zonas. En esta ciudad, la proporción de accidentes de motos es alta -están implicados en la mitad de los siniestros-, causados, sobre todo, por maniobras inadecuadas o inoportunas: cambios de carril o calzada, adelantamientos incorrectos o giros. La velocidad máxima sólo fue rebasada en un 20% de los accidentes estudiados, pero casi un 40% de ellos

## Muchos accidentes

Los accidentes de ciclomotor han aumentado en los últimos años. En 2000, más de 470 personas murieron en España circulando en este vehículo y casi 30.000 resultaron heridas. Un estudio

de la Dirección de Programas de Investigación de Accidentes (DGT) en la Comunidad de Madrid dibuja un perfil del ciclomotorista implicado en accidente.

- ✓ Es varón, de 18 a 24 años, que usa casco.
- ✓ Tiene estudios básicos y dejó pronto de estudiar
- ✓ Obrero no cualificado.
- Accidente al ir o volver del trabajo, o como trabajo.
- ✓ Recorre más de 16.000 kms/año.
- ✓ Reside en el domicilio familiar y es el menor de, al menos, tres hermanos.
- ✓ Se muestra inconsciente frente al. riesgo. Su actuación causa el accidente en un 27% de los casos. En otro 19%, contribuyó junto con el otro conductor.
- ✓ Protagoniza colisiones frontolaterales o por alcance, en horas de suficiente

se produjo entre 30 y 40 km/h., velocidad capaz de causar lesiones de cierta gravedad en un impacto. Según Pedragosa, existe una relación directa entre velocidad y accidentes: si aumenta la primera, lo hacen los segundos. En su opinión, la velocidad "es una cuestión clave en la seguridad vial", pero no existe rechazo social hacia ella.

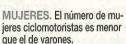
Según este estudio, el accidente más común -85%- es la colisión de la moto contra otro vehículo: el 12%. las caídas; y el 4%, el impacto contra un objeto. La mavoría de los accidentes se produce en la última parte de la jornada laboral o en el regreso a casa, entre las 17 y las 21 horas.

#### Varones y poco protegidos

Ocho de cada diez usuarios de moto y ciclomotor son varones. Su implicación en accidentes es 2,5 veces superior a las mujeres y raramente tienen más de 35 años. La práctica totalidad de los motociclistas utiliza casco -aunque un 10% lo lleva desaiustado, sin abrochar o de tamaño incorrecto-, pero sólo un tercio usa guantes y un 12%, protección adecuada en el cuerpo; además, apenas un 3%-lleva protegidas las piernas o usa botas. En cuanto al vehículo, no existe un uso generalizado del alumbrado entre estos vehículos y que su mantenimiento suele ser insuficiente, además de llevar instaladas piezas y

> accesorios no originales.

El equipo de investigación español -reconstructores de accidentes, médicos, psicólogos y pilotosha seguido más de 700 accidentes y analizado 120 de ellos en profundidad, incluyendo la reconstrucción del accidente, grabaciones en ví-



deo del entorno en que se produjo, el comportamiento de los vehículos, testimonios de los implicados, familiares y testigos... hasta completar 3.500 puntos de información. Según José Luis Pedragosa, "es la primera vez que se realiza una investigación de estas características en España y Europa". •

## LA APTITUD PARA CONDUCIR DE LOS CONDUCTORES ESPAÑOLES (y II)

DR. JUAN CARLOS GONZÁLEZ LUQUE. DGT DR. F. J. ÁLVAREZ GONZÁLEZ. Universidad de Valladolid

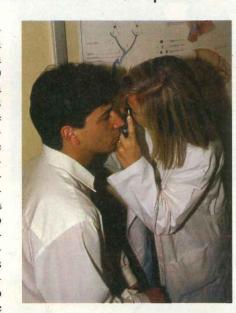
La gran mayoría de los conductores españoles posee un buen estado de salud, lo cual les permite poseer una adecuada aptitud para conducir. La valoración de la aptitud para conducir en los Centros de Reconocimiento de Conductores se muestra como relevante, ya que en definitiva se está velando porque las personas a las que se les permite conducir lo hagan con una adecuada aptitud.

omo señalamos en nuestro anterior artículo, la normativa Española (RD 772/1997 y el RD 2272/1985) y la europea (CD 91/439/EEC) establecen las enfermedades o circunstancias de salud que pueden impedir la obtención o prórroga del permiso de circulación, ya que los conductores no poseen unas adecuadas aptitudes para conducir con seguridad. Dicha valoración se realiza en los Centros de Reconocimiento de Conductores. En el anterior artículo nos centramos en el resultado final del reconocimiento de los conductores a la vista de los resultados del estudio multicéntrico realizado por la Universidad de Valladolid y la Dirección General de Trafico; en este, analizaremos aspectos relativos al estado de salud de los conductores de vehículos y su relación con el resultado final del reconocimiento. Dicho estudio se realizó en un total de 8.043 conductores -5.435(67.57%) hombres y 2.608 (33.43%) mujeres- y en él participaron 25 Centros de Reconocimiento de Conductores pertenecientes a distintas Comunidades Autónomas y colaboraron la Asociación Española de Centros Médico-Psicotécnicos -ASECEMP-,

la Asociación Catalana de Centros de Reconocimientos Médicos y la Sociedad Española de Medicina de Tráfico.

Los resultados que hacen referencia al estado de salud de los conductores españoles son los siguientes:

9 de cada 10 conductores consideró que



su estado de salud era bueno (66.9%) o muy bueno (27%).

● El 20.9% de los encuestados dijo padecer un proceso patológico, siendo más frecuentes en hombres (23.2%) que en mujeres (16.2%) y a medida que aumenta

 Las patologías más habituales corresponden al Aparato Circulatorio (7.2%), Sistema Endocrino (6.9%) y Aparato Respiratorio (2.2%), siendo las enfermedades más frecuentes la hipertensión arterial (5.7%), hiperlipidemia (4.1%) y diabetes mellitus (1,7%).

• 1 de cada 4 conductores (24.6%) tomaba algún medicamento. Los grupos de medicamentos más frecuentemente consumidos pertenecían al Aparato Cardiovascular (7.8%), Digestivo y Metabolismo (4.6%) y Sistema Nervioso (4.4%). Los fármacos más consumidos fueron antihipertensivos (3.2%), hipolipemiantes (3%) y analgésicos no narcóticos (2%).

Entre los motivos por los que la evaluación del conductor resultó 'No Apto' (0.3%), 'Interrumpido' (1.2%), o 'Apto con restricciones' (10.3%) destacan:

- Reconocimiento médico: diabetes mellitus (0.8%) y sordera parcial o completa (0.6%).
- Reconocimiento psicológico: deterioro psicomotor (0.3%) y deterioro cognitivo (0.2%).
- Reconocimiento oftalmológico: 'falta de agudeza visual' (3.9%) y 'visión monocular' (1.8%).

Estas cifras evidencian la necesidad de evaluar el estado de salud y la aptitud para conducir de nuestros conductores. Sólo una parte minoritaria -no llega al 0.3%- no posee una adecuada aptitud para conducir y, en consecuencia, no se le permite hacerlo, mientras que a 1 de cada 10 se le señaló alguna restricción. La evaluación de la aptitud para conducir -capacidad o idoneidad para el adecuado uso de un vehículo en un entorno vial determinadose realiza bajo una triple perspectiva -médica, oftalmológica y psicológica- en los Centros de Reconocimiento mostrándose los tres componentes como importantes.

Creemos oportuno finalizar este artículo igual que el anterior: Cuando acudimos a un Centro de Reconocimiento de Conductores, no vamos a pasar un trámite más, sino a que unos profesionales sanitarios señalen si nuestra aptitud para conducir es adecuada o no. Intentar engañarles es engañarnos a nosotros mismos y al resto de conductores. Evitar los accidentes de tráfico es una lucha de todos.

## A uno de cada diez conductores

se le señaló alguna restricción en su permiso para conducir. Pero sólo el 0.3% de los titulares de permiso no posee la adecuada aptitud para conducir



#### LO QUE NO CUBRE LA GARANTÍA

Estas son las averías o fallos no incluidos en la mayoría de las garantías:



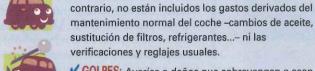
FALTA DE CUIDADO: Las averías debidas a negligencias o falta de cuidado, impericia del conductor, utilización defectuosa o sobrecarga -incluso pasaiera- del automóvil.



✓ DESGASTE NORMAL: Los problemas causados por el desgaste normal de diferentes elementos -neumáticos, pastillas de freno, luces, amortiguadores, escobillas de limpiaparabrisas...- en el funcionamiento correcto del coche.



✓ SUSTITUCIÓN DE PIEZAS: Los fallos producidos como consecuencia del uso de piezas o elementos al coche o sustitución de piezas de origen por otros no provenientes del constructor. ✓ MANTENIMIENTO: Salvo que se estipule lo



✓ GOLPES: Averías o daños que sobrevengan o sean consecuencia de cualquier tipo de accidente.

mantenimiento normal del coche -cambios de aceite,

sustitución de filtros, refrigerantes...- ni las

verificaciones y reglajes usuales.



✓ ACCESORIOS: Quedan excluidos todas las piezas o accesorios (por ejemplo, equipo de audio) que se instalen de forma no autorizada por el fabricantes o que no fueran originales.

#### **CUÁNDO SE PIERDE**

Las condiciones por las que más habitualmente se pierde la garantía:



✓ FALTA DE REVISIONES: Si no realizamos las revisiones establecidas por el fabricante siguiendo rigurosamente los plazos establecidos.



✓ TALLERES NO OFICIALES: Si durante el período de garantía las revisiones se realizan en talleres no



✓ EVENTOS DEPORTIVOS: La mayoría de los fabricantes, no sólo no cubren las reparaciones de daños causados por la participación en competiciones deportivas, sino que incluso anulan la



✓ SINIESTRO TOTAL: Si un vehículo es declarado siniestro total por una compañía de seguros y reconstruido posteriormente, la garantía del fabricante se pierde.



✓ MODIFICACIONES: Los vehículos cuyas características técnicas originales sean modificadas o transformadas, como cambiar el tamaño de rueda, modificar el sistema de invección o la carrocería (lo que se denomina 'tunning').

Justicia -encargado de esta transposición- aseguraron a "Tráfico" que un grupo de trabajo interministerial está elaborando el proyecto español, "esperando -aunque no hay un calendario establecido- que dentro del plazo previsto esté finalizado el nuevo texto legal". Otras fuentes oficiales han afirmado que, como España presidirá el próximo semestre la UE, se va a realizar un "esfuerzo extraordinario" para cumplir con los plazos.

#### **Distintas posturas**

Esta situación mantiene al sector a la expectativa. Por una parte, las asociaciones de consumidores han acogido positivamente la medida. Como afirma José Mª Múgica, director de OCU (Organización de Consumidores y Usuarios), "cualquier ampliación es buena", y subraya que "lo más importante es ver cómo se concreta la directiva y la asimilación que hagan los fabricantes". En este mismo sentido se expresa Mario Arnaldo, presidente de Automovilistas Europeos Asociados, para quien "lo que se persigue es establecer una armonización dentro de la UE de los derechos de los".

La otra parte, los fabricantes, mantiene distintas posturas. Unos -como



COMPRUEBE. Al comprar un coche, lease todas las clausulas de la garantía para no encontrarse con sor-

Fiat, Lancia y Alfa Romeo- se han adelantado a la entrada en vigor de las nuevas condiciones y, con efecto de 1 de septiembre de este año, sus vehículos cuentan con una garantía de 2 años. Ejemplo seguido posteriormente por Seat, Audi, Volkswagen, Skoda, Mercedes (sólo turismos destinados a uso privado) BMW y Opel que también ampliaron sus garantías a 2 años, desde el 1 de noviembre de 2001. El resto mantiene una postura bastante unánime: esperar. Unos, están "estudiando el asunto", como se afirma desde Citroën; otros, no lo reconocen públicamente, están "esperando a conocer la postura que adopta la competencia" por lo que, es posible que la lista de fabricantes que se adelantan a la norma

## Corrosión y pintura por muchos años

Las garantías que los fabricantes establecen en el capítulo de la corrosión y pintura de las carrocerías reciben tratamiento aparte. Entre 6 y 12 años son los períodos más generalizados, con excepción de Mercedes, quien, con la garantía 'Mobilo-life' (incluida de serie en cualquier turismo nuevo de la marca), eleva a 30 años la duración de la garantía de su carrocería por oxidación. Todos los fabricantes matizan que la reparación será gratuita siempre que la oxidación o

corrosión proceda del interior de la chapa o el defecto de la pintura sea en la carrocería de origen, excluyendo, explícitamente, las anomalías producidas por causas naturales o agentes externos, tales como lluvia ácida, acción de las aves, inmersión en agua, fenómenos naturales (granizo, inundaciones...), entre otras.

## Así están las garantías en España

PERÍODO VIGENTE

4154 DOMEO	0.45100.44
ALFA ROMEO	2 AÑOS (1)
AUDI	2 AÑOS
BMW	2 AÑOS - 100 000 KMS
CADILLAC	3 AÑOS o 100.000 KMS.
CHEVROLET	3 AÑOS o 100.000 KMS.
CHRYSLER	1 ANO o 50.000 KMS (2).
CITROEN	1 ANO
DAEWOO	3 AÑOS o 100.000 KMS.
FIAT	2 AÑOS
FORD	1 ANO
HONDA	3 AÑOS
HYUNDAI	3 AÑOS o 100.000 KMS.
LANCIA	2 AÑOS
LAND ROVER	1 ANO
LEXUS	6 ANOS o 200.000 KMS.
MAZDA	3 ANOS o 100.000 KMS.
MERCEDES	2 ANOS
MG	3 ANOS o 100.000 KMS.
MITSUBISHI	3 ANOS
NISSAN	5 ANOS
OPEL	2 AÑOS
PEUGEOT	1 ANO
PORSCHE	2 AÑOS
RENAULT	1 AÑO
ROVER	3 AÑOS o 100.000 KMS.
SAAB	1 ANO
SEAT	2 AÑOS
SKODA	2 AÑOS
SMART	1 AÑO
SUBARU	3 AÑOS o 100.000 KMS.
SUZUKI	3 AÑOS o 100.000 KMS.
TOYOTA	3 AÑOS o 105.000 KMS.
	(Pryus 5 años)
VOLKSWAGEN	2 AÑOS
VOLVO	1 AÑO

(1) En todos los casos en los que no se indique lo contrario, la garantía no tiene limite de kilometraie.

(2) Destacados en color rojo los fabricantes que se verán afectados por la entrada en vigor de la nueva

A TENER EN CUENTA

períodos de garantía estarán vigentes de diciembre de 2001. Dir ctiva Europea se traduce a la normanya aspañola, el período mínimo de garantía caberá ampliarse obligatoriamente a un mínimo de 2 años a partir del 1 de enero de 2002. ✓ No obstante, hay marcas que no han esperado a que esto ocurra y ya han incrementado su garantía a 2 años, como es el caso de Fiat,

Lancia, Alfa Romeo (ampliación vigente desde septiembre de 2001) y Seat , Volkswagen, Audi, Skoda, Mercedes (sólo para turismos destinados a uso privado), BMW y Opel que, asimismo, anunciaron que ampliaban a 2 años, a partir del 1 de noviembre de 2001.



AMPLIA. Los coches de los fabricantes asiáticos tienen períodos de garantía amplios, como Nissan, que ofrece 5 años

se incremente rápidamente.

¿A qué se debe la diferencia en los períodos de garantía que ofrecen las distintas marcas? La respuesta es muy fácil: a su política comercial. Mientras las marcas 'generalistas' tienen un mercado consolidado, los fabricantes asiáticos, para introducirse, han tenido que realizar una política agresiva basada, sobre todo, en un servicio postventa muy amplio. Para Clara Albertí, portavoz de Toyota y Lexus, "estas garantías amplías no hacen sino confirmar la confianza que tenemos en nuestro producto".

Además, existen diferentes criterios. Así, Carlos Álava, responsable de prensa de Renault, afirma que "no hay que engañarse: la garantía la paga el cliente. Y esto se puede hacer de dos formas: integrándola en el precio del coche -lo pagan to-

> dos- y otra, mediante una ampliación, que sólo paga el que la necesite o quiera". Esta ha sido, explica Álava, "nuestra política ".

Esta posibilidad la ofrecen todos los fabricantes: 'Supergarantía' (Seat), 'Tarieta Movipass' (Renault) o 'Premiun Class' (Porsche)... Su precio oscila entre 22.000 ptas. para un Seat "Ibiza" y 100.000 para el Saab "9-3" o 170.000 para el Ford "Galaxy". Con diferencias en el límite de kilometraje y períodos de tiempo, ofrecen un amplio abanico de coberturas: vehículo sustitutorio, gastos de hotel,

traslados avión, sustitución de neumáticos... •

## Las quejas

Las asociaciones de consumidores afirman que viviendas y coches son los temas con más reclamaciones y consultas. Según el Instituto Nacional de Consumo, el sector del automóvil en el año 2000 solicitó casi el 8% de las peticiones de arbitraje, sólo superado por las referentes a teléfonos (27,7%) y tintorerías (11,4%). Estas son las quejas más usuales

Tengo el coche en garantía y en el taller oficial me ponen una marca de aceite determinada y muy cara. ¿Si utilizó otro aceite pierdo la garantia?

- Compruebe si en su garantía existe una prohibición expresa para utilizar otro aceite o se trata de un ardid comercial.

Oceanie el coche en un concesionario de Zaragoza que cerró durante el período de garantía y me remiten para las revisiones a Teruel (170 km). ¿Qué puedo hacer? La Ley de Ordenación del Comercio Minorista establece que el productor garantizará un adecuado servicio técnico durante 5 años a contar desde la fecha en que el producto dejó de fabricarse. Su caso es una infracción a la citada norma.

 Durante la garantía me han sustituido unas piezas. No me han dado ningún resguardo. ¿Es normal?

El taller está obligado a entregar el documento donde se reflejen las operaciones realizadas y los recambios utilizados, con independencia de quien se haga cargo del pago de la factura

 Acabo de comprar un coche, y lleva dos semanas en el taller. He pedido un coche sustitutorio y me ofrecen uno a 4.000 ptas/día. ¿Tengo derecho a un vehículo sin coste para mí?

- Hay que comprobar en su garantía si el servicio de vehículo sustitutorio está o no incluido y bajo qué condiciones.

 Me entregaron el coche sin manuales porque estaban agotados. ¿Es legal?

- El artículo 13 de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Úsuarios establece que los productos deben incorporar obligatoriamente instrucciones.

(Fuente: Automovilistas Europeos Asociados).

#### CARACTERÍSTICAS

#### MOTOR:

Cilindrada: 2,976 c.c. Potencia máxima: 220 CV a 6,300 r.p.m. CARBURANTE:

#### Gasóleo. **EQUIPAMIENTO DE** SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cabeza delanteros y traseros. Programa electrónico de estabilidad (ESP), ABS. Cinturones de seguridad traseros de 3 puntos con prétensores. Dispositivo de anclaje sillita infantil Isofix.

Entre otros. Opcional: Sensor de Iluvia (162 €). Faros antiniebla delanteros (108 €).

4,70 mts. (long.) 1,74 mts. (anc.) 1,46 mts. (alt.) Maletero: 475 litros. CONSUMO:

Urbano, 7,7 I./100 km. Carretera, 4,4 I./100 km.

PRECIO: Desde 28.079 € (4.672.000 pesetas).

#### **COCHE ACTUAL**

2.0 D4-D Sol



"Avensis" a un "Avensis Verso" es en el nombre. Por lo demás, el "Verso" tiene entidad propia y unas soluciones de espacio que le sitúan

en la categoría de los monovolúmenes superiores, con propuestas estilísticas que le diferencian de sus rivales. Su principal rasgo es una silueta robusta v compacta en la que

llaman la atención tanto las puertas traseras como las ópticas delanteras,

COMENTARIO. - En lo único que se parece un

en ambos casos, de exagerado tamaño. En el apartado mecánico, se recurre al Diesel D4-D, pero más tarde llegará el motor 2.0 VVT-i de 150 CV. El motor D4-D con 'common-rail' logra aumentar la potencia de 110 a 116 CV al montar un turbocompresor de geometría variable. Su funcionamiento destaca por una entrega de potencia más progresiva desde la parte baja del cuentavueltas, lo que beneficia las recuperaciones y aceleraciones. El equilibrio de la suspensión ofrece un comportamiento cómodo y eficaz. En zonas de viradas, la carrocería no se inclina demasiado y en largas rectas no pierde aplomo. En España se presentan dos niveles de acabado y equipamiento -Luna v Sol- v dos configuraciones, de 6 ó 7 asientos. ◆

COMENTARIO. - Los cuatro millones que

cuesta este vehículo suponen su principal y

casi único inconveniente, pero si se analizan

con detenimiento todos sus dispositivos, se

llega a la conclusión de que su alto precio

está justificado. Pero, claro, no por ello

Cuenta con un motor turbodiésel con la

última tecnología de bomba-inyector,

alcanza una potencia de 130 CV y tan-

to sus consumos como sus prestacio-

nes son sobresalientes. Sólo dos pe-

queños detalles impiden redondear un

propulsor perfecto: la falta de un ma-

yor empuje desde el ralentí hasta las

1.500 vueltas, así como un índice de ruido

más elevado de lo habitual. Otros aspectos

mecánicos resaltables positivamente son la

caja de cambios de 6 velocidades y el siste-

ma de tracción a lsa cuatro ruedas de tipo

"Haldex", que consigue mejorar bastante la

ya de por sí excelente estabilidad del

"Golf", lo que significa una seguridad de

Conserva las virtudes de todos los "Golf" en

cuanto a acabado y habitabilidad. Sólo una

pequeña variación debe significarse, y es

que la capacidad del maletero ha pasado de



www.tovota.com

deja de ser alto.

marcha extraordinaria.

320 a 245 litros. ♦

WEB www.vw-es.com

**TOYOTA AVENSIS VERSO** 



► Versatilidad ► Respuesta del motor **▶** Comportamiento ► Altura tercera fila

► Manejo del cambio

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

SEGURIDAD: Estabilidad: 8. Suspensión: 8. Frenos: 7. Dirección: 7. Ruedas: 7. Luces: 8.

NOTA MEDIA: 7.5. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7.

#### **MOTOR 16**

COMENTARIO.- Muchos esperaban la llegada del nuevo "Mini" como agua de mavo. Ya el Volkswagen "Beetle" reeditado puso sobre aviso a muchos nostálgicos de que lo retro estaba de moda. Pero nadie se esperaba que el "Mini" recuperara tan fielmente el espíritu del primer modelo. BMW se ha encargado de ello y el resultado ha sido magnífico. La versión "Cooper" es, de momento, la más deportiva v con sus 115 caballos de potencia y una estabilidad a toda prueba,

combina una estética retro, un comportamiento deportivo, un esquema técnico actual y una seguridad al más alto nivel. Éste último aspecto ha sido una de las preocupaciones del equipo técnico alemán que ha desarrollado el nuevo "Mini". Doble airbag delantero, airbags laterales, control de tracción, ABS de última generación, control de la presión de los neumáticos... Además de esto, el aumento del tamaño (ahora mide 2,46 m. de longitud) y una rigidez torsional extraordinaria aumentan todavía más los niveles de seguridad. En el aspecto negativo, hay que destacar la falta de carácter del motor, la mínima capacidad del maletero y una suspensión algo seca que, junto con la rumorosidad elevada del motor, pueden eclipsar sus virtudes. •

www.mini.es

#### MINI COOPER



► Estabilidad a toda prueba

► Calidad de ejecución

► Motor agradable

► Capacidad de maletero

► Motor falto de carácter

► Suspensión algo seca Estética: 9. Acabado: 8. Habitabilidad: 6. Maletero: 4. Confort: 5. Ins-

trumentación: 7. Equipamiento: 8. Potencia: 6. Elasticidad: 6. Cambio: 8 Velocidad punta: 7. Aceleración: 6. Consumo: 7.

SEGURIDAD: Estabilidad: 9. Suspensión: 9. Frenos: 8 Dirección: 9. Ruedas: 8. Luces: 8.

NOTA MEDIA: 6.4. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8.5.

#### CARACTERÍSTICAS

#### MOTOR:

Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia máxima: 115 CV a 6,000 r.p.m. CARBURANTE: Gasolina sin plomo.

**EQUIPAMIENTO DE** SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales v laterales delanteros. ABS con CBC (control de frenada en curva) v distribución electrónica de frenado. Control de tracción Control de presión de neumáticos. Entre otros.

Opcional: Airbag de cabeza (337 €), Anclaie de asiento sillita infantil Isofix (34 €). Entre otros.

#### **DIMENSIONES:**

3,62 mts. (long.). 1,68 mts. (anc.), 1,40 mts. (alt.). Maletero: 160 litros.

CONSUMO: Urbano, 9 I./100 km.

Carretera, 5,4 I./100 km.

PRECIO: 17.500 € (2.911.755 pesetas)

#### CARACTERÍSTICAS

#### MOTOR:

Cilindrada: 1.896 c.c. Potencia máxima: 130 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE: Gasóleo.

#### **EQUIPAMIENTO DE** SEGURIDAD:

#### De serie: Airbags delanteros de conductor y

acompañante. ABS. Control de tracción. Entre otros. Opcional: Airbag de cabeza (992 €). Sistema de estabilidad, ESP (559 €).

#### Entre otros. **DIMENSIONES:**

4,14 mts. (long.). 1,73 mts. (anc.), 1,44 mts. (alt.), Maletero: 245 litros.

CONSUMO: Urbano, 8 I./100 km. Carretera, 5,1 l./100 km.

PRECIO: 24.287 €

## **AUTOREVISTA**

#### **VOLKSWAGEN GOLF TDI 130CV 4** MOTION





- ► Excelente habitabilidad
- ► Consumo mínimo
- ► Sobresalientes prestaciones



► Precio alto ► Motor ruidoso

► Maletero pequeño

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

SEGURIDAD: Estabilidad: 9. Suspensión: 9. Frenos: 8. Dirección: 8. Ruedas: 8. Luces: 7,5.

NOTA MEDIA: 8,1, NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,3.

## **AUTOPISTA**

COMENTARIO.- Coincidiendo con la incorporación del nuevo sistema de cambio continuo, denominado "Multitronic", el "A6" ha recibido algunas mejoras en su estéti-

ca y características técnicas. El motor V6 de 2,5 litros TDI se ha revisado y modificado, ganando 5 CV extras, con lo que su potencia máxima se cifra ahora en 155 CV. Pero lo más importante de todo es la inclusión del cambio "Multitronic" -tan suave que prácti-

camente no se nota su actuación-, con el que el "A6 TDI" se encuentra tan cómodo que transmite esta sensación al conductor y los pasajeros. La caja de cambios tiene dos modos de actuación: automático y manual. En la primera de ellas, el conductor únicamente tiene que preocuparse de pisar el acelerador y el freno, mientras que en la segunda, tiene la posibilidad de elegir en cual de las 6 marchas quiere circular, simplemente actuando sobre la palanca o sobre los pulsadores que lleva en el volante. El motor se acopla a la perfección a este cambio, aunque la única nota negativa es que su consumo resulta algo más alto que su equivalente con caja de cambios

manual.

http://audi. vw-audi.es







► Comportamiento dinámico



**▶** Consumos

▶ Sonoridad

Estética: 7. Acabado: 8.5. Habitabilidad: 8. Maletero: 8. Confort: 8. Instrumentación: 8. Equipamiento: 8. Potencia: 8. Elasticidad: 7,5. Cambio: 8,5. Velocidad punta: 8,5. Aceleración: 7,5. Consumo: 7.

SEGURIDAD: Estabilidad: 8. Suspensión: 7,5. Frenos: 7,5. Dirección: 8. Ruedas: 8. Luces: 8.

NOTA MEDIA: 7.9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,8.

## CARACTERÍSTICAS

#### MOTOR:

Cilindrada: 2,496 c.c. Potencia máxima: 155 CV a 4,000 rpm. CARBURANTE: Gasóleo.

#### **EQUIPAMIENTO DE** SEGURIDAD:

De serie: Sidequard (sistema de airbags de cabeza). Control de estabilidad ESP. ABS. Control de tracción.Entre otros.

Opcional: Airbags laterales traseros 469 €). Faros xenón plus (1190 €). Sistema desactivación airbag acompañante (110 €). Anclaje asiento sillita infantil Isofix (55 €). Entre otros.

#### **DIMENSIONES:**

4,79 mts. (long.). 1,81 mts. (anc.), 1,45 mts. (alt.) Maletero: 551 litros. CONSUMO:

Urbano.9.2 I./100 km. Carretera, 5,6 l./100 km.

PRECIO: 40.010 €

39

TRÁFICO, Noviembre-diciembre 2001

#### **BIENVENIDA A UN MITO**

Cuando Alec Issigonis recibió el encarao de diseñar un coche pequeño, capaz

de transpor-

tar a cuatro personas y algo de equipaje, no sabía que iba a entrar en la historia del automóvil. al conseguir uno de los coches más populares del mundo, el "Mini", presentado en 1959. A lo largo de su historia han aparecido numerosas versiones: como furgoneta, pick-up, familiar, deportivo, de luio... El último "Mini" salió de la cadena de montaje el 4 de octubre de 2000, tras 41 años de producción v con casi 5.400.000 unidades fabricadas. A España llegó a principios de los sesenta y en 1968 se estableció en Pamplona la fábrica AUTHI, que lo fabricó hasta 1975. La versión más popular, el "Mini

850", en 1974 costaba 119,708 pesetas. El "Mini" ha sido comercializado por Austin, Morris, Riley,

Wolseley, Mini, Rover, y ahora BMW, que lo ha vuelto a poner en el mercado, siendo fiel al espíritu inicial pero con todas las innovaciones tecnológicas actuales, en dos versiones el "Mini One" v el "Mini Cooper". En España se puso a la venta a principios de octubre.



#### AIRBAG PARA DESCAPOTARIES

Airbags laterales que protegen a los ocupantes del coche, aun cuando se trate de un descapotable con la capota replegada, es la última aportación de Porsche. Se trata de un sistema de airbags laterales denominado 'POSIP' con una gran capacidad (30 litros) que protege cabeza, tórax y cadera. Los módulos de los airbags están integrados en las puertas. Este sistema va incorporado a la última versión del Porsche "911 Carrera".

> "www.pacocostas.com" es la dirección web que Paco Costas, veterano periodista del mundo del motor, acaba de abrir. Noticias, pruebas de coches, el mundo de la Fórmula-1, temas de seguridad y un apartado dedicado a la educación vial configuran la oferta de esta página, que además deja una puerta abierta para que los internautas 'cuelguen' sus opiniones.



Honda acaba de desarrollar un 'dummy' peatón que será utilizado para simular atropellos

en los crashtests. Este 'dummy' de segunda generación imita la for-(1) ma, peso y estructura del ser humano e incorpora ocho captadores de datos situados en el cuello, el fémur y otras partes del cuerpo. Los datos obtenidos permiten un conocimiento detallado de los daños que los peatones soportan

durante los choques (fron-

tales y laterales) y sirven

para que el fabricante japo-

nés desarrolle coches me-

atropello.

nos agresivos en caso de

#### **NUEVA GAMA OPEL**

Opel acaba de presentar su gama 2002. Entre las novedades más interesantes destacan la nueva versión del Astra "Eco4", que es el primer coche de "cuatro litros" en el segmento de los compactos, y la incorporación de airbags laterales y de reposacabezas activos de serie en la mayoría de sus modelos.

FORD ha presentado el nuevo "FIESTA" que estará en el mercado en la primavera de 2002. Con un diseño totalmente renovado, va equipado con el sistema de protección inteligente de Ford, capaz de adecuar la respuesta de

los airbags a la severidad de la colisión. Estará en mercado en versiones gasolina y diesel.



En julio de 2002 entrará en vigor la Ley de Fin de la Vida Útil de los Automóviles, que obliga a los fabricantes a asumir el reciclado de sus coches matriculados desde esa fecha. Desde 2006. tendrán que reciclar todos sus modelos. A partir de enero de 2003, el vertido incontrolado de neumáticos viejos estará prohibido en España. O Todos los coches deberán llevar sistema de control de neumáticos a partir de 2004.



### **PILOTO DE PRUEBAS** DE RENAULT

Fernando Alonso ha sido nombrado piloto de pruebas oficial de la escudería Renault de Fórmula-1 para la temporada 2002. Este joven piloto de 20 años, piloto oficial de la escudería European Minardi F1 durante la temporada que está a punto de terminar, es una de las

promesas españolas más importantes del deporte del motor.

#### AFI COCHE EN GUERBA?

0

Cuando el pasado 11 de septiembre sendos ataques terroristas asolaban Nueva York v Washington, la flor y nata de la industria del automóvil estaba reunida en la inauguración del Salón de Francfort, La noticia enmudeció el evento. El futuro se había vuelto negro. Sin embargo, a pesar de los primeros malos augurios, el mundo del automóvil no parece que se haya visto afectado, hasta ahora, gravemente. En España, fuentes de ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles v

Camiones) afirman que "hay que ser prudentes antes de dar cualquier valoración. Es cierto que en un primer momento parece que está funcionando bien -en octubre las ventas crecieron casi un 12%-, pero hay que tener en cuenta el contexto económico en el que nos movemos". Así, es importante conocer lo que sucede en Francia -mantiene un ritmo de crecimiento sostenido- v Alemania -en recesión--, porque casi toda nues-

**ROBOT AL VOLANTE** 

Un robot con cuatro brazos (dos

para maneiar el volante, uno pa-

ra cambiar de marcha y otro pa-

ra girar la llave de contacto) y

tres piernas (una para cada uno

de los pedales) llamado 'Klaus'

es el nuevo humanoide de

Volkswagen capaz de sentarse

al volante de un coche. Sustitu-

ve a los conductores 'de verdad'

cuando Volkswagen prueba sus

coches en circuitos especial-

mente duros (zonas bacheadas,

con adoquines y salpicaduras

de agua salada...), reduciendo el

trabajo y la fatiga de los con-

REVISTA dedicada al MUNDO

DEL MOTOR que ha hecho su

aparición en los kioskos.

Las novedades del mercado

y la información sobre los

temas de actualidad se dan

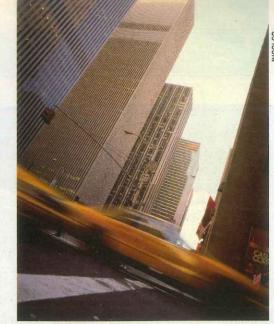
ductores humanos.

MOTOR@OIL es el

nombre de la última

cita en sus páginas

¡Bienvenidos!



tra producción se exporta a estos países. Durante el último enfrentamiento bélico -Guerra del Golfo- los fabricantes aceleraron las investigaciones para reducir el consumo y la contaminación.

## **NUEVO BMW SERIE 7**

Tecnología, seguridad y confort son las características que definen a la última generación de la "Serie 7" de BMW. Tecnología, con los motores V8 de 3,6 y 4,4 l. Confort, gracias al sistema 'iDRive' -una consola situada en el apoyabrazos delantero que controla a partir de la voz del conductor hasta 270 funciones del coche-. Y seguridad, mediante el nuevo sistema 'ISIS', que clasifica el habitáculo según zonas. En cada una de ellas, un sensor activa los distintos elementos de seguridad según las necesidades de cada una de ellas. En el mercado, el precio de la

versión más básica tas.

# superará los 13 millones de pese-

## TUNEL DE VIENTO VIRTUAL

Seat acaba de estrenar un sofisticado programa de cálculo que permite evaluar el comportamiento aerodinámico de los nuevos modelos. En este túnel de viento virtual, se simulan las más di-

versas condicio-

nes aerodinámicas, obteniendo datos muy útiles en cuanto al efecto del viento sobre el vehículo y sobre la refrigeración de los motores.

LOS COCHES MÁS VENDIDOS **EN OCTUBRE DEL AÑO 2001** 







Peugeot 206 5.917

Ford Focus

5.167

Seat Ibiza



Volkswagen Golf 4.646



Opel Astra 4.631 unidades



Renault Clio 4.236



3.014

Seat Leon 2.956

Fuente: DGT.

TRÁFICO. Noviembre-diciembre 2001

# JOSÉ ÁNGEL HEVIA

GAITERO



EMMANUEL ZOCO. FOTO: ARTEFACTO

Con sólo dos discos -"Tierra de Nadie" vendió dos millones de ejemplares y "Al otro lado" aún está en todas las listas de éxitos- el nombre de José Ángel Hevia ha quedado ligado a la gaita en todo el mundo. Su música, ejemplo del mestizaje actual, mezcla la tradición celta y elementos de otras culturas. Al volante se considera nervioso, dice estar aprendiendo a disfrutar de la conducción y cree que, mientras siga faltando el sentido común, harán falta sanciones.

odo empezó hace treinta años.
"Tenía cuatro cuando vi por
primera vez una gaita. Fue en
una romería con mis padres y
mis abuelos". Antes había tenido en las manos varias 'de juguete', de esas con la leyenda 'Recuerdo
de Covadonga'. A los diez años decidió aprender a tocar y a los 18,
mientras estudiaba Filología Hispánica, empezó a crear escuelas de gai-

ta por Asturias. Era la época de "La quinta del biberón", "un grupo de jóvenes profesores de gaita que rompimos con el tradicional método de enseñanza, oral y rural, para convertirlo en un género urbano y de tradición escrita".

- Su madre era reacia a que se dedicara a tocar la gaita...
- Sí, ella no quería que tocara en romerías y por ahí, porque pensaba

que ese ambiente era de borrachos y de paisanotes. Pero estaban orgullosos y me apoyaron

- Arrasó en su irrupción en el mercado. ¿Le cogió por sorpresa?
- ¡Cómo va a esperar uno un éxito tan fuerte cuando es un músico tradicional, de toda la vida, que lo que ha hecho es recorrer romerías y tocar en el minoritario ámbito del folk!
- ¿Qué proceso sigue para componer sus temas?
- Cada tema cuenta una historia. Me inspiro en la naturaleza, en un viaje, en una vivencia, en un 'cabreo'... Los 'cabreos' dan temas geniales (ríe). Y a partir de ahí, intento transmitir esa emoción a través de mi lenguaje...
- El 11 de septiembre estaba en Los Ángeles para los Grammy Latinos, ¿cómo lo recuerda?
- Estaba en la cama, con la televisión puesta, y aluciné con lo que parecía una película de ciencia ficción. Pensé: estoy en EE. UU. el día que empieza la III Guerra Mundial.

#### El lujo de un coche antiguo

- Entre sus aficiones dedica mucho tiempo a un coche antiguo...
- Sí, es un pequeño lujo que me permití hace un par de años. Me compré un Citroën 11 del 54, un coche que me encanta desde niño. Tiene una línea antigua, pero cuando salió era revolucionario. Siempre que puedo lo uso para dar paseos.
- ¿Ha realizado alguna vez el trayecto entre Asturias y Madrid?
- Alguna vez. En una ocasión, al principio, con el coche todavía en plena restauración, lo pasé un poco mal. Me falló el cambio y tuve que hacer Valladolid-León con la palanca de cambios atada con la bandolera de la funda de la gaita. Me salvó una patrulla de la Guardia Civil que me prestó una llave inglesa.
- ¿No teme que este coche le ponga en más aprietos?
- El coche está puesto al día, pero es normal que un coche de casi 50 años falle alguna vez. Pero como sus elementos técnicos son antiguos, casi siempre sales adelante con un destornillador o un alambre. El riesgo es parte del juego.

José Ángel Hevia se sacó el permiso nada más ser mayor de edad: "En un pueblo como Villaviciosa, con 4.500 habitantes, conducir te da independencia". El coche pronto se convirtió en un instrumento de trabajo -atendía a sus alumnos en las escuelas de gaita en Asturias— y hacía unos 50.000 kilómetros al año.

#### Disfrutar del trayecto

- Defínase como conductor...
- Soy un conductor nervioso porque lo soy en mi vida. Pero he aprendido a disfrutar del coche y del trayecto... Antes conducía con música, pero últimamente he dejado de hacerlo: me recuerda el trabajo.
- ¿Le parece bien la nueva Ley de Tráfico y el endurecimiento de las normas?
- Sí, la legislación tiene que ayudar a cubrir la falta de sentido común de



## "En España no hay

carreteras preparadas para circular a más de 120 km/h, aunque los coches sí estén capacitados. De ahí surgen los problemas"

los conductores. Deberíamos regirnos por el sentido común y, por ejemplo, correr menos y no hablar por teléfono al volante. Hasta que llegue ese momento, las sanciones son necesarias. Como conductores, hemos evolucionado mucho en los últimos 20 años, pero queda bastante por hacer.

- ¿Cómo se conduce en España?
- Todos nos transformamos radicalmente al volante: nos convertimos en monstruos. Nadie se salva. Pero hemos ganado en respeto. Hoy podemos cruzar un paso para peatones sin que peligre la vida. Hace treinta años, quien viajaba a Alemania o Francia se quedaba 'alucinado' de que fuera así
- En Alemania no hay límite de velocidad. ¿Eso sería posible en España?
- No. Eso es posible gracias a las carreteras, y en nuestro país no hay carreteras preparadas para circular a más de 120 km/h, aunque los coches sí estén capacitados para ello. Precisamente de ahí surgen los problemas. ◆

## Sueño con bellota



"He renunciado al

coche, dependo de

los taxistas: todos me

dan la razón, me

llaman sensata y

prudente, v vo me

enorgullezco"

ESPIDO FREIRE ESCRITORA

e vez en cuando sueño que conduzco. Nunca abro la puerta de un coche, nunca me entretengo en detalles
engorrosos como esos, nunca he caminado durante horas para encontrar
el coche en un aparcamiento, nunca me he enfure-

cido por el importe del seguro.

Por otra parte, no llego a ver el coche desde el exterior. Lo imagino aerodinámico, de tamaño mediano, posiblemente azul, pero esas son reflexiones despierta. Dormida, no reflexiono. He llegado al coche, y ahí comienza el sueño. De vez en cuando, me miro en el espejo retrovisor. Soy feliz, me he librado de mis eternas ojeras, posiblemente de las preocupaciones que las causan, inquietudes de perfeccionista jamás satisfecha con la realidad ni sus efectos. En el recinto de cuero y metal que me envuelve la angustia queda fuera.

En algunas ocasiones el sueño se tuerce. Aparecen curvas en las que no sé girar a tiempo, y creo que voy a estrellarme; pero el coche vuela, sabe evitar los barrancos y los ríos que bordean la carretera imaginaria y me depositan, sana y salva, como si en lugar en un ingenio mecánico fuera una mariposa de alas de cristal y caucho, en el suelo. Siempre hay verde en los sueños, siempre se desliza al otro lado de las ventanillas un paisaje apacible y fresco. Cuando quiero calmar los nervios y evoco algún paraje imaginario, escapo de nuevo al de mis sueños en coche. Hay robles, puedo ver las bellotas desde el coche, desde el sueño. Cojo una. Siento la cabeza rugosa, el cuerpo suave como satén, con la misma sensación aceitosa y seca de las

castañas recién desprendidas del erizo. Conduzco con una bellota en la mano, y sonrío en el retrovisor.

No sé conducir; nunca aprendí, no lo hice cuando fue el momento, y no creo que encuentre tiempo ni deseos para ello ahora. Cambié el dinero y el tiempo del carnet en viajes al extranjero (deseaba aprender idiomas, pronunciar palabras extrañas que no han dejado de ser ajenas), en tardes perdidas en discusiones literarias en la universidad. Mientras mis amigos iban logrando permiso para guiar un coche y emprender camino en solitario por las carreteras que luego nos alejarían, yo me empeñaba en continuar anclada: me movía a

otro ritmo, en otra dirección.

Preferí entregarme a las manos y la responsabilidad de otros: mi padre conducía, sólo él en casa. Las niñas nos dedicábamos a inventar juegos, a contar matrículas, a pedirle que parara porque habíamos visto flores durante los interminables trayectos veraniegos. Mis preferidas eran las digitales, esos dedales fucsias como bofetadas de color en las cunetas. Descubrí más tarde que eran venenosas. Que eran capaces de frenar el corazón.

En mis sueños aparecen también las digitales, y a veces brezo, y a veces la diminuta flor del tojo. Ya no deseo cogerlas: sé que puedo parar cuando lo desee, de modo que no lo hago. Quizás, pienso yo despierta, esas flores me esperen al final del camino, en la parada definitiva, que en el sueño nunca llega.

Cuando tuve edad como para desear desprenderme de mis padres y buscar refugio en los amigos, también ellos supieron conducir. Charlábamos, convertíamos cada viaje en una excursión. Ya no se paraba por flores, sino por tiendas, por la ropa que se exhibía en ella como tentaciones encarnadas en tela. Las chicas se detenían, aparcábamos, observábamos los trajes y los pañuelos, dábamos o negábamos nuestra

aprobación. Los muchachos se reían, y continuaban. Aprendí que los hombres llevaban siempre prisa, algún tipo de apresuramiento, que la meta era la preocupación que les sostenía al volante. En las mujeres aún no he descubierto el motivo: pero tal vez se deba a que yo no puedo conducir.

Más tarde, cuando logré el dinero y la confianza, comencé a prodigarme en taxis: les cuento, les interese o no, que he renunciado al coche, que dependo de ellos: todos me dan la razón, me llaman sensata y prudente, y yo me esponjo y me enorgullezco, como cuando mi padre me felicitaba por no marearme, o mis amigos por reconocer una señal de tráfico. A cambio del pago puedo solicitar que se detengan donde yo desee, haya flores, o ropa, o sencillamente, por capricho.

Casi nunca cedo a ese impulso, casi siempre mi destino es el aeropuerto, o algún trabajo, algo urgente que requiere un taxi y no las piernas, perezosas en las distancias largas y la prisa, o el metro, esa polilla subterránea y enloquecida. Pero podría, pienso que podría, y sonrío, y he de hacer un esfuerzo para recordar si he salido del sueño o continuo en él.

No hay prisas durante el sueño. No hay acompañantes

tampoco, padres, o amigos, o niños en el asiento trasero. No necesito de nada más para obtener la felicidad. Ni siguiera recuerdo si hace sol, aunque no debe llover, porque las digitales destacan claramente en la luz. Y la bellota, sedosa v mutante, se desliza seca entre mis dedos. Soy feliz, no se cruzan otros coches, ni hay señales, fuera de los avisos amarillos del tojo. Me encuentre en la tierra en la que me encuentre, se sitúa fuera de las leyes ordinarias. O, tal vez, rijan allí las normas que impuse para los territorios imaginarios cuando era muy pequeña, en los viajes eternos

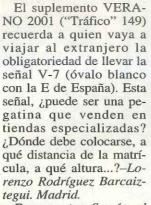
sin digitales, ni pausas. Horas perdidas, robadas a la niñez y a los juegos. Kilómetros sin moverme, fija en mi asiento, jugando a contar matrículas y números primos, intentando reflejarme en el retrovisor, haciendo muecas a los mayores que sabían lo que hacían. Que sabían a dónde me llevaban.

No aprenderé nunca a conducir, creo. No quiero sumergirme en las disputas de conductores, en virajes bruscos para evitar a los taxistas, más hábiles a fuerza de hábito. Es dulce ser guiada, confiar en quien conduce, entregarse sin esfuerzo al camino y al destino. Me tranquiliza, al menos en un aspecto de mi vida, ceder a otro la responsabilidad.

En el sueño continúo, conduzco sin tregua, con la misma placidez con la que soy conducida en la vida real. No sé qué ocurrirá cuando sueñe que me detengo, cuando haya arribado al fin. Quizás me despierte. Quizás decida conseguir el permiso de conducir.

O quizás, cuando llegue, no pueda despertar.

## Colocar la E (España)



Respuesta: Según el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos (BOE 26/1/99), la señal V-7, distintivo de nacionalidad española, debe estar situada en la parte posterior del vehículo, inscrita en el mismo o en una placa separada. Si está inscrito en una placa, se fijará en posición vertical y perpendicular al plano longitudinal mediano del vehículo. Si se adosa o pinta en el vehículo, debe quedar en una superficie vertical.

#### Cabina atropellada

En ciudad también encontramos, por desgracia, restos de accidentes aparatosos. Las imprudencias no sólo se desarrollan en carretera. En el barrio de Nazaret (Valencia), un domingo amaneció de esta guisa la cabina de la foto. A pesar del estado en el que quedó, el teléfono funcionaba con normalidad. No tengo constancia de que en el momento del impacto hubiera dentro nadie, pero ¿se imaginan las consecuencias si hubiera habido...? – Maximiliano Jarque Blasco. Valencia.

SE HABÍA ENFRIA DO EL MOTOR Y

PARECE QUE YA

SE ESTA RECU-

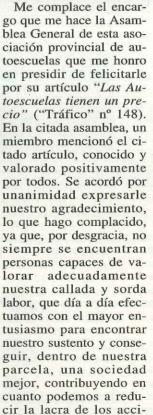
PERANDO ...

#### Precios abusivos

Quiero solicitar que se ponga fin a los precios abusivos de las aseguradoras para vehículos o ciclomotores. Bueno, el de estos últimos no es abusivo, sino desorbitado... ¿Para qué se permite a personas con 18 años obtener el Permiso de Conrequieren un mínimo de 25 ó 27? Un decreto debería regular estos precios y condiciones, ya que, por esto, muchos coches y ciclomotores circulan sin seguro, con el problema que esto acarrea.— Antonio Maraver Alcántara. Bollullos del Condado (Huelva).

ducir si las aseguradoras

#### Gracias por el artículo



Igualmente, se acordó ampliar nuestra felicitación por la cantidad, claridad y calidad de los temas tratados en la revista que dirige, deseando que siga Vd. en dicha labor y en la misma línea muchos años más, por el bien de todos los que ca-

dentes de tráfico.

da dos meses nos asomamos a la interesante ventana de sus páginas.— Juan Antonio Hidalgo. Presidente As. Prov. de Empresarios de Autoescuelas. Ciudad Real.

#### El lado del desnivel

La señal P-30 (escalón lateral) indica un peligro por la existencia de un desnivel a lo largo de la vía en el lado que indique el símbolo, pero se da la circunstancia de que ese símbolo siempre está indicando el lado derecho. ¿Se señaliza de alguna forma cuando el desnivel se encuentre en el izquierdo?— Miguel Alzallú Narro. Albacete.

Respuesta: De la definición que el art. 149 del Reglamento General de Circulación (BOE 31/1/92) hace de la señal P-30 -que su consulta reproduce-, se deduce que cuando el desnivel se en-

cuentre en el lado izquierdo de la vía de un solo sentido, el escalón del símbolo ha de indicar que se encuentra en ese lado.

## ¿Seguridad Vial de vacaciones?

Las pasadas vacaciones observé, como otros años, que sobre todo en la zona costera no respetar las normas de tráfico es lo normal, con total desprecio de la seguridad vial. Las burradas que más me sorprendieron fueron: pasear un toro de capea por las calles del municipio sin cortarlas previamente al tráfico de personas y/o vehículos; conductores acelerando en las proximidades de un paso para peatones para pasar antes que el peatón; jóvenes conductores empeñados en 'instalar' hilo musical por la calle; patinadores en bañador por el centro de la calzada, sorteando vehículos; el conductor de un ciclomotor haciendo malabares entre la circulación, marcando e incluso conversando por teléfono; un camión munici-

### **ACUSE DE RECIBO**

## Nadie paró

El pasado 12 de julio, a las 12 de la noche, en la autovía Valencia-Sagunto, a la altura de Meliana, a un camión que transportaba mármol se le rompieron los apareios de estiba y toda la carga, incluidos unos portones de madera, se desparramó sobre el asfalto. El mármol se desmenuzó en múltiples cascotes v los portones -imenos mal!- se fueron uno al arcén derecho y otro quedó casi en la mediana de la autovía. Yo conducía una moto. 'Tiré a fondo' de frenos y me vino justo para, tras pisotear varios enormes cascotes, no estamparme con el portón de la mediana. Como me percaté del peligro que suponía para el tráfi-

co, situé mi moto en el arcén tan afuera como pude vuelta la luz hacia el tráfico y puse las luces de emergencia. Al tiempo, con una linterna de mano hice señales para que aminoraran la marcha los muchos coches que pasaban. El conductor del camión, a mi lado, blandía un triángulo de peligro tratando de evitar un accidente. Se llamó al 112 y, al momento, un coche de Policía Local se hizo cargo de la situación. Sin embargo, considero una locura que nadie parara para ver qué ocurría y que alguno ni siquiera aminorara la marcha, ¿Miedo o desprecio por el prójimo, señores conductores? - Augusto Enriquez. Sagunto (Valencia)

pal de recogida de basura de poco tonelaje con sus operarios sentados sobre la cabina y con las piernas en la caja del vehículo; padres con hijos menores montados a horcajadas sobre una motocicleta, sin más protección que el bañador; dos jóvenes en una bici, uno sobre la barra conduciendo, y otro en el sillín y pedaleando, además de llevar otra bici a la espalda a modo de mochila; y grupos de jóvenes que de noche iban a la playa a consumir beber alcohol en abundancia, mezclado con algo muy peligroso: bebidas isotónicas.- Juan Carlos Roldán García. Pinto (Madrid).

#### ¿Nueva señal?

La foto se tomó en Valle de Matamoros (Badajoz). Al parecer, al pintar la pared, la señal se manchó de cal y al



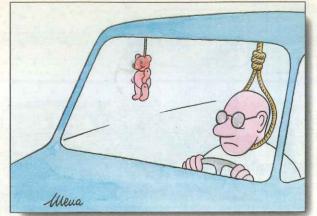
rarla, el producto se llevó. junto con la cal, el fondo blanco de la señal.-Francisco

Megaña Suárez. Sevilla.

#### Varios titulares

¿Puedo figurar como copropietario de un vehículo junto a mi padre disminuido físico con el 33% de discapacidad? Ambos lo utilizaríamos, pero me gustaría tenerlo a mi nombre por si ocurre algún percance mientras yo conduzco. ¿Cómo debo tramitarlo y qué inconvenientes podría haber?- Joaquín Zafra López. Barcelona.

Respuesta: Ninguna norma impide matricular un vehículo a nombre de varios titulares, si bien, aunque uno de ellos sea minusválido, habría que acompañar a la solicitud de matriculación suscrita por los interesados, en el impreso modelo oficial, que facilitan las jefaturas de tráfico, las autoliquidaciones del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica y del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, o justifican-



te de exención de ambos, que no se derive de la condición de minusválido de uno de los solicitantes.

#### Prioridad v ambulancia

Hace poco permití el paso a una ambulancia que me seguía con las sirenas encendidas, aunque creo que además deben hacerlas sonar. ¿Cuándo es obligatorio dejar paso a una ambulancia?- Jesús Blanco Pereira. Ordes (A Coruña).



Respuesta: El art. 68.2 del Reglamento General de Circulación (BOE 31/1/92) establece que tendrán carácter de prioritarios los vehículos de policía, extinción de incendios, protección civil, salvamento v asistencia sanitaria que circulen en servicio urgente y cuya presencia se advierta mediante la utilización simultánea de la señal luminosa y del aparto emisor de señales acústicas especiales.

#### Remolque documentado

En ocasiones arrastro un remolque ligero con un turismo. En ese caso llevo la documentación del coche y "autorización de circulación conjunto tractor remolque" expedida por la jefatura provincial de Tráfico en 1995. En ésta figura marca, nº de bastidor, tara y PMA del remolque y

marca y matrícula del vehículo tractor; y, como plazo de validez, "indefinido". ¿Circulo legalmente? Si no, ¿qué debo hacer y qué sanción puedo tener?- José Luis Uría Menéndez. Gijón

(Asturias). Respuesta: El art. 26.c del Reglamento General de Vehículos establece que el conductor de conjuntos formados por automóviles que arrastran remolques o semirremolques cuya MMA sea inferior o igual a 750 kgs debe portat la tarjeta ITV del remolque. No obstante, dado que existen remolques ligeros puestos en circulación con anterioridad a la Orden de 20/9/85 -que regula las características de construcción de caravanas y remolques- y que, no estando homologados, no pueden obtener la tarjeta ITV, se consideran válidas las autorizaciones de conjunto tractor remolque expedidas antes de entrar en vigor el Reglamento Gral. de Vehículos, que amparan su circulación.

#### Velocidad razonable

Soy conductor profesional y quiero hacer una reflexión sobre el aumento o no de los límites de velocidad. En una sociedad donde predominan individualismo y libertad, es muy importante que se acaten las leyes, incluidas las de tráfico. No se trata de endurecer las penas, sino de concienciar a conductores y peatones de que, al cometer una infracción, no sólo nos 'jugamos' una sanción, sino la vida y de que 'no hay marcha atrás'. Sin embargo, con la cantidad de desplazamientos que se producen en verano y lo peligroso que es circular en caravana, se podrían alterar los límites máximos de velocidad en determinados momentos para agilizar el tráfico, si las circunstancias de la carretera o climáticas lo permitan y siempre dentro de unos límites razonables.- José Manuel Ortega Rodríguez. Ciudad Real.

#### Carga sobresaliente

En un vehículo comer-

cial de dos plazas con baca llevo una escalera 'tipo Telefónica'. La empresa me dió una placa reflectante de 50 cm. de lado con franjas diagonales roias y blancas -dicen que estoy obligado a llevarla- para colgarla en la parte posterior de la escalera y señalizar que sobresale. Mirado en planta, sólo sobresale 10 cm, por detrás. Si cuelgo la placa, tapa la tercera luz de freno que viene 'de serie' y se balanceará al moverse el vehículo o con el aire y podría dañar a alguien. ¿Debo llevarla? ¿Podría ir en el interior de la puerta trasera, igual que la "L" de los noveles? ¿Pueden multarme por tapar la tercera luz de freno?- Joaquín Zafra López. Barcelona.

Respuesta: El art. 15 del Reglamento Gral. de Circulación dispone, en los vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías de longitud igual o inferior a 5 m, tratándose de cargas indivisibles -como este caso-, que ésta podrá sobresalir el tercio de la longitud del vehículo por cada extremo anterior y posterior. En tal caso, la carga que sobresalga por detrás deberá ser señalizada con el panel V-20, que se debe colocar "en el extremo posterior de la carga", como prescriben el citado precepto y el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 15-líneas, a máquina, a doble espacio. Irán firmadas y constará nombre, domicilio, teléfono a ser posible y DNI. "TRÁFICO" se reserva el derecho a extractarlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los auto-res. Los envíos deberán realizarse a: REVISTA "TRÁFICO"

c/ General Aranaz, 86 Sección CARTAS

#### Solicitud de nueva matrícula



licitar una nueva matrícula si acredita que un cambio de domicilio pos-

terior al 27/7/ 1999. Previamente debe solicitar una nueva tarieta técnica en una ITV de la provincia donde se solicitará nueva matrícula.

#### DOCUMENTACION:

- Impreso oficial, firmado por el interesado.
- Pagar la tasa (10.250) pts./61,60 euros).
- DNI del interesado en vigor o resquardo de renovación más documento oficial (permiso conducir, p.e.) que acredite los datos del DNI. En todo caso, se justificará el domicilio en la provincia donde se solicite la nueva matrícula
- ♦ Menores: Datos v firma del representante, concepto en que lo hace y DNI original.
- **◆ Extranjeros**: Tarjeta de Residencia en vigor (o docu-

1.557

2.527

11.721

3.605

5.885

3.705

1.024

25 683

2.359

2.590

7.245

3,729

2.765

5.327

7.131

1 288

4.271

6.037

1.336

3.768

2.757

1.297

3.094

6.186

2.723

cante (A)

sturias (O)

adaioz (BA

rgos (BU)

udad Real (CR

rdoba (CO)

oruña. A (C)

nca (CU)

na (GI)

selva (H)

esca (HU)

S

1,116

6.039

1.070

973

359

1.337

6 720

287

721

3.230

638

1.007

1.442

1.006

378

2.141

2.385

304

856

992

420

1.150

2.792

Sólo puede so- mento de identidad de su país o pasaporte), Nº Identificación de Extranjero y justificante de su domicilio en la provincia: empadronamiento, documento de propiedad o alquiler de vivienda, tarieta censal o certificado policial de residencia.

- ◆ Empresas: Original del NIF y DNI del apoderado y documento que acredite poder actuar en su nombre.
- Tarjeta de Inspección Técnica de la matrícula anterior y nueva Tarjeta de Inspección Técnica expedida por la ITV, con sus copias.
- Permiso de Circulación o declaración de extravío o sustracción.
- Impuesto Municipal de Vehículos de Tracción Mecánica del Ayuntamiento en el que se esté empadronado (3 ejemplares).
- En vehículos agrícolas, acreditar haber comunicado el cambio de domicilio en el Registro Oficial de Maguinaria Agrícola.

2 374

2.146

29,309

10.405

8,193

3.175

2.197

1.138

6.681

6.045

1.655

2.430

7.410

1.052

10.384

698

4.216

664

3.746

15.209

3.039

5.218

1.295

4.566

536

449

258.067

618

445

3.887

3.914

2 991

886

348

212

457

981

519

370

819

191

3.400

117

1.496

275

793

4.787

494

635

282

1.040

146

80

Algunas de estas informaciones, y otras más, pueden consultarse con más detalle en el teléfono de la DGT 900 123 505

y en estas direcciones:

Málaga (MA

Murcia (MU)

Navarra (NA)

alencia (P)

Palmas, Las (GC)

ioia, La (LO)

oria (SO)

alencia (V)

AVA bilobelle

zcaya (BI)

amora (ZA

Ceuta (CE)

famanca (SA)

C. Tenerife (TF)

INTERNET: http://www.dgt.es.

TELETEXTO TVE (pág. 600) y Tele 5 (p. 540
VÍA DIGITAL Canal "Vía Tráfico"
WAP http://www.dgt.es/index.wml
MOVISTAR "En ruta" (GSM) a través n° 505

Tasas DGT 2001 Permiso Circulación (matriculación automóviles). 10.250 61,60 Licencia Circulación (matriculación ciclomotor). Permisos temporales para traslados y pruebas de 2.575 15,48 vehículos y autorizaciones especiales. Cambios en la titularidad del Permiso 6.425 38.62 de Circulación (transferencia) Examen conducción. 11.550 69.42 Examen fuera de la capital de la provincia. 12.825 77,08 Canje de Permisos extranjeros o militares. 2.575 15.48 Licencias para conducción de ciclomotores. 2.575 15.48 Anotaciones en los expedientes, suministro de datos

No se cobra tasa por los duplicados por robo –siempre que se acredite mediante la de

Duplicado (extravío, deterioro, revisión o modificación). 2.600

Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico 350

1.050

6,31

(p. e., información sobre una matrícula),

certificación, cotejo y desglose de documentos.

(Los mayores de 70 años que soliciten prórroga de vigencia del permiso u otra autoriza-ción administrativa para conducir de la que sean titulares están exentos del pago de la tasa. Y quienes, por razones psicofísicas, tengan que renovar sus permisos cada 2 años o menos, tendrán una reducción del 50 por 100).

#### (\*) TARIFAS CENTROS DE RECONOCIMIENTO

Obtención y prórroga licencias o permisos A1, A, B y B+E.

Obtención permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, o las autorizaciones para vehículos prioritarios, turismos destinados al transporte público de viajeros. transporte escolar o de menores, mercancías peligrosas, y profesionales de la enseñanza de la conducción.

Prórroga de permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, o las autorizaciones para vehículos prioritarios, turismo destinados al transporte público de viajeros, transporte 4.715 escolar o de menores y mercancías peligrosas.

Prórroga de los licencias o permisos A1, A, B o B+E cuyo plazo de vigencia sea por dos años o menos.

(\*) Orden 4 de febrero de 2000 (BOE 10/2/2000).

#### **VEHÍCULOS MATRÍCULADOS** POR TIPOS (octubre)

Total 147.685



115.792



5.116

Motocicletas



1.649 Camiones + 3.500 kg. PMA



1.943 **Tractores industriales** 



Autobuses 217

Otros vehículos

900 123 505: DGT 112: Toda España, excepto Castilla y León. Castilla y León. 913 35 45 45: Cruz Roja Policia Nacional Policia Local (y SAMUR en Madrid capital) 062:

TELÉFONOS DE

**EMERGENCIA** 

1.850

Pais Vasco Cataluña (Policia Autónoma)

**Guardia Civil** 

945 28 20 00:

Huércal de Almeria (AL)

Huércal de Almeria (AL)

lerez de la Frontera (CA)

Cádiz (CA)

Puerto Real (CA

aena (CO)

Lucena (CO)

ozoblanco (CC

bolote (GR)

ranada (GR)

luelva (H)

Minas de Tharsis (I

an Juan del Puerto (H

alamea La Real (H)

Reas de Segura (J)

uarromán (J)

Übeda (J)

Antenuera (MA

Ronda (MA

Gelves (SE

Osuna (SE)

Utrera (SE)

Huesca (HU)

Sabiñánigo (HU

Monzón (HU)

Barbastro (HI

Fraga (HU) Sarifiena (HU) Teruel (TE)

Utebo (Z)

Montequinto (SE)

Cazalla de la Sierra (SE

an Fernando (CA)

Municipio (Provincia) ANDALUCIA

950/14 02 29

950/30 02 40

950/52 88 52

956-25 25 90

956/59 06 12

956/88 35 20

957/20 25 7

957/29 11 50

958/27 26 21

958/60 01 16

959/24 51 86

959/39 79 18

959/36 70 70

959/56 21 06

953/45 82 75

953/67 13 16

95/255 08 62

95/280 35 50

95/203 1462

95/287 05 36

95/488 46 77

95/576 05 28

95/567 91 35

95/579716

95/586 32 32

974/21 14.76

974/48 19 19

974/40 30 08

974/57 24 57

978/60 29 64

976/57 08 1

976/88 53 7

976/78 54 74

956/14 41 41

CASTILLA-LA MANCHA

Albacete (AB)	967/21 59 73
Albacete (AB)	967/21 07 74
Almansa (AB)	967/31 13 86
Hellin (AB)	967/30 54 10
Villarrobledo (AB)	967/14 53 62
Alcázar de S. Juan (CR)	926/54 66 50
Ciudad Real (CR)	926/21 28 00
Manzanares (CR)	926/61 23 93
Puertollano (CR)	926/41 08 14
Cuenca (CU)	969/21 35 53
Motilla del Palancar (CU)	969/33 33 99
Alcolea del Pinar (GU)	949/30 03 80
Guadalajara (GU)	949/20 29 86
Ocaña (TO)	925/13 10 77
Talavera de la Reina (TO)	925/80 19 90
Toledo (TO)	925/23 00 63

920/30 33 58

-	Alanua de Duelo (DO)	2411001000
i	Burgos (BU)	947/20 96 88
ĭ	Burgos (BU)	947/48 16 80
2	Miranda de Ebro (BU)	947/32 59 52
i	Villasante de Montija (BU)	947/32 59 52
B	Cembranos (LE)	987/32 00 60
i	Onzonilia (LE)	987/25 40 99
ì	Ponterrada (LE)	987/45 56 51
ij	Cervera de Pisuerga (P)	979/87 07 77
ì	Palencia (P)	979/72 75 08
i	Béjar (SA)	923/41 15 00
i	Carbajosa Sagrada (SA)	923/19 03 63
3	Castellano Moriscos (SA)	923/36 14 35
3	Cuéllar (SG)	921/14 24 29
	Valverde Majado (SG)	921/49 00 23
4	Burgo de Osma (SO)	975/36 02 17
	Soria (SO)	975/22 71 40
	Tordesilias (VA)	983/77 11 51
58	AND A REPORT	

Ejea de los Caballeros (Z) 976/66 44 51

No. on	110
Avilés (O)	98/552 02 28
Cangas de Narcea (O)	98/581 06 05
El Entrego (O)	98/566 11 00
Gijón (O)	98/530 01 03
Jamio (O)	98/547 38 38

98/545 18 15 98/592 80 45

942/83 12 80

942/33 95 06 CANADIA

Antigua (GC) 928/87 81 45 928/81 14 73 928/48 07 51 Sta Maria de Guia (GC 928/55 01 53 El Paso-La Palma (TF 922/48 59 53 922/34 53 59

Los Yébenes (TO) 925/32 10 02 CASTILLA Y LEÓN

Ávila (AV)	920/22 11 12
Aranda de Duero (BU)	947/50 73 99
Burgos (BU)	947/20 96 88
Burgos (BU)	947/48 16 80
Miranda de Ebro (BU)	947/32 59 52
Villasante de Montija (BU)	947/32 59 52
Cembranos (LE)	987/32 00 60
Onzonitia (LE)	987/25 40 99
Ponterrada (LE)	987/45 56 51
Cervera de Pisuerga (P)	979/87 07 77
Palencia (P)	979/72 75 08
Béjar (SA)	923/41 15 00
Carbajosa Sagrada (SA)	923/19 03 63
Castellano Moriscos (SA)	923/36 14 35
Cuéllar (SG)	921/14 24 29
Valverde Majado (SG)	921/49 00 23

983/29 29 11

980/63 67 99

980/57 00 25

93/799 42 11

GALICIA	
Arteixo (C)	981/60 2
Cacheiras-Teo (C)	981/80 6
A Coruña (C)	981/61 1
Sta. Eugenia de Ribeira (C)	981/87 2
Narón (C)	981/31 5
Santiago-Tambre(C)	981/57 1
Foz (LU)	982/13 5
Lugo (LU)	982/20 9
Monforte de Lemos (LU)	982/41 0

986/71 33 54 986/79 41 03 986/48 70 17 Peinador (PO) 986/86 50 04 Pontebora (PO) Verin (OR) 986/48 69 36

93/805 24 44

93/874 51 11

902/127 600

902/127 600

93/892 33 11

93/780 75 55

93/814 42 22

972/35 31 33

972/49 28 8

972/26 95 76

972/60 05 55

972/14 06 60

972/71 40 48

972/52 51 26

973/40 22 23

973/20 03 70

973/35 16 54

973/48 16 69

973/65 01 29

973/64 11 66

973/62 01 04

977/86 23 24

977/40 27 77

902/116 131

902/116 13

977/59 70 66

96/511 53 94

96/554 54 58

970/05 99 82

96/536 71 82

96/676 72 73

96/675 44 97

064/53 54 N

964/40 13 20

96/241 82 73

96/286 22 33

96/140 06 61 96/291 07 20

96/166 81 81

COMUNIDAD VALENCIANA

Castellón de la Plana (CS) 964/25 15 36

A(B) 93/560 26 88

Sant Joan Desoi (B)

Sant Just Desvern (

Viladecavalls (B)

Puigcerdá (GI

Vilamalla (GI)

Solsona (L)

Tremp (L) Vielha-Mijaran (L)

Pilar de la Horadada

Ribarroia (V)

Zafra (BA)

Plasencia (CC)

Villanueva Serena (BA)

Navalmoral Mata (CC)

Artesa de Segre (L)

6. Miquel d'Olerdola (B)

986/33 39 92 HIES BALFARS

971/48 00 44 971/50 24 04 971/35 45 02 Mahon (IB) Manacor (IB Palma de Malloro 971/26 59 50 Palma de Mallorca (IB) 971/29 79 06 Santa Gertrudis (IB)

MADRID				
Alcalà de Hemares (M)	91/881 80 63			
Alcorcón (M)	91/643 46 00-56 18			
Aranjuez (M)	91/801 12 59			
Arganda del Rey (M)	91/871 41 14			
Coslada (M)	91/672 80 48			
Leganés (M)	91/688 50 46			
Lozoyuela (M)	91/869 42 12			
Navalcamero (M)	91/811 51 55-45 18			
Navas del Rey (M)	91/865 05 91			
Parla (M)	91/698 26 12			
Pinto-Getafe (M)	91/695 86 58			
Las Rozas (M)	91/637 71 61			
S. Sebastián Reyes (M)	91/652 71 77			
Tres Cantos (M)	91/803 11 93			
Vallecas (M)	91/785 91 12			
Villalba (M)	91/851 16 87			

Villarejo de Salvanés (M) 91/874 53 63 MURCIA

Alcantarilla (MU)	968/89 00 39
Caravaca de la Cruz (MU)	968/72 55 02
Cartagena (MU)	968/52 83 19
Espinardo (MU)	968/30 74 44
Jumilla (MU)	968/78 25 18
Lorca (MU)	968/46 07 61
Molina de Segura (MU)	968/64 54 91
San Pedro del Pinatar (MU)	968/18 80 83

LA RIOJA

948/30 35 86

948/84 70 00

941/29 11 58

A	P
924/27 11 02	Pe
924/37 20 73	Tu
924/84 33 50	30
924/55 44 41	-
927/23 25 77	C
927/53 35 69	L
927/41 18 70	17

941/34 27 10

94/630 89 57 94/671 17 13 94/478 12 14 Trapaga (BI Zamudio (BI) 94/452 11 13 Bergara (SS) Irún (SS) 943/76 04 9 943/62 63 00 Umiela (SS 943/55 00 00 Jundiz (VI) 945/29 05 10

Ceuta-El Taraial 956/50 73 74

Provincia	de	hasta	hasta
Álava	8776-U	0060-V	0937-V
Albacete	4578-S	5515-S	6280-S
Alicante	8869-DJ	4488-DK	9020-DK
Almería	9581-AB	1181-AC	2616-AC
Asturias	1857-BX	4470-BX	6612-BX
Ávila	5403-H	5753-H	6057-H
Badajoz	0198-Z	1394-Z	2509-Z
Balears, Illes	7478-P	1229-CU	4140-CU
Barcelona	3520-TT	1802-TV	6300-TW
Burgos	0989-W	2080-W	2952-W
Cáceres	7748-P	8613-P	9323-P
Cádiz	1505-BF	4075-BF	6180-BF
Cantabria	4635-AJ	6156-AJ	7484-AJ
Castellón	2180-AM	4152-AM	5699-AM
Ciudad Real	7387-V	8380-V	9268-V
Córdoba	2611-AP	4437-AP	5979-AP
Coruña, A	7787-BV	1267-BW	3740-BW
Cuenca	0595-J	1032-J	1460-J
Girona	2710-BG	5382-BG	7495-BG
Granada	8225-AN	0380-AP	2229-AP
	4772-H	5178-H	5542-H
Guadalajara	5758-AZ	8154-AZ	9775-AZ
Guipúzcoa			3654-W
Huelva	1637-W	2760-W	
Huesca	4009-N	4787-N	5367-N
Jaén	1869-Z	3344-Z	4572-Z
León	2409-AD	3761-AD	4793-AD
Lleida	6531-AC	7790-AC	8878-AC
Lugo	3527-U	4474-U	5208-U
Vladrid	2707-VH	2118-VK	8152-VL
Vlálaga	8985-CG	3249-CH	6435-CH
Murcia	3879-BT	7666-BT	0768-BU
Navarra	7932-AU	0171-AV	2280-AV
Ourense	6850-T	7799-T	8506-T
Palencia	3882-J	4354-J	4718-J
Palmas, Las	5091-BV	0743-BW	3530-BW
Pontevedra	2332-BG	4862-BG	7113-BG
Rioja, La	8197-P	9164-P	9886-P
Salamanca	9739-S	0494-T	1175-T
S. C. Tenerife	0853-BN	4954-BN	7860-BN
Segovia	0597-1	0981-1	1276-1
Sevilla	1813-CY	6554-CY	0156-CZ
Soria	4085-F	4337-F	4585-F
Tarragona	3924-AV	6277-AV	8090-AV
Teruel	3640-H	4007-H	4311-H
Toledo	5756-Z	6962-Z	8045-Z
Valencia Valencia	9259-FW	6751-FX	2601-FY
/alladolid	5445-AF	6765-AF	7924-AF
Vizcaya	6178-CG	9518-CG	1857-CH
Zamora	5916-J	6390-J	6774-J
Zaragoza	9618-BF	2264-BG	4364-BG
Ceuta	0411-G	0686-G	0945-G
Melilla	2595-F	2802-F	3034-F

Las matrículas corresponden a turismos que deben pasar su primera ITV en diciembre de 2001 y enero de 2002.

## **BOLETÍN PARA CAMBIOS DE DOMICILIO**

NO SE ADMITEN NUEVOS SUSCRIPTO-RES. Como ya anunciamos, no se admiten nuevos suscriptores. Por tanto, no envíen peticiones, ya que es imposible atenderlas. CAMBIOS DE DOMICILIO. Los suscriptores que cambien de domicilio o quieran que se les envíe "Tráfi-

co" a un lugar distinto al habitual, deben rellenar el boletín adjunto o enviar sus datos completos -nombre y apellidos, antiguo y nuevo domicilio, y la referencia que va junto al nombre en la etiqueta que acompaña a la revista- a:

Revista "Tráfico" c/ General Aranaz, 86. 28027 MADRID Fax: 91 320 41 38

ECCIÓN ANTIGUA (Calle o plaza, número	o, piso, letra)
BLACIÓN	CÓDIGO POSTAL
OVINCIA	REFERENCIA
EVA DIRECCIÓN (Calle o plaza, número, p	piso, letra)
BLACIÓN	CÓDIGO POSTAL
ILACIÓN	CÓDIGO POSTAL

**SUPLEMENTO DE LOS NIÑOS PARA LOS** NIÑOS Número 113



DIRIGE Y COORDINA

CELIA ISABEI RODRÍGUEZ

PEDAGOGA DEL CENTRO UPERIOR DE EDUCACIÓN COLABORA EN ESTE NÚMERO

GLORIA JAVIER

tener más de 16 años, en cambio

que tener más de 14.

para conducir un ciclomotor hay

Pero hav que tener mucho

cuidado y llevar siempre cas-

co puesto que las motocicletas

son más inestables que

**AMECHAZURRA** 

# Los ganadores Concurso de relatos en 3 categorías

Más de un centenar de chicos y chicas entre 10 y 16 años han escrito sus relatos sobre tráfico y seguridad vial, para el concurso convocado por esta revista en marzo pasado. En las páginas siguientes encontraréis la lista de los premiados - jenhorabuena todos! - y publicamos los dos mejores de cada categoría. Por no cumplir con los objetivos perseguidos, hemos dejado desiertos algunos premios en cada categoría de los 25 anunciados. Los ganadores recibirán los regalos a lo largo de este mes y los declarados desiertos se reservarán para otros concursos.

## Historia de un semáforo (\*)

#### 1. PRESENTACIÓN

Había una vez, un semáforo muy travieso, desobediente y cabezón llamado Semaforín, Tenía el pelo "pincho", los ojos verdes y un narizón que a veces se teñía de anaranjado.

Su madre era doña Señal de Prohibición v como su nombre indica, no le consentía nada al pobre Semaforín.

Semaforín tenía 10 años v su madre. iquién sabe!

Un día llegó una señal nueva a la clase de Educación Vial, se llamaba Ceda el Paso y como su nombre indica era amable y sincera. Tenía unas trencitas rubias, los ojos azules y unos labios muy finitos de color rojo muy intenso.

Muy pronto Ceda el Paso y Semaforín se hicieron amigos, por si fuera poco, Ceda el Paso fue instalada en la misma manzana que Semaforín: eran vecinos.

#### 2. LAS TRENZAS:

Un día Ceda el Paso se dejó el pelo suelto y Semaforín, al verla, de lo guapa que estaba, empezó a cambiar de color constantemente y los conductores no sabían que hacer; por poco hay un acci-

Ceda el Paso se sintió culpable v se hizo las trenzas muy avergonzada, pero doña Señal de Prohibición que lo había visto todo riñó a Semaforín y fue a consolar a Ceda el Paso que nunca ha vuelto a soltarse el pelo.

#### 3. EL EXAMEN

Un día de croño el profesor don Paso de Peatones anunció un examen de teoría de Educación Val.

Al salir de clase Semaforia dijo que

no pensaba estudiar y al llegar a casa se Para conducir una motocicleta hay que puso a ver la tele.

Al día, delante del examen para Semaforín todo eran dudas, su examen era algo como:

TEST-1° EVALUACIÓN Nombre: Semaforin 1ª APELLIDO: Semáforo 1.- ¿Cuándo pasa el peatón?

a) rojo D b) verde W c) ámbar

2.- Cuando el ámbar está intermitente, ¿qué significa?

W a) que pases tranquilamente

☐ b) que pares c) que pases con precaución

3.- Si hay un policía y un semáforo, ¿a cuál hay que hacer caso?

a) Al policía ☐ b) Mi abuela

W c) Al semáforo

## 4. LA REDACCIÓN:

Como era de esperar, suspendió el examen. Y don Paso de Peatones en vez de mandárselo repetir, le mandó hacer una redacción de la motocicleta

Esta vez Semaforín estudió y el día de la redacción estaba seguro de que recuperaría y esto fue lo escribió:

"La motocicleta es un medio de transporte que circula por la calzada y debe respetar las mismas normas de tráfico que el resto de los vehículos.

Pero la motocicleta no es lo mismo

los automóviles". El maestro se quedó impresionado con tan buen trabajo que le dio un diez a Semaforín.

Y aquí acaban las aventura de nuestros amigos Semaforín y Ceda el Paso.

(\*) María Castrillo Vasallo. Ourense, 10 años



## Amigos para siempre (\*)

Daniel em cipio sigue l pero al ru quier con erroro sir ga se ca vier escono con escono

sta es la
historia de
un niño llamado Daniel, tie
máforos debe esperar
ponga verde, y que de
muy atento por que sól

ne 10 años, vive en León, una ciudad muy bonita, una ciudad no muy grande pero donde también hay problemas de tráfico, sobre todo a las horas que los niños entramos y salimos del colegio y también los papás de sus trabajos.

Daniel es muy distraído, siempre pensando en sus cosas, por eso su mamá, que le conoce muy bien, le lleva todos los días al colegio y le va enseñando por el camino muchas cosas, como: por dónde debe de cruzar las calles utilizando siempre los pasos de peatones y mirando a un lado y otro; que

en los semáforos debe esperar hasta que se ponga verde, y que debe de circular muy atento por que sólo así podemos evitar los peligros que existen.

Daniel tiene mucha suerte, vive en una casa con jardín muy bonita, tiene muchos animales: gatos, pollos, conejos, con todos se lleva muy bien menos con una perra llamada Luna, con la que no hace muy buenas migas porque cuando Dani estaba comiendo un bocadillo Luna se le tiraba encima y además ladraba muy alto.

Hoy es lunes, la mamá de Daniel no se encuentra demasiado bien, y tiene que visitar al doctor a la misma hora en que debe de ir con su hijo al colegio, por lo que debe de tener cuidado. Daniel emprende el camino y al principio sigue los consejos de su madre, pero al rato va pendiente de cualquier cosa, y empieza a cometer errores, cruza por cualquier sitio

sin mirar; cuando ya está llegando al colegio, de repente se encuentra en mitad de la calle cuando un coche se le viene encima sin remedio; en ese mismo momento, Daniel oye unos ladridos y siente que algo le empuja hacia la acera, poniéndole a salvo.

Cuando se pone en pie de nuevo ve un coche parado y mucha gente le rodea, se acerca y ve un cuerpo debajo del vehículo, es Luna la que le ha salvado la vida, pues le había seguido sin él darse cuenta; parece que hubiera olido el peligro que acechaba a Daiel.

Recuperado a medias del susto, coge a Luna en brazos y va corriendo a la clínica más cercana, donde muchas horas después de operación, sacan a Luna dormida, está fuera de peligro, pero ya nunca volverá a caminar sola pues ha perdido sus patas delanteras. Daniel, triste, se abraza a Luna, cuando está despierta, se siente feliz al ver a su amo cerca.

Desde aquel día son amigos inseparables, Daniel la cuida y ayuda, haciendo a Luna feliz todos los días de su vida.

Siempre que tiene ocasión, explica a todos los niños de su colegio porque es necesario cumplir las normas de circulación.

(\*) Alfonso Álvarez Suárez León. 10 años.

#### GRUPO 1° (10-12 años)

María CASTRILLO VASALLO. OURENSE.- Alfonso ÁLVAREZ SUÁREZ. LEÓN.- Ivor GARCÍA VILLA. VALLADOLID.- Rosario VIDAL-ARAGÓN GIL. VI-LLANUEVA DE LA SERENA (Badajoz).- José Miguel RUIZ PADILLA. ÚBEDA (Jaén).- Víctor ÁLVA-REZ SUÁREZ. LEÓN.- Paloma VIUDES COLOMA. MAJADAHONDA (Madrid).- Lidia BUENAVIDA PEÑA. BILBAO (Vizcaya).- José Manuel MIANA BORAU, ZARAGOZA, Irene PÉREZ CONDE, CAS-TROPOL (Asturias).- Nuria MARTÍN CARRERAS. VALLADOLID.- Verónica FUENTE ALCALDE. BUR-GOS.- Patricia GARCÍA TRUJILLO. TERRASSA (Barcelona).- Isabel MARTÍNEZ HERNÁNDEZ. MURCIA.- Carlos TORREÑO LERMA, VALENCIA. Beatriz SANTACRUZ GARCÍA. CAMUÑAS (Toledo) .- Sergio FERRA MURCIA. LORCA (Murcia).-Laura MARTÍNEZ SEVILLA. CASAS IBÁNEZ (Albacete).- Sara BALLESTEROS TURRADO, FLECHA-RES DE LA VALDERÍA (León).

PREMIO: RADIO CON AURICULARES

50

#### GRUPO 2° (13 v 14 años)

Jaime CABALLERO HERNÁNDEZ, LAUJAR DE ANDARAX (Almería).- Sara SANABRIA PÉREZ, NAMBROCA (Toledo), - Miriam ALON-SO MARTÍN, SALAMANCA.- Jesús MERA RUIZ DE LA LIRA. MADRID.- Gemma PEIRÓ VIRGILI. LLEIDA.- Braulio ENRIQUE COELLO. SAN SEBASTIÁN (Guipúzcoa).- Cristina DOMÍNGUEZ MIGUEL. LLEIDA.- Jatiana MALDONADO AJALA, SAN SEBASTIÁN (Guipúzcoa).- Rocío GÓMEZ FERNÁNDEZ. MOGUER (Huelva).- Adrián ANDALUZ MARTÍN. ARANDA DE DUERO (Burgos).- Inmaculada MOLINA RODRÍGUEZ, MADRID. Ana María MARTÍNEZ SEVILLA. CASAS IBÁÑEZ (Albacete).- Juan Francisco RODRÍGUEZ CARDOSO. ALBURQUERQUE (Badajoz).- Juan Manuel CARBAJO CASAS. CASTROCALBÓN (León).- Alicia DE JULIÁN GARCÍA. SEGOVIA.

PREMIO: PORTA CD'S

#### GRUPO 3° (15 y 16 años)

Ángel Luis FUENTES DE ARRIBA GUIJUELO (Salamanca).- Adrián GONZÁLEZ IZQUIERDO, MADRID. Laura PÉREZ TORRES. GRANADA. Jesús David DÍAZ LLORENTE, SE-GOVIA.- Maria VALLEJO MONTES. COTILLO DE ANIEVAS (Cantabria) .-Sara MARTÍNEZ RUIZ. SILIÓ (Cantabria).- Olga RASILLA SANDOVAL SAN MATEO DE BUELNA (Cantabria).- Cristian MOLÍAS CONTE. ZA RAGOZA.- Vanessa POZUELOS HERNÁNDEZ. ALCALÁ DE GUADAI-RA (Sevilla).- Rocio MOLINA ARE-NAS. ALMAGRO (Ciudad Real). Ana Laura RUIZ PADILLA. ÚBEDA (Jaén).- Mercedes RAMÍREZ ORTE-GA. ALCÁZAR DE SAN JUAN (Ciudad Real)

PREMIO: RELOJ DE PULSERA

## Prohibido distraer al conductor (\*)

lón-flotador. Hay que soplar

fuerte v se lo pasa a

Javi para que

finalice

ué ilusión! El director del Instituto de Laujar (Almería) ha preparado una excursión a la playa para mi curso -2º de ESO-, como hace todos los años antes de terminar las clases.

Son las 8'00 de la mañana del día previsto y todos nosotros esperamos en la puerta del colegio la llegada del autobús. Agustín, el conductor, tiene fama de puntual, pero parece que hoy se está retrasando, o quizá sea nuestra impaciencia que hace que los minutos

sean eternos.

Pasado un cuarto de hora
llega el autocar y el chófer
toca el claxon por si alguien
aún no se ha enterado.

Tras realizar un aparcamiento perfecto, comenzamos a subir a la carrera para elegir asiento, provistos de mochilas, gorras, flotadores, chucherías, etc. Por último D. Bernardo, nuestro profesor, el cual tras asegurarse que están to-

dos, hace un gesto de conformidad al conductor y el vehículo se pone en marcha.

Tenemos que recorrer unos noventa kilómetros y una parte importante de ellos por carretera estrecha de sierra y con muchas curvas.

Agustín con disimulo y por el espejo retrovisor no pierde de vista "el gallinero", pues de allí nace todo el alboroto que luego se traslada hasta los primeros asientos.

Permaneced sentados y hablad más bajo, dice el profesor, pues de lo contrario quitaré la música.

Por unos momentos atendemos la orden, pero poco a poco volvemos a "nuestro rollo".

Miguel Ángel, uno de los más alegres y alborotadores, comienza a inflar un ba-

operación, cosa que consigue, recibiendo como premio unos mofletes rojos por el esfuerzo y "el saque de honor".

El balón vuela por encima de las cabezas y cada cual le golpea a su paso, procurando que no toque el suelo como regla de juego.

 D. Bernardo vuelve a llamar al orden y el balón queda descansando en las manos de Pascual.

Tras un breve silencio, la pelota se encuentra otra vez en el aire y para colmo y de forma intencionada, en el salpicadero del vehículo. El chófer, que ha sido sorprendido, intenta apartar la misma y ello le hace perder por unos instantes la atención al volante. Pisa el freno a fondo, pero no consigue evitar que el autobús, al no tomar la curva, se salga de la carretera y queden empotradas las ruedas delanteras en una acequia existente en la cuneta, lo que evitó por fortuna la caída por el barranco.

Todo ha transcurrido muy deprisa y aún resuenan en mis oídos el grito de ¡¡cuidadol!, salido de la garganta del profe. Quedamos asustados y

sin palabras. Olga y Rocío, las inseparables, tienen lágrimas en los ojos. Nos encontramos a unos dos kilómetros de Caniávar. D. Bernardo nos

tranquiliza a la vez que indica que bajemos, llevándonos a una pequeña alameda próxima. Agustín, con la cara pálida, pone unos triángulos de peligro y hace una llamada

por el móvil. La circulación ha quedado cortada y los conductores que van llegando pre-

los conductores que van llegando preguntan por lo ocurrido. Al cabo de una media hora, aparece

Al cabo de una media hora, aparece una grúa en el lugar, la cual consigue con bastante dificultad sacar al autobús; comprobando nuestro conductor que éste sólo ha sufrido algunos daños en la carrocería por su parte frontal.

Un silbido y todos nuevamente al interior, eso sí, con más moderación.

El trayecto restante transcurre casi en silencio, lo que invita a mirar con más detenimiento el paisaje.

A las 11'30 horas, nos encontramos por fin en la estupenda playa de Cabo de Gata

Descendemos con la moral por el suelo, pero poco a poco el sol y el agua se encargan de levantar el ánimo a todos.

Ya por la tarde y casi oscureciendo, regresamos a casa tras haber disfrutado de un día estupendo y sobre todo con la alegría de que la suerte estuvo de nuestro lado y posiblemente para todos o casi todos con "una lección aprendida".

(\*) Jaime Caballero Hernández. Laujar de Andarax (Almería). 14 años

## Alguien que te guie (\*)

n un concesionario vivía no por mucho tiempo una familia de Citroën Xsara. Todos esperaban impacientes la llegada de sus dueños, pero a la vez algo nerviosos por no saber a que familia podían llegar.

Una vez transcurridos varios días fue comprada una Xsara y tuvo que abandonar su familia y su casa de alquiler. Cuando llegó a la casa de sus amos Xsara se encontró que sus mismos dueños también compraron hacía unos años a un primo hermano suyo llamado Talbot Horizon. Xsara al ver que su primo, que era

tan mayor, estaba tan brillante le preguntó que si eran sus amos quienes le habían tenido tan bien cuidado durante todos esos largos años. Horizon le contestó con un sí rotundo y también le comentó que seguro que a él le pasaría lo mismo.

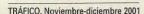
Horizon, al ver que Xsara era tan novata, se propuso enseñarla algunas de las señales de tráfico y contarla algunas de las increíbles historias que a él le gustaría no haber vivido.

- Un día de invierno -comenzó a decir Horizon- cuando yo iba despacito pues había nevado y la carretera estaba hela da, ví a Mercedes que iba a demasiada

velocidad. Yo seguí andando y más adelante me volví a encontrar con él, pero eta vez estaba en la cuneta, prácticamente destrozado y su dueño estaba malherido.

Me paré, pues había caravana y me enteré de que Mercedes se había estrellado

TRÁFICO. Noviembre-diciembre 2001





porque su conductor iba ebrio.

Xsara le preguntó qué pasó con el hombre y Horizon le contestó que se había quedado parapléjico.

Xsara le pidió a Horizon que le contase más historias sobre las reglas de tráfico que no se cumplen.

Y Horizon la contó otra:

- Estaba de camino a la playa cuando pasé por Albacete y me atrapó un semáforo en rojo. Ví a una mujer mayor esperando para cruzar cuando el semáforo se pusiera verde para ella. Cuando se cambió a verde, la mujer se dispuso a cruzar por el paso de peatones cuando un coche se saltó el semáforo en rojo y embistió contra ella. La mujer murió y el conductor fue encerrado una temporada para que reflexionase sobre lo que había hecho.

Cuando Xsara escuchó la historia casi se ancla al suelo para no tener que ver cosas tan desagradables, pero era un coche, estaba hecha para transportar y a lo mejor no tenía más remedio que ver algún accidente, pero Xsara le dijo a Horizon que para que no la hiciese tanta sensación le contase más relatos.

Y Horizon le contó otro relato:

- Un chico y una chica iban montados sobre una moto, llevaban exceso de velocidad. Cuando se acercaron a mí casi no los ví, pasaron como una estrella fugaz. Ninguno de los dos llevaba el casco. Un poco más adelante nos los volvimos a encontrar. Esta vez, parados, tendidos en el suelo y con la cabeza abierta, pues habían cogido una curva muy pronunciada, habían derrapado y... se habían matado.

- Fue duro -dijo Horizon-, pero poco a poco lo fui superando.

- La verdad -dijo Xsara-, es que parece mentira que los humanos sean los seres más inteligentes del mundo, y que hagan tonterías como saltarse semáforos en rojo, adelantar por la raya continua, adelantar por la derecha, etc. No saben utilizarnos.

- Nuestros dueños -dice Horizon- han estado viajando siempre conmigo pero ahora vas a ser tú quien salga de viaje, porque los llevas más fresquitos y más cómodos, Así que... ¡TEN CUIDADO!

(\*) Sara Sanabria Pérez. Nambroca (Toledo). 14 años.

52

## Descubrir la responsablidad (\*)

or allí caminaba don Antonio, a grandes pasos por la acera. alto, estirado, con su traje gris y su corbata carmesí, tan llamativa. Un auténtico señor, que se inclinaba cada vez que se cruzaba con una dama, quitándose el sombrero y haciendo una senorial reverencia.

Como todos los jueves, caminaba buscando su coche, que había dejado la semana anterior a unos pocos metros de su casa.

Pero cuando metía la llave en su nuevo automóvil y se sentaba sobre la cómoda tapicería se transformaba en otra persona, Sentía una sensación de superioridad, de agresividad, algo parecido a Dr. Jeckyl y Mr. Hyde. Arrancaba su nuevo coche con facilidad y en seguida lo acele-. raba, como si fuera algo que necesitara para vivir. Pronto empezaría a gritarle a la gente y a alterar a los conductores con el claxon. Se sentía alguien importante y por eso no soportaba a los niños que aunque correctamente, conducían sus bicis por el arcén, en fila india. Renegaba por el tiempo que tardaban los semáforos en ponerse en verde y procuraba acelerar siempre que los veía en ámbar. No veía el peligro por ninguna parte v pensaba que nunca le podría tocar a él, a pesar de los numerosos accidentes que aumentaban cada año y de la prudencia y conciencia que mostraba cada vez más

Salía por la M-30 para dirigirse a Albacete, donde debía ir

Tenía pensado realizar una parada a medio camino para comer, más o menos en el término municipal de Minaya. Y así lo hizo. La comida no le gustó mucho, aunque fue bastante económica. Pero antes de arrancar el coche cometió un error que cambiaría su vida para siempre. Puso en marcha el vehículo con la misma agresividad de siempre y lo aceleró hasta salir a la Nacional. No se le pasó por la cabeza echar una cabezadita en el parking del restaurante. Iba prácticamente sólo por la carretera. Las horas pasaban lentamente. A media tarde paró para echar gasolina. ¡Qué cara estaba! Enfadado, volvió al coche. Pero su enojo se le pasó en seguida. Estaba atardeciendo cuando comenzó a sentirse un poco raro, como si estuviera rodeado por una pequeña y suave nube. Se veía a si mismo cometiendo las mismas atrocidades que él hacía: conducir salvajemente sin cinturón de seguridad, sin límite de velocidad, saltándose algunos semáforos, insultado sin motivo a algunos conductores... cuando de repente dos luces parpadeantes le hicieron despertar. ¡Se había dormido al volante!, metiéndose en el carril contrario, y un camión. se le echaba encima mientras apagaba y encendía rápidamente los faros para advertir al conductor del automóvil. Don Antonio sentía temprana su muerte. Pero rápidamente y con un instinto de supervivencia giró el volante, yéndo-

a solucionar algunos asuntos.

se a la cuneta, mientras escuchaba el sonoro claxon del camión a su paso. Tuvo suerte de ir a parar a un campo de trigo, y no chocó con nada. Aquello había sido demasiado para él, pensó,

mientras salía rápidamente del coche, sano y salvo, gracias a Dios. No podía seguir con aquella actitud de prepotencia. Ahora se

sentía insignificante, inútil, en un mundo feroz, rápido y atrevido. También pensó en lo que hubiera ocurrido si no hubiera girado el volante a tiempo, a lo mejor no hubiera muerto él solo, sino también el chófer del camión o algún conductor que viniera detrás del trailer, y que no tuviera ninguna culpa de aquello. Pero ahora, debería cambiar. Aquél incidente debería servirle como escarmiento.

Así es que, después de revisar el coche, que, por cierto, estaba totalmente bien, decidió echar una cabezadita, ino era totalmente tarde para eso!

Estuvo durmiendo en el campo de trigo, fuera del coche, boca arriba. mirando las estrellas, pensando, en todo el mal que había hecho.

A la mañana siguiente, en cuanto amaneció, don Antonio se despertó. Era muy pronto y todavía no había coches por la Nacional. Con sumo cuidado sacó el vehículo a la carretera y se dirigió a Albacete. Probablemente llegaría tarde para solucionar sus asuntos. Pero ya no correría. Es

más, por qué no volvía a Madrid... y eso hizo. Despacio, sin correr. Disfrutando del viaje volvió a

Don Antonio seguía siendo aquél hombre que caminaba a grandes pasos, alto, estirado, un auténtico señor que se seguía inclinando cada vez que se cruzaba con una dama. pero también seguía siendo un señor en el coche, ya no se transformaba al volante en una persona atroz v seguía siendo tan servicial como de costumbre: respetaba los

semáforos al máximo, al igual que los pasos de cebra, no se alteraba por los atascos e incluso muchas veces cambiaba su coche por la bicicleta para ir a lugares más cercanos. eso sí, con el casco y por el arcén, porque había aprendido que la responsabilidad era lo más im-Y todo por una experien-

cia que no tenía que haber ocurrido para darse cuenta de los errores que había cometido. Otra gente seguramente no habría tenido la misma suerte que él y no habría tenido tiempo para mirar atrás y rectificar. En ese aspecto él había tenido más suerte. Pero el tener un accidente no dependía en gran medida de la suerte o el mal fario, sino más bien de la responsabilidad de las personas que iban al volante. Y don Antonio ya había aprendido lo que era la responsabilidad conduciendo. Ojalá que todo el mundo la tuviera sin la nece-

(\*) Ángel Luis Fuentes de Arriba. Guijuelo (Salamanca).

a casa en coche. Finalmente lo hizo.

Quedó prendada la chavala por la sua-

vidad, belleza v confort del "buga" de

sidad de una tragedia para darse

cuenta de su importancia.

## El coche de mi hermano no liga (")

no ayudó a que todo fuera sobre ruedas.

Tampoco lo estropeó como temía mi

hermano. Tal era el temor de mi herma-

no que estuvo dudando en ir a recogerla

TRÁFICO. Noviembre-diciembre 2001

I coche de mi hermano mayor no liga. Es verdad que es un coche viejo de color blanco amarillento y no corre mucho. Pero está bien cuidado porque mi hermano lo trata bien v lo cuida como si fuera un ser vivo. Ha pasado religiosamente ITV's y se preocupa de tenerlo siempre a punto: motor, aceite, agua, filtro de aire, batería, neumáticos... Cada semana revisa su viejo Simca 1000 v cuando se va a poner en carretera, lo revisa el día anterior. Siempre está limpio y huele a ambientador de pino. Los asientos de atrás tienen una tela de colores vivos o algo así que cubre la tapicería vieja. La compró mi hermano en un puesto peruano del Ras-

Dice mi hermano que no puede pisar mucho el coche porque le reventaría el motor. Pero vo creo que mi hermano aunque pudiese ir más rápido conduciendo, no lo haría porque es muy tranquilo y no le gusta ir con prisas. Tampoco conduce a pedal. Me gusta cómo conduce y no porque sea mi hermano. Cuando sea mayor quiero conducir como él, pero no quiero tener un coche como el suyo. No puede presumir de tener un cochazo pero sí de

tenerlo siempre a punto.

mi hermano? No, ciertamente. Pero quedó sorprendida del cuidado que había dispensado mi hermano al coche. También y fundamentalmente de la conducción precavida y exquisita de mi hermano. Y es que la tal chica odiaba los acelerones. los frenazos bruscos v las temeridades de los típicos "pollos" con volante que quieren ser los más "gallos". Fue "Bendita casualidad que aquella chica reaccionase así" nos decía mi hermano en la mesa, comentándonos sus aventuras de lique. Pero yo le dije muy seguro:

- No fue casualidad, fue el resultado ineludible cuando se

hacen bien las cosas.

El coche de mi hermano no liga. Lo digo (\*) Adrián González Izquierdo. porque hace una semana, mi hermano Madrid, 15 años. llamó a una compañera de trabajo para salir el sábado por la noche y el coche

TRÁFICO, Noviembre-diciembre 2001

## EL CONGRESO MUNDIAL PRI SE CELEBRARÁ EN FEBRERO EN MADRID



# el factor humano a debate



**JUANA SÁNCHEZ** 

El factor humano y su combinación con el vehículo y la vía será el eje central del IX Congreso Mundial PRI que, organizado por la DGT, se celebrará en Madrid, del 26 al 28 de febrero de 2002. La PRI –Prévention Routière International– es una entidad que aúna los esfuerzos de 53 países en materia de seguridad vial.

a promoción de la investigación sobre seguridad vial entre empresas, universidades y otras entidades; el intercambio de información y experiencias realizadas en diferentes zonas geográficas, y el aumento de la sensibilidad en los sectores implicados son los objetivos del IX Congreso Mundial PRI que, organizado por la DGT, se celebrará en Madrid los días 26, 27 y 28 de febrero de 2002, en el marco de la presidencia española de la Unión Europea (UE). "La persona, eje de la seguridad" es el lema del encuentro, que se celebra cada cuatro años y que, en esta ocasión, contará con la participación -con una ponencia marco- de Loyola de Palacio, vicepresidenta de la Comisión Europea y comisaria de Transportes y Energía de la UE.

En esta edición, que reunirá a importantes expertos mundiales en seguridad vial, el Congreso se centrará en el comportamiento humano en el tráfico –el elemento primordial– y su interacción con el entorno social, el vehículo y la vía, formando cuatro grandes bloques de temas. Así, en primer lugar, se abordará la formación de los

54

conductores; la vigilancia y exigencia del cumplimiento de las normas; la actitud individual, según la propia experiencia y los valores sociales; o los comportamientos derivados de ingerir alcohol, el estrés, el exceso de velocidad... En el segundo apartado —el vehículo—, se analizarán, entre otros, el impacto y la adaptación a los nuevos sistemas de seguridad de los automóviles, su ergonomía y la carga extra de atención que implican los dispositivos que, actualmente, incorporan los

vehículos.

En cuanto al papel que juega la vía –tercer bloque de temas–, se examinará el diseño de las carreteras y su entorno, la señalización –fija y variable– y la influencia en el conductor de las llamadas 'carreteras inteligentes'. Por último, se analizará la incidencia de la publicidad en los usuarios y la evaluación de los factores que afectan a la seguridad vial.

Además, en el Congreso se incluirán diez comunicaciones libres –elegidas entre las más de treinta presentadas– donde se abordan aspectos como la influencia de los acompañantes en los accidentes, los problemas de los jóvenes o la velocidad y los efectos de las cámaras que la controlan. Sus autores proceden de países tan diversos como Noruega, Austria, Reino Unido, Canadá, Argentina o Francia.

Por otra parte, el Congreso PRI coincidirá con TRAFIC -Salón internacional de la Seguridad Vial y el Equipamiento para Carreteras- y con SICUR -Salón Internacional de la Seguridad-.

#### INFORMACIÓN ÚTIL

El coste –cuota de asistencia, documentación, comidas y actos sociales– es de 400 euros. Para miembros del PRI, existe una reducción del 25% –se queda en 300 euros– y del 20% –320 euros– para participantes en TRAFIC o para quien se inscriba antes del 31/12/2001. El pago se debe realizar en euros, mediante transferencia bancaria o cheque. Para más información: 91 301 83 74 (Concepción Guerrero) ó 91 637 05 60 (Covadonga Gutiérrez).

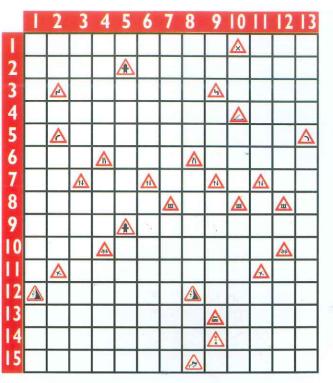
DOLETIN	DE INC	ADIDAIAN	AI /	CONGRESO	nn
ROIFIN	DE INS	LRIPUIUN	AIL	JUNISHESU	PR

Apellidos	Nombi	re
Profesión	Lugar de trabajo	
Dirección		<b></b>
Población, Provincia, Cóc	igo Postal, País	
Teléfono	Fax Correo Electrónico	
☐ Acudiré al Congreso	Por favor, envíenme información de	el Congreso
Enviar, con justificante de pa IX CONGRESO MUNDIAL PRI	go, a: (DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. SERVICIO	DE RELACIONES EXTERNAS)

#### GRAN CRUCIGRAMA

HORIZONTALES.- 1: Aires populares andaluces. Desgracia, infortunio. - 2: Poéticamente, firmamento. Recuerda, trae a la memoria.- 3: Consonante. Uno de los afluentes del Tajo. Disco en cuyo centro está la pupila del oio. - 4: Desmenuzado, pero sin reducir a polvo. Repetición del sonido. - 5: Vocal. La que domina o pretende hacerlo.- 6: Genéricamente, nave, embarcación. Pueblo de la provincia de Navarra. Enfrenta, arrostra un peligro.- 7: Terminación verbal. Símbolo químico del indio. Matrícula española, Vocal, Símbolo químico del astatinio. - 8: Flores blancas, muy olorosas. Interjección para infundir ánimo. Vocal. Consonante. - 9: Produce algo de la nada. Hija de Agamenón y Clitemnestra. - 10: En plural, nombre de letra. Perfeccionóla, dióla el último toque. Consonante. - 11: Preposición. Obstruiré un orificio. Nota musi-

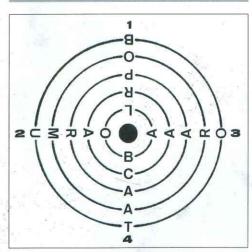
cal.— 12: Platillo dorado que se emplea en la misma. Mezclar agua con vino.— 13: En sentido figurado, ajustado a un patrón. Pequeño canguro que vive en el suroeste de Australia.— 14: Formados o hechos de masa. Nombre latino del río Guadiana.— 15: Que producen sosa. Emplease, utilizase.



VERTICALES.- 1: Espacio o término que toca a uno por jurisdicción o propiedad. Adverbio de cantidad. - 2: Conjunción latina. Consonante. Labraré la tierra. Extremo de la guarnición de la espada.- 3: Textura de una tela. Disminuidas, rebajadas.- 4: Musa de la Poesía Elegíaca, Perturbada, Líguese con cuerdas. - 5: Consonante. Natural de cierto país europeo. Recurrir a un tribunal superior para que anule la de uno inferior. - 6: Tesoro público. Dícese del molusco lamelibranquio de cabeza no diferenciada.- 7: Detención de la corriente de agua de un río. Aplícase a los muertos.- 8: Ouerida, estimada. Dícese de la mujer que ejerce potestad real. Símbolo químico del osmio.-9: Conozco. Composición poética del género lírico. Plaza pública en las ciudades griegas. Vocal.- 10: Nota musical. Ave

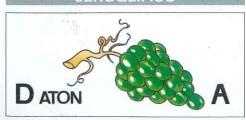
palmípeda. Composiciones líricas en que se lamenta un hecho.—11: Hoja de cierto árbol que sirve de alimento al gusano de seda. Que no está dividida. Arquita donde se recogen los votos.—12: Arara muy superficialmente. Vocal. Sacerdotes del Tíbet.—13: Cansado, sin fuerzas. Fijárase un hecho para fecha posterior.

#### LOS RADIOS



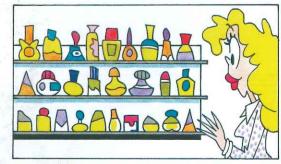
Cambia únicamente la situación de dos de los radios, de modo que en cada una de las cinco circunferencias se lea una palabra con sentido.

#### JEROGLÍFICO



¿Qué hace Juanma con tanto dinero?

#### BUSCA LA DIFERENCIA





Al tratar de ordenar los frascos del escaparate, a Elena se le ha roto uno de un perfume caro y ha tenido que tirarlo. Fíjate bien en la viñeta inferior y trata de descubrir cuál ha sido.

#### CHARADA

Conozco yo a uno que es, prima-segunda-tercera, que tiene el segunda-tres, del segunda c

#### PROBLEMINO

Preguntada una estrella de cine la edad que tenía, repuso: "Si al doble de los años que tengo se le quita el duplo de los que tenía hace diez años, el resultado será mi edad actual". ¿Cuántos años tenía?

#### SOLUCION

A BUSCA LA DIFEREN-CIA. En el grabado superior, el que figura el último de la tercera fila.

A LOS RADIOS, intercambiando los radios 2 y 3 se leerafa, de menor a mayor, las siguientes palabras, BOLA, CE-RA, ARPA, AMOR Y TUBO.

A LA CHARADA. No-vi-cio AL JEROBLEMINO. 20 años de la vida (D; iS; fruta de la vid; A)

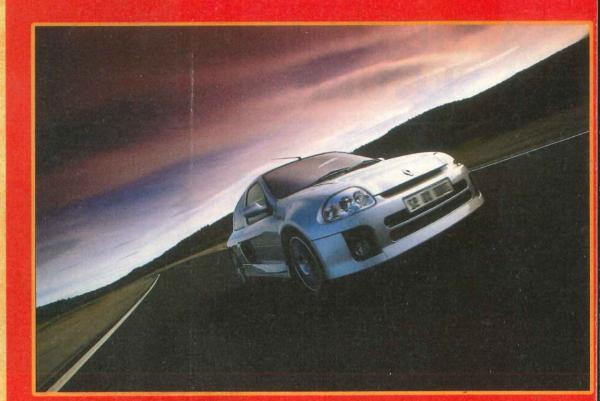
AL GRAM CRUCICRAMA. (Solo horizontales). I: Peteneriza. Mai.-2.: Eletr. Rememora. 3: R. Jarama. Iris.-4: Trituura-do. Eco.-5: E. Dominadora. 6: Nao. Aos. Acara.-7: Er. Iu. Or. A. At.-8: Nardos. Ea. U. R.-9: Crea. Ifigenia.-10: 1es. Modelado. Irima.-14: Apponaré. La.-12: Patena. Asima.-14: Amasa-dos. Arma.-14: Amasa-dos. Arma.-14: Amasa-dos. Arma.-14: Amasa-dos. Arma.-14: Amasa-dos. Arma.-14: Amasa-dos. Arma.-14: Amasa-dos. Arma.-15: Soseros. Usasc.

C/ Josefa Valcárcel, 28.- 28071 MADRID





# Recopilación de las principales novedades



# NUEVALEY DE SEGURIDAD VIAL

El permiso se perderá por tres infracciones "muy graves" en los dos últimos años

Móviles, antiradares y hacer señales de aviso a otros conductores, prohibido

Se recogen medidas reeducadoras, descuentos en las multas y mayor rigor en algunas normas

Un exceso del 50% en la velocidad o en la ocupación del vehículo será considerado "muy grave" La nueva Ley de Tráfico se hace más exigente e introduce medidas reeducadoras

# APUESTA POR LA SEGURIDAD

J. Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: Marcos GONZÁLEZ. Infografía: DLirios

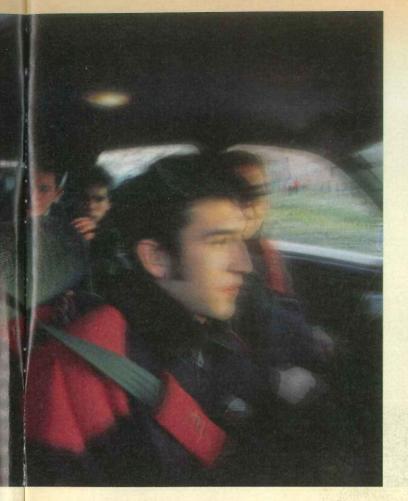
Al tiempo que introduce mayor rigor en algunos aspectos, la nueva Ley de Seguridad Vial contempla medidas reeducadoras, como cursos de concienciación, con más facilidades para el pago de las multas. En este cuadernillo especial, junto con una referencia de detalle sobre cómo eran antes los aspectos modificados, se recogen los principales cambios que, según todas las previsiones, entrarán en vigor en enero de 2002.

a Ley de Seguridad Vial ha experimentado importantes cambios que, según todas las previsiones, entrarán en vigor a mediados del mes de enero de 2002, un mes después de su publicación en el BOE.

El objetivo era adaptarla a los cambios que, como en otros ámbitos sociales, se han acelerado en el mundo del automóvil en los últimos años. Se trataba de dar cobertura legal a determinadas situaciones que lo requerían e introducir mejoras, unas de carácter técnico y otras de puro procedimiento administrativo, siempre con la principal idea de reducir los accidentes y las víctimas y conseguir una circulación más fluida.

La reforma ha sido promovida por la DGT (Dirección General de Tráfico), aunque la aportación y el debate de los grupos políticos ha permitido el consenso y el enriquecimiento para una Ley que afecta a más de 21 millones de conductores, un volumen importantísimo de ciclistas, además de peatones y, en definitiva, a toda la sociedad.





# Así se pierde y se recupera el permiso

A un conductor que en los dos últimos años cometa tres infracciones muy graves, además de la sanción económica correspondiente, se le impondrá la revocación (pérdida definitiva) del permiso o licencia de conducir. Para graduar la sanción pecuniaria se tendrá en cuenta la gravedad y trascendencia del hecho y el peligro potencial creado.

Desde luego, la revocación de la autorización para conducir es una medida extrema que se aplica cuando se produce una agresión notable a la seguridad vial. No obstante, a aquellos conductores a los que se les ha retirado definitivamente la autorización para conducir se les ofrece la posibilidad de solicitar que se deje sin efecto la revocación, realizando y superando un curso de reciclaje y sensibilización en un centro autorizado, con lo que se deja sin efecto la revocación y se sustituye por la sanción de suspensión por un período de hasta tres meses. El quebrantamiento de la suspensión llevaría aparejada una nueva suspensión por un año; y a la segunda, daría lugar a la revocación. La Ley, además del curso de reciclaje, permite otra opción: volver a examinarse de nuevo, aunque no será posible obtener una nueva autorización mientras no se haya cancelado la sanción que dio origen a la revocación.



#### NI MÓVILES NI RADIOTRANSMISORES

ANTES

La única referencia a los teléfonos móviles era la prohibición genérica de conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.

AHORA
Se prohíbe utilizar los teléfonos móviles o cualquier otro medio de sistema de comunicación mientras se conduce, salvo que el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos, cascos, auriculares o instrumentos similares. Se ha añadido el uso de emisoras de radio a través del micrófono por la grave interferencia al grado de atención exigible a todo conductor.



#### LAS MULTAS TENDRÁN UN 30% DE DESCUENTO

de las infracciones (sólo las que no estaban castigadas en las leyes penales ni las que daban lugar a la suspensión del permiso de conducir) era del 20%.

tipo de infracción de que se trate, los conductores sancionados podrán tener hasta un 30% de descuento en el importe de la multa que figura en el boletín de denuncia o, en su defecto, en la notificación posterior. En todo caso, el pago, que también podrá hacerse a los agentes denunciantes, habrá que hacerlo efectivo antes de que se dicte resolución sancionadora.



#### PARTE DE LA MULTA SE PODRÁ PAGAR CON UN CURSO

ANTES No se contemplaba.

AHORA
Para aquellos casos en los que no se imponga la sanción de suspensión del permiso o de la licencia de conducción, se introduce la posibilidad de que el interesado pueda sustituir hasta el 30% del importe de la multa por otras medidas también reeducadoras. Consistirán en cursos formativos de comportamiento en materia de seguridad vial o módulos de concienciación sobre las consecuencias de los accidentes de tráfico, algunos de los cuales podrán seguirse en los propios hospitales donde se encuentran las víctimas de los accidentes.



#### LA RETIRADA DEL PERMISO, A PLAZOS

ANTES No estaba recogido en el articulado de la Ley.

AHORA

De manera específica, la nueva redacción posibilita el fraccionamiento de la sanción de la autorización para conducir. A falta de concretar los detalles y los casos, será el propio interesado quien solicite el cumplimiento aplazado de la sanción. El origen de la suspensión puede deberse tanto a infracciones graves como muy graves por un período de hasta 3 meses.



#### EL EXCESO DE OCUPANTES, "MUY GRAVE"

ANTES No se contemplaba de forma específica.

AHORA
Se califica como muy grave
la ocupación excesiva del vehículo. Concretamente cuando se aumenta en un 50% el
número de plazas, excluido el conductor; por
ejemplo, viajar siete personas en un turismo
autorizado para cinco. Esta innovación obedece a la necesidad de evitar que se limite la
visibilidad o se estorbe o dificulte los movimientos del conductor. Se prevé, además, la
posibilidad de que los agentes inmovilicen el
vehículo para evitar riesgos en la circulación.

TRÁFICO, Noviembre-diciembre 2001

Una de las principales modificaciones es la prohibición del uso de los móviles y de emisoras de radio dotadas de micrófono mientras se conduce, salvo que sean del tipo 'manos libres' que no requiera manipulación manual ni ningún otro dispositivo como cascos o auriculares. Igualmente se prohíbe el uso de equipos técnicos para detectar y anular los controles de velocidad del radar.

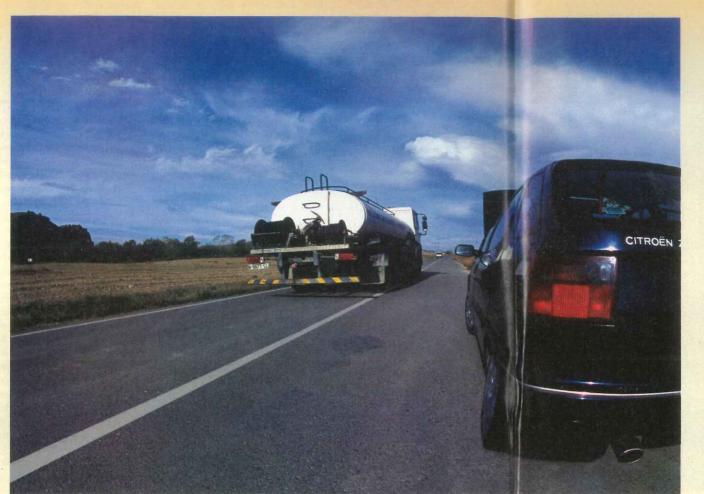
Por otro lado, se contempla la posibilidad de que los ciclistas puedan circular por autovías, salvo que expresamente lo prohíba la señalización v se introducen otros aspectos novedosos con la idea de dar mayor seguridad a estos usuarios de la vía. Por ejemplo, las bicis deben tener elementos reflectantes, lo mismo que sus conductores cuando circulen por vías interurbanas en circunstancias en las que es obligatorio el uso de alumbrado; pueden circular en grupo, en cuyo caso se les considera como una sola unidad; en determinadas circunstancias, como descensos prolongados, pueden superar los 40 km/h y ocupar la parte derecha de la calzada y no sólo el arcén.

Por su parte, a los conductores de automóviles se les impone la obligación de extremar la precaución en el momento de abrir las puertas del vehículo y se les exige comprobar que están cerradas cuando se circula, con el fin de evitar daños a otros usuarios, entre otros a los ciclistas.

Otra novedad es que algunos incumplimientos que revisten especial peligrosidad pasan a engrosar la lista de infracciones "muy graves", como es el caso de la ocupación excesiva del vehículo que suponga un aumento del 50% del número de plazas autorizadas, excluido el conductor, en cuyo caso se puede inmovilizar el vehículo. Es decir, en un turismo con cinco plazas, se consideraría ocupación excesiva si en él viajaran un total de siete personas.

#### INMOVILIZAR POR RIESGO

También adquiere categoría de "muy grave" el sobrepasar la velocidad en un 50% el límite establecido y se da cobertura legal a la inmovilización de automóviles y ciclomotores cuando su utilización pueda suponer un riesgo



## Adelantamientos especiales

Las normas y conceptos generales sobre el adelantamiento, una de las maniobras que entraña más riesgo, experimentan algunos cambios:

- Por un lado, no se consideran adelantamientos los que se produzcan entre ciclistas que circulen en grupo.
- Todo conductor de un vehículo automóvil que se proponga realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, deberá realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contrario de la calzada, siempre y cuando existan las condiciones previstas en la Ley.
- Cuando en un tramo de vía en el que esté prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha y salvo en los casos en que la inmovilización responda a las necesidades del tráfico, podrá ser rebasado, aunque para ello se tenga que ocupar parte del carril izquierdo de la calzada; antes habrá que cerciorarse de que se puede realizar sin peligro. Con idénticos requisitos, se podrá adelantar a conductores de bicicletas.

grave para la circulación, las personas o los bienes. En este sentido, se considerará riesgo grave conducir un ciclomotor o motocicleta sin casco y también se podrá inmovilizar un vehículo cuando: su conductor se niegue a pasar las pruebas de detección de alcohol y otras sustancias, por no hallarse provisto del correspondiente seguro obligatorio, por sobrepasar los niveles de gases, humos y ruidos. cuando se haya realizado en el vehículo una reforma de importancia, por un exceso del 50% en los tiempos de conducción o por reducir ese mismo porcentaje los tiempos mínimos de descanso, o por la manipulación del tacógrafo. Además, los gastos que origine la inmovilización correrán por cuenta del titular.

Aunque, como normal general, la denuncia por una infracción se ha de notificar en el mismo momento, podrá hacerse posteriormente en momentos de gran intensidad de circulación o si concurren factores meteorológicos adversos, obras u otras circunstancias en que la detención del vehículo pueda originar un riesgo. También puede noti-



#### RAZONES PARA INMOVILIZAR UN VEHÍCULO

Los agentes podían inmovilizar un vehículo cuando su uso pudiera ocasionar un riesgo grave para la circulación o por la negativa del conductor a someterse a las pruebas de alcoholemia.

AHORA
Se mantienen los casos anteriores y, además, se permite la inmovilización de automóviles y ciclomotores por supuestas alteraciones técnicas que desvirtúen su uso o atenten contra la seguridad vial; también por no llevar casco, por superar los niveles de gases, humos y ruidos, por exceso de ocupantes, manipulación de los instrumentos de control de la velocidad (tacógrafo) y por incumplimiento de los tiempos de conducción y descanso.



#### SE PROHÍBE EL USO DE ANTIRADARES

ANTES No estaba regulado.

AHORA

Por razones de seguridad vial y con la finalidad de que la vigilancia de la circulación sea eficaz, la nueva normativa prohíbe instalar o utilizar en los automóviles mecanismos o sistemas que permitan detectar la presencia de los equipos de control de velocidad de los agentes de tráfico y así eludir su función. Y no sólo eso, por la misma razón, ya no se podrán hacer señales y ráfagas de luz para avisar a otros conductores de la presencia de los agentes.

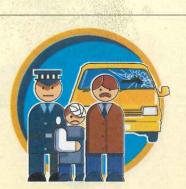


## LA NOTIFICACIÓN, MÁS TARDE

ANTES

Se establece como norma
general que las denuncias se han de notificar en
el acto, aunque, por razones justificadas –que
deberán constar en la propia denuncia–, se
admite que pueda hacerse con posterioridad.

para la circulación es la razón y la causa legal que justifica que una infracción no se notifique en el momento de producirse. Y tampoco será necesaria la notificación inmediata cuando la infracción haya sido detectada por medios de captación y reproducción de imágenes (radar o desde los helicópteros) que permitan la identificación del conductor. También se podrá notificar posteriormente las denuncias de estacionamiento cuando el conductor no esté presente.



## LOS PADRES PAGARÁN LA MULTA

La responsabilidad por las infracciones recae directamente en el autor del hecho.

AHORA
Se añade, además, la responsabilidad pecuniaria derivada de la multa de los padres (o en su caso, tutores, acogedores y guardadores legales) por los hechos cometidos por los menores de edad como protagonistas del tráfico, ya sea como peatones, como usuarios de vehículos o como conductores de los mismos. Cuando se trate de infracciones leves, previo consentimiento de los progenitores, podrá sustituirse la sanción económica de la multa por otras medidas también reeducadoras.



#### MENORES DE 12 AÑOS EN MOTO, SÓLO CON SUS PADRES

ANTES

Se prohíbe circular con menores de 12 años en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados.

AHORA
Además de lo anterior,
queda prohibido circular con menores de 12
años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar por cualquier clase
de vía. Excepcionalmente se permite esta circulación a partir de los 7 años, siempre que
los conductores sean los padres o madres,
tutores o persona mayor de edad autorizada
por ellos, utilicen casco homologado y se
cumplan las condiciones específicas de seguridad.

TRÁFICO, Noviembre-diciembre 2001

ficarse posteriormente cuando la infracción se registre mediante medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del conductor.

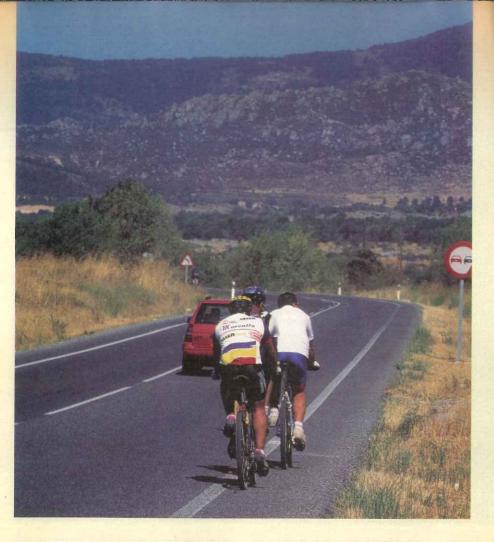
Se añade un nuevo apartado de prohibición de parada y estacionamiento en las zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos y pasos de peatones. Además, se indica la próxima regulación de determinados elementos de seguridad (dispositivos reflectantes) que hagan visible al conductor en el caso de que éste deba apearse.

Por otro lado, se confirma la prohibición de emitir cualquier tipo de publicidad que incite a la velocidad excesiva o a la conducción temeraria y se somete la misma al régimen de autorización administrativa previa. Igualmente, y sólo con el fin de garantizar la seguridad vial, se autoriza al Gobierno para determinar los elementos materiales y personales mínimos para el funcionamiento de las escuelas de conductores y de los centros de reconocimiento.

#### MÁS FACILIDADES

Para facilitar el pago o el cumplimiento de la sanción, se recogen novedades importantes: por un lado, la suspensión del permiso o licencia se puede escalonar en períodos; por otro, en aquellos casos en los que no se haya impuesto la suspensión del permiso, la sanción pecuniaria podrá reducirse hasta en un 30%, por pronto pago; o bien, hasta el 30 % puede sustituirse, a petición del interesado, por otras medidas reeducadoras (no hay que olvidar que la propia sanción pecuniaria lo es) que consistirán en cursos formativos de comportamiento en materia de seguridad vial, o módulos de concienciación sobre las consecuencias de los accidentes.

Por otro lado, se contempla la revocación del permiso o licencia de conducir cuando se han cometido tres infracciones "muy graves", debidamente sancionadas, en los dos últimos dos años. No obstante, se ofrece la posibilidad de solicitar que se deje sin efecto la revocación, realizando y superando un curso de reciclaje y sensibilización en un centro autorizado, con lo que se sustituye la sanción de revocación por la de suspensión por un período de hasta tres meses.





#### QUIÉNES HAN DE USAR EL ARCÉN

Deben circular por el arcén de la derecha los vehículos de tracción animal, los especiales de determinado peso máximo, ciclos, ciclomotores y coches para minusválidos cuando no exista otra vía para ellos. También motocicletas, turismos y camiones que, por razones de emergencia, se vean obligados a circular muy despacio.

AHORA
A lo anterior se añade otro vehículo que ha de circular por el arcén: los vehículos en seguimiento de ciclistas. Por otro lado, a los conductores de bicicletas se les permite ocupar, además del arcén, la parte derecha de la calzada que necesiten, especialmente en descensos prolongados con curvas.



#### **IDENTIFICAR AL INFRACTOR**

ANTES El propietario de un vehículo está obligado a identificar al conductor del mismo.

AHORA
El titular de un vehículo
tiene el deber de identificar al conductor responsable de una infracción cometida con el
mismo. De no hacerlo, sin causa justificada,
será sancionado como autor de falta grave en
su máxima cuantía: 50.082 ptas. (301 euros)
En los mismos términos responderá el titular
del vehículo cuando no sea posible notificar la
denuncia al conductor que aquél haya identificado, por causa imputable a dicho titular.

## Más protección para los ciclistas

La Ley introduce cambios y términos nuevos para los ciclistas:

- Los ciclistas, cuando no dispongan de una vía o parte de la misma especialmente destinada a ellos, circularán por el arcén de la derecha; también podrán hacerlo los vehículos en seguimiento de ciclistas, a una velocidad por debajo de los límites mínimos.
- Los ciclistas podrán superar la velocidad máxima fijada para ellos (40 km/h) en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía aconsejen desarrollar una velocidad superior, pudiendo ocupar incluso la parte derecha de la calzada que necesiten, especialmente en descenso prolongados con curvas.
- Podrán circular por los arcenes de las autovías salvo que, por razones de seguridad, se prohíba con señales.
- Los ciclistas pueden circular en grupo, en cuyo caso se les considera como una única unidad móvil a efectos de prioridad.
- Para adelantar a un ciclista o grupo de ellos, se ocupará parte o la totalidad del carril contrario de la calzada, incluso cuando esté prohibido el adelantamiento, siempre que se pueda efectuar la maniobra sin peligro.
- Se añaden nuevos términos como VÍA CICLISTA (específicamente acondicionada para las bicicletas); CARRIL-BICI (cuando discurre adosado a la calzada); CARRIL-BICI PROTEGIDO (con elementos laterales que lo separan del resto de la calzada); ACERA-BICI (con trazado independiente de la carretera); y SENDA CICLABLE (vía para peatones y bicicletas que discurre por espacios abiertos, parques o bosques).

Se establece la responsabilidad solidaria de los padres por los hechos cometidos por los menores de edad. Asimismo, el titular de un vehículo con el que se ha cometido una infracción debe identificar al conductor del mismo, o sería sancionado como autor de falta "grave". Se suprime como infracción "muy

Se suprime como infracción "muy grave" la omisión de socorro, tal y como estaba anteriormente redactada y se establece con el carácter mínimo y máximo el valor de las cuantías de las multas que corresponden a las diferentes clases de infracciones

Indicar, por último, que aumentan los plazos de prescripción de las infracciones, contados desde el día en que fueron cometidas: tres meses para las infracciones "leves", seis para las "graves" y un año para las "muy graves". Y las anotaciones en el Registro de Infractores por faltas "graves" y "muy graves" se cancelan de oficio transcurridos dos años desde que se cometieron.

Al cierre de esta edición, el Proyecto de Ley de Seguridad Vial había pasado el trámite del Congreso y del Senado. La redacción definitiva de la Ley, en la que no se esperaban modificaciones, se produjo en la deliberación del Congreso de los Diputados en la sesión del 29 de noviembre.



#### AUMENTA EL PLAZO DE CADUCIDAD DE LAS MULTAS

meses; y la anotación en el registro de Infractores de las "graves" y "muy graves", se cancelaba a los seis meses.

AHORA

Las infracciones "leves"

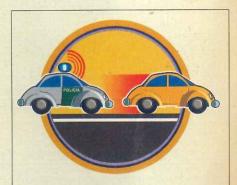
prescriben a los tres meses; las "graves", a los
seis meses; y las "muy graves", trascurrido un
año desde que se cometieron. La prescripción
se interrumpe por cualquier actuación administrativa encaminada a averiguar la identidad
y domicilio del infractor o la notificación a éste.
La cancelación en el registro de las sanciones
firmes "graves" y "muy graves" se hace de officio transcurridos dos años desde su cumplimiento o prescripción.



#### **GUARDAR LAS DISTANCIAS**

detrás de otro ha de dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenazo brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta la velocidad y las condiciones de adherencia. La separación, cuando no se tiene intención de adelantar, debe permitir a un tercero que circule detrás efectuar con seguridad el adelantamiento.

AHORA
Se mantiene el mismo texto,
pero se añade una nueva redacción para autorizar la circulación de ciclistas en grupo: se
permitirá a los conductores de bicicletas circular en grupo, extremando en esta ocasión la
atención a fin de evitar alcances entre ellos.



#### CORRER DEMASIADO, "MUY GRAVE"

Era siempre una infracción "grave".

AHORA

Sobrepasar en más de un
50% la velocidad máxima autorizada, se considera una infracción "muy grave", siempre
que esto suponga haber superado, al menos
en 30 km/h., el límite máximo. Es decir, será
"muy grave" circular a 180 por autopistas y
autovías; a 150, por carreteras limitadas a 100;
y a 80 km/h, en vías urbanas, al margen de
otras limitaciones específicas que puedan
existir en esas vías.

TRÁFICO. Noviembre-diciembre 2001

# ASÍ QUEDAN LAS INFRACCIONES

## LA CUANTÍA

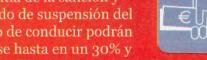
Gravedad		Multa	Otras Medidas	
0	Leves	Hasta 91 € (15.141 ptas.)	Ninguna	
0	Graves	De 92 € (15.308 ptas.) a 301 € (50.082 ptas.)	Posible suspensión del permiso o licencia hasta 3 meses.	
0	Muy graves	De 302€ (50.249 ptas.) a 602 € (100.164 ptas.)	Suspensión del permiso o licencia hasta 3 meses.	
0	Otras *	De 94 € (15.640 ptas.) a 1.503 € (250.078 ptas.)	Suspensión de la autorización hasta 1 año.	

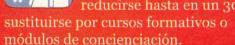
<sup>\*</sup> Infracciones como conducir sin la autorización correspondiente, sin matrícula, sin haber hecho la transferencia, incumpliendo las condiciones técnicas de seguridad, etc.

#### LOS DESCUENTOS



La cuantía de la sanción y el periodo de suspensión del permiso de conducir podrán reducirse hasta en un 30% y







La sanción podrá reducirse hasta en un 30 % si se hace efectiva antes de que se dicte la resolución sancionadora.

## **QUÉ ES MUY GRAVE**

Estas son las infracciones muy graves. Se pierde el permiso o licencia de conducir por cometer tres, en los dos últimos años.



Conducir superando tasa máxima de alcohol o bajo los efectos de estupefacientes y sustancias análogas



Exceder en más del 50% los tiempos de conducción o la minoración en más del 50% en los tiempos de descanso establecidos para conductores profesionales.



La conducción temeraria por las vías públicas



Negarse a las pruebas de detección de alcohol y estimulantes.



Sobrepasar en más del 50% la velocidad autorizada, siempre que suponga superar el límite en al menos 30 km/h.



Superar el 50% de la capacidad de plazas de un vehículo, excluido el conductor.



Circular en sentido contrario al establecido



Las competiciones v carreras no autorizadas de vehículos.