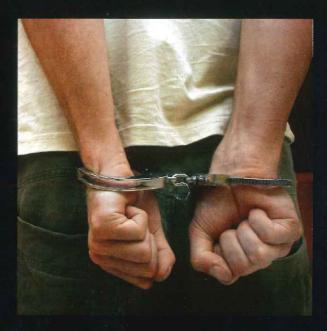
AÑO XXI Nº 174 Septiembreoctubre 2005

TOFFICO.

Dirección en Internet: www.dgt.es/revista

DELITOS DE TRÁFICO: ¿MÁS DUREZA?



SILLITAS ESPAÑOLAS CON AIRBAG

VIDEOJUEGOS:

¿BUENOS PARA FUTUROS CONDUCTORES?

TACÓGRAFOS "ANTIFRAUDES"

LOS COCHES
PEQUEÑOS

SE APUNTAN A LA SEGURIDAD

DESAPARECE LA GASOLINA SÚPER





Resulta imposible saber si el conductor se ha despistado y se ha pasado la entrada al citado carril reservado para el giro o es uno de esos conductores 'listillos' que confunden tener prisa con la

ASÍ LO VI

mala educación de saltarse una cola, como si los demás conductores que esperan con paciencia su turno no tuviera prisa o, simplemente, fueran más tontos que ellos. La realidad es distinta: simplemente se trata de personas mejor educadas.



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

Exigir que nuestras carreteras sean seguras

Circulaba por la BV-1462 de Vallvidrera en dirección a Les Planes (Barcelona), cuando, en un tramo recto y con línea discontinua, me decidí a adelantar otro vehículo que circulaba bastante lento. Hago hincapié en que existía buena visibilidad y autorización para poder adelantar. Cual sería mi sorpresa cuando a mitad del adelantamiento surgió una furgoneta de una incorporación que existe a la izquierda, en dirección contraria a mi coche; repuesto momentáneamente del susto inicial, tuve el tiempo justo de volver al

carril derecho, gracias a que el vehículo que estaba adelantando retuvo algo su marcha. Es lamentable que exista una autorización para adelantar cuando

hay una incorporación en medio del tramo. Los automovilistas pagamos mucho dinero en impuestos para exigir que nuestras carreteras sean seguras, y con señalización adecuada. Procuro ser prudente en carretera y ciudad; poseo todos los permisos de conducir y he llevado todo tipo de camiones y autobuses, con remolque y sin, y este último susto me lleva a meditar sobre cuántos accidentes se producen al año en situaciones semejantes a la que me ha pasado a mí. En este caso, buscar culpables puede ser infructuoso, dado que no existe infracción aparente. Ahí queda mi caso, para si es posible, encontrar alguna solución. - Carlos Perotta Rodríguez. Sabadell (Barcelona).

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

sumario













los castigos basados en trabajos sociales **RADARES CONTRA LA** VELOCIDAD.

Más de cien mil conductores han sido "pillados" in fraganti por los radares situados en la carretera. Es preocupante no sólo las altas velocidades de algunos, sino los que habitualmente circulan muy deprisa y los que ignoran los avisos y son "retratados" hasta diez días seguidos

DELITOS DE TRÁFICO: MÁS DUREZA?

Según expertos jurídicos y políticos, habría que endurecer el sistema penal para luchar contra la violencia vial v evitar la sensación de impunidad. Además, se aboga por involucrar y especializar a los fiscales y potenciar

VIDEOJUEGOS: MEJORARÁN EL **CONDUCTOR DEL FUTURO?**

Los niños que juegan con videoconsolas o el ordenador, ¿serán meiores conductores mañana? Los expertos creen que meiorarán sus reflejos, pero les costará más tomar decisiones.

EL TACÓGRAFO DIGITAL ANTI-FRAUDE.

El nuevo tacógrafo digital -de uso obligatorio por normativa europea desde el pasado 5 de agosto- guiere terminar con la competencia desleal. Es menos vulnerable a la manipulación, incorpora más datos y se propone como una barrera efectiva contra el fraude.

PEQUEÑOS: GRANDES EN SEGURIDAD.

Pasan los crash test con nota, su equipamiento no tiene nada que envidiar a los de segmentos superiores y su versatilidad y espacio permite viajar incluso a las familias que prefieren coches pequeños. Los nuevos utilitarios llegan con mayor tamaño, más seguridad y diseños convincentes.

58 BERNAT SORIA.

Este investigador, pionero en la defensa del uso de células madre, es un conductor convencido de las necesidad de utilizar el cinturón de seguridad (_me lo pongo hasta para ir a la esquina) y de que los padres proporcionen un buen ejemplo a sus hijos de cara a la conducción.

TRÁFICO 2 Septiembre-octubre 2005

La DGT refuerza su flota de controles preventivos Auténticas oficinas rodantes. Así puede definirse a

los diez primeros monovolúmenes. Fiat Ulvsse, equipados especialmente para actuar en controles preventivos de alcoholemia y velocidad, que la DGT prestará de forma rotatoria a los ayuntamientos que lo soliciten. "Estos vehículos incorporan un etilómetro evidencial, con el cual es posible sancionar sin pruebas posteriores, v unos radares con cámara digital, que revelan las fotografías en el momento", afirma Herminio Racero, investigador del área de seguridad vial de la DGT.

Las unidades cuentan con excelentes características de seguridad, habitabilidad v confort. "Se trata de vehículos que, por primera vez, combinan funciones de radar y etilómetro, en un kit especial que ha sido adaptado a este modelo para la DGT", señala Luis Velasco, responsable de



La habitabilidad es otro de los elementos pensados para que el personal de vigilancia de la DGT realice su trabajo eficazmente. Los asientos delanteros y traseros se desplazan y dejan un espacio suficiente como para que el vehículo se transforme en una oficina móvil.

Repostar de noche reduce la contaminación

Si debe repostar gasolina, meior de noche que de día: así ganará en calidad el aire que respiramos. La Conseiería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Madrid asegura que si se reposta de noche, se reduce la formación de ozono troposférico. Este ozono se forma a partir de algunos contaminantes ori-

ginados durante el repostaje, que se activan baio la radiación solar. Por ello, si se reposta de noche, las emisiones de contaminantes tienen menos posibilidades de formación de ozono, y se purifica el aire de la ciudad.



¿A quien se le ocurre?

Parece una señal para padres que pasean plácidamente con sus hijos. Nos la ha enviado -v se lo agradecemos- un lector de "Tráfico", que la tomó en una calle del barrio de Albaicín, en Granada. El lector en cuestión. Miguel García Haro, se pregunta si esta señal guerrá indicar que por allí deben pasar obligatoriamente los padres acompañados de sus hijos. No lo sabemos, pero esta imagen paternal no es tan frecuente, y por eso la recogemos.



Ciudades con taxis caros y baratos

Tomar un taxi de noche en Tarragona puede salir casi un 145% más caro que si a la misma hora se lo coge en Tenerife. La baiada de bandera más un kilómetro en Tenerife cuesta 2.10 euros, mientras que en Tarragona supone abonar nada menos que 5,15 euros. Así lo señala un estudio comparativo de las tarifas de cuarenta y una ciudades españolas, realizado por la Fe deración de Consumidores en Acción (FACUA). Según este trabaio, la ciudades con tarifas más caras son Tarragona, Murcia y Lleida, y las más baratas se aplican en Tenerife y Melilla. Las tarifas diurnas por kilómetro más caras se cobran en Badajoz y Tarragona (0,80 euros), y la más económica se halla en Tenerife (0.40 euros).

Cursos de aestión de movilidad v transporte



Fabra, patrocinada por el RACC. Su objetivo es aumentar el número de especialistas en temas de movilidad y transporte de personas y mercancías. El curso tiene una titulación de diploma universitario de postgrado, expedido por la Universidad politécnica de Cataluña; dura 189 horas divididas en 9 módulos mensuales de 21 horas cada uno y la matrícula cuesta 3,400 €.

Más información: Carmen Lázaro Tel.: 93 401 57 75/401 08 94 e-mail:

info.general@fundacio.upc.edu

Mascar chicle para no dormirse

Mascar chicle no sólo es cosa de niños, también ayuda a los adultos cuando conducen porque aminora el riesgo de dormirse al volante y mantiene el nivel de atención del conductor, según un estudio. "Se presta a un chiste fácil, pero el estudio es muy serio, porque el sueño se encuentra entre las cinco primeras causas de accidentes de tráfico con víctimas", afirma Juan José Alba, director del Grupo de Seguridad Vial y Accidentes de Tráfico (GSVAT), instituto responsable de la investigación.

Después de casi 20 horas de vigilia en un simulador que medía los distintos niveles perceptivo-motores, un grupo de conductores mostró resultados distintos si comían, o no caramelos o chicles durante la aprueba. La capacidad de reacción,

agudeza visual, estado de ánimo y la percepción de señales mejoraron en los conductores que comían caramelos o mascaban chicles.



La bici como transporte alternativo para la ciudad

Fue un acto reivindicativo y lúdico, pero con una conclusión preocupante: las obras en Madrid tienen en cuenta el tráfico rodado, pero ignoran la bicicleta. Los días 16 y 17 de septiembre se cele-

bró en Madrid la III Edición de 24 horas en bici, un acontecimiento que organiza la Asociación Pedalibre de usuarios de bicicleta. Se pretende demostrar que la bicicleta es un transporte alternativo para reducir la contaminación atmosférica v

acústica de la ciudad. Entre otras personalidades, el Director General de Tráfico, Pere Navarro, y la Directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Anna Ferrer (en la foto), también se montaron a una bicicleta para apovar el evento.

Al volante, los varones son más peligrosos

UNESPA ha realizado una auténtica radiografía de los accidentes de tráfico con daños corporales. Y deia en evidencia que los jóvenes, si son varones y noveles al volante (menos de un año), cometen accidentes el doble



de graves que ellas. Sin embargo, la edad "no perdona", ni discrimina por sexos. Cuando los conductores son adultos (a partir de 55 años), y cualquiera que sea su sexo, la gravedad media del accidente crece. El informe señala, además, que los accidentes en turismos nuevos (más potentes y con menos de 4 años) son más graves, lo que indica que los conductores jóvenes con este tipo de vehículos tienen patrones de conducción más veloces. El análisis determina que los acci-

dentes graves y con daños corporales son un fenómeno interurbano propio de desplazamientos largos.

Seguridad Vial: aprender jugando

Una iniciativa innovadora: juegos que enseñan a conducir. La Editorial ETRASA acaba de lanzar al mercado una serie de productos de educación vial "para niños de 3 años hasta adolescentes de 14". En su catálogo de productos, la editorial señala que



"es fundamental la formación y concienciación de les niños. para mejorar la seguridad vial en los próximos años". La gama de productos incluve desde material didáctico para educación infantil, primaria v secundaria,



para PC. Los precios, muy variables: desde una lámina puzzle de señales a 5 €, una colección de láminas de señales, a125 €, hasta una maqueta eléctrica de semáforos y señales, a 589 €. Más información en tel: 902152547, o en:

www.etrasa.com

Conducir bebido, 400 veces más peligroso

"Alcohol y otras drogas, medicamentos y seguridad vial" ha sido el título del IX curso de verano de la Universidad de Cantabria que, organizado como cada año por la Dirección General de Tráfico (DGT), se celebró en Laredo entre el 5 y 9 de septiembre.

Se puso de relieve que el alcohol incrementa el riesgo de accidente hasta en 400 veces y cuadruplica la probabilidad de padecer lesiones mortales en una colisión. En torno al 40% de los conductores y peatones fallecidos por accidente de

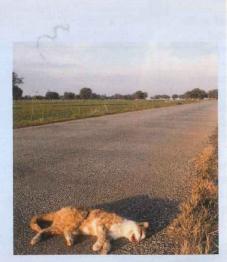
tráfico presentan alcohol o drogas en su organismo v más del 20% de toda la mortalidad ocurrida por alcohol en España es atribuíble a los accidentes de circulación. En cuanto a las otras drogas, constituyen un problema vial emergente, que precisa aún del impulso de intervenciones específicas. Treinta destacados profesionales, procedentes de distintos ámbitos, analizaron estas alarmantes consecuencias.





6.000 accidentes con animales en 2004

Mas de 6.000 accidentes se produjeron en 2004 con implicación de animales. Según datos del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial de la DGT, en siete de cada diez siniestros estuvieron involucrados animales de caza. Un hecho tan importante que ha motivado la incorporación en la ley de Seguridad Vial de una disposición referente a la "Responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas". La norma contempla a tres posibles responsables: el conductor, si ha incumplido alguna de las normas de circulación: los propietarios de los terrenos de caza, cuando el accidente sea consecuencia de la acción de cazar o de una falta en la conservación del terreno acotado; y el titular de la vía pública, si el accidente se ha producido como consecuencia del estado de conservación o señalización de la misma.



Carreteras, al borde del colapso

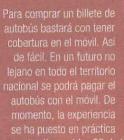


autovías v autopistas españolas se acercan a su nivel máximo de capacidad. según un estudio realizado por la

Asociación Española de la Carretera (AEC) que analiza estas vías en los principales países europeos. Aunque nuestra red ha crecido notablemente en los últimos años y supera los 12.000 kilómetros (datos de 2004), sólo el 6.7% de ellos cuenta con tres o más carriles por sentido, frente a la red de autopistas del Reino Unido, que alcanza un porcentaje del 71%, Bélgica (29%), Italia (23%) y Alemania (21%).

Galardón para las Vías Verdes

El Programa Vías Verdes, por su labor en favor de vías para transportes alternativos, ha obtenido el III Premio Con Bici a la Movilidad Sostenible, que otorga la Coordinadora CONBICI. El programa ganador representa un ejemplo para lograr una nueva cultura del ocio al aire libre y de la movilidad no motorizada, respetuosa del medio ambiente.







Antes de conducir, piensa

Con esta invitación contundente, "Antes de Conducir, Piensa", Bridgestone Hispania y RACE están realizando una campaña sobre seguridad vial por 25 ciudades españolas. Se ha adaptado un Aula Móvil en un inmenso trailer, donde repartirán más de 300.000 folletos y 60.000 manómetros para medir la presión de los neumáticos. Los temas escogidos tienen una gran incidencia en la accidentalidad del tráfico: la importancia de usar el cinturón de seguridad, de llevar en buen estado los neumáticos (tanto la presión como profundidad del dibujo), del uso correcto de los dispositivos infantiles y del reglaje idóneo del reposacabezas.

Cursos para enseñar seguridad vial

Los profesores y educadores extraescolares interesados en la enseñanza de la seguridad vial podrán inscribirse en la Universidad Nacional de Educación a Distancia (LINFD) en los XIV Cursos de

Educación Vial. que organizan esta Universidad y la Dirección General de Tráfico (DGT). Los cursos son básicamente



dos: uno dirigido a Diplomados v Licenciados ("Experto Universitario



340 € Más información: (+34) 91 386 72 75/15 92 o en:



La primera revista del motor en DVD

Cualquier soporte es bueno si de la Seguridad Vial se trata. Ha nacido la primera revista del automóvil en DVD: "Motor Point DVD". La dirige Tomás Diaz-Valdés, se distribuye en los puntos de venta



de prensa y su precio es de 2,95 €. En su primer número, incluye un amplio reportaje sobre la historia del automóvil en España y el mundo, además de otros trabajos de interés. Más información:



www.motorpoint.com

Menos muertos, más esfuerzos

or segundo verano consecutivo, la trágica cifras de muertes en nuestras carreteras ha descendido, lo que no quita un ápice de dramatismo a las 666 personas que se han dejado la vida sobre el asfalto, la mayoría de ellas cuando acudían a disfrutar de sus vacaciones, durante las mismas, al regreso... Es verdad que en el verano de 2004 se dieron las cifras menos trágicas de los últimos 25 años (con 711 fallecidos) v que este año la cifra ha descendido en 45, pese a muchos factores, entre ellos la creciente matriculación de coches (sólo en agosto, 155.539 vehículos, un 19% más que en el mismo período del año anterior). Pero seguimos hablando de muchos muertos y ello nos deben seguir estimulando para que todos arrimemos el hombro todavía más. Son muchos fallecidos y detrás, muchas familias rotas.

El esfuerzo de la Administración, de las administraciones, de los fabricantes de coches, de los educadores, de todos los que están alrededor del mundo del motor y la seguridad vial deben continuar sin tregua, pero es fundamental inculcar en quienes manejan el volante la importancia de respetar al máximo las normas de seguridad. Es verdad que muchos conductores han aflojado el pie del acelerador quizá conscientes de que nadie puede conducir por ellos, pero no es menos cierto que se siguen viendo muchas barbaridades: los datos de algunos irresponsables captados por los radares son elocuentes.

av muchos accidentes fruto de la desgracia, de un despiste, de la barbaridad de 'otro' en la carretera, pero otros muchos se producen. y llegan a tener consecuencias trágicas. sencillamente porque sigue habiendo algunos conductores, aunque sean una minoría, que no dan importancia -muchas veces de forma inconsciente, por desconocimiento- a lo que llevamos entre las manos y las consecuencias fatales que puede tener un mal uso del coche: Este verano ha descendido el porcentajede muertos que no llevaban cinturón, un 21%, pero debemos hacer hincapié en que nada menos que ;;152!! fallecidos no llevaban cinturón. Otros datos significativos: 26 de los fallecidos en moto no llevaban casco; en 19 de cada 100 accidentes mortales la velocidad ha sido la causante; el 45% de los accidentes mortales ha sido por salida de la vía. ¿Cuántos por exceso de velocidad? ¿Cuántos por el dichoso teléfono? Y nada menos que el 30% de las tragedias tiene detrás una distracción del conductor. Datos para reflexionar que no deben quedar ensombrecidos por una cifras positivas. Estamos en la buena línea? Parece que sí. Pero nadie se puede permitir el lujo de bajar la guardia. O per-Tráfico deremos esta guerra.

El próximo número de "Tráfico" comenzará a distribuirse en la primera quincena del mes diciembre



AÑO XXI

Número 174 Septiembre-

Director: Jesús Soria (jsoria@dgt.es).

Redactores-jefe: Juan M. Menéndez -edición- (jimmenendez@dgt.es) y J. Ignació Rodríguez -información- (jirodriguez@dgt.es). Confección: José Bélamo. Redactores: Mercedes López (mlopez@dgt.es), Néstor Norma (nnorma@dgt.es) y Carlos Nicolás (cnicolas@dgt.es). Fotografía: Paul Alan Putnam, Ofelia De Pablo y Lucía Rivas (colaboradores)

Secretaria de Redacción: Ana Álvarez (amalvarez@dgt.es). Colaboran en este número: Javier Álvarez, Arias, Juan C. González Luque, Joaquín Guzmán, Charo Laíz, Rosa Márquez, Andrés Más, Mena, Quique, Ramón, Elena Valdés y Carmela Rebolledo (Test), Infografía; Dlirios, Javier Ibáñez y K5W Infographic. Colaboración especial: Isaías Lafuente.

Redacción: c/ General Aranaz, 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

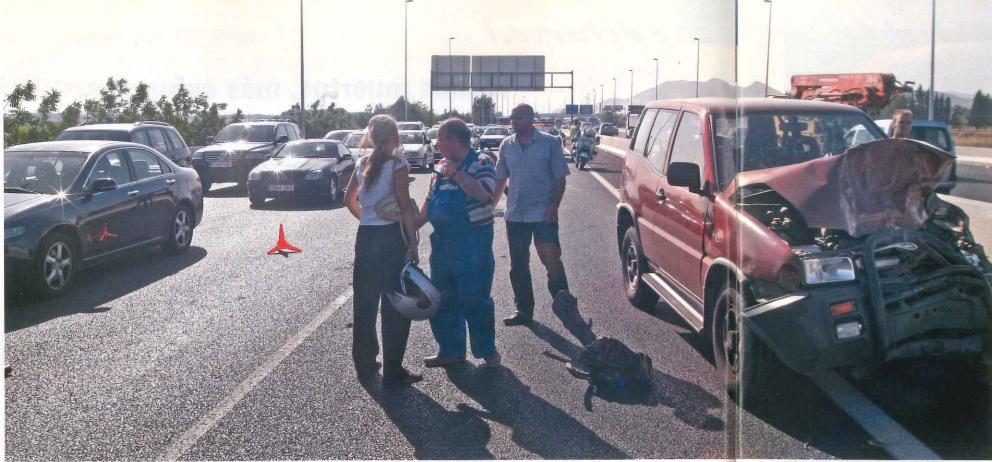
Consejo Editorial: Carlos Adiego, María Luisa Alonso, Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, A. Mónica Colás, Jesús Díez de Ulzurrun, Federico C. Fernández, Anna Ferrer, Ramón Ledesma, Juan Jesús Martín, Candelaria Mederos, Juan M. Menéndez, Fernando Muñoz, Pere Navarro, Antoni Riu, José Ignacio Rodríguez, José Luis Sánchez y Jesús Soria.

Impresión y distribución: ALTAIR QUEBECOR, Fotomecánica: ESPACIO Y PUNTO. Depósito legal; M-25.988-1985, N.I.P.O.: 128-05-002-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



Tirada de este número: 350.000 ejemplares.



VERANO 2005: 45 muertos y 64 heridos graves menos que el año pasado

666 MUERTOS... PERO SIGLIEN BAJANI

Durante julio y agosto pasados, 666 vidas humanas se perdieron en las carreteras españolas en 561 accidentes mortales. Además, 297 personas resultaron gravemente heridas y otras 313 levemente. Pese a la tragedia, es el segundo verano seguido que baja la accidentalidad pues hay 45 muertos y 64 heridos graves menos que en los mismos meses de 2004.

tiembre, hacemos un nuevo balance de la accidentalidad estival, que este verano trae el trágico resultado de 666 personas fallecidas, 297 heridos graves y 313 leves en los 561 accidentes de circulación mortales registrados durante los meses de julio y agosto pasados. A pesar de todo, son cifras inferiores a las del verano de 2004, pues hay 45 menos muertos (-6,5%), se han reducido los

omo cada mes de sep-

ves en 102 (-24%). Por comunidades autónomas, los accidentes mortales descendieron sobre todo en Aragón (-47,2%), Murcia (-23,5%), País Vasco (-20,8%), Andalucía (-19,6%) y en la Comunidad Valenciana (-18,6%); por el contrario, au-

accidentes mortales en 44 (-7,3%), los

heridos graves en 64 (-17,8%) y los le-

mentaron principalmente en Asturias (+100%), Galicia (+26,3%) e Illes Balears (+16,7%). En números absolutos, Andalucía, Cataluña y Castilla y León contaron más accidentes letales (82, 68 y 67 respectivamente) y muertes (99, 84 y 84) que ninguna otra autonomía. Y por provincias, los mayores descensos

MÁS CINTURONES, **MENOS CASCOS**

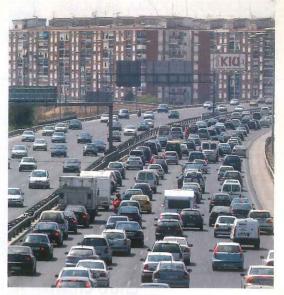
Este verano hubo un 21% menos de víctimas mortales sin cinturón que en 2004. Aún así, hay que destacar que de las 448 personas que fallecieron en turismos y furgonetas, 152 (una de cada tres) no usaba retención. Por otro lado, 26 de las personas fallecidas en motocicleta y ciclomotor no llevaban casco, es decir, un 44% más que en verano de 2004.

de la mortalidad se localizaron en Badajoz (8 muertos en 2005, 26 en 2004) v

DISTRACCIONES Y SALIDAS DE VÍA.

¿Por qué y cómo sucedieron estos accidistracciones (30%), velocidad inadecuada (19%) y maniobras antirregladente, casi la mitad (45%) fueron salidas de vía, que provocaron 298 muertes: el 17% fueron colisiones fronto-laCAMPAÑA **CONTRA LA ALCOHOLEMIA**

Entre el 11 y el 24 de julio pasados, la DGT puso en marcha una campaña especial de intensificación de los controles de alcoholemia. Fueron 260,418 conductores sometidos al alcoholímetro y 3.810 los resultados positivos (1,5%). En total, durante todo el verano se controló a más de medio millón de conductores y se formularon más de 15,000 de-



En fines de semana hubo 209 accidentes mortales

terales (117 fallecidos) y el 16% frontales (117 fallecidos).

¿Y en qué tipo de vías se produjeron? 416 de los accidentes letales -tres de cada cuatro- sucedieron en carreteras convencionales y en ellos murieron 481 personas, 54 me-

VERANO

CIFRAS DE

CONSECUTIVO.

DESCIENDEN LAS

ACCIDENTALIDAD

nos que 2004. Por su parte, en autoocurrieron 116 accidentes con 154 muertos, 5 fallecidos menos que en 2004. Dos datos más: durante los fines de semana (sábados y domingos) aumentaron

levemente las cifras de accidentes mortales (209) y muertos (254), respectivamente, un 2% y 1,6% más que en 2004.

Por tramos horarios, entre las 20 y 7 horas se produjo el 37% de los accidentes mortales.

Este segundo descenso consecutivo de la accidentalidad en verano -por cierto, es la primera vez que hay más

víctimas mortales en julio (343) que en agosto (323)-. es más significativo teniendo en cuenta que, en un año, el parque automovilístico ha crecido en un millón de unidades (27,6 millones de vehículos a finales de agosto de 2005)

y también que el censo de conductores crece un 3% cada año y que actualmente hav unos 23 millones.

POR SEGUNDO pistas y autovías Valencia (22 en 2005, 39 en 2004). mientras que la mayor subida se registró en Girona (26 en 2005, 14 en 2004).

dentes mortales? La mayoría fue por mentarias (14%). Según el tipo de acci-

Accidentalidad del verano **Escáner** Accidentes mortales a 24 horas (Fuente: DGT) **Accidentes Víctimas** Heridos Heridos agosto VÍCTIMAS MORTALES POR COMUNIDAD AUTÓNOMA -14,7% 36 23 -36.1% 27 56 +40% 22 83,3% 32 +6,7% 23 18 -14,3% 20 17 -22,2% 55 85 66 País Vasco 29 20 -31% +2,4%

Desde agosto, algunas infracciones son más graves a efectos de sanción (por ejemplo, no identificar al conductor responsable por el titular del vehículo). Esta reforma de la Ley de Seguridad Vial—que incorpora el sistema de puntos, que entrará en vigor próximamente— fija en 1 mes el período mínimo de retirada del permiso de

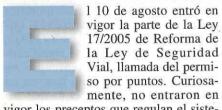
conducción.



Entró en vigor la reforma de la Ley de Seguridad Vial

SE AGRAVAN LAS SANCIONES

J. M. M. Foto: Paul Alan PUTNAM



vigor los preceptos que regulan el sistema de puntos –se espera a la normativa de desarrollo–, sino unas modificaciones en la calificación de las infracciones y las sanciones. Las principales son:

- El plazo para pagar una sanción con reducción del 30% es de 30 días desde la notificación (antes, hasta la resolución del expediente sancionador).

CON MÁS SANCIÓN

En tres casos, las cuantías de las sanciones serán mayores de la señaladas:

- Al titular del vehículo que, requerido para identificar verazmente al conductor presuntamente responsable de la infracción, incumpla esa obligación se le impondrá una sanción de cuantía de hasta 1.500 € y como mínimo de 301 €.

- Conducir sin ser titular del correspondiente permiso conllevará la imposibilidad de obtenerlo durante dos años.

- Quebrantar la suspensión temporal del permiso (conducir con el permiso retirado) se sancionará con 1 año de suspensión (la primera vez) y 2 años las siguientes veces

- El período mínimo de suspensión de los permisos es 1 mes (antes, unos días).

- Se eleva a muy grave incumplir el deber de identificar al presunto responsable de una infracción.

- Se elevan algunas infracciones, "por su reproche social, peligrosidad y su directa relación con la seguridad vial", de leves a graves y de graves a muy graves. Además de la sanción económica, a las infracciones graves se les podrá imponer suspensión del permiso o licencia de 1 a 3 meses; sin embargo, las muy graves llevarán aparejadas, en todo caso, suspensión del permiso. Además, cuando entre en vigor el permiso por puntos, se descontarán al infractor los correspondientes a cada infracción.

LEVES Las que no se califiquen expresamente como graves o muy graves

Hasta 90 €

RAVES Son las conductas tipificadas por la Ley y referidas a:

- Límites de velocidad, prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido.
- Paradas y estacionamientos en lugares peligrosos
- Circular con al alumbrado defectuoso o produciendo deslumbramientos
- No respetar las señales de los agentes, la luz roja de un semáforo o un Stop.
- Conducción negligente
- Arrojar a la vía objetos que pudieran provocar incendios o accidentes
- Conducir utilizando dispositivos incompatibles con la atención en la conducción.
- Circular con un vehículo sin pasar la ITV.
- Conducir utilizando auriculares o dispositivos de telefonía móvil.
- Conducir utilizando mecanismos de detección de radar.
- No utilizar el cinturón, casco o dispositivos de retención infantil.
- Conducir con el permiso caducado.

MUY GRAVES Son las conductas tipificadas por la Ley y referidas a:

De 301 a 600 €

- Conducir vehículos con tasas de alcohol superiores a las permitidas o bajo la influencia de estupefacientes o sustancias análogas.
- Incumplir la obligación de someterse a pruebas de alcoholemia y sustancias prohibidas.
- Sobrepasar en más del 50% la velocidad máxima permitida, superando al menos en 30 km/h el límite máximo.
- Conducción manifiestamente temeraria.
- La ocupación excesiva del vehículo que suponga un aumento del 50% de las plazas.
- Circulación en sentido contrario.
- Carreras no autorizadas entre vehículos
- Excesos en más del 50% en los tiempos de conducción y descanso establecidos para
- Incumplir la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de la infracción.
- Conducir un vehículo sin haber obtenido el permiso correspondiente.
- Circular con un vehículo no matriculado o que incumpla las condiciones técnicas.
- Circular por autopistas o autovías con vehículos expresamente prohibidos para ello.

Micarril



COLEGIOS, LLevamos algunas semanas de colegio y muchos niños han vuelto a la rutina: de casa al coche y del coche al colegio: del colegio al coche, y del coche a casa. Naturalmente, como son trayectos cortos, no pocos pequeños y no pocas madres se saltan las normas más básicas de seguridad 'a la torera': es decir, nada de cinturón, nada de sillitas. Los frenazos por los que los niños salen despedidos contra la madre o el padre, contra la ventanilla. contra el parabrisas, pudiendo lesionarse gravemente sólo les pasan a los demás. Craso error.



HIBRIDOS. Los fabricantes de coches parecen decididos a asociarse para fabricar coches de bajo consumo. En las últimas semanas, varios de los 'gigantes' de la automoción han anunciado acuerdos para avanzar en las tecnologías que permitan la subsistencia de un mercado amenazado por la dependencia del carísimo petróleo de los últimos tiempos. Quizá ha llegado el momento definitivo de desarrollar de verdad esos coches híbridos que tanto dolores de cabeza pueden evitar. O dárselos a los países productores de crudo...



TRAGEDIA. El copiloto de rallies Michael Park se dejaba la vida cuando disputaba la prueba Rally Racc de Gran Bretaña. El piloto, Markko Martin, se salió de la carretera y el coche, un "306", se estrelló contra un árbol. El coche se partió en dos y mientras uno fallecía, el otro salía ileso. Un accidente que habla de la extremada peligrosidad de algunos tramos de estas pruebas y de la yulnerabilidad de quienes vamos dentro de los coches. Ni el casco, ni las superprotecciones de estos vehículos, ni nada es capaz de salvar la vida cuando el golpe es de importancia.

"Alonsos" y "farruquitos"

a boda de hace unas semanas de Farruquito, el bailaor que un día atropelló a un peatón, le causó la muerte y se dio a la fuga, me trajo a la memoria las viejas películas de 'gansters'. La tragedia

por un lado; la fiesta, por el otro. Las víctimas lamiéndose las heridas sin cicatrizar, por un lado; los trajes de rayas, el blanco, el arroz, la alegría ausente de la tragedia y la fiesta hasta el día después, por otro. Las miradas inquisidoras

de algunos testigos cercanos. junto a los gritos de ;inocente! inocente! de los presentes más afines. Los fieles, por un lado; los que, como Antonio Banderas, invitado que no acudió. quizá porque no estaba para películas, por otro. Lo mismo que Curro Romero, quizá harto de dar capotazos para los pitos. Los radares no han coincido en el tiempo con 'la boda', pero han tenido tanto protagonismo como el artista que un día cometió la metedura de pata más grande de su vida, aunque no le haya salido muy cara. El que cometen algunos de los conductores que se deben creer "Alonsos" en potencia. Unas semanas con los nuevos radares en la carretera han servido para detectar que más que



Jesús SORIA

rruquitos". Infractores de las normas más básicas que, escudados en el supuesto anónimo, se atreven con las mayores atrocidades sobre el asfalto. Desde el conductor "L" que se cree el más preparado del mundo a ése imbécil capaz de conducir 'a toda pastilla' con con un pie –¡¡sí, sí, un pie!!– en la ventanilla. O el niñato que coge todos los días el "Golf GTI" de su madre para fundirse el talonario de cheques-gasolina de los papás y hace oposiciones para el Centro de Parapléjicos de Toledo; o el que pisa el acelerador todos los días a la misma hora, incluso cuando se 'esca-

"alonsos", la carretera está llena de "fa-

quea' del trabajo todos los

viernes mucho antes.

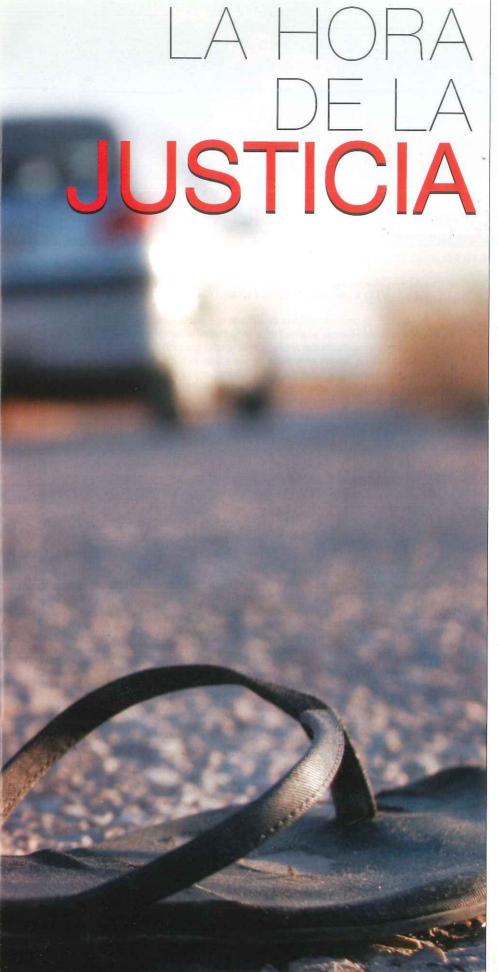
Todos ellos son inocentes, pero compran todos los días papeletas para esa serie que se escribe sobre el asfalto, sin guión previo, y en la que, como Farruquito, implican a otros sin comerlo ni beberlo. En estos casos se está poniendo la mirada cuando se habla de endurecer los delitos del tráfico.

Hablando con los familiares de las víctimas es fácil entender la postura de quienes han sufrido directamente la tragedia. Las carreteras están llenas de "alonsos" que no saben entrar en un curva sin riesgo de volcar ni controlar un coche que vaya un poco lanzado y de "farruquitos" que siguen campando a sus anchas.

LA CARRETERA ESTÁ

LLENA DE 'ALONSOS' QUE NO SABEN ENTRAR EN UNA CURVA SIN RIESGO NI CONTROLAR UN COCHE... Y DE "FARRUQUITOS" QUE CAMPAN A SUS ANCHAS.





Tenemos penas de cárcel para los delitos de tráfico. pero hay cierta sensación de impunidad porque se aplican escasamente y con disparidad de criterios. Expertos consultados por "Tráfico" plantean, más que aumentar las penas, concretar a partir de qué tasa de alcohol o exceso de velocidad es delito, implicar y especializar a las fiscalías y potenciar la prevención y los trabajos en benefició de la comunidad. Cuando ya están en marcha las otras medidas posibles para luchar contra los accidentes -permiso por puntos, radares, etc.parece que ha llegado la hora de la Justicia.

a sentencia del bailaor Farruguito, que no irá a la cárcel por atropellar a un peatón y no prestarle ayuda, ha reavivado el debate sobre sobre si es necesario endurecer el Código Penal. Un debate que la revista "Tráfico" ha querido trasladar a sus páginas consultando a magistrados, fiscales, expertos juristas, políticos y a las propias víctimas. De hecho, el II Foro Contra la Violencia Vial, organizado por Stop Accidentes, se centró en esa necesidad de reforma. La presidenta de la asociación de ayuda a los afectados por los accidentes de tráfico, Ana María Campo, exigió toda la dureza para quienes vulneran las normas, "porque la solución no pasa por una indemnización, son delincuentes que ponen en peligro la vida de los demás"; y pidió que, al igual que en Francia, el presidente Rodríguez Zapatero liderara la lucha contra la violencia vial.

Según los expertos que participaron en el citado foro, y otros a quienes ha consultado "Tráfico", el sentimiento de impunidad es una idea bastante exten-



En los casos de accidentes en los que el responsable se da a la fuga, se pide que se endurezcan las penas.

dida, y no sólo en el ámbito de las víctimas. José María Fuster-Fabra, abogado, asegura que, técnicamente, no se puede hablar de impunidad legal, "pero las víctimas sí la tienen: a una imprudencia con el resultado de muerte se le aplica el proceso de un juicio de faltas, con las mismas penas simbólicas que un simple insulto".

Tal vez por eso, los afectados por los accidentes, sus familiares, sufren un proceso de victimización en el que difícilmente pueden conseguir la satisfacción que pretenden; nunca será suficiente, sobre todo si se ha producido la muerte de un ser querido. Y más cuando se empieza a detectar que el sistema penal está muy desbordado.

DISPARIDAD DE CRITERIOS. Ejemplos de esa situación los da Antonio Vicen, fiscal de la Fiscalía del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña: "En Barcelona, homicidios y lesiones, muchos por grave imprudencia, se califican por el juez como leves; y si el perjudicado recibe una indemnización del seguro y no presenta denuncia, no se persiguen ni como falta". Y, además, señala: "La disparidad de criterios a la hora de considerar falta o delito son enormes, tanto entre los jueces como, en menor medida, entre los fiscales". Dadas las graves discrepancias entre jueces y entre salas de la Audiencia, propone -si el Tribunal Supremo no toma la iniciativa- que el legislador fije, como en Francia, un índice de alcoholemia para que se considere delito; y, además, la creación de juzgados especializados, como se ha hecho para la violencia domestica. "No es posible que la Fiscalía y los jueces se desentiendan de las imprudencias graves que matan o hieren a los ciudadanos: no basta con que se pague a la víctima".

Por otro lado, en la práctica judicial diaria no es frecuente que se soliciten

LAS VÍCTIMAS RECLAMAN JUSTICIA

"Tráfico" ha conocido historias de víctimas que claman porque se haga justicia. Por ejemplo, Mari Carmen se enteró de la verdad sobre la muerte de su hijo Miguel en accidente de circulación dos años después, gracias a la grabación de unas cámaras de seguridad. Los propios amigos con los que viajaba su hijo le ocultaron la verdad. Ni siquiera se celebró juicio, a pesar de que uno de los conductores había bebido y hacían carreras en un tramo urbano. Lucha para que se haga justicia, pero alguien no quiere que se sepa la verdad; queman las flores que coloca donde murió su hijo... "Incluso llegué a recibir llamadas de teléfono de alguien que se hacía pasar por mi hijo; me decía: "Mamá, estoy muy mal...".



GIOVANNA Y VANNESA: LAS ARROLLÓ UN BORRACHO

En un instanperdió lo que más quería en su vida: sus hijas Giovanna v Vannesa, de 19 v 16 años.

Viaiaban en una motocicleta cuando fueron arrolladas por el conductor de un turismo que circulaba con exceso de velocidad y de

alcohol. Sospecha que estaba "haciendo carreras" con otro que también se vio involucrado en el accidente, pero "la Guardia Civil llegó dos horas después v se hizo un atestando penoso". El juicio tardó cuatro años en celebrarse y la sentencia se limitó, a parte de la indemnización, a seis años de retirada del permiso de conducir. Antonio ha agotado todas las instancias de recurso y ha dejado de creer en la Justicia porque, dice, "cada iuez la aplica como quiere".



JOSÉ GABRIEL: UN COCHE FUERA DE CONTROL ARROLLÓ SU MOTO

Los dos hermanos regresaban del taller, cada uno en su moto, por una carretera con muchas curvas. De frente y a toda velocidad, pilotado por un conductor novato (17 días), se acerca un coche deportivo... Se sale por la derecha, rebota en el talud y sa-

le despedido hacia el carril contrario, segando la vida de José Gabriel. La primera sentencia condenó al culpable a dos años de prisión y seis de retirada del permiso, pero fue revocada por la Audiencia Provincial: la redujo a una multa de 1.200 €, y dejó sin efecto la retirada. Adrián no ha vuelto a coger la moto y su padre, indignado por la sentencia, "acude ante la Audiencia con una pancarta; tratamos de quitárselo de la cabeza; a veces vuelve para pe-



JOSÉ MANUEL: MURIÓ BAJO LAS RUEDAS DE UN CAMIÓN

entre lágrimas: "Hemos perdido la fe en el sistema judicial". Es la madre de José Manuel Queipo, un estudiante de Ingenieros Agrónomos de 23 años, que regresaba con su amigo Fernando de ver la Baiada del Sella en pi-

raqua. Ascendían por un tramo muy sinuoso y pendiente por el carril de vehículos lentos, tras otros tres coches. De frente y a gran

Rosario lo repite una y otra vez velocidad, un camión de 40 toneladas se les echa encima. "Mi hijo murió, su amigo Fernando falleció dos años después v un niño quedó en coma por la imprudencia de un camionero que estaba circulando de forma temeraria. Y el Juez lo calificó como una falta, a pesar de que se sabe que hizo el recorrido entre Aranda de Duero y Oviedo en apenas tres horas. Hemos recurrido para que se le juzgue por la vía penal, pero llevamos cinco años esperando justicia".

informes periciales, según Emilio Donat, médico forense, ni en el caso del consumo de alcohol ni, mucho menos, de otras sustancias. "En algún caso, la parte alega el consumo de medicamentos que, según su entender, pudieran haber influido en su capacidad para conducir, e incluso, que pudieran haber provocado que la cifra de alcoholemia fuera superior a la prevista".

Pero el problema se arrastra de lejos. Según Carlos Jiménez-Villarejo, ex-jefe de la Fiscalía Especial Anticorrupción. a partir de 1992 se ha creado una dinámica en la que se produce una ausencia del Fiscal en los delitos de tráfico, con lo que "al final lo que se produce es un

"LOS DELITOS DE

TRÁFICO POR IMPRUDENCIA SE **FSTÁN** PRIVATIZANDO Y SE ESTÁ CREANDO UN CLIMA DE IMPUNIDAD"

(CARLOS JIMÉNEZ-VILLAREJO, EX-JEFE DE LA FISCALIA ESPECIAL ANTICORRUPCIÓN)



conflicto entre el conductor y la víctima, una privatización de los delitos de imprudencia y un clima de impunidad". Según este experto, "pocas veces se entra en prisión por delitos de tráfico: las penas posibles, de uno a cuatro años, siempre se aplican en su tramo inferior (dos años) y nunca suponen cárcel". Sin embargo, sostiene, "no debemos caer en la tentación de llevar todo al ámbito penal".

Precisamente, el director general de Tráfico, Pere Navarro, aseguró en II Foro Contra la Violencia Vial que "antes de considerar la necesidad de que

LOS EXPERTOS OPINA

El papel de la Justicia ante los accidentes de tráfico

- Se habla de una cierta sensación de impunidad en los delitos de tráfico. ¿Cree que el actual Código Penal es eficaz?
- ¿Por qué hay disparidad de criterios en la calificación de los delitos y las penas?
- ¿Considera pertinente endurecer las penas?
- ¿Qué habría que modificar para conseguir una mayor eficacia?
- ¿Qué cosas echa en falta en el sistema penal para dar respuesta a los accidentes?

CARLOS JIMÉNEZ VILLAREJO (*)

"TODAS LAS IMPRUDENCIAS GRAVES **DEBEN CONSTITUIR DELITO"**

Puede hablarse de una práctica impunidad, en especial en los delitos de imprudencia. Pero las insuficiencias del Código Penal no son la única causa. En la Administración de Justicia domina una interpretación laxa respecto a la delincuencia relacionada con el trafico.

A causa de la indeterminación en la propia formulación del delito de imprudencia. También por la pasividad generalizada, con excepciones, de las Fiscalías ante esta delincuencia.

No. Las penas de prisión son proporcionadas. El problema radica en que se aplican escasamente y de forma le-

(*) Ex-jefe de la Fiscalía Especial Anticorrupción.

ve, por lo que prácticamente nunca se cumplen, Sancionar delitos con penas con una significación meramente simbólica conduce a un fracaso de la respuesta penal.

Además de fortalecer la respuesta administrativa, introducir sanciones más eficaces como las de multa, de ineludible cumplimiento, y el trabajo en beneficio de la comunidad.

5 Que todas las imprudencias graves constituyan delito y que las faltas de imprudencia leve, con resultado de muerte o lesiones graves, fuesen perseguibles de oficio.

FERNANDO DE ROSA (*)

"DEBERÍAN CREARSE JUZGADOS DE **VIOLENCIA VIAL"**

No puede decirse que la respuesta de nuestra Código no sea eficaz, pero debemos aspirar a que sea siempre adecuada v suficiente.

El poder Judicial actúa sometido únicamente al imperio de la lev y debemos ser respetuosos con la independencia judicial, y confiar en los mecanismos de revisión previstos en la propia ley.

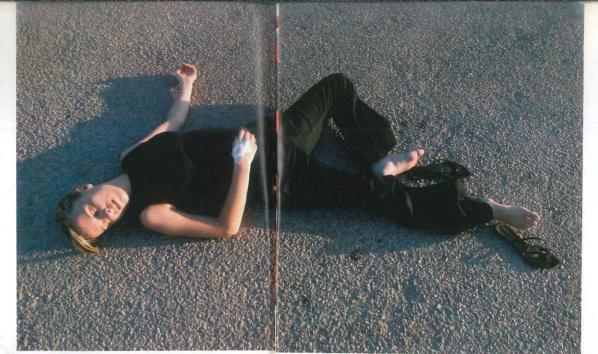
La respuesta penal debe ser acorde con el caso concreto, para que no haya lugar para la impunidad, sin olvidar la las políticas de prevención que actúen desde la infancia.

✔ Debemos cambiar la conciencia social sobre la magnitud de un problema en el que hay verdaderos delincuentes: v. en segundo la lugar, la especialización judicial mediante la creación de los Juzgados de Violencia Vial.

5 Siendo indiscutible la necesidad de un marco legal adecuado, este no es nunca por sí mismo suficiente cuando no se conjuga con un verdadero cambio social orientado hacia la educación y la prevención.

(*) Secretario autonómico de Justicia e Interior de la Generalitat Valenciana.





> El actual Código Penal considera temeridad manifiesta conducir con altas tasas de alcohol; los expertos opinan que se debe concretar más.

el sistema penal otorgue a los accidentes de tráfico la importancia que merecen, hemos forzado al máximo las posibilidades que ofrece el derecho administrativo para desarrollar la política de seguridad vial: incremento del importe de algunas sanciones, intensificación de los controles de velocidad, alcohol y uso de los sistemas de seguridad, puesta en marcha el sistema del Permiso por Puntos..."

El responsable de la DGT tiene la

impresión de que, en el funcionamiento actual de la Justicia, se busca un tratamiento excesivamente reparador y no prevencionista. Por eso, subrayó la idea de Justicia de los franceses: rigor y ejemplaridad. "Probablemente el problema de nuestro sistema no sea de penas, y por eso evitaremos la tentación de pedir que se aumenten, sino que estriba en la definición de los delitos".

UN AÑO DE CAMBIO. Conviene recordar que el 1 de octubre de 2004 entró en vigor una modificación del Código Penal en relación con los delitos de tráfico, que aumentó las penas por conducir bajo la influencia de alcohol y drogas y pretende concretar -sin conseguirlo, según Navarro- qué es temeridad manifiesta: conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad.

Por su parte, Manuela Carmena, jueza de la Audiencia Provin-

FARRUQUITO SE LIBRÓ DE LA CÁRCEL

Juan Manuel Fernández Montova, "Farruguito", que el pasado 30 de septiembre de 2003 atropelló mortalmente a Benjamín Olalla en un paso para peatones y se dio a la fuga, ha recurrido la sentencia que le condenaba a 16 meses de prisión; una prisión que no se hará efectiva al no superar los dos años v no existir antecedentes. Pero también ha recurrido la viuda de Olalla. María Ángeles Madero, porque considera que

"no se ha hecho justicia". Como se recordará, el bailaor, que no tenía permiso de conducción, estaba probando un coche v se urdió una trama para hacer creer que quien conducía era un hermano del bailaor.

Muchas víctimas han mani-

festado su indignación a la presidenta de Stop Accidentes, Ana María Campo: "Todos creíamos que, al ser este un juicio del dominio público, ningún juez sería capaz de no aplicar debidamente la justicia; pero lo cierto es que desde la sentencia se han producido va varios casos de huida tras la agresión (tres a las 48 horas de conocerse la sentencia), con la consabida omisión del deber cial de Madrid, ha señalado a la revista "Tráfico" que "endurecer penas es demagógico; los castigos tienen que lograr el que disminuyan este tipo de delitos; deben ser adecuados y útiles y para eso es imprescindible conocer bien los perfiles y las circunstancias de quienes cometen estos tipos de delitos de imprudencia o de riesgo".

Por eso, señala Carmena, antes de afirmar si los castigos que se aplican consiguen disminuirlos, es imprescindible estudiar en profundidad el número de estos delitos, los perfiles de quienes los cometen y el efecto disuasorio que causan los castigos. Reconoce que hay muchísimo que hacer. "Es vergonzoso que no exista ningún tipo de tratamiento para conductores condenados por delitos relacionados con el tráfico ni que tampoco hava un diseño adecuado de penas de trabajos en beneficio de la comunidad". Considera que también hay que estudiar otro tipo de proceso que permita tener más protagonismo a las personas que resulten víctimas de este tipo de delitos de imprudencia o de riesgo y que, a su vez, obligue más a los conductores infractores a asumir las consecuencias de sus actos ante las propias víctimas o sus familiares.

ALCOHOL SIN RIESGO? Mientras tanto, según el fiscal Antonio Vicen, se están produciendo situaciones de impunidad en conductores detectados en controles preventivos de alcoholemia: "He leído varias sentencias declarando que no hay riesgo para la circulación aunque se pase de un índice de 1 mgr/l en sangre porque no se ha evidenciado la influencia en su conducción". Según este experto, falla la jurisprudencia y sería

"LA DISPARIDAD DE

CRITERIOS, TANTO **ENTRE LOS JUFCES** COMO ENTRE LOS FISCALES, SON **ENORMES**"

(ANTONIO VICEN, FISCAL DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE CATALUÑA)

necesario un pleno del Tribunal Supremo que se pronunciara por un índice fijo de alcohol en sangre.

Según el director general de Tráfico. el ciudadano no sabe cuándo, con qué tasa, está cometiendo un delito relacionado con el alcohol. Por lo tanto, debería concretarse, postura que sostienen algunos políticos como Jordi Jané, diputado del CiU y presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso: "Debe objetivarse más el tipo penal, fijar a partir de qué velocidad deba considerarse delito el exceso de la misma (por ejemplo a 200 km/hora) o con qué tasa de alcohol". Según el político catalán, entre todos debemos hacer de la seguridad vial una prioridad política y un tema de Estado.

En la misma línea, Victorino Mayoral, diputado y portavoz del PSOE en la Comisión de Seguridad Vial, señala que "debemos proporcionar instrumentos normativos suficientemente precisos y eficientes como para que los jueces no tengan que seguir siendo intérpretes discrecionales del Código Pe-

JORDI JANÉ

"DEBEN CONCRETARSE LOS DELITOS Y ESPECIALIZAR A LOS FISCALES"

Quienes han sido víctimas y han sufrido las consecuencias directas de un accidente de tráfico, tras la actuación delictiva de un conductor, conocen bien que el Código Penal no da actualmente una respuesta adecuada.

Debe objetivarse más el tipo penal e implicar más a las fiscalías, especializándolas, v enfocar las reformas hacia la prevención y el cambio de actitud.

Endurecería la pena para quienes huven tras causar el accidente y tipificaría las conductas imprudentes de los conductores que, además, no disponen

de permiso.

Deben modificarse los delitos por conducir baio los efectos del alcohol y drogas, concretar la conducción temeraria, dar una respuesta penal a la conducción sin permiso y aumentar las penas para quienes causan un accidente v omiten el deber de socorro.

5 La nueva Ley que introduce el permiso de conducir por puntos obligará a modificar el Código Penal, para evitar la incongruencia de que aquellos que más imprudencias han cometido no se les descuenten puntos en su carné.

(*) Diputado del CiU y presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso

VICTORINO MAYORAL (*)

"DEBE CREARSE UNA FISCALÍA ESPECIALIZADA"

El actual Código no ofrece confianza a la hora de fijar la balanza de la justicia: imprudencias graves o conductas temerarias que causan pérdida de vidas, no reciben la repulsa ni el castigo que merecen.

Los jueces son lo suficientemente justos, imparciales y peritos, pero debería hacerse un esfuerzo de precisión de los tipos penales.

Evidentemente. Nadie tiene derecho a disponer de la vida o la integridad física de sus semejantes y comparto lo que dijo José Luis Rodríguez Zapatero: "Si para salvar una sola vida hay que cambiar el Código Penal, se cambia-

Hay que precisar los delitos de homicidio involuntario y de lesiones, como la ley francesa. El Estado debe responder a la alarma social que genera la imnunidad

Posiblemente la creación de una Fiscalía especializada en la persecución de los delitos de tráfico y en impulsar y homogeneizar la aplicación de la ley.

(*) Diputado del PSOE y portavoz en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso.

FEDERICO SOUVIRÓN (*)

"EL FISCAL DEBE INTERVENIR EN TODAS LAS CAUSAS DE ACCIDENTES"

7 Hay que lograr un mayor equilibrio entre la realidad social que nos presenta la inseguridad vial como uno de los mayores problemas que tiene la sociedad española y la norma jurídico penal.

A la falta de una jurisprudencia consolidada como consecuencia de las reformas del Código Penal que llevó a cabo el Gobierno socialista entre 1982 y 1996.

El Parlamento debe plantearse de manera inmediata el estudio de las penas que deben corresponder a aquellas

conductas que ponen en peligro la vida o la integridad física de las personas.

La intervención del Fiscal en todos aquellos procedimientos que tengan su origen en accidentes de tráfico.

Además de las que se aprueben en el Parlamento, la mentalización de quienes forman parte de la jurisdicción penal y de todos los ciudadanos porque la inseguridad vial es un problema que hay que combatir de manera decidida.

(*) Diputado del PP y portavoz en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso

DELITOS Y PENAS

Estos son los delitos que contempla el Código Penal, en materia de tráfico:



Omisión del deber de auxilio (art. 195). Pena de multa de tres a doce meses; si ocasionó fortuitamente el accidente, prisión de 6 a 18 meses; si el accidente se debe a

imprudencia, prisión de 6 meses a 4 años.



Alcohol y drogas (art. 379). Conducir bajo su influencia: pena de prisión de 3 a 6 meses o multa de 6 a 12 meses y, en su caso, trabajos en beneficio de la comu-

nidad de 31 a 90 días; y, además, privación del derecho a conducir de uno a 4 años.



Negarse a las pruebas (art. 380). Negarse a las pruebas de alcoholemia v de otras sustancias se considera como un delito de desobediencia grave: prisión de 6 meses

a 1 año.



Conducción temeraria (art. 381). Conducir de forma temeraria (con altas tasas de alcohol o un exceso desproporcionado de velocidad) y poner en

peligro la integridad de las personas: prisión de 6 meses a 2 años y privación del derecho a conducir de uno a 6 años.



Obstáculos en la vía (art. 382). Alterar la seguridad del tráfico con obstáculos, derranar sustancias deslizantes o inflamables, cambiar o dañar la señalización o no resta-

blecer la seguridad de la vía: prisión de seis meses a dos años o multa de 12 a 24 meses.



Desprecio por la vida (art. 384). Si se conduce de forma temeraria, con consciente desprecio por la vida de los demás: prisión de 1 a 4 años, multa de 6 a

12 meses y privación del derecho a conducir de 6 a 10 años.



Las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico piden ayuda psicológica, médica y social para los familiares.

EMILIO CALATAYUD (Juez del Tribunal de Menores de Granada)

"LOS JUECES NO SON LA SOLUCIÓN"

Las sentencias de este juez granadino son originales, didácticas: trabajar con los bomberos a quienes se dedican a quemar papeleras; visitar a parabléjicos por accidente de tráfico a un joven que circulaba borracho en moto, hablar con sus familias y hacer una redacción... Una segunda oportunidad para los chavales.

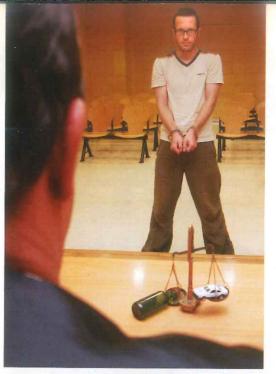


- ¿Sería posible trasladar la filosofía que aplica en su Juzgado de Menores al mundo adulto?
- Es perfectamente aplicable mediante trabajos en beneficio de la sociedad, pero se utiliza poco, probablemente porque no se cree en ese tipo de castigo.
- ¿Cómo contribuir a la disminución de los delitos y los accidentes de tráfico?
- De forma preventiva, fundamentalmente con la educación, estableciendo una asignatura de Seguridad Vial obligatoria en la escuela. Sin embargo, el Gobierno no hace nada por impedir que se construvan ciclomotores que sobrepasan la

- velocidad establecida (49 km/h) y se los estamos dando a chicos de 14 años; parece que priman más los intereses de los fabricantes.
- Algunos sectores consideran que sentencias, como la de Farruquito, son excesivamente blandas...
- Existe mucha confusión de la información, va que, ante un hecho delictivo grave, existen alternativas para pagar. Es complicado y puede ser que existan sentencias contradictorias, pero en el caso de Farruquito creo que se ha aplicado bien la justicia y considero que la sentencia es justa; se ha conseguido una meior indemnización de la víctima que si el acusado se hubiera pasado cinco años en la cárcel.
 - ¿Endurecer las penas ayudaría a reducir los accidentes?
 - No sé si avudaría, pero veo más positivo que se conciencie de la necesidad de respetar, por ejemplo, los límites de velocidad; yo no utilizaría las penas privativas de li-

bertad, sino trabajos en beneficio de la sociedad.

- ¿Es coherente que un mismo hecho origine sentencias distintas?
- La interpretación judicial es buena y necesaria, porque las pruebas pueden ser diferentes en casos que, aparentemente, son iguales. Suprimir el arbitrio judicial significaría quitar a los jueces; sería como introducir los datos en un ordenador para que el programa dicte sentencia. Yo creo que siempre será necesaria una interpretación del Juez. Además, no todo se debe judicializar, los iueces no son la solución.



Pocos delitos de tráfico suponen cárcel para quien los comete.

"LOS CONDUCTORES

DEBERÍAN ASUMIR LAS CONSECUENCIAS DE SUS ACTOS ANTE LAS PROPIAS VÍCTIMAS O SUS FAMILIARES"

(MANUELA CARMENA. JUEZA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE MADRIDI

nal y objeto de una insatisfacción social acerca de la justicia que ahora son capaces de aplicar en este campo". Según Mayoral, los delitos e infracciones de tráfico con resultado de muerte o invalidez deben tener un tratamiento más severo para "acabar con la actual alarma social, derivada de la sospecha, frecuentemente fundada, que la sociedad tiene acerca de la impunidad de tales conductas". El diputado socialista recuerda a "Tráfico" una frase pronunciada por José Luis Rodríguez Zapatero en unas Jornadas sobre Seguridad Vial: "Ouien conduce como un homicida, debe ser tratado como tal".

Señalar, por último, que con la introducción del Permiso de Conducir por Puntos en España, Pere Navarro cree que habrá que plantearse si conducir sin permiso debe considerarse delito. "Nos jugamos el principio de autoridad necesario para el buen funcionamiento del sistema y la credibilidad de los poderes públicos para hacer cumplir la ley".

EDMUNDO RODRÍGUEZ ACHÚTEGUI (*)

"MÁS JUZGADOS, MEJOR OUE **ENDURECER LAS PENAS"**

1 El Derecho Penal difícilmente puede. por sí solo, resolver la cuestión y es sólo el último recurso. Hay que seguir concienciando del respeto a las normas.

Cada supuesto tiene una infinidad de matices que impiden una solución semejante. Lo importante es que las Audiencias y Tribunal Supremo unifiquen la doctrina y la interpretación.

Ya tenemos un Código Penal enormemente riguroso. Endurecer las penas no va evitar las infracciones. Es más razonable pretender otras medidas no co-

(*) Miembro y Portavoz de Jueces para la Democracia

ercitivas que se adopten con la mavor prontitud y eficacia.

Meiorar la eficacia en la recaudación de sanciones administrativas por exceso de velocidad, principal causa de siniestralidad, e insistir en la educación vial.

5 Tenemos un sistema bastante completo. Es más importante ampliar el número de Juzgados, para que los juicios se celebren con rapidez y prontitud, que nuevos cambios en el Código Penal, menos costosos pero bastante ineficaces.

SERGI CARDENAL (*)

"HABRÍA OUE ESPECIFICAR LAS CONDUCTAS TEMERARIAS"

7 El Código Penal, por sí solo, no produce un efecto preventivo satisfactorio. Es necesario que se aplique y, además, correctamente, cosa que es muy discutible que suceda.

La disparidad de criterios puede responder a las diferencias de cada caso o a una incorrecta calificación de la conducta imprudente, muchas veces excesivamente generosa con el autor.

Fin las conductas imprudentes y dolosas de homicidio, la diferencia de penas es excesiva. En el resto, sería más pertinente aumentar ligeramente su lí-

mite mínimo, para evitar la posibilidad de imponer penas tan bajas como actualmente sucede en muchos casos.

Sin llegar a una descripción exhaustiva, convendría especificar la temeridad manifiesta. Y aclarar que no siempre que se produce un resultado de muerte o lesiones se excluye la estimación de un concurso con los delitos de peligro, como la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas.

5 Más medios para la investigación y enjuiciamiento de estas conductas.

(*) Profesor de Derecho Penal de la Universidad de Barcelona

ANA MARÍA CAMPO (*)

"HAY QUE GARANTIZAR TAMBIÉN LOS DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS"

1 Conducir con el carné retirado debería considerarse delito y no falta. ¿De que serviría, pues, la retirada de todos los puntos y del carné?

Muchos jueces consideran que la conducción con alcohol no genera riesgo, criterio muy discutible.

En algunos casos endurecería las penas; en otros, bastaría con aplicar la legislación actual, con mayor rigor.

Es urgente unificar criterios jurídi-

(*) Presidenta de Stop Accidentes.

cos para las conductas de riesgo.

5 En un estado de-mocrático, la punición penal es la escala más grave de la sanción, pero el derecho penal debe garantizar tanto los derechos de los imputados como los de las víctimas. Pedimos prioridad política para la violencia vial y fiscalías especializadas en delitos de tránsito. Y, algo muy importante, atención a los afectados por esta desgracia: psicológica, médica y social, algo que se obvia totalmente.

TRAFICO 18 Septiembre-octubre 2005



El balance que la Dirección General de Tráfico (DGT) realizó del primer mes de funcionamiento de los 37 radares fijos instalados en España para reducir la siniestralidad muestra que se detectaron casi 110.000 vehículos superando los límites de velocidad. Y algunos, por mucho: 190 automóviles fueron 'fotografiados' a más de 200 km/h y cinco, a más de 240 km/h. Además, más de 900 vehículos fueron 'pillados' entre 3 y 8 veces con exceso de velocidad.

uchos conductores españoles circulan habitualmente por encima de los límites de velocidad permitidos. Y algunos muy por

encima. Sólo en julio, los 37 radares fijos instalados en las autovías y autopistas españolas -ver situación en

www.dgt.es/trafico/radares/radares.htm - detectaron 109.848 vehículos que circulaban por encima de la velocidad máxima permitida (120 km/h). Esto, durante ese mes -período de puesta en marcha- sólo supuso que el infractor recibiera una carta 'amable' que le recordaba su infracción y las consecuencias de una siguiente (multa entre 300 y 600 euros, suspensión del permiso para conducir entre 1 y 3 meses y, cuando entre en vigor el permiso por puntos, pérdida de 2 a 6 puntos dependiendo del exce-



A 150 CON LA "L"

Uno de los casos, tan curioso como lamentable, es el de un conductor captado por un radar a una velocidad más que respetable (151 km/h) y que, al estudiar la fotografía, se vio que circulaba con una "L" de prácticas en su parte posterior. ¿Sería un conductor novel? ¿Quizás un conductor ya experimentado que comparte coche con un novel y olvida quitar la "L"? Sea cual sea la respuesta, mala será; un novel a esa velocidad es mala cosa, pero ¡qué lecciones dará el que comparte coche y, pese a las prohibiciones, circula a esa velocidad!

so). Además, durante la campaña especial de intensificación de controles de velocidad del 1 al 14 de agosto, 1.686.000 vehículos fueron controlados con radares móviles y 50.888 fueron denunciados por rebasar la velocidad máxima permitida. Este verano, se controló la velocidad de más de cuatro millones y medio de vehículos con unas 150,000 denuncias.

No obstante, los datos concretos dejan claro que muchos conductores conducen sistemáticamente por encima de los límites. Y algunos, muy por encima de ellos. De hecho, Pere Navarro -director general de Tráfico- insistió, en la presentación de este balance, en el carácter preventivo y de seguridad de los radares y negó un afán recaudador: "No queremos sancionar, pero, con los datos en la mano, vamos a tener que retirar muchos miles y miles de permisos. Por eso pedimos ayuda y colaboración a la ciudadanía, para que adecúe su velocidad a los límites, para no tener que retirar tantos permisos".

Según esos datos de la DGT, los radares detectaron 80.056 conductores a más de 140 km/h; a más de 160 km/h, 23.049; a más de 180 km/h, 2.167; por encima de 200 km/h, 191; a más 220 km/h, 27; y a más de 240 km/h, 5 vehículos. De hecho, la DGT, "entendiendo

LOS 'IRREDUCTIBLES'



Como en cualquier otro campo, siempre hay un grupo de conductores 'impermeables' a los mensajes de seguridad, vengan de la manera que vengan. Así, durante el mes de julio (período de prueba en la puesta en marcha de los radares), los conductores 'sorprendidos' a una velocidad excesiva recibían una carta 'amable' que recor-

daba su infracción y las consecuencias de una siguiente (multa de 300 a 600 €, suspensión del permiso para conducir entre 1 y 3 meses y, cuando entre en vigor el sistema de puntos, pérdida de 2 a 6 puntos dependiendo del exceso)

Esto le ocurrió en diez ocasiones al conductor de una furgoneta de reparto que, puntualmente, pasaba cada dos o tres días por la A-1 (Madrid-Burgos) entre 12:53 y 13:09, también a una velocidad bastante homogénea: entre 153 y 173 km/h. Por ello, recibió diez cartas 'amables' recordándole los peligros de la velocidad, la multa que iba a recibir, lo que supondría más adelante cuando entrara en vigor el permiso por puntos, etc. Pero no sirvió de nada. Durante agosto, ese vehículo pasó otras diez veces por el mismo punto, con el mismo horario e, incluso, más deprisa, ya que alcanzó hasta 184 km/h...

Otro caso idéntico sucedió en la autovía madrileña M-50 donde el mismo conductor recibió durante el período de prueba hasta 9 cartas de advertencia por circular por esta circunvalación hasta a 173 km/h. Ignorando las mismas, durante el mes de agosto, su vehículo fue captado y sancionado en el mismo tramo a las mismas velocidades en otras nueve oportunidades...



OCHO MULTAS EN UN MES

Nº veh. reincidentes
4
5
8
54
134
728
933

Velocidad (en km/h)	Nº vehículos
+ 120	109.848
+ 140	80.056
+ 160	23.049
+ 180	2.167
+ 200	191
+ 220	27
+ 240	5

(Fuente: DGT. Datos del 1 al 28 de iulio de 2005).



LOS PRIMEROS RADARES



El Plan de Radares prevé la instalación de 500 aparatos entre 2005 y 2007 y durante el primer año (2005) de 125 unidades en autovías y autopistas, re-

partidos de la siguiente forma: 37 en Madrid, Castilla-La Mancha y

Extremadura 13 en Galicia

21 en Castilla y León 10 en Aragón

(4 en el Puente del V Centenario), Huesca (2, en el túnel de Somport), Cantabria (2 en la S-10), Madrid (en la A-2, puente de San

21 en Andalucía

5 en Cantabria

Fernando y 2 en la M-111, túnel de Barajas) y en Jaén (2 en la A-4, en Despeñaperros).

12 en Comunidad Valenciana y Murcia

Estos se unen a los ya instalados en Sevilla

que estas conductas pudieran ser constitutivas de delito o falta contra la seguridad vial", comunicó al Ministerio Fiscal los casos con exceso de velocidad desde 210 km/h, a pesar de que anunció que el primer mes sólo recibirían una carta de amonestación.

El alto número de vehículos detectados circulando por encima de los límites -casi 110.000- parece confirmar la necesidad, expuesta en el Plan de Radares, de "reducir la velocidad media de circulación en carretera y rebajar drásticamente los excesos de velocidad", lo que permitiría "reducir un 10% el número de víctimas mortales y destinar un buen número de agentes, que ahora se dedican al control de velocidad, a la vigilancia de otros servicios, con lo que se logrará un incremento de presencia en carretera de las fuerzas de seguridad". Por ejemplo, Francia -con 700 radares instalados desde 2003- ha reducido un 10% la velocidad media y un 25% el número de muertes. En España, la DGT señala que la velocidad interviene es el desencadenante del 23,3% de los accidentes mortales (700 en

NO IDENTIFICAR AL CONDUCTOR, DOBLE MULTA

Junto a la puesta en marcha del Plan de Radares –y como com-plemento del mismo para asegurar su eficacia-, la reforma de la Ley de Seguridad Vial -que entró en vigor el 10 de agosto- ha modificado la calificación de la obligación de identificar verazmente al conductor presunto responsable de una infracción, que pasa a ser infracción muy grave, se castigará con multa de 301 a 600 euros. y llevará aparejada la sanción de suspensión del permiso o licencia de conducción de 1 a 3 meses. Además, para el titular del vehículo que no identifique al conductor, la sanción será el doble de la cuantía que le correspondería como responsable directo.

2004), además de agravar sus consecuencias, y calcula que, de haber evitado esos accidentes causados por la velocidad, no habrían muerto 1.000 personas. Y un dato: reducir la velocidad media en 1 km/h rebajaría un 3% en el número de accidentes.

El Plan de Radares prevé, como medida de prevención de accidentes, instalar 500 aparatos entre 2005 y 2007 en pórticos y cabinas en los arcenes, con un coste de 55 millones de euros. En 2005 se prevé colocar 125 radares (ver recuadro), que se sumarán a los once existentes.

Pero si los datos de exceso de velocidad son llamativos –un conductor fue 'retratado' a 162 km/h con su pie sobre el retrovisor delantero–, los de reincidencia parecen apuntar no a despistes, sino a conductores que sistemáticamente conducen por encima, algunos muy por encima, del límite permitido. De hecho, en julio, se detectaron 728 vehículos tres veces, al menos, con exceso de velocidad y 134, al menos cuatro; incluso a cinco vehículos se los 'pilló' en siete oportunidades y a otros cuatro, en



VOLANDO BAJO

A pesar de todo el esfuerzo de divulgación de la necesidad de moderar la velocidad, de cómo ésta agrava las consecuencias de los accidentes, de la puesta en marcha de los radares e, incluso, de que los pórticos de las carreteras avisan de su presencia, algunos conductores parecen hacer oídos sordos a estos llamamientos. Así, las cámaras han 'pillado' a algunos vehículos a muy

altas velocidades —la DGT, entiende que estas son un delito o falta contra la seguridad vial y comunica al Ministerio Fiscal los excesos de velocidad desde 210 km/h-. Estas cuatro imágenes son sólo algunos de los ejemplos que superaron los 240 km/h.

ocho. De hecho, esta habitualidad en el exceso lleva a casos como el del conductor que fue detectado sistemáticamente en la misma carretera (A-62, Burgos Portugal), el mismo punto (Valladolid, pk 116), a una velocidad similar (entre 161 y 188 km/h) prácticamente a la misma hora (en torno a las 15.15

horas) de los días laborables. O el de aquel otro conductor que realizó un viaje Alicante-Ourense y fue fotografiado por todos los radares del recorrido y siempre a altas velocidades (ver recuadros). No obstante, hay

un dato para la esperanza: las estadísticas que obran en manos de la DGT tras el primer período de funcionamiento parecen apuntar una tendencia a la reducción de las velocidades de los españoles.

desencadenante del 23,3% ponsable directo.

SIETE HISTORIAS A TODA PASTILLA







A 192 KM/H EN LA M-50

Pero no crean que se corre sólo en los

viajes. En las autovías de circunvala-

ción a Madrid también. El 8 de julio, un

Opel Astra GSI era detectado en la M-

50 madrileña a 192 km/h. Y no se cre-

an que su conductor sufrió un despiste,

porque tres días más tarde fue fotogra-

fiado en otro radar, también en la M-

50. a 175 km/h v ese mismo día en la

A-3 a 174 km/h. Es fácil deducir que es

un habitual de la velocidad.





la carretera N-430 en Albacete a 158 km/h. Cuarenta y cinco minutos más tarde (9:15 h), le fotografió otro radar, en la A-3 (Madrid-Valencia) en la provincia de Cuenca a 170 km/h y casi a mediodía (13:59) el de la A-62 en Valladolid a 159 km/h.

El camino de vuelta también dejó su serie de 'retratos': de nuevo en la A-3, en Cuenca, a las 17:39 y a 173 km/h; y en la N-430, en Albacete, a las 18:35 y a 170 km/h.





176 km/h...

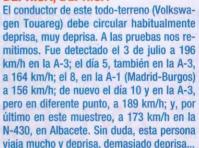








DEPRISA, DEPRISA









MAÑANA Y TARDE

VIAJE DE IDA Y VUELTA

Al conductor de un BMW 320D también le gusta 'darle zapatilla' y, además, a cualquier hora. Así, el radar de la A-62 en Valladolid le 'retrató' siete veces en siete días (eso sí, de diario). El lunes, a las 8:27, a 154 km/h; el martes, a las 9:40, a 150 km/h; el jue-

El conductor de este Renault Megane dejó un

rastro de su viaje a su paso por los radares. El

día 11 de julio comenzó su viaje temprano. De

hecho fue detectado a las 8:03 en un radar de



ves, a las 10:26, a 157 km/h; el viernes, dos veces: a las 11:38 a 164 km/h y a las 13: 36, a 162 km/h. Y, tras descansar el fin de semana, el lunes de nuevo dos veces: a las 8 (a 175

km/h) y a las 15:32 (a 157 km/h). Parece un ejemplo claro de alguien que sobrepasa los límites de velocidad por sistema...

OCHO DENUNCIAS EN SIETE DIAS

Esta es la 'historia' del conductor de un Volkswagen Golf que sistemáticamente sobrepasa los límites de velocidad. De hecho, desde el 1 al 11 de ju-

lio, acumuló 8 denuncias en siete días: todos los días de diario (1, 4, 5, 6, 7, 8 y 11) fue detectado por un radar instalado en el pk 116,347 (Valladolid) de la autovía A-62 (Burgos-Portugal) a la hora de volver a comer (tres y cuarto del



mediodía) con exceso de velocidad: 174, 188, 170, 167, y 184 km/h. ¡Tendría prisa por si se enfriaba la comida! Además, el 6, 7 y 8 de julio debió dormirse y también fue 'pillado' entre 8:08 y 8:20 de la mañana a toda pastilla: a 161, 179 y 164 km/h.

Y LOS VIERNES, ANTES...

El conductor de este BMW 330 es persona de costumbres. Todos los días de diario, poco después de las seis de la tarde, lo detecta un radar de la M-50, en el sur de Madrid: el 4 de julio (180 km/h), 5 (142 km/h), 6 (193 km/h) y 7 (220 km/h)... Excepto el viernes. Ese día debe salir antes del trabajo y acude a su cita con el radar a 196 km/h a las 13:27...



TRÁFICO 22 Septiembre-octubre 2005

TRÁFICO 23 Septiembre-octubre 2005



Un estudio analiza su influencia en la futura capacidad de conducción de nuestros hijos

Los chicos de hoy, enganchados mayoritariamente a las pantallas de los videojuegos, parece que serán conductores con más reflejos y conocerán muy bien los secretos de las nuevas tecnologías que equiparán los coches, pero se presupone que serán más agresivos y distraídos, y pensarán menos. Los expertos indican que el conductor del futuro pensará como un ordenador.

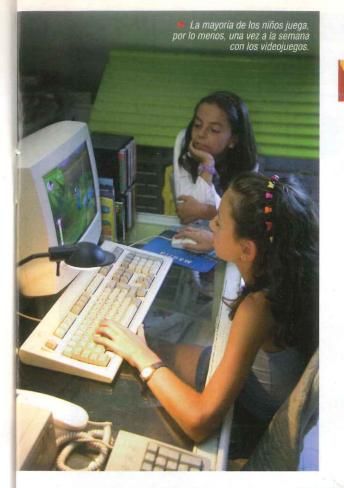
AYUDARÁN A

1 velocímetro indica 320 km/h. El coche avanza veloz por una carretera de apariencia marciana. Continuamente realiza bruscos movimientos o

salta para evitar las grandes piedras que se encuentra en su camino. En las curvas, las ruedas derrapan ruidosamente. De pronto, otro vehículo le sobrepasa y un futurista lanzallamas dispara un fogonazo increíble. El coche ha quedado reducido a cenizas. Una música muy pegadiza indica que la partida ha terminado. En el rostro aparece una expresión de fastidio y los ojos

echan casi las mismas chispas que el lanzallamas. Los dedos instintiva y rápidamente vuelven a apretar las teclas correspondientes. Los coches están otra vez en la línea de salida. La secuencia

Todos hemos contemplado alguna vez esta escena: un chico, entre 11 y 13 años -el 89% de los niños españoles de esta edad considera imprescindibles los videojuegos en su vida, según el estudio de Audiencia Infantil/Juvenil 2004 de la consultora OMD-, jugando con su ordenador o su videoconsola. El mismo estudio afirma que el 74% de los niños españoles tiene videojuegos (los fabricantes estiman que, en España, este mundo mueve cerca de mil millones de euros cada año) y más del 60% los usa,



CAMPEONES DE LA VIDEOCONSOLA

Practicar jugando a la videoconsola y aprenderse un circuito antes de partici-par en un gran premio es bastante frecuente entre nuestros grandes pilotos. Desde Fernando Alonso, nuestro campeón de F-1, —quien cuando no conocía los grandes circuitos, se encerraba en el hotel con su mánager y, al volante de su videoconsola, memorizaba el recorrido, las curvas o cómo debía tomarlashasta los 'grandes' de las competiciones de dos ruedas, como el campeón del mundo Dani Pedrosa o el joven Jorge Lorenzo, son un ejemplo de ello. Ambos pilotos han manifestado públicamente que utilizan la videoconsola para conocer los circuitos y saber cuándo y cómo deben entrar en una curva, meter una marcha...



como mínimo, una vez a la semana.

Esta escena cotidiana ha llevado a algunos investigadores a plantearse si las largas horas que los menores pasan ante las pantallas podrían incidir en su capacidad de conducción. En este línea ha trabajado un grupo de profesores de la Facultad de Educación de la Universidad Complutense de Madrid -Francisco González, Ana Uriel y Tomás Andrésen su estudio titulado "Relación entre dos procesos básicos en la conducción: velocidad de anticipación y rapidez perceptiva".

MÁS REFLEJOS. Francisco González, catedrático de Psicología Evolutiva y de la Educación y uno de los autores del trabajo, explica que "existe la idea de que muchas horas jugando con las 'maquinitas' puede suponerles unos cambios en algunas de sus capacidades que podrían tener influencia, dentro de unos años, en su forma de conducir, e intentamos investigarlo". Y, aunque no le gusta hablar de conclusiones sino de presunciones, sí se pueden relacionar situaciones concretas con alguna de estas presunciones. Por ejemplo, el profesor González indica que estos juegos les darán una mayor capacidad de respuesta "seguramente -afirma-, ante una señal de stop pisarán el freno mucho más deprisa que lo hacemos nosotros ahora".

"ANTE UNA SEÑAL

DE STOP, PISARÁN **EL FRENO ANTES** QUE NOSOTROS. PERO DECIDIR SI PUEDEN ADELANTAR O NO. LO HARÁN PEOR"

FRANCISCO GONZÁLEZ, Catedrático de Psicología Evolutiva



En el mismo sentido se manifiesta Paulino Castells, psiquiatra experto en temas de familia y autor de libro "Enganchados a la pantalla", para quien está claro que "directamente no incidirá en su capacidad de conducción, pero indirectamente sí. Estos niños mejorarán su coordinación visual y motriz, lo que incrementará sus reflejos a la hora de

conducir". Con un pero: "Esa misma rapidez les hace que se distraigan con más facilidad, algo bastante negativo para la conducción". Y, todavía más preocupante, parece que tendrán más problemas al tomar decisiones e, incluso, "no les gustará tomarlas" -subrava el profesor González-. O lo que es lo mismo: decidir si puede adelantar o no. si le interesa frenar o acelerar, parece que lo harán peor. Aunque, "todo dependerá de su inteligencia, no tienen porque ser más lentos en la toma de decisiones" matiza el doctor Castells.

MÁS AGRESIVOS. Otra de las afirmaciones más extendidas es la de que los niños serán más agresivos porque están rodeados de imágenes violentas. "Un mito -defiende Jorge Huguet, responsable de Marketing de PlayStation-, porque los videojuegos, en un 90%, no son agresivos. Además, les influye más lo que ven en la tele, lo que hace su familia o sus amigos". Y es que, todos están de acuerdo, la sociedad en general está mandando a nuestros jóvenes mensajes agresivos y, por tanto, "nuestros jóvenes serán conductores agresivos. Pero, además, hay que tener en cuenta que estos juegos producen prepotencia y euforia y todos sabemos que al volante siempre sale 'la fiera que llevamos dentro'" opina Paulino Castells.

TRAFICO 25 Septiembre-octubre 2005

LO QUE TIENEN LOS NIÑOS EN SU HABITACIÓN ◆VIDEOJUEGOS TELEVISIÓN 🄷 El 61% juega como mínimo La ven un promedio una vez a la sema 74% de 3 horas diarias ORDENADOR El 85% lo usa EQUIPO DE MÚSIC 46% (Fuente: Estudio Audiencia Infantil/Juvenil 2004).

"LOS NIÑOS

MEJORARÁN SU COORDINACIÓN VISUAL Y MOTRIZ. LO QUE INCREMENTARÁ SUS REFLEJOS A LA HORA DE CONDUCIR

PAULINO CASTELLS. psiquiatra. experto en videojuegos



Otro problema que pueden conllevar las 'maquinitas' es el aislamiento que produce en sus jugadores, encerrados todo el día en casa -el 36% de los niños juega solo- y cada vez más alejados de la experiencia real. Los videojuegos les permiten vivir una 'realidad' virtual y hacer cosas que no pueden hacer normalmente, como conducir un cochazo. Esto se traduce, en palabras de Francisco González, "en una distorsión de la realidad que hace que cuando ellos, por ejemplo, pueden coger una moto, intentan hacer cosas parecidas a las que hacen en sus juegos, con los consiguientes problemas de seguridad vial". Estas afirmaciones no son compartidas por el doctor Castells, para quien los adolescentes saben diferenciar perfectamente la realidad de la ficción.

PENSAR COMO ORDENADORES. La solución a algunos de estos problemas planteados sería conjugar los videojuegos y la educación. "Binomio posible, siempre y cuando sean divertidos, para que

último estudio sobre la Audiencia Infantil y Juvenil de 2004 indica que los pequeños pasan delante de la 'tele' un promedio de 184 minutos al día (unas tres horas) y que la máxima audiencia se concentra entre las 22 y las 22,30 horas, siendo los menores de 10 años sus

mayores consumidores. El profesor Gónzalez Calleia explica las razones: "La imagen retiniana se codifica en función del contraste (el brillo de cada parte comparado con el brillo medio). Por eso, los cambios continuos de brillo de la imagen de la tele atraen a los niños". Además. añade, "el cambio controlado de oscuro a brillante, que en el buen

HIPNOTIZADOS POR

¿Por qué los niños pueden pasar horas pegados a la televisión? El

LA PANTALLA

da de fundidos e iluminados lentos, no se suele tener en cuenta en imágenes animadas del tipo 'series animadas', de consumo televisivo habitual y destinadas a los niños, en las que los cambios son bruscos, rápidos, discontinuos e intermitentes, que pueden llegar a producir una atracción hipnótica en el niño".

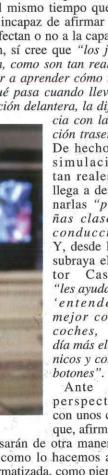
les gusten a los chicos" especifica el responsable de Marketing de PlayStation, quien, al mismo tiempo que dice que se siente incapaz de afirmar si los videojuegos afectan o no a la capacidad de conducción, sí cree que "los juegos de conducción, como son tan reales, te pueden ayudar a aprender cómo tomar las curvas, qué pasa cuando llevas un coche de tracción delantera, la diferen-

cia con la tracción trasera..." De hecho, son simulaciones tan reales que llega a denominarlas "pequeñas clases de conducción". Y, desde luego, subraya el doctor Castells, "les ayudarán a 'entenderse' mejor con los coches, cada día más electrónicos y con más

Ante estas perspectivas, con unos chicos que, afirman los

expertos, pensarán de otra manera, no tan reflexiva como lo hacemos ahora, sino más informatizada, como piensa un robot, la Administración deberá, aconseja el profesor González, "poner señales muy sencillas e imperativas, que no dejen opción al sujeto". El futuro, por lo que parece, será robotizado.





Estudiantes vallisoletanos inventan una sillita infantil con airbag lateral y un casco inteligente GURIDAD "PUNTA" Mercedes LÓPEZ u apuesta fue clara: reducir las víctimas de los accidentes de tráfico. Sus proyectos convencieron. Tanto que el presentado por Ana Rivas y Vanesa Vázquez, bajo la denominación "Seguridad lateral para niños", consiguió, recientemente. ganar el I Concurso Internacional de "Diseño en Tecnologías de Seguridad" convocado por la NHTSA, organismo oficial del departamento de Transportes de EE.UU. tras Una sillita infantil con airbag lateral y un casco que impide que la moto circule si no va puesto y abrochado, son dos prototipos realizados por estudiantes vallisoletanos. Tal es su grado de perfección que la sillita ganó el primer premio en el concurso internacional organizado por la NHTSA (Departamento de Transportes de EE. UU.). El casco, llegó a la final europea TRAFICO 27 Septiembre-octubre 2005

TRÁFICO 26 Septiembre-octubre 2005

DEMOSTRACIÓN REAL



La sillita equipada con airbag lateral fue sometida a un test dinámico, en el

que se simuló un accidente urbano a 50 km/h. Los resultados fueron muy positivos. La cabeza, el cuello y el tórax -las partes del cuerpo del niño más vulnerables en caso de colisión lateral- quedaron protegidas También se comprobó que el gas que infla el airbag, cuando éste se pliega, se dirige hacia abajo y hacia adelante, por debajo del asiento del niño, sin dañar al menor.



competir en la final con seis equipos procedentes de Reino Unido, Australia, Estados Unidos y Japón. Y el llamado "Casco Inteligente", desarrollado por José Mª González, José Manuel Valentín, Carlos Fernández, Ignacio Fraile y Alexandre Pérez, llegó a la final europea del mismo concurso.

Este certamen se desarrolla dentro del prestigioso Congreso Internacional que sobre seguridad para el automóvil se celebra cada dos años bajo la coordinación del mencionado departamento de tráfico de EE. UU. y que cuenta con la participación de gobiernos, delegados y representantes de todo el mundo pertenecientes a la industria de la automoción. Los proyecto españoles fueron presentados de la mano de CIDAUT (Centro de Investigación y Desarrollo en Transporte y Energía), contaron con el patrocinio de las empresas Dalphimetal y NZI, respectivamente, y la colaboración de la Universidad de Valladolid.

SILLITA CON AIRBAG. Los datos estadísticos les dieron la idea: 750 niños murieron y más de 6.000 resultaron heridos el pasado año en la Unión Europea, como consecuencia de un accidente de tráfico. Además, en los accidentes por impacto lateral el número de víctimas era mayor. "Nos dimos cuenta -explican Ana y Vanesa- de la importancia que podría tener el que las sillitas infantiles llevaran airbag lateral que protegiera el desplazamiento lateral de la cabeza y el cuerpo del niño en caso de colisión".

Estudiaron el tema y comprobaron que la cabeza de los niños es muy vulnerable en caso de colisión lateral y los sistemas de retención infantil no son suficientes, a veces, para evitar que la cabeza se golpee contra la puerta en su

LA SILLITA CON

AIRBAG LATERAL REDUCE UN 60% LAS LESIONES EN LA CABEZA Y UN 70% EN EL CUELLO **DEL NIÑO**

desplazamiento, consecuencia de la fuerza de la inercia o por los movimientos bruscos que el conductor realiza instintivamente cuando se produce un accidente. Muy convencidas señalan que "incorporar un airbag lateral en las sillitas era un provecto muy innovador". Y se pusieron a trabajar. Sólo contaban con cuatro mil euros (más la ayuda de sus patrocinadores) y cuatro meses para terminar su provecto.

Realizaron simulaciones con ordena-



Ana Rivas y Vanesa Vázquez, las jóvenes creadoras de la sillita infantil con airbag lateral.

dor de impactos laterales a 50 km/h de una sillita sin airbag y otra con airbag lateral para ver que ocurría. En el primer caso, el niño se golpeó la cabeza con la puerta y las lesiones que sufrió fueron muy graves e, incluso, mortales. En el segundo, el airbag absorbió la energía del impacto en la cabeza e impidió su contacto con la puerta y con otros componentes del coche y, además, comprobaron que disminuía la gravedad de las heridas. "Se reducen un 60% las lesiones en la cabeza y un 70% en el cuello", afirma Vázquez. Asimismo, se colocó la sillita con airbag en la plaza central de los asientos traseros, una posición muy utilizada por muchos padres, y también se demostró su eficacia.

PARA TODOS LOS NIÑOS. Incorporaron un airbag lateral en una sillita infantil del grupo I -las destinadas a niños de edades comprendidas entre los 9 meses y los 3 años- que se despliega cuando un sensor ubicado en la misma sillita detecta que se produce una deceleración. El airbag se ubicó en la 'orejera' izquierda de la sillita. De esta forma está preparada para colocarse en el asiento detrás del conductor, "aunque -aclara Rivas- puede ubicarse también en el lado derecho y, entonces, debe colocarle detrás del asiento del copiloto". El prototipo fue sometido a ensayos dinámicos e incluso se comprobó que pasaba si el niño iba mal sentado. Los resultados fueron totalmente satisfactorios, pero para evitar cualquier peligro "se instaló un sensor en el broche de los arneses de la sillita" subrayan las autoras del proyecto, que desactiva el airbag en el caso de que el niño no vaya correctamente abrochado. Asimismo, se colocó el símbolo del airbag (igual al que llevan los vehículos que van equipados con este importante sistema de seguridad) en la sillita. El airbag puede colocar-

se en todo tipo de silli-

Los coordinadores del provecto de Cidaut se muestran muy satisfechos con el proyecto y declaran que es un concepto nuevo que abre muchas posibilidades.

> El sistema está diseñado para que pueda detectar si sólo viaia el conductor o va



lanacio Fraile. José Mº González y Juan M. Valetín, tres de los estudiantes que desarrollaron el prototipo de casco,

NO ARRANCA

impide que la moto arranque a no ser que el conductor y el pasajero lleven el casco correctamente puesto y abrochado, es el segundo provecto presentado al concurso internacional de

tecnologías de seguridad. Un sistema que utiliza la tecnología bluetooth que permite establecer una perfecta comunicación entre la moto y el motorista.

Sus creadores, cinco estudiantes de ingeniería de la Universidad de Valladolid, explican que el casco va equipado con tres sensores (para comprobar que el casco está puesto), otro sensor va en el cierre (para confirmar si va correctamente abrochado) y en los asientos se han colocado otros sensores de presión. Cuando los sensores de presión detectan la presencia del conductor y del pasajero, si lo hubie-

n casco inteligente, que ra, busca la existencia de tantos cascos como pasajeros van en la moto y si están bien abrochados. En el manillar de la moto hay un microcontrolador conectado con una válvula electrónica que cierra la entrada de gasolina. Si el sistema comprueba que alguno no utiliza el casco correctamente, aparece una señal roja de aviso en el cuadro de instrumentos que anuncia que la moto se parará en 30 segundos sino se lo ponen adecuadamente. Franscurrido este tiempo la válvula cierra la inyección de gasolina al motor.

Un sistema muy sencillo que para sus creadores podrá tener otros muchos usos: como sistema antirrobo, limitador de velocidad, localizador a través del sistema GPS... Incluso, piensan que las compañías aseguradoras podrían reducir las primas de aquellos conductores que utilicen una moto que incorpore un casco de este tipo y, por supuesto, para los padres sería un

'seguro de tranquilidad', porque sus hijos siempre circularían adecuadamente protegidos. No olvidemos que el uso del casco reduce las muertes en un tercio y evita dos de cada tres lesiones cerebrales, porque en caso de accidente, es el único elemento de protección capaz de evitar lesiones en la cabeza.

EL CASCO SE COMUNICA

CON LA MOTO Y LE INDICA SI ESTÁ CORRECTAMENTE COLOCADO PARA QUE PUEDA CIRCULAR

	Uso correcto	Mal puesto	No lo usa
MOTOCICLETA	85,0%	6,4%	8%
CICLOMOTOR	66,4%	16,7%	17%

Casi un centenar de niños podría haberse salvado

Seguridad infantil:

La principal causa de mortalidad infantil por accidente en los países ricos es el tráfico rodado. El año pasado, 124 menores de 14 años perdieron la vida en las carreteras españolas y casi 1.100 sufrieron heridas graves. Si estos niños hubieran viaiado con los sistemas de seguridad adecuados, se habrían evitado el 75% de las muertes y el 90% de las lesiones graves.





1 Instituto Mapfre de Seguridad Vial, a petición del Defensor del Menor de la Comunidad de Madrid, ha elaborado el estudio "La seguridad vial en los ni-

> ños: cuestión de familia" para comprobar la percepción y el conocimiento de los conductores que viajan habitualmente con niños en el coche. Las conclusiones del estudio son que, aunque la mayoría de los encuestados lleva instalados en sus coches Sistemas de Retención Infantil (SRI), no todos los utilizan

siempre y del modo correcto. ¿Excusas? Las de siempre: el trayecto es corto, da pereza, el niño llora... Eso sí, entre quienes los utilizan, la gran mayoría lo hace por convicción de seguridad y no porque les obligue la ley.

Según este estudio, la mayoría de los conductores transporta a niños de hasta 12 años cinco días a la semana, con un recorrido habitual mixto, es decir, tanto urbano como interurbano. Refiriéndonos sólo al urbano, donde la velocidad máxima permitida es 50 km/h, la posibilidad de que un niño sobreviva sin ninguna medida de seguridad es prácticamente nula.

Miguel Muñoz, presidente del Instituto Mapfre de Seguridad Vial, hace hincapié en que "la seguridad vial es algo que nos concierne a todos, a los poderes públicos y a cada ciudadano particular que viaja con niños en el coche".

PREDICAR CON EL EJEMPLO. El estudio concluye que casi la totalidad de los padres encuestados considera que la educación vial de sus hijos depende en primer lugar de ellos, antes que de los pro-

CADA ACCIDENTE, UNA LESIÓN (en niños de hasta 12 años)

Los accidentes de tráfico son la causa más frecuente de lesiones múltiples en los niños. Estos son los que causan las más graves:



Las lesiones más graves se producen en pasos de peatones. Las más frecuentes son:

- a) Traumatismo craneoencefálico.
- b) Traumatismo vertebral (columna cervical y lumbar).
- c) Lesiones viscerales (tórax, abdomen y pelvis).
- d) Fracturas de extremidades.



2. CHOQUE DEL VEHÍCULO CONTRA UN POSTE,

- a) Si llevan Sistemas de Retención Infantil:
- Lesiones torácicas y abdominales.
- b) Si no llevan Sistemas de Retención Intantil:
- Fallecimiento.
- Traumatismo craneoencefálico.



a) Frontal: Las lesiones son las mismas que en el choque.

3. COLISIÓN ENTRE VEHÍCULOS

b) Fronto lateral: Fracturas de extremidades

v traumatismo craneoencefálico. c) Por alcance: Produce las lesiones más benignas, como el latigazo cervical.



4. EN MOTO O BICICLETA

Los menores que viajan con un adulto en una moto o una bici, aunque vayan en un asiento

específico para ellos, sufren lesiones en las extremidades superiores e inferiores, incluyendo amputaciones de manos y pies.

fesores y la policía.

Está demostrado que los niños aprenden por imitación de lo que hacen sus padres (aprendizaje vicario). Si nos ponemos el cinturón, para ellos se convertirá en un hábito que copiarán. Para Pedro Núñez Morgades, Defensor del Menor de la Comunidad de Madrid, "es fundamental que los padres den ejemplo colocándose siempre el cinturón y abrochándoselo a ellos siempre, incluso en distancias cortas".

EN LA ESCUELA. El 72% de los padres encuestados considera que la seguridad vial es suficientemente importante como para que forme parte de los programas educativos. Un tercio desconoce, sin embargo, si sus hijos reciben o no educación vial en el colegio. Según este estudio, los niños son muy activos en lo relativo a la seguridad vial: un 39% de los padres reconoce recibir consejos de sus hijos al volante. Precisamente los niños son excelentes agentes de educación vial para los padres.

Desde hace cuatro años, la Dirección General de Tráfico (DGT) desarrolla el

CÓMO REACCIONAMOS ANTE UN ACCIDENTE

Nunca debe llevar menores en el asiento delantero. Esto podría sucederles:

- Incapacidad de retener al niño. Un menor de 18 kilos, a 60 km/h, se convierte en un peso de una tonelada
- Aplastamiento contra el parabrisas. Se produce cuando, además, no llevamos puesto el cinturón de seguridad.
- Aplastamiento inconsciente del niño. Si vemos la inminencia de un accidente, intentamos sobreproteger al menor, pudiendo llegar
- manos. Soltar al niño. Por instinto, cuando un accidente es muy grave, tendemos

a soltar al niño.

a ahogarlo con las

Programa Familia-Escuela, destinado a guarderías, escuelas infantiles y centros escolares de todo el estado. En septiembre envía a todos los colegios públicos y privados un CD con la información del programa y los que deseen obtener todo el material sólo deben solicitarlo al Coordinador/a de la Jefatura Provincial de Tráfico o al Área de Educación y Divulgación. El año pasado entre 9.000 y 10.000 centros lo hicieron.

Por su parte, el Instituto Mapfre de Seguridad Vial reparte folletos informativos, DVDs, CDs y revistas adaptadas a cada edad en 10.300 colegios. Ambos programas se basan en impartir el tema de la seguridad vial de modo transversal, como una asignatura que se integra en todas las demás. Un dictado de lengua, por ejemplo, tratará sobre la importancia de ponerse el cinturón.

TOMA NOTA. Los padres deben asumir que son ellos los únicos responsables de la seguridad de sus hijos cuando viajan en el coche. Son ellos quienes deben asegurarse de llevar los sistemas de retención adecuados a sus hijos, homologados, adaptados al tamaño y peso, y perfectamente abrochados. Un cinturón de seguridad para adultos, colocado en un niño, puede ahogarle. Y, por supuesto, no basta con tener 'sillitas' en el coche, sino que siempre que se lleve a un menor, por corto que sea el trayecto. deben estar perfectamente sujetas al vehículo cumpliendo las normas de seguridad: las sillitas en los asientos posteriores, puesto que el airbag podría causarles traumatismo facial o craneoencefálico. Cuando se trate de menores de 3 años, irán situadas en sentido contrario a la circulación y en ningún caso llevaremos nada en la bandeja posterior: ante una colisión o frenada brusca, puede golpear al niño.◆

CAMBIOS PARA CONCIENCIAR

Pedro Núñez Morgades, Defensor del Menor de la Comunidad de Madrid, considera que las campañas de información y concienciación, así como la actitud de vigilancia y sanción a las infracciones deben ser permanentes e inflexibles. Por ello, presentó al Consejo

> MAYORES SANCIONES. Actualmente, las multas son mayores para los conductores que para los demás pasajeros cuando no llevan el cinturón de seguridad. La sanción debería ser la misma para todos.

Superior de Tráfico estas tres propuestas:

Z. INMOVILIZACIÓN DEL VEHÍCULO Igual que ocurre con las motos si llevan a un menor sin casco, los turismos deben ser inmovilizados por las autoridades si el menor no puede ir sujeto adecuadamente. Sólo una sanción no evita el peligro.

día de hoy, sólo una de las 42 preguntas del examen teórico para la obtención del permiso para conducir se refiere a la seguridad vial infantil. Debe valorarse más en los requisitos tanto teóricos como



> Javier Alonso Santos, Pedro Núñez Morgades y Miguel Muñoz presentaron el estudio "La seguridad vial en los niños: cuestión de familia

EFICACIA DEN

Utilizar una sillita infantil puede salvar la vida de un niño en caso de accidente. Así ha quedado demostrado en una prueba de choque realizada por el RACE en colaboración con · la empresa Play, en los laboratorios Autoliv. Se simuló una colisión de un coche en el que viajaban un niño, adecuadamente sentado en su sillita, y otro suelto. El niño que viaiaba sin sujeción sufrió lesiones mortales.













emostrar la eficacia de los Sistemas de Retención Infantil (SRI) fue el objetivo de la prueba de choque que el RACE (Real Automóvil Club de España), en colaboración con la empresa Play, llevó a cabo en las instalaciones del Laboratorio de Autoliv. Para ello, se simuló una colisión frontal a 64 km/h de un coche contra un muro. En el coche iban un dummy -réplica de un bebé de 9 meses y 9 kilos de peso- correctamente sentado en una sillita infantil correspondiente a su peso y talla; junto a él, otro dummy, representando un niño de 3

años y 15 kilos de peso, viajaba suelto. Los resultaron fueron escalofriantes.

Mientras el bebé que iba sentado en la sillita infantil no sufrió ninguna lesión grave, el que viajaba suelto impactó contra el cristal con una fuerza de 650 kilos. En su desplazamiento, se supone, se rompió ambas piernas al impactar contra los asientos delanteros y, por el movimiento de rotación del cuerpo en su trayectoria, se produjo fracturas importantes en el pecho y la cadera. Finalmente, se golpeó la cabeza, provocando lesiones quizá irreversibles. Estos resultados corroboran las afirmaciones de los expertos, que señalan que la correcta utilización de sillitas infantiles (SRI) reduce las lesiones un 75%, o lo que es lo mismo, evitan tres de cada cuatro lesiones producidas en un siniestro.

OBJETIVO: CONCIENCIAR. Con esta simulación se pretende concienciar a los padres de la necesidad de llevar a sus hijos adecuadamente protegidos cuando viaien en coche, toda vez que las estadísticas indican que el uso de sillitas en España todavía es muy escaso. Según los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) más del 50% de los niños que fallecieron en accidente de tráfico en 2004 no utilizaba ningún sistema de protección infantil.

Desde Autoliv -laboratorio que lleva a cabo unos 4.000 ensayos anuales de este tipo- explican que la preparación de uno de estos ensayos puede llevar un día completo para una prueba que dura, aproximadamente 100 milisegundos, y su coste se eleva, en los casos más sencillos, hasta los 3.000 euros. Los dummies van equipados hasta con 25 sensores, distribuidos entre la cabeza, cuello y tórax, y su precio ronda los 30.000 euros, a los que hay que añadir la instrumentación necesaria.

PRUEBA TEÓRICA COMÚN DE **CONOCIMIENTOS**

PARA TODOS LOS PERMISOS

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 a www.dgt.es/revista

En poblado, ¿a qué velocidad máxima le está permitido circular conduciendo un turismo si no hay señal alguna que la limite?

- A 60 kilómetros por hora A 50 kilómetros por hora
- A 40 kilómetros por hora



En una autovía en la que existe una señal vertical fiia de "velocidad máxima aconsejada" de 80 kilómetros por hora, la calzada está nevada y usted circula a una velocidad de 40 kilómetros por hora. ¿Es correcto?

- a) No, porque circulo a velocidad anormalmente reducida para la
- b) Sí, porque la calzada ha perdido sus condiciones óptimas para realizar una conducción segura.
- No, porque la señal está puesta teniendo en cuenta la seguridad de la vía en cualquier circunstancia.

Una luz roja intermitente o dos luces rojas intermitentes ante un paso a nivel, ¿qué le indican?

- La prohibición de pasar mientras están encendidas.
- Lo mismo que una luz roja fija, es decir, que debo esperar necesariamente a que el semáforo se ponga en verde.
- c) El peligro que representa el paso a nivel y, aunque no prohíbe el paso, es necesario extremar la precaución.

Circula por una vía de doble sentido de circulación en la que no existen marcas pintadas en la calzada. Usted quiere girar a la izquierda en la próxima intersección, ¿dónde debe colocarse?

- a) En el lugar que crea más adecuado, porque no existen marcas delimitando los diferentes sentidos ni los diferentes carriles. A la izquierda de la calzada.
- En el eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al sentido

Circula detrás de otros vehículos por una vía interurbana. Si al llegar a una intersección prevé que va a quedar detenido en la misma obstruvendo la circulación transversal, ¿qué debe hacer?

- Pasar si tengo preferencia de paso establecida por señal. Penetrar en la intersección en el caso de que la misma esté regulada por semáforo y esté en verde, porque es mi tiempo de franquear la intersección.
- c) No penetrar en la intersección hasta estar seguro de que voy a poder franquearla sin ser un obstáculo.



Usted va a adelantar al ciclista iqual que lo hace el conductor del vehículo rojo que se observa en la fotografía. ¿Es correcto?

- b) No, porque se invade el sentido contrario

Usted circula por una vía con un carril para cada sentido de circulación y desea girar a la izquierda en la próxima intersección, pero, ¿en qué caso de los que a continuación se citan deberá abstenerse de realizar dicha maniobra?

- a) Cuando exista mucha circulación en sentido contrario y tenga que esperar en la calzada.
- b) Cuando no tenga visibilidad suficiente.
- Cuando los vehículos que circulen detrás no puedan utilizar el arcén para pasarme.



A la vista del semáforo que está en amarillo fijo, usted

- Pasar antes de que se ponga en rojo.
- b) Pasar con precau-
- Detenerse iqual que si de una luz

roja se tratara, excepto si no lo pudiera hacer en condiciones de

Si circula entre el ocaso y la salida del sol por una vía urbana suficientemente iluminada, ¿debe encender alguna luz?

- No, salvo que circule a más de 40 kilómetros por hora.
- b) Sí, la luz de posición, solamente.
- c) Sí, la luz de posición y la de cruce,

TRÁFICO 39 Septiembre-octubre 2005

En la parte transitable del arcén de una vía interurbana, ¿le está permitido estacionar?

b) Sí, pero sólo en carreteras convencionales; nunca en autopistas o autovías.

c) Sí, para tomar o deiar personas, pero nunca para cargar o descargar cosas.



A través de su espejo retrovisor observa que un vehículo que le sique le hace ráfagas con las luces de corto y largo alcance para advertirle que le quiere adelantar. ¿está permitido?

a) Sí.b) No.



A la vista de la señal que se observa en la fotografía, usted debe...

a) Detenerse siempre, cediendo el paso a los vehículos que se aproximen por la vía transversal. b) Detenerse cuan-

do observe que por la vía transversal se aproximan vehículos para cederles el paso.

Detenerse solamente cuando en la intersección no tenga visibilidad, para poder observarla.



Circula usted por una tramo de vía en la que la niebla es muy densa. ¿Qué luces antiniebla es correcto que usted utilice?

a) Sólo la luz antiniebla delantera

b) Sólo la luz anti-

niebla trasera.

c) Las luces antiniebla, tanto delanteras como las traseras.

TSi un turismo que circula delante de usted lleva todos los indicadores de dirección, tanto los de la derecha como los de la izquierda, simultáneamente encendidos, es decir, circula con la señal de émergencia, ¿qué le indica?

- a) Que circula en situación de emergencia o bien el vehículo no puede alcanzar la velocidad mínima exigida y que puede existir peligro de alcance.
- Que va a dar marcha atrás.
- Que va a inmovilizar su vehículo, cualquiera que sea la causa.

Usted ha entrado con su turismo en una calle cortada; cuando quiere salir no puede hacer ni un cambio de dirección ni un cambio de sentido, por lo que deberá ir marcha atrás. ¿Cómo debe realizar dicha maniobra?

a) Marchando hacia atrás, como máximo, quince metros.

b) Marchando hacia atrás el espacio estrictamente indispensable. aunque haya que invadir un cruce de vías.

c) Sin invadir, en ningún caso, un cruce de vías.

De noche, estaciona su turismo en el arcén de una travesía insuficientemente iluminada. Deberá tener encendidas...

a) Todas las luces de los indicadores de dirección como señal de emergencia.

b) Las luces de posición y las de cruce.

c) Las luces de posición, que se podrán sustituir por las de estacionamiento, o por las dos de posición del lado correspondiente a la calzada, cuando se halle estacionado en línea.

Usted se aproxima a una intersección regulada con semáforo. ¿Le está permitido efectuar un adelantamiento si en el semáforo está encendida la luz verde?

a) No, porque siempre está prohibido adelantar en las interseccio-

b) Sí, porque con el semáforo en verde, en ese momento, tengo prioridad en la intersección.

Sí, pero sólo si pretendo adelantar a un vehículo de dos ruedas.

O Si usted inmoviliza su vehículo, sin abandonarlo, para comprar el periódico, por tiempo inferior a dos minutos, ha efectuado

a) Un detención.

b) Un estacionamiento.

c) Una parada.



La vía que se observa en la fotografía es de sentido único y por su anchura permite calcular que hay dos carriles de circulación. ¿Le está permitido circular por el centro de la calzada?

a) No; lo correcto es circular por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada.

b) Sí, porque es más seguro, ya que el arcén no es transitable.

c) Sí, porque no están pintados los carriles.

En un accidente de tráfico en el que usted debe prestar avuda, hay un herido dentro del vehículo siniestrado. Como nor-

a) Deberá sacar al herido rápidamente del vehículo.

b) Si está inconsciente, deberá hacerle masaie cardíaco, aun dentro del vehículo.

c) No intentará sacar al herido del vehículo hasta tanto no llegue la ayuda especializada.



Si usted tiene que circular sobre una calzada nevada. tal como la que se observa en la fotografía, entre otras medidas de seguridad. debe...

a) Circular a velocidad sostenida en la relación de

marchas más alta de las que razonablemente puedan usarse. b) Circular siempre en la primera relación de marchas.

Circular presionando levemente el pedal de freno.

Al encenderse la flecha verde sobre fondo circular negro de un semáforo, usted avanza con su turismo en la dirección y sentido indicados por la flecha, ¿Tiene prioridad de paso sobre los vehículos que se aproximen por la vía transversal?

a) No. avanzaré con precaución deiando pasar a los vehículos que se aproximen por el carril al que me voy a incorporar.

b) Sí, porque cuando en un semáforo se enciende una luz verde siempre da prioridad de paso.

Si tiene que advertir a otros usuarios de la vía la realización de una maniobra que vaya a efectuar con su turismo. preferentemente lo hará con...

a) El brazo.

La señalización acústica del vehículo.

c) La señalización luminosa del vehículo.



TEn la fotografía se observa una zona peatonal, en la que existe un paso habilitado para el cruce de los vehículos. Si se puede cruzar la travectoria de un peatón y de un vehículo, ¿quién tiene prioridad de paso?

a) El peatón.

b) El vehículo, porque es el paso a él destinado.

Entre las siguientes normas generales para atender a un herido, hay una correcta. ¿Sabe cuál es?

a) Dar de beber al herido.

b) Mantener protegido el cuello del herido de posibles movimien-

c) Administrarle medicamentos.

En un carril reservado para la circulación de autobuses y taxis, cuando la línea de la calzada es discontinua, ¿le está permitido parar o estacionar?

a) No, porque, como norma general, está prohibido tanto parar co-

b) Estacionar no está permitido. Parar, sí, dando siempre preferencia a los autobuses y taxis.

c) Sí, además es el lugar más adecuado, porque está junto al borde de la calzada.

Usted deposita en la calzada un objeto con el fin de que sea recogido por el camión de la basura. ¿Está permitido?

a) No, porque puede entorpecer la circulación, parada o estacionamiento de otros vehículos.

b) Sí, si la vía tiene más de un carril por sentido, para que no obstruva la circulación.

c) Sí, siempre que el objeto depositado no sea peligroso.



La señal que se observa en el gráfico le obliga a realizar una circulación giratoria en el sentido de las flechas. ¿Dónde se la puede encontrar?

a) Sólo en glorietas.

b) Sólo en plazas de circulación gira-

c) En plazas, glorietas y encuentros de vías.



¿Es conveniente baiar las pendientes en punto muerto?

a) Sí, porque se ahorra combusti-

b) No, lo adecuado es quitar el contacto

c) No, porque no

actuaría el motor como freno y habría que utilizar más frecuentemente los frenos con el riesgo de su calentamiento.

Si un Agente de circulación le hace señales acústicas con un silbato consistente en un toque largo, ¿qué le ordena?

a) Que me detenga.

b) Que reanude la marcha.

c) Que disminuya la velocidad de mi vehículo.



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

a) Que la vía se desvía a la izquierda.

b) Que a mil metros existe una zona de escape de la

calzada, acondicionada para que un vehículo se detenga en caso de fallo de frenos.

Que a la izquierda continúa la calzada y de frente a mil metros existe un camino forestal.



permitido con su turismo acceder a una calzada en la que a su entrada esté situada la señal circular que se observa en la fotografía?

- a) Sólo si no se aproximan veniculos en senuco
 b) No, porque es una calzada cortada al tráfico. Sólo si no se aproximan vehículos en sentido contrario.
- c) No, porque la señal prohíbe la entrada a la vía en la que está

33 Cuando usted se aproxime a una intersección que está so", ¿cómo debe hacerlo?

- a) Muy lentamente, para poder detenerme siempre en la intersec-
- b) Mostrando con suficiente antelación por la forma de circular, y especialmente por la reducción paulatina de la velocidad, que voy a ceder el paso.
- c) A la misma velocidad a la que voy circulando en relación con la

TEntre los efectos que produce el alcohol en el conductor se encuentra la...

- a) Incorrecta apreciación de distancias y velocidades.
- b) Ampliación del campo visual.
- c) Disminución de la distancia de frenado.



35 Qué le indica la señal que se observa en la fotografía?

- a) La situación de un merendero.
- b) La situación de un área de descanso.
- La situación de un próximo puesto de peaie.

36 si usted circula conduciendo su turismo por una vía en la que está situada esta señal, y, por razones de emergencia, lo hace a velocidad anormalmente reducida de acuerdo con el Reglamento de Circulación, deberá...

- a) Abandonar la vía por la primera salida.
- b) Circular por el arcén hasta llegar al destino elegido.
- c) Continuar circulando por la derecha de la calzada hasta el destino elegido, ya que no circulo por una autopista.



La instalación del airbag en un vehículo, ¿sustituye la obligación de utilizar el cinturón de seguridad?

- a) Sí, porque evita el impacto del conductor y pasajeros contra los elementos del vehículo.
- Sí, porque evita lesiones en el cabeza y cuello.
- No, porque actúa complementando la protección que ofrece el cinturón de seguridad.



Circula con su turismo a 100 kilómetros por hora por el carril de la derecha y se encuentra con la señal de la fotografía. ¿Es correcta su posición en la calzada?

- a) Sí, porque el carril de le derecha está reservado para el tráfico lento pero opcionalmente se puede utilizar para facilitar los ade-
- No, me deberé cambiar de carril, ya que los dos de la izquierda están reservados para el tráfico rápido.
- Sí, porque si las circunstancias lo permiten, tengo obligación de utilizar el carril de la derecha.

Usted ha sufrido una avería en su vehículo y lo ha dejado inmovilizado en el arcén. ¿Debe señalizarlo?

- a) No, porque el vehículo no está en la calzada.
 b) Sí, con los triángulos de preseñalización de peligro u otros dispositivos de análoga eficacia.
- c) Sí, con la señal de emergencia del vehículo, los triángulos de preseñalización de peligro y, en su caso, con las luces de posi-

En poblado, ¿qué ocupantes de un turismo están obligados a utilizar el cinturón de seguridad?

- a) Sólo el conductor y los ocupantes d
 b) El conductor y todos los ocupantes. Sólo el conductor y los ocupantes de los asientos delanteros.
- c) Sólo el conductor.

33: c: 1 40: p. 32: p. 36: a. 37: c. 38: c. 31: p: 35: p: 33: p: 34: 9: 27: a; 28: c; 29: c; 30: b; 73: c'; 54: 9; 52: p; 56: 9;

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

Exposición itinerante sobre la seguridad vial

VENES AI FRIAN

Por cuarto año consecutivo los ióvenes de toda España han sido llamados a elaborar carteles y 'spots' publicitarios en torno a la seguridad vial. Organizado por la DGT y la Fundación Eccus, el concurso "Tráficus" pretende descubrir e incentivar la originalidad de los jóvenes respecto a la accidentalidad en el tráfico. Esta vez el motivo de inspiración ha sido la velocidad.

Néstor NORMA

e han presentado a la IV edición del concurso "Tráficus" cientos de trabajos en donde ha quedado plasmada la creatividad de los ióvenes sobre las conse-

cuencias del exceso de velocidad. Esta labor creativa ha llevado a la selección de 36 carteles y siete 'spots' finalistas, cuyo fallo final se conocerá los primeros días de noviembre.

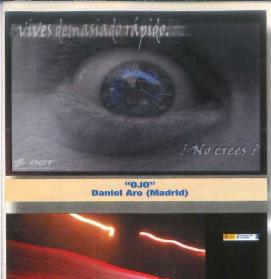
Este año el concurso ha querido ampliar su labor de concienciación y ha trasladado su unidad móvil -un inmenso trailer llamado Trafitruck- con los carteles y los anuncios de televisión finalistas, a la costa mediterránea y atlántica, para actuar en las zonas de turismo. "Por medio de esta exposición ambulante, nos hemos propuesto concienciar a las personas que acuden a las zonas turistas sobre los peligros de una conducción inadecuada, fundamentalmente por exceso de velocidad, uno de los principales factores de riesgo en los accidentes de tráfico entre la juventud", señala a "Tráfico" Jesús Ramos, presidente de la Fundación Eccus.







TRÁFICO SE Septiembre-octubre 2005





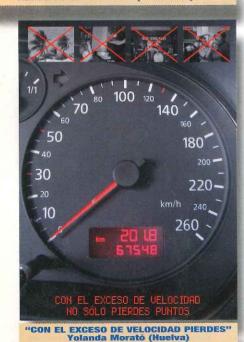
"FRENA EL TIEMPO" Sonia Fernández Ferrón (A Coruña)

CUANDO CONDUZCAS,

MODERA LA VELOCIDAD



"CABEZAS" Adrián Pérez Avendaño (Barcelona)



acea e.c., M. y en el que tembren seguina. ambas da 19 años de edad, fue se sasso es sintestro que les cestó la vida, cuendo a ses 82.10 horas de esta madrugada di sselle elisioni centra el muro. Según informarse d del Subsector de Tráfico y la Policía Local, «s dentificación resultó muy complicada detxido s que los cuerpos se encontraban prácticamente reconocibles. El estado del vehículo tras moducirse la colisión fue consecuencia de "un impacto" que, en una carretera con limite de velocidad a 50 kilómetros por hura. indica que el exceso de velocidad fue la causa del siniestro", indicaron las mismas fuentes. € fiverte impacto del vehículo contra el muro provocó un incendio en el coche, que bavo que ser seforado por efectivos de Protección Chili. couestó sosalmente calcinado. Los cueroos de oc dos sovenes que se encontraron en oi occor estaban "completamente irrecorosepted y fueron trasladades at hespital con el le se gragicaries la correspondiente autoeses ¿CÓMO LO VES?

"¿CÓMO LO VES?" Pablo Castellano Cabrero (Salamanca)



DRAMATISMO Y CREATIVIDAD





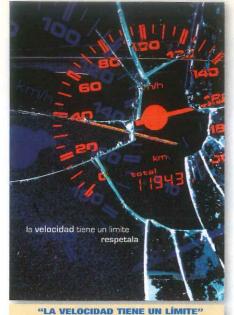
este argumento para demostrar la peligrosidad que conlleva la velocidad excesiva. En algunos casos con un mensaje explícito: el cristal roto del cuentakilómetros y la aguja que sangra a los 200 km/h. Otros jóvenes han utilizado los efectos informáticos, como en el cartel donde se 'mueven' las palabras de fondo -tal cual se perciben los objetos desde un coche en movimiento- mientras en el centro una frase alusiva permanece fija. Tampoco ha faltado el mensaje con la silla de ruedas, de enorme fuerza expresiva. Finalmente, algún joven ha preferido una imagen sugerente y placentera: como el caracol que llama a disfrutar de la vida deslizándose lentamente por la calzada.

Junto al Trafitruck se instala un simulador de seguridad que instruye sobre los efectos que produce la utilización del cinturón de seguridad. Según Jesús Ramos, las personas asistentes a la exposición "han probado con entusiasmo este simulador, que ha sido cedido por el RACE y la Fundación FIA para que los visitantes pueden comprobar por sí mismos la necesidad del uso del cinturón de seguridad". Este simulador recuerda a los visitantes tres conceptos clave: los beneficios que supone hacer uso del cinturón de seguridad, tanto en las plazas delanteras, como traseras; la importancia de llevar protegidos a los más pequeños con sistemas de retención; y el llevar correctamente colocado

el reposacabezas de los asientos.

LABOR PEDAGÓGICA. Al mismo tiempo de la enseñanza del uso correcto de los sistemas de retención, en el Trafitruck se han entregado folletos explicativos con las conductas apropiadas a tener en cuenta en los desplazamientos en coche y, a la vez, que se regalaron manómetros de presión, con la finalidad de que las personas puedan conocer el estado de sus neumáticos.

Durante todo el mes de julio la exposición recorrió diversas ciudades mediterráneas, para terminar en la costa atlántica de Punta Umbría (Huelva). "En zonas de playa y en desplazamientos cortos es muy posible que se pro-





"EXCESO DE VELOCIDAD"

LA IMPORTANCIA DEL CINTURÓN

En el marco de la actividad pedagógica que desarrolla el concurso "Tráficus," una de las novedades incorporadas como elemento de concienciación es el simulador de un cinturón de seguridad. Aportado por el RACE y la Fundación FIA. el simulador consiste en una rampa inclinada (30º) de unos cuatro metros por la cual se desplazan dos asientos semejantes a los de un automóvil. Los asientos lanzados a una velocidad mínima de 8 km/h, se detienen bruscamente al final de la rampa, y la detención es semejante a si se produjera un impacto a 30 o 40 km/h.



Navarro, realizó la



Jóvenes y Seguridad Vial, que tendrá lugar en Málaga, durante los días 8, 9 y 10 de próximo mes de noviembre. Los ganadores recibirán diversos regalos, como el usufructo de un Renault Megáne durante seis meses y el obsequio de un ordenador y un lector de música, en-

El concurso "Tráficus" ha contado en esta edición, con el patrocinio del Instituto de la Juventud (INJUVE), la Fundación Winterthur, Renault España y la Fundación Torcal, y con la colaboración de Apple España y del RACE (Real Automóvil Club de España). •

"Tráficus" se dará a conocer durante el

desarrollo de un Congreso Nacional de

"MATEMÁTICA PURA" Elena Castro Toca (Santander)





"NO SPEED" Mario Llorca Loureiro (Ferrol)



duzcan accidentes -afirma Jesús Ramos-; es por eso que, con la exposición itinerante, han viajado jóvenes que han informado sobre las normas que se han de cumplir y las medidas que se deben adoptar para que no ocurran".

El concurso, que comenzó siendo una convocatoria sólo para universitarios, dado el éxito de su convocatoria se ha ampliado para los jóvenes de toda España con edades comprendidas entre 18 v 30 años. El fallo de esta IV edición de

Se prueba en autobuses de Valladolid un sistema de impide arrancar si se ha bebido alcohol

SI BEBES, NO CONDUCES



En Valladolid se está probando un sistema que impide a los conductores de autobuses de pasajeros arrancar el vehículo si han ingerido alcohol.

Quince autobuses de Valladolid prueban la aplicación de un sistema, denominado Alcolock, que impide arrancarlos en si el conductor ha bebido alcohol. Se trata de evaluar la aplicabilidad de estos aparatos en el transporte público y la satisfacción de los viajeros ante esta mejora de la seguridad.

J. M. M.

de Estudios de Alcohol y Drogas de la Facultad de Medicina de esa ciudad está probando un instrumento -llamado Alcolock- que impide que un vehículo arranque si el conductor ha ingerido alcohol por encima del límite legal permitido. Este proyecto forma parte de un trabajo a nivel internacional financiado por la Unión Europea (UE) que se desarrolla en Alemania, Bélgica, Holanda, Noruega y España para estudiar la aplicabilidad del Alcolock en los conductores, se realiza en nuestro país en colaboración con la Diputación de Valladolid y el Ministerio

de Sanidad y Consumo.

Así, mientras Alemania estudia la aplicación a vehículos de transporte de

mercancías peligrosas; Bélgica lo hace en personas dependientes del alcohol y reincidentes en sanciones por conducir bajo sus efectos; y, España (Valladolid) y Noruega, en el transporte público.

El objetivo de este proyecto no es encontrar conductores que den positivo en los test de alcoholemia, sino, como señala Javier Álvarez -profesor de la UVA y coordinador del trabajo-, "el uso del Alcolock con fines preventivos. En definitiva, se trata de evitar que se conduzca bajo los efectos del alcohol y, a la vez, aumentar la seguridad en el transporte". No obstante, "la originalidad de este proyecto es el valor ejemplarizante que tienen los colectivos de conductores profesionales -señala Álvarez-. Su aplicación en el transporte público hace que mucha gente lo vea y, además de mejorar la seguridad en este tipo de transporte, produce un efecto multiplicador en los conductores



normales". De hecho, en Valladolid, donde se ha llevado a cabo en la empresa La Regional –que transporta unas 2.000 personas cada día en Castilla y León–, los autocares incorporan un cartel en la entrada de pasajeros que reza "Por su seguridad vehículo con Alcolock", lo que, según José Alejandro Pereiro –director de La Regional– ha suscitado curiosidad en muchos pasajeros "que han preguntado a los conductores en qué consistía y ha motivado que nos envíen bastantes cartas mostrando su satisfacción".

El Instituto de Estudios de Alcohol y Drogas de la Facultad de Medicina de la Universidad de Valladolid realiza en estas semanas encuestas de satisfacción a los usuarios de los autocares donde se ha utilizado el Alcolock. Aunque las conclusiones no estarán listas hasta el otoño, sí han detectado una aceptación positiva por parte de los usuarios.

SOPLAR ANTES DE ARRANCAR. Pero ¿en qué consiste el Alcolock? Este sistema -que ya funciona en países como Estados Unidos o Canadá desde hace años- es un aparato capaz de detectar el nivel de alcohol en aire espirado conectado al sistema de arranque del autocar que, en caso de alcoholemia superior al límite permitido, desconecta el motor de arranque e impide la puesta en marcha del vehículo. Así, nada más ocupar su puesto al volante, el conductor debe soplar -con cierta fuerza y durante un tiempo- en la boquilla del Alcolock; en unos instantes, éste hace el análisis del aire espirado y determina el nivel de alcoholemia. Si es negativo o inferior al permitido, deja arrancar; en caso contrario, bloquea el sistema de arranque. No obstante, al estar en período de prueba, y ante posibles averías y problemas durante la marcha, un botón anula el sistema. Incluso Alcolock exige una prueba de alcoholemia ante paradas superiores a 30 minutos; pero no cuando son





de corta duración, ya que pueden ser las lógicas en el servicio de transporte.

Los conductores de La Regional, en principio, no han sido reacios a la instalación de estos aparatos. "En este trabajo hay de todo—nos explicaba uno de ellos—: hay quien bebe y quien no. Yo no tengo ningún problema; además, entiendo que de esta manera estamos vigilados y los viajeros van más seguros. De hecho, muchos me han preguntado que para qué servía y, cuando se lo hemos explicado, nos han felicitado por llevarlo". •

En Canadá y Estados Unidos se aplica muy estrictamente

SOPLAR INCLUSO EN MARCHA

En Canadá y Estados Unidos, la aplicación de sistemas que impidan el funcionamiento del automóvil en caso de alcoholemia positiva tiene mayor antigüedad y se aplica de forma más estricta. En esos países, a los infractores que tienen antecedentes de conducción bajo los efectos del alcohol, además de un curso de reciclaje, se les obliga a instalar en su coche un sistema tipo Alcolock. Pero éste obliga a realizar pruebas cada cierto tiempo, incluso en marcha, dando tiempo a detener el vehículo antes de apagar su funcionamiento. Incluso, en zonas de climas extremos, permite arrancar una sola vez más y funcionar durante un tiempo determinado para llegar hasta un lugar donde refugiarse, ya que se trata de lugares donde son habituales temperaturas por debajo de -20° C. Después, si pide una prueba más y es positiva, detiene el vehículo sin que pueda volver a arrancar.



n Valladolid, el Instituto



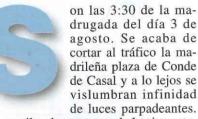
Mover la tuneladora más grande del mundo obligó a un gran operativo de tráfico



La tuneladora más grande del mundo está va montada y funcionando en Madrid. El transporte de sus piezas desde Alemania -primero por barco y luego por carretera desde Alicante y Bilbao-, lento y complicado, ha obligado a desvíos de tráfico, cortar señales, saltar quitamiedos... Pero todo ha salido a la perfección. Atrás quedan más de año y medio de estudios y

preparativos.

UN "GIGANTE" ATRAVIESA ESPAÑA



Los carriles desaparecen de la vista para dejar paso a una enorme cabeza tractora cargada con una 'rueda gigante'. Es más ancha que la calzada y da la impresión de que los quitamiedos tienen los segundos contados. Sin embargo, en unos instantes se eleva el remolque y pasa sin problemas. Acaba de llegar a su destino la pieza más grande de la tuneladora que perforará los túneles de la M-30, la circunvalación madrileña.

EL COMIENZO. La empresa que va a llevar a cabo la obra, encarga la fabricación de una máquina capaz de realizar lo que necesitan. Los constructores de la tuneladora, contactan con una empresa de transportes especiales para ver si, una vez fabricadas las piezas, sería posible llevarlas a su destino final.

Viendo los transportistas que lo que les solicitan es factible, ponen manos a



PEQUEÑOS IMPREVISTOS

Deiada atrás la plaza de Conde de Casal y en dirección a la M-30, en Madrid, el transporte tuvo que enfrentarse a pequeños contratiempos:

1. En la vía de bajada, un turismo aparcado en el lado derecho hizo que el remolque tuviera que elevarse mediante el sistema hidráulico para no llevárselo por delante.

2. Ya entrando en la obra, el camino estaba bastante inclinado y la pieza se habría caído del remolque de no ser por la compensación que se hizo levantando la góndola hacia el lado con-



tos españoles debe llegar cada pieza.

deben elegir la ruta que seguirán desde

Para poder realizar el transporte es

necesario obtener, de manera previa, los

permisos del titular de la vía y de la

DGT. Para ello, presentan un estudio

detallado que justifica la viabilidad de

este transporte especial. Obtenidas las

autorizaciones, se establece el itinerario

a realizar cada jornada, lugares donde

PASO A PASO. Con los dos coches de la

Agrupación de Tráfico de la Guardia

Civil y los cuatro de la empresa de

transportes delante, el convoy que lle-

vaba la pieza mayor partió del puerto de

Para el transporte, además del con-

ductor, es necesario contar con una per-

sona que controle en todo momento las

dimensiones de la mercancía v. además.

otra encargada del remolque, que es in-

dependiente de la cabeza tractora. Esta

persona debe controlar desde fuera, me-

diante un mando, el sistema hidráulico

del remolque que permite que éste se

Con nueve metros de ancho, ésta ocu-

eleve o se incline a derecha o izquierda.

paba los dos carriles de la autovía y, en

Alicante la madrugada del 21 de julio.

cada uno de ellos hasta la obra.

estacionar, etc.

Estas son algunas imágenes del transporte de las piezas de la tuneladora: su montaje en el camión, el viaje en carretera, la llegada a Madrid y, a la derecha, una señal de tráfico que hubo que cortar para permitir



Desde que se hace el primer informe, pueden producirse muchos cambios: se añaden señales, farolas, se construyen nuevas carreteras... Al realizar el primer estudio, dos puentes obligaron a realizar los primeros cambios:

🀍 En el puente de salida de Albacete no se podía pasar con más de 14 ó 15 toneladas por eje. Puesto que el transporte superaba este peso, hubo que aumentar el número de ejes en la longitud para que se dividiera la carga entre ellos.

En el enlace de la carretera N-301 desde Albacete hasta Ocaña, el puente estaba muy deteriorado y no parecía seguro pasar con 250,000 kilos. Lo que se hizo fue cambiar la ruta prevista y continuar por La Roda y Honrubia.

algunos tramos, era insuficiente: algunas señales de tráfico impedían el paso de la pieza. Para estos casos, un vehículo de la empresa -que circula unos 100 metros por delante del convoy- se encarga de cortar estas señales y de volver a colocarlas tras el paso de la pieza.

En principio, el remolque iba a sobre-

pasar los 4,75 metros de altura, que es el máximo para circular sin que tope con las señales que están encima de la calzada; para evitar tener que buscar un itinerario distinto y más complicado, se quitaron los apoyos donde iba la pieza y así se ganaron los 9 centímetros que hacían falta.

¿Y LOS OTROS CONDUCTORES? Circular a 15 km/h de velocidad media ocupando toda la calzada, a pesar de ser en horario nocturno, provocó que algunos conductores se vieran atrapados tras el convoy.

Además del estudio de los puentes y la vía y de los aparcamientos, para perjudicar lo menos posible a los restantes usuarios de la vía, se fijaron estacionamientos de emergencia donde poder retirarse temporalmente para dejar paso a los vehículos retenidos. En algunos tramos, cuando el ancho era mayor y la seguridad lo permitía, el convoy podía retirarse hacia la derecha y los otros coches circular ceñidos a la izquierda. Teniendo en cuenta que sólo ha circulado a partir de las 11 de la noche y, como máximo, hasta las 7 de la mañana, en verano y evitando fines de semana y festivos, su impacto sobre el tráfico ha sido escaso.

TRAFICO 38 Septiembre-octubre 2005

Uso obligatorio en camiones de 3.500 kilos y autobuses de nueve plazas

__ FRAUDE



El tacógrafo digital irá instalado en el salpicadero y registrará todos los datos de la gestión del vehículo, que podrán ser controlados por las autoridades de tráfico.

Las nuevas tecnologías quieren terminar con la competencia desleal. Llega el nuevo tacógrafo digital para el transporte pesado. Este dispositivo -diseñado para registrar las actividades de conducción de camiones de más de 3.500 kilos y autobuses de más de nueve plazas- ya es obligatorio por normativa europea.

Néstor NORMA
Fotos: ASINTRA. Infografía DLIRIOS

1 tacógrafo digital llega con retraso -su implantación se ha postergado varias veces- e incluso tendrá que convivir con el anterior (analógico) hasta

enero de 2006, pero en España ya es obligatorio en los transportes industriales de nueva generación desde el 5 de agosto pasado. Su implantación será progresiva y los vehículos que tengan un aparato analógico en perfectas condiciones en principio no tendrán obligación de cambiarlo. Sin embargo, algunos países de la Unión Europea (UE) han retrasado su entrada en vigor hasta 2006. Esta situación ha hecho que la IRU, un organismo europeo del transporte por carretera, haya reclamado una única fecha de implantación del tacógrafo en todos los países de la UE.

Con el tacógrafo digital, se quiere evitar la manipulación que se produce en los datos de conducción y descanso en el tráfico pesado y, al tiempo, reducir la siniestralidad en el sector. La situación es la siguiente: con el tacógrafo anterior era posible falsear los datos (kilómetros recorridos, velocidad, horas de conducción y descanso del conductor...), lo que permitía a algunas empresas abaratar sus costes, con la paradoja de que quienes cumplían con la norma resultaban periudicados comercialmente. Esta competencia desleal afecta a la seguridad vial, ya que los conductores, en muchos casos, no observan los 45 minutos de descanso exigidos por cada 4 horas y media de conducción continua. "El objetivo prioritario es eliminar el fraude que se venía dando principalmente en la flota de transporte interna**OPINAN LOS EMPRESARIOS**

AL CONVIVIR AMBOS TACÓGRAFOS HABRÁ **DESAJUSTES**



DULSÉ DÍAZ, director de Imagen v Comunicación de la la Confederación Española de Transportes y Carreteras:

"El cambiar de tacógrafo es una medida que a la larga se demostrará positiva, pero que en lo inmediato producirá desajustes. Ambos tacógrafos deberán convivir durante un tiempo, y los controles no pueden ser los mismos para las empresas que sigan usando el analógico, que para las que usan el digital."

"Es fundamental armonizar los controles en la Unión Europea, ya que las lecturas se realizan de distinta forma según el país donde se produzca. El tema de las pausas, de los descansos los fines de semana, de la conducción consecutiva, siempre ha dado lugar a problemas".

"Es cierto que existe fraude, pero es mínimo hov día teniendo en cuenta que el sistema se ha ido corrigiendo. Aún quedan bolsas de irregularidades que hay que resolver, pero nuestro sector ha hecho un esfuerzo autorregulador digno de mención".



CAMBIAR **EL SISTEMA TARDARÁ** 5 AÑOS **OVIDIO DE LA RO-**

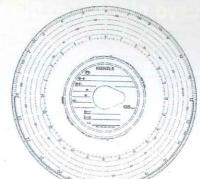
ZA. presidente de la Confederación

Española de Empresas del Transporte

"Es evidente que, con los tacógrafos digitales, la manipulación se reducirá notablemente, entre otras cosas porque es uno de los objetivos que se persigue. Aunque hay que reconocer que el actual tacógrafo analógico ha corregido bastante sus instrumentos de control".

"De todas maneras, todavía faltarán unos cinco años para renovar totalmente el sistema, va que ése es el ritmo de renovación de nuestro parque de vehículos industriales. Durante ese tiempo, necesariamente tendrán que convivir ambos tacógrafos".

"No obstante, siempre hay una cierta incertidumbre al utilizar una nueva tecnología v serán necesario cursillos para el correspondiente aprendizaje de los transportistas del sector".



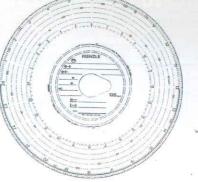
> Con el tacógrafo analógico (ilustración) era posible fal-

cional. No obstante, ambos sistemas tendrán que convivir por un tiempo, va que la Comisión Europea ha considerado una moratoria hasta enero del 2006 para la implantación del digital", afirma Alfonso Sánchez, subdirector general de Inspección de los Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento.

La medida afectará a unos 120.000 vehículos y 35.000 autobuses de servicio público, y es posible que el uso del tacógrafo digital se generalice en "unos 3 ó 4 años en el caso de la flota de transporte internacional, y en 5 ó 6, en la flota nacional", añade Sánchez. El tacógrafo digital va colocado en el salpicadero de cada vehículo e incorpora una unidad que registra la gestión del vehículo, además de una pequeña impresora y una tecnología anti-fraude para garantizar la seguridad y confidencialidad.

TARJETAS DIGITALES. El cambio fundamental de un sistema por otro se debe al reemplazo de los aparatos tradicionales con discos diagrama por los tacógrafos digitales con tarjetas inteligentes. Si el disco diagrama incorporaba los datos de la última semana de trabajo, la tarjeta digital puede almacenar los datos de todo el mes. El sistema digital requiere que conductores, empresarios, agentes de tráfico y servicios técnicos utilicen tarjetas que tendrán incorporados chips con todos los datos de gestión del vehículo, que son leídos por el tacógrafo.

Las tarjetas inteligentes -similares a las tarjetas de cajeros electrónicos- son cuatro en total. Una para el conductor (blanca), que incluye sus datos personales y fotografía, y que memoriza los datos sobre sus tiempos de conducción, trabajo The state of the state of



AUMENTARÁ LA SEGURIDAD VIAL ABEL GÓMEZ SAL-MERÓN (Secretario Federal de Carreteras y Urbanos de la Unión General de Trabaia-

OPINAN LOS SINDICATOS

"El tacógrafo digital nace con la idea de

aumentar la seguridad vial, la productividad de las empresas, y combatir la competencia

"Este sector representa el 3,3% del PIB v. nor el dinero que mueve, no está a la altura de los países europeos. Hay empresarios que no tienen visión de futuro y así tenemos un sector totalmente des-regulado, sin un marco normativo que nos permita ponernos de acuerdo empresas y sindicatos"

"Faltan inspecciones en las empresas. El tacógrafo analógico se presta a una serie de fraudes. Hay trabajadores que denuncian un exceso de jornada que no queda registrada en el tacógrafo. Y algunas empresas se arriesgan a pagar la multa alegando que el disco anual que registra los datos se ha extraviado, porque la sanción económica es menor que pagar las horas correspondientes".

"Además de la sanción económica, se debe inmovilizar el vehículo, por la gravedad que conlleva este fraude".



DEBEN USAR-LO OTROS **VEHÍCULOS**

ALBERTO MARGALLÓ PASCUAL, secretario general del Sector de Carretera de Comi-

siones Obreras

"El tacógrafo digital será un elemento de control que dificultará el fraude, lo que será ventajoso para las empresas cumplidoras de las normas, que sacarán del mercado a aquellas que practican competencia desleal; para los conductores, sean asalariados o autónomos, que se ajustarán a los límites impuestos por los reglamentos, y para la Administración, que les facilitará su labor".

> "También esperamos que aumente la seguridad vial v permita reducir la accidentalidad de estos profesionales".

"Los inconvenientes que le vemos es que ni los camiones de menos de 3.500 kilos, ni las furgonetas, ni los autobuses de 50 km. de recorrido, ni las ambulancias, están obligadas al uso del tacógrafo digital, y para nosotros es imprescindible que se requie su uso en estos vehículos".





y descanso. Otra para la empresa (amarilla), que permite en todo momento el control de flotas y conductores. Una tercera para las autoridades de vigilancia (azul), con la que pueden acceder a la memoria del tacógrafo. Y la última (roja), para los centros técnicos, con la que verifican el funcionamiento de los tacógrafos.

Los usuarios podrán solicitar las tarjetas en la Dirección General de Transportes de cada comunidad, que envía los datos a Fomento y a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre (FNMT), organismo que fabrica las tarjetas y las remite por correo certificado a los solici-

tantes. Los datos también son remitidos a una central de consultas europea, en Bruselas, que centralizará toda la información del sector.

RED EUROPEA DE CONSULTAS. En un paso más para evitar las irregularidades, por primera vez todos los países de la UE dispondrán de una red de consultas centralizada - "Tachonet"-, que recibe las peticiones de información. La red por donde circula esta información pertenece a la Comisión Europea y une organismos oficiales de cada miembro de la UE. El sistema se basa en el almacenamiento cifrado de los datos de empresarios y conductores de transporte pesado, y su firma digital. Por tanto, si la tarieta está fabricada en España, llevará las firmas europea y de la autoridad española de certificación, el Minis-

TARJETAS INTELIGENTES Los nuevos tacógrafos digita-les incorporan tarjetas con un chip con toda la información de la conducción del vehícu-Las tarietas son cuatro: una para el conductor (blanca), que memoriza sus tiempos de conducción y descanso; otra, para la autoridad de tráfico (azul), para acceder a los datos del tacógrafo; una tercera, para la empresa (amarilla), para control de sus flotas y conductores; y una última para los servicios técnicos (roja), para realizar operaciones de calibración y revisiones periódi-

terio de Fomento.

cas de los tacógrafos

"Esta red de consultas europea permitirá a la policía de Tráfico, en menos de 40 segundos, tener información en carretera sobre las tarjetas y los conductores de cualquier país y otros datos que requiera –señala Eduardo Echeverría, jefe de Proyectos Externos de la FNMT–. Esto lleva también a una normalización del transporte pesado en Europa, ya que regirán las mismas normas para una interpretación común ante las mismas infracciones y problemas que surjan".

VENTAJAS DEL NUEVO TACÓGRAFO. El nuevo tacógrafo tiene una serie de ventajas con respecto al anterior: es menos vulnerable a la manipulación, incorpora más datos y persigue mejorar la seguridad vial mediante un estricto control de

los tiempos de conducción v descanso. Además, registra las incidencias que se han producido en el vehículo durante todo el año, graba las actividades que ha realizado el conductor en sus horas de trabajo, y los lugares donde se inician o terminan sus jornadas laborales, e indica al conductor con un pitido un exceso de velocidad. Al propio tiempo, puede imprimir los datos contenidos para su consulta por las autoridades.

Igualmente, el tacógrafo le indica al conductor cuando está por llegar a las 4 horas y media de conducción continua, lo que significa que por normativa tiene que descansar

cursos de aprendizaje. La utilización del tacógrafo digital requerirá un tiempo de adaptación y aprendizaje. Fomento va a colgar un simulador en Internet, para que los transportistas puedan acceder a él y vayan adaptándose al nuevo sistema.

"Esperamos que no sean excesivamente rígidos con la implantación del nuevo tacógrafo. El sistema es complejo y requerirá cursillos para preparar a los conductores", afirma Lorenzo Chacón, secretario general de ASINTRA (Federación Española Empresarial de Transportes de Viajeros).



Poco a poco dejará de comercializarse en las gasolineras

Combustibles SEACABA LA SÚPER

La imagen de un surtidor de gasolina súper irá desapareciendo de nuestras estaciones de servicio paulatinamente. El Ministerio de Industria ha confirmado que, aunque su supresión definitiva no se producirá hasta 2009, muchas gasolineras dejarán de comercializarla antes. Los conductores tendrán que cambiar de vehículo o añadir un aditivo a la gasolina sin plomo.

PARA LOS QUE

UTILICEN
GASOLINA
SÚPER
RESULTARÁ
MÁS
INCÓMODO
QUE REPOSTAR
DIRECTAMENTE,
PERO, AL
MENOS, NO
SERÁ MÁS
CARO

Helena GIL Fotos: Paul Alan PUTNAM

enía que llegar. Cuando en 2001 se sustituyó la tradicional súper con plomo por otra sin este elemento, se anunció que la supresión total de este tipo de combustible era sólo cuestión de tiempo.

Antes de 1990 ningún coche se fabricaba con catalizador. Los vehículos podían utilizar gasolinas con plomo y éste se encargaba, además, de lubricar las válvulas. El problema reside en que el plomo también es altamente contaminante y, por ello, a partir de los años 90 empezaron a fabricarse coches con catalizador que no emitían gases contaminantes—como monóxido de carbono (CO), óxi-



dos de nitrógeno (NOx) e hidrocarburos (HC)- pero que, a cambio, no admitían el plomo. Desde la aparición de estos motores con catalizador se anticipó que la súper no tardaría en desaparecer.

En 2001, el Consejo de Ministros aprobó, a través de un Real Decreto acorde con el mandato comunitario, la prohibición de comercializar gasolinas con plomo. En esa fecha, el parque estimado de vehículos sin catalizador y que, por tanto, necesitaban la súper se cifraba en torno al 20%. Con estos datos surgió la necesidad de buscar una gasolina adecuada para ser utilizada por estos vehículos. Nació entonces la nueva súper de 97 octanos, en la que se sustituía el plomo por aditivos de potasio. Dado que cada año disminuía el número de vehículos sin catalizador, se anticipó que la súper 97 también tenía los días contados.

¿QUÉ PASA CON LOS QUE UTILIZAN SUPER? Según los datos de consumo nacional de combustibles, en los últimos meses sólo un 10% de los vehículos repostó gasolina súper y, teniendo en cuenta que este combustible lo emplean los vehículos de más de 10 años, se espera su total desaparición antes de 2009.

A pesar de todo, todavía quedan unos dos millones de vehículos que necesitan este carburante y sus dueños no van a 'sacrificarlos'. Los conductores con este tipo de vehículos tendrán dos opciones: comprar un coche nuevo con los beneficios del Plan Prever o repostar eurosúper sin plomo de 95 ó 98 octanos y añadir por sí mismos los aditivos de potasio que antes venían ya mezclados en la súper 97. Sin duda, resultará más incómodo que repostar directamente, pero no será más caro (ver recuadro) y el rendimiento de los motores seguirá siendo el mismo.

Estos aditivos podrán adquirirse tanto

EL MISMO PRECIO

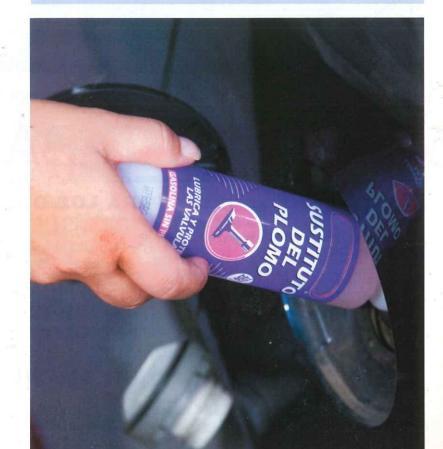
Precios comparativos entre la Súper y la Eurosúper 95 con los aditivos

Eurosúper 95 Aditivo (para 50 litros) 1,18 euros/litro 1,09 euros/litro 1,25 euros de media Llenar un depósito de 50 litros más el aditivo

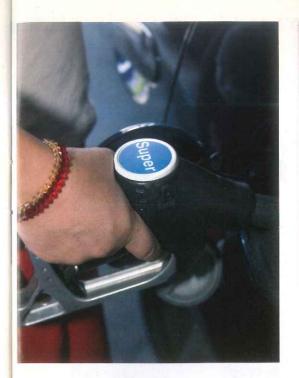
costará 55,75 euros

Llenar un depósito de 50 Litros costará 59 euros

* Precios en septiembre de 2005.



Los aditivos de potasio se añadirán igual que cualquier otro, directamente en el depósito.



COMERCIALIZAR

LA SÚPER NO ES RENTABLE. PORQUE CADA VEZ HAY MENOS VEHÍCULOS QUE LA UTILIZAN

en estaciones de servicio como en hipermercados y tiendas especializadas. Las gasolineras que ya no venden súper, disponen de estos productos, y las que vavan suprimiendo este combustible estarán obligadas a ofrecer a cambio aditivos de potasio. Aunque existen varias marcas que comercializan estos productos, el precio -en torno a 8 euros el envase de 250 ml- y modo de empleo son muy similares en todas: simplemente hay que añadir directamente en el depósito 1 ml por cada litro de combustible que repostemos.

MENOS CONTAMINACIÓN. La súper 97, a pesar de ser mucho menos contaminante que su antecesora con plomo, presenta un contenido en azufre de 50 partes por millón (ppm); a su vez, contiene dosis entre 8 y 20 ppm del potasio que incorpora. En enero de

2009, entrará en vigor la plena introducción de carburantes



LO QUE NECESITA SABER **SOBRE LOS ADITIVOS**

DE POTASIO. Actualmente, encontramos en el mercado distintos aditivos que se utilizan para disminuir los humos de escape, limpiar los cilindros... Los que habrá que añadir a la Eurosúper 95 serán aditivos de potasio, que, durante la combustión, se transforma en un lubricante sólido que forma una película profectora en los asientos de las válvulas. Además, el potasio

no altera el octanaje. Sólo habrá que buscar en la gasolinera o tienda productos con el nombre "Aditivos de potasio" o "Sustituto del plomo".

MODO DE EMPLEO. Es muy sencillo. Antes o después de repostar (en función de la marca), añadimos directamente en el depósito la cantidad de producto necesaria para los litros de gasolina que vamos a repostar.

¿Y SI SE NOS OLVIDA? No pasa nada. El motor ya está protegido. Sin embargo, en vehículos sin catalizador es aconsejable utilizar algún tipo de lubricante y protector para el motor. Esta función la realizaba antes el contaminante plomo, que luego fue sustituido por potasio en la nueva súper. Ahora, será el conductor quien tenga que añadir estos aditivos para proteger el motor.



ASÍ ES EL PLAN PREVER

Deducción de hasta 721 euros al comprar uno nuevo y dar de baia uno con más de 10 años.

Deducción de hasta 500 euros al comprar uno usado de menos de cinco años y entregar uno de más de 10.

Deducción de hasta 90 euros al comprar una moto de menos de 250 cc, dando de baja una de 8 años o más.

> Actualmente circulan por nuestras carreteras unos dos millones de vehículos que necesitan gasolina súper.

(gasolinas y gasóleo de automoción) con un contenido máximo de azufre de 10 ppm. En esa fecha todas las gasolineras habrán suprimido definitivamente la súper y tampoco estará permitido utilizar aditivos de potasio.

LA SÚPER NO ES RENTABLE. La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) asegura que cada compañía decidirá cuándo deja de suministrar súper. Algunas ya la han hecho y otras lo harán en unos meses. ¿El motivo? Su comercialización no es rentable. Según Álvaro Mazarrasa -director general de AOP-, "comercializar la súper es ineficiente para todos -me refiero no sólo a las gasolineras, sino a los mayoristas, refinerías, etc.-, porque cada vez hav menos vehículos que la utilicen". En el último año su consumo se ha reducido un 38% y actualmente sólo un 10% de los vehículos la utiliza. Además, al suprimir la súper, las estaciones de servicio podrán comercializar más gasó-

leo y gasolinas de 95 y 98 octanos y satisfacer así la demanda. De hecho, cada vez más vehículos repostan con gasóleo y la intención es que en poco tiempo haya en todas las gasolineras dos surtidores de gasóleo y dos

de gasolina (95 y 98).



ASÍ LUCHA EUROPA CONTRA LOS ACCIDENTES

Reducir a la mitad el número de víctimas de los accidentes de tráfico en 2010 es el objetivo que se ha propuesto la Unión Europea (UE). En el año 2001, la Unión Europea elaboró el Libro Blanco del Transporte por Carretera (The European White Paper on Transport. European Transport Policy for 2010: time to decide). Más recientemente, ha establecido su programa de acción 2003-2010 (Programa Europeo de Seguridad en Carretera. The European Road Safety Action Programme).

an Carlos GONZÁLEZ LUQUE. pg Elena VALDÉS RODRÍGUEZ. pgr F. J. ÁLVAREZ GONZÁLEZ.

os ideas sobresalen en este programa. En primer lugar, reducir, como ya hemos señalado, el numero de víctimas a la mitad, evitando unas 200.00-

250,000 muertes anualmente. En segundo lugar, presentar la consecución de dicho objetivo como una responsabilidad compartida.

Analizar la evolución de la mortalidad por colisiones de tráfico en 2005 nos puede dar una idea de si el ambicioso objetivo de la Unión Europea se podría conseguir o no en 2010. Según los datos recientemente presentados por Grillo Pascuareli (Director Inland Transport. Bruselas, 27 de abril de 2005), revisados en cuanto a España, la

UE va, de manera global, por el buen camino, pero debe intensificar sus acciones. En el cuadro adjunto se presenta la evolución de la mortalidad por colisiones de trafico entre 1990 y 2004, así como las previsiones hasta 2010, tanto para la Unión Europea de los veinticinco miembros, como para la Unión Europea de los quince miembros.

El objetivo es pasar de 43.000 muertes anuales en los actuales 25 países miembros de la UE, a la mitad. Además de la pérdida de vidas humanas y de los daños morales a las personas allegadas de estos fallecidos, estas muertes

REDUCIR LA

ACCIDENTALIDAD POR TRÁFICO DEBE SER UNA RESPONSABILIDAD COMPARTIDA POR GOBIERNOS. USUARIOS, SECTOR PRIVADO...

suponen un coste de unos 200 billones de euros al año a la Unión Europea (33,277 billones de las antiguas pesetas).

La comparación de los datos del año 2004 con los de 2001 muestra una ten-

dencia positiva en una gran parte de los países, tal como muestra la tabla. En quince países ha habido un progreso

EVOLU	ICI	ÓN	D	EI	LA	M	OR	IT/	\LI	DA	AD	E۱	IL	AI	JE	(1	99	0-	20	10	*)	
80000 -	70	700																				
70000 -	•	•	•															10				
60000 -				•	•	•	-	•				50.4			Н							
50000 -	56	400	2	•	•	5	5.50	00_				2	-	•	43.	000	1		No.	1		
40000 -			v		-	-4	3.60	00	•	•	4	0.00		0	33.	000						
30000 -	-									ulio.		J	Q		Q	O	3					
20000 -	-	73		8									100	J	O	O	Q	O	0		24.	200
10000 -	-		I a	0	80		III Zai							7.4			Q	-0	O	O O	0	
0 -	1		01	_		10	-	7	~	-			0	8	7	19	.0	1	_	0	0	000
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	200	2002	2003	200	2005	2006	2007	2008	2003	2010	
		Ļ	-		was a	_																
	100					0			-				*	Los		os 2 revis			10 s	по		

LA BAJADA DE LA ACCIDENTALIDAD **POR PAISES**

Rélaica (RF)

Beigica (BE)	- 12%
Dinamarca (DK)	- 14%
Alemania (DE)	- 18%
Grecia (EL)	- 14%
España (ES)	- 10%
Francia (FR)	- 37%
Irlanda (IE)	- 12%
Italia (IT)	- 18%
Luxemburgo (LU)	- 23%
Holanda (NL)	- 10%
Austria (AT)	- 12%
Portugal (PT)	- 25%
Finlandia (FI)	- 7%
Suecia (SE)	- 11%
Reino Unido (UK)	- 2%
Chequia (CZ)	+ 8%
Estonia (EE)	- 14%
Chipre (CY)	+ 1%
Letonia (LV)	+ 1%
Lituania (LT)	+ 6%
Hungría (HU)	+ 1%
Malta (MT)	+ 7%
Polonia (PL)	+ 4%
Eslovaquia (SI)	- 18%
Eslovaquia (SK)	+ 7%
//	

adecuado, mientras que en otros diez no se ha reducido la mortalidad por colisiones de tráfico. En España, entre 2004 v 2001, se ha producido un descenso del 16% en dicha mortalidad.

El segundo aspecto en el que se centra el programa de acción 2003-2010 de la Unión Europea es conseguir este ob-

jetivo como una responsabilidad compartida entre todos: los usuarios de las vías públicas, el sector privado, los gobiernos regionales, los gobiernos nacionales y la Unión Europea. Además, se incide en la necesidad de actuar a todos los niveles antes señalados, y la necesidad de que se traslade esta idea a la sociedad civil. Es decir, la seguridad vial es una responsabilidad de todos, empezando por cada uno de nosotros como usuarios de la vía (peatones, conductores, etc.) y llegando finalmente hasta el propio gobierno.

Llega una nueva generación de pequeños grandes coches

Militarios: SUPERDOTADOS



equipamiento no tiene nada que envidiar a los de un segmento superior v su versatilidad v espacio facilita las cosas incluso a las familias viaieras que prefieren coches pequeños. Son los nuevos utilitarios que llegan con mayor tamaño, más seguridad y diseños muy convincentes.

ace diez años, realizar un viaje en un utilitario era un suplicio. Bueno, a decir verdad, pocas personas realizaban largos viajes en unos vehículos pensados básicamente para la ciudad y cortos trayectos. Pero, además, los pocos que se aventuraban por carretera con estos utilitarios urbanos corrían riesgos impensables hoy en día. Unos riesgos derivados de una estabilidad precaria, mínimas medidas de seguridad y, por lo general, mecánicas demasiado justas para enfrentarse con un adelantamiento a plena carga.

En 1995, de los cerca de 1.300 modelos diferentes que se vendían en España incluyendo todos los segmentos, tan sólo la mitad llevaba airbag de conductor. Y en el caso de los utilitarios, de los 15 modelos existentes, sólo el Fiat "Punto" incluía de serie el del conductor prácticamente en todas las versiones. En el resto no se ofrecía o se montaba a cambio de un desembolso bastante elevado que oscilaba entre las 60.000 y 90.000 pesetas de entonces. El del acompañante prácticamente no existía y se ofrecía de forma opcional sólo en las berlinas de lujo más caras. Pero si la abundancia de bolsas de aire como sistema de seguridad en caso de accidente brillaba por su ausencia, imagínense en el caso del antibloqueo de frenos ABS. Este sistema, tan ĥabitual hoy en día



LOS UTILITARIOS Y **EL EURONCAP**

Las últimas pruebas de crash test para los utilitarios recién llegados han proporcionado resultados sorprendentes.

Por ejemplo, el Peugeot "1007" ha obtenido cinco estrellas en el apartado de seguridad para pasajeros y un total de 36 puntos sobre

un máximo de 37, por delante de modelos como el BMW "Serie 3" o el nuevo Volkswagen "Passat". Sus nueve airbags (incluido el de rodilla para el conductor), sus zonas de deformación programadas v su eficaz estructura han sido decisivos a la hora de conseguir tan extraordinaria puntuación. La nueva generación del "Clio" también obtiene cinco estrellas v. aunque consique tres puntos menos en el total, llega hasta las cuatro estrellas en el apartado de protección infantil. El "Forfour", de Smart, es el gran perdedor de esta última entrega con sólo tres estrellas en





seguridad para pasajeros.

LOS ÚLTIMOS EN PASAR EL EXAMEN											
Modelo	Seguridad pasajeros	Protección peatones	Protección infantil								
Peugeot "1007"	女女女女女	**	***								
Renault "Clio"	女女女女女	*	****								
Suzuki "Swift"	***	***	大大大								
Citroën "C1"	***	大大	宋宋末								
Smart "Forfour"	大大大	*	女女								

como el aire acondicionado -ya es obligatorio en todo coche nuevo que salga al mercado-, no estaba entonces al alcance de muchos. En primer lugar, porque no era frecuente ni siguiera en segmentos superiores; y, en segundo, porque para que el utilitario incluyese ABS en su equipamiento de serie había que inclinarse por las versiones más altas de gama, muchísimo más caras. También mucho dinero había que pagar si se solicitaba esta opción en un vehículo de carácter urbano. En concreto, el precio de un sistema de ABS (mucho menos eficaz que los actuales) para un coche de esta categoría oscilaba entre 120.000 y 175.000 pesetas de entonces cuando ahora, por 600 euros (100.000 pts.), se

puede montar un control de estabilidad ESP tan útil o más que el ABS.

MÁS GRANDES, MÁS SEGUROS, En 2005 las cosas han cambiado radicalmente a mejor, tanto en líneas generales como en el caso particular de los utilitarios. Si se repasa un poco el panorama automovilístico actual para situar al lector, de los 2.900 modelos a la venta en nuestro mercado en septiembre de 2005, sólo 34 carecen de airbag, ni siquiera para el conductor. Se trata de unos pocos deportivos de construcción artesanal, algunos coches rusos y unos cuantos todoterrenos de uso casi rural. El resto llevan airbag o airbags. Modelos económicos que permiten entrar en

airbag, como el Chevrolet "Matiz", los Fiat "Seicento" o "Panda", algun Ford "Ka" y Kia "Picanto". El resto, incluído el segmento de vehículos urbanos o 'city car' y el de los utilitarios (más adelante explicaremos la transformación de estos últimos) van provistos de un mínimo de dos bolsas de aire con algunas sopresas recientes. Se trata de una nueva generación de vehículos urbanos que montan seis, ocho e incluso nueve airbags (entendemos por doble airbag cada bolsa de cortina que protege a dos ocupantes) no teniendo nada que envidiar a las berlinas de lujo más sofisticadas y seguras. Modelos como el Renault "Modus" (hasta 8 airbags) o el Peugeot "1007" (9 airbags, incluyendo uno de rodilla de serie) abren una nueva vía de modelos urbanos de lujo seguidos por una oferta de ciudadanos pequeños pero seguros que han ocupado el puesto que dejaron vacante coches tan conocidos como el Peugeot "205", el Fiat "Uno", el primer Ford "Fiesta", el Lancia "Y-10"...

MERCADO, TAN

DE AIRBAG

SÓLO 34 CARECEN

el segmento utilitario ofrecen un solo

COCHES PARA TODO. El crecimiento en tamaño, equipamiento, calidad mecánica y de acabado de los utilitarios se ha ajustado al lema "sin prisa, pero sin pausa". El primer Renault "5" medía 3,59 metros de longitud y el último Renault "Clio"-se comenzará a vender en octubre- medirá 3,99 metros, un aumento de 40 centímetros que se emple-



TAMBIÉN SEGURIDAD ACTIVA

Ya sabemos que los nuevos utilitarios están preparados para responder a conciencia ante las consecuencias de un accidente con una seguridad pasiva excepcional, Sin embargo, también hay

que reconocer que la seguridad activa ha progresado practicamente en la misma medida. Frenos, suspensiones. sistemas de ayuda a la conducción... el conductor de un utilitario actual puede dar por hecho que su vehículo es más fácil, divertido y seguro de manejar que muchas berlinas de luio de hace diez o quince años. Elementos como el ABS. ESP, dirección asistida eléctrica, sistema de ayuda a la frenada, limitador de velocidad o los faros de xenón, entre otros, han contribuído a que el comprador de un uti-





vez más versá-

til, práctico y

seguro. El Re-

nault "5" care-

cía de airbags,

ABS, cinturo-

nes con preten-

como de los compra-

dores han experimen-

tado un cambio signi-

ficativo. El "Clio III" podrá llevar ocho

airbags. ABS, sistema control de pre-

sión de los neumáticos, captador de llu-

via y de luz, regulador y limitador de

velocidad, luces de xenón o adicionales

de curva... elementos, hasta hace muy

Los fabricantes en la actualidad tie-

nen que alcanzar varios objetivos y

combinarlos para conseguir un modelo

que atraiga al comprador. Aspectos

como el aprovechamiento total del es-

pacio, la versatilidad del interior, la ca-

lidad de acabado, la agilidad y el aplo-

poco, reservados a berlinas de lujo.





La calidad de acabado, la mecánica o los detalles se acercan cada vez más a la de los coches de segmentos más altos, incluso de lujo.

máxima seguridad o un precio competitivo son clave para adaptarse a las necesidades de un cliente que también ha cambiado sus formas de vida. Las viviendas situadas en la periferia y la ya consolidada incorporación de la mujer al trabajo, han obligado a realizar muchos más kilómetros diarios y, por lógica, a pasar mucho más tiempo en el coche. Es la razón por la que los constructores han ido aumentando el tamaño de los utilitarios dejando paso a otro segmento inferior denominado el de los vehículos urbanos como el Fiat "Panda", Chevrolet "Matiz", el Kia "Picanto", Smart o la familia "C1-107-Aygo".

LLEGA UN EJÉRCITO. En los próximos meses se espera la renovación total de modelos de la talla del Fiat "Punto", Opel "Corsa", Peugeot "206" y Renault "Clio" y la llegada de 'restilings' algo más irrelevantes a utilitarios como el Ford "Fiesta" o el Seat "Ibiza". Todos seguirán creciendo y mejorando en los aspectos antes mencionados. Equiparándose en muchos campos a sus hermanos del segmento inmediatamente superior que a su vez también crecen para desmarcarse y no ser canibalizados. Y de toda esta dura competencia hay un solo beneficiario: el comprador.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:

Cilindrada: 1.896 c.c. Potencia máxima:

105 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasoil **EQUIPAMIENTO DE** SEGURIDAD:

De serie: Airbag frontales delanteros y laterales. Airbag de cortina, Control presión neumáticos. ABS más TCS. Anclaie Isofix para sillitas infantiles. Entre otros. Opcional: ESP (445 €). Entre otros.

DIMENSIONES:

4.31 mts. (long.) 1.76 mts. (anc.) 1,45mts. (alt.) Maletero: 341 litros. CONSUMO:

Urbano, 6.4 I./100 km. Carretera, 4,1 I./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO ****

PRECIO: Desde 18.170 €.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:

Cilindrada: 998 c.c. Potencia máxima:

68 CV a 6.000 r.p.m. CARBURANTE:

Gasolina sin plomo.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbag de conductor y pasajero delantero. ABS con repartidor electrónico de frenada, CSC:

Estabilizador de frenada en curva. Entre otros **DIMENSIONES:**

3,43 mts. (long.) 1,63 mts. (anc.) 1.47 mts. (alt.) Maletero: 139 litros.

CONSUMO:

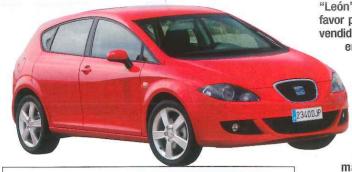
Urbano, 5,5 I./100 km. Carretera, 4.1 L/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

***** PRECIO: Desde 8.850 €.

AUTOPISTA

SEAT LEÓN 1.9 TDI





NOTA MEDIA: 7,9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,2.

Ruedas: 8

COMENTARIO.- La nueva generación del "León" tiene suficientes argumentos a su favor para ganarse un hueco entre los más vendidos de su segmento. El anterior va lo

era, pero es que esta nueva edición consigue hacer que, desde el primer vistazo, nos olvidemos del 'antiquo' Seat "León". Estéticamente, comparte su frontal con sus hermanos "Altea" v "Toledo": el resto es imagen propia. Llaman poderosamente la atención los tiradores de las puertas traseras camuflados de for-

ma muy singular, una solución que Honda adoptó en su "NSX" y, más tarde, Alfa en los "156" y "147".

Su gama arrança con el motor 1.9 TDI de 105 CV -teóricos, va que, en la práctica, son bastantes más-. Poco se puede hablar de este motor que no se hava dicho va, puesto que es casi un 'clásico' en los modelos del Grupo Volkswagen. Aporta unas excelentes prestaciones, un consumo reducido y, como única pega, se le puede achacar su elevada sonoridad. En carretera ofrece un excelente comportamiento dinámico, resulta sumamente eficaz en curvas v confiere una alta sensación de seguridad a su conductor.



MOTOR 16

Foundamiento: 8

CITROËN C1 1.0 12V 3P





- Comportamiento dinámico
- Rendimiento mecánico
- Bajo consumo

Asientos delanteros sin memoria

Precio respecto al "C2"

<u>U</u>	Equipamiento austero	
Estética:7	Potencia:6	SEGURIDAD:
Acabado:7	Elasticidad:7	Estabilidad:8
Habitabilidad:6	Cambio:	Suspensión:8
Maletero:6	Velocidad punta:6	Frenos:6
Confort:	Aceleración:6	Dirección:7
Instrumentación:6	Consumo:	Ruedas:6
Equipamiento:4	Sonoridad:6	Luces:6

NOTA MEDIA: 6,2. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,8.

COMENTARIO.— La rivalidad por las calles de la ciudad alcanza en estos días sus más altos niveles con la llegada del "C1". Se trata de un modelo 'urbanita' con sólo 3.4 metros de longitud v una extraordinaria facilidad para callejear y aparcar. Su motor de gasolina,

aportado por Tovota, tiene sólo tres cilindros y 68 caballos de potencia. Es el más ligero del mercado, pero también es elástico y progresivo y, sobre todo, consume una ridiculez. El "C1" sorprende por dentro porque

ofrece más espacio del esperado; no obstante, no esperen milagros en las plazas trasera. También es destacable el maletero. que, con las 4 plazas ocupadas, puede llevar hasta 139 litros de equipaje con posibilidad de aumentar hasta 712 gracias a la posibilidad de abatir los respaldos por partes simétricas. Con todo, la mayor pega la encuentra el "C1" en su propia casa, por culpa de la poca diferencia de precio que lo separa del "C2". No creemos que Citroën se haya aventurado a tener tres utilitarios ("C1", "C2" y "C3") sin haberse asegurado antes de que hay compradores para los tres.



www.citroen.es

AUTO Y DIESEL

MERCEDES CLASE B 180 CDI

COMENTARIO.- Aunque el "Clase A" cumple como monovolumen compacto y es capaz de rivalizar con modelos más grandes gracias a su aprovechamiento interior. Mercedes lanza el "Clase B" para enfrentarse directamente a los más populares del segmento: Renault "Scénic", Ford "Focus C-Max"... Así, el nuevo vehículo alemán destaca por su amplitud: cinco adultos viajan con holgura y hay 544 litros de capacidad para el equipaje. Y de versatilidad anda sobrado, pues se puede configurar el habitáculo según las necesidades de carga, sobre todo si pedimos la opción "Easy-Vario", que permite extraer los asientos traseros y el del copiloto.

En cuanto a calidad o equipamiento, poco que objetar, aunque el coche es caro y se echan en falta elementos como las llantas de aleación. el airbag de cortina, los elevalunas traseros o el aiuste en profundidad del volante, de serie en rivales más económicos. En el plano mecánico, parece más lógico el motor diésel pequeño, que, con sus 109 CV, aporta unas prestaciones correctas y un consumo medio real que ronda los 6,6 l/100 km. En conclusión, un coche estupendo, pero con oponentes muy fuertes y bastante más baratos. •

www.mercedesbenz.es

COCHE ACTUAL

COMENTARIO. - Dirigido a un público joven.

el nuevo "Aygo" se muestra como un utilita-

rio práctico, funcional y económico, marca-

do por su inconfundible personalidad, por

una calidad de realización por encima de lo

habitual en el segmento y por su equipa-

miento. Sus 3.4 metros le convierten

en uno de los cuatro plazas más pe-

queño del segmento; estas dimensio-

nes garantizan una excelente movili-

dad entre el tráfico gracias, también,

a una dirección de asistencia eléctri-

ca de suave manejo que permite,

co más de 9 metros.

además, un reducido diámetro de giro, po-

Delante, la postura al volante es cómoda y

razonablemente espaciosa. Detrás, sin em-

bargo, el espacio es limitado, aunque mejor

de lo que cabría esperar de sus dimensio-

nes. Aún así, cuatro adultos se acomodan

sin excesivos problemas. Pero el maletero

Una vez en marcha, sorprende con un tacto

muy agradable de la dirección y de la res-

puesta del motor. Sus consumos, además,

le sitúan como uno de los motores de gaso-

lina más brillantes en este sentido, con 5





► Calidad de construcción. Confort

Estética:	Potencia:6,5	SEGURIDAD:
Acabado:9	Elasticidad7	Estabilidad:8
Habitabilidad:7,5	Cambio:	Suspensión:9
Maletero:8,5	Velocidad punta:7	Frenos: 6.
Confort:8	Aceleración:7	Dirección:
Instrumentación:8	Consumo:8	Ruedas:8

TOYOTA AYGO 1.0

NOTA MEDIA: 7,5 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,6

► Comportamiento general. Consumo Asientos cómodos. Amplitud interior Ausencias en el equipamiento de serie Precio elevado. Piso interior muy alto96,57,5

PRECIO: 25.800 €

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:

Cilindrada: 1.991 c.c.

Potencia máxima:

109 CV a 4.200 r.p.m.

CARRIBANTE-

Gasoil

EQUIPAMIENTO DE

De serie: Airbags frontales

adaptativos. Airbags de

cabeza y torso delanteros.

ESP. ABS. Sistema de

tracción antideslizante.

Filación Isofix para asientos

infantiles. Avisador pérdida

de presión neumáticos.

Entre otros.

Opcional: Windowbags (305

€). Paquete visibilidad (183

€). Entre otros

DIMENSIONES:

4,27 mts. (long.) 1,77 mts.

(anc.) 1,60 mts. (alt.)

Maletero: 544 litros.

CONSUMO:

Combinado 5,6-5,81./100

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

km

CARACTERÍSTICAS

Cilindrada: 998 c.c. Potencia máxima: 68 CV a 6.000 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasolina sin plomo.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: ABS y EDB, airbag de conductor y pasajero, servodirección eléctrica EPS. Entre otros

DIMENSIONES:

3,40 mts. (long.) 1,61 mts. (anc.) 1,46 mts. (alt.) Maletero: 360 litros.

CONSUMO:

Urbano, 5,5 I/100 km. Carretera, 4.6 I/100 km

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO ******

PRECIO: Desde 9.000 €.

www.toyota.es

I/100 km.

apenas cubica 165 litros.

Acabado:8 Elasticidad8 Estabilidad:8 Habitabilidad:7,5 Suspensión:7.5 Maletero:5 Velocidad punta:7 Aceleración:6,5 Dirección:7

Espacio maletero

Precio elevado

Respuesta del motor

Calidad de acabados

Apertura ventanillas traseras

Potencia:7

Instrumentación:7 Equipamiento:7.5

Consumo:8,5 Sonoridad:-NOTA MEDIA: 7.4 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7.6.

TRAFICO 51 Septiembre-octubre 2005

Estética:8,5

LOS HÍBRIDOS DE MODA

Cada vez son más los fabricantes que trabajan en el desarrollo de vehículos híbridos (combinación de motor eléctrico y de combustión). Un ejemplo lo tenemos en el Audi "Q7 Hybrid", un todoterreno que incorpora un motor de 4,2 litros con 350 CV y motor eléctrico que puede propulsar el vehículo en



prácticamente sin hace ruido hasta velocidades de 30 km/h. Un motor que también incorporarán el "Touareg" de Volkswagen y el Porsche "Caveene", tres vehículos que comparten plataforma. Por su parte, BMW, DaimlerChrysler y General Motors acaban de firmar una alianza para desarrollar conjuntamente un sistema de propulsión híbrico de dos modos que reduzca el consumo de combustible sin comprometer la capacidad del coche. El diseño del sistemá básico será comú v cada compañía fabricará los modelos según los requisitos de su marca.

www.volkswagen.es

PRESUPUESTOS EN LA RED

TOYOTA ha incorporado en su página web (www.toyota.es) y en la de cada uno de sus concesionarios un nuevo programa llamado 'calculadora de mantenimeinto'. Con ella. es posible obtener al momento, el precio de cualquier revisión de mantenimiento de todos los modelos de la marca, en el taller Toyota que se elija, en la Península y Baleares. En el precio están incluidos el coste del mantenimiento, la mano de obra y el IVA, junto con el detalle de todas las operaciones que se realizarán, ofreciendo la posibilidad de imprimir el presupuesto.



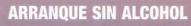
APARCA SOLO

Se Ilama "C3 City Park" y es un prototipo de Citroën. Equipa un sistema que de avuda al estacionamiento. El conductor aprieta un botón situado en la consola que activa el sistema. El calculador controla la distancia existente entre los vehículos que va se encuentran aparcados e informa al conductor de la posibilidad de estacionar. A continuación, asiste al conductor en la maniobra girando automáticamente el volante y guiándole mediante señales visuales y sonoras. www.citroen.es

TRÁFICO 52 Septiembre-o

AIRBAG PARA MOTO

A mediados del próximo año, Honda comercializará la primera moto con airbag frontal. El modelo sera el "Gold Wing" de 1.800 c.c. El airbag está plegado dentro de un falso depósito situado entre el asiento y el manillar de la moto, justo delante del piloto. A cada lado de la horquilla delantera se han instalado unos sensores que en caso de colisión envían los datos al ordenador del airbag, que determina la fuerza de la colisión y la orden de hincharlo, si fuera necesario. El proceso dura unos 0,06 segundos.



olvo ha creado un coche experimental ccidentes causados por no llevar puesto

alcohol y el exces ara que el conducto otor, lo primero que ebe hacer es sopla o arrancará; si el

cluve una llave de contacto especial que mite programar el coche para que no pere determinadas velocidades.



FIAT "PUNTO" v el MAZDA "5", en protección de adultos, en los últimos crash test realizados por EuroNCAP. En cuanto a protección infantil y de peatones, el "Punto" ha conseguido tres estrellas, mientras que el Mazda "5" ha obtenido tres estrellas en protección infantil pero sólo dos en cuanto a protección a los peatones.

NUEVO FIAT "GRANDE PUNTO"

Fiat acaba de presentar el nuevo "Grande Punto". Cuenta con dos motores de gasolina v cuatro turbodiesel, v cuatro acabados. Las cinco estrellas EuroNCAP en seguridad avalan este modelo que cuenta con un sistema de retención llamado "AirbagSmart" que automáticamente activa los airbag

frontales y cinturones de seguridad, en función de la gravedad de la colisión. Además, incorpora airbag de cortina. laterales y de rodilla, ABS, ESP,

www.fiat.es

CAMPEÓN DEL MUNDO

Ha sido el piloto más joven y el primer español que ha ganado el Mundial de Fórmula I. Con sólo 24 años y al volante del 'R 25' de Renault. Fernando Alonso ha pasado a la historia. El mejor final para una carrera que comenzó cuando tenía tres años y culminó en Brasil, tras quedar tercero detrás de Kimi Raikkonen, su principal rival esta temporada. ¡Felicidades!



LA FRASE



(Michael Renz, Director de Marketing de Audi)

compleios"



LOS COCHES DE TINTÍN

"Tintín, Hergé v los coches" es el título del libro que acaba de publicar la editorial Zendrera Zariquiey, en el que se rinde homenaje a la pasión del creador de Tintín por los automóviles. En los 24 libros que componen las aventuras de este famoso héroe de papel aparecen, fielmente reproducidos, hasta 79 vehículos, todos ellos representativos de

los años en los que se desarrollan las aventuras del genial reportero. En sus páginas aparecen desde el célebre Ford "T", hasta el Citroën "2CV", pasando por difetentes Cádillac, los Peugeot "202" v "403", el "4CV" de Renault... o el pequeño "Bugatti 52" que contó con un conductor de excepción: el simpático Milú.





En ESPAÑA LOS

UN "TOUAREG" SIN CONDUCTOR

Esta es la imagen del último prototipo del "Touareg" de Volkswagen. Mecánicamente es similar a la versión de serie, pero en realidad se trata de un laboratorio móvil de alta tecnología. Innumerables



sensores, cuatro detectores láser, un equipo de radar y un sistema GPS de navegación envían toda la información a un ordenador central, que le permite circular con total seguridad y rapidez sin conductor. Ha hecho su debut público en la 'Grand Challenge 2005' que se acaba de celebrar en la desértica zona del suroeste de Estados Unidos, donde ha recorrido 280 kilómetros, sin la intervención de ningún conductor ni operador. Pronto veremos algunos de estos sistemas en coches convencionales.

COCHES SON MÁS CAROS QUE LA MEDIA EUROPEA, según el último informe sobre los precios de vehículos realizado por la Unión Europea. La diferencia más grande se da en el Renault "Clio", que cuesta en España un 25% más que en Finlandia, uno de los países más baratos iunto con Dinamarca, Otro ejemplo, los españoles pagamos un 19% más que los finlandeses al comprarnos un Fiat "Punto". Se analizaron 1.878 precios tanto de la UE como de la zona euro v destacó Alemania como el país con los coches más caros de toda la UE.



Nuevo en el marcado

Fuente: DGT. (*) Datos provisionales,

TRAFICO 58 Septiembre-octubre 2005



Las posibilidades de la naturaleza y la conservación de una riqueza cultural y arquitectónica sin precedentes no es incompatible con un viaje en coche. La ruta que les presentamos es un compendio de todo lo que buscamos en el interior. Es el momento de descubrir una zona que siempre le planteará el regreso. Sin duda.

omenzamos nuestro Ciudad Patrimonio de la Humanidad.

que conserva todo su sabor medieval

recorrido en Albarracín, una villa declarada Monumento Nacional y propuesta ante la UNESCO para ser declarada TERUEL FXISTE

gracias al cinturón natural que forma el profundo tajo que rodea las cuatro quintas partes de la ciudad, además de la fortificación defensiva construida en el siglo XI y presidida por el Castillo del Andador. El poco espacio del que se disponía intramuros hizo del diseño de la ciudad un lugar de calles estrechas, escalinatas, pasadizos y edificaciones que buscaban el espacio en vertical,

TRÁFICO 54 Septiembre-octubre 2005

siendo una de las características de Albarracín el color rojo de su yeso y la madera utilizada para la construcción. Desde Albarracín puede usted visitar la Sierra, que dispone de varias rutas todas ellas visitables en coche por trazado asfaltado. En esa excursión, que transcurre entre sabinas, acebos, pinos y robles,

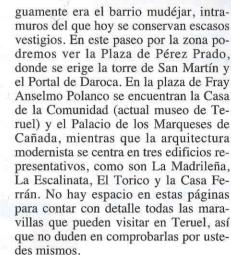


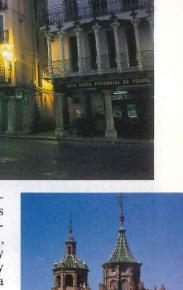
tal vez tenga la suerte de avistar algunos de los ejemplares salvajes que pueblan los Montes Universales como corzos, ciervos, gatos monteses, ardillas, jabalíes, etc.

Marchamos ahora hacia Teruel, una auténtica joya mudéjar que le ha valido el título de Ciudad Patrimonio de la Humanidad. Aunque la capital del Bajo Aragón es popularmente conocida por la romántica historia de sus amantes -cuyo mausoleo se encuentra en una capilla aneja a la iglesia de San Pedro-, su visita es todo un lujo para los sentidos. Desde la Catedral, y más concretamente en su interior, podremos observar un magnífico artesonado mudéjar con armadura de par y nudillo de madera policromada. Anexa a la catedral se encuentra su torre del siglo XII, de influencia románica y construida con ladrillo y cerámica. Avanzamos por la calle Hartzenbusch para entrar en la judería, donde, al amparo del Alcázar Real, la ciudad prosperaba en comercio hasta la expulsión de los judíos a finales del siglo XV. Si nos vamos ahora hasta la calle Andaquilla, entraremos en lo que anti-

> Plaza del







> Catedral de Teruel.

PHERTO DE CUARTO PELADO VILLARROYA DE VILLARROY VILLA MEDIEVAL CON

ESTACIÓN INVERNAL SIERRA DE GÚDAR

A partir de la ciudad de Teruel la N-420. Aquí el recorrido se un tramo en obras debido a los enlaces con la autovía Mudéjar.

Posteriormente, al enlazar con la carretera A-226, la vía retoma su firme y marcas viales y se puede circular con normalidad. Sin embargo, es conveniente hacerlo con precaución, ya que desde Larroya de los Pinares hasta Cantavieja, la A-226 es una carretera bien acondicionada pero con muchas curvas y con dos puertos importantes: los de Villarroya y de Cuarto Pelado En la parte final del recorrido, desde Cantavieja hasta Mirambel la carretera A-226 mantiene tramos con muchas curvas y un firme con tratamiento superficial.

Esto hace que la vía, aunque bien

acondicionada, exija incrementar

las dosis de precaución.

Nuestra ruta utiliza las carreteras A-1512, N-234, N-420 y A-226, que es la que soporta la mayor parte del recorrido.

Según la jefatura de Tráfico de Teruel, el recorrido desde Albarracín hasta esta capital, en un principio por la A-1512 hasta su enlace con la N-234, y luego por ésta, no presenta incidencias especiales. Los firmes están bien y son buenas las condiciones de señalización y conservación.

v con dirección a Alcañiz, se toma complica un poco, ya que existe



> Los amantes de Teruel.



> El estilo mudéjar impregna muchos monumentos turolenses.

Y seguimos viaje hasta el Maestrazgo turolense y la bella Mirambel, postal viviente de lo que fue en su día una próspera villa medieval y que se ha ganado el Premio Europa Nostra por ser "villa cargada de historia, conservando en su totalidad el recinto amurallado y las notables construcciones, sin alterar la imagen y el ambiente medieval". Y esos halagos no son en vano. Lo comprobará en cuanto entre por cualquiera de los cuatro portales que dan acceso a la ciudad. Aunque el principal es el de las Monjas, llamado así por encontrarse junto al convento de las Agustinas. Una vez traspasado este salto al pasado, comprenderá el porqué las murallas que rodean la villa han logrado conservar todo el misterio de los Templarios a los que perteneció la puebla a través de las cruces y casonas que abundan en sus calles.

Pasado, naturaleza, cultura y presente. Conduzcan con cuidado y disfruten de este fantástico viaje.

Dónde comer

Estofado de ciervo. ternasco de aragón, caldereta de cordero, conejo escabechado y por supuesto, los fantásticos iamones turolenses...; que aproveche!

ALBARRACÍN:

Asador Albarracín (en el centro de la ciudad, Ctra, Teruel s/n). Rte. Rincón del Chorro con una ex-

celente carta y el dor, 20. 978 60 52 63). Mesón Ovalo (Pº respaldo de importantes premios culidel Óvalo, 8). Rte. narios (c/ del Chorro, Rincón de Haver (Av. Aragón, 14), Escuela 15). Rte. Casa de de Hostelería (c/ Ma-Santiago (c/ Subida riano Muñoz Noude la Torres, 11). aués, 14, 978 60 01 Rte. El Bodegón, 35). Restaurante buenos precios y productos de la tie-Ambeles (Ronda de Ambeles, 6). rra (c/ Azagra, 2)

> MIRAMREL: Bar Las Teias (964 17 82 71). Fonda Restaurante Quimera (964 17 82 69).

Esteban, 10, 978 60 75 32). Rte. Torre del

Dónde dormir



ALBARRACÍN:

Hotel Albarracín ***

(978 71 00 11), Ho-

(www.terra.es/per-

sonal4/cagines/).

Hostal Los Palacios

** (www.montepala-

cios.com). Camping

Ciudad de Albarracín

2ª, dispone de bun-

tel Caserón de Fuen-

TERUEL: Parador de Teruel *** (Ctra. Zaragoza s/n. 978 601 800). Hotel Reina Cristina *** (P° del Óvalo, 978 606 860). Hotel Oriente * (Av. Sagunto, 7). Hostal Alcazaba (c/ Joaquín Costa, 34. 978 610 761). Hostal Casa La Amalia (Cº

TERUEL: Rte. La

Menta (c/ Bartolomé

Salvador (c/ Salva-

galows (978 71 01

de la Estación, 1. 978 602 866). Pensión El Viaducto (Ronda de Amberes. 5. 978 604 077).

MIRAMBEL: Casa Demetrio (c/ San Roque, 11. 964 17 82 60). Casa Rural **Emeterio Julve Alta**ba (964 17 82 11). Fonda Guimerá (c/ Agustín Pastor, 18, 978 17 82 69).

ALBARRACÍN:

Sta. Mª de Albarracín (8 septiembre) y del Cristo de la Vega (14 septiembre). Encierros de toros (15 a 17 septiembre). Los Mayos (30 abril)

TERUEL: Bodas de Isabel de Segura. fiesta que conmemora la boda que

entre los amantes de Teruel, Disfraces v ambientación medieval (fin de semana más próximo al 14 de febrero). Vaquilla del Ángel. fiestas mayores de Teruel en las que se pone el pañuelico al torico, se celebra el Toque del Campanito v otras actividades relacionadas con el mundo de los

nunca se produjo

toros, la charanga y la fiesta (segundo fin de semana de julio). Fiesta del Jamón (septiembre).

MIRAMBEL: Fiestas mayores de S. Alberto y S. Roque (14 al 16 agosto). Romería a la Ermita de S. Cristóbal (1 mayo). Romería a la Ermita de S. Martín (11 noviembre).

Más información

CÓMO LLEGAR:

Desde la zona de Levante, se puede llegar a Teruel por la N-234. Desde la zona centro v sur de España, por

por la N-420. Desde la zona norte v este del país, por por N-224 o N-420.

dependiendo del lu-

DATOS DE INTERÉS

Museo del juquete (Albarracín): www.museodejuguetes.com) Dinópolis (Teruel): Polígono los Planos s/n. 902 44 80 00

LA pluma

CATALINA LLEVÓ EL PROGRESC

ace 80 años, los habitantes de Puebla de Lillo (León) vivieron un peculiar acontecimiento cuando oyeron por primera vez el rugir de un motor en el pueblo. El automóvil americano, un Ford modelo T, con matrícula L-934, era un vehículo de pasajeros que venía a sustituir al viejo coche de caballos que desde hacía una década les permitía viajar hasta la estación de tren de Boñar, la puerta

que abría al mundo aquel recóndito lugar. Las riendas se habían cambiado por el volante, el sonido de las pezuñas por el ruido mecánico del automóvil, pero la conductora era la misma: Catalina García.

En aquella España de 1925 ver a una mujer al volante de un coche era infrecuente. Pero verla conduciendo un autobús era, sencillamente, algo inédito. En cualquier otro lugar, la cosa habría sorprendido. Seguramente la Guardia Civil hubiera reclamado a la conductora la correspondiente licencia marital, igualmente imprescindible para que una mujer casada viajase fuera de España como para que se sacase el carnet de conducir. Pero en Puebla de Lillo conocían muy bien a Catalina, la mujer que dos veces al día recorría la comarca de punta a punta con su coche de caballos para recoger y distribuir el correo, llevar medicinas a quien lo necesitase y acercar a los viajeros hasta el ferrocarril.

Catalina era la hija menor de una familia de cuatro hermanos. Su mejor futuro le esperaba a la sombra del negocio familiar: la fonda del pueblo. Pero Catalina era una mujer emprendedora y desde muy pequeña quiso abrir nuevos horizontes. Ya con 14 años se iba a pescar las primeras truchas de la temporada

para llevarlas a caballo hasta la estación de tren de La Robla con destino a los mejores restaurantes de Madrid. En 1917, abrió la línea de coches de caballos para pasajeros que motorizó en 1925, con la famosa Ford que revolucionó su pueblo. El permiso de conducir, obtenido al segundo intento, firmado por Antonio Martín Santos, jefe de Industria de León, seguramente fue el primero que se extendió en España a una mujer.

Durante años, el negocio de Catalina García tuvo competencia. Pero cuando en 1928 el Go-



ISAIAS LAFUENTE

PERIODISTA Y ESCRITOR

bierno dio las primeras concesiones de líneas de viajeros en exclusiva, la comisión optó por Catalina García.

La historia de esta mujer me la

contó con orgullo su octogenario hijo, Laudelino Sánchez: "Además de la línea de pasajeros, mi madre regentaba la fonda del pueblo. Cada mañana salía con el coche de madrugada camino de Boñar. Dejaba a los viajeros y esperaba a que llegase el tren que traía el correo. Después emprendía el camino de vuelta, distribuía paquetes y cartas por veinte pueblos y llegaba a casa con tiempo suficiente para preparar la comida de la fonda. Por la tarde repetía el trayecto y llegaba a casa, caída ya la tarde, pero con tiempo suficiente para preparar la cena de la fonda y atender a los siete hijos antes de ir a dormir".

Fueron tiempos duros. El coche tenía la cabina de pasajeros cerrada, pero el asiento del conductor era un mero pescante, protegido tan sólo con un parabrisas y unas cortinas. Eso en la montaña de León y en invierno era insoportable. A veces el negocio no era tal. El coche tenía 12 plazas y había que llenarlo para que el viaie resultase rentable. Pero cuando subía algún guardia civil o a algún caminero, que tenían derecho a viajar gratis, el beneficio se desbarataba: dos guardias y un caminero descuadraban las cuentas y Catalina tenía que dejar a deber los 20 litros de gasolina que cargaba

Catalina García vendió su línea de autobuses treinta años después, en 1958. Al año siguiente murió. Diario de León tituló: "Ha muerto una figura popular y querida en la montaña leonesa". En realidad había muerto una mujer pionera que decidió no resignarse a asumir el papel de ciudadana de segunda que la sociedad le había asignado.

> Su hijo siguió los pasos de la madre. En uno de sus primeros

viajes como camionero, Laudelino Sánchez paró a comer en un restaurante de carretera en el que un colega le dio conversación:

- ¿De donde eres tú, cha-

- De Lillo.

- ¡Coño! Allí fui yo a ver unas minas de talco y me subió en un coche de caballos una mujer que... ¡qué huevos tenía!

- Pues era mi madre.

- Pues qué huevos tenía tu madre.



Foto: Paul Alan PHTNAM

alenciano, de 53 años, director de Bioingeniería de la Universidad Miguel Hernández de Elche, la vida de Bernat Soria –pionero en el uso de células madretranscurre en los laboratorios que dirige en Sevilla, Elche y Singapur. Él cree que las células madre podrían producir grandes avances en la diabetes y las lesiones medulares, muchas procedentes de accidentes de tráfico. "Lo que tiene posibilidades más amplias -explica- es la investigación con células madre de origen embrionario. Intentamos transformar una célula madre de origen embrionario en una célula diferenciada productora de insulina que sustituya a la que no tiene el diabético. Si podemos sustituirla, quizá podríamos lograr una mejoría sensible en la calidad de vida del diabético. Probablemente en 5 o 10 años.

- ¿Qué es una célula madre?

- Científicamente, es una célula progenitora de otros tipos celulares, lo que permite generar otras clases de células. Pueden ser útiles para luchar contra la diabetes, enfermedades neurodegenerativas, el grupo de Parkinson, Alzheimer, lesiones de la médula espinal, muchas veces causadas por accidentes de tráfico... También para hacer terapia génica e incluso para vencer al cáncer. Se han convertido en las células de la esperanza. Hay un consenso global sobre que las células madre van a obligar a releer la medicina. La medicina regenerativa es la medicina del siglo XXI.

- ¿Dónde sitúa el límite de la investigación con embriones humanos?

- Un embrión que no forma parte de un proyecto reproductivo es un material biológico de origen humano; si puede ser útil para los enfermos, debe utilizarse. Consideraría no ético dejar de investigar si de esa investigación se puede derivar un beneficio para los pacientes. Del siguiente paso, la transferencia nuclear, mal llamada clonación terapéutica, sov parfidario de que se autorice, regule y financie. Y ahí es fácil poner la raya. Hay que hacer transferencia nuclear para generar células madre, no para generar otros individuos, eso sería clonación reproductiva y tiene que estar prohibido completamente.

- ¿Qué utilidad tiene la clonación tera-

- La más inmediata es obtener células similares a las del paciente y, por tanto,

la leucemia. En los trasplantes de médula ósea es muy difícil encontrar células compatibles y a veces aparece un recha- por puntos? zo que no se daría, porque la compatibilidad sería absoluta.

- ¿Cuál es su sueño como científico?

niño diabético que deja de pincharse insulina. Sería el único premio que deseo.

"LOS PADRES QUE

CONDUCEN CON CUIDADO Y RESPETAN LAS SEÑALES ENSEÑAN MÁS QUE LOS QUE METEN UN 'ROLLO' DE LA BUENA CIRCULACIÓN"

"LAS CÉLULAS

MADRE SERÁN ÚTILES CONTRA LA DIABETES Y LAS LESIONES MÉDULARES POR ACCIDENTES DE TRAFICO..."

- ¿Cómo lleva haber saltado a los medios de comunicación?

Regular, pero es necesario para trasladar a la sociedad lo que los científicos hacemos en el laboratorio. Ahora no me molesta si alguien me pide un autógrafo, pero con el primer alumno que me pidió uno, me enfadé.

- ¿Qué hace en su poco tiempo libre?

- Pasear con mi perrita, hablar con amigos, leer, oír música... Una combinación de esto es lo mas cercano al paraíso.

COCHES SEGUROS. Bernat Soria no se considera un apasionado del coche y dice conducir porque en esta sociedad es casi inevitable. Es un conductor muy prudente, que siempre ha procurado tener coches seguros y que nunca conduce si tiene sueño o ha bebido. "La decisión de no coger el coche hav que tomarla antes de beber. Una vez que has tomado

que no serán rechazadas. Eso sería útil una copa, te sientes capaz no sólo para para determinadas enfermedades, como conducir, sino para muchas otras co-

- ¿Qué le parece el permiso de conducir

- Perfecto. Necesitamos medidas coercitivas como ésta, que además es muy útil por su aspecto progresivo. En los países - Uno, que veo inalcanzable: ver un en los que se usa, las normas se cumplen más v eso ayuda a que haya menos acci-

- ¿Y los límites de velocidad?

- Son adecuados, pero si bajaran un poquito, no pasaría nada: no podemos conducir tan deprisa. Además, habría que mejorar la calidad de las carreteras y buscar una solución para cuando queramos salir dos millones de personas el mismo día a la misma hora.

- ¿Necesita que le recuerden la importancia del cinturón de seguridad?

- No. Desde que empecé a conducir a los 18 años, me acostumbré a ponérmelo y lo hago siempre, aunque sea para ir a la esquina. El cinturón hay que llevarlo siempre porque disminuye el número de accidentes mortales; no el número de accidentes, pero sí la mortalidad. En mi coche lo llevan todos y en especial los niños. Mis hijas ahora son adolescentes y ya se ponen el cinturón, pero mientras han sido pequeñas también han ido sujetas en la sillita.

- ¿Qué forma le parece mejor para enseñar educación vial a los más pequeños?

- Aparte del colegio, es tarea de los padres, pero con nuestra conducta. Por más 'rollos' que les metamos, lo que mejor funciona es el ejemplo. Unos padres que conducen de forma cuidadosa y respetan las señales de tráfico y los semáforos enseñan mucho más que otros que les meten un 'rollo' de la buena circulación, pero que si les toca, se saltan el se-

- ¿Será la moto la próxima pesadilla con sus hijas?

- No, si lo puedo evitar. De joven tuve moto, pero la dejé. Es muy peligrosa, lo pude comprobar cuando hice prácticas de neurocirugía en un hospital y recuerdo los casos perdidos que llegaban. Siempre chicos jóvenes que iban en moto sin casco y llegaban con el cerebro destrozado. La moto, siempre con casco, pero aún así tiene muchos riesgos.

¿Oué opina de hablar por móvil al vo-

- Me parece preocupante la gente que lo usa mientras conduce: despista mucho y es una gran irresponsabilidad. No soy fumador- no sé cuánto puede influir en la atención, pero lo del móvil está claro. ◆

Permisos y remolques

Con el permiso B+E, ¿se deben dar siempre los dos casos (suma de PMA superior a 3.500 y PMA del remolque superior a la tara del tractor) o basta con que se de uno? El conductor de una furgoneta de 2.800 kg. de PMA que arrastra un remolque de 750 kg., ¿debe tener el B+E? -José C. Rastrojo Corral (Correo electrónico).

Respuesta: Se deduce del Reglamento Gral. de Conductores (art. 5.1) que un conjunto de vehículos acoplados puede ser conducido con el permiso B, si se dan las dos circunstancias -que la MMA del coniunto no exceda de 3.500 kg. y que MMA del remolque no exceda de la masa en vacío del vehículo tractor-.

Tecnología e ITV

Los fabricantes de automóviles se esfuerzan en reducir las emisiones contaminantes cada vez con meior



resultado -incluso por delante de las legislaciones de los países-Por ello, sería necesario reducir los costos excesivos de la ITV a favor del automovilista. La tecnología avuda a reducir costos, por lo que me parece excesivo el

despliegue humano y técnico de las ITV. ¿Se podría reducir el coste de la revisión de vehículos dotados de elementos anticontaminantes eficientes? - Andrés Gascón. Catadau (Valencia).

Más giros a la izquierda

Entiendo que Jesús Blanco ("Giros a la izquierda", nº 170), en la vía que describe v su sentido de marcha, se refiere a que hay un carril reservado a tráfico rápido y otro obligatorio para lento, además del de circulación en sentido contrario. Al inicio de esos tramos, suele estar la señal S-50-A. que obliga a los que utilizan el carril reservado al tráfico rápido a circular a una velocidad superior a la fijada en ella, en general 70 km/h. Imagine que va por un tramo en curva a la derecha a la velocidad máxima permitida y halla un camión que circula por el carril obligatorio para el tráfico lento a velocidad bastante reducida. Se sitúa en el carril reservado al tráfico rápido y, de repente, encuentra un vehículo detenido en él. Encomiéndese al freno. ¿Un vehículo detenido en



el carril reservado al tráfico rápido supone peligro para la circulación? Un vehículo parado en un carril donde se debe circular a más de 70 km/h, ¿no infringe la obligación impuesta por la señal S-50-A? -Aleiandro Ares Losada. Burela (Lugo).

Respuesta: Con el vehículo parado -indudablemente supone un peligro para la circulación-, se incumple la obligación establecida por la señal de carril. Por otra parte, el hecho de parar el vehículo dentro de la calzada en una vía interurbana constituye infracción del Reglamento General de Circulación (art. 90.1), v. si la curva descrita fuera de reducida visibilidad, del 94.1 a), y tendría consideración de grave (art. 65.4 d) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor v Seguridad Vial).

El carril del calambre

Perpleio tras leer el artículo sobre el carril izquierdo ("Tráfico" 173), me pregunto si el autor viaja por nuestras autovías. Llego a la conclusión de que no; si lo hiciera, comprobaría que el carril derecho -por el que hay que circular- es lo más parecido a una montaña rusa o un melonar, dado: su continuo parcheado y rodadas longitudinales no dan precisamente sensación de seguridad al circular. Dado su pésimo estado de conservación -no hablo de confort de marcha, sino de seguridad-, para mí al menos sigue siendo el carril "del calambre". -Pedro Márquez Marañón (correo electrónico).

Depende de las pruebas

La Ordenanza de Circulación (aptdo. señales, art. 37.3) "prohíbe retirar o cambiar de situación así como modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas placas, carteles, anuncios, marcas, pegatinas u otros obietos que puedan inducir a error o confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención". Si empresas de mudanzas, gas-oil, asfaltado colocan señales de prohibido estacionar con letreros dentro. ¿puede la grúa retirar un vehículo si la señal está tapada total o parcialmente por el cartel, sabiendo que está puesta sin ninguna sujeción y temporalmente y que el cartel no tiene sello del ayuntamiento? - Ángel Serrano Galindo, Alcorcón (Madrid).

Respuesta: La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor v Seguridad Vial (art. 58.3) prohíbe colocar sobre las señales carteles que puedan inducir a confusión. No obstante, la cuestión no puede tener respuesta fuera de un procedimiento administrativo concreto. En él. a la vista de las pruebas aportadas, el órgano competente dilucidará si las condiciones en que se encontraba la señal impedian o no su obediencia

Hipocresía con los niños

"Tráfico" ("Peligro niño a bordo", nº 171) muestra la hipocresía de una sociedad que habla de prevenir accidentes v sus lesiones v permite cosas como lo que publican ("¿Y cuando van en autocar?") Ustedes hablan de asientos maravillosos, con fantásticas medidas de restricción del movimiento, pero la realidad es que nuestros hijos van sueltos en autocar, porque las empresas no están obligadas hasta 2007 a tener asientos con cinturones. Llevo un año intentando

conseguir una empresa de autocares con cinturón de seguridad en sus asientos. En Madrid ninguna pone a disposición de un colegio uno con cinturones. Por ello. mis hijas no van al teatro, Planetario Las llevo en coche, pero no disfrutan de la

compañía de sus compañeros en el

Si en mi coche las llevo en sillitas -no por la multa: porque creo absolutamente necesario que lleven adaptaciones-, ¿cómo voy a permitir que vayan en un autocar que por ley no tiene que llevar cinturones? Deien la hipocresía y digan claramente "la pela es la pela". ¡Qué importa que mueran más niños! Destacan que "En 2003 murieron en España 74 niños de hasta 12 años, de los que un 34% no utilizaba sistema de reten-

cartas

ción infantil". ¿Alguno viajaba en autocar? ¿Habría muerto si hubiera llevado cinturón? Si lo supieran los padres de los fallecidos, ¿qué opinarían? Y si fuera hijo de alguno de ustedes, ¿qué opinarían? - Salvador Espinosa Ramírez (Correo electrónico).

Velocidad: ¿hay límites?

De Sevilla a El Puerto de Sta. María (Cádiz), como comprobación, viaié sin rebasar jamás 120 km/h. Me adelantó absolutamente todo el mundo (motos, autobuses, camiones...) Incluso hacían señales luminosas y/o acústi-

> cas de que me apartase. El límite de 120 km/h, ¿sique en vigor en España o se ha aumentado? Es difícil pensar que, con la cantidad de víctimas que produce el exceso de velocidad. todos los conductores lo rebasen holgadamente. Y tanto al ir como al regresar no vi una sola

patrulla de la Guardia Civil. Quizás saber eso potencie el incumplimiento de las normas.-Uriel Valls Girol. Sevilla.

Enseñar y educar

Soy profesor de autoescuela, Muchos días, algún conductor al que incomodan los aprendices me pide que vaya a enseñar a la Casa de Campo. La intransigencia y falta de comprensión y ayuda, genera no poca dificultad en mi labor de enseñanza. Sería más fácil si tuviera colaboración de ciertos conductores. A falta de eso, algún 'listillo' porque un alumno no señaliza alguna maniobra te indica cómo debes enseñar. Acto seguido, da un



acelerón y esquiva bruscamente a un vehículo, demostrando lo bien que maneia. La educación, modales y civismo no se aprenden en la autoescuela si no se ha hecho en los 18 años antes de acudir a ella. -Fernando Rodríguez Herrero, Madrid.

Mucho por hacer

Mi hijo de 8 años siempre ha usado sillitas especiales y, desde hace poco, coiín elevador. Y son muy poco seguros: si lo llevo en el centro, atrás, no puedo utilizar los dos reposacabezas del vehículo para

protegerle del 'latigazo' en una colisión frontal: si lo pongo a un lado, le ro se inscribe en el Registro, desavale el cabezal, pero no es seguro parece la posibilidad de eludirlo en caso de colisión lateral. Y muchos vehículos carecen de sistemas seguros (ISOFIX) de anclaie.

SI LOS NIÑOS TIE-

NEN SU SILLITA

HOMOLOGADA

PARA EL COCHE

No estov de acuerdo en que los vehículos pasen la ITV v que, en cambio, tras aprobar el examen de conducir de por vida, con pasar un test psicotécnico, se renueve por unos años. Debe haber algo más riguroso. No para limitarlo, pero los años pasan v modifican la aptitud al volante. hay señales nuevas, conductores que acumulan infracciones -es difícil que pierdan los 12 puntos-, noveles sin experiencia... Queda mucho por hacer, empezando por uno mismo. - Fernando González García. Oviedo (Asturias).

Baia e inmovilización

Muchos usuarios, la mayoría de ciclomotor, usan la baja temporal como modo de dejar sin efecto la inmovilización del vehículo denunciado por falta de seguro obligatorio que está en un depósito municipal (carecer de seguro obligatorio puede dar lugar a la inmovilización y traslado al depósito). El 'avispado' da de baja temporal su vehículo tantas veces como se le inmovilice. zafándose de contratarlo, pues, al presentar la baja, lo retira del depósito. Se debe reformar y que un vehículo no pueda darse de baja temporal más de un número de veces al año -por ejemplo, 3- y así dejar de engañar a la Administración con esta medida, -José L. Benavente Rodríguez. Sevilla.

Respuesta: En caso de que exista una orden de precinto inscrita en el Registro de Vehículos, la Jefatura de Tráfico (Reglamento General de Vehículos, art. 37.4, párrafo 4º) lo comunica al solicitante para que cancele el impedimento y, una vez acreditada la cancelación, anota la baja. Así, si el depó-

YO TAMBIEN

QUIERO MI SILLON

HOMOLOGADO!

Información de un coche

solicitando la baja temporal.

sito acordado por carecer de segu-

Hace dos meses vendí mi coche a un particular que se dedica a la venta de coches. Este se encargaría de tramitar toda la documentación en Trafico tras su venta. He intentado contactar con él varias veces para que me proporcione la documentación de la tramitación del coche con el nuevo titular, pero no hay forma. ¿Qué pasos debo dar y qué documentación necesito para que en Tráfico me den los datos del nuevo propietario y si el coche ha sido transferido de forma correcta? -Guillermo Herráez, Tomares (correo electrónico).

Respuesta: El Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico es público para interesados v terceros con interés legítimo y directo, mediante simples notas informativas o certificaciones (art. 2.1. Reglamento Gral. de Vehículos). En la Jefatura de Tráfico de su domicilio puede solicitar un informe del vehículo -tras pagar la tasa (7 €)- en el que figurará el titular actual y los cambios de titularidad producidos en su caso.

Abaratar la ITV

Una información ("Tráfico" 170) sobre el precio de las ITV señala que es hasta siete veces más caro dependiendo de la comunidad autónoma. Me parece bien que se revisen los coches, que se haga en un sitio autorizado y que cobren. Pero lo que se cobra es desproporcionado. Si un coche entra en la ITV y lo atienden sin parar -no es así, pues hay más coches a la vez-, se tarda 20 minutos en la inspección. La hora de trabajo sale a 139,50 €. Cualquier taller

hace lo mismo y no cobra esa cantidad. Lo justo sería cobrar a precio de taller. Pueden buscar taller: no creo que lo encuentren tan caro. - Jesús Blanco Pereira, Ordes (A Coruña).

Circule por la derecha

En Italia, a la entrada de las autovías, un panel indica "Circule por su derecha y no utilice el carril derecho si no es para adelantar". Con asombro, vi que los conductores hacían bastante caso. También resaltaría la obligatoriedad del uso del alumbrado de corto alcance en autovías y autopistas de día y de noche, algo estudiado y que salva muchas vidas. Nuestros paisanos mediterráneos lo hacen v les aseguro que hace mucho más fácil la conducción y más rápida la respuesta ante imprevistos (accidentes, coches acercándose para adelantar...) -David Laredo Loro, Móstoles (Madrid).

Adelantar camiones

En diversas autovías, ante una pendiente pronunciada, normalmente se abre un carril señalizado para tráfico lento y se coloca la señal de prohibido adelantar camiones. Si en el cómputo de carriles no se cuenta el de lentos, ¿se podría utilizar el que está pegado a éste



para adelantar a un camión cuando existe la señal indicada? ¿Sería un adelantamiento? - José Melquiades Cobarro. (Correo electrónico).

Respuesta: El Catálogo Oficial de Señales de Circulación no recoge la señal que menciona. La que suele colocarse junto a la apertura del tercer carril es la R-306 (adelantamiento prohibido para camiones). Por tanto, se podrá adelantar a éstos.

Las cartas destinadas a esta sección no deben exceder de 15 líneas, a máquina, a doble espacio. Irán firmadas v 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 envios deben realizarse a:

REVISTA "TRÁFICO" c/ General Aranaz, 86. 28027 Madrid Sección CARTAS E-mail: immenendez@dgt.es

ACUSE DE RECIBO

Peligrosas minimotos

Sov aficionado a visitar pequeñas poblaciones en fin de semana v cada vez es más frecuente encontrar en ellas pequeñas motos o 'quads' manejados por niños de apenas 10 años, a alta velocidad en zonas de tráfico rodado. Sumada a la escasa visibilidad que para el conductor tienen estos pequeños vehículos, se ponen todos los ingredientes para que ocurra una desgracia. La última sorpresa fue en Moguer (Huelva): dos niños manejando

existencia de padres inconscientes no es excusa para que la autoridad municipal de las poblaciones cumpla con su obligación. La Policía Municipal debeinmovilizar y confiscar estos vehículos y sancionar con la máxima severidad a los padres. Si no fuera así, la DGT debe hacer saber a esos ayuntamientos cuáles son sus obligaciones. -Francisco Navarro, Sevilla,

estos vehículos ante la pasividad de

Policía Municipal v viandantes. La

TRÁFICO 60 Septiembre-octubre 2005

TRÁFICO 61 Septiembre-octubre 2005

112 Toda España.

900 123 505 DGT

913 35 45 45 Cruz Roja

091 Policía Nacional

Policía Local

062 Guardia Civil

945 28 20 00 País Vasco

Cataluña (Policía Autónoma)

LAS LETRAS DE LA ÚLTIMA MATRÍCULA (15/9/2005)



VEHÍCULOS MATRÍCULADOS POR TIPOS (junio-julio-agosto)

Total 638,844



457.298 Turismos



99.961 Furgonetas y camiones



74.610 Motocicletas



4.521 Tractores industriales



Autobuses



1.565 Otros vehículos

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

www.dgt.es/administracion/tasas.html Matriculación automóviles (Permiso Circulación). 66,60

7,00

Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación). Permisos temporales para traslados y pruebas de 17.00 vehículos y autorizaciones especiales. Cambios en la titularidad del Permiso

de Circulación (transferencia). 41,80 Examen conducción. 75.00

Examen fuera de la capital de la provincia. 83,40 Baia de un vehículo. 7.00 Licencias para conducción de ciclomotores. 17,00

Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (p. e., información sobre una matrícula), certificación, cotejo y desglose de documentos.

Duplicado permisos (extravío, deterioro, revisión o modificación). Revisiones hasta 1 año (80% descuento) 6.80 Revisiones hasta 2 años (60% descuento) Revisiones hasta 3 años (40% descuento 10,40 Revisiones hasta 4 años (20% descuento) 13.80

Duplicado licencia (extravío, deterioro, revisión o modificación). 7,40 Revisiones hasta 1 año (80% descuento) 1,40 3.00 Revisiones hasta 2 años (60% descuento) 4.40 Revisiones hasta 3 años (40% descuento) 6.00 Revisiones hasta 4 años (20% descuento)

Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico 2.20

No se cobra tasa por la baja de vehículos de más de 15 años de antigüedad.

(Los mayores de 70 años que soliciten prórroga de vigencia del permiso u otra autorización administrativa para conducir de la que sean titulares están exentos del pago de la tasa. Quien, por razones psicofísicas, tenga que renovar sus permisos y/o licencias cada 4 años o menos tendrá diferentes reducciones, en función del plazo, que deberá consultar en las jefaturas de Tráfico)

> La situación de los Centros de Tratamiento de Vehículos (CAT) está en www.dgt.es/tramites/cards/cards.htm

BOLETÍN PARA CAMBIOS DE DOMICILIO

NO SE ADMITEN NUEVOS SUSCRIPTORES. Por ello, no envíen peticiones: es imposible atenderlas.

CAMBIOS DE DOMICILIO. Los suscriptores que cambien de domicilio o quieran que se les envíe "Tráfico" a un lugar distinto al habitual deben rellenar el boletín adjunto o enviar sus datos completos -nombre y apellidos, antiguo y nuevo domicilio, y la referencia (número de seis cifras que va junto al nombre en el plástico que envuelve la revista) – a: Revista "Tráfico". c/ General Aranaz, 86. 28027 MADRID. Fax: 91 320 41 38 o al e-mail: amalvarez@dgt.es

DIRECCIÓ	N ANTIC	SUA (C	Calle o p	laza,	númer	o, pisc	, letra)					
POBLACIÓN				П			-			CÓD	IGO P	OSTAL	1
PROVINCIA				Н	1				Ш	REF	EREN	CIA	
18			34	3.54							- oli		7 554
NUEVA DI	RECCIÓ	N (Call	le o plaz	a, nú	mero,	píso, le	etra)	8	4	Ying.			A Die
			3.									10	
POBLACIÓN	L mile		000							CÓD	IGO P	OSTAL	- 1
18 20 6			122							22	100		

General de Tráfico tiene inscrito el fichero de suscriptores de la revista "Tráfico (cuya finalidad es disponer del mismo nara facilitar la citada revista) en e Registro de la Agencia de Protección de Datos, regulado po Ministerio de Justicia e Interin de 26 de julio de 1994 v le es de aplicación el artículo 5 de la Lej

Orgánica 15/1999

de protección de datos de carácte

personal.

Teléfonos de las ITV en las CC.AA.

Mildulation	00 00 1 00 10
Aragón	97 671 47 60
Asturias	98 526 58 24
Balears, Illes	97 120 70 61
Canarias	92 848 06 39
Cantabria	94 235 60 60
Castilla y León	98 341 42 42
Castilla-La Mancha	92 526 78 00
Cataluña	93 484 92 97
Extremadura	902 488 000
Galicia	98 154 55 76
Madrid	91 580 21 06
Murcia	96 836 20 11
Melilla	95 269 91 25
Navarra	94 842 64 75
País Vasco	94 302 25 18
Rioja, La	94 129 13 88
Valenciana, Com.	96 353 91 11

ÁREA DE descanso

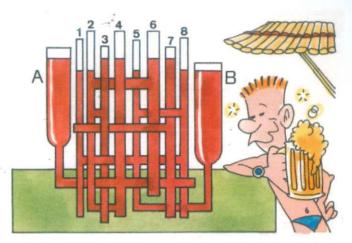
GRAN CRUCIGRAMA

		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
\mathbf{I}													
2										-			
3					A								
4				Ø\$®									
5						8							1
6											—		
7	-81									A			
8			0						0				
9					®								
10													
П					STOP								
12							A						
13							7						<u>A</u>
14								<u> </u>	STOP				
15				0									

HORIZONTALES 1: Provincia española. Limitar, cercar.- 2: Relativo a la elaboración de vinos. Perturbada.- 3: Pura, limpia. Dieran propiedades magnéticas a un cuerpo. - 4: Estaba. Loárala, elogiárala, - 5: Hurtar, apoderarse de lo ajeno. Agujero que se hace para que puedan entrar los gatos.- 6: Punto cardinal, Pasmados de frío. Siglas de Su Alteza.- 7: Sonatas cortas de fácil ejecución. Letra numeral romana. Consonante. - 8: Al revés, nota musical. Partes curvilíneas cubiertas de pelo sobre las cuencas de los ojos. Cierta canción popular portuguesa. - 9: Cantante de ópera destacada. Preposición latina. Palas que sirven para impulsar las barcas.- 10: Villa de la provincia de Santander. Instrumento músico pastoril de nueve agujeros.- 11: Otro número par. Empleáranos, utilizáranos.- 12: Coche de punto de tracción animal. Pasase tocando ligeramente.- 13: Dicese de aquellos con los que se tiene un trato superficial. pronombre personal.- 14: Vocal. Atrevidos. Esposa de Abrahám y madre de Isaac.- 15: Flor del lirio. Llamada internacional de auxilio. Ciertas flores muy olo-

verticales 1: Desprendimiento, magnanimidad con el dinero. Símbolo de la caloría. - 2: Uno de los meses del año. Dícese de lo que es de mal agüero. Letra numeral romana. - 3: Daban vueltas sobre un mismo eje. Nombre que se da a los que habitan en la misma casa de uno. - 4: Onda marina. Acometeremos, embestiremos. - 5: Adverbio de negación. Pendiente circular que llevan las mujeres en las orejas. Vocal. Aves palmípedas de gran tamaño. - 6: Dícese del que posee una gran soltura de movimientos. Riña, pendencia. Ligado por el matrimonio.- 7: Sospechados, supuestos. Cierto número par. - 8: Finalizadas, terminadas de hacer. Costosos, que cuestan mucho dinero.- 9: Actos que se empiezan y no se terminan. extraños, poco comunes. Consonante.- 10: Conjunción disyuntiva. Divinidad griega de la guerra. Fértil, abundante. Suroeste.- 11: Arrojar lejos con la mano una cosa. Recorridos muy largos a pie.- 12: En los barcos, canales de desagüe de las bombas de achique. Gracia, donaire. - 13: Cierto batracio. Arrimase y apoyase un objeto en la espalda de otro. Antiqua moneda romana de cobre.

PRUEBA DE OBSERVACIÓN

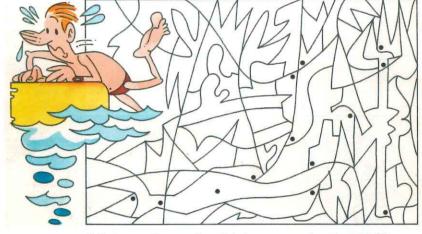


Según el principio de los vasos comunicantes, ¿qué conducto consideras que no mantiene el nivel con respecto al vaso principal del que procede?

PROBLEMINO

Tres jovencitas se acercaron a una báscula y, mediante un artificio, pensaron pesarse las tres con una sola moneda. Subieron Olga y Mary, v la aquia marcó 115 kilogramos. Se bajó Mary v subió Charo, v la báscula señaló entonces 120 kilos. Por último, se bajó Olga y subió Mary, y entonces marcó 125 kilos. ¿Cuánto pesaba Olga?

EL DIBUJO MISTERIOSO



Pinte de negro los espacios señalados con un punto, y descubrirá la razón por la que nuestro amigo sale pitando de la piscina.

JEROGLÍFICO



¿Qué te parece este juego de playa?

CHARADA

Si primera y cuarta es cristal y tercera y segunda, hierbabuena, sólo DESPACIO será el total.



TOGAS.

A LA CHARADA: Len-ta-men-te.

A LA CHARADA: Len-ta-men-te.

Es entretentido (es entre 1, nido).

A LA PRUEEA DE OBSERVACIÓN.

A LA PRUEEA DE OBSERVACIÓN.

El número 2

El número 2

El número 2

OF DIBRITO

Accessors Ida. - 3: Neta. Imanarın. - 4: Era. Alabárala. - 5: Robar. Gatera. - 6: 0. -Ateridos. Sa. - 7: Sonatinas. C. D. -: Gerona, Acotar.- 2; Enológico. AL GRAN CRUCIGRAMA (Solo

SOLUCIONES

