

AÑO XX
Nº 165
Marzo-abril
2004

Tráfico

LÁZARO CARRETER:
El "airbag"

Dirección en Internet: www.dgt.es/revista

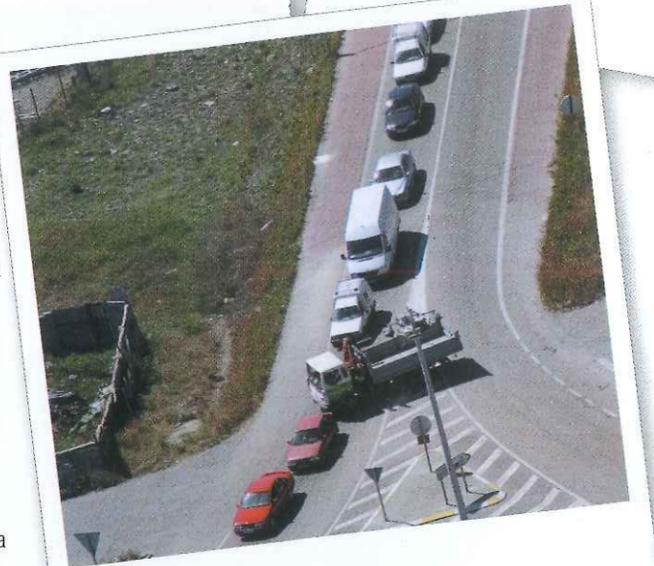
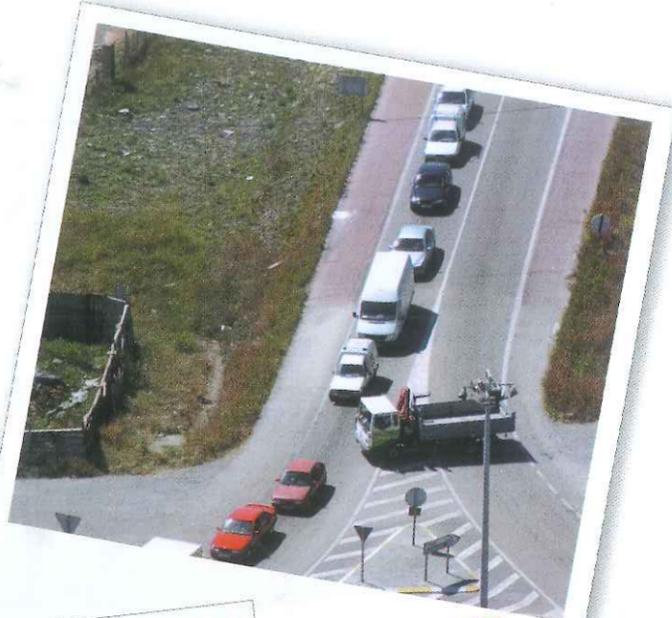
Accidentes de tráfico "in itinere" y "en misión"

HERRAMIENTA MORTAL

- ▶ **Seguridad Vial: Lo que hará el PSOE**
- ▶ **La nueva campaña divulgativa de la DGT**
- ▶ **Emergencias: Los expertos reclaman más coordinación**
- ▶ **Test: ¿Es usted un conductor seguro?**
- ▶ **Comprar coche: Los sistemas de financiación**



**Especial Semana Santa:
MAPAS DE LOS PUNTOS MÁS CONFLICTIVOS
EN LAS CARRETERAS**



1 En la primera fotografía de la secuencia nos encontramos un vehículo pesado, un camión, que accede a una carretera desde un camino. Y, aunque parece que hace la pausa preceptiva para mirar si viene alguien y poder incorporarse a la misma, su actitud no es la más correcta, ya que no se coloca de la forma más adecuada para incorporarse al único sentido permitido, hacia su derecha. De hecho, si se hubiese colocado no tan pegado a la parte izquierda del camino, su ángulo de giro no le llevaría tan al centro de la calzada...

2 La segunda fotografía de la secuencia nos aclara la situación. El conductor del camión no tenía intención de incorporarse al sentido permitido, sino de cruzar recto, pese a la evidente prohibición que

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

supone la línea continua y la isla reservada al tráfico. Tampoco parece importarle que el sentido contrario esté ocupado por una fila de automóviles que esperan pacientemente su turno, ya que existe una pequeña retención para acceder a una rotonda que se intuye en las fotos, y se lanza hacia esa fila sin más.

3 Menos mal que uno de los conductores que esperaba correctamente en el sentido contrario decide dejarle cruzar aunque lo haga incorrectamente y evita así que este vehículo pesado se quede cruzado en el sentido contrario y se convierta en un peligro evidente para cualquiera que circulase por aquel... ¿Alguna prisa justifica poner en peligro a los demás y a sí mismo por no recorrer algunos centenares de metros hasta donde hacer el cambio de sentido...?

ASÍ LO VI

Venía a velocidad excesiva y por el centro...

Circulaba una tarde por una pista procedente del valle del Sordillo en dirección hacia Bohonal-Helechosa de los Montes. Quince metros antes de llegar a una curva sin visibilidad, me encontré de frente a un turismo que, para una pista con gravilla suelta —como suelen estar éstas en verano—, iba a velocidad

excesiva. Y, para más inri, por el centro... Cuando me vio, con el tiempo justo para tomar la recta, pisó el freno, patinando unos 50 metros hasta que quedó totalmente parado y realmente asustado. Gracias a que yo conocía la zona e iba rozando con mi vehículo las jaras de la orilla y a 15/20 km/h... De haber

encontrado al turismo unos metros más adelante, con un precipicio de 100 metros sin protección, a día de hoy, los dos matrimonios que viajábamos juntos en mi coche estaríamos en el más allá.—José Antonio Rodríguez Sánchez. *Getafe (Madrid)*.

CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO. Si quiere contar alguna locura que haya presenciado, envíe una carta a la Revista "Tráfico" (c/ General Aranzaz, 86, 28027 Madrid) relatándola. El escrito no debe sobrepasar las 15 líneas de extensión.



12

19

24

SEMANA SANTA 2004: DÍAS DE ASFALTO

En un cuadernillo de 8 páginas reunimos toda la información necesaria para los días que concentran más movimientos de vehículos: mapa con las carreteras con más circulación, obras, puntos conflictivos..., la relación de los puntos con incidencias, los itinerarios alternativos, las medidas de ordenación del tráfico en los recorridos más problemáticos...



34

48

ACCIDENTE DE TRÁFICO, ACCIDENTE DE TRABAJO

Casi la mitad de las muertes laborales (800 en 2002) se producen en el automóvil, mientras se trabaja o se va hacia la oficina. Es urgente poner en marcha sistemas de prevención de riesgos laborales que hagan hincapié en la incidencia de los accidentes de tráfico.

DÍA MUNDIAL CONTRA LOS ACCIDENTES

Casi un millón y medio de personas muere cada año en accidente de tráfico en el mundo. Por ello, la Organización Mundial de la Salud dedica el Día Mundial de la Salud a los accidentes, que cree que se pueden y deben erradicar.

MEJORAR LAS EMERGENCIAS

Según un estudio del RACC Automóvil Club, en España la probabilidad de morir en accidente de tráfico es más elevada que en Europa. Conseguir mejorar y coordinar los sistemas de emergencia es la solución.

INTRAS

Los españoles tenemos buena predisposición hacia la seguridad vial, pero fallamos en los conocimientos más básicos, según una investigación realizada por el Intras y Norauto. Le invitamos a realizar un pequeño test para conocer cuál es su nivel de seguridad

IÑAKI SÁEZ

En plenos preparativos para la Eurocopa, Iñaki Sáez, seleccionador nacional de fútbol, dice ir a Portugal "con la ilusión de hacer el mejor papel y llegar a una semifinal o a la final". Como conductor se define como "normal y bastante prudente" y partidario de endurecer la ley para reducir el número de muertos en carretera.

La Locura	2
El Maletero	4
Editorial	7
Conducir Mejor	8
Mi Carril	11
Salud Vial	20
Test (páginas especiales)	
Tráfico del Motor	39
Banco de Pruebas	42
Noticias del Motor	44
La Ruta de Tráfico	46
La Entrevista	48
La Pluma	50
Cartas	51
Vía de servicio	53
Tráfico Chico	55
Área de Descanso	59

Secciones



Telecinco premia la última campaña de la DGT

Telecinco ha concedido a la última campaña de divulgación de la DGT, "Abróchate el cinturón. Abróchate a la vida", realizada por la agencia RSCG-Lorente, el premio "12 meses, 12 causas" al mejor spot publicitario. Aunque esta es la quinta edición, se trata de una de las cuatro categorías con las que, la cadena de televisión reconoce por primera vez a personas, empresas e

instituciones que han contribuido a la concienciación y sensibilización social. En este caso se reconoce la labor que los profesionales de la publicidad han realizado a través de su trabajo para convencer a los ciudadanos sobre la utilidad que, en caso de accidente, tiene la correcta utilización del cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil.

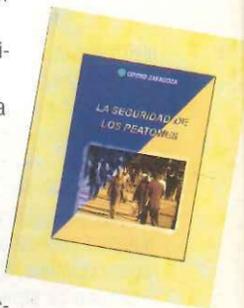
Premio Norauto a la seguridad vial

NORAUTO, tiendas y talleres del automóvil, considera que la seguridad vial es "asunto de todos" y que el compromiso adoptado por la Unión Europea para, en 2010, haber reducido a la mitad los 40.000 muertos que cada año se producen en las carreteras europeas es imprescindible, pero que necesita la colaboración de todos. Por ello, NORAUTO, presente con autocentros en seis países, ha convocado el Premio Europeo NORAUTO a la Seguridad Vial, basado en el éxito de las dos primeras ediciones en Francia. Este galardón premiará las mejores iniciativas europeas llevadas a cabo en 2003 en favor de la seguridad vial (formación, sensibilización, equipamiento, acciones locales...) realizadas por asociaciones pertenecientes a un país miembro de la UE. Bases y más información

www.norauto.es mmuñoz@norauto

Todo sobre peatones

"La seguridad de los peatones" es el nuevo estudio realizado por Centro Zaragoza, en colaboración con la Dirección General de Tráfico. El trabajo, editado para la serie habitual sobre seguridad -libro y vídeo-, aborda las causas más frecuentes de atropello, las edades, las lesiones más frecuentes y qué se puede hacer para evitarlo: diseño de entornos seguros, vehículos menos agresivos, educación y comportamientos correctos... Asimismo, Centro Zaragoza ha presentado su programa con 33 cursos diferentes de formación. Más información: Tel.: 976/549.690 e-mail cursos@centro-zaragoza.com.



Valla anti-conejos

La Demarcación de Carreteras de Madrid (Ministerio de Fomento) ha obligado a la concesionaria de la R-3 (Madrid-Arganda del Rey) a instalar 16 kilómetros de valla para evitar que la plaga de conejos que invade la zona penetre en la vía, causando peligro a los conductores. Se cree que la prohibición de cazar en las inmediaciones de la radial y la carretera nacional ha producido un enorme aumento de la población de conejos, que se calcula que en Arganda ha alcanzado los 5.000 individuos.



Combinación mortal: velocidad y animales sueltos

Los accidentes provocados por el atropello de animales son algo bastante habitual. El último ocurrió recientemente en Luque (Córdoba): cinco jóvenes dejaron su vida en el asfalto tras impactar con un mulo de 350 kilos que 'voló' despedazado a 100 metros. Los jóvenes, con edades comprendidas entre 19 y 21 años, iban 'de marcha' a la vecina Cabra y podrían circular, según las primeras investigaciones, a unos 170 km/h en un tramo de la A-318, limitado a 70 km. El impacto con el animal, parado en una recta, fue brutal, y el BMW se empotró contra un muro de hormigón adyacente a la vía. Se estudian posibles acciones legales contra el propietario del mulo.



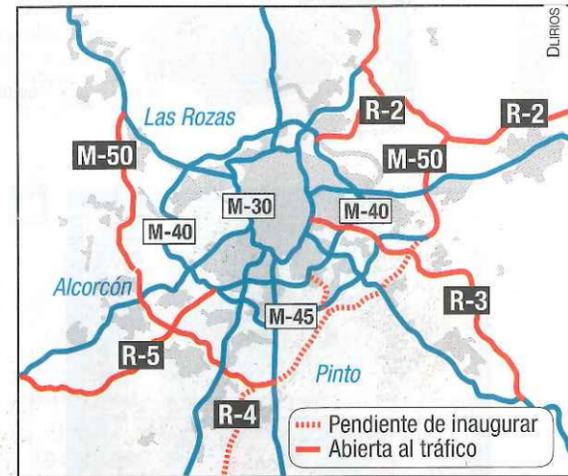
El reglamento y las bicis

CONBICI (Coordinadora en Defensa de la Bici) acaba de 'colgar' en su página web un resumen valorativo de lo que dice el nuevo Reglamento General de Circulación sobre las bicicletas. Allí explican detalladamente todo lo que afecta a los ciclistas: definiciones de vía, marcas viales, señales, cómo y por dónde circular, prioridades de paso, etcétera. Un esfuerzo muy loable para difundir las nuevas normas para los ciclistas.

www.conbici.org/legislacion/2004_resumen_valorativo.php

Abiertas las radiales de peaje R-3 y R-5

El 16 de febrero se inauguraron en Madrid las radiales de peaje R-3 (Madrid-Arganda del Rey, 33,9 km. de distancia y 2,85 euros de peaje) y R-5 (Madrid-Navalcarnero, 28,3 km. de distancia y 3 euros de peaje), así como el tramo de la circunvalación gratuita M-50 entre la A-6 y la A-4 (29,3 km.). Con la apertura de estas dos radiales -que se prevé absorban el 35% de los 122.500 y 75.000 vehículos/día que, respectivamente, circulan por las nacionales paralelas y que prometen ahorrar hasta 40 minutos en hora punta a los usuarios- sólo resta la apertura de la R-4 y el tramo de M-50 entre ésta y la R-3 para finalizar la que ha sido denominada "mayor operación de descongestión de tráfico" de España.



Guadarrama: la AP-6 será la variante gratuita

El Estado ha llegado a un acuerdo con la concesionaria de la autopista de peaje AP-6 (Villalba-Adanero) para que se pueda utilizar un tramo de la misma como variante gratuita de la población de Guadarrama, que sufre grandes problemas de tráfico. Para ello, hay que construir unos ramales entre los puntos kilométricos 39 y 52 de la misma y carriles adicionales para que el tráfico adicional no interfiera con el propio de la autopista.

Tren con barreras sin barreras

Carmen Yruela Arce, de El Astillero (Cantabria), nos envía estas fotos, tomadas entre Zalla y Carranza, dos pueblos de Vizcaya, a finales del pasado año.

El tren pasa con las barreras sin bajar. "En ese momento -nos dice- estaba por allí mi marido con un cliente y menos mal que el paso del tren ya se estaba produciendo, de no ser así, les hubiera llevado por delante".



Ciegos al volante

Casi 2.400 ciegos israelíes disponen de permiso de conducción perfectamente válido, según una investigación del Ministerio de Transportes de aquel país, que desvela que ese alto número de personas no sólo disponen de las acreditaciones como ciegos y como conductores, sino que las suelen llevar juntas en sus carteras. El citado ministerio está enviando notificaciones a los invidentes para invalidar sus permisos de conducción, pero no da explicaciones sobre cómo los han conseguido. Porque cuando llegan con perro lazarillo hasta el coche de examen, el examinador lo tiene que notar. ¿O también estará ciego?



Italia: Vehículo antiniebla

Las autopistas italianas han lanzado, en fase experimental, unos vehículos antiniebla dotados de paneles luminosos -con las palabras "Follow Me" (Síggame)-, un radar para localizar obstáculos y un sistema de regulación automática de velocidad que se encargarán de guiar caravanas de coches en condiciones de escasa visibilidad. Estas caravanas no superarán los 50 km/h. A la presentación asistió el ministro de Industria, Pietro Lunardi, quien ha hecho de la disminución de la siniestralidad uno de los objetivos de su mandato.



Juan SANTISO

CUATRO MEDALLAS. Mari Paz López –jefa de la Unidad de Inspección y Calidad de los Servicios–, Enriqueta Zepeda –secretaria general–, Estrella Rivera –subdirectora general de Investigación y Formación Vial– y Milagro del Arroyo –jefa del Gabinete de Dirección– de la DGT (de izquierda a derecha en la foto) recibieron, de Carlos Muñoz-Repiso, director general de Tráfico, las medallas al Mérito en el Trabajo para premiar su trabajo, dedicación y el tiempo dedicado al mismo en la Dirección General de Tráfico.



RACE y FAS, por el conductor alternativo

El RACE y la Fundación Alcohol y Sociedad (FAS) firmaron un acuerdo de colaboración (Un Conductor cada Noche) para promover la figura del Conductor Alternativo en España. Esta figura, ya consolidada en otros países, implica que cada noche un conductor se abstiene de beber y lleva el coche mientras los demás se divierten. Esta campaña –cofinanciada por la Unión Europea– funciona en 8 países con distintos lemas ("I'll be des", "100% cool", "Bob au volant"...) y en España.

José Miguel Báez, reelegido presidente de CNAE

José Miguel Báez Calvo ha sido reelegido por quinta vez consecutiva Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). Se impuso en las elecciones celebradas el 6 de marzo en Madrid a su contrincante, Carlos Brício Manzanares, presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Zaragoza. El índice de participación rozó el 100% y la candidatura vencedora consiguió el 80% de los votos.

APNEAS DEL SUEÑO Y ACCIDENTES DE TRÁFICO



Tres nuevos libros de Salud Vial

La Dirección General de Tráfico acaba de editar tres libros de máximo interés para aquellos relacionados con la salud y el tráfico. El primero se llama Protocolo de Exploración Médico-Psicológica en Centros de Reconocimiento de Conductores. Guía para la Historia Clínica Específica", está dirigido especialmente a los Centros de Reconocimiento de Conductores y trata de fijar un protocolo de actuación en los reconocimientos cuando los médicos se encuentran ante patologías específicas, como, por ejemplo, problemas visuales, etcétera.

También se han reeditado la guía didáctica "Actuación ante el accidente de tráfico" –adaptado a las nuevas normas de resucitación cardiopulmonar y que se distribuirá a través de las autoescuelas– y "Apneas del sueño y accidentes de tráfico. Somnolencia y seguridad vial". Ambos se han actualizado con las últimas novedades médicas en torno a estos problemas.

Más información y peticiones:

avaldes@dgt.es

Pasa la ITV gratis

Sachs Boge Ibérica, en colaboración con la DGT, desarrolla del 15 de marzo al 31 de abril la campaña "Pasa la ITV... gratis!!". Todos aquellos automovilistas que cambien sus amortiguadores por unos de las marcas Sachs o Boge y que pasen su ITV en el plazo de seis meses desde la fecha del cambio recibirán –enviando copia de la factura del taller, el cupón de la campaña (que facilita el establecimiento donde se compran) y una copia de la factura de la ITV– una transferencia bancaria por el importe de ésta. Más información: Tel.: 93 200 19 44



Árbol devora señales

Un lector nos remite esta fotografía que ilustra perfectamente el peligro de sustentar señales en seres vivos, como árboles y arbustos: con el paso del tiempo, la señal va quedando tapada y el tráfico se resiente en su seguridad. En la presente foto, este árbol va 'devorando' la señal. Dentro de poco, no se sabrá ni si se puede o no aparcar...

Las fotos de Tuning

En el reportaje "Adictos al Tuning", aparecido en el número 164, olvidamos, por error, firmar algunas fotografías cedidas por Iván García, Ingeniero Mecánico de "Homologastur", gabinete especializado en Proyectos y Homologaciones de Tuning.

Todos contra los accidentes

El día 7 de abril se ha celebrado el "Día Mundial de la Salud", y en esta ocasión se ha dedicado a los accidentes de tráfico, sin duda un buen punto de arranque para volver a profundizar en la importancia que para las sociedades de todo el mundo tiene éste problema, un auténtico cáncer frente al que no cabe otra postura que la unión de todos los sectores: desde las administraciones a los conductores, pasando por los fabricantes de coches, de componentes, las aseguradoras, los investigadores, las autoescuelas, los partidos políticos.

En esta revista se ha realizado un trabajo recopilatorio con cifras significativas que demuestran la gran dimensión del fenómeno de la siniestralidad en todo el mundo. Y que demuestran también la importancia que para rebajar esas cifras tienen "gestos" aparentemente fáciles, sencillos; los llamados de bajo costo: el uso generalizado del casco reduciría en un

30 por ciento las muertes entre los motoristas; la no presencia de alcohol en los conductores rebajaría en 1.000 las víctimas en las carreteras de la UE; el uso generalizado del cinturón evitaría 8.000 muertos en Europa, más de 1.100 en España; reducir simplemente el uno por ciento la velocidad efectiva disminuiría entre un 4 y un 6 por ciento los accidentes mortales.

Pero hay otras medidas que también rebajarían esas trágicas cifras: diseño en los coches, uso de cristales laminados, laterales de las vías más seguros, son también medidas que reducirían la siniestralidad. Y todo lo que sea sumar, bienvenido sea. Pero como verán, todos podemos sumar. Hablamos de más de un millón de muertos al año en el mundo, de alrededor de 40.000 en Europa, de más de 5.000 en España. 35 millones de muertos en todo el mundo en el pasado siglo. Sobran palabras.

Tráfico

El próximo número de "Tráfico" comenzará a distribuirse a mediados del mes de mayo.



AÑO XX
Número 165
Marzo-abril
de 2004

Director: Jesús Soria (jsoria@dgt.es).
Redactores-jefe: Juan M. Menéndez –edición– (jimmenendez@dgt.es) y J. Ignacio Rodríguez –información– (jirodriguez@dgt.es). Confección: José Bélamo. Redactores: Mercedes López (mlopez@dgt.es) y Néstor Norma (nnorma@dgt.es). Fotografía: Paul Alan Putnam y José Ramón Ladra (colaboradores).

Secretaría de Redacción: Ana Álvarez (amalvarez@dgt.es).
Colaboran en este número: Javier Álvarez, Arias, Juan C. González Luque, Joaquín Guzmán, Charo Laiz, Rosa Márquez, Mena, Quique, Elena Valdés, Emmanuel Zoco y Ángeles Díaz (Test). Infografía: Dliños y Javier Ibáñez.

Colaboración especial: Lázaro Carreter.
Redacción: c/ General Aranzaz, 86. 28027 Madrid. Teléfs. directo: 91 301 84 25 y 91 301 81 77. Fax: 91 320 41 38.

Dirección en Internet: 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, Mariano Fernández, Juan Jesús Martín, Candelaria Mederos, Juan M. Menéndez, Carlos Muñoz-Repiso, Fernando Muñoz, Estrella Rivera, José Ignacio Rodríguez, José Luis Sánchez, Jesús Soria y Enriqueta Zepeda.

Impresión y distribución: MATEU CROMO. Fotomecánica: GRUPO TECNIGRAF.
Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 128-04-001-X. ISSN: 0210-9670.

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

La preferencia en pasos estrechos y en pendientes



Ante la ausencia de señalización en tramos estrechos y en los de gran pendiente, las normas contemplan un orden de preferencia

¿QUIEN PASA PRIMERO?

José Ignacio RODRÍGUEZ
Foto: Paul Alan PUTNAM

Cuando dos vehículos se encuentran de frente, en un tramo o paso estrecho que imposibilita su paso simultáneo y, además, sin señalización, puede surgir la duda: ¿quién pasa primero? y, de ser necesario, ¿quién da marcha atrás? La norma contempla –también cuando se trata de un tramo de gran pendiente– un claro orden de preferencia, siempre a favor de los vehículos con mayor dificultad de maniobra que, no obstante, puede modificarse con las órdenes de los agentes o las indicaciones del personal de obras y el de acompañamiento de vehículos especiales. Aunque en un paso estrecho sin señalizar la preferencia es de quien hubiera entrado primero, en caso de duda este es el orden:

1º VEHÍCULOS ESPECIALES. Tienen preferencia sobre el resto los vehículos en régimen de transporte especial que excedan de las masas o dimensiones establecidas en las normas.

- 2º CONJUNTOS DE VEHÍCULOS,** salvo que se trate de turismos con remolque de hasta 750 kgs. y las autocaravanas.
- 3º VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL.**
- 4º TURISMOS CON REMOLQUE** de hasta 750

SERVICIO URGENTE

1. Tienen prioridad de paso sobre los demás usuarios de la vía los vehículos de urgencia cuando realicen un servicio de tal carácter.
2. Se consideran prioritarios los vehículos de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento y asistencia sanitaria que circulen en servicio urgente.
3. Para indicar esa urgencia, los conductores deberán advertir su presencia mediante la utilización simultánea de las señales luminosas y acústicas especiales.
4. No obstante, procurarán no vulnerar la prioridad de paso –intersecciones y semáforos– sin cerciorarse de que no existe riesgo de atropello y que los otros conductores han detenido su marcha o se disponen a facilitar la suya.

- kgs. de masa máxima autorizada y autocaravanas.
- 5º VEHÍCULOS DE VIAJEROS.** Toda clase de vehículos destinados al transporte colectivo de viajeros como autobuses y autocares.
- 6º CAMIONES,** tractocamiones y furgones.
- 7º TURISMOS** y vehículos derivados de turismos.
- 8º VEHÍCULOS ESPECIALES.** Vehículos especiales que no excedan de las masas o dimensiones establecidas en las normas reguladoras de los vehículos, cuadríciclos y cuadríciclos ligeros.
- 9º VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS,** motocicletas con sidecar y ciclomotores de tres ruedas.
- 10º MOTOCICLETAS,** ciclomotores de dos ruedas y bicicletas.
- 11º VEHÍCULOS DEL MISMO TIPO.** Si son del mismo tipo (o de otro no citado), la preferencia la tiene quien tuviera que dar marcha atrás mayor distancia; en caso de igualdad, el de mayor anchura, longitud o masa máxima.
- 12º VEHÍCULOS QUE SUBEN.** En tramos estrechos de gran pendiente –inclinación mínima del 7 %– tiene preferencia el vehículo que asciende, salvo que éste pudiera llegar antes a un apartadero. ♦

CONDUCCIÓN EFICIENTE 10 REGLAS DE ORO

1. No acelere al arrancar o al parar el motor; en los de gasolina inicie inmediatamente la marcha y, en los diesel, espere unos segundos.
2. Cambie lo antes posible a marchas largas.
3. Ruede a una velocidad constante y moderada, evitando frenazos y acelerones.
4. En las deceleraciones, levante el pie del acelerador y deje rodar por inercia (con una marcha engranada no consume nada) y, si es preciso, frene.
5. Desconecte el motor si va a estar detenido mucho tiempo.
6. Mantenga una adecuada distancia de seguridad y un amplio campo de visión que le permita anticiparse a las situaciones.
7. Si lo necesita (adelantamientos, incorporaciones, etc.) cambie a marchas inferiores y acelere.
8. Revise periódicamente el motor y siga el manual de mantenimiento.
9. Mantenga la presión correcta de los neumáticos y cuide su alineado.
10. No sobrecargue el vehículo, no circule con ventanillas abiertas y desmote la baca si no va a utilizarla.

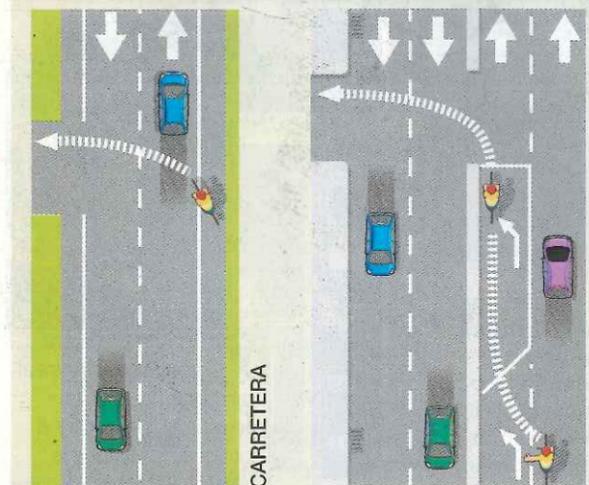


NEUMÁTICOS

¿CUÁNDO CAMBIARLOS?

- **Pinchazo.** Si, tras un pinchazo, el especialista detecta daños.
- **Especificaciones incorrectas.** Si no se ajusta a las recomendaciones para el vehículo: dimensiones, código de velocidad inferior al previsto por el constructor, categoría incorrecta (turismo/camioneta), etc.
- **Desgaste.** Si se encuentra próximo al límite legal desgaste (1,6 mm.).
- **Desgaste anormal.** Si presenta un desgaste anormal localizado.
- **Envejecimiento.** Si muestra signos de envejecimiento, como gomas cuarteadas, etc.
- **Deformaciones.** Si presenta lesiones o deformaciones que puedan afectar a la seguridad.

LA CONSULTA: GIRAR A LA IZQUIERDA EN BICI ¿Puedo situarme a la izquierda?



PLANTEE SU DUDA sobre situaciones conflictivas de circulación y envíela a la Revista Tráfico –Sección “Conducir Mejor”– (General Aranz 86, 28027, MADRID; e-mail: jirodriguez@dgt.es). Se seleccionarán las más representativas. Con el asesoramiento de Carmela Rebolledo (DGT)

CONOCER LAS SEÑALES



S-30 ZONA A 30
Zona de circulación especialmente acondicionada, destinada en primer lugar a los peatones; la velocidad máxima de los vehículos es de 30 km/h y los peatones tienen prioridad sobre ellos.



S-32 TELEPEAJE
El vehículo que utilice el carril con esta señal debe contar con un dispositivo para el pago del peaje dinámico o telepeaje.



S-64 CARRIL BICI ADOSADO A LA CALZADA
El carril sobre el que está situada la señal de vía ciclista sólo puede ser utilizado por ciclos. Las flechas indican el número de carriles y su sentido.

LA SEÑAL COMENTADA. Por J. Antonio García Prieto (DGT)



P-20 PASO DE PEATONES
Al suprimirse el pictograma de la marca transversal, se generaliza el mensaje de la señal, advirtiendo sobre la proximidad de un lugar frecuentado por peatones (uno de los casos recogidos en el artículo 46 del Reglamento de Circulación) en la que éstos, en principio, no gozan de prioridad, pero en el que se debe adoptar un criterio de prudencia, moderando la velocidad por si irrumpen en la calzada; o incluso, si es preciso, para detener la marcha del vehículo cuando las circunstancias lo exijan.



ANTES



AHORA

Si, en vías urbanas. En carretera esperará a la derecha, fuera de la calzada, la oportunidad de efectuar la maniobra.

■ **En carretera.** Para girar a la izquierda, los ciclos y ciclomotores de dos ruedas –siempre que no exista un carril especialmente acondicionado para ello– se situarán a la derecha, cuando sea posible fuera de la calzada, es decir en el arcén, e iniciar la maniobra desde este lugar.

■ **En ciudad, con carril reservado.** En vías con dos o más carriles para cada sentido, con uno reservado para los giros a la izquierda, los ciclistas se colocarán en él con suficiente antelación –mientras las líneas de separación sean discontinuas– efectuando el desplazamiento lateral desde el carril derecho, señalizándolo con los indicadores de dirección o con la mano izquierda.

■ **En ciudad, sin carril reservado.** Si la vía urbana es de doble sentido, a medida que se vaya acercando a la intersección, irá efectuando los desplazamientos laterales para colocarse debidamente para ceñirse a la marca longitudinal de separación –o al eje de la calzada– sin invadir la zona destinada al sentido contrario.



Comienza a funcionar el Servicio Unipersonal de Vigilancia de Autovías (SUVA)

LA NUEVA GUARDIA CIVIL

El cambio ya es una realidad en la Guardia Civil de Tráfico. Desde el pasado mes de marzo, algunas de las tradicionales 'parejas' de la carretera se ha quedado en agentes individuales equipados con las más modernas tecnologías, con lo que la presencia en las carreteras será mayor.

S. H.

Ilustración: DLIRIOS

Desde el pasado día 1 de marzo están circulando por las autovías y autopistas 301 nuevos vehículos-patrulla para la vigilancia de las mismas con un solo agente y no la tradicional pareja. Se llama Servicio Unipersonal de Vigilancia de Autovías (SUVA) y el objetivo es incrementar la presencia de agentes en la carretera y su capacidad de respuesta. Este incremento se considera una medida de prevención y, por tanto, que podrá contribuir a una disminución de los riesgos de accidentes.

Los nuevos coches, dotados de las más novedosas tecnologías —como sistemas de grabación de imagen y sonido—, permitirán reducir los tiempos de intervención en todas las provincias en las que la Dirección General de Tráfico tiene competencias.

Estas nuevas unidades actuarán en los turnos de servicio diurno, con buenas condiciones de visibilidad y de dos en

dos en cada sector, para tener un apoyo simultáneo y ágil cuando sea necesario.

La forma de actuar de estas unidades unipersonales variará con respecto a lo que hoy es habitual. Cuando el agente decida parar un vehículo, activará la señal luminosa tradicional que llevan encima de los coches, que ahora añade unas luces rojas, e indicará al conductor, a través de megafonía, que debe parar a la derecha. El coche patrulla se colocará detrás del supuesto infractor —y no delante como antes— y le indicará que no se bajen del coche, a la vez que pone en marcha los dispositivos técnicos con los que cuentan, de forma que se grabará sonido e imágenes de la actuación, y, a través del micrófono inalámbrico que lleva el agente, la propia conversación...

LOS GUARDIAS GRABARÁN IMÁGENES Y SONIDO DE CADA ACTUACIÓN

Todos los coches están equipados con una cámara en miniatura con un dispositivo de imagen CCD color con zoom, videograbador protegido por una caja fuerte con capacidad para grabar ocho horas, sistema de transmisiones con teléfono bibanda para poder comunicar tanto con la central como entre los vehículos, etilómetro, y un largo etcétera. ♦

proceda. En las inmediaciones habrá un segundo coche patrulla por si fuera necesaria su intervención.

ASÍ ACTUARÁ

1 Cuando el agente detecte la infracción de un coche, activará la señal luminosa del vehículo policial, un dispositivo nuevo de luces rojas y la megafonía para pedir al conductor que pare el vehículo a la derecha.



Dispositivo nuevo de luces rojas

Megafonía

2 El vehículo policial se colocará detrás —no delante, como antes— y, por megafonía, comunicará a los ocupantes que, por seguridad, no desciendan del vehículo.



Sistema de audio

Cámara de vídeo

3 El agente activará un sistema de grabación por audio y una cámara que recogerá todo lo que ocurra. El propio agente lleva un micrófono inalámbrico para grabar la conversación.



Micrófono inalámbrico

4 El agente se acercará al conductor, por la parte derecha, le comunicará el motivo de la parada y le pedirá la documentación que

proceda. En las inmediaciones habrá un segundo coche patrulla por si fuera necesaria su intervención.

MI carril



REPARACIONES. Los precios de los coches van subiendo poco a poco. Bien es verdad que los vehículos van incorporando día a día mejoras importantes en mecánica y seguridad. Lo que no se explica tanto es que los talleres estén teniendo en los últimos tiempos crecimientos bastante más importantes en los precios. Y que uno sepa, siguen más o menos como siempre...

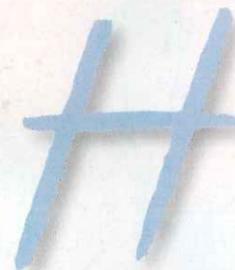


MULTAS. AEA ha publicado que cada año se imponen diez millones de multas en España. Es decir, uno de cada dos conductores es sancionado una vez al año. Y buena parte de las infracciones que se sancionan en nuestro país son por exceso de velocidad. Alguien interpretará que son muchas. A otros, a tenor de lo que se ve, le parecerán muy pocas.



OFERTAS. Las "guerras" comerciales entre las diferentes marcas han llevado a una situación con importantes ofertas, no sólo en precios, sino en posibilidades de pago. Compre hoy y pague cuando casi casi está empezando a pensar en cambiarlo. Bueno, pues bienvenidas sean todas la "guerras" que generan ofertas. Eso sí, haga números antes inclinarse por una u otra opción si lo que más pesa en su decisión es el factor económico.

Barbarie... incluso en la carretera



ace sólo unas horas hemos conocido lo más negro de la condición humana, la barbarie de los indeseables, capaces de colocar mochilas-bomba después de mirar a los ojos a

las víctimas, niños, mujeres, ancianos, trabajadores y segar la vida de varios centenares de personas y marcar de por vida a muchos miles; pero la vida sigue, las carreteras continúan pobladas de coches, seguimos utilizando los aparcamientos, los medios de transporte públicos, por masivos que sean. No queda más remedio. También las urnas han significado un cambio de gobierno y, con ello, tal y como explicamos en un reportaje sobre las propuestas de los partidos en materia de tráfico, la llegada de otros planteamientos, en especial la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para ampliar miras y adaptarse a los nuevos tiempos. Las propuestas de quien sea, si sirven para rebajar la siniestralidad, bienvenidas sean.

Pero no olvidemos que los comportamientos de las personas también tiene mucho que ver con la carretera y no de-



Jesús SORIA

DIRECTOR

penden exclusivamente de una u otra política, sea acertada o sea un rotundo fracaso.

En abril, el día Mundial de la Salud se ha dedicado a los accidentes. No es de extrañar. Nosotros hemos recopilado algunas cifras que muestran la dimensión del problema: Un millón de muertes al año en todo el mundo en las carreteras, 250.000 muertos en España en el siglo XX y Europa dispuesta a rebajar a la mitad, en el año 2010, los 40.000 muertos de cada año... Una buena aptitud y una buena actitud seguramente

cambiaría mucho las cosas aquí, en Europa, en el mundo. Y parece obvio que hay muchas cosas por hacer para mitigar la sangría que supone hoy día la

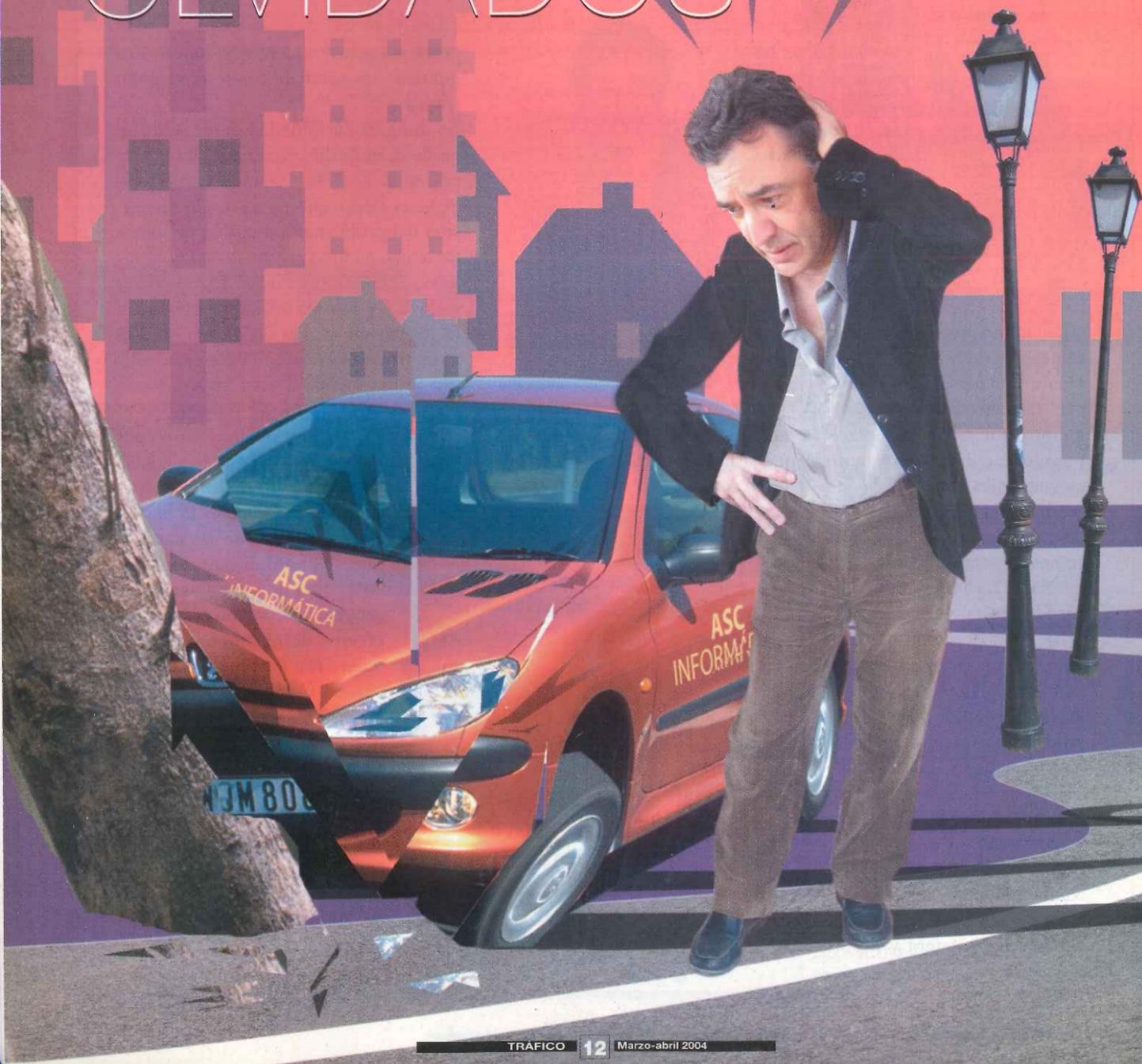


HAY QUE ACABAR CON LA BARBARIE DE ALGUNOS EN LAS CARRETERAS, CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL, A GRANDES VELOCIDADES...

accidentalidad. Entre otras muchas, acabar con la barbarie, de algunos en las carreteras - es verdad que muy pocos, pero con muy graves consecuencias: conducir bajo los efectos del alcohol, a velocidades incontrolables, no ponerse el cinturón, el casco... Pero también hace falta abordar otras muchas cosas que dependen de otros, con las administraciones en primer lugar. El objetivo debe ser conseguir que no haya más "11-M" de la carretera, sino días como aquel martes, 1 de julio de 2003, el día que no hubo accidentes con víctimas. ♦

Más del 50% de las muertes de los trabajadores se produce por culpa del tráfico

LOS ACCIDENTES LABORALES OLVIDADOS



Más de 800 trabajadores murieron en 2002 en accidente laboral causado por el tráfico, lo que supone que el 50% de las muertes laborales se produce en la carretera y manifiestan la necesidad de poner en marcha sistemas de prevención. En ellos se incidirá en el riesgo de los accidentes de tráfico en el ámbito laboral, tanto para los que trabajan al volante, como advirtiendo sobre los peligros existentes en los itinerarios casa-trabajo.



➤ Los reconocimientos médicos de los trabajadores son una fuente de información pero también de conflicto.

Mercedes LÓPEZ / J.M. MENÉNDEZ
Infografía: DLIRIOS

El tráfico es el causante de más del 50% de las muertes de los trabajadores que fallecen en accidente laboral. Esta afirmación alarmante, fue puesta encima de la mesa en el transcurso del Congreso sobre "La Prevención de Accidentes de Tráfico en el Ámbito Socio-Laboral", recientemente organizado por la Dirección General de Tráfico (DGT) y la Fraternidad-Muprespa (Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales).

Al hablar de accidentes laborales de tráfico hay que diferenciar entre dos términos. Los denominados accidentes 'in itinere', aquellos que se producen en el camino de ida o vuelta al lugar de trabajo, y los que llamamos 'en misión', que son los que se registran durante la realización del trabajo, bien con vehículos propiedad de la empresa o del propio trabajador.

En el año 2002, según el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, fallecieron 1.557 trabajadores en accidente laboral, casi el 30% (453 personas) fueron en accidentes 'in itinere'. A ellos, hay que añadir los que llamamos accidentes 'en misión'. En este caso, desde el Departamento de Salud Laboral de Comi-

LOS QUE TIENEN MÁS ACCIDENTES

SEXO Y EDAD
Los hombres jóvenes sufren más y más graves.

DOMICILIO
Los que viven lejos de su empresa -madrugan más, sufren atascos, están más cansados-.

ANTIGÜEDAD
El 50% lleva menos de dos años en la empresa.

RELACIÓN LABORAL
Los contratados temporales.

TAMAÑO DE LA EMPRESA
Empleados de empresas pequeñas (hasta 50 trabajadores).

ACTIVIDAD DE LA EMPRESA
Sobre todo, los trabajadores del sector industrial.

PUESTO DE TRABAJO
Los oficiales, especialistas y peones más que los directivos.



Fuente: Compañía Logística de Hidrocarburos



➤ Conducir, descargar... muchos trabajadores deben multiplicar sus obligaciones y con ello los riesgos.

siones Obreras -CC.OO- (cuyos datos sobre accidentalidad laboral se asemejan pero no coinciden exactamente con los que facilita el Ministerio), se informa que 'en misión', en 2002, fallecieron 418 trabajadores. Si sumamos ambas cifras, observamos que el 56% de los accidentes laborales mortales fueron de tráfico. Cifras que, lejos de reducirse, van incrementándose todos los años. Según los datos facilitados por la mencionada central sindical, aún provisionales, en 2003 se registraron unos 50 accidentes mortales 'in itinere' más que en 2002. En este mismo sentido se manifiesta Francisco López, Consejero de Seguridad de la empresa Compañía Logística de Hidrocarburos al afirmar que "en los últimos cinco años, los accidentes laborales han aumentado un 4%, frente a un incremento geométrico de un 35% de los accidentes 'in itinere' y 'en misión'".

POSIBLES VÍCTIMAS. Todo ello indica que la carretera es una peligrosa herramienta de trabajo, un riesgo al que todos estamos expuestos. Riesgo que ha sido cuantificado por Eduardo Miguel Castro, de la empresa SAGERIS (Sociedad de Asistencia para la Gestión de Riesgos). Así, los conductores profesionales (de camión, autobús, taxi...) están expuestos prácticamente el 100% de su jornada laboral. Empleados como comerciales, técnicos, instaladores, repartidores... -que recorren entre 30.000 y 50.000 kilómetros al año- pasan entre un 30 y un 60% de su jornada laboral conduciendo.



➤ Mensajeros, toda la jornada laboral conduciendo.

Al referirnos al riesgo de accidente 'in itinere', el número de empleados en riesgo se puede decir que se generaliza. Esta afirmación fue corroborada por un estudio -presentado en el mencionado Congreso- realizado por Juan Carlos González y Elena Valdés, asesores médicos de la DGT, con los datos obtenidos de los heridos por accidente de tráfico atendidos en diferentes hospitales. A partir de esta investigación, se explica que el principal motivo de desplazamiento de los lesionados en accidente de tráfico es el laboral, siendo ésta la primera causa de desplazamiento por debajo de los 55 años, sobre todo para las personas que tienen entre 26 y 44 años, sin diferencias

EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS LOS ACCIDENTES 'IN ITINERE' Y EN MISIÓN' SE HAN INCREMENTADO UN 35%.

significativas entre hombres y mujeres. Las razones parecen claras: cada día los trabajadores tienen que recorrer mayores distancias para ir y volver al lugar de trabajo, lo que significa que tienen que madrugar más, sufren frecuentes atascos, ruidos... y todo ello, mientras piensan que les espera un tenso día de trabajo o tras una agotadora jornada laboral.

PREVENIR ES LA CLAVE. Las consecuencias son importantísimas. Al enorme daño y sufrimiento humano para víctimas y familiares, que ninguna compensación económica puede reparar, hay que añadir el coste económico para la sociedad y las empresas. Si utilizamos los cálculos realizados en el informe "Costes y costos de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales" elaborado por CC.OO, que estima que la siniestralidad laboral en España se puede cuantificar en 12.000 millones de euros, podríamos deducir -teniendo en cuenta el número de víctimas- el montante consecuencia de los accidentes de tráfico.

Por todo ello -y fue una de las principales conclusiones del congreso sobre prevención de accidentes laborales-, hay que apostar, "por la prevención como factor fundamental para evitar la siniestralidad y hacer que se tomen las medidas adecuadas para reducir este tipo de accidentes". Para conseguirlo, José Luis Pedragosa, Inspector de Trabajo y Seguridad Social del Ministerio de

PAUL A. PUTNAM



(*) Asesor Médico de la Dirección General de Tráfico

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE (*) "Son la mayor fuente de incapacidad laboral"

- ¿Existen diferencias, a nivel médico, entre los accidentes de tráfico de origen laboral y los de otros motivos?

- Con carácter general, los de origen laboral no son los de mayor gravedad, sino que son los relacionados con vacaciones y ocio los más graves. Por lo demás, es más frecuente que sean varones quienes los sufran. El accidente de tráfico de origen laboral presenta con mucha frecuencia tres tipos de lesiones: el esguince cervical y las lesiones en extremidades inferiores y superiores. Sólo estos tres tipos de lesiones suponen el 60% de las lesiones de este tipo de accidentes.

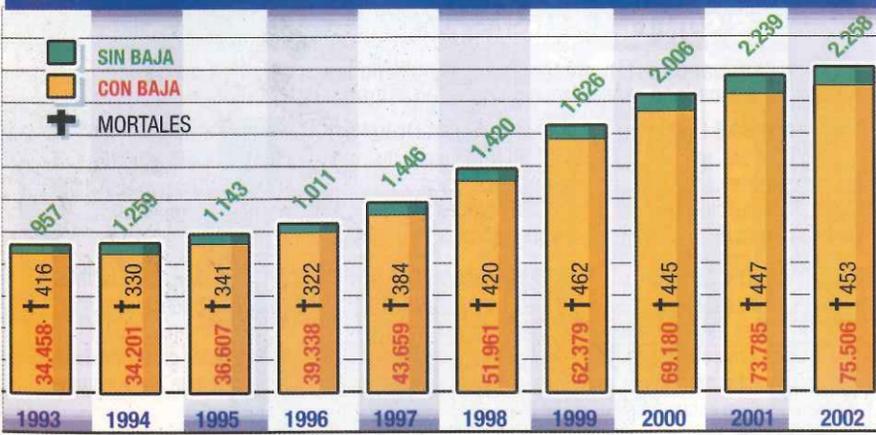
- ¿Qué se puede esperar de la explotación de bases de datos de ingresos hospitalarios?

- La explotación de los datos sanitarios, desde el momento en que se atiende en el hospital a los heridos en accidente de tráfico, con independencia de que hayan sido hospitalizados o no, permite conocer de una manera más completa la realidad de los accidentes laborales de tráfico, puesto que muchos de estos accidentes no tienen tanta gravedad como para requerir largos períodos de ingreso, pero, sin embargo, tienen consecuencias sociales, laborales y económicas muy importantes, que, de este modo, podrán ser conocidas en mayor medida.

- ¿Puede haber novedades significativas cuando se conozcan los datos de los servicios de urgencias?

- Pretendemos complementar los datos de urgencias con los obtenidos por los médicos que evalúan las secuelas para las compañías aseguradoras. Esta información, en conjunto, podrá aportar el conocimiento de que hay una serie de lesiones que, aunque no son tan graves desde el punto de vista del riesgo de fallecimiento, sí tienen consecuencias sociales y económicas muy severas, y producen una parte muy importante -seguramente la que más- de la incapacidad laboral de quienes han sufrido un accidente de circulación.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTES "IN ITINERE"



Fuente: - Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

"Vale la pena invertir un millón de euros para salvar una vida"

- ¿Por qué es importante valorar el coste de los accidentes in itinere...?

- La valoración cuantitativa de los costes hace referencia al estudio que, sobre el transporte en España, hicieron la Universidad Politécnica y el RAPE, tanto de los costes humanos, como administrativos y rehabilitación médica y no médica. A partir de ahí, podemos inferir qué costes suponen los accidentes 'in itinere' y 'en misión' teniendo en cuenta el porcentaje de accidentalidad que éstos suponen respecto al total.

- Para la Unión Europea es rentable invertir hasta 1 millón de euros para salvar una vida humana...

- Exactamente, en 2000, por primera vez, la Comisión Europea marcó una pauta económica en seguridad vial, diciendo que vale la pena invertir hasta un millón de euros para salvar una vida. No se trata de poner precio a una vida, sino de marcar los costes que tenemos el conjunto de usuarios por los accidentes y, una vez valorados, caminar hacia la prevención.



(*) Psicólogo del Departamento de Seguridad Vial del RACE

- ¿Se invierte lo suficiente?

- Cada día se invierte más, tanto por las entidades públicas como privadas -en mi caso, el RACE- en la formación de los conductores. Ahí debe estar el camino: en formar al conductor para que esas cifras y esas tasas de accidentalidad se reduzcan en un futuro inmediato.

- ¿Es más fácil la prevención en grandes empresas que en las pequeñas?

- Legislativamente se está avanzando en todos los temas, por ejemplo, en los autónomos ya se considera accidente de trabajo. Una vez que se vinculen todas las administraciones en legislar sobre todos los colectivos, será un paso prioritario para este tipo de indemnizaciones.



► El exceso de trabajo, las tensas jornadas laborales, el estrés... incrementan el riesgo de accidente.

Trabajo y Asuntos Sociales, aboga por "unos planes que incluyan un apartado prioritario dedicado a la influencia de los accidentes de tráfico en el mundo laboral, con actuaciones para el personal que ejerce su trabajo al volante, y advertencias de los riesgos inherentes a los itinerarios casa-trabajo".

Unas actuaciones que deben realizarse desde varios frentes. Primero, mediante una adecuada formación de los profesionales, elemento esencial para la Comisión Europea que ya lo planteó en 2001 en el Libro Blanco de "La política europea de transporte cara al 2010". Hasta ahora, ésta no era obligatoria, "únicamente los Países Bajos y Francia han generalizado la formación obligatoria", aclara Matilde Fernández, consejera técnica de la Dirección General de Transporte por Carretera del Ministerio de Fomento. "Además -añade-, una investigación reveló que en Francia se había producido una disminución en el número de accidentes entre los conductores que habían recibido la formación". En esta línea, la Unión Europea ha aprobado una Directiva que obliga a seguir una formación, tanto inicial como continúa, a los conductores de vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros. Directiva que tendrá que estar reflejada en la legislación de los paí-

TIPO DE LESIONES



Fuente: Dirección General de Tráfico

ses miembros antes del 10 de septiembre de 2006, con prórrogas hasta 2008 y 2009 para casos específicos.

En España, la tramitación de esta normativa está iniciándose y desde todos los sectores se augura un duro trabajo. Para que la norma sea realmente eficaz debe basarse en la motivación de los su-

¿CUÁLES SON LAS CAUSAS?

Los fallos humanos están presentes en el 85% de los accidentes de tráfico. Estas son las causas más comunes que dan origen a esos fallos:

FÍSICAS Lipotimias, náuseas, mareos, diabetes, insuficiencia cardíaca, insuficiencias motoras (falta de reflejos...).

PSICOLÓGICAS Problemas de atención, enfermedades mentales, agresividad,...

CONDUCTAS INTERFERENTES Distracciones por usar el móvil, fumar, buscar objetos...

INEXPERIENCIA Puede dar lugar a errores en la toma de decisiones e incrementa la fatiga al prestar atención desmesurada a la conducción.

TRANSTORNOS PSICOFÍSICOS TRANSITORIOS Estrés, fatiga, sueño, drogas, alcohol, depresión, fármacos...

IMPRUDENCIAS Producidas por el optimismo del conductor profesional que se cree que conduce mejor que nadie.

LOS QUE MUEREN TRABAJANDO

Año	En misión	In itinere	Trabajando	TOTAL
1998	399 (27%)	418 (28%)	676 (45%)	1.493
1999	369 (24%)	462 (30%)	735 (47%)	1.566
2000	405 (26%)	444 (28%)	731 (46%)	1.580
2001	331 (22%)	457 (31%)	699 (47%)	1.487
2002	418 (27%)	443 (29%)	683 (44%)	1.544



jetos que la van a recibir y de las empresas que van a contribuir a su financiación. Para conseguirlo, "hay que motivarlos -indica Fernando Muñoz, jefe de Área de Formación y Comportamiento de Conductores de la DGT-. A los conductores alegando su propia seguridad o las pérdidas económicas que pueden

mas, no las acepta, no las cumple, no le importan los controles, ha tenido sanciones de importancia y accidentes, sin que por ello se haya modificado su percepción del riesgo".

LA MEJOR INVERSIÓN. El otro gran frente de trabajo son las propias empresas. Así lo han entendido ya algunas, como BP Oil España. El director de su Servicio de Prevención, Miguel Ángel Vargas, explica que desarrollan una Semana de Seguridad y Salud en el trabajo, en la que los empleados realizan unos cursos de seguridad vial con prácticas en un simulador virtual, cursos de emergencias médicas, prevención cardiológica y ocular.

Unas actividades que son, sin duda, un coste para la empresa, pero que conllevan muchos beneficios. Para aclararlo, Rubén García, director de SAGERIS, describe las consecuencias financieras que los accidentes tienen para las

DURANTE 2002 FALLECIERON 871 TRABAJADORES EN ACCIDENTE LABORAL DE TRÁFICO

dentro de los profesionales del volante, un grupo importante del 19% aproximadamente se puede considerar como un colectivo de 'gran riesgo' en carretera. Estrella Rivera, subdirectora general de Investigación y Formación Vial de la DGT, explica porqué: "Conoce las nor-



► Revisar el vehículo periódicamente es una de las mejores medidas de prevención.

OFELIA DE PABLO

"Con un reconocimiento se detectan enfermedades que interfieren la conducción"

- ¿Por qué son tan importantes los reconocimientos médicos para prevenir riesgos laborales?

- Si se hace adecuadamente, puedes ver el estado psicofísico y detectar si existen enfermedades que interfieren en la conducción o la ingesta de sustancias tóxicas. Ahora no son obligatorios, sino están recogidos en el convenio colectivo. Lo mismo pasa con las pruebas: algunas no se pueden hacer si no existe consentimiento o está recogido en el convenio.

- Usted hace mucha incidencia en los medicamentos...

- Sí. Cuando para el resfriado se toma 'Coldina' o 'Frenadol', ambos llevan antihistamínicos y a algunas personas, dependiendo de su metabolismo y otros factores, no les produce una somnolencia importante, pero a otros, les deja KO. Por eso, cualquier conductor, cuando va al médico, de empresa o de atención primaria, debe subrayar que es conductor...



(**) Responsable del Servicio de Prevención. DHL Internacional

- ¿Es fácil, cuando un médico detecta en un conductor profesional alguna enfermedad invalidante, que este deje de conducir?

- Es muy difícil. Se debe comunicar a los representantes de los trabajadores, que muchas veces no se atreven a consultar a la Inspección de Trabajo, y que ésta determine...

- Ese conductor ¿debe seguir al volante en su vida normal?

- Al médico le entregan una documentación confidencial ¿Cómo comunicar esa información? Existe un conflicto con la ética médica y la confidencialidad, debería haber un método. Sólo podemos decir apto o no apto, e indicar al trabajador que vaya a Tráfico y diga que padece tal enfermedad, pero él no suele hacer caso.

"Hay que estar encima de las empresas en control de horarios, condiciones de salud..."

- ¿Qué se está haciendo en otros países en cuanto a prevención?

- Inglaterra es número uno en prevención y aún cree que puede bajar la mortalidad movilizándolo a la sociedad civil (empresa, familia y escuela), algo que ya hace la DGT, pero ellos llevan bastante ventaja. Consiguiendo que los profesionales del mundo laboral prioricen el accidente de tráfico se pueden lograr ventajas insospechadas y dar un gran paso para disminuir los accidentes de tráfico.

- Las grandes empresas están haciendo esfuerzos de prevención y formación. ¿Les seguirán las pequeñas empresas y los autónomos?

- Yo no sería tan optimista. Hay empresas que hacen excelentes trabajos y que deben ser el espejo para otras. Pero hay que estar encima de ellas, en el control de horarios, condiciones de salud, alcohol, cansancio y velocidad... Sólo haciendo una campaña conjunta para la formación e información de los conductores de grandes empresas lo notaríamos. Si la formación se establece en las grandes empresas, por reflejo, se hará en las pequeñas, donde muchas están muy despistadas.

- Cuando el médico sabe que un profesional no está para conducir, eso se queda ahí...

- Es que existe un problema jurídico muy importante: muchos consideramos que por encima de un convenio colectivo está el contrato y el empresario tiene derecho a decir "firmo en cuanto le haga las pruebas físicas". Si no acepta, no se le contrata. Pero la respuesta de los sindicatos no es favorable, aunque algunos expertos sindicales en seguridad ya dicen ¡basta! en el tema del alcohol. Pero hasta que no investigue este tema tan bien como el del tráfico, no tendré elementos objetivos para defenderlo.



(*) Inspector de Trabajo y Seguridad Social del Ministerio de Trabajo

PAUL A. PUTNAM

¿QUÉ PUEDE HACER LA EMPRESA?

1. Flexibilidad horaria.
2. Crear comedores en los centros laborales.
3. Fomentar el uso del transporte público.
4. Informar al trabajador cuando esté expuesto a sustancias que puedan interferir en su capacidad de conducción (colas, pesticidas...).
5. Desarrollar una política de prevención con cursos de formación práctica y teórica.
6. Promover entre los empleados un mantenimiento adecuado de sus coches particulares y el uso de los sistemas de seguridad.
7. Realizar reconocimientos médicos periódicos.
8. Mejorar las condiciones de trabajo.
9. Implantar programas de control sobre el consumo de alcohol, drogas y medicamentos.
10. Informar sobre los accidentes ocurridos, sus causas y consecuencias.

empresas: pólizas de seguros, costes por días de baja, pérdida de negocio, reparaciones de vehículos, responsabilidad del empresario que puede ser penal... Por ello, hay que "plantearse -precisa- los sistemas de prevención como una inversión -que puede evitar muchos de estos gastos- que se recupera rápidamente, en ocasiones en un período inferior al año".

Otra iniciativa la encontramos en la empresa DHL Internacional que actúa tanto informando, mediante la entrega del "Manual práctico de conducción para conductores profesionales" realizado por la DGT o la realización de campañas preventivas sobre el alcohol, drogas, medicamentos, fatiga, sueño o el estrés, como mediante la formación a través de cursos prácticos o la obligatoriedad de realizar, por parte de sus conductores, un control diario de su vehículo para detectar fallos y evitar que ese coche salga a la calle.

Además, se realizan reconocimientos médicos periódicos. Un tema "muy controvertido", en palabras de María Maestre, responsable del Servicio de Prevención de esta empresa. Tanto por las pruebas que deben realizarse -en ocasiones tienen que contar con el consentimiento del trabajador (detección de alcohol o sustancias tóxicas)- como por la conflictividad de los resultados obtenidos que pueden poner de manifiesto enfermedades o hábitos que indi-



OFELIA DE PABLO

► De noche, los expertos aseguran que se registran el doble de accidentes.

can que el individuo no debería conducir. Lo que en ocasiones plantea problemas al personal sanitario. "Estos datos son privados -enfatisa Maestre- y no podemos comunicarlos. También, se dan casos en los que los especialistas no emiten informes claros, ya que el trabajador le transmite su miedo a perder el puesto de trabajo". Al mismo tiempo, cuentan con la oposición de los representantes sindicales que ven en estos comentarios "una clara intención de 'selección de la especie' por parte de los empresarios".

Todo ello, a pesar de que "el consejo médico es una de las claves más importantes en la prevención de los accidentes, porque tiene como objetivo educar e informar a los trabajadores en relación con determinados aspectos que pueden aumentar los riesgos", como precisa Teresa Lascorz, jefe del Servicio Médico de la DGT. ♦

LAS EMPRESAS QUE INVIERTEN EN PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES SUFREN MENOS ACCIDENTES



Cada año mueren 1,5 millones de personas y resultan heridos de 10 a 15 millones en siniestros circulatorios



ERRADICAR LOS ACCIDENTES, OBJETIVO MUNDIAL

Los accidentes de tráfico no son un mal endémico de España ni de los países industrializados. Se trata de un problema a nivel mundial, que se 'ceba' incluso más en los países más pobres. De hecho, cada año mueren en el mundo un millón y medio de personas en accidente de tráfico y entre 10 y 15 millones resultan heridos, con un coste estimado en torno al medio billón de dólares.

Juan M. MENÉNDEZ
Infografía: Javier IBÁÑEZ

Un millón y medio de muertos y entre 10 y 15 millones de heridos provocan cada año, a nivel mundial, los accidentes de tráfico. La Organización Mundial de la Salud (OMS) valora en 517 millones de dólares el coste de esta 'plaga' y ha decidido plantarle cara. Y lo ha hecho dedicando el 7 de abril, Día Mundial de la Salud, a los accidentes de tráfico y planteando la necesidad de luchar contra las lesiones y heridas que estos provocan como contra cualquier enfermedad (viruela, sarampión, SIDA...); es decir, equiparándolos

a cualquier otro problema de salud. Además, la OMS ha invitado a los gobiernos de los diferentes países y cuantas organizaciones quisieran a sumarse a esta lucha. En este sentido, tanto la

DEDICANDO EL DÍA DE LA SALUD A LOS ACCIDENTES, LA OMS QUIERE ACABAR CON LOS 15 MILLONES DE HERIDOS QUE ESTOS PRODUCEN

Unión Europea -que planteó para 2010 reducir a la mitad los 40.000 muertos en accidente y fijó en 1 millón de euros la cifra que se podía invertir para salvar una vida- como España -que recientemente anunció un Plan Especial de Seguridad Vial para luchar contra los accidentes- se han sumado a esta lucha. "Tráfico" aporta a este Día Mundial una serie de medidas de prevención planteadas en diversos foros, con las previsiones de ahorro en vidas y económico que las aportarían a la seguridad.

En esta línea, la Dirección General de Tráfico, del Ministerio del Interior, y el Ministerio de Sanidad firmaron en febrero un Acuerdo de Colaboración para desarrollar acciones conjuntas dirigidas a evitar accidentes de tráfico: educación, formación e información de la población, investigaciones, actividades preventivas relacionadas con alcohol, drogas y medicamentos... En él, Sanidad señala está "entre sus prioridades el desarrollo de programas de prevención y promoción en el ámbito de la seguridad vial". Igualmente, la DGT organizó con la Universidad de Navarra, la jornada divulgativa, el 1 de abril, sobre la biomecánica aplicada al accidente de tráfico. ♦

VELOCIDAD

- Reducir la velocidad un 1% disminuye un 2-3% la probabilidad de lesión y del 4 al 6% los accidentes mortales.
- Usar limitadores en vehículos ligeros evitaría de 50 a 200 víctimas/año en la UE (entre 7 y 28 en España).
- Aplicar sistemas de adaptación inteligente de velocidad reduce entre el 20 y 39% los accidentes con víctimas.

PUNTOS NEGROS

- Una gestión correcta de los Tramos de Concentración de Accidentes reduciría entre 2.000 y 4.000 víctimas/año en UE (280/560 en España) y ahorraría de 50.000 a 200.000 e/víctima mortal.

ALCOHOL

- Si, mediante campañas de concienciación o controles más exhaustivos, se desterrara la conducción bajo los efectos del alcohol se evitarían 1.000 víctimas/año en UE (140 en España).
- El 30,7% de los conductores muertos en España en accidente de tráfico había ingerido alcohol.

DISEÑO DE LOS VEHÍCULOS

- Diseños menos agresivos de los vehículos evitarían de 650 a 2.200 víctimas/año en UE (de 91 a 308 en España).
- Ahorraría de 40.000 a 3 millones € por víctima mortal.

CASCO

- Su uso reduce un 30% el número de muertos (400 motoristas se salvarían cada año en España), entre un 20 y 45% el riesgo de heridas en la cabeza y evita lesiones cerebrales en el 65% de los accidentes.
- Rebaja a la mitad el riesgo de ingresar en una Unidad de Cuidados Intensivos y el tiempo de hospitalización.

ESP

- Incorporarlo a todos los vehículos reduciría un 50% el número de accidentes graves.

El problema de los accidentes de tráfico

	En el mundo (1)	En la Unión Europea (2)	En España (2)
Muertes	1,26 millones	39.864	5.517
Heridos	10/15 millones	1,7 millones	149.600 a 345.000 (*)
Coste	517.800 millones \$ 1-2% PIB	146.000 millones € 2% PIB	11.500-15.400 millones €

(1) Año 2000. Fuente OMS.
(2) Año 2001. Fuente Comisión Europea y DGT

(*) Dato corregido. Para evitar pérdidas de información se multiplica por 1,4 el dato de heridos graves y por 2,5 el de leves.



Principales causas

- CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL
- EXCESO DE VELOCIDAD
- USO INSUFICIENTE DE CINTURONES DE SEGURIDAD Y SRI
- DEFICIENCIAS EN EL TRAZADO DE LAS CARRETERAS Y DEL ENTORNO DE LAS CALZADAS
- DEFICIENCIAS EN EL DISEÑO DE LOS VEHÍCULOS
- APLICACIÓN INSUFICIENTE DE LAS NORMAS DE SEGURIDAD

En España, durante el siglo XX, murieron 250.000 personas y resultaron heridas cerca de 15 millones.

El martes 1 de julio de 2003 fue el último día sin accidentes mortales en España. El anterior fue el 14 de noviembre de 1995, también martes.

Durante el siglo XX, en el mundo murieron en accidente de tráfico 35 millones de personas y 1.500 millones resultaron heridas. Sólo los peatones muertos equivaldrían a la desaparición de dos veces la ciudad de Madrid.

Sabías que...

salud VIAL

Cada año, en el mundo mueren millón y medio de personas en accidentes de tráfico. La Organización Mundial de la Salud quiere que estos se reconozcan como un problema de salud y que, como tal, se pueden erradicar. Por ello le dedica un día mundial bajo el lema "la Seguridad Vial no es accidental".

LA SEGURIDAD VIAL NO ES ACCIDENTAL

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE, DGT
Elena VALDÉS RODRÍGUEZ, DGT
F. J. ÁLVAREZ GONZÁLEZ,
Universidad de Valladolid

Como sin duda todos nuestros lectores conocen, 2004 está dedicado a la prevención de los accidentes de tráfico y al desarrollo de la seguridad vial como una actividad de salud pública. Para ello, se ha elegido el eslogan "La Seguridad Vial no es accidental". Aunque la Organización Mundial de la Salud (OMS) ya publicó en 1974 una resolu-

ción relativa a la prevención de los accidentes de tráfico, es la primera vez que dedica el día a este tema que concierne, no sólo a los que hacemos "Tráfico", sino a todos nuestros lectores y a toda la población española en particular.

Datos sobre la trascendencia de los accidentes de circulación ya se dan en este número y se vienen exponiendo durante el año. Seguramente muchos españoles conocen estas escalofriantes cifras: casi millón y medio de personas fallecen cada año en el mundo como consecuencia de accidentes de circulación. En lo que tardamos en respirar una sola vez, cuatro personas en todo el mundo resultan heri-

das de gravedad en accidente. En los varones de 15 a 44 años, las lesiones por accidente de tráfico constituyen la segunda causa de muerte en todo el mundo. En general, los accidentes pasarán de ser, en 1999, la novena enfermedad más discapacitante, a la tercera en 2020, tras la enfermedad isquémica coronaria y la depresión.

Sin embargo, la OMS no trata sólo de que se conozca el problema, sino, sobre todo, de enviar el mensaje de que las consecuencias de los accidentes se pueden prevenir y de que la seguridad vial es consecuencia de los esfuerzos de diferentes sectores de la sociedad. Igual que se lucha por erradicar y reducir las consecuencias de enfermedades -viruela, poliomielitis, malaria, tuberculosis,

VIH/SIDA...- es preciso entender que la enfermedad que conllevan los accidentes -las lesiones- es evitable. Para alcanzar este fin, la OMS cree preciso desarrollar una estrategia de prevención que tenga en cuenta ciertas consideraciones. Algunas de ellas son:

1 La responsabilidad de los accidentes no es exclusivamente del usuario de la vía. El conductor o el peatón, pese a las campañas de educación, la normativa existente o la vigilancia policial, cometerá errores y tomará riesgos que le llevarán a sufrir accidentes. Por ello, la OMS señala que el vehículo y la vía deben ser diseñados pensando en las limitaciones del comportamiento humano. Es preciso detectar las fuentes del riesgo de accidente -mejor aún, de lesión- y

actuar en consecuencia. Los responsables del entorno también son responsables de los accidentes.

2 Reducir el número de fallecidos y discapacitados por accidente también pasa por el desarrollo de sistemas asistenciales eficaces para el herido politraumatizado. La integración de sistemas de emergencia y la implantación de unidades hospitalarias especializadas en el trauma son imprescindibles para reducir el impacto de los accidentes de tráfico.

3 Aceptar que se trata de un problema de salud pública es fundamental al hacer una aproximación preventiva eficaz. A juicio de la OMS, la óptica de la salud pública es imprescindible para:

a. Aportar información de las conse-

PRUEBAS DE COLISIÓN

- Mejorar los vehículos de acuerdo a los resultados de las pruebas de choque evitaría 2.000 víctimas al año en UE.
- Ahorraría de 2.000 a 4.000 € por víctima mortal.

SISTEMAS INTELIGENTES

- Aplicar diferentes sistemas inteligentes a los automóviles evitaría:
 - Anticolisión: 45% de víctimas mortales.
 - Monitorización estado del vehículo y del conductor: entre el 4 y 20% de accidentes.
 - Vigilancia automática: 17% de accidentes con víctimas.

LUCES DURANTE EL DÍA

- Llevar encendidas las luces durante el día evitaría de 900 a 2.000 víctimas/año en UE (126/280 en España).

LATERALES DE VÍA MÁS SEGUROS

- Se evitarían entre 1.000 y 2.000 víctimas/año (140 a 280 en España).

VENTANILLAS DE VIDRIO LAMINADO

- Dos terceras partes de los pasajeros que son 'eyectados' de un coche por accidente sale por las ventanillas laterales y un tercio de ellos muere.
- Usar vidrios laminados en todas las ventanillas evitaría sólo en EE.UU. de 500 a 1.250 víctimas/año.

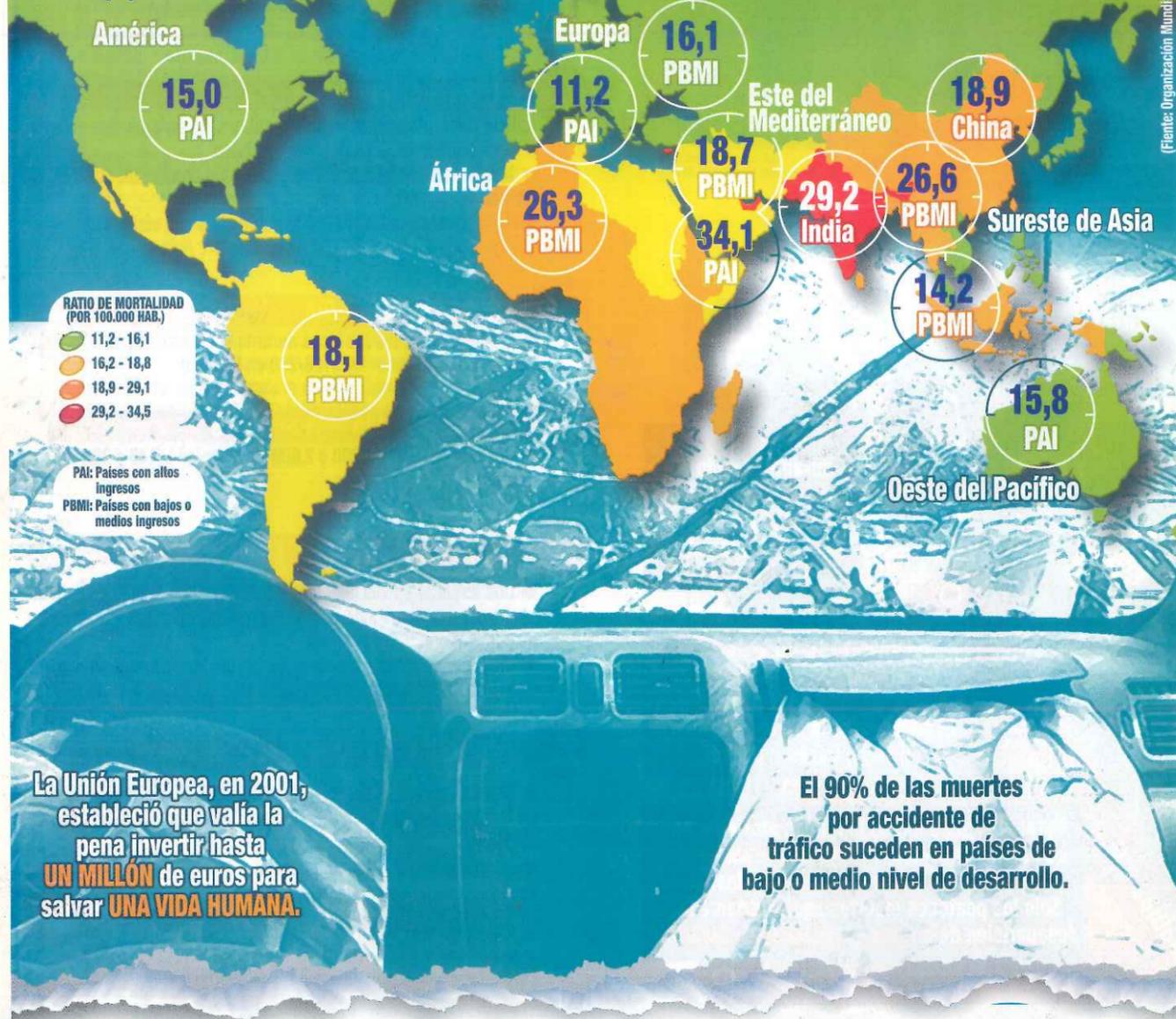
SISTEMAS DE RETENCIÓN

- Generalizar el uso del cinturón evitaría 8.000 víctimas/año en UE (1.120 en España), y reduciría un 45% la mortalidad en caso de accidente.
- Ahorraría 50.000 e/víctima mortal.

(Fuentes: Organización Mundial de la Salud/OMS, Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea, Asociación Americana de Medicina/JAMA, Toyota, ponencias del IX Congreso de la Prevention Routière Internationale/PRI, RACE, Fundación RACC y Agencia Norteamericana de Seguridad en el Tráfico/NHTSA).

Mortalidad por accidentes de tráfico en el mundo

La tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes de países menos desarrollados, como la India, duplica la de los países más avanzados de Europa y América del Norte.



Fuente: Organización Mundial de la Salud.

La Unión Europea, en 2001, estableció que valía la pena invertir hasta **UN MILLÓN** de euros para salvar **UNA VIDA HUMANA**.

El 90% de las muertes por accidente de tráfico suceden en países de bajo o medio nivel de desarrollo.

cuencias de los accidentes, mejorando las fuentes de datos sanitarias e incorporando información procedente de otras fuentes, como las policiales.

b. Controlando y evaluando las medidas preventivas puestas en marcha.

c. Asegurando el tratamiento y rehabilitación adecuados de las víctimas de los accidentes.

d. Promoviendo una participación multisectorial en la prevención de los accidentes y las lesiones.

4. Es fundamental un importante apoyo político, que permita implantar las medidas preventivas allá donde sean precisas, sean o no fáciles de aceptar por todos.

5. Es necesaria la estrecha colaboración de las autoridades responsables de la seguridad vial con todos los demás grupos

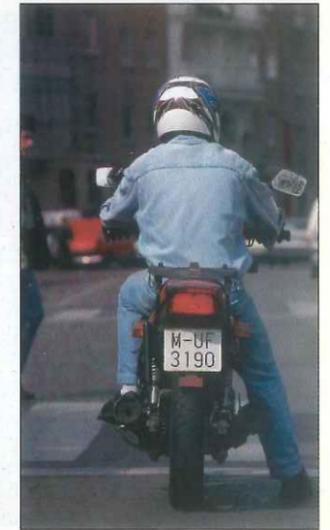
sociales implicados. Fabricantes de automóviles, aseguradores, asociaciones de víctimas, consumidores, representantes de trabajadores y un largo etcétera deben aunar esfuerzos y participar activamente en las medidas preventivas desarrolladas y en su monitorización.

Afortunadamente, el pasado febrero, los ministerios del Interior y de Sanidad y Consumo firmaron un Acuerdo de Colaboración para la prevención y el control de los accidentes de tráfico y de las lesiones que originan. Este acuerdo, prometedor y pleno de sentido estos días cercanos al que la OMS dedica a los accidentes, no es un convenio vacío de contenidos, sino que rubrica el reconocimiento de los accidentes como problema de salud. A partir de ahora tendremos la posibilidad de avanzar por el sen-

dero ya trazado para otras prioridades sanitarias y, a lo mucho trabajado en materia de accidentes, en España hasta hoy, podremos añadir la experiencia de la prevención de problemas que afectan a la salud de todos.

Nuestro propósito es, desde este rincón de "Tráfico", estimular a nuestros lectores a no quedarse de brazos cruzados ante los accidentes, a impulsar la participación activa de todos frente a este problema, a trabajar codo con codo con los responsables de la seguridad vial y a implicarse en su ámbito más cercano, en la familia, en el trabajo. Porque una sociedad sin heridos ni fallecidos por accidentes no sólo es más saludable y desarrollada, sino también más justa y más libre. Y esta sociedad, ya nos lo anuncia la OMS, es posible. ♦

Nueva campaña de la DGT: Nuestra seguridad depende de nuestros propios actos



ÚNETE A NOSOTROS. ÚNETE A LA VIDA

Bajo el eslogan "Únete a nosotros. Únete a la vida" y con la ayuda de imágenes impactantes, la nueva campaña divulgativa de la Dirección General de Tráfico, que en estos días acaba de ser presentada, nos incita a no poner excusas a nuestra seguridad, a pensar antes de tomar una decisión que puede dar lugar a un accidente.

Mercedes LÓPEZ

T

ransmitir a la población lo decisivo que son para su seguridad sus propios actos es el objetivo de la última campaña divulgativa de la Dirección General de Tráfico que ya

está presente en todos los medios de comunicación.

Una campaña "otra vez impactante" —explica Estrella Rivera, subdirectora general de Investigación y Formación Vial de la DGT— que intenta "que los conductores comprendan que aún circulando por una vía en perfectas condiciones de firme y señalización, sin lluvia, ni niebla, de día, con el coche en perfecto estado... puede surgir el accidente, en ocasiones porque has tomado una decisión equivocada".

El montante de la campaña se eleva a casi 14 millones de euros y es la empresa McCann-Erickson, la encargada de realizarla. La directora de cuenta de la agencia, Ángeles Quero, opina que "se sube un punto la dureza respecto a los últimos años e intentamos transmitir como en la vida real una vez que la trage-

dia ha pasado, no existe una segunda oportunidad. Que la gente se lo piense antes de actuar, no se pongan excusas y sea consciente de que su seguridad depende también de sus actos".

En televisión se emiten cinco anuncios en los que se muestran otras tantas situaciones. En todas, los protagonistas circulan en unas condiciones óptimas y una excusa que apoya una decisión equivocada les lleva al accidente. En la segunda parte, el conductor, no busca excusas, piensa y actúa adecuadamente y todos continúan su camino. Con un mensaje final: "Tú puedes reducir el número de muertos y heridos en los accidentes de tráfico".

TEMAS COINCIDENTES. Los temas de estos 'spots' son: no respetar los límites de velocidad —en un caso el previsto según el tipo de vía y en el otro, el específico establecido en la correspondiente señal—, la distancia de seguridad, el uso del casco, la utilización de cinturón de seguridad y de sistemas de retención infantil. Todos, excepto el alcohol, coinciden con los propuestos este año por la Organización Mundial de la Salud para el "Día Mundial de la Salud", el 7 de abril, que ha sido dedicado a la seguridad vial. Ese día todos los 'spots' de la DGT irán acompañados de un mensaje específico recordatorio del día.

Además de la televisión, se utilizarán el resto de los medios de comunicación: prensa, cine e Internet. La campaña se desarrollará durante todo el año con períodos puntas (Semana Santa, puentes, verano y Navidad) en los que se intensificará su presencia en los medios. ♦

CINCO ANUNCIOS, CINCO EXCUSAS

VELOCIDAD GENÉRICA

(Sobrepasar el límite de velocidad establecido según el tipo de vía)

- Excusa: "ASÍ NO VAMOS A LLEGAR NUNCA"
- Consecuencia: Tres muertos, un herido grave.

VELOCIDAD ESPECÍFICA

(Superar el límite establecido en una señal)

- Excusa: "ESTE CAMINO ME LO HAGO YO CON LOS OJOS CERRADOS"
- Consecuencia: Dos heridos.

CASCO

- Excusa: "A MÍ ES QUE ME AGOBIA"
- Consecuencia: Una joven muerta, otra herida.

DISTANCIA DE SEGURIDAD

- Excusa: "QUÉ ABURRIMIENTO, VAS DE PASEO, PERO QUÉ PASA"
- Consecuencia: Heridos graves.

CINTURÓN DE SEGURIDAD

- Excusa: "¡DÉJALO!...! SI VAMOS AQUÍ AL LADO"
- Consecuencia: Un niño muerto. Dos heridos graves.



RACC: en España el riesgo de morir en accidente de tráfico es mayor que en Europa

LOS SERVICIOS DE EMERGENCIA NECESITAN AYUDA

Según un estudio del RACC Automóvil Club, en España la probabilidad de morir en un accidente de tráfico es más elevada que en la mayoría de los países europeos. Conseguir una mejora de los servicios de emergencia, un uso más racional de los recursos existentes y sobre todo, una coordinación eficaz de todos ellos, parecen ser las soluciones de un problema aceptado desde todos los sectores implicados.

Mercedes LÓPEZ

El sistema de emergencias español debe mejorar según las conclusiones de un informe presentado recientemente por el RACC Automóvil Club. Su director médico, Francisco Bonet, explica las razones: "un sistema de emergencias avanzado reduce un 11% los muertos y un 12% los discapacitados" siguiendo las cifras que proporciona el Ministerio de Transporte del Reino Unido. Dos tercios de los muertos en accidente de tráfico, reseña Bonet, se producen en los primeros 20 minutos tras la colisión y el 35% de las víctimas fallecen en las cuatro horas siguientes.

Estos datos ponen de manifiesto la necesidad de resolver un problema, el de las emergencias en España, reconocido desde todos los sectores implicados. Así, el Ministerio del Interior acaba de firmar

un convenio con el Ministerio de Sanidad en el que se ha acordado la elaboración de un estudio nacional sobre los tiempos de atención al accidente. Esto pone de manifiesto, "la voluntad de la Administración de conocer la realidad, estudiar los tiempos y resolver los problemas donde existan" subraya Mónica Colás, responsable del departamento de Investigación de Accidentes de la Dirección General de Tráfico (DGT).

La mencionada investigación del RACC aporta una serie de cifras para concluir que la probabilidad de morir en un accidente de tráfico es más elevada en España que en el resto de Europa. Exactamente se indica que en España muere el 3,5% de las personas que tienen un accidente de tráfico, mientras que en Alemania no llegan al 2% y el Reino Unido se sitúa en el 1%. Además, el RACC precisa que, si se tiene en cuenta la movilidad del país, somos la zona de Europa donde el riesgo de morir en accidente de tráfico es más elevado. Unos datos cuestionables, en palabras de Juan

DOS TERCIOS DE LAS MUERTES EN ACCIDENTE DE TRÁFICO SE PRODUCEN EN LOS PRIMEROS 20 MINUTOS TRAS LA COLISIÓN

Carlos González, asesor médico de la DGT. "Es cierto que las emergencias necesitan una apuesta de integración y que puede existir una relación entre los tiempos de asistencia y el número de muertos -puntualiza González-, pero con las tablas que se presentan en este estudio es difícil deducir algunos resultados".

En este mismo sentido se manifiesta José Luis Casado, médico portavoz de SEDES (Sociedad Española de Medicina de Urgencias y Emergencias), al afirmar que con otro procedimiento se producirían menos muertos y menos consecuencias (discapacidades), pero "es muy difícil cuantificar, hablar de cifras".

ASISTENCIA 'IN SITU'. Para mejorar, el RACC propone la implantación de una nueva filosofía: la prioridad debe ser asistir al lesionado en el lugar del accidente. Es decir, llevar el hospital al lugar del accidente en lugar del herido al hospital. Una filosofía compartida por Casado: "La imagen del buen samaritano que introduce al herido hecho un cuatro en su coche y lo lleva al hospital debe desaparecer. Lo idóneo es llevar un médico al lugar. Un problema difícil de resolver, porque es cuestión de recursos". Y aporta una serie de cifras: Cada helicóptero sanitario tiene un coste superior a los 180.000 euros, pero su mantenimiento anual está calculado en más de dos millones de euros, y una UVI móvil necesita otros dos millones de euros al año para mantenimiento. Mientras, José María Miret, director de comunicación del RACC, opina que no "es



UN MODELO A SEGUIR

En 1991 el SAMUR-Protección Civil (Servicio municipal de emergencia sanitaria dependiente del Ayuntamiento de Madrid) se ponía en marcha con un objetivo: resolver 'in situ', rápida y eficazmente las emergencias sanitarias que se produzcan en las calles de Madrid. En poco más de 13 años, han sido capaces de reducir los índices de mortalidad en la vía pública en un 67%. Durante el pasado 2002 atendieron más de 100.000 mil emergencias, de ellas 13.361 estuvieron causadas por el tráfico, el 40% de los casos eran graves. Estas son sus claves:

- ✓ **CENTRAL DE COMUNICACIONES.** Atendida las 24 horas del día, los 365 días del año.
- ✓ **EQUIPOS SANITARIOS.** En 2002, contaban con 52 equipos, formados por 1 médico, 1 enfermero y 3 oficiales de transporte sanitario.
- ✓ **BASES OPERATIVAS.** Vehículos (17 en total) equipados perfectamente para dar cobertura sanitaria.
- ✓ **VOLUNTARIOS.** Prestan ayuda a los profesionales. El pasado año contaban con casi 1.300 hombres.
- ✓ **TIEMPO.** Llegan al lugar en un tiempo medio de 8 minutos y en algo más de 15 minutos transfieren el paciente al hospital.

tanto cuestión de recursos, que en España tenemos, como de una adecuada utilización de los ya existentes, mediante la coordinación de todos los medios de intervención disponibles, tanto públicos como privados".

En segundo lugar, se establece la necesidad, reseña Miret, de "imponer un único número de emergencias

en toda España, el 112, como establece la normativa europea, aprobada en 1991". Actualmente, en nuestro país, coexisten diversos números cuyo funcionamiento depende de cada Comunidad Autónoma, desde el 112, el 061, el 085... La unidad se lograría si hubiera "un organismo nacional que coordinara toda la asistencia de emergencias a nivel del Estado" declara José Luis Casado.

EL FUTURO. Igualmente, Bonet apunta otra de las apuestas realizadas en países como Alemania, Gran Bretaña o Dinamarca, la de imponer una legislación que fije un tiempo mínimo de asistencia a los heridos: "12 minutos en el caso alemán, 8 en el Reino Unido y 5 minutos en Dinamarca". Hoy por hoy, en España algunos servicios -pocos- se fijan tiempos mínimos de asistencia y funcionan muy bien, como es el caso del SAMUR en Madrid o del 061 en Barcelona. Desde el SEMES se precisa que en estos momentos existe un grupo de trabajo a nivel nacional que está intentando establecer un tiempo máximo de 15 minutos para atender al herido.

Un ejemplo de como puede ser el futuro de la emergencia médica lo tenemos en el proyecto "E-Merge", del que es coordinador en España el RACC y que también cuenta con la presencia, por parte española, de Seat. En este proyecto, el propio vehículo y de manera automática alerta -a través de los sistemas de comunicación vía satélite GPS- a los servicios de emergencia en el momento del accidente (algunos fabricantes ya están trabajando en mecanismos que se accionan cuando se activan los airbag). También participan empresas y organismos de toda Europa como Fiat, Opel, Volvo (con el grupo Renault) o la policía holandesa e inglesa. ♦



Nuestro país apuesta por las nuevas tecnologías de transporte y pone a punto algunos proyectos



EXPERIMENTAR LA SEGURIDAD

Junto con su nuevo centro de experimentación y certificación y una completísima área de pistas especializadas de ensayo (velocidad, ABS, 4 x 4, aquaplaning, rampas, etc.), el INTA ha presentado alguno de sus últimos proyectos de seguridad: el "copiloto tecnológico", el "sistema de adelantamiento inteligente" y un completo "simulador de conducción" para la formación.

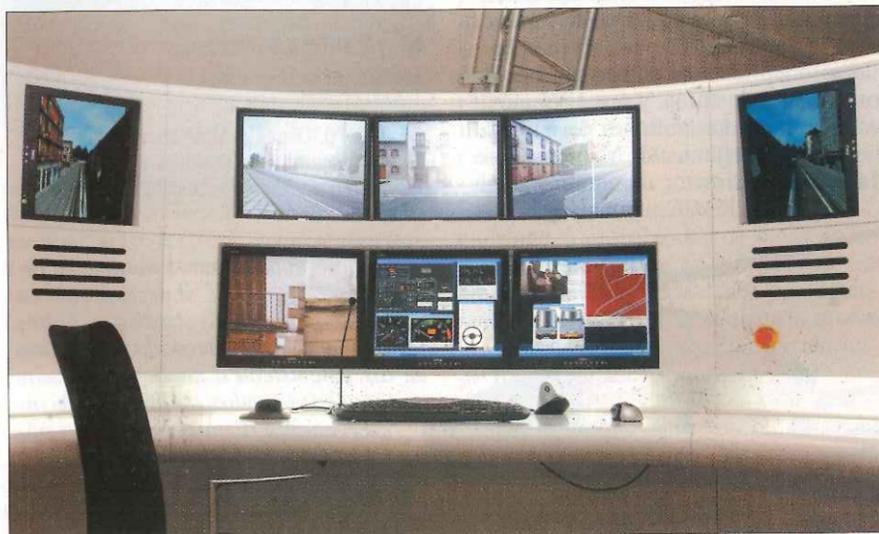
José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: INTA

El Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) ha presentado, junto a varios proyectos, su nuevo Centro de Experimentación-Certificación de Vehículos y Tecnológico para la Seguridad del Transporte, que integra las últimas tecnologías en seguridad y formación y está considerado como uno de los más completos de la Unión Europea. Dispone de un completo conjunto de pistas de ensayo, que han experimentado una profunda transformación a partir del primer anillo circular de 3.000 m. inaugurado en 1990. Cada una de las diferentes pistas, con un cometido y finalidad distintos, constituyen una herramienta de trabajo indispensable para el desarrollo de los vehículos, la experimentación de

los sistemas de estabilidad etc. Al mismo tiempo, suponen el escenario idóneo para efectuar la formación de conductores.

COPILOTO TECNOLÓGICO. Pero, sin duda, el proyecto estrella que está ultimando el INTA es un sistema inteligente que permitirá controlar el grado de concentración de los conductores y evitar los accidentes que tienen como origen el sueño o la fatiga de los conductores.

Se trata del copiloto tecnológico, TCD ("Tech Co Driver"), que controla automáticamente y constantemente si el conductor tiene dificultades para mantener una trayectoria rectilínea y atender a estímulos visuales situados cerca del



► Puesto de control del simulador de conducción para camiones y autobuses.



► Rampas pronunciadas para los todoterreno, a la izquierda, y pista especial de frenado ABS para las motocicletas.

campo de visión directo. Si el grado de concentración no es el adecuado y no responde cada cierto tiempo a esos estímulos, se van activando una serie de sistemas periféricos de mando y control: comienza alertando al conductor con señales acústicas y luminosas; si a pesar de todo sigue detectando falta de atención, hace vibrar el asiento y provoca tirones en el vehículo; incluso, puede llegar a encender las luces de emergencia y reducir paulatinamente la velocidad hasta su total detención.

Según ha señalado a "Tráfico" Ricardo Chicharro, responsable de estos programas, para este verano concluirá el ajuste del algoritmo de mando para que el sistema decida en qué momento tiene que comenzar a advertir al conductor. "El desarrollo posterior y su aplicación

LA FATIGA AL VOLANTE YA PUEDE EVITARSE MEDIANTE EL COPILOTO TECNOLÓGICO

ADELANTAR CON INTELIGENCIA

Los vehículos pesados, que disponen de limitadores de velocidad (85 km/h para camiones y 100 km/h para autobuses), originan grandes caravanas y situaciones de peligro porque necesitan mucho tiempo y espacio cuando se adelantan entre ellos. El INTA ha desarrollado el sistema de adelantamiento inteligente (SAI), cuya aplicación depende de la modificación de la actual normativa europea sobre limitadores de velocidad. Esto permitiría que un adelantamiento, que puede durar 180 segundos a lo largo de 4.300 m, sólo dure 12 segundos y a penas 333 m.

Funciona así:

- Un sensor frontal detecta la presencia de otro vehículo delante y calcula la posibilidad de efectuar un adelantamiento.
- Un sensor lateral delantero verifica que se está comenzando el adelantamiento y permite aumentar en 15 km/h el límite establecido (100 y 115 km/h según se trate de un camión o un autobús).
- Un sensor lateral trasero detecta que el adelantamiento ha concluido y, cinco segundos después, el sistema vuelve a la velocidad inicial.

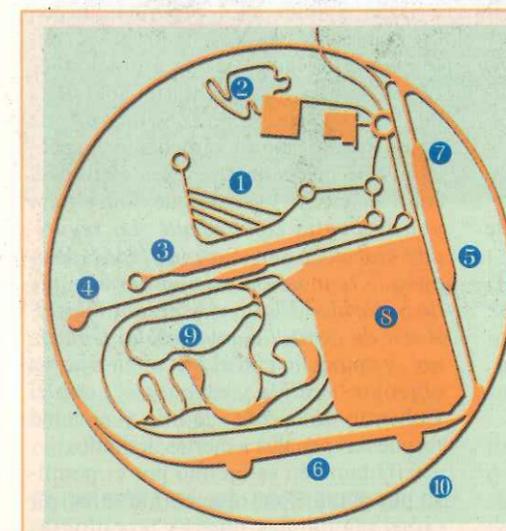
práctica dependerá de la evolución del mercado, en el que pueden estar interesados constructores de camiones y autobuses así como grandes flotas de estos vehículos; pero también es susceptible de aplicarlo a turismos".

Asimismo, señala el experto del INTA, "estamos trabajando en el diseño de una mini-pista de ensayo, con cuatro niveles de riesgo, para que todas las Comunidades Autónomas dispongan de una de ellas, junto con un simulador, para complementar la formación de los conductores profesionales".

SIMULADOR DE CONDUCCIÓN. Precisamente, otro de los proyectos presentados es el programa Tutor, que dispone de un simulador de conducción pensado para la formación de conductores, que pueden experimentar sin riesgo el comportamiento del vehículo en situaciones extremas. Además de desarrollar programas de formación, permite el aprendizaje, con bajo coste, de los nuevos sistemas de seguridad y el adiestramiento en el uso de nuevas tecnologías.

El simulador cuenta con una plataforma con seis grados de libertad para reproducir las sensaciones de conducción: se inclina en las curvas, se percibe la sensación de aceleración y de frenada, e incluso se escucha el ruido del motor. El conductor, a bordo de una cabina real de autobús, observa el tráfico virtual que se mueve en su entorno reflejado en los 22 m² de pantallas. El programa actual contempla un recorrido por distintos escenarios a través de más de 200 kilómetros: urbano, interurbano, autopista, montaña, con cualquier tipo de firme, de día o de noche y ante cualquier circunstancia atmosférica como lluvia, niebla, etc.

Dispone, además, con una cabina independiente para el instructor que, con el mismo ángulo de visión que el conductor, controla su enseñanza e introduce en el viaje virtual distintas alternativas —un accidente, por ejemplo— que ofrece el sistema. ♦



NUEVAS PISTAS DE ENSAYO

- 1 Cinco rampas con pendientes del 30%, 24%, 18%, 12% y 8%.
- 2 Zona de todo terreno, con pistas rápidas de tierra y otras con fuertes pendientes.
- 3 Dos pistas de confort y una de aquaplaning.
- 4 Pista ISO de nivel sonoro.
- 5 Pista de ABS.
- 6 Pista de frenado de alta adherencia.
- 7 Pista ABS específica para motocicletas.
- 8 Plataforma dinámica de 75.000 m².
- 9 Pista de manejabilidad y estabilidad.
- 10 Anillo de 3.000 m para velocidades de 220 km/h.

SEGURIDAD VIAL: Lo que prometieron en la campaña los partidos políticos...



... LO QUE HARÁ EL PSOE

Por primera vez, los partidos más representativos elaboraron programas electorales específicos de seguridad vial. Esto fue lo que prometieron. Ahora, el ganador, el PSOE, tendrá que llevar a la práctica sus propuestas, que incluyen el permiso por puntos y la sustitución de la DGT por una Agencia Nacional de Seguridad Vial.

J. M. M.

El tráfico fue más protagonista en las pasadas elecciones. Los principales partidos incluyeron en sus programas capítulos específicos referidos a la seguridad vial, independientes de las referencias habituales a infraestructuras y transporte. De hecho, se celebraron dos foros sobre política en seguridad vial y de carreteras e infraestructuras.

El organizado por Marca Motor y Race reunió a representantes del Partido Popular, Partido Socialista Obrero Español y Convergencia y Unión.

Mientras Ana Torme (PP) señaló que la seguridad en carretera "ha sido una prioridad política en la legislatura" -algo en lo que discreparon Victorino Mayoral (PSOE) y Jordi Jané (CIU),

que acusaron al PP de llevar años parando iniciativas para aprobar el permiso de conducir por puntos y presentarlo en campaña, Victorino Mayoral anunció que su partido daría la vuelta a una situación "extraordinariamente mala" y que calificó de "catástrofe a cámara lenta" ante la que "hay que tomar medidas extraordinarias" y recordó que España redujo los accidentes entre 1990 y 1996 cuando aprobó la Ley de Tráfico de 1990.

Tras calificar de pobre el balance de

LOS SOCIALISTAS SE FIJAN UN OBJETIVO: REDUCIR UN 30-40% LAS VÍCTIMAS EN CINCO AÑOS

la seguridad vial durante el gobierno del PP, Mayoral trazó "grosso modo" las propuestas del PSOE: la primera, fijar un objetivo (igual que la Unión Europea) en la reducción de accidentes ("un objetivo modesto sería reducir entre un 30 y 40% las víctimas en cinco años"); sustituir la DGT por una Agencia Nacional de Seguridad Vial "que coordine las políticas de las diferentes administraciones"; establecer el permiso de conducir por puntos; y reformar el Código Penal para agravar las imprudencias graves o que terminen en muertes. No está incluido en el programa, ni habló en el acto citado, de la propuesta defendida a lo largo de los últimos años por el Grupo Parlamentario Socialista de crear un cuerpo de funcionarios, de grado medio, para exámenes e inspecciones, lo que sería de evidente utilidad. Jordi Jané (CIU) señaló que "hace falta una respuesta contundente. La seguridad vial debe ser una prioridad". Propuso "crear una comisión permanente de Seguridad Vial con potestad legislativa y de control continuado al Gobierno" y coincidió con el PSOE en fijar un objetivo "creíble y asequible", que el Gobierno dé cuentas de ello y reclamó respuestas penales a ciertas actitudes.

CIU también se inclinó por el permiso por puntos, por objetivar la señalización, regular las nuevas tecnologías



VICTORINO MAYORAL

PSOE



"La inseguridad vial es uno de los más graves problemas que sufre la sociedad española" comienza el programa del PSOE en el capítulo Otra Política de Seguridad Vial. "La prioridad única debe consistir en reducir la cifra de víctimas, muertos y heridos" y fija como objetivo "bajar en un 30/40% la cifra de fallecidos". Y una idea base: "Todo el dinero

recaudado por multas y tasas relacionadas con el Tráfico debe ser destinado exclusivamente a cubrir los gastos que origine la seguridad vial".

PROPUESTAS

- Una gencia Nacional de Seguridad Vial sustituirá a la DGT con más medios y representantes del Estado, ayuntamientos y autonomías, elaborará y ejecutará el Plan de Seguridad Vial.
- En el Plan de Seguridad Vial (dotación extra de 120 millones de €) participarán Administración Central, autonomías, Federación de Municipios y Provincias y representantes de los interesados, tendrá objetivos y prioridades fijadas y cuantificadas de reducción de accidentes y víctimas, incluido el coste.
- Eliminar los Tramos de Concentración de Accidentes.
- Carreteras con sistemas avanzados de señalización y prevención de situaciones de riesgo, en especial en túneles.
- Programas de prevención de accidentes para conducción nocturna, abuso del alcohol y drogas, grupos y conductas de riesgo (ancianos, ciclistas, peatones...) y fin de semana (jóvenes asociados a exceso de velocidad y consumo de alcohol...).
- Más dinero para conservación de carreteras y para mejorar señalización, barreras, iluminación y reparación de firmes.
- Investigar e implantar nuevas tecnologías y mejoras en la seguridad de los vehículos.
- Educación Vial preceptiva en la enseñanza obligatoria.
- Mayor calidad de la enseñanza en autoescuelas.
- Sanciones y penas disuasorias para conductas irresponsables (infracciones con resultado de muerte o invalidez).
- Permiso de Conducir por puntos en 4 años.
- 3.000 nuevos agentes para la Guardia Civil de Tráfico para ordenación y vigilancia, en 3 años.
- Fiscalía Especial para la Seguridad que impulse el cumplimiento eficaz y severo de las normas sobre seguridad vial.
- La Agencia Nacional tramitará las sanciones de la Policía Local a conductores con domicilio distinto al lugar de la infracción para garantizar su cobro.
- Mejorar la eficacia y coordinación de urgencias y emergencias de las administraciones.
- Equipos multidisciplinares para estudiar los accidentes y mejorar su investigación, y de asistencia psicológica y legal a víctimas y familiares.
- Colocación voluntaria de limitadores de velocidad en turismo (futura generalización).
- Medidas para renovar el parque de vehículos.

("manos libres en los coches de serie y regular los navegadores") y "cambiar la actitud social y que haya una repulsa ante quien presume de incumplir la norma". Por último, Jané apuntó la necesidad de más radares y de rebajas fiscales para adoptar limitadores de velocidad.

EL PROGRAMA DE CARRETERAS. La Asociación Española de la Carretera

(AEC) reunió a representantes de PP (Fernando López-Amor), PSOE (José Segura) y CiU (Francesc Xavier Marimón), para conocer sus propuestas sobre carreteras en un debate, moderado por su presidente, Miguel Muñoz.

Fernando López-Amor 'presumió' de los logros del Plan de Infraestructuras del Gobierno ("el único que se está cumpliendo, tanto en plazos como en inversión"), cuyo impulso inversor cifró



ANA TORME



Para el Partido Popular considera "el elevado número de accidentes de tráfico y sus trágicas consecuencias no se corresponden con el civismo y calidad de vida" a la que la sociedad aspira y que es "necesario concentrar todos los esfuerzos en la efectiva reducción del número de accidentes y víctimas". Igualmente, cree que la educación vial, la responsabilidad individual y la mejora continuada de la seguridad de las infraestructuras son valores esenciales en la prevención de la accidentalidad.

la mejora continuada de la seguridad de las infraestructuras son valores esenciales en la prevención de la accidentalidad.

PROPUESTAS

- Permiso de Conducción por puntos en 2 años
- Colaborar con las empresas para potenciar la formación continuada del conductor profesional.
- Crear un cuerpo o escala de técnicos de tráfico para examinar, investigar los accidentes y coordinar la Educación Vial.
- Incorporar la Educación Vial en los planes de estudio.
- Campañas de sensibilización para los jóvenes.
- Promover el conductor responsable -no bebe y conduce para el resto-
- ITV para los ciclomotores
- Incluir un ideograma sobre sus efectos en la conducción en los medicamentos.
- Incentivar la modernización del parque de vehículos y actualizar el Registro de Vehículos.
- Sistema de investigación de las causas de los siniestros.
- Promover una publicidad responsable que no fomente el uso indebido de los vehículos.
- Garantizar la seguridad y respeto a motoristas y ciclistas, adaptando las protecciones de las carreteras más frecuentadas y de alta siniestralidad.
- 4.000 nuevos efectivos para la Agrupación de la Guardia Civil de Tráfico.
- Instaurar progresivamente la tolerancia 0,0 gr.s/l. de alcohol, en especial para conductores noveles y profesionales.
- Estimular la instalación de sistemas de control de velocidad en los vehículos.
- Instalación de dispositivos sonoros y visuales que recuerden el uso del cinturón.
- Impulsar que los sistemas de sujeción universales para los sistemas de retención infantil
- Cinturón de seguridad en los autobuses escolares
- Plan Nacional de Auditorías de Seguridad de las carreteras y evaluación continua de la señalización.
- Separar los tráficos no homogéneos, entre turismo y camiones.
- Plan para reducir los puntos de riesgo: mejora de la infraestructura, señalización específica, aumento de la presencia de agentes de tráfico y colocación de radares fijos de velocidad.
- Aumentar la seguridad en los túneles en colaboración con comunidades autónomas y ayuntamientos.
- Sistema de gestión de tráfico en las carreteras de gran capacidad y generalizar los centros locales de Gestión de Tráfico.

en el 1,7% del PIB y recordó que permitiría "mirar todas las capitales de provincia por autovía y romper con la estructura radial de la red de carreteras". López-Amor recordó que el índice de peligrosidad (151 muertos por millón de vehículos) sitúa las carreteras españolas en tercera posición en Europa, dato que ha descendido un 50% en los últimos diez años. Y destacó que el Plan de Infraestructuras ya ha destinado a conservación



ANTERO RUIZ



Para Izquierda Unida la Constitución "consagra el derecho de los españoles a (...) circular por el territorio nacional". Por ello, apuesta por un modelo de "transporte eficiente, respetuoso del medio ambiente y capaz de comunicar de forma equilibrada todos los territorios del país" y propone adecuar

las tarifas del transporte al coste real y promover el transporte público colectivo, reduciendo el tráfico por carretera de un 20% para 2010.

PROPUESTAS

- Crear una Agencia Estatal de Seguridad Vial
- Nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial
- Reducir la siniestralidad al 50% para 2008.
- Coordinar Guardia Civil, policías autonómicas y locales para articular dispositivos específicos con los medios tecnológicos apropiados.
- Permiso de conducir de puntos, que se retiren en función de la gravedad de la infracción y cuando se agotan, se retira por 6 meses. Para obtener otro, se debe aprobar un examen médico y otro teórico.
- Radares automáticos para detectar infractores mediante fotografía de la matrícula que, grabada en CD, se transmitirá a la DGT que, en 7 días (máximo), reclamará el pago de la multa por correo al domicilio del infractor.
- Penalizar severamente el delito de alcoholemia o consumo de estupefacientes al volante; en caso de exceso de velocidad, éste será un agravante.
- Limitar la velocidad en función de las circunstancias del conductor, carga, vía, climatología... para erradicar el exceso y la velocidad inadecuada.
- Prohibir los mensajes publicitarios que inciten a la velocidad.
- Generalizar los trenes y autobuses 'búhos'.
- Aumentar la seguridad en la Red Nacional de Carreteras (eliminación de 'puntos negros', señalización, iluminación, drenaje, limpieza de márgenes, zonas de descanso, elementos de contención que atenúen los efectos de las salidas de la vía, sustituir los guarda-raíles por protecciones blandas de poliuretano...)
- Incrementar la seguridad de los colectivos más vulnerables: ciclistas, peatones y ciclomotores.
- Incentivos fiscales para renovar el parque e incorporar de serie a los vehículos los últimos avances en prevención de accidentes (airbags, ABS, EPS, detectores de peatones, sistemas e-call...).
- Formación sobre seguridad vial en los centros de enseñanza.
- Campañas selectivas de sensibilización para jóvenes.
- Derogar el Plan de Infraestructura para el Transportes 2000-2007.
- Moratoria a la construcción y ampliación de autopistas, autovías y vías rápidas.



JORDI JANÉ



Convergència i Unió plantea que "la lucha contra la siniestralidad" es "una suma de medidas preventivas y sancionadoras". Por ello, impulsará actuaciones para formar, sensibilizar y mejorar la seguridad y reducir la siniestralidad, y reformas legales que eviten la reincidencia en las infracciones. "Entre

los objetivos principales", CIU quiere desencallar "un gran volumen de proyectos" en manos del Estado, entre ellos, algunas carreteras.

PROPUESTAS

- Permiso de Conducción por puntos basado en la infracción, valorando el riesgo que genere y ponderada en base al tiempo de conducción (profesionales) y al transcurrido desde la última infracción. El sistema evita la reincidencia, introduce mayor justicia en la sanción y aumenta su elemento pedagógico.
- Transferir a las Comunidades Autónomas con competencias en seguridad vial las competencias sobre examen de conducción y expedición de permisos.
- Adecuar la normativa sobre matriculación a la organización territorial derivada de la Constitución.
- Las cantidades que recauda el Estado por peajes, impuesto de circulación y carburantes en Cataluña irán claramente a rebajar progresivamente los peajes en Cataluña.
- Tarifas de 10 pts/km para las vías que mantengan el peaje.
- Apuesta por el transporte público como medio principal en zonas urbanas y metropolitanas, quintuplicando la inversión en aquel.
- Gestión integral desde la Generalidad de la red de carreteras hoy en manos del Estado.
- Programa de obras viarias para recuperar la falta de inversión del Estado y destinar el 15/20% de la inversión del Estado en Cataluña a éstas.
- Ayudas del Fondo de Cohesión europeo para la vía Vic-Olot por Bracons, desdoblamiento del Eje del Llobregat, actuaciones en C-1313 (Lleida-Seu de Urgel) y ampliar el Eje Transversal.
- Crear una Comisión Permanente de Seguridad Vial en el Congreso, donde el Gobierno deba presentar anualmente un balance de siniestralidad en carretera que comprenda: número total de accidentes, localización de puntos negros, previsiones sobre cómo adecuar las condiciones viarias en aquellos, balance global de señalización y carreteras y balance de las medidas legislativas y reformas necesarias.
- Establecer que el 100% de lo recaudado por sanciones de tráfico se destine a mejorar la seguridad de las carreteras y programas de seguridad vial.
- Crear una Secretaría de Estado de tráfico (en el Ministerio de Presidencia), con carácter transversal para otorgar la debida importancia a la Seguridad Vial en la estructura del Gobierno.

y mantenimiento —uno aspecto sensible en carreteras— 1.500 millones de euros.

José Segura (PSOE) declaró que las inversiones en conservación y mantenimiento son "manifiestamente mejorables" y que deberían rondar los 1.000 millones de euros anuales y que su Plan Intermodal de Servicios e Infraestructuras de Transportes invertirá 10.000 millones de euros en diez años.

Segura se inclinó por fomentar el

transporte público y concluyó destacando la necesidad de actuar de manera urgente en los Tramos de Concentración de Accidentes.

La exposición de Francesc Xavier Marimón (CIU) se centró en la realidad de las carreteras catalanas y enumeró los principales frentes de trabajo en Cataluña: conexiones con el eje mediterráneo y cantábrico, comunicaciones transversales en Pirineos, etc. Sobre los peajes dijo: "No es de recibo que Cataluña tenga un 60% de las vías de peaje del Estado, mientras en el resto de España no pasa del 25%". Por ello, solicitó crear un Fondo estatal, mediante impuestos, que graven la actividad de las concesionarias, para financiar las nuevas vías y 'homogeneizar' la situación.

Izquierda Unida excusó su presencia en ambos actos. ♦



Días de descanso... y asfalto

La gran escapada de estos días concentra gran número de coches en horas clave

La Semana Santa concentra en sólo unos días un gran número de movimientos de vehículos y en no pocas ocasiones todos en unas mismas horas, tanto en la salida como en el regreso. Esto hace casi inevitable que, en determinados momentos, se produzcan importantes retenciones. De ahí la importancia de, en la medida de lo posible, tratar de evitar las horas en las que más concentraciones se producen. En este número tratamos de dar pistas generales y unos gráficos para que puedan tener una orientación —con los datos del año pasado— sobre los horarios en los que más problemas

se dan en las carreteras. También les detallamos los tramos de carreteras en las que, por obras, semáforos, cruces, etc., pueden producirse más retenciones, un mapa en el que se resumen los puntos más conflictivos, las obras que más incidencia pueden tener en esta operación Semana Santa, y mapas parciales de aquellas zonas del país en las que mayores problemas pueden darse. Ocho páginas que sólo buscan la información que se considera más útil para ustedes y un cuadernillo que nos parece de interés para leer antes de partir y para llevar en la guantera del coche.

- **MAPA DE LAS OBRAS Y PUNTOS MÁS CONFLICTIVOS**
- **LOS PUNTOS EN LOS QUE HABRÁ POSIBLES DESVÍOS, LOS ITINERARIOS ALTERNATIVOS...**
- **LAS PRINCIPALES MEDIDAS ESPECIALES**
- **LOS PEORES DÍAS Y LAS PEORES HORAS**

Las carreteras más conflictivas

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-1 (Madrid-Límite provincia Álava)		
Alcobendas (M)		en variante
Algete-El Molar-Venturada (M)		
Burgos (BU)		BU-30
Burgos-Peaje Castañares (BU)		construc. 3º carril
Monasterio-Quintanapalla-Fresno (BU)		
Límite prov. Burgos (VI)		
A-2 (Madrid-Zaragoza/Fraga-La Panadella/Sta. Mª Cami-Cornellá)		
S. Fernando-Torrejón-Alcalá (M)		
Guadalajara-Taracena (M)		en retorno
A-3 (Madrid-Valencia)		
Madrid (M)		M-40 y M-45
Sta. Eugenia-Rivas-Arganda (M)		
Perales-Villarejo (M)		
Tarancón-Saelices-Honrubia (CU)		puntuales
Atalaya de Cañavate (CU)		A-31
Chiva-Valencia (V)		A-7
A-4 (Madrid-Sevilla/Jerez de la Frontera-Cádiz)		
Seseña-Aranjuez (M)		
Ontígola-Ocaña (TO)		
Almuradiel (CR)		mejora trazado
Venta Cárdenas (CR)-Sta. Elena (J)		en
Córdoba (CO)		Ronda Exterior
Jerez-Puerto S. María-Pto. Real (CA)		
A-5 (Madrid-Badajoz)		
Alcorcón (M)		M-40
Alcorcón-Móstoles-Navalcarnero (M)		
A-6 (Madrid-Collado Villalba/Adanero-Arteixo)		
Las Rozas-Villalba (M)		
Villalba (M)		AP-6
Piedrafita-Los Nogales (LU)		acondicionamiento
A Coruña (C)		A-9
A-7 (Tarragona-Vilaseca/Sagunto-Xàtiva/Murcia-Adra/Almería-Algec.)		
Valencia (V)		A-7

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Murcia (MU)		
Málaga (MA)		en Guadalmar (Rondas Este y Oeste)
Estepona-Marbella (MA)		refuerzo firme
Algeciras (CA)		
A-8 (Behovia-Bilbao-S. Salvador/Torrelavega-Unquera/Llanes-Tamón)		
Irún (SS)		Paso Biriou
Pasaia (SS)		en variante
Bilbao (BI)		acondicionamiento
Castro Urdiales-Guriezo-Laredo (S)		
A-23 (Sagunto-Segorbe/Sta. Eulalia-Monreal del Campo)		
Sagunto (V)		
Santa Eulalia (TE)		A-23 N-234
A-26 Eje Pirenaico (Montaut-Olot)		
Montaut-Olot (GI)		acondicionamiento túnel
A-30 (Albacete-Cartagena)		
Murcia (MU)		
Archena y Lorquí (MU)		mejora trazado en
A-43 (Ciudad Real-Daimiel)		
Ciudad Real-Daimiel (CR)		acondicionamiento
A-44 (Bailén-Izbor)		
Bailén (J)		
Chaparral-Armilla (GR)		ampliación calzada
Izbor (GR)		
A-45 (Antequera-Málaga)		
Casabermeja-Málaga (MA)		en túneles
Málaga (MA)		en
A-48 (Cádiz-Algeciras)		
Chiclana Frontera-Conil (CA)		
Vejer, Tarifa y Algeciras (CA)		en
A-49 (Sevilla-Ayamonte)		
Sevilla (SE)		pérdida 3º carril
A-52 (Benavente-Porriño)		
Santa Marta (OU)		reparación viaducto Sta. Marta
A-55 (Vigo-Tuy)		
Vigo (C)		Vigo y AP-9

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-70 (Circunvalación de Alicante)		
Alicante (A)		circunvalación Alicante
AP-2 (Zaragoza-El Vendrell/El Papiol-Molins de Rei)		
El Vendrell (T)		
AP-6 (Villalba-Adanero)		
El Espinar-San Rafael (SG)		túnel Guadarrama
AP-7 (Jonquera-Puzol/Siila-Alicante/Crevillente-Cartagena/Torremolinos-Guadaro)		
Maçanet (GI)		en C-35
El Vendrell (T)		
Tarragona (T)		
L'Hospitalet (T)		
Sant Celoni-Granollers (B)		salida y retorno
El Papiol (B)		en salida
Martorell-Vilafranca-Sta. Margarita (B)		salida y retorno
AP-9 (A Coruña-Vigo/Cecebre-Ferrol)		
Ferrol (C)		
A Coruña (C)		A Coruña
Cecebre y Macenda (C)		A-6
Teo (C)		sentido Santiago
N-I (Burgos-Irún)		
Itsasondo-Legorreta (SS)		acondicion. túneles
Andoain (SS)		A-15
N-II (Zaragoza-Igualada/Martorells-Molins/Barcelona-La Jonquera)		
Zaragoza (Z)		en salida y a Zaragoza
La Panadella-Sta. Mª del Camí (B)		autovía
Arenys de Mar y Calella (B)		Travesía
Tordera (B)		con GI-600 (Can Bartolí)
Aeropuerto Girona-Fornells Selva (GI)		
Capmany (GI)		
N-IV (Sevilla-Jerez de la Frontera/Puerto Santa María-Cádiz)		
El Cuervo (SE)		Travesía
Jerez Frontera (CA)		désdoblamiento calzada
N-VI (Villalba-Adanero/Benavente-A Coruña)		
Guadarrama (M)		Travesía

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Nadela (LU)		con C-546
S. Pedro de Nos-Perillo (C)		autovía
N-111 (Medinaceli-Pamplona)		
Límite provincial La Rioja (SO)		túnel Piqueras
Albelda Iregua-Logroño (LO)		
Logroño (LO)		AP-68
Zizur-Villatuerta (NA)		firme
N-113 (Pamplona-Soria)		
Valverde (LO)		firme
N-120 (Logroño-Porriño)		
Nájera-Navarrete (LO)		A-12
Belorado (BU)		con
Quiroga (LU)		firme
Monforte-Castro Caldelas (LU)		con LU-61
Pantón (LU)		mejora calzada
Rubia (OU)		mejora calzada
El Barco (OU)		mejora calzada
Ourense (OU)		en
N-120 a (Logroño-Vigo)		
Sto. Domingo Calzada (LO)		Travesía
N-122 (Zaragoza-Portugal por Zamora)		
Agreda (BU)		variante
Burgo Osma (SO)		variante
Zamora (ZA)		
N-145 (La Seu d'Urgell-Andorra)		
La Seu d'Urgell-Andorra (L)		
N-152 (Barcelona-Puigcerdá)		
Ribes Freser-Lím. prov. Barcelona (GI)		
Fontanals de Cerdanya (GI)		acondicionamiento
N-154 (Puigcerdá-Llivia)		
Llivia (GI)		acondicionamiento Travesía
N-156 (Villobi/P'Onyar-Saltilja)		
Saltilja (GI)		firme
N-211 (Guadalajara-Fraga)		
Alcorisa y Calanda (TE)		Ruta del Tambor Travesía
N-232 (Vinaroz-Santander)		
Alcañiz e Híjar (TE)		Ruta del Tambor Travesía
Fuentes de Ebro-Zaragoza (Z)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Fontellas-Cortes (NA)		
Alfaro (LO)		ampliación puente
Rincón Soto (LO)		
El Villar de Arnedo-Ausejo (LO)		variante
Agoncillo		reparación puente
Agoncillo-Logroño (LO)		
Fuenmayor-Haro (LO)		(Cenicero y S. Asensio)
Briones (LO)		S. Vicente Sonsierra 8 y 9 de abril
Incinillas-Soncillo (BU)		mejora calzada
N-234 (Sagunto-Soria)		
Segorbe (CS)		
Segorbe-Viver (CS)		
Lím. prov. Castellón-S. Agustín (TE)		
Formiche-Puebla Valverde-Sarrion (TE)		
Mojón Pardo (SO)		Puerto Mojón Pardo
N-240 (Tarragona-San Sebastián)		
Monzón (HU)		Travesía
Noain-Monreal (NA)		
N-301 (Ocaña-La Roda/Albacete-Cartagena)		
Las Pedroñeras (CU)		Travesía
N-310 (Manzanares-Villanueva de la Jara)		
Argamasilla-Tomelloso (CR)		desd. calzada A-43
N-323 (Bailén-Motril)		
Izbor-Vélez de Banaudalla (GR)		desdob. calzada
Izbor-Salobreña (GR)		
N-330 (Alicante-Francia por Zaragoza)		
Muel-Zaragoza (Z)		construcción A-23
Zaragoza (Z)		Salida y Zaragoza
N-331 (Córdoba-Antequera)		
Fernán Núñez (CO)		Travesía
Aguilar de la Frontera-Lucena (CO)		Inicio y A-45
Encinas Real (CO)		Travesía
N-332 (Cartagena-Valencia)		
Torreveja (A)		urbanizaciones costa
Campello, Villajoyosa y Altea (A)		Travesía
N-340 (Cádiz-Barcelona)		
Chiclana-Conil (CA)		
Vejer, Tarifa y Algeciras (CA)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Lím. prov. Málaga-Almuñécar (GR)		desdob. calzada
Salobreña (GR)		N-323
Torrenueva (GR)		Travesía
Castell del Ferro-Castillo de Baños (GR)		calzada
El Pozuelo-Lím. prov. Almería (GR)		calzada
Almería (AL)		ciudad
Murcia (MU)		A-30 y A-7 en Espinardo
Benicarló y Vinaroz (CS)		Travesía
L'Aldea, Miami Platja y Cambils (T)		Travesía
Coma-ruga (T)		AP-7 y C-32
Bellvei y L'Arboc (T)		Travesía y
Valirana (B)		Travesía en retorno
N-344 (Alcantarilla-La Font de la Figuera)		
Molina de Segura (MU)		A-30
N-400 (Toledo-Cuenca)		
Horcajada Torre-Cuenca (CU)		presencia veh. pesados
N-403 (Ávila-Toledo)		
Ávila (AV)		en calzada y firme
N-420 (Córdoba-Tarragona por Cuenca)		
Corral Calatrava-Ciudad Real (CR)		A-43
Pedro Muñoz-C. Real (CR)		en Travesía
N-430 (Albacete-A-5)		
Presas García Sola-Puerto Carneros (BA)		
Daniel-Manzanares (CR)		A-43
N-432 (Badajoz-Granada)		
Córdoba-Cerro Muriano (CO)		mejora trazado
N-525 (Benavente-Santiago)		
Taboada-Ourense (OU)		cambio rasante
San Cibrao das Viñas (OU)		const. y vía servicio. Presencia vehículos pesados
Ourense (OU)		y N-120
N-540 (Lugo-Portugal por Ourense)		
Ourense (OU)		en área comercial
N-550 (A Coruña-Tuy)		
A Coruña (C)		en y A-6 (sent. Coruña)
Santiago Compostela (C)		en



(Pasa a pág. siguiente)



Charo LAIZ

AUTOPISTAS
AUTOVÍAS
NACIONALES
TRAMO EN OBRAS
PUNTOS CONFLICTIVOS

Esta información ha sido recopilada por Subdirección General Adjunta de Circulación de la DGT, con información de las Jefaturas Provinciales de Tráfico, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y Servicio Catalán de Tráfico de la Generalidad de Cataluña.

EMERGENCIAS

En toda España y UE	112 (*)
Cruz Roja	91 335 45 45
Policía Nacional	091
Guardia Civil	062
Policía Local (y SAMUR en Madrid)	092
Policía Autonómica Catalana (Mossos D'Esquadra)	088

DE INFORMACIÓN

DGT	900-123 505
wap	http://www.dgt.es/index.wml
Movistar "En ruta"	núm. 505

DE ASISTENCIA

ADA	91 519 33 00
Asistencia MAPFRE	900 11 18 18
Ayuda Gral.	91 364 38 38/902 200 447
CEA	902 303 304
DYA	943 46 46 22
Europa Asistance	91 514 99 00
Mondial Asistance	900 126 061
RACC	902 106 106
RACE	902 300 505

AYUDA DE LAS MARCAS

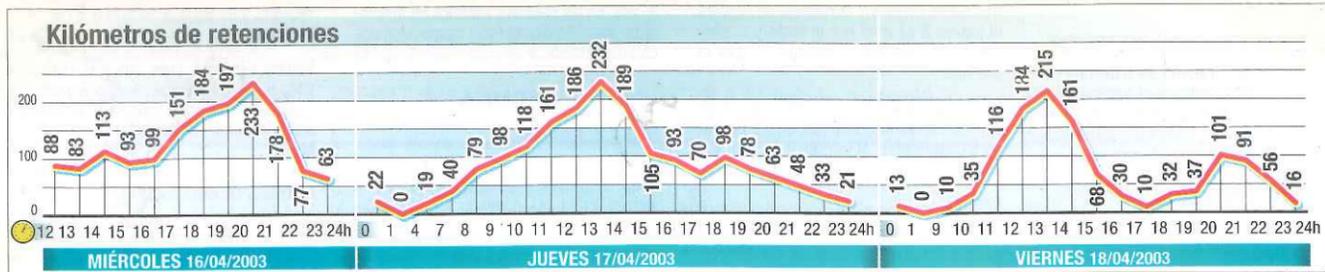
Alfa Romeo	900 211 017
Audi	900 132 132
BMW	900 100 482
Citroën	900 515 253
Daewo	900 101 006
Fiat	900 211 018
Ford	900 145 145 y 900 600 400
Honda	900 210 968
Hyundai	900 210 313
Lancia	900 211 019
Mercedes	900 268 838
Mitsubishi	91 325 55 55
Nissan	900 200 094
Renault	900 365 000
Opel	900 142 142
Peugeot	900 442 424
MG-Rover	900 116 116
Skoda	900 250 250
Skab	900 212 223
Seat	900 600 400-900 300 505 (veh. matric. 2003)
Suzuki-Santana	900 225 522
Toyota	900 101 575
Volkswagen	900 100 238
Volvo	900 115 115

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
-----------	------------------------------	---------------

(Viene de pág. anterior)

Padrón (C)		en Lunes Pascua
N-603 (San Rafael-Segovia)		
San Rafael (SG)		
N-611 (Palencia-Santander)		
Aguilar Campoo-lm. Cantabria (PA)		
Corrales Buelna (S)		
Reinosa (S)		
N-620 (Tordesillas-Fuentes de Oñoro)		
Aldehuela de la Bóveda (SA)		
N-622 (Lerma-Quintana Puento)		
Lerma-Peral Arlanza (BU)		
N-623 (Burgos-Santander)		
Burgos-Villatoro (BU)		
Villafraía-Rubela (BU)		
N-630 (Oviedo-Sevilla)		
Puente de los Fierros (O)		
Santa Lucía (LE)		
León (LE)		
Roales-Zamora (Z)		
Cáceres (CC)		
Monasterio (BA)		
Sevilla (SE)		
N-632 (Ribadesella-Busto)		
Aviles-Soto del Barco (O)		
Soto del Barco (O)		
N-634 (San Sebastián-Santiago)		
Beranga (S)		
Oviedo-Grado (O)		
Grado y Navia (O)		
Foz-Barreiros (LU)		
N-651 (Betanzos-El Ferrol)		
Pontevedra (C)		

Retenciones	Peaje	Tráfico Intenso	Semáforos	Trazado sinuoso		



nera (N-430), de aquí a Sotuelamos para allí tomar CM-400 a Tomelloso, Alcázar de San Juan, Madridejos, Mora y Toledo, donde se toma a-42 a Madrid.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO
A-31. Se habilitará un carril en sentido contrario al habitual dirección Madrid, mediante conos, en el tramo Albacete-La Roda, en el retorno del domingo 11 de abril.

ZONA SUR
SEVILLA
DÍAS Y HORAS PUNTA
 ● En AP-4, A-4, A-49 y A-92, tráfico intenso el miércoles 7 de abril (de 15 a 23 horas), jueves 8 (10 a 15), viernes 9 (14 a 23) y domingo 11 (10 a 22).

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO
A-49. Se anulará el carril lento en el acceso a Sevilla entre los pk 0 al 3,5 en el retorno del domingo 11 de abril, para que aumente la fluidez del tráfico en este tramo.

A-66. En el retorno del domingo 11 de abril se habilitará mediante conos un carril adicional y el enlace de A-66 con N-630 (Las Pajanosas) así como el enlace de SE-30 con N-630 (Sevilla).

GRANADA
DÍAS Y HORAS PUNTA
 ● En A-44, A-92 y N-340, tráfico intenso el miércoles 7 de abril (18,30 a 22,30 horas), jueves 8 (10,30 a 14,30), viernes 9 (18,30 a 22,30), sábado 10 (10,30 a 22,30), domingo 11 (10,30 a 22,30) y lunes 12 (10,30 a 22,30).

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO
A-44. En el retorno desde la Costa hacia

el interior, se instalará un carril adicional mediante conos dirección Granada en el tramo Motril-Granada (pk 180-197), el domingo 11 de abril.

CÁDIZ
DÍAS Y HORAS PUNTA
 ● En AP-4, A-4, N-340 y A-382, máxima afluencia el miércoles 16 (de 15 a 23,30 h.), jueves 8 (15 a 23,30) y domingo 11 (de 12 a 22,30).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS
 ● **Trayecto Sevilla-Campo de Gibraltar o a la inversa:** Autopista AP-4, dejándola en la salida 5 para tomar la A-381 (antigua C-440, Jerez-Los Barrios).
 ● **Trayecto Sevilla-Costa del Sol occidental y viceversa:** Se recomienda el itinerario A-376 Sevilla-Costa del Sol por Ronda.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO
N-443. Se habilitará un carril adicional mediante conos en el tramo que une la autopista AP-4 con Cádiz, incluyendo el puente José León de Carranza sobre la bahía de Cádiz, lo que permitirá aumentar la fluidez del tráfico el miércoles 7 y lunes 12 de abril.

A-4/N-340. En la salida y el retorno, se instalará un carril en sentido contrario al habitual y adicional mediante conos en el tramo Tres Caminos-Chiclana-Conil el sábado 10 y domingo 11 de abril.
A-4. En el retorno se instalarán medidas de ordenación mediante conos en el tramo Puerto Real-Tres Caminos y en la circunvalación de Jerez de la Frontera el sábado 19 y domingo 11 de abril.

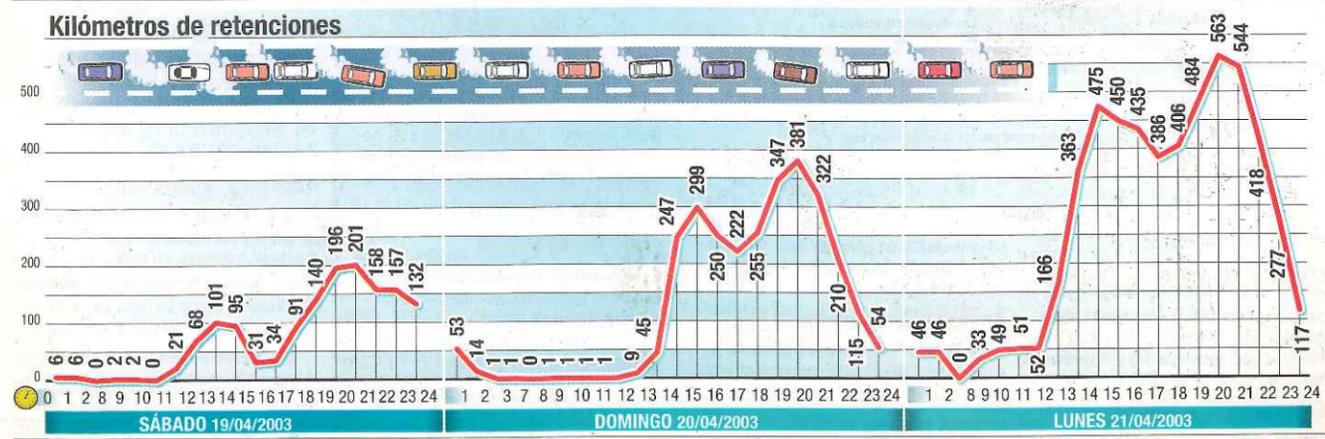
JAÉN
DÍAS Y HORAS PUNTA
 ● En A-4 y A-44, circulación intensa el miércoles 7 de abril (de 14 a 23 horas), jueves 8 (7 a 15), domingo 11 (8 a 23) y lunes 12 (8 a 22).



MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO
A-8. En retorno del domingo 11 de abril, anulación de carriles entos en Avilés (pk 100 a 102), Carcedo (pk 108-109) y Soto del Barco (pk 114-115) así como en las incorporaciones en la variante de Avilés.

ITINERARIOS ALTERNATIVOS
 ● **Oviedo-Gijón:** La A-66 y A-8 o por la AS-18.
 ● **Oviedo-Avilés:** La A-66 y A-8 o por la AS-17.
 ● **Gijón-Avilés:** La A-8 o por la AS-19.
 ● **Llovio-Gijón-Canero (Luarca):** Por A-8 o A-64 y A-63 (Llovio-Oviedo-Grado-Canero-Luarca).

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DE TRÁFICO
A-8. En retorno del domingo 11 de abril, anulación de carriles entos en Avilés (pk 100 a 102), Carcedo (pk 108-109) y Soto del Barco (pk 114-115) así como en las incorporaciones en la variante de Avilés.



PRUEBA DE CONTROL DE CONOCIMIENTOS ESPECÍFICOS

PARA LICENCIA DE CICLOMOTOR

40 PREGUNTAS DEL EXAMEN DE CONDUCIR

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 www.dgt.es/revista

24ª ENTREGA

1 Las luces delanteras de un ciclomotor son de color...
 a) Rojo.
 b) Amarillo auto.
 c) Blanco.

2 Por una vía fuera de poblado con arcén suficiente y transitable, ¿por qué parte de la vía circulará conduciendo un cuadríciclo ligero?
 a) Por el arcén derecho.
 b) Siempre por la calzada.
 c) Por el arcén o la calzada, indistintamente.

3 Esta señal indica peligro por...

 a) La existencia de curvas.
 b) Firme irregular.
 c) Pavimento deslizante.

4 Ud. circula dentro de la vía circular de una glorieta en la que no existe señal que regule la preferencia de paso. ¿Debe ceder el paso a algún vehículo?
 a) No, porque tengo preferencia de paso.
 b) Sí, a todos los vehículos de motor.
 c) Sí, a los vehículos que pretendan acceder a la glorieta.

5 Esta señal indica peligro por la proximidad de...

 a) Un estrechamiento de la calzada por el lado derecho.
 b) Un resalto en la vía.
 c) Un desnivel a lo largo de la vía en el lado derecho.

6 Para poder transportar un pasajero en un ciclomotor, ¿qué requisito debe cumplir el titular de la licencia de conducción?
 a) Ser mayor de edad.
 b) Tener, al menos, 16 años.
 c) Estar autorizado expresamente por la Jefatura de Tráfico.

7 Cuando Vd. se encuentre de frente esta señal, debe saber que en la próxima intersección...

 a) Tiene preferencia de paso.
 b) Debe ceder el paso a todos los vehículos.
 c) Debe detenerse.

8 Los ciclomotores, por construcción, podrán desarrollar en llano una velocidad máxima de...
 a) 70 kilómetros por hora.
 b) 45 kilómetros por hora.
 c) 50 kilómetros por hora.

9 Si va a incorporarse a la circulación desde el borde de la calzada, ¿debe advertirlo a los demás usuarios de la vía?
 a) No; no es preciso señalar esta maniobra.
 b) Sí, mediante señales luminosas o, en su defecto, con el brazo.
 c) Sí, encendiendo la luz de cruce.

10 Esta señal indica la velocidad...

 a) Máxima recomendada.
 b) Máxima permitida.
 c) Mínima obligatoria.

11 Está prohibido estacionar un ciclomotor...
 a) En los pasos para peatones señalizados.
 b) En las calles sin salida.
 c) En las salidas de los colegios.

12 Si al aproximarse a una intersección en la que está situada esta señal, Ud. observa que no se acerca ningún vehículo por la vía transversal, ¿debe detenerse?

 a) Sí.
 b) No.

Esta sección (textos y fotografías) puede reproducirse sin autorización previa

Los conductores tienen buena predisposición, pero fallan en conocimientos sobre seguridad vial

¿ESTÁ USTED SEGURO?

¿En qué se fija al comprar un coche? ¿Deja pasar el tiempo ante un grave problema de mantenimiento? ¿Sabe si los neumáticos caducan? ¿Cómo deben ir orientadas las sillitas infantiles? Estas y otras cuestiones forman parte de un estudio del que se desprende que los automovilistas españoles tienen buena disposición ante todo lo relacionado con la seguridad pero fallan en conocimientos. ¿Es usted de esos? Le invitamos a contestar el mismo test empleado en la encuesta, para que lo contraste con lo que –se lo explicamos– de verdad es seguro.

José Ignacio RODRÍGUEZ
Infografía: DLIRIOS

Al parecer, los españoles tenemos buena predisposición hacia todo lo relacionado con la seguridad vial, pero fallamos en conocimientos básicos. Así, a la hora de comprar un coche nos fijamos más en la seguridad que en el precio, pero, por ejemplo, más de la mitad de los consultados se equivoca en los criterios para elegir una sillita infantil, un tercio desconoce la influencia del estado de los amortiguadores en la aparición prematura del "aquaplaning" o

la mayoría ignora que los neumáticos tienen fecha de caducidad, incluso muchos no saben dónde tienen que colocar los que están en mejor estado.

Así lo refleja un estudio realizado por el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) y la empresa Norauto, basado en 1.300 encuestas sobre el conocimiento de las principales normas de seguridad vial. Junto con los resultados estadísticos del informe y la valoración que hace para "Tráfico" el director de INTRAS, proponemos a nuestros lectores la posibilidad de responder a las principales cuestiones planteadas y verificar si sus actitudes y conocimientos son realmente seguros. ♦

PARA RELLENAR EL CUESTIONARIO

Procure tapar los resultados para no dejarse influir por lo que ya han contestado en la encuesta. Al final puede contrastar sus respuestas con las del estudio y con el 'comentario' que acompaña cada cuestión con la explicación de lo que es correcto y seguro.

ASPECTOS GENERALES DEL VEHÍCULO

1) Si tuviera que comprarse un coche, ¿en qué orden valoraría los siguientes aspectos? (Ponga 1º, 2º...)

<input type="checkbox"/> Equipamiento	9,2%
<input type="checkbox"/> Precio	31,1%
<input type="checkbox"/> Estética	11,2%
<input type="checkbox"/> Seguridad	45,3%
<input type="checkbox"/> Confort	4,4%

COMENTARIO: El aspecto más valorado es la seguridad, incluso por encima de un factor tan determinante como el precio.

2) ¿Ha aplazado por falta de tiempo, razones económicas, etc. alguna reparación importante (frenos, dirección, etc.)?

<input type="checkbox"/> Sí	31,8%
<input type="checkbox"/> No	58,5%
<input type="checkbox"/> No tengo vehículo	9,8%

COMENTARIO: Cerca de un tercio admite haber demorado la solución de un problema de vital importancia, lo que pone de relieve que muchos conductores han circulado alguna vez creando una situación real de peligro.

3) Los nuevos sistemas electrónicos de seguridad permiten despreocuparse más del mantenimiento.

<input type="checkbox"/> Sí	16,6%
<input type="checkbox"/> No	64%
<input type="checkbox"/> Lo desconozco	19,4%

COMENTARIO: Dispositivos como el ABS, ESP, airbags, etc., que no tienen nada que ver con el mantenimiento, mejoran la seguridad de los automóviles. No obstante, algunos estudios indican que hay conductores que asumen más riesgos cuanto más equipados están los coches con dispositivos de seguridad.

NEUMÁTICOS

1) La goma de los neumáticos se va deteriorando y hay que cambiarlos, aunque no estén desgastados, cuando cumplan...

<input type="checkbox"/> 2 ó 3 años	26,8%
<input type="checkbox"/> 4 ó 5 años	25,2%
<input type="checkbox"/> 8 ó 9 años	4,5%
<input type="checkbox"/> Sabía que caducaban, pero no cuándo	20,6%
<input type="checkbox"/> Lo desconozco	22,9%

COMENTARIO: Resulta aconsejable sustituir un neumático a los cuatro o cinco años, aunque haya rodado muy pocos kilómetros. Obsérvese que sólo la cuarta parte de los encuestados tiene un conocimiento correcto y el 43,5% confiesa un desconocimiento total.

2) Cambiar los neumáticos originales por otros más anchos puede aportar...

<input type="checkbox"/> Ventajas	28,4%
<input type="checkbox"/> Inconvenientes	8,9%
<input type="checkbox"/> Alguna ventaja en seco y serios inconvenientes en mojado	15,6%
<input type="checkbox"/> Lo desconozco	47,1%

COMENTARIO: Cambiar los que recomienda el fabricante –básicamente en función del peso y las prestaciones del vehículo– por otros más anchos no reporta grandes ventajas, aunque sí algunos inconvenientes: mayor rozamiento y consumo, más inestabilidad en suelos deslizantes...).

3) Si necesitamos sustituir sólo dos neumáticos, es más seguro poner los nuevos...

<input type="checkbox"/> En el lugar de los sustituidos	30%
<input type="checkbox"/> En el eje trasero	38,3%
<input type="checkbox"/> Uno en cada eje	4,4%
<input type="checkbox"/> Lo desconozco	27,3%

COMENTARIO: Montándolos detrás se consigue mayor adherencia en curva, máxima estabilidad en la frenada y mejor control del vehículo. Salir airoso de un derrapeaje del eje trasero requiere el dominio de una técnica –propia de la competición– que la mayoría de los conductores no domina.

AMORTIGUADORES Y ABS

1) ¿Piensa Ud. que el mal estado de los amortiguadores influye en...



COMENTARIO: El mal estado de los amortiguadores influye en todas las situaciones que se plantean. De la encuesta se deduce que se conoce la relación con la estabilidad, el agarre y la frenada, pero menos con la fatiga del conductor, el "aquaplaning" y el deslumbramiento.

2) La ventaja fundamental del ABS es que en caso de frenada de emergencia...



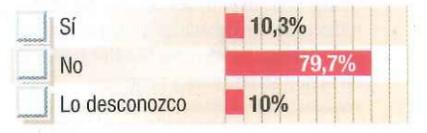
COMENTARIO: El ABS no acorta la distancia de frenado, pero resulta muy eficaz en suelos deslizantes porque evita el bloqueo de las ruedas. Recuérdese que un coche con las ruedas bloqueadas tarda más en detenerse y, sobre todo, queda sin dirección, algo que evita el ABS.



Ofelia DE PABLO

AIRBAG Y REPOSACABEZAS

1) ¿Cree que los airbags ofrecen suficiente protección y que, de llevarlos, es menos importante usar cinturón?



COMENTARIO: El airbag es un complemento del cinturón que permite disminuir la rigidez de éste, mediante los limitadores de tensión, y así reducir las enormes aceleraciones —y lesiones— que se producen en la cabeza, hombro y tórax. En ningún caso sustituye al cinturón.

2) Para que el reposacabezas proteja adecuadamente hay que regularlo de forma que su borde superior quede...



COMENTARIO: Debe situarse lo más cerca posible de la parte posterior de la cabeza, a unos 4 cm. La parte más alta de la cabeza y del reposacabezas han de estar al mismo nivel. Una buena colocación permite reducir las lesiones cervicales.

SILLITAS INFANTILES

1) El criterio para elegir correctamente un sistema de retención infantil (capazos, sillitas, cojines elevadores, etc.) ha de ser...



COMENTARIO: El sistema de retención adecuado se debe elegir en función del peso y el tamaño del niño, no de su edad, que es sólo un criterio orientativo. Los cinturones están diseñados para una talla superior a 145-150 cm.

2) Hasta al menos los dos años de edad, conviene que el niño, por su seguridad, viaje en una silla instalada...



COMENTARIO: Dada la frágil morfología del niño, al menos hasta los dos años de edad la forma más segura de llevarlo en el automóvil es de espaldas al sentido de la marcha.

3) Una silla infantil instalada en sentido contrario a la marcha no se debe situar...



COMENTARIO: Lo correcto es situarla en el asiento delantero derecho. Pero ¡jojo!, nunca si esa plaza dispone de airbag frontal y más si va orientada de espaldas a la marcha: la velocidad y la fuerza con que se dispara la bolsa de aire podría causar lesiones importantes al niño.

CINTURÓN DE SEGURIDAD

1) Cuando se pone el cinturón, ¿por qué motivo principal lo hace?



COMENTARIO: El cinturón es, probablemente, el dispositivo de seguridad pasiva más importante y se ha demostrado que reduce a la mitad el riesgo de morir en caso de accidente. Resulta chocante que más de un tercio lo utiliza, solamente, por razones como cumplir las normas o por miedo a la multa.

2) ¿Utiliza algún sistema (pinzas, etc.) para anular la tensión del cinturón e ir más cómodo? ¿Conoce a alguien que lo haga?



COMENTARIO: Está demostrado que cualquier tipo de holgura en el cinturón en caso de choque frontal puede llegar a anular su eficacia: el usuario impactaría con la cabeza y el tronco con el volante y el salpicadero, e incluso podría salir despedido.

3) ¿En qué situación da mucha importancia al uso del cinturón para la seguridad?



COMENTARIO: El uso del cinturón es fundamental en cualquier circunstancia. Por ejemplo, sujetarse al volante en un choque a 30 km/h, para no salir despedido, significaría hacer una fuerza equivalente a 1.000 kg; y un pasajero del asiento trasero saldría despedido, con el peso de un elefante, aplastando a los de delante.

NOS FALTAN CONOCIMIENTOS

Para abordar el complejo tema de la seguridad vial son posibles muchas actuaciones. En este estudio, desarrollado por NORAUTO e INTRAS se mezclan varios elementos de gran interés. El hecho de que haya existido colaboración entre una empresa privada y la Universidad para realizar una investigación que nos aporta algo más de luz, en este caso sobre las actitudes y conocimientos de los españoles en materia de tráfico y seguridad vial, es vital para poder mejorar la educación, la formación y las estrategias preventivas de comunicación.



Luis MONTORO
Catedrático de Seguridad Vial y Director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

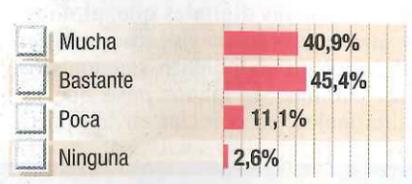
Aunque el estudio es muy amplio y son muchas las cuestiones abordadas y los resultados obtenidos, en síntesis se podría destacar el hecho de que los españoles 'teóricamente' tenemos asumida la importancia que tiene la seguridad, pero, a la vez, presentamos importantes lagunas en el conocimiento de algunos elementos vitales para prevenir el accidente, como es el tema de los neumáticos, los amortiguadores, los sistemas de retención infantil, el cinturón de seguridad, etc.

La falta de conocimientos se hace especialmente evidente en el caso de las personas mayores (un colectivo de riesgo bastante olvidado), lo que demuestra que la educación y la formación vial debería estar presente a lo largo de todo el ciclo vital. Las mujeres también presentan claras deficiencias de conocimientos en temas básicos de seguridad (sobre todo los relacionados con los vehículos), pero lo compensan con una prudencia y unas actitudes mucho más positivas que los hombres. El caso de los jóvenes es especialmente preocupante, ya que siendo el colectivo que, en general, tiene mayores conocimientos, sus actitudes no son tan positivas como los grupos de mayor edad, lo que sin duda nos da una pista importante sobre la dirección que tiene que tomar con ellos el sistema formativo y educativo. Esta y otras investigaciones nos están demostrando, en definitiva, que con el paso del tiempo se está produciendo de manera progresiva un peligroso distanciamiento entre la evolución de nuestras vías, la revolución tecnológica de los vehículos y el deficiente nivel de conocimiento de los conductores, cuando el operador humano es, en última instancia, el que más puede hacer por evitar el accidente.



TELÉFONO MÓVIL

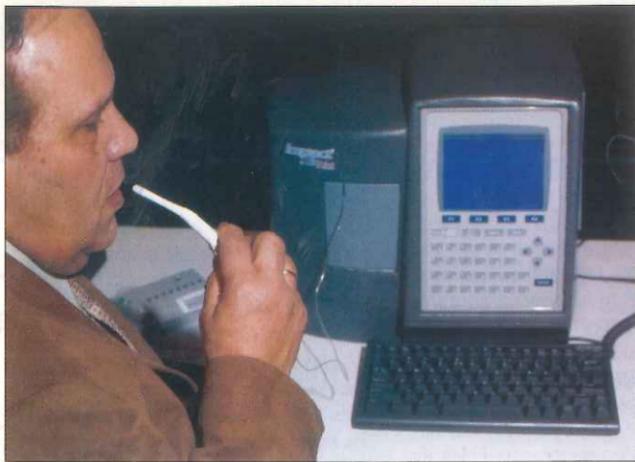
1) ¿Qué relación cree usted que existe entre los accidentes de tráfico y hablar por el teléfono móvil mientras se conduce?



COMENTARIO: Está demostrado que hablar por el móvil mientras se conduce entorpece la ejecución de acciones básicas y hace más lenta e imprecisa la reacción del conductor ante un imprevisto, además de aumentar las distracciones, distorsionar la percepción, etc. Utilizarlo mientras se conduce aumenta entre cuatro y nueve veces el riesgo de accidente y equivale a conducir bajo los efectos del alcohol.

PRINCIPALES CONCLUSIONES

- SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA:** Más de la mitad de los encuestados ha contestado con error en muchas de las preguntas que hacen referencia a la seguridad activa y pasiva del vehículo.
- CINTURÓN DE SEGURIDAD:** Uno de los aspectos más esperanzadores es que la mayoría otorga gran importancia al uso del cinturón de seguridad.
- NEUMÁTICOS:** Casi el 50% desconoce las consecuencias de cambiar los neumáticos por unos de mayor anchura y sólo la cuarta parte acierta en los plazos de caducidad de las ruedas.
- REPOSACABEZAS Y ABS:** Aparte de las respuestas erróneas, la cuarta parte desconoce cuestiones tan fundamentales para la seguridad como la colocación correcta de los reposacabezas o el papel del ABS en una frenada de emergencia.
- AMORTIGUADORES:** Se conoce bien su influencia en la estabilidad en curva, en el agarre de los neumáticos y en el alargamiento de las distancias de frenado, pero se desconocen otras circunstancias analizadas.
- SEGURIDAD INFANTIL:** Resulta alarmante el desconocimiento en todo lo relacionado con la seguridad infantil y casi todas las preguntas se han contestado de manera errónea.



► Presentado un detector de alcohol y drogas de gran precisión.

► Los nuevos coches de la Guardia Civil.

Octava edición del Salón Internacional de la Seguridad Vial, TRAFIC **TECNOLOGÍA** PUNTA PARA REDUCIR ACCIDENTES

El progreso de la tecnología en materia de tráfico y seguridad vial se hizo notar en la octava edición de Trafic, celebrada recientemente en Madrid, que contó la presencia de 255 empresas participantes.

N. NORMA
Fotos: Juan SANTISO

Con el respaldo de la Dirección General de Tráfico y la participación internacional de 20 países, Trafic, el Salón Internacional de la Seguridad Vial y el Equipamiento para Carreteras, se celebró en febrero pasado en Madrid y demostró su poder de crecimiento y el avance de las nuevas tecnologías año tras año. La feria contó con mayor superficie (un 23% más) y mayor participación de profesionales del sector que la edición anterior. De las 255 empresas representadas (15% más que en la séptima edición), unas 130 fueron nacionales; y de los 156 expositores directos, 105 eran españoles, lo que significa una consolidación de la misma a nivel nacional y una mayor proyección internacional.

El salón tuvo novedades y curiosidades de interés. Microesferas de vidrio que permiten la visibilidad de las líneas de la carretera cuando se ocultan por un aguacero; sistemas portátiles de detección de drogas y alcohol en la saliva,

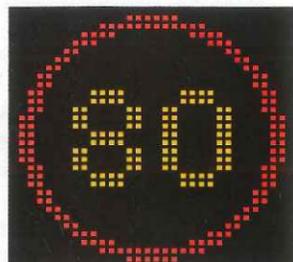
de gran utilidad para las unidades de control; semáforos de nueva generación que incorporan señales numéricas y órdenes sonoras; radares con tecnología láser; videovigilancia digital...

OJO A LA VELOCIDAD. La preocupación por reducir la velocidad con la ayuda de la tecnología fue una de las grandes novedades que presentó Trafic. Es el caso de las nuevas cabinas antivandálicas para control de velocidad, con radares y cámaras digitales que, al no tener que revelar los negativos, permiten agilizar el procedimiento sancionador. Estas cabinas, de menor peso que las tradicionales, se colocan en los pórti-

cos de las grandes autovías y autopistas para detectar infracciones. Homologadas y calibradas en España desde 2002, ya están instaladas en fase de prueba en Barcelona, el País Vasco y la A-2, en Madrid, con resultados satisfactorios.

Otra novedad interesante fue la presentación de la nueva generación de coches patrulla para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, equipados con sistemas de audio y vídeo para grabar la intervención del agente y la actuación de los conductores; así como una nueva moto patrulla con un terminal de denuncias que permite tramitar la infracción de inmediato.

En el campo de las renovaciones y de las actualizaciones técnicas, la octava edición de Trafic también mostró cómo serán los futuros paneles de mensajes variables, con pictogramas que ofrecerán una mayor visibilidad, al pasar de una resolución de 32x32 a 64x64. ♦



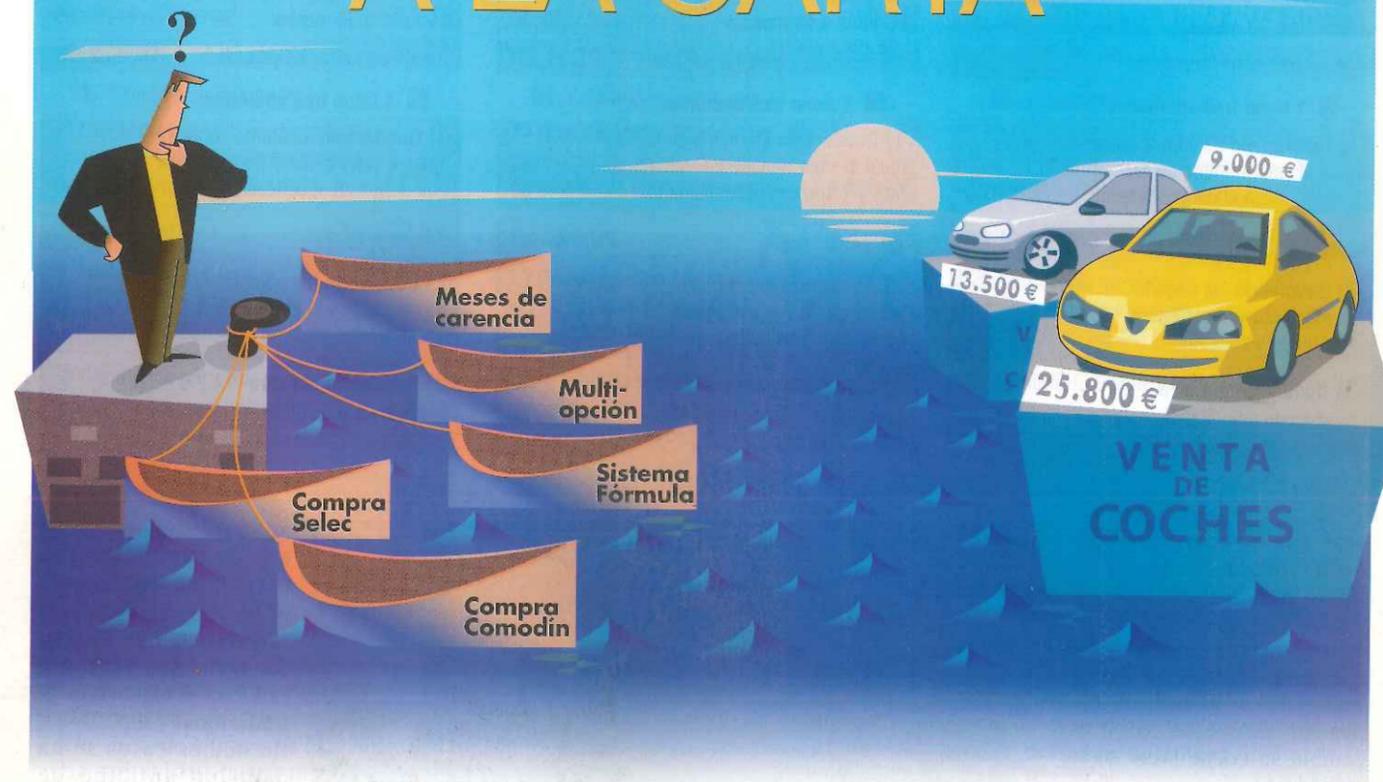
► Las nuevas señales (abajo), se verán mejor que las anteriores (arriba).



► La Dirección General de Tráfico presentó los nuevos coches patrulla.

Las concesionarias innovan en las formas de compra de automóviles

FINANCIERAS "A LA CARTA"



El coche ya está elegido, ahora hay que financiarlo. Las financieras saben que juegan un papel muy importante en el broche final de la operación y afilan los números para ofrecer fórmulas atractivas, novedosas, que eliminen las resistencias del comprador.

Néstor NORMA
Infografía: DLIRIOS

Si ya era difícil decidirse por un coche, pensar la fórmula de financiarlo también 'tiene miga'. Uno no compra un coche todos los días y pagarlo, a veces, hace 'temblar' el presupuesto. Después del coche llega el momento de los números. Y es aquí donde las financieras son conscientes de que representan un escalón fundamental en la aceptación

de un producto. Por lo tanto, además de los sistemas clásicos, las concesionarias agudizan el ingenio para ofrecer formas de pago atractivas e innovadoras. Y en

SE GENERALIZAN FÓRMULAS COMO QUEDARSE CON EL COCHE, DEVOLVERLO, O CAMBIARLO POR OTRO.

esto vale todo: desde regalar cuotas –como lo hace Ford con su modelos "Fiesta" o "Focus"– a carencias de doce meses –que ofrece Fiat para sus modelos "Punto" y "Stilo"–, o la moratoria de cinco meses –que ofrece Opel para sus modelos "Astra" y "Corsa"–.

"REGALAMOS, NO PRORRATEAMOS". "Nosotros, en realidad, regalamos la cuotas; ni prorrateamos ni aplazamos los pagos", nos dicen en una concesionaria de Ford. Esta marca inició en 1995 la aplicación de la fórmula llamada "Multiopción", que permite al comprador, al final de la operación, quedarse con el coche, devolverlo o cambiarlo. Es una forma de pago sencilla, por la cual el comprador paga durante dos o tres años unas cuotas accesibles, dejando para el final una cuota superior (por lo general, el 40% del valor del vehículo),

BMW SERIE 3 BERLINA



320 D
150 CV
PVP
31.000,00

Financiación tradicional

■ Entrada: **6.000,00**
■ Cuotas a 36 meses: **766,00**

A los tres años el comprador ha pagado: **33.597,60**

Fórmula "Select"

■ Entrada: **6.000,00**
■ Cuotas a 36 meses: **444,00**

A los tres años ha pagado: **21.984,00**

Y tiene tres opciones:

1) Quedárselo (la última cuota es igual al valor mínimo de recompra que garantiza el concesionario) **13.330,00**

Importe total: **35.314,00**

2) Devolverlo (no paga la última cuota y lo entregado constituye un alquiler) **13.330,00**

3) Cambiarlo por otro modelo (la última cuota es la entrada del nuevo coche) **13.330,00**

FIAT STILO DINAMIC



JTD 115
CV 5P
PVP
17.000,00

Financiación tradicional

■ Entrada: **6.000,00**
■ Cuotas a 48 meses: **270,82**

A los cuatro años el comprador ha pagado: **18.999,36**

Sistema "Fórmula"

■ Entrada: **6.000,00**
■ Cuotas a 48 meses: **143,36**

A los cuatro años ha pagado: **12.881,28**

Y tiene tres opciones:

1) Quedárselo (la última cuota es igual al valor mínimo de recompra que garantiza el concesionario) **7.140,00**

Importe total: **20.021,28**

2) Devolverlo (no paga la última cuota y lo entregado constituye un alquiler) **7.140,00**

3) Cambiarlo por otro modelo (la última cuota es la entrada del nuevo coche) **7.140,00**

FORD FOCUS TREND



1,8 TDCI
100 CV 5P
PVP
16.050,00

Financiación tradicional

■ Entrada: **6.000,00**
■ Cuotas a 36 meses: **314,24**

A los tres años el comprador ha pagado: **17.312,64**

Fórmula "Multiopción"

■ Entrada: **4.815,00**
■ Cuotas a 36 meses: **158,55**

A los tres años ha pagado: **10.522,08**

Y tiene tres opciones:

1) Quedárselo (la última cuota es igual al valor mínimo de recompra que garantiza el concesionario) **7.846,00**

Importe total: **18.368,08**

2) Devolverlo (no paga la última cuota y lo entregado constituye un alquiler) **7.846,00**

3) Cambiarlo por otro modelo (la última cuota es la entrada del nuevo coche) **7.846,00**

OPEL ASTRA EDITION



2.0 DTI 16V
100 CV 5P
PVP
16.300,00

Financiación tradicional

■ Entrada: **6.000,00**
■ Cuotas a 48 meses: **253,00**

A los cuatro años el comprador ha pagado: **18.144,00**

Fórmula "Opción 1-2-3"

■ Entrada: **6.000,00**
■ Cuotas a 47 meses: **201,31**

A los cuatro años ha pagado: **15.475,67**

Y tiene tres opciones:

1) Quedárselo (la última cuota es igual al valor mínimo de recompra que garantiza el concesionario) **4.075,00**

Importe total: **19.550,67**

2) Devolverlo (no paga la última cuota y lo entregado constituye un alquiler) **4.075,00**

3) Cambiarlo por otro modelo (la última cuota es la entrada del nuevo coche) **4.075,00**

SEAT IBIZA STELLA



1.9 TDI
100 CV 5P
PVP
14.656,00

Financiación tradicional

■ Entrada: **6.000,00**
■ Cuotas a 48 meses: **214,19**

A los cuatro años el comprador ha pagado: **16.281,12**

Fórmula "Compra comodín"

■ Entrada: **6.000,00**
■ Cuotas a 48 meses: **136,24**

A los cuatro años ha pagado: **12.539,52**

Y tiene tres opciones:

1) Quedárselo (la última cuota es igual al valor mínimo de recompra que garantiza el concesionario) **4.583,42**

Importe total: **17.122,94**

2) Devolverlo (no paga la última cuota y lo entregado constituye un alquiler) **4.583,42**

3) Cambiarlo por otro modelo (la última cuota es la entrada del nuevo coche) **4.583,42**

VOLKSWAGEN GOLF TRENDLINE



1,9 TDI 105
CV 5P
PVP
22.519,64

Financiación tradicional

■ Entrada: **6.000,00**
■ Cuotas a 48 meses: **395,20**

A los cuatro años el comprador ha pagado: **24.969,60**

Formula "Compra Flexible"

■ Entrada: **6.000,00**
■ Cuotas a 48 meses: **237,05**

A los cuatro años ha pagado: **17.378,50**

Y tiene tres opciones:

1) Quedárselo (la última cuota es igual al valor mínimo de recompra que garantiza el concesionario) **10.468,81**

Importe total: **27.847,21**

2) Devolverlo (no paga la última cuota y lo entregado constituye un alquiler) **10.468,81**

3) Cambiarlo por otro modelo (la última cuota es la entrada del nuevo coche) **10.468,81**

que, en el caso de Ford, llaman "valor futuro mínimo garantizado", y que es el valor de recompra que garantiza el concesionario si el comprador devuelve o cambia su coche (ver recuadro).

"Del total de ventas en España, ya un 35% se hace mediante el sistema "Multiopción", mientras las ventas con sistemas convencionales se mantienen en torno a un 60%", nos explica un comercial de Ford. Este es un sistema que está calando bien entre los jóvenes y que lo han adoptado con rapidez diversas concesionarias. Esta forma de pago tiene distintas denominaciones según las marcas. Seat la ha llama Compra Comodín; Volkswagen, Compra Flexible; BMW, Select; y FIAT, Sistema Fórmula.

La nueva fórmula consiste, básicamente, en flexibilizar la compra. "Y la flexibilización se paga", nos dice un co-



Con los nuevos sistemas las financieras pretenden premiar la "fidelidad" del cliente.

mercial de BMW. Esto es fácil de comprobar si se comparan las fórmulas de venta de distintas concesionarias (ver recuadros). En el ejemplo del Volkswagen Golf se puede observar que el importe total del vehículo financiado por el sistema tradicional (24.969,60 €) es menor

que con el nuevo sistema (27.847,20 €). Por el contrario, las cuotas a pagar durante 48 meses son menores en el caso de la nueva fórmula (237,05 €) que con la tradicional (395,20 €). En ambos casos se ha dado un anticipo de 6.000 €, pero mientras con la fórmula tradicional después de los 48 meses se ha pagado la totalidad del vehículo, con la nueva aún falta pagar una cuota final. Esta cuota final es el valor de recompra acordado con la concesionaria para el caso de que el comprador decida devolver o cambiar el coche.

VENTAS AGRESIVAS.

Estas nuevas formas de financiación son sistemas de venta agresivos, donde cada marca pugna por mejorar la oferta del rival. El mensaje se orienta a disuadir las dudas del comprador. "El sistema se dirige a clientes atraídos por la innovación y el cambio, que pueden adquirir un nuevo automóvil

sin necesidad de abonarlo en su totalidad", nos dice una analista de métodos comerciales de la marca Citroën. Entre los beneficios de esta nueva fórmula, señala la "valoración futura garantizada del coche, su venta segura, y el ahorro en reparaciones, ya que están incluidas en la extensión de garantía que tiene el coche durante el pago de las cuotas".

La publicidad busca allanar las dificultades: "No tendrás que renunciar a tu estilo de vida; puedes financiar la totalidad del valor del vehículo con total flexibilidad; puedes ajustar tus mensualidades y la duración del crédito a tu presupuesto; te ofrecemos créditos instantáneos con los mínimos trámites", dice en su portal de Internet la marca Renault.

COCHE NUEVO CADA DOS AÑOS. Estas nuevas fórmulas de venta van dirigidas, por lo general, a usuarios con ingresos de tipo medio, a quienes cada dos o tres años les "hace ilusión" cambiar de modelo de coche y que quieren estar 'a la última' en las innovaciones que ofrecen las diferentes marcas. Son propuestas de pago sencillas, ya que permiten pagar con cuotas mensuales normalmente inferiores a las de una financiación tradicional, aplazando aproximadamente la mitad del valor del vehículo para una cuota final. En ese momento, el usuario

LEASING



Es un producto financiero específico para profesionales y empresas que les permite acceder a la propiedad del vehículo. Se trata de una fórmula que ofrece ventajas económicas y fiscales, como la amortización acelerada del vehículo o la deducción del gasto en el Impuesto de Sociedades y en el de la Renta de las Personas Físicas (IRPF).

RENTING



El Renting es un producto financiero que permite disfrutar de un coche sin preocuparse de nada más. Se contrata un vehículo por un periodo -lo habitual es de uno a cuatro años- y se pacta un límite de kilometraje que no se puede superar. El usuario se olvida de papeleos. El contrato incluye tasas y gastos de matriculación, impuestos municipales, mantenimiento integral, sustitución de neumáticos, seguro a todo riesgo y asistencia en carretera.

tendrá la posibilidad de quedarse con el vehículo, pagando la última cuota establecida; cambiarlo por un modelo mejor equipado o de un segmento superior, en cuyo caso se dará de entrada el valor residual del vehículo; o devolverlo, en cuyo caso no pagará la última cuota y lo abonado constituirá una especie de 'alquiler' del coche durante el tiempo de su utilización.

PREMIO A LA FIDELIDAD. Esta financiación pretende premiar la fidelidad de los usuarios. Si el comprador decide cambiar de coche, la financiera se lo tasa, en general, en un valor superior al valor residual garantizado, lo cual, en términos de marketing, representa premiar su fidelidad, por mantenerse dentro del sistema y continuar con la misma marca. Esa mayor cotización servirá para la entrada del nuevo coche y así sucesivamente.

Si el comprador decide quedarse con el vehículo, paga al contado la cuota final, también llamada valor residual garantizado, o la refinancia.

La fórmula empieza a ser menos interesante si el comprador decide devolver el coche. En este caso, no abonará la última cuota, pero perderá el coche, lo pagado en concepto de entrada (cuando la haya), y las cuotas financiadas hasta ese punto de la operación. ♦

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.461 c.c.
Potencia máxima:
100 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: ABS. Airbags frontales delanteros. Airbags laterales cabeza/tórax. Sistema se anclaje Isofix para sillas de niños. Entre otros.

Opcional: Control dinámico de conducción ESP (650 €). Entre otros.

DIMENSIONES:
3,81 mts. (long.) 1,63 mts. (anc.) 1,41 mts. (alt.)
Maletero: 255 litros.

CONSUMO:
Urbano, 5,2 l./100 km.
Carretera, 3,8 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★★

PRECIO: Desde 13.500 €.

MOTOR 16

RENAULT CLIO 1.5 dCi



COMENTARIO.- Si comenzamos diciendo de nuestro protagonista que es diesel, pero que, con su pequeño motor de 1.500 cc. genera una potencia de 100 caballos, más de uno puede creer que nos hemos equivocado, pero no es así. El nuevo Renault "Clio dCi" incorpora un turbo de geometría variable responsable de este incremento de potencia y de su entrega, lineal y progresiva.

Su aceleración es buena, pero donde este pequeño "Clio" no tiene rival es en recuperaciones, de las mejores del segmento tanto en 4º como en 5º velocidad. Su comportamiento también se ha mejorado con el endurecimiento de su amortiguación y con una caja de cambios rápida y de recorridos cortos y precisos. En el interior, su sonoridad se ha reducido, con lo que la vida a bordo resulta confortable, ayudada por unos asientos que sujetan a la perfección en movimientos laterales y con un mullido firme que no nos cansará con el paso de los kilómetros. En equipamiento, simplemente sobresaliente. ♦

www.renault.es

- ▶ Rendimiento mecánico
- ▶ Bajo consumo
- ▶ Comportamiento dinámico

- ▶ Imagen algo gastada
- ▶ Acceso y altura en plazas traseras
- ▶ Soporte del cinturón central trasero

Estética:5	Potencia:9	SEGURIDAD:
Acabado:7	Elasticidad:9	Estabilidad:9
Habitabilidad:7	Cambio:8	Suspensión:8
Maletero:7	Velocidad punta:8	Frenos:9
Confort:8	Aceleración:9	Dirección:8
Instrumentación:7	Consumo:10	Ruedas:8
Equipamiento:9	Sonoridad:9	Luces:8

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

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.251 c.c.
Potencia máxima:
70 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasolina sin plomo.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: ABS. Airbags frontales delanteros. Cinturones de seguridad de 3 puntos en todas las plazas. Entre otros.

DIMENSIONES:
3,93 mts. (long.) 1,69 mts. (anc.) 1,66 mts. (alt.)
Maletero: 320 litros.

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

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★☆

PRECIO: 14.750 €.

AUTO Y DIESEL SEMANAL



FIAT IDEA 1.3 MULTIJET

COMENTARIO.- A partir del "Punto", Fiat ha creado el "Idea", un interesante monovolumen compacto que puede utilizarse como pequeño familiar o como utilitario urbano, y que presenta batalla, entre otros, al Hyundai "Matrix", Mitsubishi "Space Star" y Opel "Meriva". El italiano destaca por la amplitud de su habitáculo, y porque detrás pueden acomodarse tres adultos; pero también por la versatilidad que permite su segunda fila corredera, que se desplaza hasta 14 centímetros para aumentar la capacidad de maletero —no muy generosa— a 320 litros. Además, el respaldo trasero está dividido en tres partes —la central sirve como eventual apoyabrazos— y el respaldo delantero derecho también puede abatirse. En cuanto al equipamiento, de los cinco niveles disponibles interesan más los tres superiores. En marcha, el "Idea" sorprende por su confort de suspensión o su rumorosidad comedia. Además, el gasto real es bajo, aunque, en cuestión de prestaciones, los 70 caballos nos parecen más agradables que enérgicos, ya que con el coche cargado la aceleraciones son lentas. ♦

www.mundofiat.com

- ▶ Relación entre precio y equipamiento
- ▶ Habitáculo amplio y práctico
- ▶ Consumo bastante bajo

- ▶ Prestaciones algo pobres
- ▶ Depósito de combustible pequeño
- ▶ Sin rueda de repuesto

Estética:-	Potencia:5,5	SEGURIDAD:
Acabado:6	Elasticidad:7	Estabilidad:7
Habitabilidad:8,5	Cambio:5	Suspensión:6,5
Maletero:6,5	Velocidad punta:5,5	Frenos:7
Confort:7	Aceleración:4	Dirección:6
Instrumentación:8	Consumo:7	Ruedas:7,5
Equipamiento:7,5	Sonoridad:8	Luces:8

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

COCHE ACTUAL

BMW X3 3.0 i

COMENTARIO.- Diseñado a imagen y semejanza del "X5", pero con unas dimensiones algo más recortadas, el nuevo "X3" llega para convertirse en un nuevo éxito para la marca, ofreciendo un precio más ajustado que aquél pero cargado de muchos y buenos argumentos para convertirse, además, en una clara alternativa al propio "X5". Entre ellas, un comportamiento en carretera más eficaz gracias a la nueva transmisión 'X-Drive', un sistema de tracción a las cuatro ruedas altamente sofisticado que proporciona una conducción más sencilla, con reacciones muy progresivas y una magnífica motricidad tanto en seco como en mojado. Lógicamente, su peso es superior al de un "Serie 3", pero el resultado dinámico no le aleja demasiado de éste, ni por eficacia ni por confort de marcha, que sólo se ve penalizado si el asfalto no está en buenas condiciones. Con el motor 3 litros y 231 CV, las prestaciones quedan además aseguradas, sobre todo por la facilidad que supone a la hora de realizar adelantamientos, con una sexta velocidad de desahogo, aunque con unos consumos algo elevados. ♦

www.bmw.es



- ▶ Comportamiento
- ▶ Respuesta del motor
- ▶ Calidad de acabados

- ▶ Precio
- ▶ Consumos elevados
- ▶ Diseño interior algo sobrio

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

NOTA MEDIA: 8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,4.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 2.979 c.c.
Potencia máxima:
231 CV a 6.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasolina sin plomo.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cortina. ABS. Control de estabilidad DSC. Entre otros.

DIMENSIONES:
4,57 mts. (long.) 1,85 mts. (anc.) 1,67 mts. (alt.)
Maletero: 420 litros.

CONSUMO:
Urbano, 16,2 l./100 km.
Carretera, 10,6 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★☆

PRECIO: 45.600 €.

AUTOPISTA

VOLKSWAGEN TOURAN 2.0 TDI

COMENTARIO.- La firma alemana se incorpora al segmento de los monovolumen de tamaño medio con el "Touran", un modelo que viene a competir con vehículos tan asentados en el mercado como el Renault "Scénic" o el Opel "Zafira", por citar dos de los más demandados. Aunque la marca ha tardado bastante en dar el visto bueno a este modelo, lo cierto es que lo ha hecho 'por la puerta grande', ya que se ofrece con lo último, tanto en tecnología como en polivalencia de su interior. El "Touran" se ofrece con el nuevo motor 'TDI' de 2 litros y 136 CV que le permite viajar con un consumo ajustado, aunque, eso sí, con una calidad de ruido poco agradable. En cuanto al segundo apartado, el "Touran", junto con el Opel "Zafira", son los únicos en la actualidad que ofrecen siete plazas dentro de sus recortadas dimensiones. Eso sí, mientras que en el "Zafira" éstas forman parte de su equipo de serie, en el Volkswagen hay que pagarlas aparte. El mecanismo de ocultación bajo el piso del maletero es, en ambos modelos, bastante sencillo y permite, con una simple operación, 'sacar' dos plazas más o contar con cinco y un más que generoso maletero. ♦

www.volkswagen.es



- ▶ Modularidad interior
- ▶ Motor potente
- ▶ Interior bien conformado

- ▶ Sin rueda de repuesto
- ▶ Resistencia de los frenos
- ▶ Precio base

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

NOTA MEDIA: 8,1. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,9.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1968 c.c.
Potencia máxima:
136 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: EDS + ESP+ ABS. Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cabeza. Cinturones de seguridad de 3 puntos en todos los asientos. Preinstalación Isofix. Entre otros.

DIMENSIONES:
4,39 mts. (long.) 1,79 mts. (anc.) 1,63 mts. (alt.)
Maletero: 695 litros.

CONSUMO:
Urbano, 7,6 l./100 km.
Carretera, 5,2 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★☆

PRECIO: Desde 25.390 €.

LOS PAÍSES MÁS CAROS Y LOS MÁS BARATOS

Comprarse un coche en Dinamarca, Grecia o Finlandia es más barato que en el resto de los países europeos, mientras que hacerlo en Alemania y Austria supone pagar los precios más altos, según un informe elaborado por la Comisión Europea. En este sentido, el Comisario Monti comenta con satisfacción las cifras: "Se ha avanzado mucho, aunque no quiero decir que los precios sean iguales y el informe muestra que los consumidores europeos aún pueden conseguir ahorros sustanciales

comprando en el extranjero". Del informe, en el que se analizan los precios de los 91 modelos más vendidos por 26 fabricantes, podemos extraer algunos ejemplos: un Volkswagen Passat cuesta unos 5.000 euros más en Alemania que en Grecia. Los españoles somos los que pagamos menos por los Lancia "Lybra", Land Rover "Discovery", Fiat "Panda" y Fiat "Seicento", mientras que nos salen más caros el Citroën "Xsara" y los Volvo "S60" y "S80".

<http://europa.eu.int>

LA CIFRA

"EN LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS, EL CONSUMO MEDIO DE LOS TURISMOS HA PASADO DE 7,6 A 6,5 LITROS POR CADA CIEN KILÓMETROS RECORRIDOS"

Asociación Europea de Constructores de Automóviles (ACEA)

"ALTEA": UN PROTOTIPO EN LA CALLE

El último prototipo de Seat que presentó hace cinco meses, el "Altea", estará en las calles desde este mes de abril. Se comercializará con un amplio equipamiento de seguridad de serie: airbags frontales, laterales y de cortina delanteros, ABS, ESP, cinturones de seguridad con tres puntos de anclaje en todas las plazas, y los asientos delanteros incorporarán el sistema Isofix para colocar sillitas de niños. A partir de 16.990 euros.

www.seat.es



EL NUEVO "ASTRA"

En estos días comienza la comercialización de la tercera generación del modelo más vendido de Opel, el "Astra". Con cuatro niveles de equipamiento y seis posibilidades de motorización. Presenta un amplísimo equipamiento tecnológico: desde la suspensión adaptativa, hasta el sistema de iluminación dinámica de curva. Además, en el modelo de cinco puertas, disfrutarán de mayor espacio y de 380 litros de maletero. Asimismo, incorpora de serie: ABS, airbags frontales y laterales delanteros, airbags de cortina... Desde 14.280 euros.

www.opel.es

NOTA DE RECTIFICACIÓN

En el número anterior, (nº 164, enero-febrero) en el reportaje "Dos millones de coches rejuvenecidos", en la información sobre los Planes de Achatarramiento se indicaba que "la deducción se realizará sobre el impuesto de circulación" y debía decir de **matriculación**. Cuando se afirmaba que al comprar un turismo usado se deducen 480,81 euros en el impuesto de circulación, debía decir que la bonificación es sobre el precio de compra. Por otro lado, en el reportaje "Los desguaces cambian de look", en el recuadro "Así termina la vida de un coche" se dice erróneamente que en los CATS se comprueba si el vehículo tiene multas pendientes.



EL SUSTITUTO DEL "CLIO"

Esta es la imagen del Renault "Modus", cuya comercialización está prevista para el próximo otoño y que se configura como el sustituto del "Clio", aunque con mayor habitabilidad y prestaciones. Entre sus innovaciones destacan la modularidad de sus asientos (abatibles y deslizantes), portón con doble apertura (clásica o limitada a la parte inferior), iluminación adicional en las curvas, limpiaparabrisas con barrido antagonista o la ubicación de sus retrovisores.

NUEVO CENTRO DE INVESTIGACIÓN

La investigación del automóvil está de enhorabuena en España. Por un lado, en Navarra acaba de iniciar su andadura el Centro Tecnológico de Automoción (Citean), que cuenta con laboratorios y estudios de ingeniería donde las empresas navarras del automóvil pueden investigar sus productos, además de un centro de diseño y un simulador de carretera que permite reproducir el comportamiento de cada pieza del coche cuando éste circula. Por otro, el Cidaut (Centro para la Investigación y Desarrollo de Automoción) ubicado en Valladolid, acaba de incorporar la primera "catapulta inversa de impacto" de España para estudiar los efectos de las colisiones.

Del 21 AL 30 DE MAYO se celebrará la quinta edición del **SALÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL DE MADRID**, en el parque Ferial Juan Carlos I. Ocho serán los pabellones ocupados por los principales fabricantes y las últimas novedades tecnológicas relacionadas con el mundo del motor.

El proyecto

Poner a trabajar a un equipo compuesto exclusivamente por mujeres para crear un nuevo concepto de vehículo ha sido el último proyecto de Volvo, y el "YCC" la materialización de ese trabajo. Un vehículo que satisface las expectativas de las mujeres y, por tanto, asegura el fabricante sueco, "satisface con creces las de los hombres". Los clientes femeninos quieren lo mismo que los hombres (rendimiento, prestigio y estilo) pero, además, piden una serie de soluciones y el "YCC" las ha encontrado:

- Aparca fácilmente: Apretando un botón comprueba el espacio del hueco y si es suficiente, puede mover el volante para maniobrar.
- Mantenimiento mínimo: No tiene capó. El conductor sólo tiene que rellenar el depósito del limpiaparabrisas. La toma de agua está en el exterior, junto a la boca del

EL COCHE DISEÑADO POR MUJERES



depósito de combustible. Además, cuando necesita revisión, el coche avisa al taller y concierta una cita con él.

- Limpieza rápida: La pintura tiene un acabado especial que repele la suciedad al igual que los cristales. Las fundas y las alfombrillas son lavables en lavadora.
- Fácil para entrar y salir: Gracias a la puerta tipo 'ala de gaviota'. Si se va con bolsas las puertas o el portón se abren solas.

LAS VENTAS IMPARABLES

Las ventas de turismos alcanzaron durante el pasado mes de febrero cifras históricas, al incrementarse más de un 22% respecto al mismo mes del pasado año, continuando la positiva evolución de los últimos meses, según se afirma desde ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos y Camiones). Al mismo tiempo, el nuevo Prever, en sus dos modalidades -vehículos nuevos y usados- ha incrementado sus operaciones cerca del 31%, con más de 29.000 realizadas. ANFAC indica que en su página web (www.anfac.es (sección publicaciones) se ha incorporado el listado de vehículos que no pueden acogerse al Plan Prever en vigor, por estar equipados con catalizador y usar gasolina sin plomo. Los que no aparecen, lo podrán hacer, siempre que cumplan el resto de las condiciones.

LOS RETROVISORES SERÁN MEJORES

A partir de 2005 todos los vehículos nuevos deberán incorporar una serie de mejoras para incrementar la eficacia de los retrovisores, según establece una normativa recientemente aprobada por la Unión Europea. Se incluyen una serie de disposiciones para aumentar el campo de visión mínimo obligatorio, adaptar las características técnicas (como la curvatura de la superficie del espejo), usar dispositivos suplementarios o reemplazar los retrovisores por otros sistemas de visión indirecta, como las cámaras. Numerosos accidentes se producen por la falta de visión de los conductores a causa del ángulo muerto que se produce a menudo, cuando los vehículos cambian de dirección en los cruces, intersecciones o rotondas.

LA CLASE "C" SE RENUEDA

Cuatro años después del lanzamiento del "Clase C", Mercedes Benz pone en el mercado la nueva generación de este modelo, con novedades técnicas y de equipamiento (faros bixenón con luz adaptativa para curvas, cambio automáticos con teclas de mando en el volante, nuevo sistema de navegación...) o diseño (pintura resistente al rayado, modificación de los paragolpes, parrilla del radiador...). Estará disponible en tres variantes de carrocería: berlina, familiar y sport-coupé y nuevas motorizaciones. Su precio oscilará entre los 31.300 y los 50.500 euros.



LOS COCHES MÁS VENDIDOS EN FEBRERO DE 2004 (*)

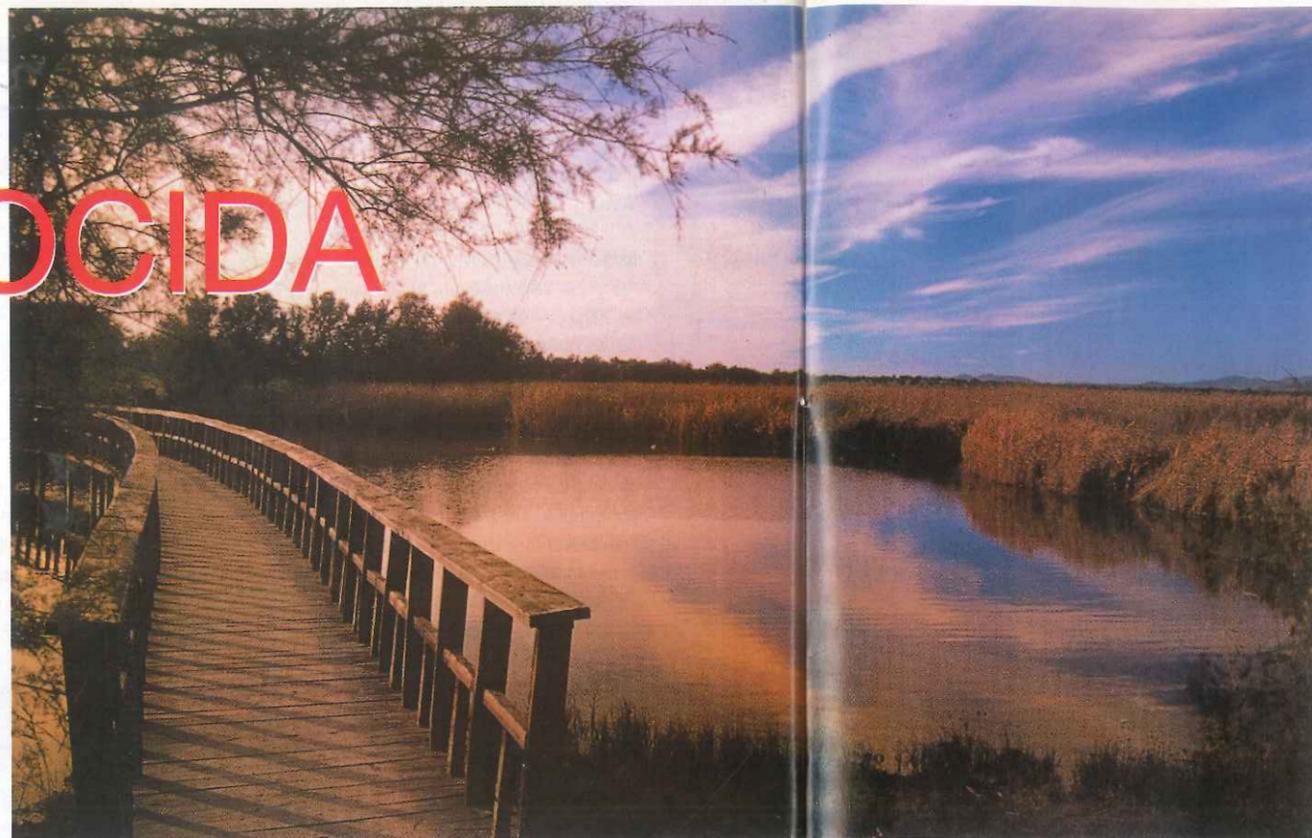
1		Renault Megane	8.600 unidades
2		Ford Focus	7.925 unidades
3		Citroën Xsara	6.294 unidades
4		Peugeot 206	6.076 unidades
5		Peugeot 307	4.924 unidades
6		Seat Ibiza	4.820 unidades
7		Renault Clio	4.198 unidades
8		Citroën C3	4.171 unidades
9		Seat León	3.700 unidades
10		Opel Astra	3.279 unidades

Fuente: DGT. (*) Datos provisionales.

Manzanares-Ciudad Real-Almagro

LA ÍNSULA DESCONOCIDA

La ruta que proponemos es tan sólo una breve incursión en una provincia tan nombrada por la descripción que de ella hizo Cervantes como desconocida para el viajero. Desde Manzanares hasta Almagro, un paseo por La Mancha tras los pasos de la leyenda quijotesca.



Joaquín GUZMAN / Rosa MÁRQUEZ
Mapas: Charo LAIZ

Las Tablas de Daimiel

Iniciamos nuestro recorrido en Manzanares, lugar de paso para muchos de los que usan habitualmente la N-IV/A-4 y que pocos se han parado a conocer a pesar del gran peso que la villa ha tenido a lo largo de la historia en España. Desde su castillo de Pilas Bonas (o Peñas Borrás), construido en el siglo XIII por la Orden de Calatrava y que está declarado Monumento de interés Histórico-Artístico, pasando por el siglo XV y la época de mayor esplendor de la villa en la que se construyó la Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de la..., declarada monumento de interés cultural. Casas hidalgas, escudos señoriales, calles empedradas o ventanas enrejadas son sinónimos del esplendor del que gozó Manzanares. De un paseo por el Ayuntamiento, o por el Gran Teatro, ambos edificios realmente singulares.

Continuamos camino hacia Daimiel por la N-430/A-43. Justo en el centro del casco urbano se encuentra la oficina de turismo, desde la que se puede ver la Plaza de España, presidida por uno de los orgullos de la ciudad: su olivo milenario, fiel testigo de la vida daimieleña desde el siglo X. Pregunte a los vecinos por qué llaman a Daimiel el pueblo de las brujas. Aunque es otro atractivo turístico el que nos acerca a sus tierras: las Tablas. Llegamos hasta ellas a través de un camino asfaltado que lleva directamente hasta las puertas del Parque Nacional, a 11 kilómetros de Daimiel, y al Centro de Visitantes e Interpretación de la Flora y Fauna del humedal. Pasará por

el Molino de Molemocho. Es muy recomendable que visite la zona en compañía de un guía para poder acceder a lugares restringidos.

Continuamos ahora camino hasta Malagón. Cuenta la historia que allá por el siglo XII, castillo y aldeanos fueron vendidos a la Orden de Calatrava con 400 maravedís de plata. Los tiempos desde luego han cambiado y, tras ser lugar de paso obligado hace siglos, ahora ve pasar el AVE a toda velocidad desde la terraza del bar en que se ha convertido la antigua estación. Durante el Corpus Christi las principales calles de Malagón convierten sus suelos en obra de arte para desembocar en los diversos altares.



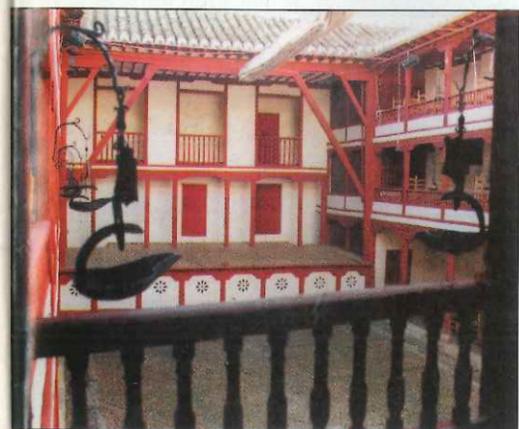
Ciudad Real está relativamente cerca, a unos 26 kilómetros por la N-401/A-42. De su época medieval sólo puede verse la Puerta de Toledo, por la que pasaremos al llegar desde Malagón. Hoy, Ciudad Real es sede del rectorado de la Universidad de Castilla-La Mancha que, junto a la parada del AVE, la hacen una ciudad joven



y actual, con mucha vida. Para darse un paseo, hagalo por la Plaza Mayor, El Palacio de la Diputación o la Catedral de Nuestra Señora Del Prado, patrona de la ciudad. Es el lugar ideal para salir a divertirse sin necesidad de coger el coche: a mediodía, unas cañas en la plaza del Pilar o en la del Ayuntamiento; por la tarde noche, la zona del Torreón. Y, ya fuera del casco urbano, una visita al yacimiento Arqueológico de Alarcos, a 8 kilómetros por la carretera N-430/A-43. No dejen de visitarlo, porque es ahí donde estuvieron los primeros asentamientos ciudadreales. El Museo Provincial expone permanentemente ese retazo de historia. Don Quijote, testigo literario de

antano, es, desde luego, el protagonista en el museo que lleva su nombre, sito en la Ronda de Alarcos. Ambos son de entrada libre y cierran los lunes.

Nos vamos ya en dirección a Almagro por la CM-412 no sin hacer un alto en Miguelturnra. Si tiene la suerte de pasar por allí en Semana Santa, no deje que admirar una tradición milenaria: Los judas y El canto de los Dómines. Y de ahí hasta Almagro (a 18 kilómetros) por la misma carretera. Cultura, tradición y, sobre todo, teatro, son las palabras que mejor pueden definir tan excelente villa declarada Conjunto Histórico-Artístico y aspirante a Ciudad Patrimonio de la Humanidad. Tomando como referencia la Plaza Mayor, con soportales típicamente manchegos y encajes de bolillos, accedemos a muchos de los rincones que hacen de Almagro tan especial lugar: el Corral de Comedias, único en el mundo y actualmente en obras, y el Museo Nacional del Teatro. ♦



Corral de Comedias de Almagro.



El tráfico

La ruta discurre, en su comienzo, por la N-430, con trazado recto en general, aunque el firme es algo irregular. La señalización vertical es correcta, aunque las marcas viales están en malas condiciones.

- El primer punto a tener en cuenta es en el p.k. 353, donde existe una curva peligrosa.
- Al llegar a Daimiel, utilizamos el tramo de autovía A-43, ya terminado y cuyas obras, en la N-430, afectan a los márgenes.
- De Daimiel a Malagón circulamos por la CM-414. Al salir de Daimiel, el cruce con la N-430 es un lugar a vigilar. El trazado es recto y el

firme y la señalización están en perfectas condiciones. La circulación es escasa y sólo varios cambios de rasante son lugares donde extremar la precaución.

- De Malagón a Ciudad Real, por la N-401, conviene extremar la precaución en la corta travesía —las demás poblaciones disponen de variante— de Peralvillo. Firme y señalización son correctos y la circulación no es excesiva.
- De Ciudad Real a Almagro se utiliza la CM-412, con buen firme y señalización. Extremar la precaución en los p.k. 30 y 33,8 (glorietas), señalizadas con bandas sonoras.



Dónde comer

Quesos, vinos, gachas, tizaos, todo de la tierra y exquisito.

MANZANARES: Rte. Granada, económico y tradicional y Mesón Sancho.

DAIMIEL: Mesón Molemocho, cocina regional, y El Bodegón, y comida tradicional.

MALAGÓN: Entreríos de la Mancha: cocina tradicional y venta de quesos.

CIUDAD REAL: Rte. La Noria y Gran Mesón, excelentes vinos y cocina regional.

ALMAGRO: Pruebe las berenjenas con D.O. Rte. Abrasador (comida tradicional), Rte. La Encajera (decoración teatral y un precio excelente) y Rte. El Corregidor.



Dónde dormir

MANZANARES: Hostal Menano** (c/ Virgen de la Paz, 20) y Parador de Manzanares*** (N-IV/A-4 Km 175)

DAIMIEL: Hotel Las Tablas*** (c/ Virgen de las Cruces, 5), Hostal las Brujas** (N 420, km 231)

MALAGÓN: H. Estados del Duque* (Ronda Eras, 86).

C. REAL: Hotel Navarro* (926 21 43 77), Hotel Doña Carlota*** (Ronda de Toledo, 21) y Hotel Sta. Cecilia**** (c/ Tinte).

MIGUELTURNRA: Hostal Martín* (926 224 455).

ALMAGRO: Parador de Almagro**** (antigo convento de San Francisco) 926 86 01 00. La Membrielleja, alojamiento rural (926693064), Posada de Almagro** (926 26 12 01), La Casa del Rector (www.lacasadelrector.com).



Fiestas

DAIMIEL: Semana Santa, de interés turístico.

MALAGÓN: Santa Teresa (15 de octubre), procesión y concurso de poesía mística. Fiestas patronales (13-18 de septiembre) del Cristo del Espíritu Santo)

CIUDAD REAL: La Pandorga (último día de Julio), con reparto de sangría durante todo el día. Tanto el Carnaval como la Semana Santa han sido declarados de interés turístico regional.

MIGUELTURNRA: Hogueras de la Purísima (noche del 7 de diciembre).

ALMAGRO: Feria de San Bartolomé (24-28 Agosto) y Suelta del guarrillo (15 diciembre).



Más información

COMO LLEGAR

A Manzanares: desde la N-IV/A-4.

EN MANZANARES: Festival de Teatro Lazarillo (finales de Agosto) Tfno.: 926 611 736

EN DAIMIEL: Centro de información de Las Tablas de Daimiel (926693118)

EN CIUDAD REAL: Museo Provincial de Ciudad Real, C/ Prado 1. Tfno: 926226896

FESTIVAL INTERNACIONAL DE TEATRO DE ALMAGRO: www.festivaldealmagro.com

CORRAL DE COMEDIAS: 926 88 24 58

Información sobre la provincia: www.elquijote.org

ÑAKI SÁEZ

SELECCIONADOR NACIONAL DE FÚTBOL

“ENDURECER LAS LEYES ES EL CAMINO”

Ñaki Sáez, seleccionador nacional de fútbol, quiere “hacer el mejor papel y llegar a una semifinal o a la final” de la Eurocopa de junio en Portugal. Como conductor es “normal y bastante prudente” y partidario de endurecer la ley para reducir la siniestralidad: “Soy más tajante si es para luchar contra quien conduce bajo los efectos del alcohol”.

Emmanuel ZOCO
Foto: MARCAMEDIA

Ñaki Sáez cumple dos años como seleccionador nacional de fútbol, donde sustituyó a José Antonio Camacho, procedente de las categorías inferiores, con las que ganó un Mundial sub-20, un Europeo sub-21 y la plata olímpica en Sidney en 2000. Bilbaíno, de 60 años, jugó toda su carrera -12 temporadas- en el Athletic de Bilbao y, al retirarse, obtuvo el título de entrenador. Ahora, metido de lleno en preparar la Eurocopa de junio, anuncia que “no va a haber grandes cambios en los jugadores convocados, estarán aquellos con los que he contado hasta ahora”.

- ¿Cuáles son las expectativas de España en la Eurocopa?

- Tenemos la ilusión de hacer el mejor papel, superar el listón que tiene la selección en los cuartos de final y llegar a la semifinal o a la final. Desde luego, ganar sería lo máximo. Nuestro grupo -Grecia, Rusia y Portugal- es muy homogéneo y tenemos posibilidades, pero existe el riesgo de tener al anfitrión, Portugal, que siempre se suele clasificar.

- ¿Por qué la selección no da la talla

en las citas importantes?

- Nuestra liga es de las más competitivas del mundo y eso implica que sea larga. En general, los jugadores de los equipos buenos llegan al final del campeonato jugándose todo y, por ello, más cansados. Además, algunos deben sumar su participación en la Champions League. Y, como hay poco tiempo entre que la liga y la Eurocopa o el Mundial, no hay tiempo de recuperación.

- ¿Cómo es su relación con el jugador?

- Es un trato muy familiar. A la mayoría les conozco de categorías inferiores, cuando tenían pocos años y empezaban. Es algo que lo da mi carácter.

- ¿Pesa mucho la responsabilidad?

- Sí. En el fútbol, he vivido muchas experiencias, sobre todo en Primera División; pero la presión en la selección absoluta supera todo lo que uno se imagina. Hay que sufrir un poco para hacerte fuerte, pasar el rampiñón de las críticas y tratar de seguir siendo tú mismo, que es lo más importante.

- ¿Qué cualidades debe tener un buen entrenador?

- Una afición enorme y gustarle el fútbol en todos los sentidos, sin perder la oportunidad de ver partidos siempre que pueda; en segundo lugar, conocer las

técnicas y preocuparse por estudiar y analizar las cosas. Y, luego, algo muy importante: ser en todo momento consciente de que está enseñando, de que está desempeñando una labor docente, preparando a gente para ser futbolista.

- ¿Qué ha cambiado en el fútbol?

- Se ha perdido el sentido que teníamos, por ejemplo, los jugadores del Athletic de Bilbao de jugar siempre en el mismo equipo, de pelear, de no preocuparse casi por el dinero, porque te subían el 10% cada año... Eso aún perdura en algún jugador, aunque se ha desvirtuado con la llegada del representante del futbolista, que debe sacar dinero para el jugador y para él. Ahí se pierden los valores románticos que siempre ha tenido este deporte.

- Desde hace años mantiene un ritual antes de salir al campo...

- Sí, desde mis tiempos en el Athletic: rezar un Ave María antes del partido. Ahora lo hago yo para no poner en un apuro a nadie: una vez, en la sub-19, mandé rezar al capitán y dijo que no sabía.

- ¿Qué hace fuera del trabajo?

- La familia para mí es lo más importante. Siempre hemos estado unidos y he tenido su apoyo. Por eso, el tiempo que me deja el fútbol se lo dedico. A veces se quejan porque veo mucho fútbol y estoy siempre pendiente de partidos, resúmenes... pero es mi profesión y lo entienden.

Ñaki Sáez tiene un buen concepto de sí mismo como conductor, algo que no parece compartir todo el mundo: “Mi mujer debe de opinar lo contrario, porque me chilla bastante cuando vamos en coche. Yo me veo como un conductor absolutamente



“HABIENDO TOMADO ALCOHOL ES IMPOSIBLE CONTROLAR EL COCHE”

“NO VA A HABER GRANDES CAMBIOS EN LOS JUGADORES CONVOCADOS, ESTARÁN AQUÉLLOS CON LOS QUE HE CONTADO HASTA AHORA”

normal y bastante prudente”.

- ¿Ha sufrido algún accidente?

- Sí, cuando estaba haciendo la ‘mili’. Tenía 22 años, iba ‘de paquete’ en una moto y en una curva resbalamos. Me perforé un pulmón y tuve un neumotórax. Me dijeron que no podría volver a jugar al fútbol, pero en cuatro meses estaba otra vez en el campo. No he vuelto a montar en moto.

- ¿Le parecen adecuados los límites de velocidad actuales?

- Son correctos. Quizás ir a 40-50 km/h por algunos sitios puede costar un poco, pero entiendes que es necesario, porque son lugares por donde hay que ir lentamente ante posibles situaciones de peligro. Y el de las autopistas me parece muy apropiado.

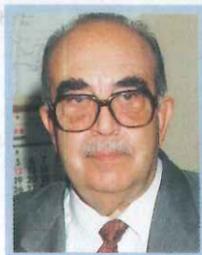
- ¿Qué opinión tiene de la nueva ley de tráfico?

- Todo lo que contribuya a que haya menos accidentes me parece bien. Francia, a base de endurecer sus leyes, ha tenido una mejora importante en el número de muertos en carretera. Ese es el camino a seguir y soy mucho más tajante si es para luchar contra quien conduce bajo los efectos del alcohol.

- ¿Por qué muchos conductores no dan importancia a ponerse al volante tras haber bebido?

- Es culpa de la inconsciencia y de no darse cuenta de que otras personas pueden pagar muy caro su comportamiento imprudente convirtiéndose en víctimas sin tener nada que ver. El que conduce habiendo tomado alcohol no está en condiciones de hacerlo, es imposible controlar el coche. Si todos fuésemos un poco más ciudadanos y conscientes de que estamos manejando una máquina, no sucedería lo que sucede en la carretera. ♦

"AIRBAG", "COJÍN",
O "PETO"



Fernando Lázaro Carreter, filólogo y exdirector de la Real Academia de la Lengua Española falleció el pasado 4 de marzo a los 80 años de edad. Escribió para "Tráfico" este artículo en abril de 1995.

**FERNANDO LÁZARO
CARRETER**

DE LA REAL ACADEMIA

s fantástica invención: vas conduciendo, chocas de frente, y en lugar de romper con el cráneo el parabrisas, o el volante con las costillas, eres acogido por un piadoso cuadrante o almohadoncillo que ha surgido súbitamente ante ti y se ha inflado en menos que dura un ¡zas!

El milagro llamado "airbag" por sus inventores, es decir, "saco o bolsa de aire". Sabiendo eso o no, todos empleamos ya el vocablo con la misma soltura que un neoyorkino. La bombardeante publicidad de la automoción ha difundido el objeto y su nombre, y pocas marcas de semovientes mecánicos dejan de ofrecer entre sus ventajas el colchoncillo. Mejor dicho, los colchoncillos, por que tales dispositivos suelen colocarse ante ambos asientos delanteros: dos por el precio de uno. Y así, llevar o no "airbag" posee intenso valor distintivo para los "gourmets" del motor: decide el aprecio o la desestima que merecemos los cochehabientes.

Ignoro cuánta es la eficacia del ingenioso arbitrio. En cualquier caso, me abstengo de él por temor a que se me dispare cuando, al entrar en mi plaza de garaje, me topo todos los días con la pared como último freno: no estoy psicológicamente preparado para afrontar semejantes inflamamientos a diario.

Tal vez siga empleándose en el futuro esa cosa; tal vez la sustituya otro artificio aún más sutil. Pero el nombre "airbag" habita por ahora entre nosotros, sin que el ramo automovilístico haya intentado hispanizarlo. Menos aún el publicitario, donde se sabe que una cosa nueva con el nombre inglés resulta irresistible. "Airbag" (que muchos pronuncian algo así como "ahí va", inducidos quizá por lo instantáneo y asombroso de su engorde) ha gustado una barbaridad, y, sin mirarle el caletre, lleva camino de quedarse como término necesario para nombrar algo antes desconocido.

¿No convendría, sin embargo, fijar un cierto límite, cuando se puede, a la ávida capacidad his-



**"PENSANDO QUE EL
DESTINO DEL
'AIRBAG' ES EL
PECHO, Y QUE
POSEEMOS EL 'PETO',
ANTIGUO PROTECTOR
DE TAL PARTE DEL
CUERPO, ES ESE EL
NOMBRE QUE ME
ATREVERÍA A
PROPONER"**

pana para absorber lo lejano? No se trata de oponer un purismo estéril al torrente de novedades, procedentes en su mayoría del área anglosajona. Pero sí de actuar con una cierta inventiva en el nombre que damos a ciertas cosas, ya que no las inventamos. Así se piensa, sin ir más lejos, en Cataluña, donde por el organismo lingüístico competente se ha propuesto sustituir "airbag" por "coixí" (es decir, cojín) de seguretats, que calca casi exactamente el término inglés, y hace buen juego idiomático con el cinturón de

seguridad ("cinyell de seguretats"). Se trata de una buena solución, fácilmente adoptable por el castellano: es, en efecto, un cojín de aire lo que acoge al sobrevenir el morrazo. Y sería bueno que, en la adopción de tecnicismos y, en general, de neologismos, todas las lenguas de España anduvieran acordadas; las ayudaría a convivir. ¡Cuánto convendría que de esa coincidencia participara el español de Ultramar!

Si en ello tuviera yo voz, no me opondría al cojín, pero pensando que el destino del "airbag" es el pecho, y que poseemos el "peto", antiguo protector de tal parte del cuerpo, es ese el nombre que me atrevería a proponer en la hipotética mesa de los acuerdos: "peto" de seguridad.

Designada esa palabra, todos lo sabemos, la parte o pieza de la armadura destinada a evitarle al tórax lanzadas de moro o de cristiano. ¿Qué otra cosa hace el "airbag"? Sin embargo, considerando la cosa así, otro término podría servir también: "escudo de aire", quizá más descriptivo aún que el anterior.

Permítame que me gusten tales invenciones. "Cojín" parece muy bien, más que en castellano en catalán, donde no existe la paranomasia (o parecido fónico de dos palabras) capaz de producirme sonrojo al contar en casa que, otra vez, al chocar en el garaje, se me han hinchado esas cosas.

Pero de un modo u otro el idioma sigue creciendo, lo cual importa como señal de que los hablantes tenemos más necesidades comunicativas. ♦

Iguales ante la Ley

"Tráfico" (nº 163) publicaba cómo sería "La multa ideal" e indicaba que debería ser "proporcional a los ingresos económicos del conductor". Entonces, ¿para qué sirven las leyes? La Ley es, o debe ser, igual para todos. Lo que debe hacer el conductor es no trasgredir las normas de circulación. Y, de prevalecer la opinión que formulan, el conductor económicamente débil, por la misma regla de tres, tendría que acceder a la adquisición de un vehículo por un precio menor; el seguro de su coche tendría que ser menos costoso; más baratas



las reparaciones y menor el precio del combustible. Por todo esto paga lo mismo el conductor rico que el pobre. ¿Por qué ha de ser distinta la cuantía de las multas?—Juan Borrás Ferrer. Barcelona

Matrículas y extranjeros

Los extranjeros que vienen a vivir a España y traen vehículos de su país, ¿disponen de un tiempo a partir del cual están obligados a matricularlos en nuestro país o pueden circular permanentemente con la matrícula de su país de origen?—Gaspar Soriano Espí. Onteniente (Alicante).

▶▶▶ **Respuesta:** Deben matricular definitivamente en España los medios de transporte nuevos o usados cuando se destinen a ser utilizados en el territorio español por personas o entidades residentes en España o titulares de establecimientos situados en ella—art. 65.1.d) y Disposición Adicional Primera de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, según la redacción dada por el Real Decreto Ley 7/1993, de 21 de mayo (BOE 27 mayo)—. Los no residentes en España, en tanto no adquieran la residencia—lo que se produce a los 185 de permanencia, conforme al criterio sobre "residencia normal" contenido en la comunicación interpretativa de la Comisión relativa a los



procedimientos de homologación y matriculación de vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro (96/C 143/04)—, pueden traer sus vehículos a España y circular con sus matrículas extranjeras, ya que ninguna obligación legal impone al residente en otro país matricular sus vehículos en España.

No obstante, si un residente en el extranjero que se encuentre en España desea matricular o poner su vehículo a su nombre en nuestro país, no hay inconveniente al-



uno si se cumplen los requisitos establecidos, siempre que acredite-

te tener domicilio en España a través de la propiedad o alquiler de una vivienda, certificado de empadronamiento en algún municipio del territorio nacional, etc.

Accesos a garajes

Los accesos y salidas de garajes ocasionan más de un problema, con la consiguiente bronca. Los peatones no tienen la 'delicadeza' de facilitar la labor—como suele suceder en los pasos 'de cebra'—y los conductores tampoco, creyendo que tenemos preferencia. ¿Quién tiene preferencia en la acera de una entrada a garaje? ¿Algún artículo del Código de la Circulación hace referencia a esto? ¿Debería haber alguna señal al respecto? Creo que sí.—Benjamín Canga Presa. Pola de Siero (Asturias).

▶▶▶ **Respuesta:** El art. 65.2 del Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003, de 21 de noviembre), que entró en vigor al 24 de enero de 2004, establece: "Los

conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes: en las zonas peatonales, cuando los vehículos las crucen por los pasos habilitados al efecto, los conductores tienen la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas". Para estos casos, no existe señal específica.

Información y paneles

No cabe duda de que los paneles luminosos, ubicados en algunas vías interurbanas rápidas, cumplen una función primordial en la seguridad vial, informando al usuario acerca de incidencias del tráfico, y haciendo las



recomendaciones pertinentes. Pero a veces la información contenida en ellos es obsoleta por evidente... Cuando está lloviendo no es lógico informar de que llueve, porque es evidente; cuando hay niebla no es lógico informar de ella: es evidente. Si es conveniente recordar ciertas actuaciones que con demasiada frecuencia se 'olvidan'... Ayer, sin ir más lejos, una tupida niebla se enseñoreó de bastantes zonas del interior de la Península. Los paneles luminosos de la autovía por la que circulaba indicaban, con iconos, la presencia

ACUSE DE RECIBO

Sobran permisos



En mi opinión, el problema de las nuevas normas de tráfico—para muchos excesivamente duras—es la creencia generalizada de que cualquiera puede conducir un coche. Es falso. El negocio de las autoescuelas es tan grande que, con que paguen la elevada suma que cuesta sacar un permiso, cualquiera a los 18 años puede obtenerlo. Ahora, como decía en "Tráfico" Carlos Berzosa, rector de la Universidad Complutense de Madrid, se aspira a tantos coches como miembros mayores de edad tenga la familia. La mitad de los permisos que hay hoy en España sobran. Sobran los de muchos mayores de más de 80 años, con mala vista, mal oído, malos reflejos y mala responsabilidad. Sobran los de muchos conductores que de forma temporal o permanente necesitan medicamentos para realizar sus tareas cotidianas, pero a quienes no se les ocurre

dejar de conducir voluntariamente. Sobran los de los jóvenes alcoholizados y drogadictos que, cada fin de semana, siembran las carreteras de cadáveres, practicando otro terrorismo. Sobran los de todas las personas que no tengan el temple, reflejos, prudencia, educación, equilibrio y responsabilidad requeridas. Las nuevas medidas, para mí insuficientes, están contra unos pocos y a favor de muchos. Se requiere retirar permisos al reincidente y no volverle a dar la oportunidad de obtenerlo. Alguien debe hacerlo para que en carretera, disfrazados de accidentes, no se comentan más crímenes. Desgraciadamente, todos conocemos algún caso que, de no haber ocurrido en carretera, se catalogaría como homicidio. Bienvenidas sean si consiguen retirar del asfalto a los terroristas y asesinos.—M^a Carmen Sobrinos (Castellón) (correo electrónico).

de niebla, y recomendaban guardar la distancia de seguridad. Lo que no hacían era recordar a los usuarios que debían encender, como mínimo, la luz de cruce en unión de la anti-niebla trasera; y digo como mínimo porque, en caso de disponer de anti-nieblas delanteras, asimismo deberían ir encendidas.

Perdón si soy demasiado reiterativo, pero no resulta agradable encontrarse, en plena niebla, con un vehículo 'fantasma', que es un peligro mortal.—Juan José López Casado. (correo electrónico).

Niños y taxis

Tengo plena conciencia del peligro que conlleva que los niños no vayan en la silla de auto adecuada. Soy madre de dos hijos de 3 años y de 15 meses. Debo desplazarme en múltiples ocasiones con mis hijos y no siempre puedo disponer de mi marido, por lo que debo utilizar servicios públicos y taxis. Obviamente, no



puedo llevar una sillita para ellos. ¿Qué se debe hacer?—Montserrat Agustín Moreno. Coslada (Madrid).

Respuesta: Desde el punto de vista normativo, el art. 11.4) de la Ley de Seguridad Vial establece: "Queda prohibido circular con menores de 12 años situados en los asientos delanteros del vehículo salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto. Asimismo 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 siete años, siempre que los conductores sean los padres o madres, tutores o persona mayor de edad autorizada por ellos, utilice casco homologado o se cumplan las condiciones específicas de seguridad establecidas reglamentariamente". Por otra parte, el apartado cuarto



de la Orden de 8 de febrero de 1993 (BOE 15/2/93), señala que "los niños de 3 a 12 años, cuya estatura no alcance los 150 cm., deberán utilizar un sistema de sujeción homologado adaptado a su talla y a su peso, siempre que los vehículos que ocupen dispongan de ellos, o, en caso contrario, estar sujetos por un cinturón de seguridad u otro sistema de sujeción homologado para adultos de los que estén dotados los asientos traseros del vehículo".

¿Qué precios!

Todos los días, en especial los lunes, la Prensa informa de los accidentes que se producen en carretera. La Administración, como es natural, trata por todos los medios de atajar y minorarlos. No obstante, entre todas las medidas, la DGT insiste en un consejo cuyo cumplimiento sólo puede controlar en vehículos pesados y transporte público: el descanso del conductor durante un prolongado viaje. Según la DGT, es aconsejable parar y descansar cada dos horas de conducción y continuar viaje tras relajarse y estirar las piernas. ¿Sabe la DGT cuánto supone, para una familia de cinco per-

sonas que viaje de Madrid a Sevilla parar en un restaurante o gasolinera/tienda? Una botella de agua cuesta 1.5 € y una coca-cola cuesta en una máquina 1.5 €. Y qué decir de los precios de las cartas de los restaurantes de carretera, copiados de los mejores restaurantes de capital.

Los precios abusivos de las tiendas de gasolineras y restaurantes de carretera hacen que muchos conductores sólo paren a repostar y que realicen viajes de seis horas sin descanso. Las autoridades deben regular los precios en esos establecimientos, de forma que el viajero se sienta atraído a parar y descansar. Así, estos establecimientos cumplirían su función de área de descanso y contribuirían a una mayor seguridad en carretera.—José María Espejo (correo electrónico).

'Bolas' de remolque

Quiero hacer constar mi rechazo hacia el abuso de las 'bolas de enganche' o remolque. En principio, su utilidad es tirar de remolques o de lo que esté permitido. Pero dudo que la misión que algunos le dan sea la correcta: proteger sus paragolpes de los roces de otros vehículos, sobre todo en el aparcamiento. Y esta im-

Guarda la distancia

Un lector de la revista de Ourense—Manuel Gutiérrez—nos envía esta foto tomada en septiembre pasado en la autopista de peaje Lugo-Ferrol y que, como él mismo dice, "lo dice todo". El propietario, opina Manuel, debe estar ya harto de que le golpeen en la parte posterior de su coche.



unidad es la que sirve a muchos para desenvolverse en esta maniobra con brusquedad, pues saben que ellos están protegidos por las 'bolas' y el coche de atrás recibe el 'regalo': los típicos bollos. Dentro de poco se colocarán cuchillas en los laterales como en los carros de BenHur.—Miguel Ángel Muñoz Sánchez. La Puebla del Río. Sevilla.



Menos publicidad

La norma que prohíbe instalar carteles publicitarios en carreteras, autovías y autopistas deja alguna laguna que se debe subsanar. En la proximidad de núcleos habitados, decenas de enormes carteles reclaman la atención del conductor, que, en buena lógica, sólo debería atender a la conducción. Se puede comprender que las empresas ubicadas junto a la carretera, instalen un cartel publicitando su nombre, pero es un disparate que en las autovías de circunvalación, carreteras y rotondas de acceso a pueblos y ciudades, el único paisaje sea un sinfín de carteles que distraen al conductor, provocando, en no pocas ocasiones, accidentes de tráfico.

En conclusión, una norma sobre carteles publicitarios tan permisiva y el afán recaudatorio de muchos ayuntamientos ayudan a engrosar la trágica cifra de cinco mil muertos y más de mil inválidos que cada año producen las carreteras españolas.—Pablo José Blanco. Gijón (Asturias). ♦

Las cartas destinadas a esta sección no deben 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 autores. Los envíos deben realizarse a:

REVISTA "TRÁFICO"
c/ General Aranz, 86
Sección CARTAS
28027 MADRID



Duplicado del Permiso de Circulación

Se puede pedir un duplicado del Permiso de Circulación por variación en el nombre, apellidos o domicilio del titular, por robo, extravío o deterioro del mismo, por cambio de destino o modificación de las características del vehículo. El caso más típico es por cambio de domicilio.

DOCUMENTACIÓN:

- Solicitud en el modelo oficial debidamente cumplimentado.
- Pagar la tasa 4.4 –ver recuadro: de reducciones–, excepto cambios de

domicilio o sustracción del original (gratis), que deben acreditar la exención.

- DNI en vigor, NIF, pasaporte o permiso/tarjeta de residencia y fotocopia.
- Tarjeta de Inspección Técnica y fotocopia de ella con ITV en vigor.
- Permiso de Circulación, excepto en el caso de duplicado por extravío o robo.
- Baja y alta del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, en el caso de cambio de domicilio, y justificante del pago del impuesto correspondiente al año en curso si se cambia de localidad. ♦

No olvide...

En el caso de cambio de domicilio, recuerde cambiar también la dirección en el Permiso de Conducción. En este, como en el de Circulación y en el DNI debe figurar la dirección correcta y ser la misma.



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

- INTERNET: <http://www.dgt.es>
- TELETEXTO TVE (pág. 600) y Tele 5 (p. 540)
- VIA DIGITAL Canal "Vía Tráfico"
- WAP <http://www.dgt.es/index.wml>
- MOVISTAR "En ruta" (GSM) a través nº 505

La situación de los Centros de Tratamiento de Vehículos (CAT) está en www.sigrauto.com

Provincia	Permisos nov.-dic.	Licencias nov.-dic.	Provincia	Permisos nov.-dic.	Licencias nov.-dic.
Álava (VI)	502	36	Lleida (L)	622	62
Albacete (AB)	739	96	Lugo (LU)	671	33
Alicante (A)	4.126	595	Madrid (M)	16.782	427
Almería (AL)	1.345	159	Málaga (MA)	3.280	329
Asturias (O)	1.836	101	Murcia (MU)	3.386	391
Ávila (AV)	250	32	Navarra (NA)	1.266	83
Badajoz (BA)	1.135	176	Ourense (OU)	707	27
Barcelona (B)	9.050	1.034	Palencia (P)	275	12
Burgos (BU)	508	10	Palmas, Las (GC)	2.179	138
Cáceres (CC)	748	71	Pontevedra (PO)	1.903	53
Cádiz (CA)	2.102	643	Rioja, La (LA)	579	63
Cantabria (S)	1.030	73	Salamanca (SA)	569	32
Castellón (CS)	911	132	S.C. Tenerife (TF)	2.428	175
Ciudad Real (CR)	682	183	Segovia (SG)	277	15
Córdoba (CO)	1.134	294	Sevilla (SE)	3.102	642
Coruña, A (C)	1.995	103	Soria (SO)	136	6
Cuenca (CU)	297	41	Tarragona (T)	1.227	234
Girona (GI)	1.310	343	Teruel (TE)	176	20
Granada (GR)	1.183	412	Toledo (TO)	1.076	42
Guadalajara (GU)	312	26	Valencia (V)	4.913	640
Gulipúzcoa (SS)	797	80	Valladolid (VA)	817	31
Huelva (H)	785	105	Vizcaya (BI)	1.417	75
Huesca (HU)	302	39	Zamora (ZA)	412	22
Illes Balears (IB)	2.305	422	Zaragoza (Z)	1.291	126
Jaén (J)	949	151	Ceuta (CE)	140	37
León (LE)	923	27	Melilla (ME)	122	1
			TOTALES	87.000	9.100

LAS LETRAS DE LA ÚLTIMA MATRÍCULA (12/3/2004)

Letra	Permisos	Licencias
E	130.631	165.838
	Turismos	
	26.748	
	Furgonetas y camiones	
	6.137	
	Motocicletas	
	1.746	
	Tractores industriales	
	282	
	Autobuses	
	294	
	Otros vehículos	

TELÉFONOS DE EMERGENCIA

- 112** Toda España.
- 900 123 505 DGT
- 913 35 45 45 Cruz Roja
- 091 Policía Nacional
- 092 Policía Local
- 062 Guardia Civil
- 945 28 20 00 País Vasco
- 088 Cataluña (Policía Autónoma)



Municipio (Provincia/Isla)	Teléfono
ANDALUCÍA	
Albox (AL)	950/12 09 02
Berja (AL)	950/40 63 00
Huércal de Almería (AL)	950/14 02 29
Huércal de Almería (AL)	950/30 02 40
Vera (AL)	950/52 88 52
Algeciras (CA)	956/57 28 17
Cádiz (CA)	956/25 25 90
Jerez de la Frontera (CA)	956/14 41 41
Puerto Real (CA)	956/59 05 12
San Fernando (CA)	956/88 35 20
Villamartín (CA)	956/23 12 82
Baena (CO)	957/67 12 50
Córdoba (CO)	957/20 25 77
Córdoba (CO)	957/29 11 50
Lucena (CO)	957/50 27 72
Pozoblanco (CO)	957/13 05 17
Alcázar (GR)	958/46 66 82
Baza (GR)	958/34 20 96
Granada (GR)	958/27 26 21
Motril (GR)	958/60 01 16
Huelva (H)	958/24 51 86
Minas de Thariss (H)	958/39 79 18
La Palma del Condado (H)	958/40 09 57
San Juan del Puerto (H)	958/36 70 70
Zalamea La Real (H)	958/56 21 06
Beas de Segura (J)	953/45 82 75
Guarnanán (J)	953/67 21 98
Jaén (J)	953/28 17 00
Ubeda (J)	953/75 80 70
Algebro (MA)	95/255 08 62
Estepona (MA)	95/280 35 50
Antequera (MA)	95/203 1462
Málaga (MA)	95/217 15 47
El Palo (MA)	95/220 70 03
Ronda (MA)	95/287 05 36
Alcañal de Guadaira (SE)	95/567 91 35
Camorra (SE)	95/419 13 00
Cazalla de la Sierra (SE)	95/485 46 77
Gelves (SE)	95/576 05 25
Montequinto (SE)	95/567 91 35
Osuna (SE)	95/582 07 83
La Rinconada (SE)	95/579 71 61
Utrera (SE)	95/586 32 32
ARAGÓN	
Huesca (HU)	974/21 14 76
Sabiñánigo (HU)	974/48 18 19
Monzón (HU)	974/40 30 06
Barbastro (HU)	974/31 41 54
Fraga (HU)	974/47 22 58
Santaliña (HU)	974/57 24 57
Teruel (TE)	978/60 29 64
Alcañiz (TE)	978/83 18 55
(*) MÓVIL (TE) 607/263 506 y 687/344 686	
Zaragoza (Z)	976/57 08 16
Catayud (Z)	976/88 53 72
Utebo (Z)	976/78 54 74
Tarazona (Z)	976/64 40 50
Ejea de los Caballeros (Z)	976/66 44 51
ASTURIAS	
Avilés (O)	98/552 02 28
Cargas de Narcea (O)	98/581 06 05
El Entrego (O)	98/566 11 00
Gijón (O)	98/530 01 03
Jarío (O)	98/547 38 38
Llanera (O)	98/526 33 17
Mieres (O)	98/545 18 15
Ribadesella (O)	98/582 80 45

CANTABRIA	
Corrales del Buena (S)	942/83 12 80
Makaló (S)	942/36 90 44
Ojatz (S)	942/23 95 06
CANARIAS	
Agüimes (GC)	928/18 20 20
Antigua (GC)	928/87 81 45
Las Palmas (GC)	928/48 06 39
Las Palmas (GC)	928/48 07 51
Tejeda (GC)	928/71 02 03
Antigua (Fuerteventura) (GC)	928/61 14 73
Arrecife (Lanzarote) (GC)	928/81 14 73
Sta. María de Guía (GC)	928/55 01 53
Arafo (TF)	922/50 17 00
Los Realejos (TF)	922/34 53 59
El Rosario (TF)	922/61 93 22
San Miguel Abona (TF)	922/73 50 88
El Paso (La Palma) (TF)	922/48 59 52
S. Sebastián (Somera) (TF)	922/67 01 38
Valverde (El Hierro) (TF)	922/55 14 51
CASTILLA-LA MANCHA	
Albacete (AB)	967/21 59 73
Albacete (AB)	967/21 09 74
Almansa (AB)	967/31 13 86
Hellín (AB)	967/30 54 10
Villanueva (AB)	967/14 53 62
Alcazar de S. Juan (CR)	926/54 66 50
Ciudad Real (CR)	926/21 28 00
Manzanara (CR)	926/61 23 93
Puerto Real (CR)	926/41 12 05
Cuenca (CU)	969/21 35 53
Monilla 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 14 02
Talavera de la Reina (TO)	925/60 19 90
Toledo (TO)	925/23 00 63
Los Yébenes (TO)	925/32 10 02
CASTILLA Y LEÓN	
Ávila (AV)	920/30 33 58
Ávila (AV)	920/22 11 12
Aranda de Duero (BU)	947/50 73 99
Burgos (BU)	947/19 82 80
Burgos (BU)	947/48 16 80
Miranda de Ebro (BU)	947/32 58 52
Villasanta de Montija (BU)	947/14 02 39
Cambranos (LE)	967/30 36 60
Oronilla (LE)	967/25 40 99
Porferrada (LE)	967/45 56 51
Cervera de Pisuerga (P)	979/87 07 77
Palencia (P)	979/72 75 08
Bejar (SA)	923/41 15 30
Carbalosa Sagrada (SA)	923/19 02 74
Castellano Moriscos (SA)	923/36 14 35
Ciudad Rodrigo (SA)	923/46 30 14
Cuellar (SG)	921/14 24 29
Valverde Majado (SG)	921/49 00 23
Burgo de Osma (SO)	975/36 02 17
Soria (SO)	975/22 71 40
Tordesillas (VA)	983/77 11 51
Valladolid (VA)	983/47 23 54
Valladolid (VA)	983/29 29 11
Benevente (ZA)	980/63 67 99
Morales del Vino (ZA)	980/57 00 25
CATALUÑA	
Argenteña (B)	902/127 600
Badalona (B)	902/127 600
Barcelona (B)	902/127 600
Berga (B)	902/127 600
Cornellá (B)	902/127 600
Granollers (B)	902/127 600
Igualada (B)	902/127 600
Mareses (B)	902/127 600
Sant Andreu de la Barca (B)	902/127 600

Sant Joan Despí (B)	902 127 600	Lugo (LU)	982/20 90 37
Sant Just Desvern (B)	902 127 600	Monforte de Lemos (LU)	982/41 04 12
S. Miquel d'Olerdola (B)	902 127 600	Vivero (LU)	982/55 04 83
Sta. Perpetua Mogoda-CIM (B)	902 127 600	O Barco (OR)	988/32 51 55
Terrasa (B)	902 127 600	S. Ciprián das Viñas (OR)	988/24 97 12
Vic (B)	902 31 32 31	Curro-Barro (PO)	986/71 33 54
Viadecavalls (B)	902 127 600	Lalin (PO)	986/79 41 03
Vianova La Geltrú (B)	902 127 600	Portobore (PO)	986/86 50 20
Bienes (G)	902 31 32 31	Verín (OR)	988/41 15 39
Cela (G)	902 31 32 31	Vigo-Peinador (PO)	986/48 89 36
Olot (G)	902 31 32 31	Porrño (PO)	986/33 39 92
Girona	902 31 32 31	ILLES BALEARS	
Palamós (G)	902 31 32 31	Ciudadela (IB)	971/48 00 44
Puigcerdá (G)	902 127 600	Inca (IB)	971/50 24 04
Ripoll (G)	902 31 32 31	Mahón (IB)	971/35 45 02
Vilamilla (G)	902 31 32 31	Manacor (IB)	971/55 54 57
(*) MÓVIL (G) 972/52 51 28		Palma de Mallorca (IB)	971/26 59 50
Artesa de Segre (L)	938/861 033	Palma de Mallorca (IB)	971/29 79 06
Granyanella (L)	902 127 600	Santa Gertrudis (IB)	971/31 59 76
Leida (L)	902 127 600	MADRID	
Monterref (L)	902 127 600	Alcalá de Henares (M)	91/881 80 63
Solsona (L)	902 127 600	Alcorcón (M)	91/643 46 00 56 18
Tremp (L)	902 127 600	Aranjuez (M)	91/801 12 56
Vieha-Miara (L)	902 127 600	Arganda del Rey (M)	91/871 41 14
Montarort y Sort (L)	902 127 600	Costla (M)	91/672 80 48
Montblanc (T)	902 127 600	Leganés (M)	91/688 50 46
Mora la Nova (T)	902 127 600	Lozoyuela (M)	91/669 42 12
Reus (T)	902 127 600	Navacerrada (M)	91/811 51 55 45 18
Taragona (T)	902 127 600	Navas del Rey (M)	91/685 05 91
Tortosa (T)	902 127 600	Parla (M)	91/698 26 12
COMUNIDAD VALENCIANA			
Alicante (A)	902/196 198	Pinto-Getafe (M)	91/695 86 58
Alcoy (A)	96/554 54 55	Las Pozas (M)	91/837 71 61
Bendom (A)	902/196 198	S. Sebastián Reyes (M)	91/652 71 77
Denia (A)	966/43 54 43	Tres Cantos (M)	91/803 11 93
Eiche (A)	902/196 198	Orhuela (A)	96/536 71 82
(*) MÓVIL (A) 620 998 108 y 902 196 198		Pilar de la Horadada	96/676 72 73
Albacete (AB)	967/21 59 73	Redován (A)	96/675 44 97
Alcoy (A)	96/554 54 55	Torreveja (A)	96/670 74 74
Bendom (A)	902/196 198	Vilena (A)	96/587 93 23
Denia (A)	966/43 54 43	Castellón de la Plana (CS)	964/25 15 36
Eiche (A)	902/196 198	(*) MÓVIL (CS) 964/25 15 36	
(*) MÓVIL (A) 620 998 108 y 902 196 198		Villarreal (CS)	964/53 54 00
Albacete (AB)	967/21 59 73	Vinaroz (CS)	964/40 13 20
Alcoy (A)	96/554 54 55	Alicante (A)	96/241 82 73
Bendom (A)	902/196 198	Alzira (V)	96/28 76 02
Denia (A)	966/43 54 43	Catarroja (V)	96/286 22 33
Eiche (A)	902/196 198	Gandia (V)	96/446 07 61
(*) MÓVIL (A) 620 998 108 y 902 196 198		Massafasar (V)	96/140 06 61
Albacete (AB)	967/21 59 73	(*) MÓVIL (V) 658 936 305	
Alcoy (A)	96/554 54 55	Onteniente (V)	96/291 07 20
Bendom (A)	902/196 198	Puerto de Sagunto (V)	96/268 81 58
Denia (A)	966/43 54 43	Riba-roja (V)	96/166 81 81
Eiche (A)	902/196 198	Utiel (V)	96/217 15 62
(*) MÓVIL (A) 620 998 108 y 902 196 198		Valencia (V)	96/313 60 00
Albacete (AB)	967/21 59 73	Valencia (V)	96/340 71 14
Alcoy (A)	96/554 54 55	Xàtiva (V)	96/228 37 47
Bendom (A)	902/196 198	EXTREMADURA	
Denia (A)	966/43 54 43	Badajoz (BA)	924/27 11 02
Eiche (A)	902/196 198	Mérida (BA)	924/37 20 73
(*) MÓVIL (A) 620 998 108 y 902 196 198		Villanueva Serena (BA)	924/84 33 50
Albacete (AB)	967/21 59 73	Zafra (BA)	924/55 44 41
Alcoy (A)	96/554 54 55	Cáceres (CC)	927/23 25 77
Bendom (A)	902/196 198	Cora-Moraleja (CC)	927/50 20 59
Denia (A)	966/43 54 43	Navalmoral Mata (CC)	927/53 53 53
Eiche (A)	902/196 198	Plasencia (CC)	927/41 18 70
(*) MÓVIL (A) 620 998 108 y 902 196 198		Trujillo (CC)	927/32 18 35
Albacete (AB)	967/21 59 73	LA RIOJA	
Alcoy (A)	96/554 54 55	Calahorra (LO)	941/14 68 14
Bendom (A)	902/196 198	Logroño (LO)	941/24 28 03
Denia (A)	966/43 54 43	Logroño (LO)	941/20 82 95
Eiche (A)	902/196 198	S. Domingo Calzada (LO)	941/34 27 10
(*) MÓVIL (A) 620 998 108 y 902 196 198		PAÍS VASCO	
Albacete (AB)	967/21 59 73	Amorebieta (BI)	94/630 89 57
Alcoy (A)	96/554 54 55	Amorriaga (BI)	94/671 17 13
Bendom (A)	902/196 198	Trápaga (BI)	94/478 12 14
Denia (A)	966/43 54 43	Zamudio (BI)	94/452 11 13
Eiche (A)	902/196 198	Bergara (SS)	94/376 04 90
(*) MÓVIL (A) 620 998 108 y 902 196 198		Iruñ (SS)	94/362 63 00
Albacete (AB)	967/21 59 73	Urdeta (SS)	94/355 00 00
Alcoy (A)	96/554 54 55	Jundiz (VI)	94/529 05 10
Bendom (A)	902/196 198	CEUTA	
Denia (A)	966/43 54 43	Ceuta-El Tarajal	958/50 73 74
Eiche (A)	902/196 198		

EN MAYO Y JUNIO, REVISIÓN

Provincia	de	hasta	hasta
Álava	3076-Y	4531-Y	6144-Y
Albacete	3820-V	4914-V	6177-V
Alicante	8463-EJ	5943-EK	5036-EL
Almería	4524-AJ	6675-AJ	8959-AJ
Asturias	6835-CH	0042-CJ	3677-CJ
Ávila	6495-I	6939-I	7352-I
Badajoz	2717-AF	4529-AF	6368-AF
Baleares, Illes	7684-DN	5660-DP	2960-DS
Barcelona	5632-WU	0961-WX	8017-WZ
Burgos	4566-Z	5774-Z	6993-Z
Cáceres	5223-U	6235-U	7492-U
Cádiz	0615-BS	4143-BS	8080-BS
Cantabria	7813-AP	9831-AP	2070-AS
Castellón	5995-AV	8563-AV	1532-AW
Ciudad Real	0415-Z	1628-Z	3010-Z
Córdoba	2099-AH	4314-AH	7050-AX
Coruña, A	5927-CH	9239-CH	3176-CJ
Cuenca	5136-K	5658-K	6253-K
Girona	5930-BS	8994-BS	2287-BT
Granada	9668-AX	2530-AY	5447-AY
Guadalajara	7946-I	8490-I	9176-I
Guipúzcoa	5282-BJ	8052-BJ	1080-BK
Huelva	8037-Z	9388-Z	1179-AB
Huesca	6202-P	7085-P	8052-P
Jaén	7055-AF	8706-AF	9131-AG
León	2361-AJ	3866-AJ	1018-AJ
Lleida	7909-AH	9390-AH	5460-AJ
Lugo	1898-X	2923-X	4055-X
Madrid	6588-ZF	9948-ZJ	9851-ZN
Málaga	9817-DB	6762-DC	4275-DD
Murcia	8872-CH	4048-CJ	9565-CJ</

Cuando vas al colegio, ¿qué medio de transporte utilizas?

Marca con una cruz antes de seguir

- | | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Autobús | <input type="checkbox"/> Coche | <input type="checkbox"/> Voy andando |
| <input type="checkbox"/> Bicicleta | <input type="checkbox"/> Ciclomotor | <input type="checkbox"/> Metro |

A continuación, resume tres normas de tráfico que procuras cumplir todas las mañanas al ir a tu colegio

.....

.....

.....

Mira estas imágenes con atención y coméntalas poniéndole texto debajo.



.....

.....

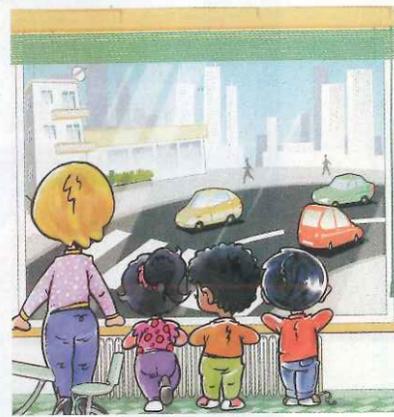
.....



.....

.....

.....



.....

.....

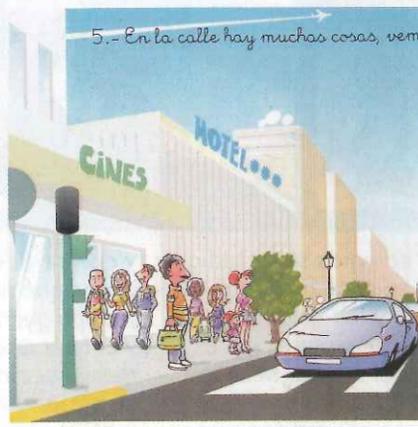
.....



.....

.....

.....



.....

.....

.....



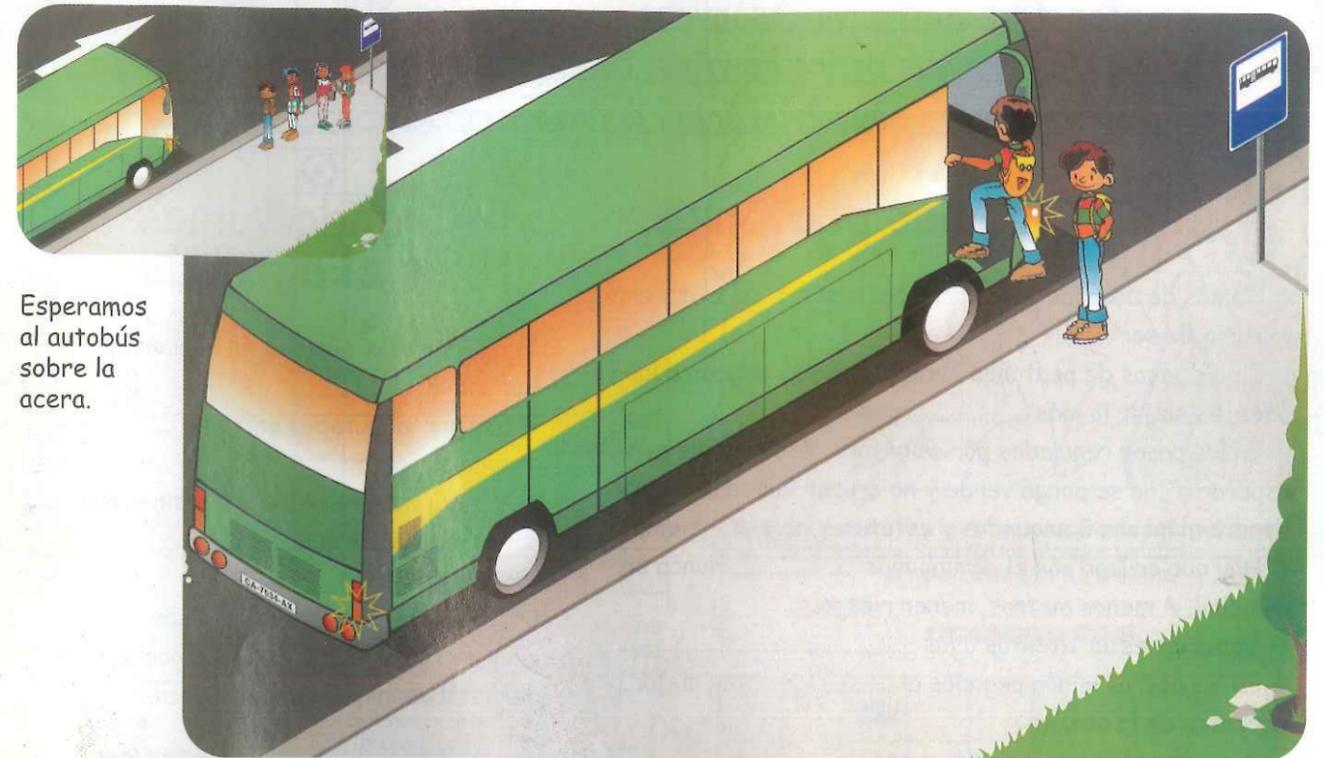
.....

.....

.....

Cuando vamos en el autobús

Lee detenidamente con tus compañeros



Esperamos al autobús sobre la acera.

Subimos al autobús en fila y despacio.



Cuando el autobús esté parado, bajaremos despacio.

Nos sentamos sin molestar, ni jugar.

¿Qué debemos tener en cuenta?

Rellena en clase con tu profesor o profesora y tus compañeros las siguientes frases

atentos, fila, subterráneos, mirar, atropellados, alejado, recto, tranquilos, salidas de los garajes, bordillo, iluminación, bordillo, no cruzamos, no nos verán salir, la noche, reflectantes, orden

Cuando somos peatones

- Hemos de usar los pasos para peatones. Y así evitaremos el riesgo de ser
- En los pasos de peatones evita pasar muy pegado a los coches, es mejor lo más posible.
- En los pasos regulados por semáforo, debemos de mirar y esperar a que se ponga verde y no cruzar inmediatamente. Espera al menos 3 segundos y estate siempre.
- Hay que cruzar por el camino más nunca en diagonal. A menos metros, menor riesgo.
- Debemos estar atentos a las
- En las aceras nunca pegados al, mejor por el centro de la acera.
- Y por la noche escoger sitios con o extremar la precaución.
- Mejor en sitios de mucho tráfico pasos elevados o

- Debemos no cruzar entre coches aparcados, pues los conductores y podrán atropellarnos fácilmente.
- Con la ropa oscura se nos ve menos, especialmente en días de lluvia, de baja luminosidad y por la Hay que procurar cruzar la calle por zonas bien iluminadas, o llevar elementos



Cuando vamos en el autobús

- Esperamos al autobús en la acera y fuera del
- Subimos al autobus en y despacio.
- Nos sentamos con y sin armar
- Nos quedamos quietos y todo el trayecto.
- Cuando lleguemos, nos bajamos despacio y en fila, y por detrás del autobus, ni por delante nunca.

Conviene además que recojáis con los otros niños de la clase y vuestro profesor aquellas señales de tráfico que están destinadas específicamente a los peatones.

ÁREA DE *descanso*

GRAN CRUCIGRAMA

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1						▲							
2			▲		▲								
3									STOP				
4		▲			○						▲		
5								▲		▲			
6					○								
7					○								
8	○									○			
9		▲			○						▲		
10													
11		STOP											
12													
13				▲				▲					
14								▲					
15										○			

HORIZONTALES 1: Breve, de poca duración. Cierto grado de militar.- 2: Cerveza inglesa. Consonante repetida. Trátalo con excesivo cariño.- 3: En sentido figurado, y familiarmente, simpleza. General y político español, que se distinguió en la guerra de Marruecos y murió asesinado.- 4: Vocal. Reza. Elemento químico del grupo de las tierras raras. Consonante.- 5: Género de plantas apocináceas venenosas, propias de América tropical. Grito deportivo. Símbolo químico del cromo.- 6: Seca, estéril. Nave. Pierde el equilibrio.- 7: Barro. Adeptas a una causa.- 8: Sujetará a su dominio. Forma pronominal.- 9: Vocal. Afirmación. Novillos menores de dos años. Vocal.- 10: Nota musical. Conjunción copulativa. Símbolo químico del talio. Llano alto y despejado de un monte.- 11: Vocal. Punzábamos con objeto agudo.- 12: Privados de calor. En sentido figurado, tostásele.- 13: Átomo que lleva una carga eléctrica. Semejante. Necias.- 14: Sumamente oscuras. Sacerdotisa del dios Baco.- 15: Variación que ofrece un cuerpo en cuanto a sus propiedades físicas sin cambiar las químicas. Llamada internacional de auxilio.

VERTICALES 1: Fondos de que dispone una empresa comercial. Cierto guiado judío.- 2: Onda marina. Dios griego del Amor. Conjunción disyuntiva. Pieza redonda en los escudos de armas.- 3: Agitados, sacudidos. Familiarmente, vestido femenino de calidad inferior.- 4: Consonante. Poder, superioridad. Consonantes de Rut.- 5: Parte de la misa desde el credo a la consagración. Vocal. Repetir una petición.- 6: Símbolo químico del bismuto. Vocal. Ligue con cuerdas. Consonante. Pongo la carne al fuego.- 7: Letra numeral romana. Raza humana prehistórica. Símbolo químico del fósforo.- 8: Querer, estimar. Irritalas, encolerizas. Nota musical.- 9: Letra griega. Antepecho alrededor de la boca de un pozo. Raza linaje.- 10: Falta de religión o piedad. Consonante. Formasen cuadros en la huerta para sembrar en ellos.- 11: Señalo el peso que ha de rebajarse por el embalaje. Fatigamelas.- 12: Yerno de Mahoma. Lance, circunstancia. Revestimiento de un piso con ladrillos o losas.- 13: Palabra con que se designa a una persona o cosa para distinguirla de las demás. Asases ligeramente los alimentos.

SOLUCIONES

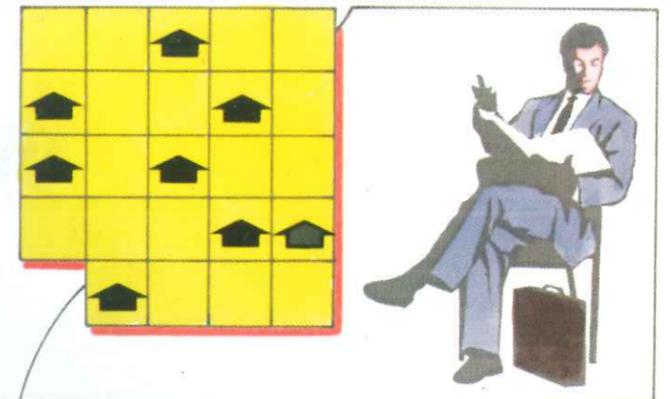
AL GRAN CRUCIGRAMA: (sólo horizontales) - 1: Corto. Capitán - 2: Ale. Bb. Mimalo - 3: Pampina. Firm - 4: I. Ora. Erpio. B - 5: Tereña. Ra. Cr - 6: Arda. Nao. Cae - 7: Lodo. Adictas - 8: Sometera. Nos - 9: A. Si. Erates - 10: Do. Ni. Tl. Raza - 11: A. Pichtramos - 12: Fros. Assesla - 13: Ion. Tal. Leías - 14: Negras. Mende - 15: Aiotopia. Sos. A LA CHARADA: VI-NO. AL JEROGLÍFICO: Entendido

EL DIBUJO MISTERIOSO



Luisa, que siempre va a la moda, se sorprende de la prenda que hace furor esta temporada. Sombree los espacios señalados con un punto, y también usted estará a la última.

COMECOCOS



El agente de la propiedad inmobiliaria debe repartir este terreno en ocho partes iguales, de forma que cada una de ellas contenga una casa. Será capaz de conseguirlo?

CHARADA

Segunda-prima quimera, que por el todo no fuera.

JEROGLÍFICO



PROBLEMINO

Rosa, Jesús y Juanma reunieron 50 euros para comprar un regalo. Sabiendo que Jesús había contribuido con doble cantidad que Juanma y éste con tres veces lo que Rosa, ¿cuánto había aportado esta última?

★ JORDI PASC JORDI



ABRÓCHATE EL CINTURÓN. ABRÓCHATE A LA VIDA.
El cinturón de seguridad reduce a más de la mitad la mortalidad en caso de accidente.