

AÑO XXI
Nº 175
Noviembre-
diciembre
2005

Tráfico

www.dgt.es/revista

EL 32% PERMANECE ENTRE
UNO Y TRES MESES DE BAJA

EL "DOLOR SOCIAL"

DE LOS
ACCIDENTES

**LA JUSTICIA DEL TRÁFICO,
EN ENTREDICHO**

**SUSPENSO
A LAS SEÑALES**

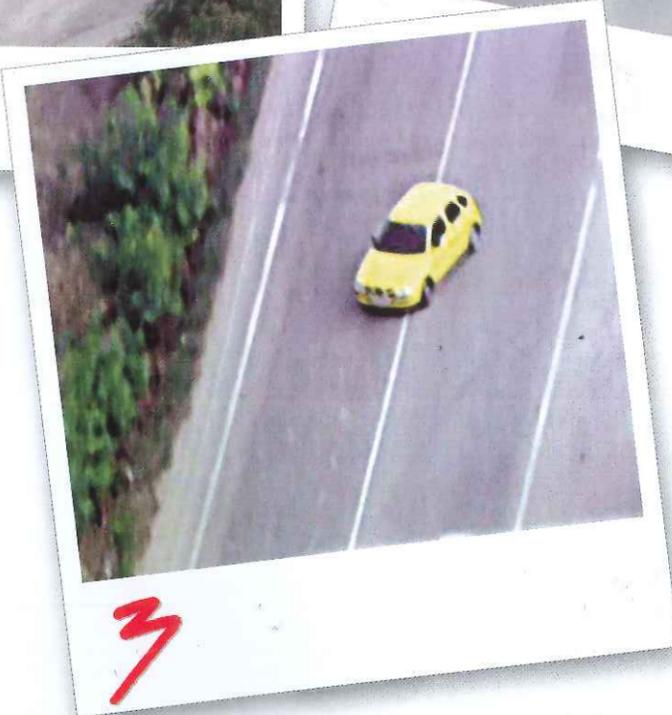
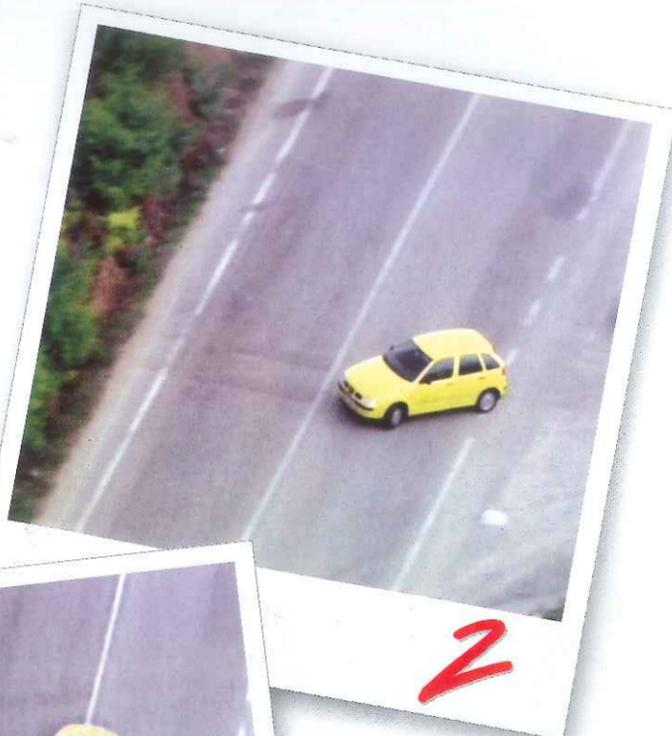
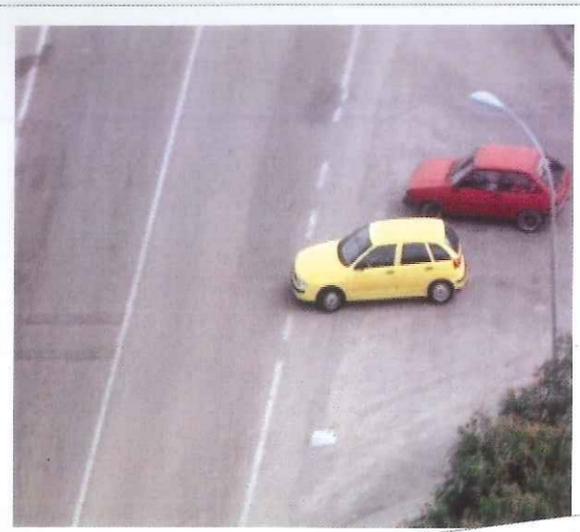
**LA ITV, PASO
A PASO**

**LA INVASIÓN
DE LOS COCHES ASIÁTICOS**

LOS PASAJEROS
TRASEROS SIN CINTURÓN,
UN GRAVE PELIGRO



ESPECIAL INVIERNO
**CÓMO
AFRONTARLO**



1 Ya en la primera imagen de esta secuencia se ve a dos vehículos posicionados de forma 'sospechosa' para incorporarse en el sentido permitido a la vía perpendicular a la que circulan. Observándolos más detenidamente, incluso la posición de sus ruedas denota que tienen intención de incorporarse hacia la izquierda, algo que la línea continua que deben atravesar sin duda alguna prohíbe.

2 En carretera, algo más del 20% de los accidentes con víctimas se producen en casos de colisión lateral o frontolateral. De hecho, el choque fronto-lateral de dos vehículos es, con mucho, el

tipo de choque más frecuente entre los accidentes. Por eso resulta difícil de comprender la extraña 'afición' de algunos conductores a realizar incorporaciones con giro en lugares donde está expresamente prohibido...

En esta oportunidad, la maniobra del vehículo de color amarillo termina sin ninguna desgraciada incidencia. No obstante —como no nos cansamos de repetir desde estas líneas—, siempre que existe alguna prohibición es por alguna razón de seguridad, aunque en el momento de realizar la maniobra no la comprendamos. Y el peligro al que nos exponemos no compensa nunca el posible ahorro de tiempo...

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

ASÍ LO VI

Se saltaron un stop y quedaron de frente a mi coche...

Como cada domingo, me dirigía a mi chalet por la carretera de Chiva a Pedralba, en Valencia. Seis jóvenes en un coche se saltaron un stop en un cruce existente e invadieron mi calzada, quedándose de frente a mi coche, seguramente debido al exceso de velocidad.

Yo frené a fondo y detuve mi coche a unos veinte metros de ellos. Entonces, el conductor de aquel vehículo pegó un volantazo y, acelerando a fondo, volvió a su carril y se perdió a lo lejos... No me dió tiempo ni a anotar su matrícula...
—Andrés Fernández Moreno. Masanasa (Valencia).

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



Carlos Monroy



Lucía Rivas



La Locura	2
El Maletero	4
Editorial	7
Conducir Mejor	8
Mi Carril	11
Test (páginas especiales)	
Salud Vial	44
Tráfico del Motor	45
Banco de Pruebas	48
Noticias del Motor	50
La Ruta de Tráfico	52
La Pluma	55
La Entrevista	56
Cartas	59
Vía de Servicio	62

Secciones

12

EL RETO DE SOBREVIVIR.
Largos períodos de baja, incapacidad profesional, necesidad de una persona que les atienda... Los que sobreviven al accidente se enfrentan a situaciones personales que tienen repercusiones económicas y sociales. Un estudio de más de 2.000 casos descubre el "dolor social" de los accidentes.

19

JUSTICIA Y TRÁFICO, ALGO VA MAL.
Para el 70% de los conductores españoles la Justicia, en materia de tráfico, no funciona. La propia Memoria de la Fiscalía General del Estado, que por primera vez se refiere a los delitos de tráfico, reconoce la actitud poco estricta de Jueces y Fiscales.

SUPLEMENTO ESPECIAL INVIERNO

Lluvia y niebla son los 'enemigos' que mayor incidencia producen en la circulación. La falta de adherencia y reducción de la visibilidad, así como un incremento de la distancia de frenado son los principales inconvenientes. Le contamos dónde están los tramos con obras, las zonas conflictivas, los puertos en los que se prevén problemas por la nieve o el hielo o uso de cadenas, las zonas donde puede haber niebla, obras o puntos conflictivos... 16 páginas dedicadas a hacer más seguros los desplazamientos invernales.

33

ITV: CHEQUEO A LA SEGURIDAD.
En 2004, 2,5 millones de vehículos tuvieron que acudir al taller a subsanar graves anomalías en sistemas de seguridad como frenos, dirección, neumáticos, alumbrado... Sin embargo, algunos usuarios siguen pensando que sólo es un 'sacaperras'.

38

LOS COCHES ASIÁTICOS ARRASAN EN EUROPA.
Precio, fiabilidad y calidad, son algunas de las armas que los fabricantes asiáticos utilizan para vender sus coches. Y están arrasando.

56

MAMEN MENDIZÁBAL.
Moderadora de "59 segundos" (TVE), la joven periodista Mamen Mendizábal se muestra tranquila y segura ante la cámara, y también al volante: ve bien los límites de velocidad, aplica el "si bebes, no conduzcas" y es tajante con el cinturón: se lo pone nada más montar en el coche: "No me planteo conducir sin él. ¡Qué más necesitamos para usarlo si salva vidas y es obligatorio!"

I Jornada de Actuaciones de Rescate en Accidentes de Tráfico

El 14 de septiembre, en Barcelona se celebró la I Jornada de Actuaciones de Rescate en Accidentes de Tráfico, organizada por APRAT (Asociación Profesional de Rescate en Accidentes de Tráfico) con la colaboración y patrocinio de la DGT, ANFAC, FITSA y PSA Peugeot Citroën. En ella, se destacó la necesidad de compartir información entre todos los que están en torno a los accidentes de tráfico: fabricantes de coches, bomberos, Administración, servicios médicos de urgencia... Las ventajas de ésta se verán en una reducción del tiempo de respuesta ante un accidente y en una mejor atención al herido, lo que supondrá unas lesiones menos graves.



En paralelo a las jornadas se celebró el I Campeonato Nacional de Rescate en Accidentes de Tráfico, con más de 500 participantes. APRAT ya ha convocado la segunda edición del Encuentro de Rescate en Accidentes de Tráfico: se celebrará en Navarra en 2006.



Túneles: en caso de accidente

El 95% de los accidentes en túneles se deben al comportamiento inadecuado del propio conductor. Para paliar esta situación, el RACE distribuirá gratuitamente más de 1.000 DVD educativos, para mostrar cómo deben reaccionar los conductores en caso de atascos, averías, accidentes o incendio. Además, esta película didáctica da a conocer las normas básicas de uso y funcionamiento de los sistemas de seguridad que deben utilizar los conductores en caso de accidente, como las salidas de emergencia, uso de extintores, postes SOS, etc. Todas aquellas instituciones interesadas en obtener este DVD, podrán solicitarlo al departamento de seguridad vial del RACE.

¡Qué perrada...!

El perro va bien colocadito, y su ama lleva correctamente el casco, pero está cometiendo una infracción. Según el artículo 18 del Reglamento General de Circulación, el conductor está obligado a tener "libertad de movimientos" y los animales "una adecuada colocación", ambas situaciones claramente en entredicho.



Fisichella, sin permiso por correr

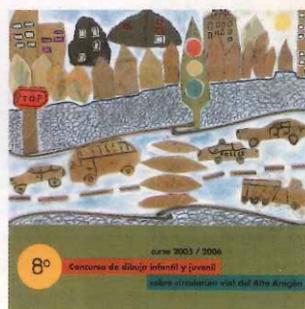
La policía de Roma retiró hace unas semanas el permiso de conducir al italiano Giancarlo Fisichella, compañero Fernando Alonso en Renault. La causa fue circular a 148 km/h cuando el límite estaba en 60 km/h. Argumentó que iba deprisa pues su hijo tenía fiebre y quería llegar pronto a casa, aunque reconoció que incluso en esa situación hay que evitar correr. El piloto participa en una campaña sobre seguridad vial y, en televisión, había pedido prudencia a los jóvenes conductores, a raíz de un grave accidente en Roma.

Permiso por puntos para niños

La Escuela Race-Renault ha querido llevar el permiso por puntos hasta los más pequeños. El pasado octubre en Madrid, se les entregó un carné con 12 puntos que perdían al cometer infracciones (con la bici, al saltarse un semáforo...) pero que posteriormente podían recuperar si



explicaban el riesgo que habían cometido y lo que sería más seguro. En esta ocasión, se insistió en la necesidad de concienciación sobre las dificultades que encuentran cada día, al enfrentarse al tráfico, las personas con movilidad reducida. Y la importancia de la utilización de Sistemas de Retención Infantil, que podrían reducir en un 75% las lesiones en menores.



Concurso para niños en el Alto Aragón

La Diputación y la Jefatura Provincial de Huesca han convocado el 8º Concurso de dibujo infantil y juvenil sobre circulación vial del Alto Aragón para el curso escolar 2005-2006, con el fin de fomentar la educación vial entre los escolares. Los dibujos abordarán las distintas situaciones de tráfico: comportamiento de peatones, ciclistas, ciclomotoristas y conductores en general, los peligros de la carretera y la calle, el colegio y su entorno, el escolar como viajero, la ciudad en que vivimos, etc.

Más rutas verdes

Dos excelentes noticias para los que creen en el transporte alternativo. Por un lado, se ha inaugurado un tramo ciclista de 28 km. entre las localidades cordobesas de Valchillón y Fuencubierta. El tramo corresponde al primero de tres (91 km. en total) que están proyectados para la Vía Verde de la Campiña, que surca las provincias de Córdoba y Sevilla hasta Marchena. Por otro lado, el Parlamento Europeo ha dictado una resolución por la que se anima a las compa-



ñías ferroviarias a permitir el transporte de las bicicletas en tren, incluso en los viajes transnacionales.

Álava estudiará sus "Tramos Blancos"

La Diputación Foral de Álava ha firmado un acuerdo con la Asociación Española de la Carretera (AEC) para analizar los tramos blancos de su red. Este término define los tramos de



más de 25 kilómetros en los que no se registran siniestros mortales durante cinco o más años consecutivos. Según un portavoz de la AEC, esta situación "está ligada a características técnicas de la vía, como buenas condiciones de visibilidad, de trazado, una señalización horizontal y vertical en buenas condiciones y un equipamiento (balizamiento, barreras metálicas, etc.) en óptimas condiciones".

Multas de 90 euros para peatones

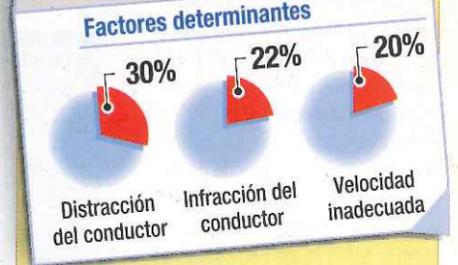
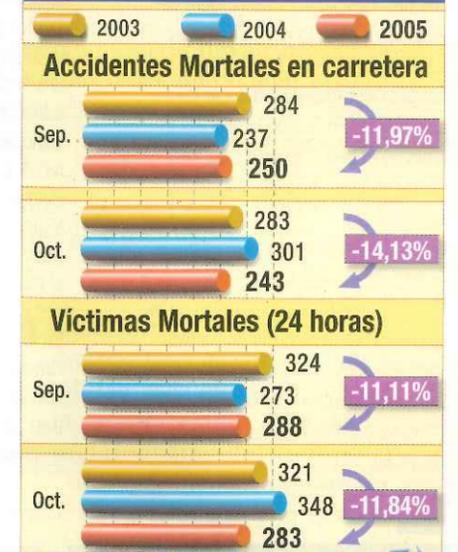
Quienes se saltan un semáforo en rojo o que crucen las calles fuera de los pasos para peatones serán multados con 90 euros. Así se hará en Vigo (Pontevedra), debido a la alta peligrosidad de algunos puntos de cruce peatonal. "Queremos hacer una campaña de educación vial para peatones, porque hemos elaborado un mapa de siniestros y hay cruces en la ciudad de alta peligrosidad", señaló a "Tráfico" el jefe de la Policía Local, Carmelo del Castillo. Habrá policía local en los cruces conflictivos, que informarán al peatón sobre los riesgos de no respetar las señales. "No vamos a la caza y captura de las personas, sino que pretendemos educar más que multar; la sanción se hará en casos demasiado evidentes".



Trafic 2005: propuestas para la seguridad

El Salón Internacional de Seguridad Vial y Equipamiento para Carreteras se volcó, en su novena edición, en la oferta de soluciones tecnológicas para el control automático de velocidad: radares fijos y móviles; con reconocimiento electrónico de matrículas para la automatización de las denuncias; en algunos casos con tecnología láser y, en otros, con luces infrarrojas para iluminar las matrículas y evitar el deslumbramiento o la distracción a los usuarios. Sin duda es una muestra de la preocupación por controlar uno de los factores que más accidentes graves provoca.

Escáner Accidentalidad



Multar a un muerto

El conductor que yacía muerto en el interior de un coche había sido multado por aparcamiento indebido. El coche se encontraba en un centro comercial y el cuerpo, ya sin vida, sobre el asiento. Ocurrió en Sidney (Australia), y las autoridades se vieron obligadas a pedir disculpas a la familia.

Los niños aprenden primeros auxilios

Los pasados 10 y 11 de octubre tuvieron lugar las Jornadas de Seguridad Vial y Primeros Auxilios en la Ciudad Deportiva del Valencia C.F. Los casi 500 niños de la escuela infantil de Fútbol 7 aprendieron, mediante un programa teórico, primeros auxilios.

Los chavales también se lo pasaron en grande montando en los vehículos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, y recorriendo en bicicleta el circuito del parque infantil de tráfico. Al finalizar, consiguieron un Diploma y el Permiso de Conducir Bicicletas.

Reunión extraordinaria del Consejo de Tráfico

El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial celebró el pasado 27 de octubre un pleno extraordinario, en el que se informó el texto definitivo del Plan de Acciones Estratégicas Claves de Seguridad Vial 2005-2008 y el del Plan de Actuaciones para el año 2006.

En la reunión, el director general de Tráfico, Pere Navarro, presentó las principales reformas que se realizarán en el Consejo, entre las que se encuentran, además del cambio de denominación –pasará a llamarse Consejo Superior de Seguridad Vial–, la



La subsecretaria del Ministerio del Interior, Soledad López Fernández, presidió el Pleno.

creación de las Comisiones Autonómicas de Seguridad Vial y Local de Seguridad Vial y anunció la creación del Registro Nacional de Entidades de Seguridad vial. Por último, se sometió a informe del Consejo el Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Conductores para adecuarlo al nuevo sistema del permiso y licencia de conducción por puntos.

Cursos de conducción económica en Madrid

El RACC y la Comunidad de Madrid han presentado los cursos de conducción ecológica-Plan Azul, con una demostración de algunas de las técnicas que se impartirán en los mismos y con las que se pueden lograr ahorros individuales de hasta el 20% de las emisiones. La iniciativa tiene como objetivo contribuir a la mejora del medio ambiente y difundir una cultura de la movilidad más sostenible. Los cursos –de una duración aproximada de 4 horas– son totalmente gratuitos, constan de una parte teórica y otra práctica, y se realizan en circuito urbano con vehículos que disponen de ordenador a bordo. Para poder realizar el curso, contactar con el RACC. Tel.: 902 361 942

Nuevo permiso de circulación

Desde el pasado 18 de noviembre ya está implantado un nuevo modelo de permiso de circulación, que se ajusta al formato exigido por la Unión Europea (UE). Con ello se quiere favorecer la libre circulación en la UE, asegurar la autenticidad de los documentos, facilitar el proceso de matriculación y controlar que sólo se conduzcan los vehículos para los que autoriza cada permiso. La modificación, que incorpora especificaciones detalladas de las características técnicas del vehículo, supone importantes cambios y ventajas en el tratamiento informático de los datos. Los permisos expedidos hasta esa fecha siguen siendo válidos y no es preciso cambiarlos.



Más luz para las carreteras

Los accidentes nocturnos que se producen en una carretera mal iluminada son siete veces más graves que durante el día, mientras que la correcta iluminación de una vía podría reducir alrededor de un 30% el número de víctimas por accidente de tráfico. Así se desprende del estudio "Las Carreteras y la Noche. Ver y ser Visto", presentado por el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial y realizado por la Asociación Española de la Carretera (AEC). Según el estudio, en España sólo el 26% de los 38 tramos de carretera analizados presenta una iluminación adecuada; el 48% de las vías evaluadas tienen iluminación deficiente y el 26% restante, excesiva

DÍA MUNDIAL en recuerdo de las VÍCTIMAS por ACCIDENTES de TRÁFICO tercer domingo de NOVIEMBRE



Día mundial de las víctimas de tráfico

El 20 de noviembre se conmemoró el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Tráfico bajo el lema "prevenir para impedir la violencia vial". En esta ocasión, Stop Accidentes hizo hincapié en la necesidad de lograr un cambio cultural, que comenzaría por el empleo de medidas represivas a través de la Justicia. Coincidiendo con esta fecha, la Fundación RACC y Stop Accidentes firmaron un acuerdo para reducir los accidentes de tráfico mediante la difusión de una mayor conciencia vial.

¿Quieres trabajar con los mayores?

La DGT convoca a profesores, monitores y educadores en general para constituir grupos de trabajo que se encargarán de elaborar y poner en marcha programas de Educación Vial para adultos. Para la inscripción, los grupos deberán realizar un resumen del proyecto, destacando los aspectos que, a su juicio, resulten más interesantes y enviarlos antes del 14 de diciembre, junto a una ficha a jornadas@dgt.es, indicando en el asunto "inscripción grupos de trabajo 2005-06".



www.educacionvial.dgt.es

Invierno: otra forma de conducir

Todas las circunstancias del tráfico requieren una conducción con precaución, con anticipación... respetando las normas, pero, sobre todo, en condiciones especiales. Y sin duda en el invierno se da un cúmulo de circunstancias que lo hacen especialmente peligroso para el conductor. La lluvia, en pequeña intensidad o importante, el granizo, la nieve, el hielo, la niebla, incluso el viento, son elementos a los que nos tenemos que enfrentar muchas veces los conductores sin que, salvo en zonas del norte, estemos muy acostumbrados. Y más en los últimos años de sequía. Hay que conducir de otra manera, respetando más que nunca los límites de velocidad, teniendo en cuenta que las frenadas se alargan cuando el suelo no está seco... Hay que cuidar ciertos elementos del coche, vitales más que nunca para nuestra seguridad, como los neumáticos, las luces, las cadenas, los 'limpias', la distancia de seguridad... Hay que tener muy presente que fenómenos como el aquaplaning, que 'patinemos' sobre el asfalto, nos puede sorprender si la velocidad es excesiva y los neumáticos no pueden

desalojar el agua de sus ranuras –mucho peor si los neumáticos llevan mal el dibujo– o que no tener una buena visibilidad nos va a limitar mucho a la hora de tomar decisiones en décimas de segundo. Sin olvidar que, con las luces en mal estado, vamos a ver peor... y vamos ser vistos con más dificultad por otros conductores...

En definitiva, estamos en invierno, las cifras de accidentalidad escalan posiciones en la casilla estadística de las inclemencias del tiempo, y ahí entra la inteligencia del conductor, que es el que lleva el coche y el que debe saber adaptarse al terreno. En todo tipo de vías, pero sobre todo si va a transitar por carreteras con cierto riesgo de nevadas, hielo... Por eso, ahora más que nunca hay que viajar muy bien informado, equipado y sin arriesgar un ápice. Incluso no viajar cuando las circunstancias lo aconsejan. Hay algunos que no lo hacen: pisan el acelerador de la misma forma con suelo seco que con un diluvio. Prudencia, por favor.

Tráfico

El próximo número de "Tráfico" comenzará a distribuirse durante el mes de febrero



Foto: Paul Alan PUTNAM

AÑO XXI
Número 175
Noviembre-diciembre
2005

Director: Jesús Soria (jsoria@dgt.es).
Redactores-jefe: Juan M. Menéndez –edición– (jmmenendez@dgt.es) y J. Ignacio Rodríguez –información– (jirodriguez@dgt.es).
Confección: José Belamo. **Redactores:** Mercedes López (mlopez@dgt.es), Néstor Norma (nnorma@dgt.es), Helena Gil (hgil@dgt.es) y Carlos Nicolás (cnicolas@dgt.es).

Fotografía: Paul Alan Putnam, Diego Gómez y Lucía Rivas (colaboradores).
Secretaría de Redacción: Ana Álvarez (amalvarez@dgt.es).
Colaboran en este número: Javier Álvarez, Arias, Juan C. González Luque, Charo Laiz, Andrés Más, Mena, Quique, Ramón, Elena Valdés, Carmela Rebolledo (Test) y Gorka Zumeta. **Infografía:** Dlírios, Javier Ibáñez y DPI Comunicaciones.

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

Dirección en Internet: www.dgt.es/revista

Consejo Editorial: Carlos Adiego, María Luisa Alonso, Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, A. Mónica Colás, 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.
Déposito 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.

Edita:  MINISTERIO DEL INTERIOR  Dirección Gral. de Tráfico

Tirada de este número:
350.000 ejemplares.

El 'lenguaje' de los agentes



El nuevo Reglamento de Circulación incorporó algunas modificaciones en las señales que realizan los agentes. Se las recordamos.

ATENTOS A LA SEÑAL

José Ignacio RODRÍGUEZ
Foto: Paul Alan PUTNAM

Las señales e indicaciones de los agentes que regulan la circulación han de ser fácilmente reconocibles y visibles a distancia, tanto de día como de noche. Son 'órdenes' que deberán ser inmediatamente obedecidas por los usuarios de la vía. Este es su lenguaje:



BRAZO VERTICAL. Obliga a detenerse a todos los que se acerquen al agente.

brazo de arriba a abajo, los usuarios que se acerquen por el lado del brazo —y perpendicularmente al mismo— deberán disminuir la velocidad.



BRAZO EN MOVIMIENTO. Si el agente mueve el



BRAZO O BRAZOS EXTENDIDOS. Quienes se acercan desde direcciones que cortan la indicada por el brazo, o los brazos, horizontales, deben detenerse.

BALANCEO DE UNA LUZ ROJA O AMARILLA. Obliga a detenerse a los usuarios de la vía hacia los que el agente dirige la luz.



BRAZO EXTENIDO HACIA ABAJO. Quienes se acercan desde direcciones que cortan la indicada por el brazo, o los brazos, horizontales, deben detenerse.



BANDERAS. En las pruebas deportivas, una bandera roja en el vehículo policial indica cierre al tráfico; verde, carretera abierta; y amarilla, precaución.

LUZ ROJA O AMARILLA DESTELLANTE. El conductor que ve esta señal en el vehículo policial que le sigue, debe detenerse en el lado derecho. ♦



OTRAS SEÑALES



- Cuando las circunstancias lo exijan, los agentes podrán utilizar cualquier otra indicación realizada de forma clara.
- Toques de silbato cortos y frecuentes ordenan detenerse; un toque largo indica que se reanuda la marcha.

TOME POSTURA

Sentarse bien y regular la distancia y altura del asiento y el volante, es fundamental para una conducción cómoda y segura.

1. ASIENTO. Verifique la altura y distancia de la banqueta de manera que los pies puedan pisar a fondo los pedales y las piernas queden ligeramente flexionadas.

2. RESPALDO Y REPOSACABEZAS. El respaldo no debe inclinarse demasiado (máximo 25 grados) y el reposacabezas debe estar a unos 4 cm. de la cabeza: el centro de gravedad de ésta —a la altura de los ojos— debe coincidir con el núcleo central del dispositivo.

3. VOLANTE. Los nuevos coches permiten regular la al-



tura del volante. Tenga en cuenta su comodidad y la perfecta visibilidad de los indicadores.

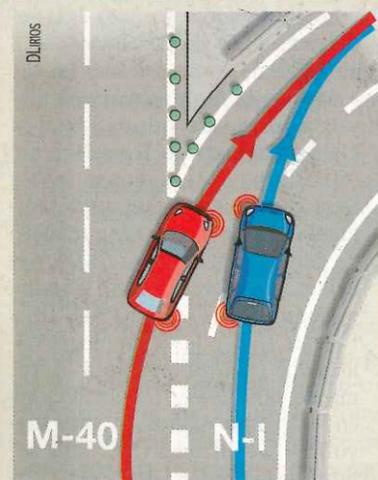
4. LA PRUEBA FINAL. Para verificar que los pasos anteriores son correctos: encaje las caderas en el ángulo que forman la banqueta y el respaldo y apoye bien la espalda; extienda el brazo izquierdo y compruebe que la muñeca se apoyan sobre la parte superior del volante. De esta manera tanto las piernas como los brazos, al coger el volante, deben estar ligeramente flexionados.

FIN DE VÍAS RÁPIDAS: QUITE EL "PILOTO AUTOMÁTICO"

La conducción por autopista o por autovía supone, en general, un mayor automatismo y, sobre todo, mayor velocidad. Al abandonarlas, es preciso un esfuerzo de adaptación a la nueva carretera.

- **Más despacio.** Lo primero, adapte la velocidad a la nueva situación y vigile que realmente lo hace porque se suele tener la impresión de que se está circulando despacio cuando en realidad no es así.
- **Coches de frente.** Y recuerde que se podrá encontrar coches de frente, cambios de dirección, intersecciones, etc.

LA CONSULTA: CAMBIO DE CARRIL ¿Tiene prioridad alguno de los dos vehículos?



Ninguno la tiene, pero el de la izquierda, que debió situarse en el carril adecuado con suficiente antelación, tendría que seguir recto si el carril al que quiere acceder está saturado.

- **Lo correcto.** De acuerdo con el gráfico y la fotografía, lo correcto es que todo conductor seleccione con antelación el carril asignado a la dirección que quiere seguir.
- **La prioridad.** Cualquier maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril deberá realizarse respetando la prioridad del que circula por el carril que se pretende ocupar.



■ **Desdoblamiento de carril.** En el caso que se plantea, los dos vehículos tratan de incorporarse, al mismo tiempo, al carril que se desdobra dirección Burgos. Si existiera una marca vial de línea continua, este tramo no plantearía más problema; pero al ser discontinua, ninguno de los dos tiene prioridad.

■ **Seguir recto.** Puede darse el caso de que el carril dirección Burgos se encuentre colapsado, en cuyo caso el coche que quiere acceder a él desde la izquierda tendría que continuar recto.

PLANTEE SU DUDA sobre situaciones conflictivas de circulación y envíela (gráficos y fotos) a la Revista Tráfico -Sección "Conducir Mejor"- (c/ General Aranzaz, 86. 28027 MADRID; e-mail: (jrodriguez@dgt.es). Se seleccionarán las más representativas. Con el asesoramiento de Carmela Rebolledo (DGT)

CONOCER LAS SEÑALES



S-52 FINAL DE CARRIL DESTINADO A CIRCULACION
Preseñaliza el carril que va a cesar de ser utilizable



R-506 FINAL DE VELOCIDAD MÍNIMA
Lugar donde deja de ser aplicable una señal anterior de velocidad mínima.

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

CARRILES EN FUNCION DE LA VELOCIDAD



La señal S-50 (a, b, c, d y e) indica que los carriles con la señal de velocidad mínima sólo pueden ser utilizados por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior.



Sólo deben ser utilizados cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen (adelantamientos, facilitar incorporaciones, carril derecho en mal estado...), pero sin entorpecer la marcha de otros que vengan por detrás.



De no darse esas circunstancias, se circulará por el carril derecho, aunque se haga a velocidad igual o superior a la indicada para los otros carriles.

El final de la obligatoriedad de velocidad mínima vendrá establecido por la señal S-52 ó R-506, que pueden verse en la parte superior de esta sección.

La DGT publica su informe sobre los puntos negros en 2004

CARRETERAS MENOS NEGRAS



En 2004, la Dirección General de Tráfico contabilizó, en las carreteras españolas, 780 puntos negros, 102 menos que en 2003. Madrid (198), como provincia, y Andalucía, como comunidad, son los territorios con mayor número de estos puntos.

J.M.M.

La Dirección General de Tráfico (DGT) acaba de hacer público su informe sobre los puntos negros en 2004, que desvela que en España –excepto en el País Vasco y Cataluña, que tienen estas competencias en exclusiva– existen 780 puntos negros. Esto supone una mejora de esta cifra, ya que se contabilizan 102 puntos negros menos que en 2003 (-18,2%), cuando había 953.

Este descenso en el número de puntos negros va paralelo a una mejora en los principales parámetros que miden la seguridad en las carreteras. Así, respecto a 2003, el número de puntos negros descendió de 953 a 780 (-18,2%), igual que bajaron los accidentes (de 3.943 a 3.200, -18,8%), el número de muertos a 24 horas (de 220 a 191, -13,2%), de heridos (de 6.702 a 5.466, -18,4%) y de ve-

LOS 20 PUNTOS NEGROS CON MÁS ACCIDENTES					
Vía	PK	Provincia	Nº Accidentes	2003	
N-332	151,9	Alicante	49		*
N-340	713,0	Alicante	27		
N-332	116,1	Alicante	20		
A-3	316,9	Valencia	19		Sí
A-0049	0,0	Sevilla	15		
N A-323	134,4	Granada	15		Sí
N-332	46,0	Alicante	14		
N-550	2,5	A Coruña	14		Sí
A-0049	2,0	Sevilla	13		
A-5	11,7	Madrid	13		
N-332	139,9	Alicante	12		
N-340	729,0	Alicante	12		
A-3	309,8	Valencia	12		
M-40	19,0	Madrid	11		
N-VI	590,1	A Coruña	10		
N-550	72,0	A Coruña	10		
M-506	15,3	Madrid	10		*
A-8	148,3	Cantabria	10		
N-0120	120,0	Burgos	10		
PM-0020	0,3	Illes Balears	10		

(* En las proximidades del de 2003. Fuente: DGT. Año 2004.)

hículos implicados (de 7.415 a 5.932, -20%).

Se mantiene, sin embargo, la tasa de accidentes por punto negro en 4,1. Esto se explica en función de que el descenso de puntos negros ha conllevado, a su vez, un descenso en el número de accidentes. Por contra se han elevado el número de muertos a 24 horas por cada 100 accidentes (5,6 en 2003 por 6 en 2004) y el número de heridos por cada 100 accidentes (170 en 2003 por 170,8 en 2004).

Madrid es la provincia con mayor número de puntos negros (198), seguida de Illes Balears (60), Cádiz (52), Granada (38) y Sevilla (37). Por autonomías, Andalucía es la que mayor número de puntos negros reúne (203), por delante de Madrid (198), Castilla y León (75), Galicia (64), Illes Balears (60) y la Comunidad Valenciana (32). En cuanto a la forma de producirse los accidentes en los puntos negros, la gran mayoría son colisiones (58,7%) y salidas de la vía (33,4%), seguidos muy de lejos por atropellos (3,3%) y vuelcos (2,6%). ♦

MI carril



ESTAFAS. Cuidado con ciertas estafas en la compra de coches a través de Internet. Ofrecen coches de segunda mano de cierta categoría, a buenos precios. Le dan todo tipo de información sobre el mismo, le acaban diciendo que está en el extranjero y que tendrá que hacer un desembolso de dinero a través de alguna empresa de envío de dinero, que no deja huella de quien lo recibirá. Puede haber incluso empresas de transporte implicadas. Al final, le sacan un buen pellizco de euros como 'adelanto', le van contando por correo electrónico todos los pasos del coche, pero nunca llegará. Le han estafado.



TRIÁNGULOS. Casi la mitad de los conductores reconoce que no sabe colocar bien los triángulos de preseñalización cuando nos quedamos tirados o sufrimos un percance. Quizá eso confirme un cierto desinterés por la seguridad, o algo más extendido: que no ponemos empeño en quedarnos con algunas cosas, pensando que lo malo siempre les pasa a los demás. Pues tomen nota: como mínimo a 50 metros. No encima del capó, pegado al maletero, sobre la cabeza... Se trata de que vean que estamos parados ¡cuánto antes! Para evitar riesgos... y accidentes.



DISCAPACITADOS. Cada día es más habitual encontrar en aparcamientos, incluso en hipermercados y otros establecimientos, zonas de aparcamiento limitadas para personas con alguna discapacidad, para personas mayores con falta de movilidad... Es una magnífica iniciativa. El contrapunto está en esos otros automovilistas que, sin tener ningún impedimento, se aprovechan de la buena colocación de esas plazas, junto a las puertas de acceso, para dejar sus coches. Incivismo elevado al cubo.

Multas que duelen



El 43% de los conductores se considera un **peligro al volante**. Y hablamos de alrededor de **nueve millones** de automovilistas. Lo dice una encuesta de **RACC**.

También asegura que muchos somos poco conscientes de los riesgos que entraña la conducción, y hasta nos llegamos a calificar de "**poco prudentes, inconscientes**" y con "**alto riesgo**" de sufrir accidentes. Es decir, **asumimos nuestros puntos débiles** –velocidad, no ponernos el cinturón, conducir bebidos...– en algo tan importante **como conducir** un vehículo, fenómeno cada vez más generalizado pero que se cobra cada año **miles de vidas** y que deja su trágica huella cada día en **miles de familias**, en miles de lesionados... El "**dolor social**" de el que hablamos en esta revista. Sin hablar de las pérdidas económicas.

Pues bien, algunos llegan a tal grado de **irresponsabilidad** que se conducen coches sin tener el permiso, algo que se trata de atajar elevando esta categoría al nivel de "**delito penal**".

Es decir, **somos como somos**. Muy sensatos opinando, un poco menos **cumpliendo**. Y eso nos recuerda algunos refranes de toda la vida, que parece que siguen tan vigentes como antaño. **Aunque nos duela**. Por



Jesús SORIA

DIRECTOR

ejemplo, el de que "**la letra, con sangre entra**". Lo digo porque parece que algunos sólo entran en las normas a base de prohibiciones, de sanciones, de multas. Hay muchos ejemplos en todos los órdenes de la vida, y uno muy claro relacionado con el tráfico: **más multas, menos accidentes**. Triste, pero cierto. El mayor endurecimiento en todo lo que suponen **infracciones contra la seguridad** en la carretera ha llevado aparejada la reducción en las víctimas. En 2004 **aumentaron las sanciones** alrededor del 20% y, paralelamente, las cifras de **víctimas mortales descendieron un 14%**, y también el número de heridos. ¿Significa que necesitamos la mano dura para que muchos conductores cambien sus conductas? Puede que sí. Y eso ya saben como se llama. **Multas**. En realidad, somos así. A muchos les gusta la transgresión, ir al límite. Otros no ven sus **comportamiento a veces delictivos** en la carretera, pero si un "**afán recaudatorio**". Tampoco ven el **riesgo** que provocan. Los accidentes que generan. Estamos hablando de **palabras mayores**. No es lo mismo robar un mechero que conducir como una cuba, ponernos a velocidades ingobernables, **saltarnos semáforos en rojo**... Hay muchas vías para corregir conductas. Muchos necesitan información, formación. Pero algunos no se dan por aludidos si no les **toca el bolsillo**. Quizá cuando empiecen a perder puntos, cambiarán. Y está al caer ♦

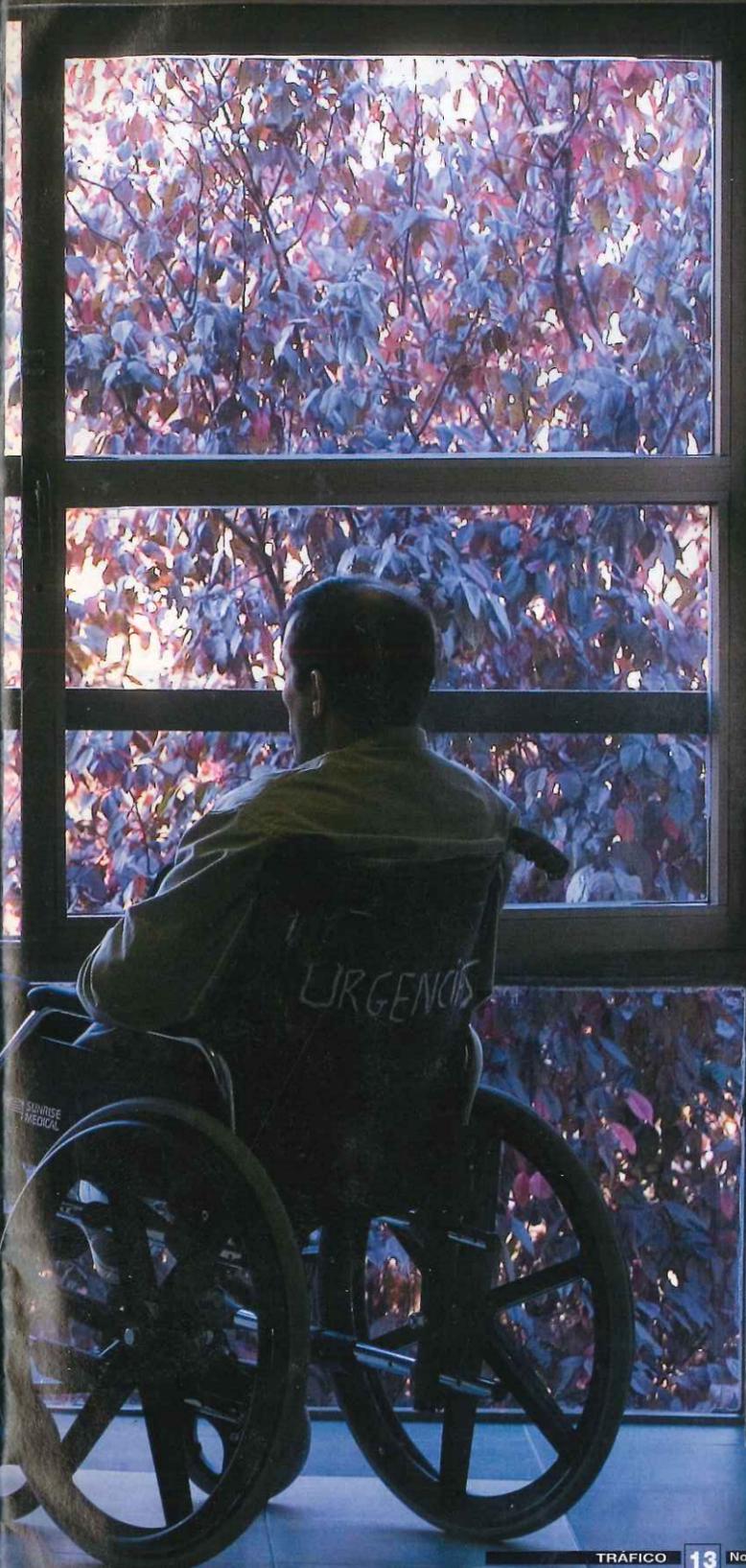


ALGUNOS CONDUCTORES HACEN REALIDAD EL REFRÁN DE "LA LETRA CON SANGRE ENTRA". SÓLO REACCIONAN CUANDO SE LES TOCA EL BOLSILLO

Un estudio cuantifica el dolor social que causan los accidentes de tráfico

EL RETO DE SOBREVIVIR

El 15% de las víctimas que sobrevivió a un accidente de tráfico tuvo que ser hospitalizada y el 32% permaneció entre uno y tres meses de baja según el estudio de más de 2.000 casos de los que el 11% sufrió heridas graves. El seguimiento durante cuatro años de los 500 casos con las secuelas más importantes ha permitido establecer un índice de dolor social que relaciona los días de baja, el grado de incapacidad profesional o la necesidad de otra persona.



Los accidentes de tráfico generan auténticos dramas; en unos casos, el dolor se agolpa en el corazón de familiares y amigos por las vidas que quedan truncadas en la carretera; en otros, aunque las víctimas consiguen burlar la muerte, las otras heridas —hospitalización, bajas laborales, incapacidad profesional, necesidad de terceras personas, necesidad de adaptar la vivienda, el vehículo, etc.— siguen abiertas durante mucho tiempo, y, en ocasiones, no se cierran nunca. Es lo que se ha dado en llamar dolor social. Un dolor que ha cuantificado un estudio encargado por la Dirección General de Tráfico (DGT) sobre las secuelas de los accidentes de tráfico en España.

El estudio, elaborado por Consultrans y UVAME, con 2.180 casos de personas que sobrevivieron al accidente y fueron atendidos en centros hospitalarios de toda España durante el período 2000-2004, plantea un doble análisis: el primero se centra en la citada muestra de accidentados y su posterior seguimiento durante los dos años siguientes al accidente. Para el segundo análisis se seleccionaron los 500 casos con secuelas más graves, y se ha realizado un seguimiento durante cuatro años, con el fin de analizar el dolor social y la evolución en el tiempo de los accidentados. Hay que recordar que, en España, cada año 141.000 personas sufren heridas por accidente de tráfico.

MÁS DE 100.000 € POR ACCIDENTE.

Del estudio se pueden radiografiar aspectos como las lesiones y las secuelas más frecuentes, lo que permitirá plantear medidas preventivas para reducir el impacto de las consecuencias socio-laborales. Por ejemplo, el trabajo ha determinado el coste originado por los accidentes (ver recuadro "Lo que cuestan los accidentes"), que, en los casos más graves (7,8%), supera los 100.000 euros por víctima; incluso en algún caso ha alcanzado los 181.000 euros. En el 18% oscila entre 25.000 y 100.000 euros, mientras que el coste de la cuarta parte de los mismos varía entre 10.000 y 25.000 euros.

En todo caso, queda patente que las lesiones más frecuentes, por ejemplo el esguince cervical, no son de alta gravedad médica, pero originan unas consecuencias socio-económicas de gran impacto. Por tener una orientación, una extrapolación del resultado del estudio sobre los 140.000 heridos que se registran cada año en España permite esti-



Diego GÓMEZ

► El esguince cervical es la lesión más frecuente que se produce como consecuencia de un accidente de tráfico.

mar que los costes indemnizatorios de las lesiones leves (con una puntuación de 1 a 3 en la escala ISS de gravedad de las heridas, que va de 1 a 75) es de 678 millones de euros, mientras que las lesiones graves (índice ISS del 9 al 24) cuestan 588 millones de pesetas.

Igualmente, los datos del estudio permiten destacar las circunstancias que se asocian a una mayor gravedad del accidente con víctimas heridas: ser mujer; fin de semana; desplazamientos habituales; ser peatón u ocupante de una motocicleta; y producirse en zona no urbana. No obstante, el mayor impacto en la vida social y personal de los accidentados recae en los mayores de 65 y menores de 17 años, en los varones, en los usuarios de motocicleta y peatones, en los accidentes en carretera convencional y comarcal, y en aquellos que se producen por salidas de la vía, atropellos y colisiones frontales.

El estudio permite apreciar algunos aspectos pormenorizados. Si nos fijamos en la edad, la mayor proporción de accidentados corresponde a los jóvenes de 17 a 25 años (28,6%), seguido del tramo 26-34 años (20,3%). Además, aunque a partir de los 45 años la proporción de mujeres accidentadas es mayor, en la muestra general el porcentaje

CONSECUENCIAS PERSONALES



Más del 85% de los accidentados no necesitó ser hospitalizado, el 32% permaneció entre 1 y 3 meses de baja, y un 29% estuvo más de 3 meses de baja. Además, sólo el 3,4% de los accidentados sufrió algún tipo de incapacidad profesional. Para evaluar la gravedad de las lesiones, se ha utilizado el índice ISS (Injury Severity Score), con un valor de 1 a 75: si el índice es menor de 25, el riesgo de mortalidad es mínimo, lo que supone el 83,4% de los casos estudiados; si es mayor de 25, se produce un incremento lineal del riesgo de mortalidad, de tal manera que cuando el índice es 50 la probabilidad de muerte del lesionado es del 50%, en cuyo caso se encuentra el 0,2% de los casos estudiados; para los ISS superiores a 70, el riesgo de mortalidad está cerca del 100%, caso en el que se encuentra el 0,6% de los accidentados del estudio. No obstante, aunque entre los casos 500 estudiados fallecieron 6 personas (1,2%), el análisis pormenorizado de sus características indica que ninguna muerte se debió al accidente de tráfico.



► La tercera parte de los heridos en accidente permaneció entre 1 y 3 meses de baja.

de hombres lesionados es del 52% y el de mujeres del 48%.

En cuanto a la distribución cronológica de los accidentes de tráfico, las fechas en las que se producen más accidentes son las vacaciones de verano, Semana Santa y los puentes de mayo, agosto, noviembre y diciembre. Incluso, prácticamente la mitad de los accidentes (45,7%) se produce durante el fin de semana (viernes, sábado y domingo), período en el que los principales lesionados son los jóvenes entre 17 y 25 años, seguidos de los de 26 a 34 años. Y si nos fijamos en las franjas horarias, más de la mitad de los accidentes de tráfico (51,6%) se producen por la tarde, sobre todo entre las 18:00 y las 19:00 horas.

Y, como es lógico, el medio de transporte en el que viajaban, en más del 70% de los casos son los turismos, seguido de las motocicletas (10,6%), ciclomotores (5,8%) y ciclistas (2%). Además, en más del 85% de los accidentes se ven implicados dos vehículos.

Respecto al lugar que ocupaban en el vehículo, las víctimas son, en el 44,5% de los casos, pasajeros del vehículo y en el 43,8%, conductores. Los peatones representan el 10%, y entre ellos predominan los mayores de 65 años. Y así como entre los hombres predomina la condición de conductor (58,6%), cuando se trata de mujeres suelen ser ocupantes (61%).

Si consideramos el escenario del accidente, más de la mitad se produjo en zona urbana (56%); y en cuanto a la forma de producirse los siniestros, la ma-



► La tercera parte de los heridos en accidente permaneció entre 1 y 3 meses de baja.

TRES DE CADA DIEZ LESIONES SON DE CARÁCTER MODERADO, GRAVE O MUY GRAVE, Y EL 56% SUFRE SECUELAS

yor cantidad son colisiones laterales (34%), seguido los alcances posteriores (29%) y las salidas de vía (13%).

LESIONES MÁS FRECUENTES. Las seis lesiones más frecuentes —que representan más del 80% de las lesiones sufridas por los accidentados de la muestra— son el esguince cervical (24,7%), las lesiones en las extremidades inferiores (17,9%), en las extremidades superiores (15,4%), las lesiones en tórax, abdomen y pelvis (9,3%), las lesiones en cráneo/cara (9%) y las policontusiones (7,3%). Como puede observarse, la lesión más frecuente, aunque no la de mayor gravedad, es el esguince cervical, mientras que las secuelas más habituales son las relacionadas con la columna vertebral y pelvis.

Curiosamente, en los accidentes ocurridos en sábado y domingo existe una mayor proporción relativa de lesiones en cráneo/cara y traumatismos craneoencefálicos que en el resto de los días de la semana, tendencia que también se constata en la franja nocturna, de 21:00 a 7:00 horas.

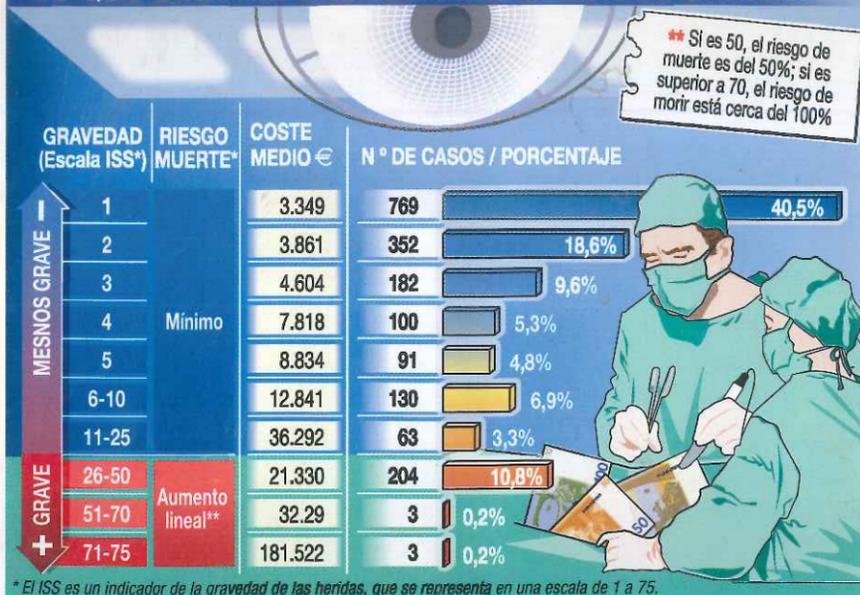
Por otro lado, los accidentados que circulaban en turismos sufrieron una mayor proporción relativa de esguinces cervicales; los que iban en motocicletas o ciclomotores tuvieron más lesiones en las extremidades; los peatones, más traumatismos craneoencefálicos; y los ciclistas acumularon más lesiones en cráneo/cara y en tórax/abdomen/pelvis.

Al relacionar el tipo de accidente con las lesiones que ocasionan, el esguince cervical aparece con mayor frecuencia

LAS SECUELAS DE LOS 500 CASOS MÁS GRAVES

CUANTIFICACIÓN DEL DOLOR	BAJO	MEDIO-BAJO	MEDIO	MEDIO-ALTO	EXTREMO
Días de Baja	100	203	231	298	418
Días Hospitalización	1	7	15	50	145
Incapacidad Profesional	Sin incapacidad		Incapacidad parcial		Gran invalidez
Puntos de Indemnización	4,5	13,6	23,9	37,2	88,5
Necesidad de 3ª persona	NO	NO	NO	NO	SÍ
Índice de Dolor Social (de 0 a 100)	30	40	57	65	89
Porcentaje	57,2 %	20,2 %	12,0 %	7,8 %	2,8 %

LO QUE CUESTAN LAS LESIONES SEGÚN SU GRAVEDAD



► El 3,5% de accidentados sufre algún tipo de incapacidad profesional como consecuencia de las lesiones.

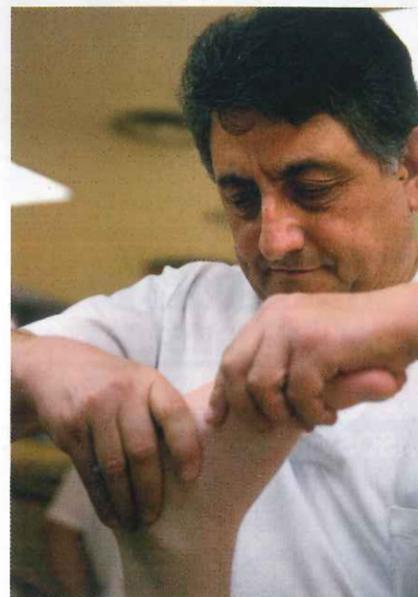
en los alcances posteriores y frenazos sin colisión. En los atropellos, las lesiones más comunes son en las extremidades, sobre todo las inferiores. En cambio, en las salidas de vía, las colisiones frontales y los atropellos se registran más traumatismos craneo-encefálicos y las lesiones en cráneo/cara.

En todo caso, en más de 9 de cada 10 casos, aparecen las seis lesiones más frecuentes, que se localizan en: columna vertebral/pelvis (35%), extremidades superiores (18%), extremidades inferiores (16%), los perjuicios estéticos ligeros (13%), en cabeza/cráneo/cara (5%) y los perjuicios estéticos medios (4%).

LOS 500 MÁS GRAVES. Como ya se ha indicado, de los 2.180 casos estudiados, se realizó un seguimiento durante cuatro años de los 500 con secuelas más graves, con el fin de realizar un análisis del dolor social que originan los accidentes y la evolución de las víctimas. Puede apreciarse, por ejemplo, que a partir de los 45 años aumenta el riesgo de sufrir secuelas más graves, mientras las mujeres tienen secuelas más importantes que los hombres.

También se desprende que las consecuencias más graves tienen lugar los viernes, domingos y lunes, la peor franja horaria es la de la mañana (7:00-13:00), el desplazamiento para realizar gestiones varias o vacaciones se realiza por un itinerario habitual y lo peor es desplazarse andando o en motocicleta.

Por otro lado, mientras que para los accidentados de la muestra general, menos del 15% necesitó ser hospitalizado, en los 500 casos más graves ese porcentaje se eleva al 37%. Igualmente,



el análisis de los días de baja de los accidentados refleja que, si en la muestra general el 29% estuvo más de 3 meses de baja y el 32% entre 1 y 3 mes, en los más graves el 72% permaneció más de 3 meses de baja y el 26% entre 1 y 3 meses.

También se han comparado otros aspectos entre la muestra general y los más graves. Por ejemplo, mientras que entre los primeros se produjo incapacidad profesional en el 3,4% de los casos, en el segundo grupo ese porcentaje se eleva al 22,4%: el 13,4% parcial, 6% total y, en el 3% absoluta. En todo caso, sólo el 2,6% de los que sufrieron las secuelas más graves necesitó de la ayuda de una tercera persona como consecuencia del accidente de tráfico, el 1,4% precisó que se adaptara su vivienda y sólo el 0,2% la adaptación del

EL PRECIO DE LOS ACCIDENTES MÁS GRAVES

El sistema de indemnizaciones, que recoge la normativa, contempla todos los posibles perjuicios y daños personales derivados de accidentes de tráfico que ocasionen incapacidad temporal, permanente o muerte. Estos son los datos relativos a los 500 casos con las secuelas más graves del estudio. Considerando solamente la indemnización obtenida por el accidente, el 4,4% recibió más de 100.000 euros; el 4,5%, entre 50.001 y 100.000; el 11,2%, entre 25.001 y 50.000; el 61,2%, entre 5.001 y 25.000; y el 18,6% restante recibió una indemnización total entre 1.001 y 5.000 euros por

las lesiones sufridas. Pero para calcular el coste económico total de los accidentes, además de los anteriores importes de indemnización hay que añadir el coste asistencial, más los factores correctores (daños morales complementarios y familiares, necesidad de terceras personas y la adecuación de vivienda y vehículo). Así, en el 7,8% de los accidentes, los costes superaron los 100.000 euros; el 5,2%, entre 50.001 y 100.000; el 12,8%, entre 25.001 y 50.000; el 25,6% entre 10.001 y 25.000; el 34,2%, entre 5.001 y 10.000; y el 14,4% entre 1.001 y 5.000 euros.



► La mayoría de las lesiones no son graves pero el 3,5% de los heridos sufre algún tipo de incapacidad profesional.

vehículo.

EL DOLOR TIENE MEDIDA. Precisamente variables como los días de baja y de hospitalización, el grado de incapacidad profesional, los puntos indemnizatorios totales obtenidos como consecuencia de las secuelas del accidente, la necesidad de tercera persona y la necesidad de adaptación de la vivienda o del coche, permiten establecer el índice de dolor social (IDS), uno de los aspectos más novedosos de este trabajo para medir el impacto que el accidente tiene sobre el herido y su entorno.

EL 30% DE LOS HERIDOS PERMANECE MÁS DE 3 MESES DE BAJA Y EL 3,5% SUFRE ALGÚN TIPO DE INCAPACIDAD PROFESIONAL

Los valores del índice varían entre 0 y 100, de tal manera que los 500 casos de accidentados con las secuelas más graves se distribuyen en cinco grupos en función del grado de dolor social. Así, el 57,2% sufre un dolor social bajo; el 20,2%, medio-bajo; el 12%, medio; el 7,8%, medio alto; y el 2,8% padece un dolor extremo.

Y son los mayores de 65 años los que alcanzan un mayor porcentaje (13,9%) de dolor social, con un índice de dolor extremo y medio-alto; le siguen los menores de 17 años (13,8%) y los accidentados entre 55 a 64 años (12,3%). Además, ambos sexos tienen el mismo dolor social como consecuencia de los accidentes de tráfico, aunque se observa que los hombres registran mayor porcentaje conjunto de dolor social extremo, dolor social medio-alto y dolor social medio.

El tipo de vehículo o el medio de desplazamiento en el que se produce un mayor dolor social en los accidentados son las motocicletas o ir andando, mientras que la condición de los accidentados que presenta mayor dolor social es ser peatón u ocupante de un vehículo.

Prácticamente se constata el mismo dolor social independientemente de que el escenario del accidente sea o no zona urbana, aunque sí existe un mayor dolor social extremo en aquellas víctimas que han tenido un accidente fuera de los nú-

LAS LESIONES MÁS FRECUENTES

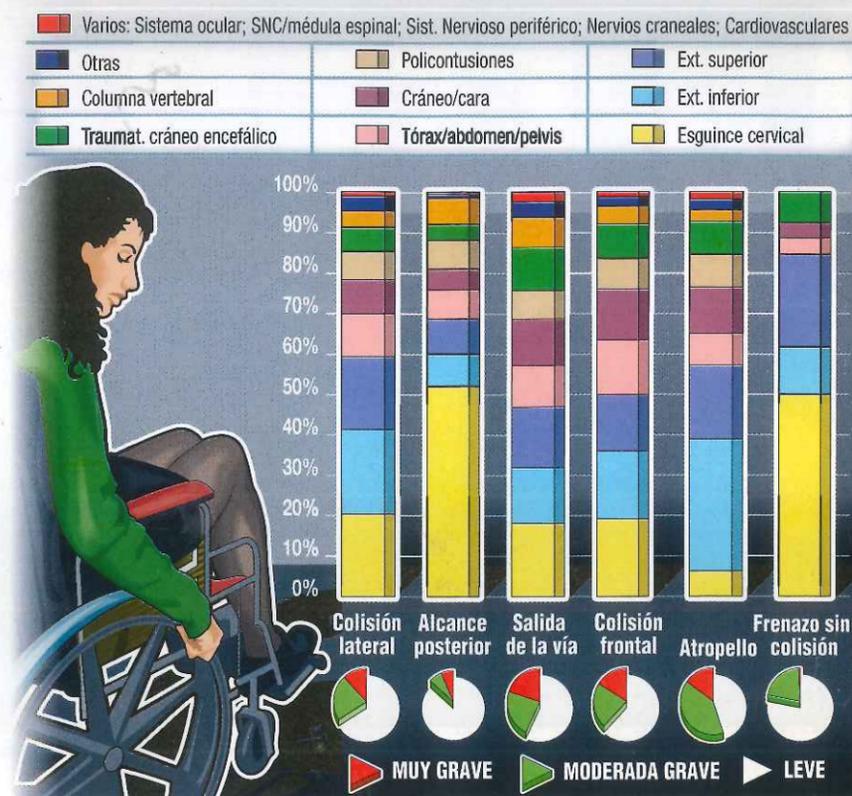
Esguince cervical	24,7%
Extremid. inferior	17,9%
Extrem. superior	15,4%
Tórax/abdomen/pelvis	9,3%
Cráneo/cara	8,95%
Policontusiones	7,3%
Traum. craneo-encefálico	6,9%
Columna vertebral	5,1%
Otras	3,5%
Varios *	0,97%

* Varios: Sistema ocular; SNC/médula espinal; Sist. Nervioso periférico; Nervios craneales; Cardio-vasculares

LA NIÑA QUE VOLVIÓ A JUGAR

En este trabajo se ha contado con el trabajo de campo de los médicos de apoyo de UVAME (Unidad de Valoración Médica, S. L.), quienes han realizado dos contactos anuales, como mínimo, con cada accidentado. Según Caterina Giribets, gerente de la citada empresa, se ha puesto especial cuidado en los casos en los que se ha producido un daño psíquico permanente y se ha intentado minimizar los daños, "tanto para buscar un bien social y personal como para que las indemnizaciones sean menores". Por eso, señala, se colabora con la medicina asistencial para conseguir mejoras para los lesionados, como es el caso de una niña de ocho años cuyas lesiones le obligaban a llevar una bolsita colectora de la orina de por vida. "Imagínese la situación y el daño psicológico, las limitaciones personales y sociales que ello comportaba". Pues bien, fue el perito médico quien propuso a la aseguradora la posibilidad de reparación en un determinado centro. "Y aquella niña volvió a jugar normalmente".

LESIONES Y GRAVEDAD POR TIPO DE ACCIDENTE



cleos urbanos. Además, las carreteras convencionales y comarcales causan mayor dolor social, mientras que los tipos de accidente que provocan un dolor social extremo son las salidas de vía, los atropello y las colisiones frontales.

El estudio diferencia entre lesiones y secuelas. Pues bien, las lesiones que provocan entre los accidentados dolor social extremo se localizan en el Sistema Nervioso Central/médula espinal, Sistema Nervioso Periférico, traumatismos cráneo-encefálicos y sistema ocu-

LA LESIÓN MÁS FRECUENTE, NO LA MÁS GRAVE, ES EL ESGUINCE CERVICAL, QUE APARECE EN UNO DE CADA CUATRO ACCIDENTADOS

lar; en cambio, las secuelas que originan dolor social extremo son las relativas al Sistema Nervioso Central/médula espinal, aparato visual, perjuicio estético importante y cabeza/cráneo/cara.

Al bajar un peldaño en la valoración del dolor, las lesiones que provocan entre los accidentados una intensidad medio-alta son las cardio-vasculares, Sistema Nervioso Periférico, nervios craneales traumatismos craneoencefálicos y cráneo/cara; y las secuelas que provocan un dolor social medio-alto se localizan en el aparato visual, pares craneales, cuello, aparato auditivo y los perjuicios estéticos importantes.

Estas son algunas de las conclusiones de este amplísimo estudio, novedoso en España, diseñado para profundizar en el conocimiento de las lesiones y secuelas originadas por los accidentes no mortales que, no obstante, suponen un mayor coste económico y social. Precisamente, según Pilar González de Frutos, presidenta de Unespa -patronal de las aseguradoras-, estas empresas gastan cada año 500 millones de euros por prestar asistencia sanitaria a 500.000 personas heridas en accidentes de tráfico. ♦

El reportaje fotográfico se ha realizado en las instalaciones de Fraternidad-Muprespa.



La Memoria 2004 del Fiscal General del Estado critica el papel de jueces y fiscales en los delitos de tráfico

EN QUÉ FALLAN

Por primera vez, la Memoria de la Fiscalía General del Estado aborda los delitos de tráfico. Y lo hace reconociendo la actitud "excesivamente laxa" (poco estricta) de los órganos judiciales y del propio Ministerio Fiscal y planteando posibles soluciones.



J. I. R.
Foto: Lucía RIVAS

Es la primera vez que la Memoria de la Fiscalía General del Estado dedica un apartado, bastante extenso, a la actividad del Ministerio Fiscal en el ámbito de los delitos de homicidio y de lesiones graves causadas por imprudencias y, en general, a los delitos sobre la seguridad del tráfico.

Se basa en los informes de las distintas fiscalías y alude al tratamiento penal de los accidentes de tráfico, "que en épocas pasadas era tremendamente riguroso y hoy, bastante permisivo, a pesar de haber aumentado el parque automovilístico y la accidentalidad de tráfico". Lo achaca a las diferentes modificaciones de la Ley de Enjuiciamiento Criminal y del Código Penal, ya que se despenalizan los accidentes con resultado de daños (aunque la imprudencia sea grave), y las lesiones no constitutivas de delito por imprudencia leve. Por el contrario, se indica, sólo se tipifican como delito el homicidio y las lesiones que se producen en accidente por imprudencia grave, mientras que el resto se consideran faltas. Además, la totalidad de las fiscalías ponen de manifiesto la ausencia de datos fiables en relación a los delitos de tráfico y sugieren la conveniencia de modificar el sistema de recogida de información.

SIMPLES FALTAS. En la actualidad, casi todos los accidentes de tráfico, salvo que en ellos tenga influencia el alcohol

FALTA UNIFORMIDAD DE CRITERIOS

La Fiscalía de Barcelona denuncia la falta de uniformidad en la calificación de los delitos por conducir con alcohol: "Se ha constatado que hay Juzgados de lo Penal o Salas que califican como delito la conducción con una alcoholemia de 1,2 grs/l. de sangre; y otros que absuelven a pesar de un alto índice de 1,8 grs/l. Las absoluciones se fundamentan en la ausencia de peligro para la seguridad del tráfico porque no se había rebasado 1,5 grs/l., siguiendo algunas sentencias del Tribunal Supremo que señalan que a partir de 1,5 la influencia es probable y a partir de 2,0, segura". Pues bien, tal posición supone que consumir tres litros de cerveza (nueve latas) no origina un peligro abstracto para la seguridad del tráfico. De ahí la necesidad de que, bien por vía legal o bien jurisprudencial, se establezcan criterios más concretos.

o la imprudencia sea manifiestamente grave, son juzgados como faltas, según reconoce la Memoria, "como consecuencia de una actitud excesivamente laxa (poco estricta) de los órganos judiciales y del Ministerio Fiscal en la aplicación de estos tipos penales". Así, considera que el Fiscal debe asistir a los juicios de faltas por imprudencia cuando las víctimas carezcan de la protección de un seguro obligatorio; incluso en los juicios de faltas, aunque medie la cobertura de dichos seguros, en los supuestos de muerte o lesiones graves. La realidad es que, desde 1992, "los Fiscales no asisten a la mayoría de los juicios de faltas que se celebran por las consecuencias derivadas de un accidente de circulación", porque lo contempla la Ley de Medidas Urgentes, con el fin de lograr un mejor aprovechamiento de los recursos.

El informe admite la fuerte censura de los familiares por la falta de satisfacción moral, al ver que el homicida o el conductor criminal son tratados policial y judicialmente con poco rigor, incluso con menos que a los autores de simples hurtos o robos.

Señalar, por último, algunas propuestas de la Fiscalía de Barcelona, como recuperar la tipificación de delito el conducir sin permiso de conducir y establecer un índice mínimo de alcohol a partir del cual se considere delito. ♦



Los conductores analizan su comportamiento, las normas, la Justicia y las sanciones

POR CONDUCIR BEBIDOS, "A LA CÁRCEL"

Conducir después de haber bebido es la conducta que los conductores españoles castigarían con mayor dureza, según las conclusiones de la IV Jornada de Reflexión Actitudes, patrocinada por Audi, con la colaboración del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial. Igualmente, se puso de manifiesto que para el 70%, el funcionamiento de la Justicia de tráfico no es bueno.

Mercedes LÓPEZ
Infografía: DPI Comunicación

Beber y conducir es la conducta que los conductores españoles sancionarían con mayor dureza (el 70% les castigaría con la cárcel), según las conclusiones de las IV Jornadas de Reflexión Actitudes, organizadas por Audi, en las que se ha realizado un estudio, en colaboración con el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), sobre el conocimiento y la valoración que los españoles tienen sobre las normas, las infracciones y delitos, los sistemas sancionadores o el sistema judicial en materia de tráfico. El 70% opina que el funcionamiento de la justicia de tráfico no es bueno, —aunque la valoración que efectúan de la Justicia en general también es muy negativa—. Jesús Gasanz, director de Audi España, destacó la importancia de esta materia

"porque la justicia es necesaria. Es injusto que tantas vidas queden rotas para siempre y muera tanta gente inocente en las carreteras".

Los datos aportados corroboran esta afirmación. De los 3.643 accidentes mortales ocurridos en 2004, en más del 85% de los casos alguno de los conductores implicados en el accidente había cometido una infracción. Además, la delincuencia de tráfico representa en la actualidad entre el 30 y el 40% de las causas judiciales que se incoan anualmente, en España. Y en el caso de los juicios rápidos, los delitos contra la seguridad del tráfico están a la cabeza y corresponden en su mayoría a infracciones de conducción bajo la influencia del alcohol.

RECONOCEN NO CUMPLIR. Para la investigación se ha realizado una encuesta entre 1.100 conductores, con edades comprendidas entre los 14 y 65 años. De ellos, más del 70% considera que tiene

ASÍ PIENSAN LOS CONDUCTORES ESPAÑOLES



SOBRE LAS NORMAS DE TRÁFICO

- Más del 80% dice conocerlas muy bien. El 18% admite conocerlas poco. Un 1% afirma no conocerlas en absoluto.
- La mayoría las considera justas, adecuadas y están bien hechas. Aunque no las cumplan.
- El 95% dice que son eficaces para evitar accidentes.



SOBRE LA VIGILANCIA POLICIAL

- El 66% la considera escasa.
- El 77% piensa que van a 'pillar'.
- Casi la mitad cree que no se sitúan en los lugares más peligrosos.



SOBRE LA JUSTICIA

- Para el 70% la justicia de tráfico no funciona.



SOBRE LAS SANCIONES

- Tres de cada cuatro opina que su finalidad es sancionadora.
- La peligrosidad de la infracción debe ser el criterio para establecer el tipo de sanción.
- Beber es la conducta que sancionarían con mayor dureza y circular sin cinturón de seguridad la que sancionarían con menor dureza.



LLEVARÍAN A LA CÁRCEL

- El 70%, a los que conduzcan bebidos.
- Casi el 40%, a los que conducen sin seguro y a los que corren mucho.



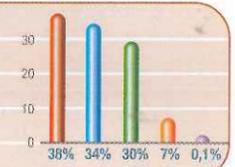
SUS PROPUESTAS PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES

- Cualquiera que no suponga un coste económico: Retirar el permiso de conducir, realizar trabajos en beneficio de la comunidad o el permiso por puntos.



SUS PECADOS

- Exceso de velocidad (38%).
- Gritar o insultar verbalmente (34%).
- Circular sin cinturón de seguridad (30%).
- No pasar la ITV (7%).
- Conducir sin seguro (0,1%).



Infografía: DPI Comunicación

Fuente: "La Justicia en el tráfico". Cuadernos de Reflexión. AUDI-INTRAS

un conocimiento elevado de las normas y mayoritariamente (95%) afirma que las normas de tráfico son eficaces para evitar los accidentes de tráfico.

A pesar de ello, muchos reconocen que no las cumplen. El informe ha estudiado 'nueve conductas' que, según Fernando Alonso —profesor de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia y director de investigaciones de Actitudes—, "son las más representativas de las creencias y pensamientos de los conductores". Así, las 'conductas infractoras' más frecuentes entre los conductores son: circular con exceso de velocidad (cerca del 40%), circular sin cinturón de seguridad (30%), no mantener la distancia de seguridad (24%) o conducir después de haber tomado alguna copa (casi el 10%). En su descargo, indican que se trata de errores o despistes o que la irresponsabilidad o las maniobras peligrosas realizadas por los 'otros' conductores. Y otra razón muy preocupante es la escasa percepción del peligro que entrañan algunas de sus conductas: más de un 11% no percibe ningún riesgo en

circular sin cinturón de seguridad.

A pesar del elevado número de infractores, los conductores afirman que es muy escasa la probabilidad de recibir una sanción, porque el 66% considera

EL NORTE, MÁS CUMPLIDOR

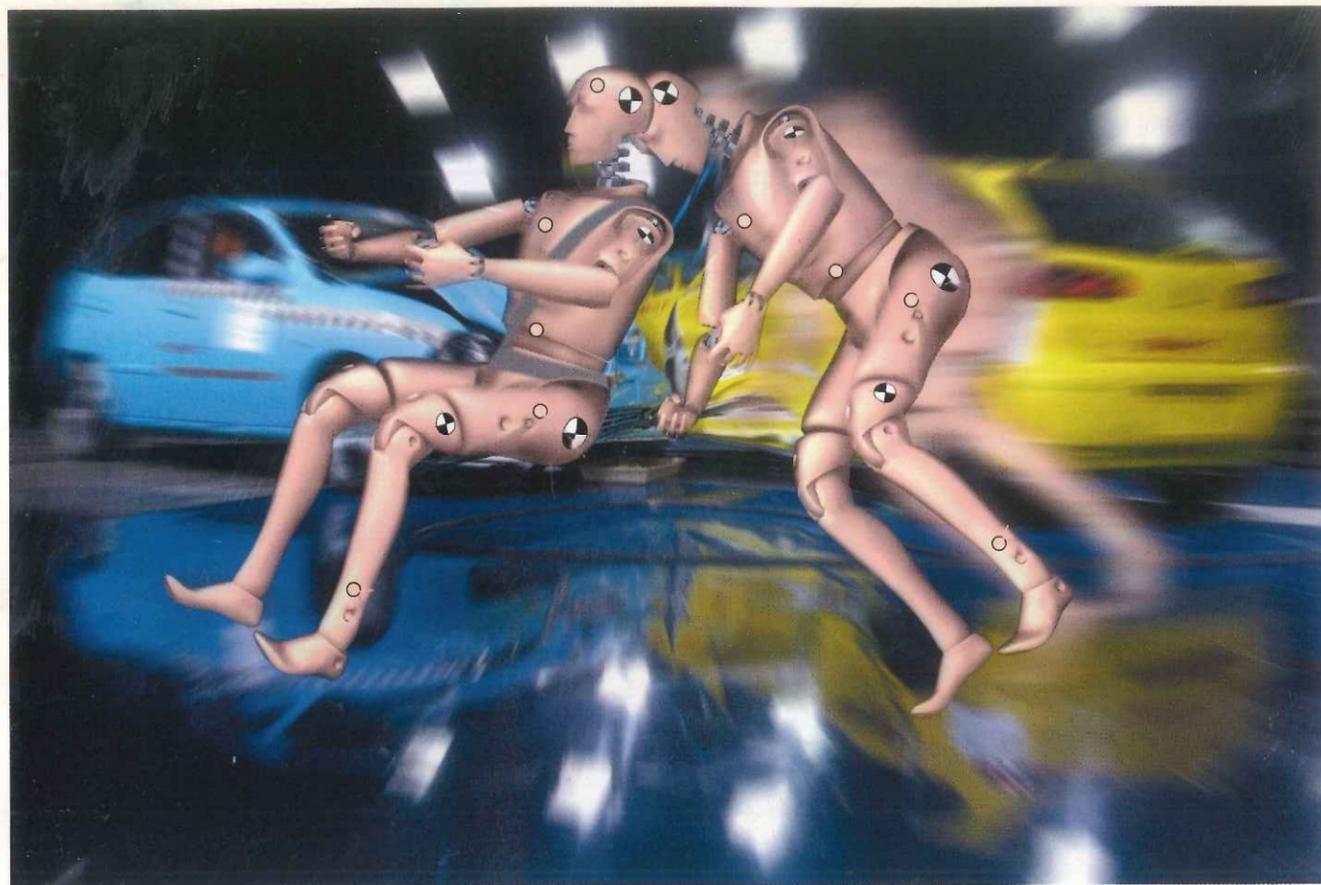
"Conocer qué medidas se han puesto en marcha en otros países" también fue objeto de estudio en esta jornada de Actitudes, pero no "para copiar sin más, sino para conocer cómo han funcionado y por qué", señaló el profesor Francisco Alonso. Se constató que en la Unión Europea (UE) las tres infracciones que causan más muertos y heridos en accidentes de tráfico son: conducir bajo los efectos del alcohol (culpable de más de 6.800 muertes al año), el exceso de velocidad (presente en la tercera parte de los accidentes graves), y no llevar el cinturón de seguridad (responsable de la muerte de más de la mitad de los fallecidos). También se puso de manifiesto que, a pesar de que los conductores del Norte de Europa 'soportan' una legislación mucho más restrictiva —el límite de velocidad en autovía en Dinamarca o en Noruega, está en 80 km/h o la 'tolerancia cero' con el alcohol en Finlandia—, son más respetuosos con las normas.

que la supervisión policial es escasa. Al ser preguntados sobre la finalidad de esa vigilancia policial, el 77% declara que van 'a pillar' a los conductores, y casi la mitad opina que los agentes no se sitúan en los lugares más peligrosos.

A la hora de indicar cuáles deberían ser los criterios que seguirían para establecer las sanciones, los entrevistados mostraron su acuerdo mayoritario en que deben basarse en su peligrosidad, gravedad y consecuencias. Conducir bebido es la conducta que sancionarían con mayor dureza, mientras que serían menos rigurosos con los conductores que gritan, insultan o fuman.

SANCIONES CASTIGADORAS.

Y, por último, unas respuestas que deben producir alarma. Si bien más del 90% de los conductores sancionados por conducir sobrepasando los límites de alcohol señala que ha modificado su comportamiento, en el caso de la velocidad, sólo alrededor del 60% indica un cambio en su comportamiento como consecuencia de la sanción recibida y un tercio de los sancionados por no llevar el cinturón sigue sin abrochárselo. Y es que más del 70% de los encuestados cree que la sanción cumple una función fundamentalmente castigadora. ♦



El riesgo de morir se multiplica hasta por ocho con ocupantes traseros sin cinturón

CUERPO CONTRA CUERPO

¿Sabía que al abrocharse el cinturón no sólo está protegiendo su vida sino la de los que le acompañan en el coche? Varios estudios indican que, en caso de accidente, las personas 'seltas' se convierten en auténticos proyectiles dentro del automóvil y, si viajan detrás, el riesgo de matar a quienes van delante se multiplica, según distintos estudios, por dos y hasta por ocho.

Carlos NICOLÁS
Infografía: DLirios

Aunque desde 1992 es obligatorio abrocharse el cinturón de seguridad en las plazas traseras de los turismos —siempre que los lleven—, todavía muchos pasajeros siguen sin hacerlo. No hay más que repasar las estadísticas, siempre frías pero rotundas en este caso: durante 2004, en España, uno de cada tres fallecidos en accidente de turismo en carretera no llevaba el cinturón abrochado. Está claro que, más que obligatorio, ponerse el cinturón es, nunca mejor dicho, vital. De hecho, si lo utilizáramos habitualmente, todos los años se evitarían unas 1.100 víctimas en España y la mortalidad se reduciría un 45%.

Pero el cinturón de seguridad no sólo salva la vida de quien lo lleva puesto. Dentro de un coche, en un impacto

frontal, las personas sentadas detrás —que no usan el cinturón— salen violentamente disparadas contra los asientos y ocupantes delanteros; éstos, bien sujetos, sufren menos daños gracias a las retenciones y airbags delanteros y laterales, pero no pueden evitar el golpe terrible, por la retaguardia, del pasajero de atrás, convertido en un 'proyectil humano'.

DIFERENTES COLISIONES. En otros tipos de colisión (lateral, en ángulo y trasera), los ocupantes 'suelos' de detrás salen lanzados en todas direcciones: contra el volante, el tablero de instrumentos o cualquier otra superficie interior. "Dichos impactos atenúan la fuerza del golpe de los ocupantes traseros contra otros pasajeros, pero la probabilidad de que también se produzcan lesiones entre ellos sigue siendo muy alta —explica Jesús Monclús, responsable de Accidentología de la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad y el Medio Ambiente del Automóvil (FIT-



► Sin sistemas de retención, los ocupantes seguirían desplazándose a la misma velocidad del impacto.

SA)—, y todo ello sin olvidar el mayor riesgo de viajar sin cinturón: la eyección fuera del habitáculo, circunstancia que multiplica por tres el riesgo de lesión grave o mortal". Varios estudios han calculado el riesgo de resultar herido o muerto en un accidente cuando los demás ocupantes del vehículo van 'desabrochados', teniendo en cuenta factores como la edad y el sexo de los heridos, la velocidad o el tipo y la gravedad de las colisiones. Por ejemplo, un estudio realizado por la Universidad de Tokio (Japón) en 2002 analizó las lesiones que sufrieron más de 100.000 conductores y 'copilotos' (ocupantes de los asientos delanteros) en accidentes de tráfico en Japón, en el período 1995-1999.

De acuerdo con los resultados, los pasajeros correctamente 'abrochados' en los asientos delanteros quintuplican su

riesgo de morir cuando los ocupantes de atrás van 'suelos'; riesgo que, en choques frontales, puede ser aún mayor y multiplicarse por seis para el conductor y por ocho para el acompañante.

CON CINTURÓN, MENOS MUERTOS. Traducido en vidas, esos datos significan que, si los ocupantes de atrás hubieran llevado correctamente abrochado el cinturón, se habrían salvado ocho de cada diez ocupantes delanteros 'sujetos' fallecidos. Según ha manifestado a "Tráfico" el profesor Masao Ichikawa, autor del estudio, "son muertes y heridas graves inútiles de ocupantes de asientos delanteros que podrían haber sido evitadas con el uso del cinturón de seguridad trasero".



En cualquier caso, conviene no olvidar que este estudio japonés sólo utiliza información pro-

"MUCHAS MUERTES DE OCUPANTES DELANTEROS SE HUBIERAN PODIDO EVITAR USANDO EL CINTURÓN TRASERO"

MASAO ICHIKAWA, PROFESOR DE LA UNIVERSIDAD DE TOKIO (JAPÓN)

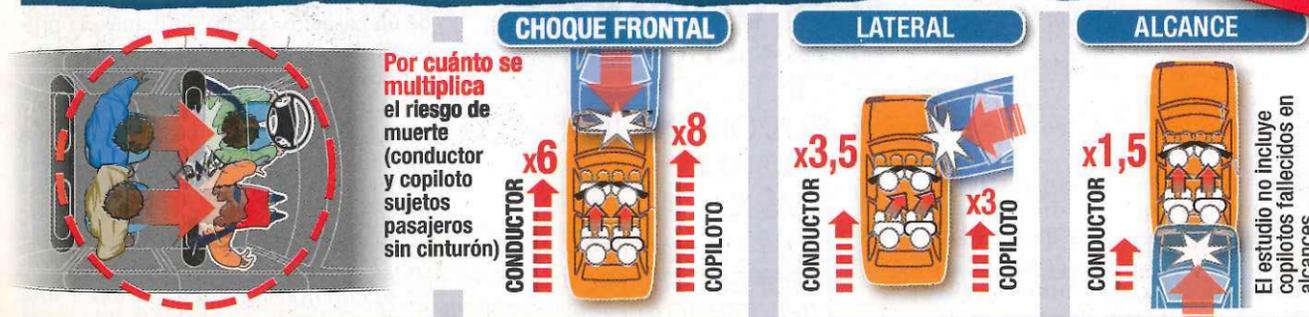
1.500 KILOS EN LA ESPALDA



Si un coche colisiona frontalmente, el vehículo se detiene 'en seco', pero no las personas que van dentro. Jesús Monclús, responsable de Accidentología de FITSA, explica que, "aunque depende del tipo de colisión, las rodillas y el pecho de los ocupantes traseros son las primeras partes del cuerpo en contactar con los respaldos de los asientos delanteros, produciéndose un aumento de los esfuerzos de compresión". Es decir, que el pasajero delantero queda 'atrapado' entre su cinturón y el respaldo y sufre una presión adicional enorme que aplasta sus vísceras blandas y espalda. Por ejemplo, a sólo 50 km/h, un conductor de 75 kilos con cinturón que recibe por detrás el impacto de un pasajero suelto, soporta en su espalda una presión de 1.500 kilos, el peso de un gran turismo. E incluso, si el ocupante trasero gira sobre las rodillas o se 'cuela' entre los asientos puede producirse un choque de cabezas pasajero-conductor. "Son situaciones que nunca se producirían —afirma Monclús— si todos llevaran el cinturón abrochado".

EL PELIGRO DE LOS "PASAJEROS- BALA"

En una colisión entre dos coches, los pasajeros que viajan detrás sin cinturón pueden convertirse en proyectiles mortales. El riesgo genérico de matar a los de delante se multiplica por 5, aunque varía según tipo de accidente.



Fuente: Dr. Ichikawa y otros autores, Facultad de Medicina, Universidad de Tokio (Japón)



► En la secuencia superior, el cinturón sujeta bien a ambos ocupantes; en la inferior, el ocupante del asiento trasero, sin cinturón, se abalanza y aplasta al conductor.

cedente de cierto tipo de accidentes (coche contra coche, con dos o más personas en los asientos traseros y en los que todos los ocupantes resultaron heridos).

REVISIÓN DEL ESTUDIO. Según una revisión británica del trabajo japonés, que incluyó datos de todos los accidentes en los que un coche golpeó a otro vehículo cualquiera, un pasajero sin cinturón sentado detrás 'sólo' duplica el

MUERTE EN UN INSTANTE



Cuando un automóvil golpea un obstáculo fijo a 80 km/h se desata una fuerza brutal que actúa sobre los cuerpos de los ocupantes. Todo sucede rapidísimo y lo describe Christian Gerondeau, en su libro "La muerte inútil", adelantándose a los registros de imágenes de las modernas cámaras de alta velocidad: "A las 26 milésimas del impacto, el vehículo frena en seco mientras los ocupantes siguen desplazándose dentro del habitáculo a 80 km/h. Mientras los ocupantes se producen heridas mortales contra el salpicadero y el parabrisas, el conductor, retenido por el volante, rebota hacia atrás, ya muerto. A las 110 milésimas, el coche retrocede ligeramente y el pasajero del asiento trasero, que también ha sufrido lesiones irreparables, golpea al conductor con la cabeza, produciéndose mutuamente heridas mortales. A las 150 milésimas del choque, todo ha terminado".



► El dummy sin cinturón sale proyectado.

Este estudio —cuyos resultados se obtuvieron del análisis de una muestra de más de 150.000 ocupantes— concluye que el riesgo de sufrir lesiones, independientemente del lugar donde vaya sentado, aumenta un 40% para cualquier pasajero 'expuesto' a otro sin cinturón; y que la probabilidad de morir casi se quintuplica.

Según un tercer trabajo, realizado por la Universidad de Nueva York (EE. UU.) en febrero pasado, que examinó 9.000 accidentes mortales en carreteras estadounidenses entre 1995 y 2001, la probabilidad de morir para un conductor 'sujeto' aumenta más del doble cuando se sienta directamente delante de un pasajero 'suelto'. Además, la probabilidad de muerte de los pasajeros traseros casi se triplica cuando no utilizan cinturón de seguridad. Esta 'doble eficacia' de los sistemas de retención queda patente en las palabras del doctor James Mayrose, uno de los autores del trabajo, a "Tráfico": "Los ocupantes de atrás sin cinturón no sólo tienen mayor riesgo de resultar mortalmente heridos en accidente, también suponen una enorme amenaza para los conductores con el cinturón abrochado".

"LOS OCUPANTES TRASEROS SIN CINTURÓN SUPONEN UNA ENORME AMENAZA"

JAMES MAYROSE, PROFESOR DE LA UNIVERSIDAD DE NUEVA YORK (EE. UU.)

riesgo de muerte para los ocupantes delanteros con cinturón. De cualquier modo, como explica Jesús Monclús, "estas diferencias no invalidan los resultados", sino, al contrario, "confirman que transportar personas sin cinturón detrás supone, para los pasajeros delanteros sujetos, un riesgo de muerte de 2 a 5 veces mayor".

Otras investigaciones apoyan estas tesis, como un estudio de diciembre de 2004 de la Universidad de Alabama (EE. UU.) basado en accidentes de circulación en Estados Unidos (1991-2001) entre automóviles con cuatro ocupantes, dos delante y dos detrás.

Reposacabezas: Sólo en el 22% de los casos protegen eficazmente SIGUEN SIENDO MALOS

Sólo 37 de los 170 vehículos analizados equipan reposacabezas eficaces, según un estudio realizado por diversos centros de investigación europeos. En caso de colisión trasera, son el elemento de seguridad encargado de proteger el cuello de los ocupantes.



Mercedes LÓPEZ

Sólo el 22% de los vehículos equipan reposacabezas que protegen adecuadamente a sus ocupantes en caso de colisión, según los resultados de un estudio de la RCAR (Organización de Centros de Investigación) que analiza la seguridad de los asientos y reposacabezas que equipan 170 vehículos vendidos en Europa. Este grupo de trabajo está constituido por los centros de investigación del automóvil de 19 países, pertenecientes a entidades aseguradoras. El CESVIMAP y el Centro Zaragoza son los representantes españoles. Los resultados, aunque mejores que los que se hicieron públicos a finales del pasado 2004 (en el que sólo el 16% de los reposacabezas protegía eficazmente —ver "Tráfico" 170—) siguen siendo desalentadores, puesto que casi el 30% de los reposacabezas probados (49 de los 170) han sido calificados como malos.

MEJOR ACTIVOS. La mayoría de los reposacabezas que han demostrado ser eficaces son activos: En caso de impacto, el asiento se mueve hacia arriba y hacia adelante, ayudando al reposacabezas a 'capturar' la cabeza del ocupante y a minimizar las lesiones. Entre los mejores, sólo el "1007" de Peugeot y los modelos de Renault llevan reposacabezas convencionales. Algunas marcas, a pesar de su prestigio, han obtenido malos resultados, como BMW, cuyos reposacabezas están situados entre los peores del mercado. Otras no han facilitado asientos para las pruebas: Daihatsu, Kia, Porsche y Suzuki.

La evaluación de cada reposacabezas se ha realizado mediante dos pruebas: la primera, es un test geométrico que analiza su diseño y la distancia que hay respecto a la cabeza del ocupante. En la segunda, que es dinámica, se simula un accidente en el que se miden las cargas que soporta el cuello y las aceleraciones de la columna. ◆

RESULTADOS DE LAS PRUEBAS (*)

BUENOS

- ALFA ROMEO: "159"
- CADILLAC: "BLS"
- JEEP: "Grand Cherokee"
- FORD: "Focus II", "Mondeo", "C-Max"
- HONDA: "New Civic"
- HYUNDAI: "Getz"
- JAGUAR: "S-Type" (1), "S-Type Sport" (1)
- MERCEDES: "Clase A", "Clase B", "Clase M", "Clase R"
- NISSAN: "Primera", "Almera Tino"
- OPEL: "Corsa" (1), "Tigra", "Peugeot: "307"
- PEUGEOT: "307"
- RENAULT: "Clio III", "Modus", "Scenic", "Laguna II"
- SAAB: "9-3", "9-3 Convertible", "9-5"
- SEAT: "León" (2), "Toledo", "Altea"
- SUBARU: "Forester"
- VOLVO: "S40", "V50", "S60", "XC90", "V70", "S80".

(1) Equipado con reposacabezas activo
(2) Tanto en su versión con asiento estándar como con deportivo.

MALOS

- ALFA ROMEO: "147", "156"
- BMW: "Serie 3", "Serie X3", "X5" (3), "Serie 5", "Chevrolet: "Kalos", "Tacuma"
- CHRYSLER: "PT Cruiser"
- CITROËN: "C2", "C4 VTR/VTS"
- FIAT: "Panda", "Stilo", "Dobló", "Multiplá"
- FORD: "Fiesta ST", "Ka", "Galaxy" (1), "S-Type Sport" (1)
- HONDA: "Jazz", "Civic", "Accord", "CR-V"
- HYUNDAI: "Sonata"
- JAGUAR: "X-Type" (4), "S-Type Sport" (4)
- KIA: "Picanto", "Sportage"
- LAND ROVER: "Freelander"
- LEXUS: "GS"
- MAZDA: "2"
- MITSUBISHI: "Colt", "Shogun"
- OPEL: "Corsa" (4), "Meriva"
- PEUGEOT: "1007"
- PROTON: "G en 2"
- SEAT: "Ibiza", "Alhambra"
- SKODA: "Fabia", "Fabia VRS", "Superb"
- SUZUKI: "Grand Vitara"
- TOYOTA: "Corolla", "Corolla Verso"
- VOLKSWAGEN: "Fox", "Polo", "Sharan"

(3) Tanto en el modelo equipado con reposacabezas activo como normal.
(4) Versión con reposacabezas normal.

(*) No están incluidos los modelos cuyos resultados han sido Aceptables y Marginales.
FUENTE: MAPFRE y Centro Zaragoza.



Muchas señales de tráfico están oxidadas, poco visibles o mal colocadas

SUSPENSO PARA LA SEÑALIZACIÓN EN ESPAÑA

Legibles, visibles, creíbles e inteligibles: así es como deben ser las señales de tráfico para que cumplan su función de informar y ordenar la circulación. Sin embargo, no siempre reúnen estos cuatro requisitos y un 55% de los españoles asegura haberse encontrado en una situación de peligro a causa de una mala señalización.

Helena GIL
Infografía: Diliros

Cuando conducimos un vehículo, una enorme cantidad de estímulos circunda nuestro campo perceptivo. El conductor debe informarse, interpretar, decidir y actuar en intervalos breves de tiempo. Para organizar el caos de la información que llega a los sentidos de quien conduce están las señales de tráfico que, paradójicamente, pueden convertirse en estímulos que incrementan la confusión.

Para ser operativas es fundamental que las señales cumplan cuatro reglas: legibilidad (que se lean), visibilidad (que se vean), credibilidad (que tengan sentido) e inteligibilidad (que

se entiendan). Además, el tamaño, forma, colocación, refractancia (capacidad de hacerse perfectamente visibles cuando se iluminan con las luces de un vehículo) y tipo de letra deben ser los adecuados para que el conductor las traduzca e interprete eficazmente.

Sin embargo, Luis Montoro –director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)– comenta que “se gastan cientos de millones en seguir poniendo unas señales sobre las que hay muchas incógnitas. No se han

realizado estudios en profundidad que garanticen que los tamaños, colores, tipos de letra, etc. son los más adecuados”. Por ejemplo, en lo relativo a tipos de letra, un estudio del INTRAS aconseja evitar las letras mayúsculas en las señales. El motivo es que el espa-

“ALGUNAS SEÑALES, MÁS QUE INFORMAR O PREVENIR AL CONDUCTOR, SIEMBRAN EL CAOS Y LA CONFUSIÓN, AUMENTANDO EL RIESGO DE ACCIDENTE”



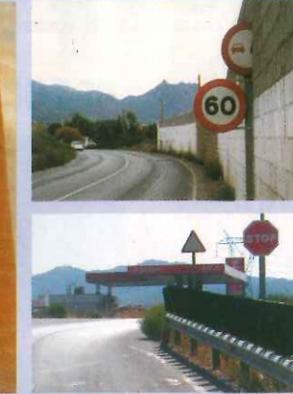
ciamiento óptimo entre letras para que sean más legibles es de 0,3 veces su altura.

Luis Montoro considera que la tipografía es fundamental para que el conductor capte un estímulo que influirá en la toma de decisiones y en la prevención del accidente. Además –asegura– “el utilizar tipos de letra que se lean más rápido, como la Helvética Condensada, y las minúsculas, en general, no supone coste alguno y debería tenerse muy en cuenta al diseñar una determinada señal, cosa que, incomprensiblemente, no se hace”.

La mayoría de las señales están hechas conforme a criterios de hace años y necesitan una profunda revisión. Montoro hace hincapié en que “hay métodos muy rigurosos para estudiarlas y no hacerlo es una irresponsabilidad, porque de ello depende la vida de las personas”.

La realidad es, por tanto, que ni siquiera con las que están situadas correctamente podemos tener la absoluta certeza de que cumplen su función y no la contraria; y con más motivo, de aquellas señales oxidadas, camufladas o incomprensibles para la mayoría de los conductores.

SEÑAL IRRESPONSABLE. Un estudio elaborado por el RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) concluye que más de la mitad de los españoles se ha encontrado en peligro por la mala colocación de una señal. Según Luis Montoro, una señalización deficiente o inadecuada afecta a la seguridad vial porque, “por un lado, puede ser la causa de ac-



LAS MÁS DIVERTIDAS

Estas son algunas de las señales más graciosas que nos han enviado los lectores a lo largo de los años: desde peatones decapitados, a un árbol o un muro ‘comiéndose’ la señal, un caballo ‘aparcado’ en una placa que prohíbe el estacionamiento, pasando por mensajes poco usuales.



cidente y si se hiciera un estudio en profundidad, se vería que, directa o indirectamente, ha sido el motivo por el que se han desencadenado muchos siniestros; y, por otro, las señales pierden valor para los conductores y esto es la antesala de no respetarlas”.

Irenio Martín, profesor de autoescuela, asegura que en su trabajo ve cada día infinidad de situaciones de peligro causadas por la inadecuada señalización: desde un panel de preseñalización de rotonda totalmente tapado por la vegetación y una valla,



hasta varias zonas con señalización de obras en las que, en ausencia de ellas, los conductores ignoraban los límites de velocidad impuestos por la situación. Según Irenio, si algún día en esas vías aparece una grúa de obras que realmente obligue a reducir la velocidad, el peligro será inminente, porque los conductores estarán habituados al “si aquí no hay obra, voy a la velocidad normal, porque si no me pitan”. Irenio comenta, irónicamente, respecto al permiso por puntos: “En estos casos

LA MÁS ABSURDA

Según el estudio realizado por el RACC, estas son algunas de las señales más absurdas que podemos encontrar en las carreteras europeas.



Un panel prohíbe aparcar durante unas horas y el otro las restantes. Podrían haberse ahorrado los dos.



Una prohíbe girar a la izquierda y la otra te obliga a hacerlo.



Prohibido pasar, aunque si lo haces, tienes prioridad. (Esta es la más absurda e inútil para los españoles).



Fuente: RACC



► En algunas carreteras podemos encontrarnos con señales desconocidas que no figuran en el código.

“SI LA SEÑALIZACIÓN

NO ES CREÍBLE O ESTÁ MAL COLOCADA, PIERDE SU VALOR Y ES LA ANTESALA DE NO RESPETARLA”

LUIS MONTORO



► Algunas glorietas son un jeroglífico.

bría que quitarles los puntos a los titulares de la vía”.

DEMASIADAS SEÑALES. A veces, el peligro lo constituye una señal que, al estar oxidada o camuflada tras la vegetación, es como si no existiera. Sin embargo, el exceso de información también es un problema. En un mismo poste podemos encontrar varias señales y luego, además, encontrar otro con otras tantas justo detrás. En la señalización en las autovías, cada panel muestra tres o cuatro destinos, próximas salidas, nombre de la vía, etc. Sabiendo que, al conducir, una persona debe estar pendiente de muchos estímulos, la probabilidad de captar todas las señales si están tan juntas es prácticamente nula.

Según un experimento realizado por Joamsson y Backlund, citado en el estudio del INTRAS, ante seis señales con-

DE LOCURA



PAUL ALAN PUTNAM



Esta serie de imágenes muestra cómo por una mala señalización se puede desencadenar un accidente.

La señal que indica los distintos destinos resulta imposible de ver hasta que la línea es continua. Como vemos en las fotografías, sólo con esperar unos minutos, más de un conductor rebasa la línea continua y no derriba los conos de milagro, creando una situación de peligro.

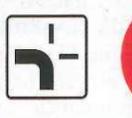
ASÍ DEBERÍAN SITUARSE

Según el estudio “Percepción y señalización”, elaborado por INTRAS, las señales deben colocarse de modo que, por su tamaño y altura, sean vistas por el usuario.

- Sólo debe expresarse un mensaje por señal y que ésta sea de un tamaño visual grande.
- Dado que el tiempo de lectura y reacción

INCOMPREENSIBLES O DESCONOCIDAS

Según un estudio del INTRAS, las señales basadas en dibujos se almacenan con más intensidad en la memoria y se pueden evocar más fácilmente que las basadas en expresiones verbales. Sin embargo, sólo son efectivas si reflejan exactamente el mensaje deseado. En algunas vías, existen auténticos jeroglíficos que no figuran en los manuales; otras veces vemos una señal que existe en el reglamento pero que, aún así, desconocemos.



Según un estudio del RACC, la señal inferior izquierda, que complementa la de prioridad (arriba), es la más desconocida por los españoles, mientras que la señal de estacionamiento prohibido los días pares es la más desconocida por los europeos.

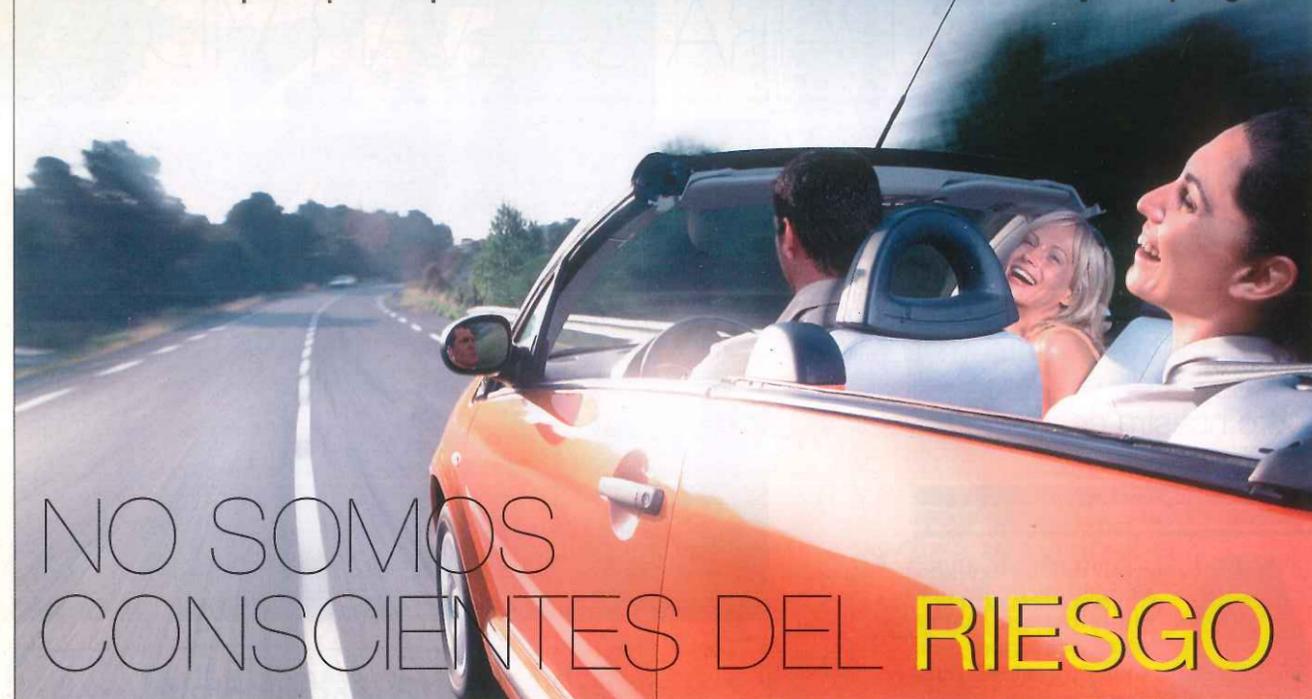
secutivas, un 76% de los conductores vieron la primera; esta cifra se redujo al 55% en la cuarta; y sólo uno de cada cuatro conductores vio la última.

DEFICIENTE. Según las inspecciones visuales que cada dos años realiza la Asociación Española de la Carretera (AEC), la señalización vertical es deficiente, tanto en la red de carreteras del Estado (habría que reponer más de 94.000 señales) como en las autonómicas (más de 200.000) y se necesitaría una inversión de 60 millones de euros. La primera causa es que la garantía de la lámina retroreflectante de las señales es de siete años y actualmente la mitad de las señales de nuestras carreteras han superado esta fecha. Jacobo Díaz, director general adjunto de AEC, asegura que “este hecho afecta gravemente a la seguridad vial, puesto que si la lámina retroreflectante devuelve menos información al conductor de la debida, aumenta el tiempo de reacción y, por tanto, el riesgo de accidente”. ♦

del conductor es de 2,5 segundos, deben estar separadas entre sí al menos 70 metros para una velocidad de 100 km/h.

- En zonas urbanas, las señales deben estar suficientemente altas como para ser vistas por encima de algunos elementos del entorno y evitar la distracción por otras señales o, incluso, anuncios publicitarios.

Analizada la percepción que los conductores tienen de la velocidad y sus peligros



Los conductores afirman mayoritariamente que a más velocidad más riesgo de accidente. Sin embargo, un 43% se define como poco consciente de sus riesgos. Al tiempo, casi un 80% estaría dispuesto a instalar en su vehículo un limitador de velocidad. Estos son los resultados contradictorios de una encuesta de la Fundación RACC.

Mercedes LÓPEZ

Más del 40% de los conductores se considera poco consciente del riesgo que entraña la velocidad en la conducción, según una reciente encuesta realizada por la Fundación RACC, cuyo objetivo era conocer la percepción que los conductores españoles tienen de la velocidad y de los peligros que conlleva. Al mismo tiempo y sorprendentemente, más del 90% indica que la velocidad excesiva impide ver con antelación la señales, para reaccionar y que a más velocidad, más riesgo de accidente hay. Además, cerca de siete millones de conductores afirmaron que no sabían valorar bien la distancia y la velocidad de un vehículo que viene de frente en un adelantamiento. Estas respuestas pueden parecer contradictorias unas con otras. El problema, señala Alfonso Perona –secretario ejecutivo de la Fundación–, “está en que no existe conciencia de que a nosotros

nos puede perjudicar. Siempre pensamos que es a otro al que le va a tocar”.

Asimismo, cuando se pide a los conductores que se autodefinan, el 13% admitió no conducir con prudencia y más de un 20% se consideraba poco hábil y un porcentaje idéntico afirmó que no conoce las normas. Igualmente la encuesta indica que un ‘pequeño porcentaje’ de conductores (unos 20.000) conduce sin permiso de conducir.

UNA COSA ES LA TEORÍA...



Notable en conocimientos, pero suspenso cuando se pregunta por el funcionamiento del coche y sus elementos de seguridad es la puntuación que los conductores españoles obtuvieron en una encuesta europea, en la que participó la Fundación RACC. Estos son los resultados:

- El 96% señala perfectamente cómo hay que llevar a un niño en el vehículo, pero 3 de cada 4 niños no usa un sistema de retención adecuado.
- Casi el 98% sabe que todos los ocupantes deben abrocharse el cinturón de seguridad, pero el 50% de los fallecidos en accidente

de tráfico no lo utilizaba.

- Más del 50% asegura que no se puede hablar por el móvil al volante.

...Y OTRA LA PRÁCTICA

- El 45% no supo colocar los triángulos
- Más del 40% no sabe que es el ABS.
- El 20% no supo buscar cuál era la correcta presión de los neumáticos.
- El 2,5% no llevaba triángulos de emergencia.
- Algo más del 1% no encontró el interruptor de las luces de emergencia.

La XII Muestra Internacinal de Humor Gráfico reúne 132 obras en torno a la seguridad vial

VIÑETAS PARA SALVAR VIDAS

La última edición de la Muestra Internacional de Humor de la Universidad de Alcalá de Henares puso su atención en la seguridad vial. En la exposición participaron los más prestigiosos autores españoles e iberoamericanos, cuyas obras hacen reflexionar sobre nuestra conducta al volante.

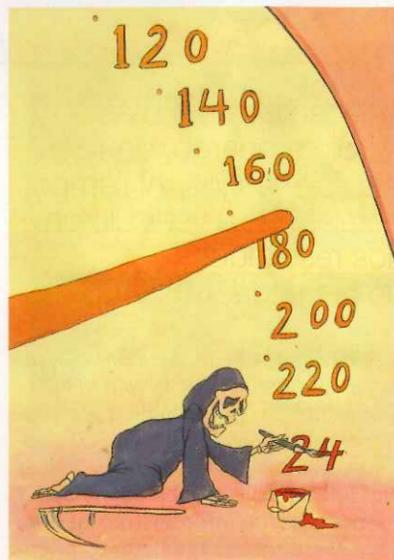
Carlos NICOLAS

Al contrario de aquel antiguo dicho de que 'la letra, con sangre entra', el humor y la sonrisa también pueden resultar herramientas sumamente efectivas para enseñar y hacer recapacitar. Así al menos lo creen en la Universidad de Alcalá de Henares, que este año dedicó su XII Muestra Internacional de Humor Gráfico a la Seguridad Vial, dentro de un amplio programa de actividades sobre el valor educativo del humor celebrado en la ciudad complutense en octubre y noviembre pasados.

Los organizadores escogieron para esta edición un tema "difícil para los humoristas por las terribles consecuencias que tiene, tal y como ponen de manifiesto los datos [de siniestralidad] cada fin de semana". A pesar de ello, lograron que ilustres firmas internacionales, como Mingote, Gallego y Rey, Forges, Quique, Ramón, Máximo, Tabaré o Mena, expusieran sus obras, para "sensibilizarnos y conseguir entre todos unos datos menos trágicos". En total, 132 viñetas sobre diversos aspectos de la seguridad vial, -velocidad, alcohol, cinturón o permiso por puntos-, dibujos para la reflexión hechos con inteligencia que reflejan muchas conductas al volante que nos resultan 'familiares'. Para Antonio Fraguas, 'Forges', "evitar accidentes es un conjunto de todo: responsabilidad, educación, sanciones...". Y sugiere qué hacer con las personas a las que sólo interesa batir records de velocidad: "Deberían sacarlos en televisión en horarios de máxima audiencia y hacerles explicar por qué".



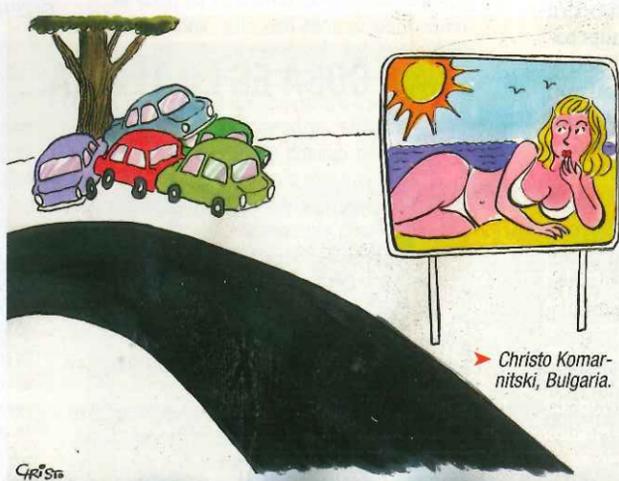
Yuri Ochakovsky, Israel.



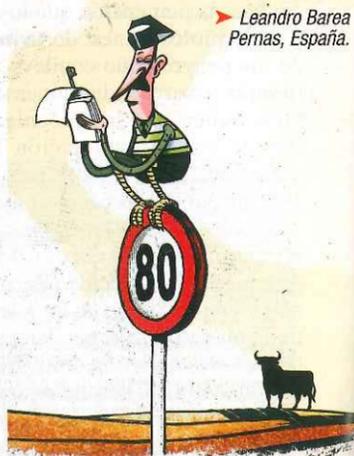
Dawoord Deldar, Irán.



Jorge San Pedro Gómez, 'Gorka', España.



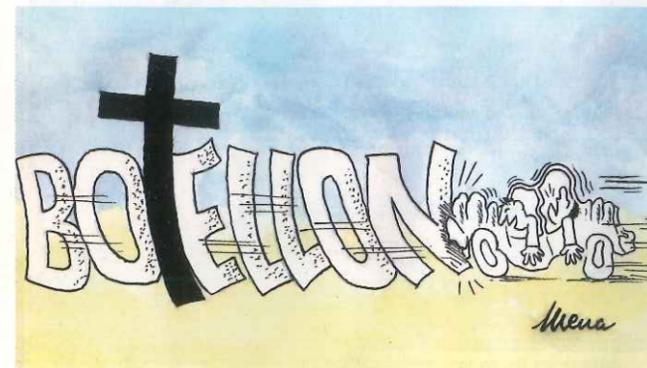
Christo Komarnitski, Bulgaria.



Leandro Barea Pernas, España.



Juli Sanchis i Aguado, 'Harca', España.



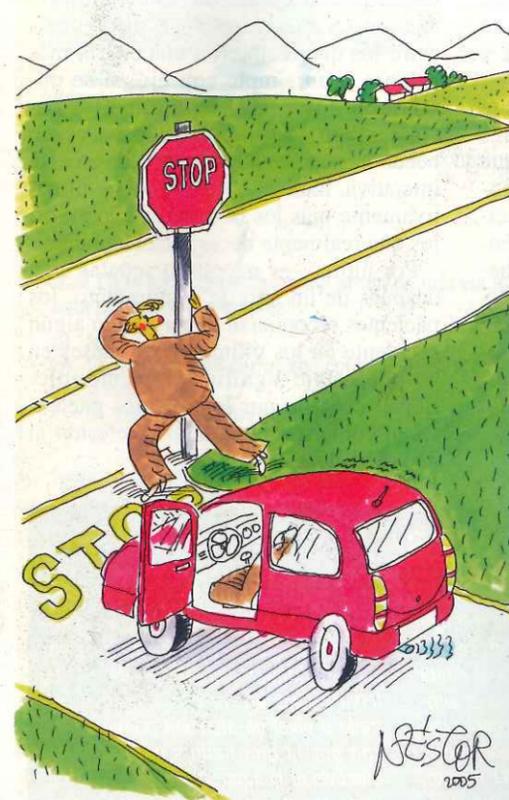
José Luis Martín Mena, España.



Jorge Arranz Carrillo de Albornoz, España.



Ramón Gutiérrez Díaz, España.



Modesto-Nestor González Sanz, España.



José María Fandiño Hernández, España.



José Luis Prats Cruz, 'Ozelui', España.



Antonio Postigo Ovejero, España.

El 62 % de los accidentados diagnosticados como bebedores de riesgo dejó de serlo EL VALOR DE UN CONSEJO

Un breve consejo sobre los peligros del alcohol a accidentados que habían bebido, parece surtir efecto: un año después, el 62% de los pacientes que al comienzo del estudio se consideraban bebedores de riesgo, había dejado de serlo. La experiencia, realizada por la Agencia de Salud Pública de Barcelona, parece prometedora.



J. I. R.
Fotos: Lucía RIVAS

Partiendo de la premisa de que quienes sufren un accidente con presencia de alcohol tienen una elevada probabilidad de ser consumidores habituales de riesgo y que, afectados por el impacto emocional, suelen ser receptivos a escuchar un consejo y replantearse su conducta, se ha llevado a cabo un curioso experimento. El estudio, el primero que se hace en nuestro país sobre intervenciones breves en los servicios de urgencias, lo ha llevado a cabo la Agencia de Salud Pública de Barcelona, en colaboración con el Hospital Valle de Hebrón, sobre un grupo de 85 pacientes consumidores de alcohol que habían sufrido un accidente de circulación con alcoholemia positiva.

La mitad de los pacientes que había sufrido un accidente con alcoholemia positiva y aceptaron entrar en esta experiencia fueron catalogados como bebedores de riesgo y las dos terceras partes se planteaba o se sentía dispuesto a cambiar su conducta con respecto al alcohol. Tras ser evaluados, los pacientes recibieron aleatoriamente una intervención breve de unos 15 minutos, en la

que se informaba al paciente de su situación y se le invitaba a valorar los pros y contras de su conducta; o bien un simple consejo acerca del consumo de alcohol y de los riesgos de alcohol y conducción.

Se realizó un seguimiento mediante contactos telefónicos con los pacientes a los 3, 6 y 12 meses, de tal manera que un año después, con un 67% de pacientes seguidos, todos ellos habían reducido los consumos de alcohol, sin diferencias por grupo de intervención. De hecho, el porcentaje de bebedores de riesgo se había reducido, al año, en un 47%. Incluso, aparece un dato más contundente: el 62% de los pacientes seguidos que, cuando entraron en el estudio puntuaban como bebedores de riesgo, había dejado de serlo.

Por otro lado, los pacientes que habían reducido sus consumos, bebían la mitad que al comenzar el estudio. Y, aunque no se comprueban diferencias entre los que recibieron una charla más extensa o un simple consejo, sí se observaron diferencias según que los pacientes hubieran puntuado o no como bebedores de riesgo a su entrada en esta iniciativa, habiendo mejorado significativamente más los bebedores excesivos, los que realmente necesitaban cambiar.

Por último, es necesario señalar que, después de un año de seguimiento, los pacientes reconocían haber tenido algún accidente en los últimos doce meses en un porcentaje significativamente inferior al contado por los mismos pacientes al comenzar el estudio y referido al año precedente. ♦

MUY SENSIBILIZADOS

"Tras un accidente de tráfico, los lesionados se muestran receptivos a intervenciones destinadas a promover un cambio en su conducta, hasta el punto de que se benefician incluso de un simple consejo". Es la principal conclusión de este estudio, según Alicia Rodríguez-Martos, responsable del mismo, aunque reconoce que podría argumentarse que acaso los pacientes han cam-

biado por el susto. "Pero la persistencia y magnitud del cambio hacen pensar en un efecto real. Además —señala Alicia Rodríguez—, la eficacia de las intervenciones breves está bien demostrada a nivel de atención primaria, razón por la que hemos estudiado la efectividad comparada de dos tipos de intervenciones: una más corta y otra más larga: y funcionan ambas".

test

PRUEBA
TEÓRICA
COMÚN DE
CONOCIMIENTOS

PARA TODOS
LOS PERMISOS

40 PREGUNTAS DEL EXAMEN DE CONDUCIR

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

34
ENTREGA

1 Usted está adelantando a otro turismo en las proximidades de un paso para peatones, ¿es adecuado su comportamiento?

- a) No, porque siempre está prohibido adelantar en las proximidades de un paso para peatones.
- b) Sólo si lo hago a una velocidad tan reducida que permita detenerme a tiempo en caso de peligro de atropello.
- c) No, porque sólo está permitido adelantar a un vehículo de dos ruedas.



normal de circulación?

- a) Sí, para efectuar adelantamientos precisos.
- b) Sí, siempre que haya espacio entre los conos.
- c) No.

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

- a) No.
- b) Sí, pero sólo en carreteras convencionales; nunca en autopistas o autovías.
- c) Sí, pero por tiempo limitado.



- a) A 140 kilómetros por hora.
- b) A 120 kilómetros por hora.
- c) A 100 kilómetros por hora.

2 Los vehículos que circulan de frente a usted lo hacen por el carril de sentido contrario al habitual instalado por motivos de fluidez, ¿está permitido que se desplacen lateralmente invadiendo el carril destinado al sentido

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

- a) No, salvo que circule a más de 40 kilómetros por hora.
- b) Sí, la luz de posición y la de cruce.
- c) Sí, solamente la luz de posición con el fin de indicar la anchura y presencia del vehículo.

6 Si usted debe dar marcha atrás para incorporarse a la circulación, ¿le está permitido recorrer en marcha hacia atrás más de quince metros?

- a) Sí, siempre que no se invada un cruce de vías.
- b) No.
- c) Sólo si es estrictamente indispensable.

7 Circula conduciendo su turismo por una carretera pavimentada y observa que por la derecha, por una vía sin pavimentar, se aproxima un turismo, ¿qué vehículo pasará primero si no existe señal que regule la preferencia?

- a) El vehículo que circule por la vía sin pavimentar, porque sale por la derecha.
- b) El vehículo que circule por la vía más ancha, esté o no pavimentada.
- c) El vehículo que circule por la vía pavimentada.



8 En la autopista que se observa en la fotografía, ¿como norma general, le está permitido circular por el carril central?

- a) Sí, porque en las autopistas y autovías con dos o más carriles para el sentido de circulación podrá utilizar el que más convenga a mi destino.

- b) No, porque debo circular normalmente por el derecho.
- c) Sí, cuando no se aproximen otros vehículos de marcha más rápida a los que pueda entorpecer.

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

- a) A 40 kilómetros por hora.
- b) A 50 kilómetros por hora.
- c) A 60 kilómetros por hora.



10 Usted circula por una vía fuera de poblado a 80 kilómetros por hora conduciendo un conjunto que mide más de siete metros de longitud, formado por su turismo que arrastra un remolque. A la vista de esta señal, ¿qué carril o carriles le está permitido utilizar?

- a) Sólo el central y el izquierdo.
- b) Sólo el central.
- c) El derecho y cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen y sin entorpecer la marcha de otros que me sigan puedo utilizar el central.

11 Con su turismo, usted va a realizar un adelantamiento permitido a un ciclista que circula fuera de poblado por una calzada con un carril para cada sentido. ¿Es suficiente dejarle una separación lateral de 1.50 metros?

- a) Sí, es suficiente.
- b) Sí, pero solamente cuando esté prohibido adelantar.
- c) No, deberá invadir, además, parte o la totalidad del carril de sentido contrario.



12 En la autovía que se observa en la fotografía, ¿le está permitido adelantar por la derecha al vehículo rojo que circula delante de su vehículo?

- a) Sólo si el vehículo circula a velocidad anormalmente reducida perturbando gravemente la marcha normal de mi vehículo.
- b) No.
- c) Sí, siempre que observe que puedo realizar la maniobra sin peligro para los demás usuarios.

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

- a) Las luces de posición y las de cruce.
- b) Las luces de posición, que se podrán sustituir por las de estacionamiento, o por la dos de posición del lado correspondiente a la calzada, cuando se halle estacionado en línea.
- c) Las luces de posición con los indicadores de dirección encendidos como señal de emergencia.



14 En esta vía de doble sentido de la circulación, ¿le está permitido rebasar las marcas longitudinales adosadas de la calzada para adelantar al vehículo rojo que

circula delante de su turismo?

- a) Sí, porque no hay señal vertical que lo prohíba.
- b) Sí, porque se observa que no se aproxima ningún vehículo en sentido contrario, ya que la curva es de amplia visibilidad.
- c) No, porque para mí tiene significado la línea continua que es la más próxima a mi vehículo en el sentido de circulación por el que circulo.

15 Si un turismo que circula delante de usted lleva todos los indicadores de dirección encendidos, es decir, circula con la señal de emergencia, ¿qué le indica?

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



16 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) Sí, porque es más seguro, ya que el arcén no es transitable.
- b) No; lo correcto es circular por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada.
- c) Sí, porque no está pintados los carriles.

17 Usted se aproxima a un 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 intersecciones.
- b) Sí, pero sólo si pretendo adelantar a un vehículo de dos ruedas.
- c) Sí, porque con el semáforo en verde, en ese momento, tengo prioridad en la intersección.



18 Si el conductor del vehículo blanco que se observa en la fotografía ha advertido que usted le quiere adelantar y no ha variado su velocidad ni su posición en la calzada ni ha hecho ninguna maniobra

que le impida o dificulte a usted su adelantamiento. ¿Está actuando correctamente?

- a) No, porque debe disminuir la velocidad para que la maniobra dure lo menos posible.
- b) No, porque debe ceñirse al borde derecho de la calzada.
- c) Sí.

19 Usted desea hacer un cambio de dirección a la izquierda en una calzada de doble sentido de circulación en la que no existe marca longitudinal de separación entre sentidos; ¿dónde debe colocarse para realizarlo?

- a) En el borde derecho de la calzada.
- b) En el eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al sentido contrario.
- c) En el arcén derecho.

20 Para advertir a otros conductores que va a realizar una maniobra con su turismo, preferentemente lo hará con...

- a) El brazo.
- b) La señalización luminosa del vehículo.
- c) La señalización acústica del vehículo.



21 En el paso para peatones que se observa en la fotografía, ¿tienen estos preferencia de paso?

- a) Sí, porque el paso está situado en poblado; si estuviese situado en una vía fuera de poblado, no tendría preferencia.

- b) Sí, pero sólo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permita hacerlo con seguridad.
- c) Sí, porque las marcas en la calzada está reforzadas por la señal vertical correspondiente.

22 De día, circula conduciendo su turismo y observa que comienza a nevar de forma ligera, por lo que usted enciende, además de la luz de posición, la luz de cruce de su vehículo. ¿Cree usted que circula con el alumbrado reglamentario?

- a) No, porque debo encender obligatoriamente la luz delantera de niebla.
- b) Sí, aunque también podré encender la luz delantera de niebla.
- c) NO, porque debo encender obligatoriamente la luz de largo alcance o carretera.



23 La luz amarilla intermitente de un semáforo...

- a) Le obliga a detenerse como si se trata de una luz roja fija.
- b) Le indica solamente precaución.
- c) Obliga a los conductores a extremar la precaución y, cuando sea necesario, a ceder el paso. Además, no exime del cumplimiento de otras señales que obliguen a detenerse.

24 En un accidente de tráfico en el que usted debe prestar ayuda, hay un herido dentro del vehículo siniestrado. Como norma general...

- a) Si está inconsciente, deberá hacerle masaje cardíaco, aun dentro del vehículo.
- b) No intentará sacar al herido del vehículo hasta tanto no llegue la ayuda especializada.
- c) Deberá sacar al herido rápidamente del vehículo.



25 La señal horizontal de velocidad pintada en el carril por el que usted circula le indica...

- a) La velocidad máxima obligatoria.
- b) La velocidad máxima aconsejada.
- c) La velocidad máxima permitida.

26 Para realizar un masaje cardíaco a una víctima de accidente de circulación, lo correcto es situarse de rodillas...

- a) A un lado del herido.
- b) Junto a la cabeza del herido.
- c) A los pies del herido.

27 Si su turismo acaba de pasar satisfactoriamente la primera inspección técnica, la próxima inspección la realizará...

- a) Al año siguiente.
- b) Dentro de dos años.
- c) Dentro de cuatro años.



28 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 inferior a 60 kilómetros por hora, deberá...

- a) Continuar circulando porque no es una velocidad anormalmente reducida.

- b) Abandonar la vía por la primera salida.
- c) Circular por el arcén hasta llegar al destino elegido.

29 Si usted es titular del permiso de la clase B desde hace más de un año y obtiene el permiso que le autoriza a conducir motocicletas, ¿tiene la condición de conductor novel?

- a) Sí, pero sólo cuando conduzca motocicletas.
- b) No, porque ya he adquirido la suficiente experiencia en la circulación.
- c) Sí, y por tanto estaré sujeto a las limitaciones impuestas a dichos conductores.



30 Si usted se aproxima a un intersección y encuentra esta señal, ¿qué vehículos tienen preferencia de paso?

- a) Los que se aproximen por la izquierda.
- b) Todos los que se aproximen por la vía transversal.
- c) Los que se aproximen por la derecha, por aplicación de la norma general de prioridad de paso.

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

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



32 A la vista de esta señal, usted debe saber que en el lado de la calzada en que está situada y hasta la próxima intersección, los días pares está...

- a) Prohibido parar.
- b) Prohibido estacionar.
- c) Prohibido parar y estacionar.

33 Usted circula por una vía con tres carriles para el mismo sentido y llega a la intersección que desea franquear de frente. Existe una señal vertical de "Ceda el paso" a la derecha y una de "Detención obligatoria" o "Stop" a la izquierda. Como norma general, ¿a cuál de ellas debe usted obedecer?

- a) Dependerá del carril en que me encuentre cuando llegue a la intersección.
- b) A la señal de "Detención obligatoria" o "Stop".
- c) A la señal de "Ceda el paso".

34 Si usted cambia de domicilio y es titular de un vehículo, ¿debe comunicar el cambio de domicilio a la Jefatura de Tráfico de su provincia?

- a) Sí.
- b) No.
- c) Sólo si el cambio de domicilio implica un cambio de municipio.



35 ¿Es conveniente bajar las pendientes en punto muerto?

- a) No, porque no actuaría el motor como freno y habría que utilizar más frecuentemente los

frenos, con el riesgo de su calentamiento.

- b) Sí, porque se ahorra combustible.
- c) No, lo adecuado es quitar el contacto.

36 ¿Cree usted que es conveniente variar la presión de inflado de los neumáticos en invierno y en verano?

- a) Sí, se debe disminuir en verano y aumentar en invierno.
- b) No.
- c) Sí, se debe aumentar en verano y disminuir en invierno.



37 La posición de las manos sobre el volante que tiene la conductora de la fotografía, ¿es correcta para conducir?

- a) Sí.
- b) No.

38 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 disminuya la velocidad de mi vehículo.
- c) Que reanude la marcha.



39 ¿Le está 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) Sí, cuando no se aproximen vehículos en sentido contrario.
- b) No, porque la señal prohíbe la entrada a la vía en la que está situada.
- c) No, porque es una calzada cortada al tráfico.

40 Para cargar combustible en el depósito de su vehículo, además de apagar el motor y las luces del vehículo, ¿debe apagar también los sistemas eléctricos como la radio y los dispositivos emisores de radiaciones electromagnéticas como los teléfonos móviles?

- a) Sí, porque es obligatorio.
- b) No, sólo es obligatorio apagar el motor y las luces del vehículo.

SOLUCIONES AL TEST

- 1: b; 2: c; 3: a; 4: b; 5: b; 6: b; 7: c; 8: b; 9: b; 10: c; 11: c; 12: b; 13: b; 14: b; 15: b; 16: b; 17: c; 18: b; 19: b; 20: b; 21: a; 22: b; 23: c; 24: b; 25: b; 26: a; 27: b; 28: b; 29: c; 30: c; 31: a; 32: b; 33: c; 34: a; 35: a; 36: b; 37: c; 38: c; 39: b; y 40: a.



La **itv** detectó 2,5 millones de vehículos con fallos graves en 2004

CHEQUEO A LA SEGURIDAD

¿Cómo afectan a la seguridad y al medio ambiente las inspecciones obligatorias en las ITV? Los datos hablan por sí solos: el año pasado, 2,5 millones de vehículos tuvieron que subsanar graves anomalías en sistemas como frenos, dirección, neumáticos, alumbrado... Sin embargo, algunos usuarios siguen pensando que sólo es un 'sacaperras'. Hemos seguido paso a paso cómo se chequea la seguridad.

Néstor NORMA
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Saltarse la ITV es una actitud temeraria, además de insolidaria y, últimamente, más cara. Una reciente modificación de la Ley de Seguridad Vial califica como grave no pasar la ITV, con una sanción que puede llegar a 300 €. Pero más que el temor a la multa, la razón que debería llevar a todo conductor a mantener en perfecto estado su coche es porque afecta directamente a su seguridad y a la de los demás. Algunos conductores opinan que la ITV sólo es un 'sacaperras', pero prueba de que existen muchas 'lagunas' en ese mantenimiento son los casi 4,5 millones de defectos graves hallados durante el 'diagnóstico'

que se realiza en las ITV y que permite conocer problemas en el vehículo, sin cuya solución la conducción se tornaría temeraria.

Sobre un total de 11.648.543 vehículos inspeccionados en 2004 en las ITV españolas, se rechazaron 2.531.187 por defectos graves. Pero de la totalidad de los defectos graves encontrados (4.486.628), más de un millón correspondió a alumbrado y señalización (23%) y frenos (22,5%), respectivamente, elementos claves para la seguridad vial. Aunque tampoco quedaron muy atrás las emisiones gaseosas (humos), que alcanzaron un 14,2% del total de los defectos graves detectados.

DEFICIENCIAS GRAVES. Cuando una ITV detecta una deficiencia grave, el vehículo sólo podrá circular hasta el taller para realizar las reparaciones (si es



leve podrá seguir circulando). En caso de defecto grave, el organismo inspector retiene la Tarjeta de Inspección Técnica y entrega al conductor un informe como resguardo. Tras subsanar los defectos y pasar la segunda inspección, el conductor recobrar su Tarjeta de Inspección Técnica. En caso de existir una avería que ponga en peligro a los usuarios y peatones, el traslado al taller se hará por medios ajenos al propio vehículo (grúa, etc.). En todo caso, el plazo para ir al taller, resolver el problema y volver a la ITV es de dos meses; de no ser así, la ITV propone a la DGT la baja del vehículo.

"Pasar la ITV no es sólo mejorar la seguridad vial, sino contribuir en la protección del medio ambiente", asegura Julio Tejedor, gerente de la ITV de San Sebastián de los Reyes (Madrid), quien explica el significado de las inspecciones y cómo afecta a la seguridad.

CUANDO HAY QUE REVISAR. Los vehículos deben revisarse periódicamente, para minimizar el riesgo de accidentes por causas técnicas y verificar su aptitud para circular. La obligación de los turismos de uso particular de pasar por la inspección técnica se regula en España en 1985, por directivas de la Comunidad Europea, y se ha actualizado por el Real Decreto 2042, de 1994. Los turismos deben pasar, a partir del cuarto año desde su matriculación, una revisión



➤ El porcentaje de rechazos en España el pasado año fue de cerca del 22 % de los vehículos.

PASAR LA ITV NO ES SOLO MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL, SINO CONTRIBUIR A PROTEGER EL MEDIO AMBIENTE

sión cada dos años y ésta será anual a partir del décimo año. La filosofía de la inspección técnica obligatoria es implantar un sistema de inspección fiable y seguro, cuyo fin es eliminar en lo po-

sible el riesgo de accidentalidad y contribuir a una mayor seguridad vial, y a la protección del medio ambiente. "Nuestra filosofía es una inspección libre y neutral, independiente, cuyo objetivo es la seguridad vial. Algunos critican que rechazamos poco: rechazamos lo que dice el manual de procedimiento para las ITV, editado por el Ministerio de Industria", afirma Luis Rivas, secretario general de AECA-ITV (Asociación de Entidades Colaboradoras de la Administración de ITV).

Respecto al porcentaje de rechazos, algunas comunidades autónomas aplican un tratamiento estadístico peculiar, y por ello existen diferencias significativas. Por ejemplo, en Murcia el porcen-

taje es más bajo (en torno al 8-9%); debe a que algunas averías menores, aunque necesitan solucionarse en el taller, no se contabilizan como rechazo. En Asturias y Galicia el porcentaje sube al 40%, pero el resto de comunidades tienen una horquilla de rechazo entre el 15 y 24%. "Sobre un total de más de 11 millones de inspecciones realizadas en 2004 -asegura Rivas-, se rechazaron algo más de 2 millones por presentar, al menos, un defecto grave. Esto significa casi un 22% de rechazo, lo que parece lógico".

NO A LA PICARESCA. Luis Rivas muestra su desacuerdo con la picaresca que busca eludir el rigor de las inspecciones:

"No nos interesa la persona que elige una ITV porque es 'un chollo' y se la pasa fácil". Nosotros vendemos seguridad vial y esto es muy serio. Tampoco aceptamos aquella filosofía donde manda el precio sobre la seguridad. Este es un servicio público donde está en juego la accidentalidad y el medio ambiente".

De hecho, los datos de vehículos que circulan con problemas en los principa-

les sistemas de seguridad y que la ITV pone en evidencia cada año son preocupantes: un millón de coches con frenos defectuosos; otros tantos con anomalías en el alumbrado; más de 700.000, con neumáticos en mal estado; 200.000, con problemas en la dirección... Aunque la ITV manda cada año al taller a 2,5 millones de vehículos peligrosos, lo deseable es que cada conductor realice controles periódicos sin esperar a la inspección obligatoria.

Al margen de la antigüedad, los coches accidentados que han tenido un fuerte golpe, y han sufrido un desplazamiento en su estructura, tienen una inspección especial en donde se comprueban los puntos fundamentales de la carrocería. ♦

INSPECCIONES Y RECHAZOS POR COMUNIDADES (2004)

Comunidad	Inspeccionados	Rechazados	(%)
Andalucía	1.843.067	472.336	(25,6)
Aragón	464.509	92.125	(19,8)
Asturias	278.414	106.948	(38,4)
Baleares, Illes	270.452	65.615	(24,6)
Canarias	575.515	139.503	(24,2)
Cantabria	141.170	31.615	(22,3)
Castilla-La Mancha	785.569	125.614	(15,9)
Castilla y León	901.511	199.402	(22,1)
Cataluña	1.781.515	387.834	(21,7)
Ceuta	9.990	2.582	(25,8)
Extremadura	296.461	62.986	(21,2)
Galicia	805.481	252.495	(31,3)
Madrid	1.179.927	253.075	(21,4)
Murcia	352.737	29.629	(8,3)
Navarra, C. F.	219.141	35.263	(16,0)
País Vasco	472.374	84.599	(17,9)
Rioja, La	122.917	18.748	(15,2)
Valenciana, C.	1.147.793	170.818	(14,8)
TOTAL	11.648.543	2.531.187	(21,7)

(Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio).

¿QUÉ SE CONTROLA EN LAS ITV?

LOS PASOS

1 Comprobación de documentos



Ficha Técnica, Permiso de Circulación, marca y modelo del automóvil, matrícula, número de bastidor.

2 Carrocería y chasis



Estado de parabrisas y ventanillas; funcionamiento correcto de puertas y comprobación de que no se han realizado reformas importantes y que la carrocería no presenta aristas.

3 Acondicionamiento interior



Anclaje de asientos, estado y funcionamiento de los cinturones y de los sistemas de retención infantil. Comprobación del anti-robo y del campo de visión directa.

4 Alumbrado y señalización



Número de dispositivos luminicos, color, situación, reglaje y funcionamiento.

5 Los humos



Emisiones de CO₂ en motores de gasolina y concentración de humos en los de gasoil.

6 Frenos



Eficacia de los frenos de servicio y de mano, holgura del pedal, equilibrado de ruedas, ABS y servofreno.

7 Dirección



Inspección visual del volante, columna, caja de dirección, timonería y rótulas de dirección.

8 Ejes, ruedas, neumáticos y suspensión



Que no existen fisuras, grietas, desgastes o roturas.

9 Motor y transmisión



Pérdida de aceite, oxidación y corrosión de anclajes, fugas de electrolitos en la batería.

10 Otros



Certificado transporte escolar, mercancías peligrosas, existencia de tacógrafo...

QUÉ SE COMPRUEBA

Identificación del vehículo.

Que el peatón no sufra daños con aristas cortantes; que el parabrisas no se va a romper y que no se han efectuado reformas que afecten a la seguridad.

Protección de los ocupantes. Que no existan elementos que impiden la visión.

Ver, ser vistos y no deslumbrar.

Protección del medio ambiente según límites exigidos por la UE.

Estado de desgaste de discos y pastillas y que frena igual y con suficiente intensidad en ambas ruedas (se evitan trompos).

Prevenir holguras y roturas de rótulas de la dirección.

Garantizar la estabilidad y prevenir acuaplaning y el reventón de cubiertas.

Mejora de la seguridad y del medio ambiente.

Seguridad e idoneidad del transporte.

BENEFICIOS

Estas son las comprobaciones que se realizan en las ITV, cómo afectan a la seguridad o al medio ambiente y el porcentaje de fallos detectados

DEFECTOS GRAVES

58.086
1,3%

302.510
6,6%

56.143
1,2%

1.040.082
23%

636.789
14,2%

1.012.025
22,4%

233.177
5,8%

739.665
16,5%

261.270
5,7%

146.881
3,3%

TOTAL DE DEFECTOS GRAVES 4.486.628

Datos de las inspecciones ITV 2004. Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.



Omar ALONSO

Nueva regulación de la responsabilidad en los atropellos a especies cinegéticas

La responsabilidad en el atropello de especies cinegéticas se atribuye, según una modificación de la Ley de Seguridad Vial, al conductor del vehículo, en el caso de que infrinja las normas de circulación, pero también al dueño del coto de caza o del terreno, y al titular de la carretera, por ejemplo, si existe mala señalización. Una triple y polémica responsabilidad en cuya interpretación no hay acuerdo.

CULPABILIDAD A TRES BANDAS

Néstor Norma

En España hubo en 2004, según la Dirección General de Tráfico (DGT), 6.227 accidentes por atropello de animales (domésticos y silvestres), de los que 4.027 (siete de cada diez) fueron provocados por especies cinegéticas con el jabalí (50%), corzo (34%) y ciervo (7%) como animales más involucrados.

La reciente modificación de la Ley de Seguridad Vial sobre atropellos de especies cinegéticas 'reparte' la responsabilidad en los mismos entre conductores, propietarios de cotos y terrenos y titulares de la vía. Así, será responsable el conductor del vehículo cuando cometa alguna falta de las normas de circulación; o recaerá sobre el titular de coto de caza o del terreno, cuando el accidente sea consecuencia directa de la acción de cazar o de falta de conservación del terreno, y sobre el titular de la vía, cuando esté mal señalizada o en mal estado de conservación.

Según Mario Arnaldo, presidente de la AEA (Automovilistas Europeos Asociados), esta fórmula que incorpora la Ley de Seguridad Vial "beneficia a los propietarios de cotos de caza y a las Comunidades Autónomas, que hasta ahora tenían que asumir el pago de las correspondientes indemnizaciones por los daños, lesiones y gastos sanitarios que sufrían los automovilistas".

MALO PARA LOS CONDUCTORES. Para Arnaldo, esta modificación hace recaer la responsabilidad en el automovilista, con una referencia muy general al incumplimiento de las normas de circulación: "Esto significa que una persona que no lleve un papel en orden puede ser imputado de un accidente cuando él es la víctima". Arnaldo cree que, con esta disposición, los propietarios de cotos "han 'colado de rondón' una reforma nada menos" que en la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.

Para Gloria Vinader, abogado especialista en seguridad vial del RACE (Real Automóvil Club de España), "decir que el responsable es el conductor

► Ciervos, corzos y jabalíes son las especies cinegéticas más atropelladas.



cuando cometa alguna falta de circulación es demasiado genérico. Se ha querido modificar una injusticia, como era hacer responsables a los cotos de caza de los accidentes con las especies cinegéticas, pero se ha creado una nueva. No haber pasado la ITV no puede ser causa de responsabilidad de un accidente con un animal. Era necesario un cambio de la norma, y como se ha matizado que la responsabilidad de los dueños de los cotos es cuando el accidente es consecuencia directa de la acción de cazar, lo mismo habría que afinar respecto a las causas que determinan la responsabilidad de los conductores".

La asesora del RACE señala que "una ley de seguridad vial no puede determinar responsabilidades civiles o penales". Y así es, según Ramón Ledesma -subdirector general de Normativa y Recursos de la Dirección General de Tráfico (DGT)-, para quien la Ley de Tráfico y Seguridad Vial no tiene por objeto determinar la responsabilidad penal o civil que surja como consecuencia de un accidente: "Sí debe establecer normas reguladoras de la circulación y tráfico vial, y determinar responsabilidades administrativas como consecuen-

CIERVOS Y JABALÍES



Soria es la provincia con mayor accidentalidad con presencia de ciervos (50%) y corzos (27%). León y Huesca tienen más accidentes con jabalíes (11% y 10,8% respectivamente) y Asturias (14,8%) y Burgos (12,7%), más con implicación de zorros. La mayoría se produjo en vías convencionales (78%), con turismos (91%) y casi siempre se saldaron con el atropello del animal (98%). En cambio, en las vías de alta capacidad -donde es obligatorio el vallado-, los accidentes sólo alcanzaron un 17%, provocados, en su mayoría, por animales domésticos.

cia del incumplimiento de estas normas".

El nuevo texto de la ley, sin embargo, es "más lógico" para Ángel Gracia, gerente de la Real Federación Española de Caza, organismo que participó en su re-

forma: "Antes, toda la responsabilidad recaía sobre los titulares de aprovechamientos cinegéticos o propietarios de terrenos, por tener su finca próxima a la carretera. Nos parece más lógico el texto actual, que habla de una responsabilidad compartida en tres patas". Según Gracia, la tendencia a responsabilizar a los propietarios de cotos reflejada en "determinadas leyes de caza" es contrario al Código Civil (art. 1906), que considera las piezas de caza "res nullis" (cosa de nadie) hasta que son capturadas. "Por tanto, si se trata de animales sueltos, es injusto responsabilizar a priori al titular del coto".

CARRETERAS CON MÁS ACCIDENTES.

Según un estudio de la DGT, las provincias con más accidentes con animales son Burgos, Soria, León, Asturias, Lugo y Palencia, mientras que las carreteras con mayor accidentalidad, la N-234, N-122, N-634, N-630, N-110 y N-111. Sin embargo, en las carreteras secundarias el control de las administraciones locales para impedir los accidentes es "casi nulo", asegura Santiago Monasterio, jefe del Servicio de Vías y Obras de la Diputación de Burgos. Este afirma que en Burgos, con aproximadamente 2.300 carreteras secundarias de poco tráfico, es muy frecuente el paso de animales: "Somos conscientes de que casi el 90% de los accidentes en estas carreteras tiene su causa en animales salvajes", pero recuerda que estas vías no se pueden vallar, como autopistas, ni aislar a los animales para lograr su preservación. "Habría que permitir cazar más", apunta como solución, sobre todo jabalíes y corzos, que han aumentado sensiblemente en la región, ya que otras soluciones -barreras de olor y prismas catadióptricos- han demostrado una "baja efectividad". ♦



► El conductor, el titular de la carretera y el del coto, comparten la responsabilidad de los atropellos.



Todas las claves para entender por qué se han convertido en las favoritas del mercado

LAS MARCAS ASIÁTICAS

ARRASAN

Poco a poco, sin hacer ruido, las marcas asiáticas de coches se hacen cada día con una mayor porción del mercado. Ocurre en Europa y también en los Estados Unidos, donde tienen a los tres grandes contra la pared. El secreto no es otro que combinar fiabilidad con tecnología avanzada y un precio muy competitivo.

Andrés MAS

Los datos hablan por sí solos. Toyota ya es el segundo fabricante mundial de automóviles, el mayor incremento en matriculaciones en Europa en el mes de septiembre fue para la coreana Kia, el grupo Hyundai-Kia pretende alcanzar el quinto puesto mundial entre los constructores de automóviles en 2010, Honda ha aumentado sus ventas

en España más de un 30% en los dos últimos años, Nissan vende al año en el mundo 3,67 millones de coches y en 2004 Toyota triplicó —con 8.000 millones de euros— los beneficios de sus competidores, cada uno de los tres grandes grupos estadounidenses. Imparables, las marcas asiáticas convencer con argumentos tan contundentes como fiabilidad, calidad de acabado, generosas garantías o precio competitivo. Y, además, estos argumentos están respaldados por asociaciones de usuarios, consultoras independientes o encuestas de calidad que confirman año tras año

que los automóviles japoneses y coreanos son cada vez más recomendables.

Hubo un tiempo en el que las marcas europeas se aprovechaban de que en Japón todavía no se asimilaba del todo que para vender bien en Europa los motores diésel eran indispensables. Unas tardaron más que otras, pero al final prácticamente todas (salvo Subaru) disponen de este tipo de propulsores y, en muchos casos —como el de Honda con su motor turbodiésel CTDi—, la espera ha merecido la pena, ya que se han situado como los mejores motores de su clase. Otro aspecto en el que los japoneses y coreanos han ganado la partida a los europeos o americanos es en el segmento de los SUV compactos, donde ocho de los diez primeros clasificados por número de ventas es asiático.

AL GUSTO EUROPEO. Diseño, eficaces sistemas de tracción, fiabilidad, precio y garantía son sus armas ya no tan secretas. Respecto a la garantía, la que menos ofrece proporciona tres años y la que más, cinco; en todo caso, un paso por delante de la mayoría de garantías europeas. Tampoco la ausencia de repuestos sirve ya para justificar la negativa a comprar asiático. Sobre todo, porque en los últimos años estas marcas han modificado su estrategia en Europa y a la maraña de centros de distribución repartidos por diferentes puntos estratégicos europeos se ha sumado la instalación de fábricas en el Viejo Continente: la última, Hyundai, que invertirá 1.000 millones de euros en su primera planta en Europa situada en la República Checa. Fábricas y centros de diseño con equipos internacionales de profesionales que proponen modelos mucho más cercanos al gusto europeo.

LOS DE MAYOR ÉXITO



Toyota es la marca asiática de mayor éxito en España. En lo que va de 2005, ha vendido más de 40.000 turismos, está situada en el noveno puesto de la clasificación



Toyota "Land Cruiser"



Hyundai "Getz"

general y su modelo estrella, el "Corolla", ha vendido 24.469 unidades. Su gama de 91 modelos y su contrastada fiabilidad han permitido a esta marca japonesa situarse en esta posición privilegiada.

En segundo lugar, encontramos a Nissan, con 27.649 turismos vendidos en lo que va de año. Su modelo estrella es el "Micra". Y en el tercero, Mazda con 11.468 turismos vendidos.

Entre las coreanas, Hyundai se lleva 'el gato al agua', con 26.000 coches en lo que va de año, encabezados por el "Getz". Kia le sigue con 22.893 turismos con el "Picanto" como modelo más demandado.

En el apartado todoterreno, entre los diez más vendidos ocho son asiáticos (tres coreanos y cinco japoneses). Toyota domina la situación con 6.970 "Land Cruiser" vendidos en los nueve primeros meses. Le sigue Hyundai, tras el BMW "X3", con el "Tucson". Y a continuación, Mitsubishi, que sigue vendiendo muy bien su "Montero".

SUS ARGUMENTOS

SON FIABILIDAD,
CALIDAD DE
ACABADO,
GENEROSAS
GARANTÍAS Y
PRECIOS
COMPETITIVOS

Motores diésel, diseño 'mediterráneo', telas y mullidos europeizados, colores, desarrollos de cambio, maleteros más grandes, suspensiones adaptadas a la orografía, salpicaderos menos futuristas... Los automóviles asiáticos han sufrido una evolución brutal en los últimos cinco años para acercarse a las necesidades del cliente europeo y americano. Y les está dando resultado. El esfuerzo realizado en campos como la calidad de acabado o la seguridad ha sido

SEGURIDAD DE CINCO ESTRELLAS



No se puede decir que los modelos asiáticos sean menos seguros que el resto, al menos en su gran mayoría (japoneses y coreanos). En el segmento pequeño, y si tomamos como referencia las pruebas de crash-test realizadas por EuroNcap, encontramos el nuevo Toyota "Yaris" con cinco estrellas (como el nuevo Renault "Clio" o el Peugeot "1007") y vemos que casi todos sus rivales japoneses consiguen cuatro, como el Seat "Ibiza". En el segmento de las berlinas, también Toyota se lleva de calle el aspecto seguridad, con un "Avensis", un "Prius" y un Lexus "GS 300" (este último, de la división de lujo de Toyota) que han conseguido las tan ansiadas 5 estrellas. El resto de marcas japonesas ostenta una media de cuatro estrellas para modelos como el Honda "Accord" o el Mazda "6". También hay que destacar las 4 estrellas del Honda "CR-V" o el Nissan "X-Trail", mientras que europeos como el "Land Rover Freelander" sólo consiguieron tres. Una excepción: los modelos chinos, de los que tan sólo conocemos un crash test (realizado por ADAC, el prestigioso club automovilístico alemán), al primero que se vende en Europa, el "Landwind", con un resultado realmente malo.

FUSIONES Y ACUERDOS PARA TODOS LOS GUSTOS

La fusión entre marcas japonesas y americanas o europeas comenzaron a principios de los años 90, aprovechando la crisis económica de Japón. Entonces, Ford pasó a controlar un tercio de Mazda; Renault, más del 40% de Nissan y el 70% de Samsung; y DaimlerChrysler, alrededor del 30% de Mitsubishi. Estos acuerdos continuaron y la lista de alianzas y fusiones es amplísima, incluyendo marcas coreanas e incluso chinas. Por ejemplo, General Motors

(GM), compró el pasado año la coreana Daewoo, que pasó a llamarse Chevrolet. Desde entonces, sus coches son 'americanos,' aunque sigan fabricándose en Corea. GM también tiene posiciones en Isuzu y Suzuki y acuerdos con Honda para fabricar motores de gasolina; Toyota, con BMW; Fiat, con Suzuki; Mitsubishi, con el Grupo PSA... Así, es curioso que el nuevo Renault "Clio" utiliza la plataforma del Nissan "Micra", que el "Mini" diésel lleva motor Toyota o que Ssangyong recurre a motores Mercedes.



► Nissan "Micra"



► Renault "Clio III"

impresionante en las marcas coreanas.

Los primeros Kia que llegaron a Europa contaban con una interesantísima relación equipamiento-precio, pero su acabado dejaba mucho que desear y la fiabilidad no era uno de sus fuertes. Ahora Kia -perteneciente al grupo Hyundai- ofrece unos remates que no tienen nada que envidiar a los de una marca europea, sus diseños tienen un inesperado éxito entre el público y disponen de motores diésel en casi toda su gama. La relación precio-equipamiento sigue siendo muy interesante, pero, además, la calidad de fabricación se ha situado en unos niveles claramente recomendables. Y lo mismo ocurre con Hyundai o Ssangyong.

TAMBIÉN SEGUROS. En prevención de accidentes, los avances han sido asim-

LOS CHINOS QUE LLEGAN

China prepara su desembarco en Europa para 2006 con tres marcas que ya estuvieron presentes en el último Salón de Francfort (Alemania). Geely, Brilliance Automotive y Jiangling buscan distribuidores en Europa para vender sus modelos un 35% más baratos que sus rivales. Sin embargo, no les espera un camino ni fácil ni cómodo. Las exigentes normas de seguridad europeas y el control de emisiones bajo la norma Euro IV pueden retrasar la homologación de estos vehículos. En cualquier caso, ya hay varios grupos españoles interesados en la distribución de estas marcas. Tanto Bergé como Sino Motors o Nissho Motor, además del empresario luso Hipólito Pires, han atado ya algunos cabos para hacerse con la importación de algunas de las marcas. La llegada de modelos de origen chino a Europa podría suponer una revolución como la que supuso en su día la llegada de los coreanos, pero con precios todavía más bajos.



► Los fabricantes chinos están preparando su desembarco en Europa.

mo espectaculares. El exigente mercado estadounidense en materia de seguridad, primero, y las pruebas de crash test EuroNcap europeas, después, han obligado a los constructores asiáticos a invertir grandes sumas de dinero en I+D y en programas específicos dedicados a diseñar y desarrollar chasis y carrocerías con sistemas de deformación programada adecuados, airbags para todas las plazas, controles de estabilidad y antibloqueo de frenos y sistemas de retención a los mismos niveles de eficacia de los modelos europeos. Sólo este interés en situarse a la altura de su competencia de Occidente ha permitido a marcas como Toyota conseguir cinco estrellas en los crash test de varios de sus modelos.

Pero, entonces, ¿hay que comprar asiático por encima de otras alternativas? No tiene porqué. Parcialmente, los japoneses son superiores en muchos aspectos y, globalmente, son modelos equilibrados y con buen precio. Sin embargo, no se puede decir que sean mejores en todo. Lo que sí hay que destacar es que son modelos a tener en cuenta, porque siempre aportan ventajas técnicas interesantes, que son automóviles de precio muy competitivo, sobre todo los coreanos, que puede ser un error descartarlos de una lista de favoritos sólo por el hecho de ser orientales y que, como en todas las marcas, los hay mejores y peores. ¡Y ojo a los chinos! Habrá que esperar a ver calidades y precios y no precipitarse... porque para baratos tenemos ya algunos ejemplos en España, como el Dacia Logan, toda una berlina por 7.800 euros.

Además, los fabricantes japone-

► Honda ha incrementado sus ventas en España un 30% en los dos últimos años. Una imagen de su modelo "Accord", fabricado en Inglaterra.



¡OJO CON LOS COCHES

CHINOS! HAY QUE ESPERAR A VER CALIDADES Y PRECIOS. PUEDEN TENER PROBLEMAS DE HOMOLOGACIÓN

ses son especialistas en sorprender en los salones; sobre todo, el que se celebra en su propia casa, el Salón de Tokio. En el último, todas y cada una de las marcas niponas han desafiado los cánones establecidos con diseños imposibles y tecnologías que tardaremos mucho en ver. Un ejemplo ha sido el Nissan "Pivo" un coche cuyo habitáculo gira 360 grados y permite aparcar sin dar marcha atrás. ♦



► Estas marcas trabajan mucho en tecnología de futuro. Un ejemplo, el concept car "Pivo" de Nissan.

LAS MARCAS ASIÁTICAS EN ESPAÑA



DAIHATSU

- 15 concesionarios
- Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros



HYUNDAI

- 90 puntos de venta
- Ventas 2003: 38.550 unidades
- Ventas 2004: 45.379 unidades
- Garantía: 3 años sin límite de kilómetros.



HONDA

- 83 concesionarios
- Ventas 2001: 9.514
- Ventas 2004: 15.201
- Garantía: 3 años sin límite de kilómetros



ISUZU

- 39 concesionarios
- Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros



KIA

- 183 puntos de venta
- Ventas 2001: 13.620 unidades
- Ventas 2004: 30.238 unidades
- Garantía: 3 años sin límite de kilómetros excepto en el "Carnival" y el "Opirus" que tienen 5 años.



LEXUS

- 24 concesionarios
- Ventas 2001: 1.102 unidades
- Ventas 2004: 1.501 unidades
- Garantía: 5 años o 160.000 kilómetros



MAZDA

- 78 concesionarios
- Ventas 2001: 5.807 unidades
- Ventas 2004: 13.759 unidades
- Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros



MITSUBISHI

- 120 puntos de venta y servicio
- Ventas 2001: 23.015 unidades
- Ventas 2004: 19.071 unidades
- Garantía: 3 años sin límite de kilómetros



NISSAN

- 385 concesionarios, subconcesionarios, puntos de venta y servicios
- Ventas 2002: 46.587 unidades (sin comerciales)
- Ventas 2004: 53.460 unidades (sin comerciales)

- Garantía: 5 años sin límite de kilómetros



SSANGYONG

- 80 puntos de venta
- Ventas 2001: 842 unidades
- Ventas 2004: 2.114 unidades
- Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros.



SUBARU

- 42 concesionarios y 44 talleres
- Ventas 2001: 737 unidades
- Ventas 2004: 1.700 unidades
- Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros



SUZUKI

- 73 concesionarios y 200 puntos de venta y asistencia
- Ventas 2004 (Suzuki Ibérica comenzó su actividad el 1 de enero de 2004): 9.555 unidades
- Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros



TOYOTA

- 88 concesionarios y 166 exposiciones
- Ventas 2001: 27.030 unidades
- Ventas 2004: 54.846 unidades
- Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros.

El famoso reportero creado por Hergé utilizó casi 80 modelos en sus aventuras

LOS COCHES DE TINTÍN

Puede ser una elegante berlina o un pequeño utilitario, un coche militar e incluso un camión. Todos los vehículos son válidos para que Tintín y sus amigos recorran el mundo, salvando a los buenos y persiguiendo a los malos. El libro "Tintín, Hergé y los coches" refleja la pasión que el creador del genial personaje sintió en su vida real por los automóviles.

Mercedes **LOPEZ**
Fotos: Paul Alan **PITMAN**

Con sus bombachos y su tupé, el más famoso de los reporteros, el incomparable Tintín, junto con sus inseparables amigos, el perrito Milú, el capitán Haddock y los detectives

Hernández y Fernández, recorre el mundo ayudando a quien lo necesita. Para ello, no escatima en medios y, cómo no, los coches fueron, a lo largo de todas sus aventuras –desde Alemania al Congo–, sus más fieles aliados.

Al menos setenta y nueve modelos distintos de automóviles pueden identificarse en los veinticuatro álbumes de Tintín. Los coches que aparecen no son simples medios de transporte, prácticamente se convierten en personajes animados que provocan atropellos, persecuciones y accidentes. Son auténticas estrellas que intervienen en el destino de los héroes.

En la mayoría de los casos son una fiel reproducción de modelos reales o mezcla de varios de ellos. Parece que la atracción que su creador, Hergé, sentía por los coches –compró todos los que le gustaban–, junto con su trabajo en la revista "La Revue Ford" y en otras publicaciones relacionadas con el mundo del motor, hizo que los dibujara con pasión y talento.

Una pasión que la editorial Zendera Zariquey ha tratado de reflejar en el libro "Tintín, Hergé y los coches", recientemente editado. En él se hace un repaso por todos los coches que aparecen en las historietas de Tintín y se descubren algunos de sus secretos. ♦

Más información.

www.editorialzendera.com



FORD "T"

Un coche mítico en la historia del automovilismo, el Ford "T", mereció la portada de "Tintín en el Congo". Hergé quiso rendirle tributo dándole una imagen que refleja alegría de vivir y de viajar, sin olvidar su naturaleza indestructible. Además, es uno de los pocos coches que Tintín tuvo en propiedad. Lo normal es que lo pida a un amigo, 'tome prestado' uno que esté aparcado o se lo 'birle' a los malos. Todos los métodos son buenos para cumplir su misión.



CITROËN "2 CV"

Fue el coche de los detectives Hernández y Fernández y el único que tuvo el honor de aparecer en dos de las aventuras de Tintín. Se le conocía como "cuatro ruedas debajo de un paraguas" y, a pesar de que fue muy mal acogido por la Prensa, alcanzó un gran éxito popular. Robusto, económico y polivalente, cuando Hergé lo reprodujo en 1955 sólo existía de color gris; sin embargo, él lo pintó verde.



LAND ROVER "SERIE III"

Hergé no se olvidó de los grandes modelos de la industria inglesa. Y, sobre todo, en una obra dedicada a las aventuras de un reportero, no podía faltar el gran clásico de los viajes por terrenos difíciles: el Land Rover. Tanto el "Serie I", conducido por policías belgas (por cierto, con perfil poco aventurero), como el "Serie III" de Tapioca.



BUGATTI "TYPE 52"

Se le llamaba también "Baby" y fue conducido por el simpático Milú. Su creador, Ettore Bugatti, sólo construyó dos unidades de este capricho para niños: una se la regaló a Balduino, futuro rey de los belgas, y otra a Hassan II, años más tarde rey de Marruecos.

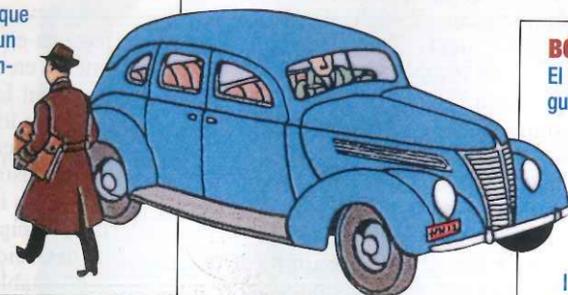
LINCOLN "ZEPHYR"

Fue el único vehículo que tuvo el capitán Haddock, el Lincoln "Zephyr". Lo utilizó junto a Tintín para rescatar al profesor Tornasol. Hergé dedica 22 viñetas al rescate y en todas aparece el Lincoln. Sin duda, el mayor número de imágenes que el autor dedicó a un coche. Figura entre los primeros coches aerodinámicos por sus formas fluidas y líneas estilizadas. Fabricado para rodar a gran velocidad, se le conocía como el avión terrestre.



FORD "V8"

El Ford "V8" es uno de los modelos que más veces aparece, convertido en taxi, equipado con ametralladora, blindado del ejército, coche particular de Hernández y Fernández... Fue el primer coche estándar al que Ford le equipó con un motor reservado hasta entonces a los modelos de lujo. Se llamó "V8" porque los 8 cilindros que lo integraban estaban colocados en forma de uve.



PEUGEOT "403"

Son muchos los modelos europeos que acompañan a Tintín en sus andanzas. Desde el "2CV" de Citroën, el "4CV" de Renault, el Simca "Aronde", el Bugatti "Type 35", varios Lancia, Alfa Romeo o Peugeot, como el "202" o éste "203", propiedad de la diva tontorróna "La Castafiore".

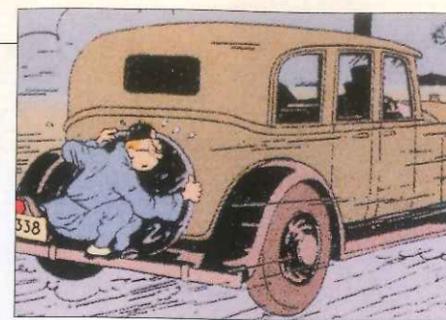
POR LOS AIRES

Tintín rara vez desciende de un coche sin haber tenido, previamente, un accidente. Patinazos, choques violentos, caídas por barrancos... y Tintín –sólo o acompañado por sus inseparables Milú, el profesor Tornasol o el capitán Haddock– por los aires en un vuelo rasante que termina en caída libre, aterrizando, casi siempre, sobre una alfombra de musgo lo suficientemente espesa como para amortiguarla.



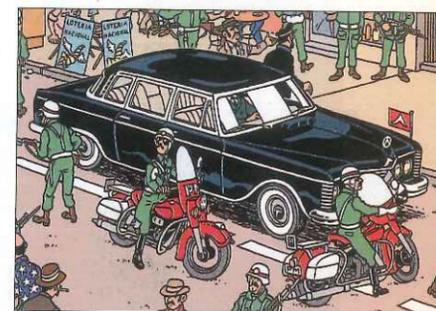
CULPABLE DE SU TUPÉ

El coche siempre fue un fiel aliado de Tintín que nunca le falló en las circunstancias más complicadas. Pero la relación que une a Tintín con los coches es mucho más íntima e, incluso, se puede decir que fue el principal estilista de su imagen. En la primera de sus aventuras, "Tintín en el país de los soviets", cuando se monta y arranca rápidamente el coche, al salir disparado, un mechón de pelo, que en la imagen anterior lleva hacia adelante, se le echa para atrás. Nunca volvería a su posición inicial. Había nacido el famoso tupé de Tintín.



BERLINA MISTERIOSA

No se sabe muy bien qué modelo inspira la berlina de los malos de "El loto azul" y en la que Tintín consigue convertirse en un 'incómodo pasajero'. Aunque no se puede negar que existen similitudes innegables con algunas de las creadas por diferentes constructores americanos a principios de los años 30: las Chevrolet, Nash, Ford y Dodge.



MERCEDES "600"

A veces, Hergé adjudica un 'papel' a una marca entera. Es el caso de los "Mercedes", que siempre fueron los coches de los 'malos', de los enemigos de Tintín. Primero el modelo "SK", utilizado por la policía alemana. Después el "220" o el "300" de los agentes bordurios que intentan secuestrar al profesor Tornasol. Y finalmente, la limusina oficial del dictador Tapioca, un Mercedes "600".

BÓLIDO MEZCLA

El bólido rojo que le presta el marajá para perseguir a los secuestradores de su hijo sólo existió sobre el papel, aunque toma alguno de sus elementos de coches reales: la rejilla del radiador es de un Amilcar "CGSS"; la tapa del motor y el tubo de escape, del Alfa Romeo "P3"; y la parte trasera, del Era.



CON ALCOHOL, LAS LESIONES SON MÁS GRAVES

El IX Curso de Medicina y Seguridad Vial, organizado por la DGT en los Cursos de Verano de la Universidad de Cantabria, estudió el alcohol, otras drogas y medicamentos como factores de riesgo para la seguridad vial. Los expertos analizaron este tema, de enorme relevancia para la conducción segura.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE, DGT
Elena VALDES RODRIGUEZ, DGT
F. J. ÁLVAREZ GONZÁLEZ,
Universidad de Valladolid

Alcohol y otras drogas, medicamentos y seguridad vial ha sido el tema desarrollado en el IX curso de Medicina y Seguridad Vial que, como en años anteriores, se ha llevado a cabo durante los días 5 al 9 de septiembre en los cursos de verano de la Universidad de Cantabria, organizado por la Dirección General de Tráfico. A lo largo de la semana, los asistentes han tenido la oportunidad de realizar una revisión actualizada y multidisciplinaria de un tema de enorme relevancia en seguridad vial.

El consumo de alcohol es el factor de riesgo más frecuente en los accidentes, en especial en los más graves. El alcohol deteriora las capacidades y modifica el comportamiento del conductor y peatón, incrementa la gravedad de las lesiones tras el accidente y se asocia a otros factores de riesgo de forma habitual, como un menor uso de elementos de retención y conducir con exceso de velocidad. Todo ello, unido a la elevada frecuencia de su consumo y los problemas adictivos que ocasiona, hacen que el alcohol, como factor de riesgo en seguridad vial, sea uno de los más estudiados en las políticas preventivas de la Unión Europea (UE).

En general, se estima que conducir bajo los efectos del alcohol se relaciona con el 30-50% de los accidentes con víctimas mortales, con del 15 al 35% de los que causan lesiones graves y con el 10% de los que no causan lesiones. Por su parte, se estima que en torno al 20% de la mortalidad atribuida al alcohol en España está relacionada con los accidentes

de tráfico. Estas cifras justifican el desarrollo de estrategias preventivas de diversa índole encaminadas a reducir los accidentes relacionados con el alcohol, cuya eficacia ha sido evaluada en diferentes estudios. En España están implementadas las principales intervenciones que se han demostrado eficaces: límites legales de alcoholemia en conductores, controles de alcoholemia aleatorios y dirigidos, niveles de alcoholemia específicos para jóvenes y otros grupos de riesgo, edad legal para la compra y el consumo de alcohol, etcétera, pero aún así, y teniendo en cuenta las cifras expuestas antes, queda aún mucho camino por recorrer frente a los accidentes relacionados con el alcohol.

En relación con el consumo de drogas, la encuesta de hábitos de salud, realiza-



“EL CONSUMO DE ALCOHOL ES EL FACTOR DE RIESGO MÁS FRECUENTE EN LOS ACCIDENTES, EN ESPECIAL EN LOS MÁS GRAVES”

da a conductores españoles en 2000 por la Universidad de Valladolid y la DGT, revela que un 7,3% de los encuestados había consumido alguna droga durante el mes anterior a su fecha de realización, y que un 55% de los conductores que conducen, tras haber consumido alguna de estas sustancias, considera que éstas no afectan a su capacidad de conducir. Asimismo, la Memoria sobre el análisis toxicológico de muertos en accidente de tráfico de 2004 del Instituto Nacional de Toxicología muestra que un 6% de conductores fallecidos presentaron drogas y/o psicofármacos y/o medicamentos y que en un 7,6% de los mismos se encontraron una o más sustancias asociadas a la presencia de alcohol. Las intervenciones preventivas en esta materia son objeto, en el momento actual, del máximo interés en el ámbito de la UE, de forma que, con la participación de varios países entre los que se encuentra España, se llevan a cabo varios proyectos en los que se están evaluando, entre otros aspectos, la influencia en la conducción de las principales sustancias, los sistemas de detección a ser utilizados en carretera o el establecimiento de niveles para las diferentes drogas, y que ayudarán a abordar el complejo problema de las drogas y la conducción.

Los medicamentos también son objeto de atención en diversos proyectos europeos. Si bien la relación entre éstos y la enfermedad en principio mejora el estado de salud del conductor, es cierto que en determinados casos, cuando el fármaco prescrito tiene una influencia negativa sobre las capacidades del conductor, se convierte en un factor más de riesgo de accidente. La encuesta de salud citada previamente revela que, en el momento en que se realizó, un

16,7% de los conductores estaban consumiendo algún fármaco, y de estos un 80% no habían sido advertido por su médico de la posible interacción del medicamento con su capacidad para conducir. Los estudios que se llevan a cabo en esta materia en la UE se dirigen a realizar una adecuada categorización de los medicamentos, esto es clasificarlos en orden a su mayor o menor interferencia con la capacidad de conducir al objeto de realizar una prescripción racional, de los mismos. ♦

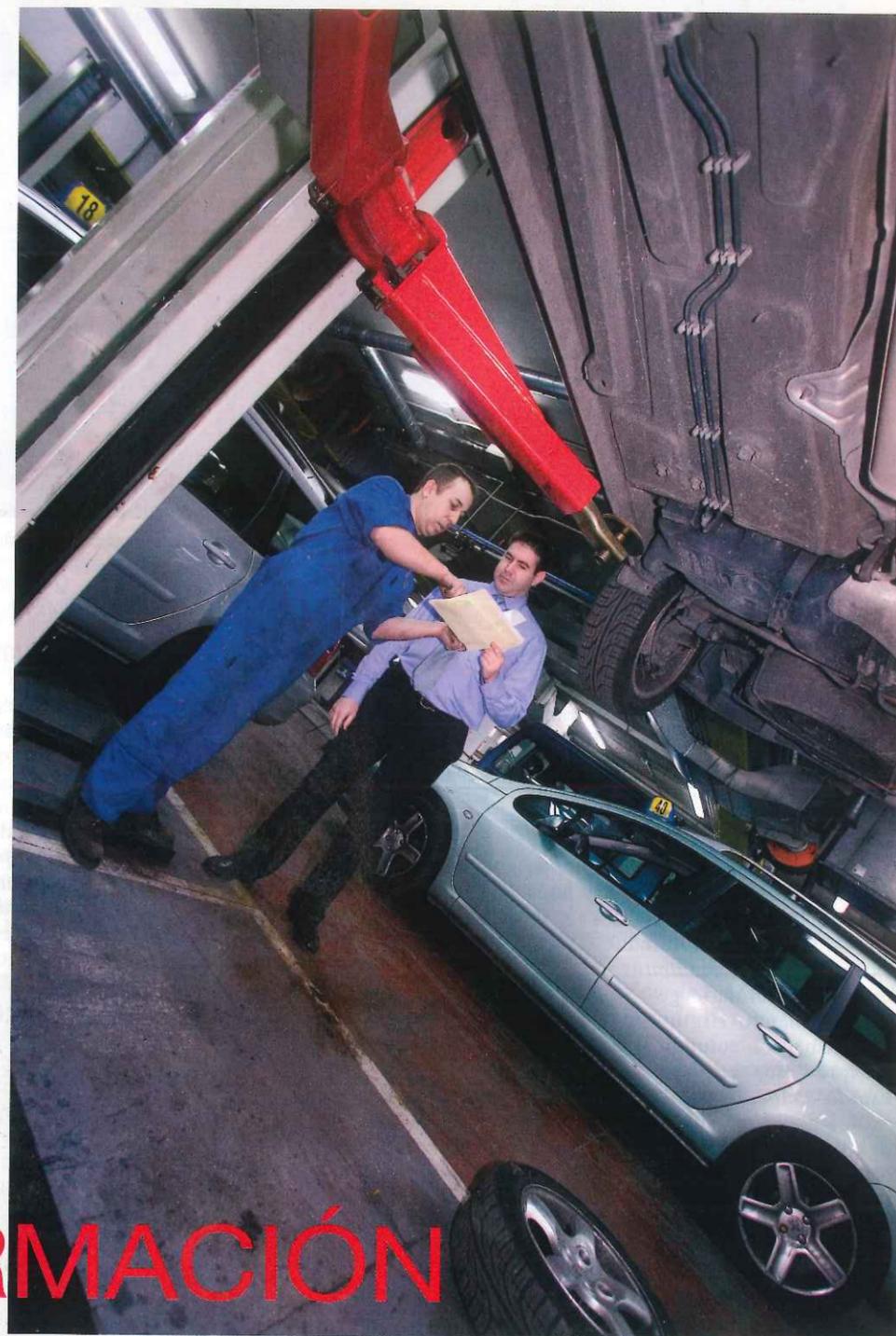
Uno de cada tres no facilita presupuesto y casi la mitad no exhibe sus tarifas

No exhiben sus tarifas, no facilitan presupuesto, no indican el horario, no informan sobre la garantía... Unos requisitos que los talleres de reparación de automóviles deben cumplir por ley, pero que, según un informe realizado por la revista "Consumer", aún son muchos los que no hacen. También se constata que existen grandes diferencias en los precios.

Talleres: FALTA INFORMACIÓN

Mercedes LÓPEZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Los clientes de los talleres de reparación de automóviles no reciben una información suficiente en asuntos tan importantes como el precio de la mano de obra (el 55% no exhibía las tarifas).



UNO DE CADA TRES TALLERES SE NEGÓ A ENTREGAR UN PRESUPUESTO POR ESCRITO

Además, no se indica el horario del taller (40%), no se informa de la existencia del libro de reclamaciones (62%), ni de la garantía que tienen las reparaciones (64%), ni del derecho a recibir un presupuesto por escrito (70%), según un reciente informe elaborado por la revista "Consumer".

Para realizar este estudio, los técnicos de Consumer Eroski se hicieron pa-



► Los talleres oficiales cumplen con más rigor los requisitos establecidos por la ley, aunque las tarifas de sus reparaciones, habitualmente, son más altas.

sar por clientes y visitaron 200 talleres en trece ciudades (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga, Bilbao, A Coruña, Oviedo, Pamplona, Vitoria, San Sebastián, Murcia y Zaragoza). De ellos, 78 eran independientes o tradicionales; 60, concesionarios oficiales de marca; y el resto, de mecánica rápida o franquicia. Según los datos de CETRAA (Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines), en España existen alrededor de 38.000 talleres independientes y unos 12.000 de los llamados 'oficiales'.

Desde la patronal, el estudio se califica como "manipulador". Su secretario general, Armando Higuera, afirma con rotundidad que "nos hubiera gustado conocer las bases del estudio, en qué casos se han basado y cómo se ha actuado. Reconocemos que no somos unos 'santos', pero no podemos aceptar ciertas generalizaciones". Contesta Ainara Zárraga, directora-jefe de la revista "Consumer": "Lamentamos que no estén contentos con el estudio y, desde luego, quiero dejar muy claro que nosotros no vamos a fastidiar a nadie". Y explica: "Hemos ido como un cliente normal. Es lo que siempre hacemos.



DETALLES DE LA GARANTÍA

● Las reparaciones tienen una garantía de 3 meses o 2.000 kilómetros recorridos (lo que antes suceda), salvo para los vehículos industriales, que será de 15 días o 2.000 kilómetros.

● La garantía será total, incluyendo materiales, mano de obra y todos aquellos gastos que se puedan originar (transporte que la reparación exija, desplazamiento de operarios...), así como la imposición fiscal que grave la operación.

● Las piezas de repuesto nuevas utilizadas tendrán una garantía de 2 años, en aplicación de la Ley de Garantías de 2003.

(Fuente: OCU, Organización de Consumidores y Usuarios).

Queremos conocer la realidad, no que nos preparen el terreno".

LOS 'OFICIALES', MÁS RESPETUOSOS.

Desde 1986, la legislación obliga a los talleres de reparación y mantenimiento de vehículos a cumplir una serie de requisitos en cuanto a información al público. Estas exigencias, en palabras de Armando Higuera -secretario general de CETRAA-, "son brutales; no digo que no sean razonables, pero hacen que nuestros costes se disparen". Esa puede ser la razón por la que los talleres independientes saquen 'peores' notas en esta encuesta. Así, sólo el 30% de ellos exhibía las tarifas por mano de obra frente al 62% de los talleres de concesionarios oficiales que sí lo hacían.

También se comprobó un mejor comportamiento de los talleres oficiales cuando se solicitó un presupuesto por escrito. Mientras que la mitad de los talleres independientes se negaron a facilitarlo, el 65% de los oficiales lo redactó sin problemas. Por ejemplo, desde Renault afirman que "el protocolo por el que se rigen los talleres dependientes de marca exige que, cuando se trate de operaciones de carrocería rápida, se proporciona un presupuesto inmediato (sin que necesariamente lo pida el cliente) y, por supuesto, gratis". Las cifras globales son preocupantes: uno de cada tres talleres se negó a entregar un presupuesto y si bien, apuntan en "Consumer", "algunas excusas fueron más o menos razonables", en otros casos las respuestas fueron inaceptables: "No solemos hacer presupuestos por escrito", "no tengo tiempo"... Un 3% de los ta-

NO OLVIDE

● Acuda a un taller que exhiba en el exterior la placa identificativa con el número de registro. Infórmese sobre el precio por hora de trabajo y los horarios del taller.



● Solicite presupuesto por escrito. Deberá abonarlo si no repara el vehículo en ese taller. Su validez mínima es de 12 días hábiles e incluirá las reparaciones a efectuar, las piezas a sustituir y el precio total, así como la fecha prevista de entrega del coche reparado.



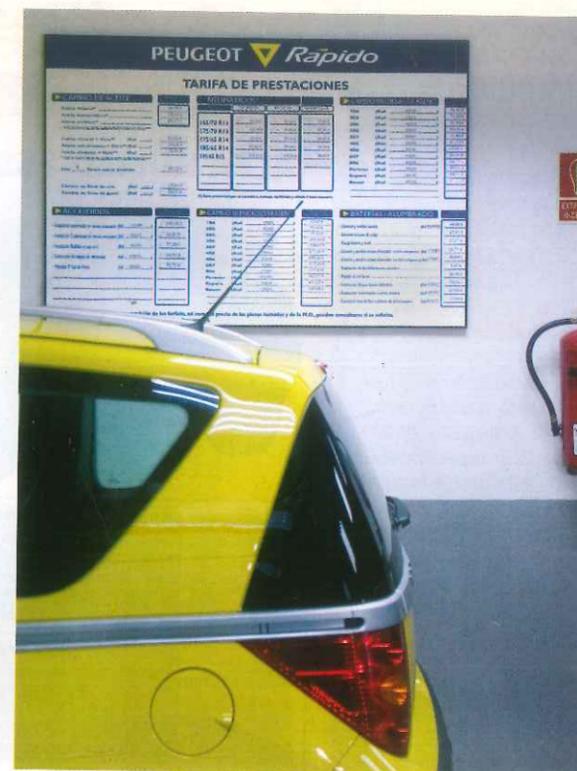
● Al dejar el vehículo, deben entregarle un resguardo de depósito en el que figure el número de kilómetros del coche, marca y modelo, datos del cliente y breve descripción de los trabajos a realizar.

● Una vez finalizados los trabajos, exija una factura firmada y sellada. Esta detallará las operaciones realizadas, piezas utilizadas y horas de trabajo, con su correspondiente importe. Además, deberá especificar la duración y condiciones de la garantía.

● Compruebe que le entregan las piezas o elementos sustituidos.

● Cumpla los plazos de revisiones establecidos

por el fabricante y tenga un taller de 'cabecera': conocerá mejor su coche y cómo es conducido.



► El 55% de los talleres no exhibía sus tarifas.

lles que hicieron el presupuesto lo cobraron (entre 10 y 25 €), una práctica normal cuando no se repara el vehículo en ese taller.

GRANDES DIFERENCIAS. En el estudio también se compararon las tarifas de los talleres. En cada uno se solicitó el precio de una mano de obra, el coste de una revisión básica (sin cambio de líquidos ni preparación alguna) y el cambio de una batería. Los resultados pusieron de manifiesto diferencias espectaculares: "La mano de obra varía desde 20 hasta 57 € por hora; la revisión básica, de 15 a 147 €; y el cambio de batería, desde 44 a 114 €". En este caso, fueron los talleres concesionarios oficiales de marca los que fijaron habitualmente tarifas superiores (la hora de mano de obra, de media, cuesta en ellos casi 10 € más y una revisión costaba de media 86 € en los talleres oficiales, mientras que en los independientes salía por 64 €). En Renault se afirma que "no siempre es así" y destacan que "en los talleres oficiales, para mantener esta

LA HORA DE MANO DE OBRA CUESTA, DE MEDIA, 10 EUROS MÁS EN LOS TALLERES 'OFICIALES'



► Al pagar exija una factura, convenientemente sellada y firmada.

condición, han de cumplir un exigente pliego de condiciones que contempla aspectos tan importantes como la dotación material en maquinaria y herramienta así como el constante reciclado de técnicas de diagnosis y de reparación".

Las quejas de los clientes de los talleres de reparación también permite realizar otra lectura del comportamiento del sector. Ainara Zárraga afirma que "el mundo del motor genera muchas demandas por parte de los consumidores, pero es con respecto a los fabricantes (coches que salen de fábrica con algún defecto y que en muchas ocasiones es muy difícil que lo asuman). Sobre los talleres no nos llegan demasiadas denuncias". En la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) se recibieron en 2004 un total de 6.602 reclamaciones en el sector de reparación del automóvil, ocupando el octavo lugar en la lista de los sectores más demandados por los consumidores.

Más información:

www.consumer.es

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.910 c.c.
Potencia máxima:
150 CV a 4.000 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasoil
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbag frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. Airbag de rodilla para el conductor. ABS+ASR+EDB+ brake assistant. Fijación Isofix con tercera conexión. Entre otros.
Opcional: Reposacabezas central trasero (100 €). Control de velocidad (340). Entre otros.

DIMENSIONES:
4,66 mts. (long.) 1,83 mts. (anc.) 1,42mts. (alt.)
Maletero: 405 litros.
CONSUMO:
Urbano, 8,1 l./100 km.
Carretera, 4,8 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★☆
PRECIO: Desde 29.900 €.

AUTOPISTA

ALFA ROMEO 159 JTD 2.0



	► Agrado de conducción
	► Filtrado de las suspensiones
	► Ambiente interior
	► Habitabilidad interior
	► Motor a bajas revoluciones
	► Detalles de ajuste

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

NOTA MEDIA: 7,4. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,1.

COMENTARIO.— Alfa renueva su berlina de tamaño medio y, como sucedió con su antecesor, el "156", lo hace aplicando una de las mejores cosas que saben hacer en la marca: el exquisito diseño. Son pocos los que a la vista de este modelo no asienten con la cabeza y le dan una vuelta completa a la carrocería para 'disfrutar' de su elegante estética. El nuevo "159" mantiene el espíritu Alfa en todos los sentidos. En carretera llama la atención la facilidad con que las suspensiones absorben las imperfecciones del asfalto y hacen que sus ocupantes apenas sientan cómo está el trazado. El motor más potente, de momento, con el gasóleo como combustible es el '1.9' con inyección directa y conducto común que anuncia 150 CV de potencia. Este motor sólo tiene como punto poco favorable la falta de respuesta a bajo régimen, lo que hace que a la salida de los semáforos o de un stop, haya que 'tirar de embrague' para hacerlo con rapidez. Al margen de esto, el motor JTD permite mantener un ritmo adecuado a las condiciones de la carretera con un consumo en todo momento contenido. ♦

www.alfaromeo.es

AUTO Y DIESEL

RENAULT CLIO 1.5 dCi 105



COMENTARIO.— El nuevo "Clio" crece en tamaño, lo que aporta dos ventajas: un maletero más amplio y una seguridad optimizada en caso de choque, punto éste que se demuestra con sus cinco estrellas EuroNCAP, máximo posible. Además, en la firma gala han dotado a su utilitario de un generoso equipo de serie, que, en su versión Confort Dinámico, incluye airbags frontales y laterales delanteros y airbags de cortina para ambas filas. La evolución frente al anterior se aprecia en otros aspectos, como la calidad de terminación o el confort. Y si hablamos de seguridad de marcha, destacaríamos una estabilidad de primera y, sobre todo, unos frenos impecables. En cambio, sigue sin convencernos el tacto de la dirección, a pesar de haberse mejorado este capítulo respecto al "Mégane". Tampoco nos convence la amplitud en las plazas traseras, especialmente por la cota para las piernas. De los tres motores diésel 1.5 dCi, el más potente rinde 106 CV, se combina con un cambio de seis marchas y destaca por sus prestaciones, aunque la respuesta a bajo régimen no es su fuerte y el consumo real no bate records. Por último, el precio nos parece ligeramente elevado. ♦

www.renault.es

	► Frenos excelentes. Estabilidad
	► Calidad de acabado
	► Maletero. Equipamiento completo
	► Tacto dirección. Precio algo elevado
	► Espacio piernas zona trasera
	► Respuesta motor a muy bajo régimen

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

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

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.461 c.c.
Potencia máxima:
106 CV a 4.000 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasoil
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales adaptativos y airbags laterales tórax+cabeza. torso delanteros. Sistema Isofix. Regulador/limitador de velocidad. Sistema de asistencia a la frenada SAFE. Entre otros.
Opcional: ESP y ASR (600€). Entre otros

DIMENSIONES:
3,98 mts. (long.) 1,70 mts. (anc.) 1,49 mts. (alt.)
Maletero: 288 litros.
CONSUMO: Urbano, 5,7 l./100 km. Carreteras, 4,1 l./100km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★☆
PRECIO: Desde 16.350 €.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.493 c.c.
Potencia máxima:
110 CV a 4.000 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. ABS + EBD (distribución electrónica de frenada). Reposacabezas activos delanteros. Entre otros

DIMENSIONES:
3,99 mts. (long.) 1,69 mts. (anc.) 1,47 mts. (alt.)
Maletero: 270 litros.

CONSUMO:
Urbano, 5,7 l./100 km.
Carretera, 4,1 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★☆
PRECIO: 15.380 €.

MOTOR 16

KIA RIO 1.5 CRDI



	► Prestaciones y consumo
	► Precio y equipamiento
	► Interior amplio
	► Ruidos de rodadura
	► Sin ESP ni en opción
	► Suspensión algo blanda

Estética:7	Potencia:7	SEGURIDAD:
Acabado:6	Elasticidad:7	Estabilidad:6
Habitabilidad:8	Cambio:7	Suspensión:6
Maletero:8	Velocidad punta:7	Frenos:7
Confort:6	Aceleración:7	Dirección:7
Instrumentación:6	Consumo:9	Ruedas:4
Equipamiento:8	Sonoridad:6	Luces:7

NOTA MEDIA: 7,1. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,2.

COMENTARIO.— Kia se está convirtiendo con el tiempo en un quebradero de cabeza para muchas marcas europeas. Y lo hace debido al gran salto cualitativo y cuantitativo experimentado en sus modelos. Una excelente muestra de ello es su nuevo "Rio", un modelo de 5 puertas y 3,99 metros de longitud que convence desde el primer momento. Convince su diseño, moderno y funcional; su motor CRDi, que con 110 caballos mueve los 1.150 kilogramos con solvencia; y convence, asimismo, su equipamiento, con todo lo que se necesita en este segmento. No hubiera estado de más poder acceder, aunque fuese en opción, al sistema de estabilidad ESP, no disponible de momento. La estabilidad del "Rio" no es mala, el coche va por su sitio aunque dadas las interesantes prestaciones, se hubiera agradecido unos amortiguadores más firmes. Los frenos, sin embargo, cumplen a la perfección con su cometido. Lo mejor del "Rio CRDi" es su relación precio-equipamiento, porque por 15.380 euros, en acabado EX2, su equipamiento es muy completo. ♦

www.kia.es

COCHE ACTUAL

COMENTARIO.— Aunque aparentemente el Nissan "Micra 160 SR" no se diferencia mucho del resto de la gama, la verdad es que nos encontramos ante una versión con una gran personalidad, bien sea por su comportamiento o por el rendimiento de su nuevo motor 1.6i 16V de 110 CV. Al hablar de este último elemento, hay que decir que es exclusivo de esta versión del "Micra" en Nissan Europa, pues sólo hasta ahora lo montaban en el "Tiida" y "Note", que únicamente se venden en Japón. También hay cierta dosis de distinción en el interior, pues se recurre a elementos que no están disponibles en el resto de la gama, como son los pedales y pomo de la palanca de cambio recubierto en aluminio, el volante forrado en piel y el fondo de la instrumentación en blanco. En el exterior hay que fijarse en las llantas de 16 pulgadas y la doble salida de escape para descubrir que estamos ante el "Micra" más deportivo. En cuanto a la posición de conducción, ésta es muy cómoda y acorde a la filosofía del coche, aunque se echa en falta algo más de apoyo lateral en los asientos. Como balance, buenas prestaciones y comportamiento de nivel a precio razonable. ♦

www.nissan.es

NISSAN MICRA 1.6 SR



	► Respuesta del motor
	► Bastidor efectivo
	► Puesto de conducción
	► Desarrollos cortos del cambio
	► Confort de marcha
	► Asientos delanteros poco envolventes

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

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

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.598 c.c.
Potencia máxima:
110 CV a 6.000 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasolina sin plomo.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Reposacabezas activos. ESP. ABS, EBD y NBA. Fijaciones Isofix en plazas traseras. Tres cinturones de seguridad y tres reposacabezas traseros. Entre otros.

DIMENSIONES:
3,71 mts. (long.) 1,66 mts. (anc.) 1,54 mts. (alt.)
Maletero: 251 litros.

CONSUMO:
Urbano, 8,7 l./100 km.
Carretera, 5,4 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★☆
PRECIO: Desde 14.900 €.

CLIO, "COCHE DEL AÑO 2006"

El nuevo Renault "Clio" ha sido elegido "Cochete del Año 2006", por delante del Volkswagen "Passat", que ha quedado en segundo lugar y, del Alfa

Romeo "159" con la tercera mejor puntuación. Veintiocho eran los modelos que optaban a ser candidatos y 58 los periodistas especializados de 22

países los que ha formado el jurado. Es la tercera vez que Renault obtiene este título. Al "Clio" le han precedido el Renault "16" (1966), el "9" (1982), el "Clio" (1991), el "Mégane Scénic" (1997) y el "Mégane" (2003).



www.renault.es



ASIENTOS DE SOJA

Estructuras interiores y techos de lino y celulosa en lugar de materiales derivados del petróleo; asientos de fibra natural y rellenos de esponja de soja; placas de suelo de lino... Estas son algunas soluciones que Volvo está investigando.



Además de cuidar el medio ambiente —las fibras vegetales son un recurso renovable y sostenible—, disminuyen el peso del coche (hasta un 30%), lo que revierte en un ahorro de combustible, e incrementan la seguridad, ya que las fibras naturales son capaces de absorber la energía de forma muy eficaz en colisiones laterales y no se agrietan ni astillan. En la actualidad, el 85% del volumen de un Volvo es reciclable.

CON OJOS EN EL 'TRASERO'

Se llama "ASV3" y es una moto prototipo en la que Honda ha incorporado tecnologías que ya se han experimentado en coches. Entre ellas, destaca una cámara instalada en la parte trasera de la motocicleta que hace la función de los espejos retrovisores. En una pantalla situada en la consola, el piloto va viendo en imágenes los vehículos que circulan detrás, evitando los sustos que provocan los ángulos muertos de los espejos retrovisores y, con ello, posibles accidentes.



GAMA OPEL Y SAAB 2006

Entre las novedades de Opel para 2006, sobresalen la segunda generación del monovolumen "Zafira", con motores entre 100 y 240 CV, y los renovados "Vectra" y "Signum", que estrenan frontal —similar al del "Astra"— y motor de gasolina 2.8 de 230 CV. Por su parte, Saab presenta el "Sport Hatch" —modelo familiar del "9-3"— y la nueva gama "9-5" en dos carrocerías, berlina y familiar, con líneas más deportivas y motores

► Saab "9-5" turboalimentados gasolina, diesel y etanol de hasta 260 CV, entre ellos el nuevo 1.9 TID de 150 CV.



www.opel.es

www.saab.es

SENTENCIA POLÉMICA

Ford ha sido condenada a pagar 52 millones de euros a la familia de un joven estadounidense que murió en accidente de tráfico cuando se quedó dormido al volante del todoterreno Ford "Explorer" que conducía. La compañía ha anunciado su intención de recurrir el fallo. El "Explorer" es un coche que le ha dado muchos quebraderos de cabeza a Ford, desde que en 2000 tuvo que retirar los neumáticos Firestone que montaban debido al enorme número de accidentes que se registraron. Otro mazazo lo recibió en 2002 cuando fue condenada a pagar 200 millones de euros a una conductora que sufrió un accidente cuando intentó evitar un obstáculo.

► **LAS VENTAS DE COCHES han BAJADO un 9,6% durante el pasado mes de octubre, según los datos facilitados por ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones). A pesar de ello, el balance acumulado del año sigue siendo positivo, con más de un punto (1,3%) por encima del año 2004. Al mismo tiempo, el sector de vendedores de VEHÍCULOS USADOS han hecho públicos sus cifras de ventas e indican que el año 2005 se va a cerrar con unas VENTAS que alcanzan los 1,6 MILLONES DE TURISMOS, lo que supone una ratio de 1 ó 1,1 vehículos usados por cada coche nuevo vendido.**

UTILITARIOS CINCO ESTRELLAS

El Toyota "Yaris" y el Fiat "Croma" han obtenido las cinco estrellas, en protección de adultos, en las últimas pruebas de choque realizadas por EuroNCAP, mientras que el Daihatsu "Sirion" se quedó en cuatro estrellas. Los dos primeros tuvieron un excelente comportamiento en la prueba de choque lateral. Por lo que se refiere a la protección infantil, el "Croma" logró cuatro estrellas y los otros dos modelos, tres. Los peores resultados los obtuvo el Fiat "Croma" en protección a peatones, con una decepcionante estrella, frente a las dos obtenidas por el "Yaris" y el "Sirion".



LA FIGURA

Magda Salarich. Directora general de Citroën España, elegida "Personaje ilustre de la Automoción Española"



TAXIS NO CONTAMINANTES

Nueva York renovará su flota de taxis con vehículos híbridos (combinan motor eléctrico y de combustión). Su Ayuntamiento confía en que en cinco años sean híbridos la totalidad de los 13.000 taxis que operan en la ciudad. El vehículo elegido ha sido el Ford "Escape Híbrido", que no emite gases a una velocidad inferior a 40 km/h y su consumo es un 50% inferior al del modelo que actualmente recorre sus calles, un Ford "Crown Victoria".

► **EL PRECIO DE LOS COCHES EN ESPAÑA ha SUBIDO MENOS que la MEDIA DE LA UNIÓN EUROPEA, según el último estudio de la consultora PriceWaterhouseCoopers. El incremento en nuestro país ha sido de un 2,9% en el último año, frente al 4,4% registrado como media en la UE.**



JAGUAR PROTEGE A LOS PEATONES

El nuevo "XP" de Jaguar, en el mercado la próxima primavera, equipa un sistema de capó que protege activamente al peatón. En caso de atropello, en sólo 30 milisegundos, el capó se "eleva" automáticamente unos centímetros para crear un efecto amortiguador entre él y el motor. Esto aleja al peatón de las zonas más ri-

gidas del compartimento del motor. Un sistema de sensores ubicado en el paragolpes delantero diferencia el atropello de un peatón de otras colisiones frontales. Además, en el paragolpes se utilizan espumas deformables y cubierta de plástico, cuyo diseño ayuda a mitigar las lesiones en las piernas.

LA NUEVA CLASE "S"

Mercedes ya ha puesto en el mercado su nueva Clase "S". Esta berlina de lujo incorpora numerosas innovaciones técnicas: desde el servofreno de emergencia con radar hasta el asiento con función de masaje, equipo de visión nocturna con cámara de infrarrojos o sistema de protección PRE-SAFE, que se adelanta a la colisión y prepara todos los sistemas de seguridad para proteger mejor a los ocupantes. Desde 79.800 euros.



www.mercedes-benz.es

LOS COCHES MÁS VENDIDOS EN OCTUBRE DE 2005 (*)

- 1 Renault Megane 9.404 unidades
- 2 Ford Focus 5.047 unidades
- 3 Seat León 4.627 unidades
- 4 Seat Ibiza 4.312 unidades
- 5 Peugeot 307 4.307 unidades
- 6 Volkswagen Golf 3.767 unidades
- 7 Renault Clio 3.548 unidades
- 8 Opel Astra 3.516 unidades
- 9 Citroën Xsara 3.168 unidades
- 10 Citroën C4 2.714 unidades

○ Nuevo en el mercado
Fuente: DGT. (*) Datos provisionales.

Desde el pantano de Barrios de Luna a Villablino, recorreremos Babia

DONDE EL TIEMPO NO EXISTE



Uno de los rincones paisajísticos más desconocidos y ricos de España, poblado por gentes de vida recia y difícil, de larga tradición ganadera, con laderas imposibles y montañas escarpadas, enmoquetadas en verde, se encuentra al norte de la provincia de León, lindando con Asturias, entre los valles de Luna y Babia.

Gorka ZUMETA
Mapas: Charo LAIZ

El viajero curioso, dispuesto a conocer este paisaje duro y atractivo a un tiempo en invierno y acogedor y cálido en verano, nada más tomar la C-623, dirección a Villablino, avistará el precioso Embalse de los Barrios de Luna, y se adentrará en estos valles impregnados de resonancias oníricas.

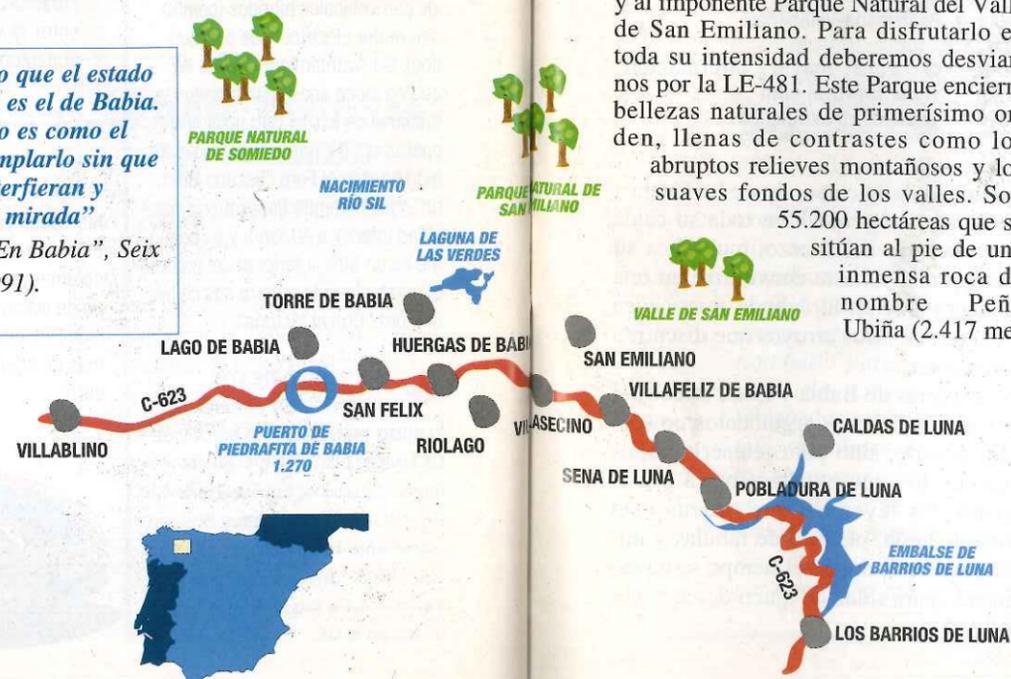
“León tuvo veinticuatro reyes antes que Castilla Leyes”, así se recoge en el himno leonés. Antes de que el condado

de Castilla lograra independizarse del Reino de León (hecho ocurrido en el año 1.035, con el Rey Fernando I) esta próspera comarca era propiedad de los poderosos Condes de Luna, señores feudales. Su rastro hidalgo lo plasman hoy día el Palacio de los Quiñones de Riolago, acompañado de su sobrio recinto amurallado, y sus ramas familiares con casonas palaciegas que encontramos en Torre, Sena de Luna o Villasecino.

Luna son el río y el valle. Y sus pueblos. Este valle parece estar seccionado por el pantano, que divide sus miradas, una hacia La Magdalena y León y otra hacia el norte, vega del río arriba, hacia Babia. Aquí se encuentran el Cañón de Pincuejo y el Cañón de Cacabillos (Caldas de Luna), unas espectaculares gargantas que llegan a tener paredes laterales con caídas de doscientos metros de altura, ideales para los más aguerridos que gusten de practicar descenso de barrancos. La comarca está integrada por dos municipios, Cabrillanes y San Emiliano, tradicional-

“Siempre he pensado que el estado ideal de todo hombre es el de Babia. Alejado del mundo es como el hombre puede contemplarlo sin que sus destellos interfieran y equivoquen su mirada”

(Julio Llamazares, “En Babia”, Seix Barral 1991).



mente conocidos como Babia de Arriba y Babia de Abajo, respectivamente. A su alrededor el amante de la naturaleza gozará de unos paisajes que fueron lugar privilegiado de retiro de los reyes y señores feudales de León. En sus montañas y ríos cazaban y pescaban y se dedicaban al dulce far niente.

Atravesamos Pobladura y Sena de Luna por la C-623 y llegamos a Villafeliz, puerta de entrada al Valle de Babia y al imponente Parque Natural del Valle de San Emiliano. Para disfrutarlo en toda su intensidad deberemos desviarnos por la LE-481. Este Parque encierra bellezas naturales de primerísimo orden, llenas de contrastes como los abruptos relieves montañosos y los suaves fondos de los valles. Son 55.200 hectáreas que se sitúan al pie de una inmensa roca de nombre Peña Ubiña (2.417 me-

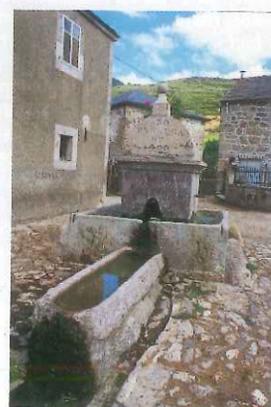
➤ Riolago de Babia.



tros de altura), que pertenece a la Cordillera Cantábrica de la que se alimentan los ríos que dibujan los valles de Luna y Babia.

Merece la pena dedicar al Parque al menos una jornada. El viajero se sentirá más que satisfecho al poder contemplar las riquezas que contiene, como las clásicas huellas de la erosión glaciar y las muestras de relieve kárstico. En el Cañón de San Emiliano predominan los bosques de hayas, robles y rebollos. Uno de sus enclaves arbóreos de mayor importancia es el relicto sabinar de Mirantes de Luna, el más occidental de España. No es extraño tampoco que quien camine por estos bosques se tope, según las épocas, con fauna autóctona como el rebecco, corzo, ciervo, jabalí, sin olvidar los distintos tipos de aves rapaces y las simpáticas nutrias en los ríos.

Regresando a la C-623, dejando atrás Villasecino, y tras la visita obligada a la señorial Riolago, atravesaremos otros pueblos del Valle de Babia, como Huergas y San Félix de Arce, hasta desviarnos de nuevo hacia Torre de Babia, des-



➤ Peñalba de Cilleros.

El tráfico

Nuestra ruta recorre desde el punto kilométrico 54 al 10 de la carretera C-623. En general, hay que tener en cuenta que se trata de una carretera de montaña, por tanto, con curvas y rampas. Conviene extremar la precaución, máxime teniendo en cuenta la presencia de tráfico pesado, con camiones cargados de carbón.

- Del pk 54 al 49, la carretera bordea el pantano de Barrios de Luna, con numerosas curvas y cuyo estado es aceptable.
- Luego hay ocho kilómetros de

carretera en estado aceptable, hasta el pk 41.

- Hasta el pk 10, en Villablino, la carretera se encuentra en obras —que durarán hasta el año que viene— y su estado es bastante pobre. Además, la señalización no es excesivamente buena, por lo que conviene ir con precaución, en especial de noche.
- Por último, está la travesía de Villablino. No es un tramo especialmente conflictivo, pero como en cualquier travesía conviene ir atento y adaptar la velocidad a lo marcado.

"ESTAR EN BABIA"

Existen varias versiones, incluso contradictorias, sobre el origen de la expresión "estás en Babia". Apuntamos dos. La primera mantiene que no tiene nada que ver con la zona geográfica. José María Iribarren ("El porqué de los dichos", Gobierno de Navarra, Pamplona 1993) cita a Cejador, que, en las notas al "Libro del Buen Amor" del Arcipreste de Hita, sostiene que la voz 'bavoquia' (altanería boba) empleada por éste, la de 'bavequia', utilizada en 'Los Milagros' de Berceo y las de 'babieca', 'babieco' y 'Babia' "proviene todas ellas de la palabra 'baba', y aluden a los bobos, a quienes se les cae".

La segunda, más reciente, defendida por Víctor de la Serna (ABC, 29-7-1953), establece que los Reyes de León pasaban largas temporadas de verano en Babia cuando todavía los Condes de Luna no habían fijado allí sus dominios. Babia era una región placentera, habitada por gente pacífica y rica en osos, corzos y jabalíes. "Ordoños, Ramiro, Alfonso y Fernando se encerraban muchas veces en Babia huyendo de las intrigas de la corte leonesa y de las ambiciones de los nobles y prelados empeñados en instaurar la modalidad feudal". Cuando el pueblo preguntaba por ellos, los ministros contestaban: "El rey está en Babia", bien porque se encontraba físicamente disfrutando de la paz y los placeres de la región, bien porque se encontraba ensimismado con los recuerdos de tan agradable retiro o, simplemente, porque no quería saber nada de la corte.



Dónde comer

La gastronomía de la zona, rica en caza y embutidos, está muy bien representada por restaurantes como: **ANITA** (Ctra. C-623 Cabriñanes. Tel.: 987 48 87 93); **BABIECA** (Ctra. La Magdalena-Belmonte. Piedrafita de Babia. Tel.: 987 48 84 41);

CASA LUIS (Ctra. C-623 Villafeliz de Babia 987 59 41 26); **HOS-TAL GARCÍA** (Ctra. C-623 Villasecino. Tel.: 987. 59.40.96). En todos estos casos se puede degustar la cocina babiana, con platos en la carta como el cocido leonés, la caldereta de cordero y postres caseros como

la tarta babiana. Por último, en el hotel rural **DÍAS DE LUNA** (Ctra. León-Villablino km. 24, 24145 Sena de Luna. Tel.: 987 59 77 67) y previo encargo, se puede degustar una cocina de línea actual, entroncada en la cocina babiana, con materias primas de temporada.



Dónde dormir

Castilla y León, en general, y León, en particular, disponen de una red de alojamientos rurales de primerísima línea. Hoteles rurales que sirven para hermanarse aún más con el rico entorno natural. El hotel recomendado, Posada Real, es **DÍAS DE LUNA** (Ctra. León-Villablino km. 24, 24145 Sena de Luna. Tel.: 987 59 77 67), unas antiguas escuelas públicas construidas en 1914, que han sido primorosamente rehabilitadas por un grupo de amigos que no sólo se ocupan de acoger a sus huéspedes con

hospitalidad de la que no abunda, sino también de ofrecerles una comida sana, original, natural y equilibrada. Siguiendo este mismo concepto hay que citar también **EL RINCÓN DE BABIA** (Barrio de Quejo s/n La Cueta de Babia. Tel.: 987 48 82 92). La zona también dispone de un Balneario, de reciente construcción: **BALNEARIO CALDAS DE LUNA** (Balneario s/n Caldas de Luna. Tel.: 987 59 40 66). Se trata de una estación termal situada junto al Embalse de Luna, que se nutre de los manantiales de Fuencaliente. Con

equipamiento correcto, sin grandes lujos. En San Emiliano se encuentra el **HS** VALLE SAN EMILIANO** (San Emiliano de Babia. Tel.: 987. 59.41.50). Algo más alejados de la zona, en Villablino **HSR** MARGA II** (c/Santa Lucía 2, Villablino. Tel.: 987.48.01.73) y **HR** LA BRAÑINA**, 20. Tel.: Tel.: 987. 48.03.61). Ambos modernos y acogedores. Para los amantes del Camping: **MIRANTES DE LUNA** (Ctra. C-623 km.48, Mirantes de Luna, Tel.: 987.58.13.03) y **RÍO LUNA**: (Abelgas s/n Sena de Luna, Tel.: 987. 59.77.14).



Más información

COMO LLEGAR: Desde la Meseta o desde Asturias, por la autopista AP-66 León-Oviedo, salida Villablino (km 93). Desde Galicia, por la CL 626

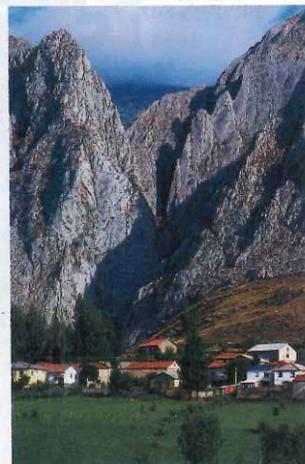
Ponferrada-Villablino.

● Para mayor información www.toprural.com www.cuatrovalles.es

► Palacio de Riolago.

de donde se accede a la preciosa Laguna de las Verdes, que ocupa ahora la cuenca de excavación de un antiguo glaciar. De aguas límpidas y brillantes, llama la atención por su abundante vegetación. La ascensión a la laguna está debidamente señalizada desde Torre de Babia.

Concluida la visita a la Laguna de las Verdes, retomamos la carretera C-623 de camino hacia Piedrafita de Babia, sin olvidarnos otra cita con la naturaleza, un poco antes, en el Lago de Babia, también de origen glaciar, manantial natural de la importante cabaña ganadera de la zona. Otra visita obligada es, sin duda, la Cuna del río Sil, que se ubica en el entorno de La Cueta. El fuerte desnivel que salva el río en este tra-



CEDIDA POR TURESPAÑA

mo inicial de su curso, desde La Cueta a Laciana y, en general, en toda su caída hacia la hoya del Bierzo, multiplica su acción erosiva hasta convertirse en una cabecera fluvial, atrayendo a su cauce las aguas de otros arroyos que discurren por la zona.

Las tierras de Babia y Luna ofrecen al visitante suficientes argumentos no sólo para atraerle, sino para retenerle varios días, en los que experimentará por sí mismo las leyendas que rodean esta zona de León, plagada de fábulas y mitos populares, donde el tiempo se ha estancado para solaz de quien desee conocerla. ◆

CON VOCES PRESTADAS



FERNANDO DELGADO

PERIODISTA Y ESCRITOR



uando mi amigo Agustín, hablando de los atrevidos en la carretera, después de decir que confunden la audacia con la necesidad, añade que si lo de ellos es audacia, con la audacia se cubren muchos miedos, ya percibe uno que está citando a alguien y que si no dice su nombre es por vergüenza a que se rían de su obsesiva afición a las citas. El citado es en este caso Marco Aurelio, que fue audaz y nunca se subió a un coche. Pero Agustín, un administrativo de mediana edad que adiestra a sus jóvenes hijos en la responsabilidad de la carretera, está convencido de que en el coche se revela con frecuencia lo peor de la condición humana. Y también está convencido de que donde no hay miedo no hay enmienda. Así que para apoyarlo, en broma, casi parodiándolo en su afición, acudo a una frase de un escritor italiano de cuyo nombre ni siquiera consigo acordarme: "Los hombres no tienen más que dos frenos: la vergüenza y la horca".

Reímos los dos y damos gracias al cielo porque la horca haya perdido vigor. Cuando él recupera la seriedad, insiste en que quiere a sus hijos con vida, naturalmente, pero que los quiere también sanos para la convivencia. Los quiere valientes, así en la vida como en el coche, pero les recuerda que dice Bernard Shaw que "ser valiente es una forma de ser estúpido", tratando de que no se tomen a Shaw al pie de la letra. Los quiere, por ejemplo, humildes, y no por aprecio de las virtudes teologales, que no es él un beato, sino porque la soberbia a su parecer retrata a los necios. Está convencido por eso de que los imbéciles al volante convierten el automóvil en la carroza de un poder estúpido. Precisamente san Agustín, su santo, que ni siquiera soñó con la sociedad del coche, dijo de la soberbia que no es grandeza sino hinchazón. Y añadió para el gusto de mi amigo Agustín: "Lo que está hinchado parece grande, pero no está sano". Hinchados ve él a esos que, orgullosos de sus máquinas, se crecen en el vértigo de la velocidad o se entregan al riesgo de las escaramuzas para sentirse más grandes.

Podría decirse de sus máquinas que son instrumentos de ficción para acomplejados, alas para pájaros sin vuelo o armas para héroes frustrados. Y aquí Agustín, insistiendo en si mismo, cita a Víctor Hugo: "En muchos casos el héroe no es otra cosa que una variedad de asesino". Y la percepción del asesino en la carretera es lo que quiere hacer ver a sus hijos antes de que sean conductores: no sólo se trata, les dice, de que sean responsables ante su volante, sino que vigilen y acechen la irresponsabilidad de los otros. En los amaneceres del fin de semana, ha tenido que levantarse muchas veces a trabajar y sus ojos no iban sólo pendientes de su coche sino de las eses imprevistas que dibujaba en la carretera el coche de un borracho. Sin embargo, la máquina no fabrica hombres, los soporta. En eso también estamos de acuerdo. Como lo estamos cuando me plantea si creo yo que hay máquinas destinadas al fomento de la estupidez automovilística, generadoras por si misma de la trasgresión, hechas para incumplir la norma, y le respondo yo que sí. Aunque no me lo explico, como no me explico que en la sociedad actual el condenado sea el fumador y no el tabaco. Tampoco se explica él que los muchachos jóvenes hayan hecho del coche un icono y a veces una casa, pero la falta de casa, o la dificultad para encontrarla, tal vez explique la sustitución. En cualquier caso, viendo a veces en las noches de verano, en espacios recatados de la costa, cómo se agitan eróticamente los coches en la oscuridad verifica uno también algo obvio: que no siempre las lujosas máquinas que los chicos pagan a plazos son contenedoras de seres violentos. Los seres violentos en cambio se pasean con frecuencia en coche por las ciudades, ignoran que el automóvil no vuela, pretenden que los demás lo hagan volar por sus prisas y, enfadados, hacen del coche una máquina de estrés. Para estos cabreados de la guerra urbana del tráfico también tiene Agustín una frase de Alexander Pope: "Enfadarse es vengar las faltas ajenas en nosotros mismos". ◆



MAMEN MENDIZÁBAL

PERIODISTA

Como moderadora en "59 segundos", en TVE, Mamen Mendizábal se ha hecho popular. Esta joven periodista se muestra tranquila y segura ante la cámara, y también lo es al volante: ve bien los límites de velocidad, aplica el "si bebes, no conduzcas" y es tajante con el cinturón: se lo pone nada más montar en el coche: "No me planteo conducir sin él. ¡Qué más necesitamos para usarlo si salva vidas y es obligatorio!"

Emmanuel ZOCO

Mamen Mendizábal saltó a la televisión el año pasado y su rostro se ha hecho ya familiar. Su debut en La Primera de TVE con "59 segundos" supuso

la vuelta del debate político a la pequeña pantalla y el éxito de una nueva fórmula basada en un peculiar mecanismo de control de los tiempos de intervención de los participantes. La periodista madrileña compagina durante estos meses la segunda temporada del debate con la presentación del programa "La Ventana", en la Cadena SER, sustituyendo a Gemma Nierga, de baja por maternidad. La radio no le es desconocida, puesto que sus primeros pasos en el periodismo los dio en este medio trabajando con Iñaki Gabilondo durante seis años. "De él he aprendido todo lo que he podido -explica-. He intentado ser una esponja, no sólo de Iñaki, sino también del equipo, que muchas veces se nos olvida que detrás de una figura siempre hay un buen equipo. Me ha enseñado a ser periodista y a trabajar con rigor, muy concienzudamente y con coherencia entre tus ideas y valores y lo que pones en tu trabajo".

- ¿Le dio algún consejo antes de empezar en 59 segundos?

- Sí, uno que trato de tener siempre muy presente: que ni el éxito ni el fracaso me cambiaran.

- ¿Qué novedades tiene el programa esta temporada?

- La imagen tiene más presencia. Hemos apostado por un formato más televisivo y menos radiofónico y por eso hay reportajes. Además, hemos querido introducir un contenido social; el debate no se puede quedar sólo en la política, hay que llevarlo también al te-

“ CUANDO SALIMOS, EL QUE CONDUCE NO BEBE ”

“LA TAREA DE MODERADORA ES LA PARTE QUE MÁS ME GUSTA DE MI TRABAJO; NO QUIERO OPINAR, PARA ESO YA ESTÁN OTROS”

rreno de lo que la sociedad está viviendo. Así hemos hablado ya de la prostitución o de la inmigración y trataremos otros temas como la educación o la reforma del sistema de los funcionarios.

- ¿Cómo lleva su papel de moderadora?

- Muy bien. Es un privilegio ser neutral en el actual ambiente de información y opinión mezcladas, donde todo el mundo está tan escorado, donde los puntos medios no son fáciles de encontrar, donde o eres de un lado o de otro. La tarea de moderadora es la parte que más me gusta de mi trabajo. No quiero opinar, para eso ya están otros. Por otra parte, los invitados del programa, tanto los periodistas como los políticos, me lo han puesto muy fácil. Ellos saben que están en televisión y que el control del programa y de los tiempos lo tengo yo y se atienen a las reglas del juego.

- ¿Le ha impresionado conocer a los políticos que han pasado por su programa?

- Conocerles, no, porque los políticos son como el resto de la gente una vez que nos quitamos las distancias y las formalidades. Pero entrevistarlos, sí. Entrevistar con 29 años al presidente del Gobierno no era algo con lo que había soñado nunca, me parecía imposible. Sin embargo, me impresiona mucho más hablar con escritores que con políticos, porque son personas que te han hecho vivir a través de la literatura experiencias personales y cuando tienes la oportunidad de

compartir un rato con ellos resulta apasionante.

- ¿Cómo encaja las críticas?

- Con distancia, porque si te afectan, al final, te condicionan. Es la parte complicada de este trabajo, de la exposición pública de la televisión. Tienes mucha exposición y muy poca defensa porque no vas a entrar al trapo, ¿no? Me han molestado, por injustas, muchas críticas positivas y negativas que incluían comentarios sobre mi físico, ya que estoy segura de que si hubiera sido

un hombre quien presentara el programa, no se habría hablado de su belleza ni de su sexualidad.

- ¿Cómo está resultando la experiencia de "La Ventana"?

- Está siendo todo un reto profesional. "La Ventana" es hacer radio a lo grande. Es un programa estupendo, que han forjado durante muchos años Gemma Nierga y su equipo, y es una gozada presentarlo durante estos meses, porque hay muchas cosas muy agradecidas de hacer, tienes la oportunidad no sólo de hablar de política o actualidad, sino de entrevistar a los escritores o músicos del momento... Pasan muchas cosas que a mí me interesan y que en la radio tienen un hueco... Además, yo he empezado a trabajar en la radio y para mí eso tiene un punto sentimental importante.

- ¿Qué hace para desconectar del trabajo?

- Me encanta leer, ir al cine, viajar y cocinar... La cocina me permite estar concentrada en algo y dejar de pensar en todo lo demás. Te metes en los fogones y te olvidas de todo, y me gusta cocinar para mi casa, para pasar un tiempo juntos alrededor de la mesa y charlar tranquilamente. Pero en este último año me estoy dedicando sobre todo a disfrutar de la gente que está esperando que tenga tiempo libre para pasarlo conmigo.

CINTURÓN AUTOMÁTICO.

Mamen Mendizábal aprendió a conducir con 18 años en Estados Unidos, donde vivió un tiempo, y de allí se trajo la costumbre de ponerse el cinturón. "Allí los coches te ponían el cinturón directamente, había un sistema automático. Para mí es básico, no me planteo conducir



sin él, me lo pongo nada más montar-me. ¡Qué más necesitamos para usarlo si salva vidas y es obligatorio!”

- ¿Qué opina de los límites de velocidad?

- Son más que adecuados. No dejaría que se pudiera correr más, porque llega un momento en el que no controlas el coche. Y lo dice alguien a quien le gustan los coches potentes, las motos y la velocidad, pero con control y sin exageraciones.

- ¿Y de la prohibición de hablar por teléfono móvil?

- Estoy totalmente de acuerdo. Se pierde la concentración muchísimo, te despista y eso lo hace incompatible con una buena conducción. Eso sí, pediría que se controlara más en las ciudades, porque se evitarían atascos y accidentes absurdos.

- ¿Está concienciada del peligro de combinar alcohol y coche?

- Mucho. En mi casa, cuando salimos, nos turnamos y el que conduce no bebe nada. No se me ocurre coger el coche si he bebido algo, aunque sea poco.

- ¿Mantiene la calma en la carretera como en “59 segundos”?

- Sí, soy muy tranquila al volante y voy muy concentrada, porque me parece vital y siempre que alguien me hace alguna faenilla intento calmar los nervios, lo contrario no te lleva a nada. Pero siempre estoy ansiosa por llegar,

“EL TELÉFONO MOVIL TE DESPISTA Y ESO LO HACE INCOMPATIBLE CON UNA BUENA CONDUCCIÓN”



todavía no consigo disfrutar del camino.

- ¿Cómo pueden contribuir los medios de comunicación a reducir las muertes en carretera?

- Lo primero es hacer visible un problema. Antes nos quedábamos en el mero goteo de cifras de muertos, pero nadie hablaba de ellas y ahora se ha avanzado mucho en ese camino. Y lo segundo es que desde los medios se intenten fomentar actitudes posi-

vas y recriminar las negativas. Cuando los lunes por la mañana, mientras vas en el coche a tu trabajo, oyes que 40 personas han muerto en la carretera, algo te hace pensar y te influye en la manera de ponerte al volante; a mí, desde luego, me pasa. Se nos olvida a menudo que esas personas dejan una familia, una vida y que casi siempre se debe a una imprudencia propia o ajena pero que muchas veces podría haberse evitado.

- ¿Qué le parece el permiso por puntos?

- Soy partidaria, conduzco mucho y hago bastantes viajes largos por carretera y veo que hay muchísima gente que no respeta absolutamente nada. Después de todas las medidas que se han puesto en marcha, no sé si penalizando se conseguirá algo, pero la experiencia de otros países demuestra que se reducen los accidentes y las muertes. ♦

Vale para un cuadríciclo

Una licencia antigua de ciclomotores, de esas que no caducaban, ¿es válida o tendría que renovarla según la edad, como las de ahora? ¿Valdría para conducir un cuadríciclo ligero?—Jesús Fernández Pérez. (Correo electrónico).

▶▶ **Respuesta:** La Disposición Adicional 1ª del Reglamento General de Conductores (RD 772/97, de 30 de mayo) establece que “las licencias de conducción de ciclomotores expedidas con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento no estarán sujetas a los periodos de vigencia que se establecen en el apartado 2 del art. 16 del mismo”. Este precepto, precisamente, establece la limitación de la vigencia en función de la edad del titular, la cual, por tanto, no le es de aplicación a las expedidas anteriormente.

El cuadríciclo ligero está recogido en el Reglamento General de Vehículos (Anexo II. RD 2822/98, de 23 de diciembre), dentro del concepto de ciclomotor. Por tanto, le son aplicables todas las normas que se refieren a éste. En consecuencia, la autorización administrativa que se exige a su conductor es la licencia de conducción de ciclomotores, aunque también puede ser conducido con los permisos de las clases A1, A y B.

¿Parada obligatoria?

Un lector nos envía esta fotografía



de una calle de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), en la que existe un “Stop” “pegado” a una pared y bajo un cartel de “Despacho de Manzanilla”. El titular “Parada Obligatoria” y es uno de los muchos casos ‘chuscos’ con señales de por medio....—Ángel Villanueva. Granada.

Persecución

Al entrar a una rotonda con mi ciclomotor, no vi un coche y me pitó. Tras unos segundos y unos metros de haber salido, veo que el coche me persigue pitándome, sin respetar distancias, pisando la línea continua y obligándome a dejar mi carril.



Tuve que parar porque no podía deshacerme de él. Se bajó del vehículo gritando y llegó golpear mi casco diciendo “¡Quítate eso!” y que quería denunciarme. ¿Qué medidas puedo tomar por la persecución? Me fastidió la persecución y la falta de educación de no aceptar el error de otro.—R. Oviedo (Valencia).

▶▶ **Respuesta:** Si, durante la persecución, el conductor del vehículo perseguido cometió alguna infracción de tráfico, puede formular denuncia voluntaria por los hechos ante los Agentes de la Autoridad.

Registro de vehículos

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

▶▶ **Respuesta:** El Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico es público para los interesados y terceros que tengan interés legítimo y directo, mediante simples notas informativas

o certificaciones (art. 2.1. Reglamento General de Vehículos). Así, diríjase a la Jefatura de Tráfico de su domicilio y solicite un informe del vehículo—lo obtendrá previo pago de la tasa reglamentaria de 7 € (Tasa IV.1. Ley 16/1979, de Tasas de la Jefatura Central de Tráfico)—en el que figurará el titular actual y los cambios de titularidad en su caso producidos.

Conductor alternativo

Asisto con desazón al mensaje de su editorial (nº 172) respecto a implantar el conductor alternativo, que confirma la incapacidad de la sociedad de enfrentarse a la verdadera causa del consumo excesivo de alcohol. Sin duda, el modelo de ocio de concentración y consumo obliga a los jóvenes a desplazarse a las zonas de copas, con devastadoras consecuencias para la vida y salud de jóvenes y menores. Esta es la verdadera causa del excesivo consumo de alcohol a cada vez menor edad y su extensión masiva a la población femenina. Este colosal negocio (alcohol, locales de copas...) no quiere oír hablar de alternativas u otro modelo de ocio; tampoco políticos o medios de comunicación. Y prueba de ello es que esta medida (conductor alternativo) se ‘entrega’ al modelo imperante: se llama a ‘alquilar’ minibuses para que lo conduzca el conductor alternativo. La sociedad civil debe ser más valiente y proponer medidas más audaces

ACUSE DE RECIBO

¿Parada obligatoria?

Soy un joven de 20 años. El otro día tuve una colisión por invadir una furgoneta mi carril en sentido inverso al suyo. No me pasó nada, pero no llevaba el casco y me lamenté mucho por ello. Desde entonces me lo pongo, sabiendo que siempre me lo he tenido que poner. Quería proponer una idea para la utilización del casco: una campaña que invite a los jóvenes a que ‘tuneen’ sus cascos. A lo mejor hasta llegan a quererlo, a ponérselo y a presumir de ello.—Francisco José Saldaña. Ecija (Sevilla).

como escalar horarios de cierre de locales de ocio nocturno, que ahorraría un millón de kilómetros diarios sólo en Madrid. ¿Cuántos muertos y heridos se evitarían así?—Juan Carlos Mora Marín (correo electrónico).

Enseñar y educar

Soy profesor de autoescuela y muchos días algún conductor al que incomodan los aprendices me pide que me vaya a enseñar a la Casa de Campo. La intransigencia y la falta de comprensión y ayuda genera no pocas dificultades en mi labor. Sería más fácil si ciertos conductores colaboraran, pero, a falta de eso—porque un alumno no señala alguna maniobra—, un



‘listo’ y te indica cómo debes enseñar. El mismo ‘listillo’, acto seguido, da un acelerón y esquivo brusca-mente al vehículo de delante, demostrando lo bien que maneja. Educación, modales y civismo no se aprenden en la autoescuela, si no se han aprendido en los 18 años anteriores a acudir a ella.—Fernando Rodríguez Herrero. Madrid.

Adelantamiento y camiones

Es frecuente observar como, circulando en autopista o autovía, los adelantamientos entre camiones se producen de forma lenta, con tiempos superiores al minuto, y provocando retención de los turismos que siguen al que adelanta, debido, supongo, al limitador de velocidad. Es ésta una maniobra correcta. Transcribo el artículo 34.1. del Código de Circulación: “Durante la ejecución del adelantamiento, el conductor que lo efectúe deberá llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la del que pretende adelantar y dejar entre ambos una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad”.—Pere Teixidor Pons. Porqueres (Girona).

Letras más grandes

Felicidades. “Tráfico” es la única en España que permite estar al día en todas las novedades en circulación, señales, sabios consejos... Cuando viajo, siempre pienso por qué en los carteles que señalizan las carreteras no ponen letras más grandes. Se leerían desde más lejos, se podrían preparar las maniobras

con más antelación y se evitarían accidentes y frenazos por quien no conoce el lugar. Tampoco entiendo que si voy de Málaga a Santander deba pasar por las circunvalaciones de Madrid. Esas vías están para los de Madrid. ¿Por qué no se me desvía por otra autovía en Ocaña o Aranjuez hasta pasados como mínimo 30 kilómetros por la carretera de Burgos? ¿Han calculado el tráfico que quitaría a Madrid? En esas carreteras, los que estamos de paso sólo estorbamos, se alarga nuestro viaje, aumenta nuestro cansancio y la propensión al accidente. -*Jesús Lanuza Gutiérrez. Estepona (Málaga).*

Accidentes por fumar

La prohibición de fumar al conductor tendría que haberse hecho hace tiempo o, cuando menos, al prohibir usar el móvil. Fumar mientras se conduce es mucho más peligroso incluso que usar el móvil (aún cuando éste no tenga manos libres). Fumar conlleva una serie de acciones que impiden prestar la debida atención mientras se conduce: aparte de exigir tener una mano ocupada, distrae mientras se busca el cigarrillo, se coge el



encendedor, se enciende, se abre el cenicero, se quita la ceniza... Hay que añadir cuando la ceniza del cigarrillo, por descuido, necesidad de utilizar ambas manos o por el aire que entra por la ventanilla, cae sobre el cuerpo o ropa, y, al intentar evitarlo, se pierde por instantes ver qué ocurre en la carretera. Y no digamos si la ceniza se mete en un ojo. Con un estudio y análisis profundo, saldrían cifras asombrosas de accidentes causados por fumar al conducir y a más de uno harían recapacitar. Por el bien de todos, aplaudo la decisión de la DGT de la posible prohibición de fumar mientras se conduce. -*Manuel Garrido Barreiro. A Coruña.*

El mal estado del carril

Primero, felicitarles por los excelentes y esclarecedores artículos "Por qué nos atacamos" y "¿Dónde está la Guardia Civil?". Sin embargo, en el "Carril calambre" falta una razón adicional por la que los conductores no circulan por el carril derecho: el mal estado de conservación de la vía que, en muchos casos, presenta zonas hundidas, baches o un des-



gaste exagerado producido por los vehículos de gran tonelaje. Así, hay ocasiones en las que resulta comprensible lo poco seguro que puede ser para un turismo circular por el referido carril derecho, sin con ello disculpar a aquellos conductores para los que sólo existe el carril izquierdo en autovías y autopistas. -*Juan Pablo García-Blanco. Villaviciosa de Odón. Madrid.*

Bastón en el maletero

Me paró la Guardia Civil. El agente pidió que abriera el maletero, miró en su interior, vio que llevaba un bastón y me dijo que estaba prohibido. Le dije que lo llevaba siempre que salía al campo -como ese día- como ayuda para caminar. ¿Alguna norma de tráfico dice algo sobre esto? ¿Y en algún otro ámbito legal? -*Juan García (Correo electrónico).*

Respuesta: En la legislación de tráfico no existe norma alguna que se ocupe de la tenencia en los vehículos de objetos como el que escribe. Quizá se trate de materia relacionada con la tenencia de armas blancas, en la que no tiene competencia la DGT.

Casco: solidario y saludable

Estoy harto de ver en pueblos andaluces que los motociclistas no respetan la norma del uso del casco. Paso a menudo por Sanlúcar de Barrameda -uno de los municipios con más densidad de motos de España- y en rara ocasión veo a un motorista con casco. ¿Por qué? ¿Qué responsabilidad tiene el Ayuntamiento? En Sevilla capital, prácticamente todo el mundo usa casco, gracias a las campañas continuas de control por la policía municipal.

Es muy importante que los ayuntamientos pequeños no transijan tanto, pues el mensaje para el infractor es: "Mientras no se os pille, no tenéis porqué cumplir las normas de tráfico". De ahí a saltarse semáforos o no

respetar señales, sólo hay un paso. Y esto está creando una generación de personas que saben que pueden saltarse normas impunemente y que creen, además, que quien usa casco es tonto o cobarde y no alguien solidario y que cuida su salud. -*Ignacio Díaz Carvajal (Correo electrónico).*



Respuesta: El uso del casco por conductores y pasajeros de motocicletas es una obligación impuesta por la Ley de Seguridad Vial (aprobada por RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo), aplicable en todo el territorio español, tanto en vías urbanas como interurbanas. El control del cumplimiento de esta obligación en vías urbanas corresponde a los Ayuntamientos (art. 7). Si en determinados municipios esta obligación no se exige y no se persigue su incumplimiento, habría que interesar las razones a los ayuntamientos correspondientes.

Tiempos de conducción

Tengo el permiso de conducir tipo C desde 1979. Entonces no estaba en vigor el tacógrafo. Hasta hoy no he tenido que usarlo, pero ahora voy a conducir un camión que lo lleva y no sé cuales son los tiempos legales de conducción ni los descansos. -*Mateo Villarlengo (Correo electrónico)*

Respuesta: Los tiempos de conducción y descanso en los transportes por carretera los regulan los Reglamentos CEE 3820/85 y 3821/85 y el RD 2242/96, de 18 de octubre, dictado en aplicación de aquéllos. Si bien lo que sigue no agota las posibilidades que ofrecen los art. 6 a 9 de dicha norma -compleja en el cómputo de las distintas posibilidades en la relación entre ambos tiempos-, para el de conducción se establece, como principio general, un límite de 9 horas diarias y de 90 h. en cada período de dos semanas consecutivas. Cada 4,5 h. de conducción debe respetarse una interrupción de 45 minutos, durante los que el conductor no podrá realizar otros trabajos. También como principio general, se contempla un descanso diario de 11 h. consecutivas, que puede reducirse a un mínimo de 9 consecutivas tres veces por semana como máximo, siempre que se conceda, en compensación, un descanso antes del final de la semana siguiente. Uno de éstos debe prolongarse como descanso semanal hasta un total de 45 h. A su vez, este descanso semanal puede acortarse a un mínimo de 36 h. consecutivas cuando se tome en el lugar en el que se encuentre normalmente el vehículo o el conductor o a un mínimo de 24 h. consecutivas cuando se tome en un lugar distinto al citado, con la advertencia de que cada acortamiento debe ser compensado con un tiempo de descanso equivalente tomado en conjunto antes del final de la tercera semana siguiente a aquella de que se trate.

Denuncia voluntaria

Dada la frecuencia con que se produce el aparcamiento de vehículos en las aceras, en todo o en parte, con los problemas que origina al viandante, pregunto: a) En los casos urbanos, ¿quién es responsable de evitarlo y, si es preciso, sancionarlo? b) ¿Qué pasos ha de seguir el ciudadano para defender su derecho a circular por la acera (evitando el riesgo de circular por la calzada, en defecto de acera posible), o de salir con su vehículo de un garaje autorizado? -*Alejandro Pastrana Riol. (Madrid)*

Respuesta: Conforme al art. 7 del RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, compete a los municipios la or-



denación y control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas. Para defender sus derechos en la materia, en el caso que expone, o pone de manifiesto los hechos en forma de petición ante las autoridades municipales o, en cada caso concreto, puede formular denuncia voluntaria ante las mismas autoridades conforme al art. 75.1 de la misma ley, aportando los datos del hecho, identificación del vehículo infractor y lugar donde se ha producido.

Presentar alegaciones

Una vez denunciado y recibida copia, se podrá presentar alegaciones antes de que se dicte resolución. ¿Qué tiempo hay para que se dicte resolución? ¿La firma implica el plazo para dictar resolución? Si la denuncia es por radar, ¿tengo opción a la reducción del 30% descuento si solicito la foto? -*José R. Gómez. Granada.*

Respuesta: Si no recayera resolución sancionadora transcurrido 1 año desde la iniciación del procedimiento, éste caducaría y se debería proceder al archivo de las actuaciones. Por otra parte, una vez notificada la denuncia, si el procedimiento se paraliza durante más de 1 mes por causa no imputable al denunciado, y además transcurriera el plazo de 3 meses, 6 meses o 1 año, dependiendo de que la infracción sea leve, grave o muy grave, se produciría la prescripción de ésta (Ley de Seguridad Vial. art. 81). La notificación de la denuncia -cuya acreditación puede producirse también sin que el denunciado firme el boletín correspondiente- es la actuación que debe tenerse en cuenta para efectuar el cómputo de los plazos posteriores.

El art. 67.1, párrafo 3º, de la Ley de Seguridad Vial -según redacción dada por la Ley 17/2005, de 19 de julio-, que regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y modifica el texto articu-

lado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (BOE 20 julio 2005), cuya entrada en vigor en lo que afecta a dicho artículo se produce a los 20 días de su publicación, establece que las sanciones de multa podrán hacerse efectivas con una reducción del 30% sobre la cuantía que se haya consignado correctamente en el boletín de denuncia por el agente o, en su defecto, en la notificación posterior de dicha denuncia realizada por el instructor del expediente, siempre que el pago se efectúe durante los 30 días naturales siguientes a aquel en que tenga lugar la citada notificación. El abono anticipado con la reducción antes señalada -salvo que proceda imponer, además, la medida de suspensión del permiso o licencia de conducir- implicará únicamente la renuncia a formular alegaciones y la terminación del procedimiento sin necesidad de dictar resolución expresa, sin perjuicio de la posibilidad de interponer los recursos correspondientes. El citado precepto habla sólo de la renuncia a formular alegaciones; por tanto, sí podrá solicitarse la prueba fotográfica que sirvió de base para iniciar el procedimiento sancionador.

Minimotos: ¿por dónde?

¿Por dónde pueden circular las minimotos y motos tipo chopper, ahora tan de moda, que regalan en las ferias? ¿Deben circular con seguro obligatorio o están exentas de documentación? -*Mikel Oribe Resines. Bilbao (Vizcaya).*



Respuesta: Las minimotos, salvo que posean la correspondiente homologación y su siguiente matriculación, no pueden circular por vías abiertas al tráfico ni por aceras y calles residenciales debidamente señalizadas. Sólo pueden hacerlo fuera de dichas vías con fines recreativos.

CARTA DEL médico

Vigencia según el oftalmólogo

En 2004 fui operada de miopía, por lo que actualmente ya no llevo gafas. A mediados del 2006, he de renovar el permiso de conducción y en su parte trasera se indica que necesito gafas. Me han comentado que al renovarlo sin gafas, tendré que hacerlo todos los años durante un máximo de cinco. -*Juana Codina. Benidorm (Alicante).*

Respuesta: En relación con su consulta sobre renovación del permiso de conducir tras la intervención de miopía le informamos que el Anexo IV del Reglamento General de Conductores (RD 772/1997), que determina las aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o renovar el permiso o licencia de conducción y su posterior modificación por el RD 1598/2004 y en relación con la cirugía refractiva establece que tras un mes de efectuada la cirugía refractiva, aportando un informe de la intervención, se podrá obtener o renovar el permiso o licencia con período de vigencia máximo de un año. Transcurrido un año desde la fecha de la intervención, y teniendo en cuenta el defecto de refracción prequirúrgico, la refracción actual y la posible existencia de efectos secundarios no deseados, a criterio oftalmológico se fijará el período de vigencia posterior. Por tanto, y en función de lo expuesto y con el fin de adecuar las condiciones reflejadas en su permiso a su situación, debe acudir a un Centro de Reconocimiento de Conductores aportando un informe del oftalmólogo en el que figuren los datos de su intervención y su situación actual, y, al haber transcurrido ya el primer año de la intervención, será el oftalmólogo del centro y a criterio facultativo quien establezca el período de vigencia que ha de tener su permiso en lo sucesivo. La información que le habían facilitado, respecto a la necesidad de realizar revisiones anuales durante cinco años, corresponden a las condiciones que figuraban en el Anexo IV, previas a la modificación del año 2004 a las que se hacía referencia en el primer párrafo y que, por tanto, ya no están vigentes.

Si las mencionadas minimotos circulan por vías que no les está permitido, se puede formular denuncia por tal hecho; e, incluso, tomar la medida cautelar de inmovilización y depósito en su caso. Además, si circula sin tener concertado el seguro de responsabilidad civil, su propietario puede ser denunciado también por este hecho.

Señalizar los radares...

Si los radares fijos están señalizados para demostrar al ciudadano que no se pusieron con ánimo de lucro, considero que del mismo modo se deberían señalar los radares móviles, para demostrar igualmente que no se ponen con ánimo de lucro sino



para prevenir accidentes de tráfico. -*Ignacio Hernández Yagüe. Barcelona.*

... ¿O no?

¿Cuál es el sentido de dar publicidad a la localización de los radares (sobre todo en Prensa) si su finalidad intrínseca es "cazar" a los conductores temerarios que circulan a más velocidad de la debida? Tampoco creo que tenga mucho sentido que la patrulla de la Guardia Civil tenga un letrero en rojo que indique que en ese punto hay un radar, pues, como se ve a la legua, se afloja la marcha nada más percibir el luminoso. -*Zuriñe García Pérez. Zamora.*

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

REVISTA "TRÁFICO"
c/ General Aranzaz, 86. 28027 MADRID
Sección CARTAS
E-mail: jmmendez@dgt.es

TELÉFONOS DE EMERGENCIA

112

Toda España.

900 123 505
DGT

913 35 45 45
Cruz Roja

091
Policía Nacional

092
Policía Local

062
Guardia Civil

945 28 20 00
País Vasco

088
Cataluña (Policía Autónoma)

LAS LETRAS DE LA ÚLTIMA MATRÍCULA (17/11/2005)

E DSN

VEHÍCULOS MATRÍCULADOS POR TIPOS (septiembre-octubre)

Total **334.241**

 **234.492**
Turismos

 **57.271**
Furgonetas y camiones

 **37.663**
Motocicletas

 **3.290**
Tractores industriales

 **837**
Autobuses

 **688**
Otros vehículos

Tasas DGT 2005	
Trámite	€
Matriculación automóviles (Permiso Circulación).	66,60
Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación).	17,00
Permisos temporales para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales.	17,00
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
Baja 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.	7,00
Duplicado permisos (extravío, deterioro, revisión o modificación).	17,20
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	3,40
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	6,80
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
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	3,00
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	4,40
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	6,00
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

Teléfonos de las ITV en las CC.AA.

Andalucía	95 504 86 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

La Dirección General de Tráfico tiene inscrito el fichero de suscriptores de la revista "Tráfico" (cuya finalidad es disponer del mismo para facilitar la distribución de la citada revista) en el Registro de la Agencia de Protección de Datos, regulado por la Orden del Ministerio de Justicia e Interior de 29 de junio de 1994 y le es de aplicación el artículo 5 de la Ley Orgánica 15/1999 de protección de datos de carácter personal.

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 Aranzá, 86, 28027 MADRID. Fax: 91 320 41 38 o al e-mail: am Alvarez@dgt.es

NOMBRE 1º APELLIDO 2º APELLIDO

DIRECCIÓN ANTIGUA (Calle o plaza, número, piso, letra...)

POBLACIÓN CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA REFERENCIA

NUEVA DIRECCIÓN (Calle o plaza, número, piso, letra...)

POBLACIÓN CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA



Indica el estado de la calzada y si está abierta al paso de vehículos.
Indica las prescripciones para circular por la vía.
Cuando el panel 1 indique "Cerrado" indicará hasta qué punto se puede circular en las condiciones del panel 2.

CONSEJOS PARA VIAJAR CON NIEVE

Pese a los avances en la predicción meteorológica, hay ocasiones que escapan a la previsión. Por eso es conveniente ir preparados y conocer una serie de consejos que disminuirán los problemas.

- 1- Si te quedas bloqueado, permanece dentro del vehículo. Enciende el motor a intervalos regulares, para aprovechar al máximo la calefacción. Ahorra combustible y renueva periódicamente el aire.
- 2- Antes de que el depósito de combustible llegue a la mitad, vuelve a llenarlo. El vehículo pesará más, se agarrará mejor y tendrás calefacción.
- 3- Si tienes que circular en plena nevada, limpia a menudo la nieve que se acumula en el parabrisas y en el guardabarros. La nieve no se helará y no bloqueará la dirección.
- 4- Usa las cadenas nada más ver nieve en la calzada. Después de recorrer unos metros, ajústalas y no pases de 30 km/h.
- 5- Con temperaturas bajo cero no conviene usar el freno de mano al estacionar. El hielo podría hacer que las zapatas se pegasen a los tambores.

RECOMENDACIONES PARA CIRCULAR CON NIEVE

LA NIEVE NO SIEMPRE ES DE COLOR BLANCO.
Para hacer más visible la intensidad de una nevada y sus consecuencias, se han determinado unos colores en la señalación que indican su nivel de peligrosidad.



Descripción del peligro

Comienza a nevar. Aunque la circulación no se ve afectada, conviene ser prudentes. Se recomienda no superar los 100 Km/h. en autopistas y autovías y los 80 Km/h. en el resto de carreteras. Los camiones deben circular por el carril de la derecha y no adelantarse.

Nieve en la calzada. Se empieza a cubrir el firme de nieve. La circulación de camiones y vehículos articulados está prohibida. Los turismos y autobuses no podrán superar los 60 Km/h.

Calzada cubierta de nieve. Solo se puede circular con cadenas o neumáticos especiales y a una velocidad máxima de 30 Km/h. Esta situación se da con más frecuencia en puertos de montaña. Se prohíbe la circulación de vehículos articulados, camiones y autobuses.

Calzada intransitable. Ningún vehículo puede circular. Se corre el riesgo de permanecer inmovilizado en la carretera durante un largo periodo de tiempo.

Qué hacer

Atención a los partes meteorológicos. Especial prudencia en zonas altas y húmedas de montaña y en noches de cielos despejados, por las posibles placas de hielo. En poco tiempo se puede pasar a nivel amarillo.

Disminuir la velocidad. Especial cuidado en curvas y tramos inclinados. Evita maniobras bruscas y aumenta la distancia de seguridad. Si no llevas cadenas, ropa de abrigo y otros elementos necesarios, para en la población o área de servicio más cercana.

Suspender el viaje. No esperes a quedarte inmovilizado para poner las cadenas y no pares en lugares donde obstaculices el paso. Circula siempre por el carril de la derecha, dejando libre el carril de adelantamiento. Busca refugio en la población o área de servicio más cercana.

Evitar este tipo de rutas. En caso de inmovilización, llama al 112 y sigue sus instrucciones.

UN VIAJE SEGURO EMPIEZA ANTES DE ARRANCAR.

Cuando los medios de comunicación informen de problemas de viabilidad en la zona por la que vayas a circular y debas viajar ineludiblemente, no dudes en:

- Elegir otro medio de transporte.
- Aplazar o retrasar el viaje hasta que la información indique la transitabilidad de los tramos por los que pretendas circular.
- Buscar un itinerario alternativo por carreteras que no presenten problemas, aunque sea más largo.
- En todo caso, prever que la duración del viaje será mayor.

NO OLVIDES LAS CADENAS

Es fundamental, de noviembre a marzo, llevar en el maletero las cadenas. Nunca sabemos cuándo vamos a necesitarlas, ya que la nieve, y sus efectos, a veces son impredecibles.

LO QUE CONVIENE LLEVAR

- Linterna
- Cadenas
- Depósito lleno
- Ropa de abrigo
- Comida
- Teléfono móvil
- Lámpara
- Pinzas
- Pala y rascador
- Bote de alcohol
- Calzado adecuado
- Gafas

INFÓRMATE

SMS:

- Movistar
505 + carretera o provincia
404 + carretera o provincia
- Vodafone
141 + carretera o provincia
- Amena
2230* + tráfico
222 + carretera

*informa sobre las incidencias más cercanas al lugar desde que se llama.

WAP:

wap.dgt.es

Internet:

www.dgt.es

Teléfono:

900 123 505

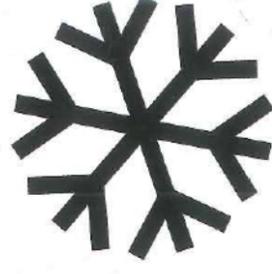
Teletexto:

TVE pág. 600

Tele 5 pág. 540

Antena 3 pág. 410

Ésta y la anterior página corresponden a un folleto divulgativo del que la DGT distribuirá 300.000 ejemplares



FRENTE A UNA NEVADA, ACTÚA CON LA CABEZA FRÍA.

Nieve, hielo, frío, viento... Factores que hacen que tu atención en carretera deba ser aún mayor.



www.dgt.es



Invierno 2005



¿ESTÁ PREPARADO PARA EL INVIERNO?

La lluvia y la niebla son los elementos climatológicos adversos que mayor incidencia producen en la circulación, aunque sean otros, como el hielo y la nieve, los que figuran en la mente de los conductores como iconos invernales. Falta de adherencia y reducción de la visibilidad, así como un incremento de la distancia de frenado son los principales inconvenientes. Mayor prudencia, reducción de la velocidad y suavidad en los movimientos, las principales 'recetas' para salvarlos.

- * Cómo preparar el coche
- * Dónde están las obras, puntos conflictivos y puertos de montaña con problemas de nieve y hielo.
- * Cómo frenar sobre suelo mojado
- * Cómo colocar las cadenas
- * Los problemas que crean la nieve, el hielo, la lluvia, la niebla y el viento y cómo afrontarlos.

Los puntos claves del vehículo de cara al invierno

DECÁLOGO PARA LA REVISIÓN



Muchos de los problemas que se pueden presentar durante un viaje puede evitarse si el vehículo goza de un buen mantenimiento o si realizamos, antes del mismo, una revisión de sus puntos 'clave'. Estos son los principales.

NEUMÁTICOS

Al ser el punto de contacto entre el automóvil y la carretera, y dado el estado crítico de ésta por la climatología, conviene que estén en perfecto estado para asegurar una buena adherencia. Se debe comprobar:

- Profundidad de los canales: si es inferior a 2 mm., cambiélos.
- Grietas o golpes en los flancos.
- Desgastes anómalos: indican problemas en la dirección, paralelo o equilibrado, y son un síntoma de que la frenada se alargará.
- Presión: una correcta presión asegura la adherencia, mejora la frenada y alarga la vida útil.

DIRECCIÓN

Es fundamental para mantener la direccionalidad del vehículo y más en momentos 'críticos' como frenadas con suelo deslizante. Vaya al taller en cuanto note cualquiera de estos síntomas:

- Ruidos, holguras o vibraciones extrañas.
- Si observa un desgaste irregular en los neumáticos.

AMORTIGUADORES

Aunque muchos creen que son un elemento sólo de confort, si están deteriorados, la distancia en las frenadas se alarga y se reduce el 'agarre' en las curvas. En un taller le comprobarán el estado de los amortiguadores, pero mande comprobarlos:

- Cada 50/70.000 kilómetros (vida útil de la pieza).
- Si oye ruidos al frenar.
- Si al apoyar todo su peso sobre el coche, el amortiguador no vuelve a su posición con normalidad.

ANTICONGELANTE

Es imprescindible, en estos meses en los que la temperatura baja, para evitar que el líquido que refrigera el motor durante su funcionamiento se congele y lo deteriore. Recuerde:

- No mezcle líquidos de distintas marcas.
- Compruebe el nivel (entre las dos marcas del depósito).
- Repase la caducidad (dos años máximo) del que está en el depósito.

LUCES

Estos elementos son los responsables de que veamos algo fundamental en un período en el que hay menos horas de luz- y de que seamos vistos por los demás.

- Repase el funcionamiento de todas las luces y pilotos
- Compruebe la altura del haz para evitar molestias a otros conductores.

BUJÍAS Y CABLES

Echéis un vistazo cada cierto tiempo -son elementos fundamentales para el funcionamiento- o incluso antes si observa algún síntoma:

- Problemas durante el arranque
- Si encuentra cables están pelados, rotos, 'mordidos'...

FRENOS

Un mal mantenimiento de los frenos o cualquier defecto en sus elementos puede suponer que se alargue la frenada o la diferencia entre un susto y un accidente. Vigile periódicamente el nivel del líquido de frenos, estado de pastillas, discos y tambores y en especial ante:

- Ruidos o chirridos al frenar
- Encendido del testigo de desgaste de las pastillas (si lo hay).
- Desvío en la trayectoria durante la frenada o si ésta se alarga...

BATERÍA

La batería es la reserva de energía del automóvil. Es fundamental para el arranque del vehículo y 'sufre' especialmente en esta época de mayor humedad y frío. Por ello, debe ante problemas de arranque o bornes sulfatados:

- Elimine cualquier resto de sulfatación en los bornes y protegerlos con vaselina.
- Revise el nivel de líquido en los vasos, incluso en las baterías sin mantenimiento.

FILTROS

Se encargan de proteger partes importantes del vehículo y conviene sustituirlos cuando termina su período de efectividad -depende de cada una en concreto-. Así:

- Compruebe la fecha de sustitución, para cambiarlo si conviene.
- Cambie a la posición de la estación, si es que la tiene.

ACEITE

El aceite protege diferentes piezas del motor del rozamiento producido durante el funcionamiento. Hay que sustituirlo cada cierto tiempo en función de las especificaciones del coche y el tipo de aceite, pero en especial:

- Si nota pérdidas o ve manchas en el suelo donde está aparcado.
- Si se enciende el testigo correspondiente.
- Si ha pasado el período indicado para el cambio.

LIMPIAPARABRISAS

Para poder ver bien en caso de lluvia o nieve conviene tener los limpiaparabrisas en perfecto estado.

- Revise el estado de las gomas, y sustitúyalas si hace falta, si nota marcas tras limpiar el parabrisas
- Rellene el nivel del líquido y añada un poco de jabón, para mejora el funcionamiento

LAS CARRETERAS CONFLICTIVAS

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-1 (Madrid-Burgos/Lim. Álava-Irún)	Pto. Somosierra [Buitrago (M)-Cerezo (SG)]	Travesía
	Bocegillas-Carabias (SG)	firme

Lím. prov. Segovia-Lerma (BU)		
A-2 (Madrid-Zaragoza/Fraga-Pto. Panadella/Sta. M ^a Cami-Cornella)		
Alcolea Pinar (GU)-Esteras Medinaceli (SO)		
Ptos. Cabero, Frasno, La Perdiz y La Muela [Calatayud-La Muela (Z)]		
Abrera-El Bruc (B)	firme. Estrechamiento carriles	
A-3 (Madrid-Valencia)		
Villarrubio-La Almarcha (CU)		

Saelices-Montaño (CU)	firme	
Motilla del Palancar (CU)	viaducto	
Minglanilla (CU)-Requena (V)		
A-4 (Madrid-Sevilla/Jerez de la Frontera-Cádiz)		
Ontígola-Lim. prov. Ciudad Real (TO)	firme	
Almurdiel (CR)-Venta Cárdenas (J)	firme	
Sta. Elena-La Carolina-Carboneros (J)		

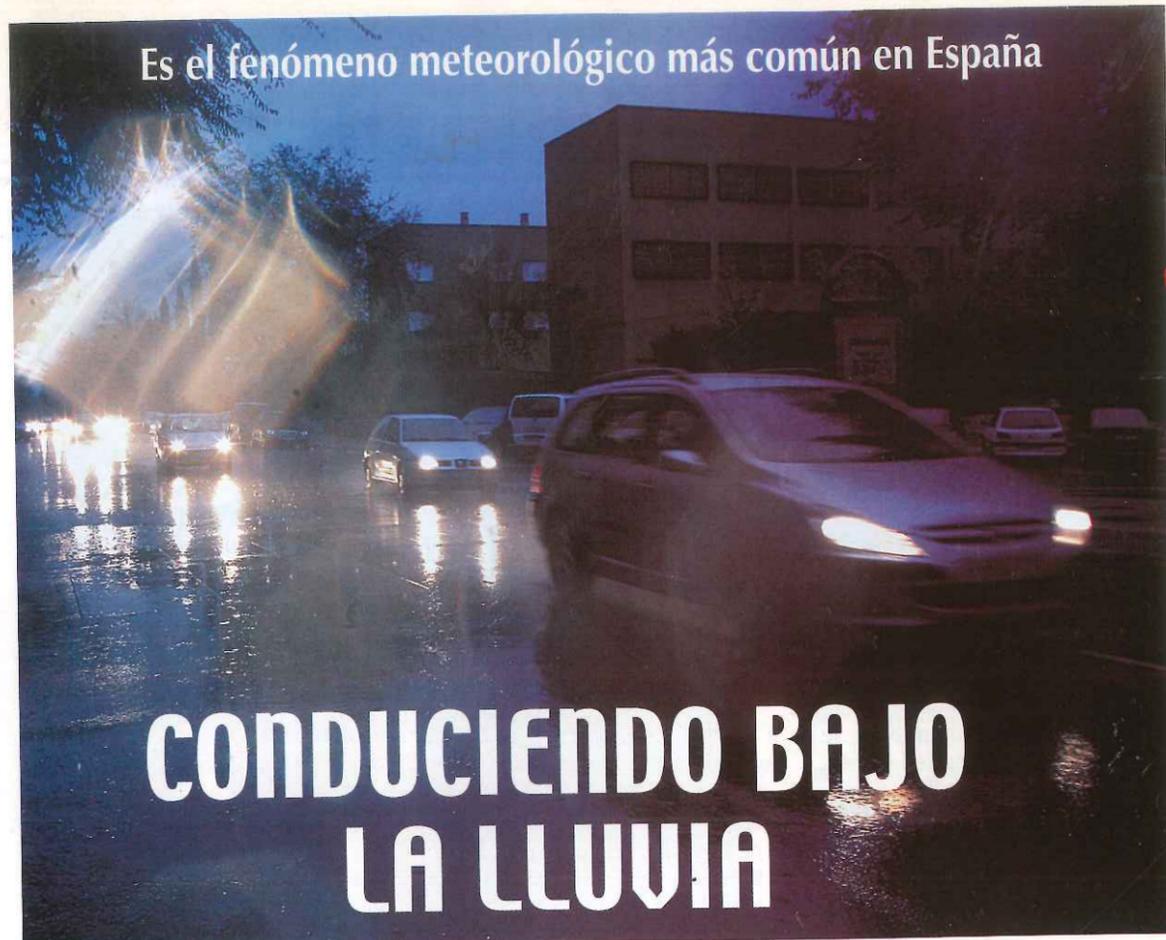
A-5 (Madrid-Badajoz-frontera portuguesa)		
Límite prov. Madrid-lím. prov. Cáceres (TO)	firme	
Mérida (BA)	A-66	
A-7 (Tarragona-Algeciras)		
Crevillente (A)		
Málaga (MA)		
Lorca (MU)		

A-8 (Bilbao-Avilés)		
Irún-Oiartzun (SS)		
A-15 (Tudela-Irurzun)		
Pto. Leizarán [Berastegi-Villabona (SS)]		
A-26 (Montagut-Olot)		
Besalú-Argelaguer (GI)		
A-30 Albacete-Cartagena		

Albacete-Hellín (AB)		
Murcia (MU)		
A-31 (Alaiaya de Cañanavale-Alicante)		
La Roda-Albacete (AB)		
Puerto El Blanco (AB)		
Rebolledo (A)		
A-35 (Almansa-Xátiva)		



Es el fenómeno meteorológico más común en España



CONDUCIENDO BAJO LA LLUVIA

La lluvia es el fenómeno atmosférico más común durante el invierno en España. Y, por ello, bajo el que más accidentes con víctimas se producen, debido a la reducción de la visibilidad y adherencia que provoca, que, en ocasiones, llegan al temido aquaplaning.

Siete de cada diez accidentes con víctimas ocurridos durante el invierno y con 'mal tiempo' suceden bajo la lluvia, con mucho el factor climático que más influye en los accidentes. De hecho, la lluvia es uno de los fenómenos meteorológicos más frecuentes en España, donde se presenta en torno a 100 días al año, como media, muchos de ellos, lógicamente fuera del período invernal. Al afectar a la visibilidad y a la distancia de detención, circular con la calzada mojada



exige una técnica distinta a la conducción en seco, con mayor presencia de la prudencia y la suavidad, reduciendo la velocidad y aumentando la distancia de seguridad. En cualquier caso, tres son los principales problemas que provoca la lluvia.

NO VEO. Las primeras gotas de lluvia suelen pillar a los conductores con los parabrisas llenos de polvo y con los limpiaparabrisas en mal estado. Si a las gotas que caen del cielo unimos

las que levantan los demás vehículos al circular, especialmente los vehículos pesados, aparece un mal panorama para la visibilidad. Además, con el frío del invierno y la humedad de la lluvia aparece el fenómeno del empañamiento de los cristales del coche. Mantener en buen estado las escobillas del limpiaparabrisas o sustituirlas, tener líquido en el depósito del 'limpia' -con algo de detergente, a ser posible- y una bayeta o un producto antivaho son buenos consejos para eliminar este problema. Además, poner en marcha la calefacción, dirigiéndola hacia el parabrisas puede ayudar.

En cuanto a la falta de visibilidad -a veces, las nubes son tan espesas que 'oscurecen' el día-, se puede encender el alumbrado de cruce.

ALARGAR LA FRENADA. El asfalto mojado y los charcos son los responsables de la disminución de la adherencia y, en consecuencia, del incremento del espacio necesario para frenar un vehículo. Las primeras gotas de lluvia son, en este sentido, muy 'traidoras', ya que se mezclan con la grasa, polvo y restos de goma presentes en el asfalto convirtiéndolo en altamente deslizante.

Un buen mantenimiento de los neumáticos, con el dibujo en buen estado y la presión adecuada, circular reduciendo la velocidad e incrementando la distancia respecto de los demás vehículos son nuestras 'armas' contra la lluvia.

Por último, señalar que las pastillas de frenos pueden mojarse al pasar por un charco importante o en días de mucha humedad. La consecuencia es que los frenos, mojados, pierden gran parte de su eficacia. La solución es 'secarlos', pisando el pedal suave y repetidamente. ♦

Días de Lluvia:
100

Nº accidentes con víctimas:
3.523



Flotando sobre la carretera

A veces, al atravesar un charco de gran tamaño a demasiada velocidad, el coche pierde totalmente la adherencia: es el llamado aquaplaning -literalmente, planear o flotar sobre el agua-. Lo que sucede es que, en un momento puntual, los canales del neumático no pueden evacuar todo el agua y ésta forma una película entre asfalto y goma, lo que provoca la pérdida total de adherencia y del control de la dirección, a veces con desplazamiento hacia un lado. El aquaplaning puede agravarse cuanto mayor es el desgaste del neumático.

CÓMO EVITARLO Y CÓMO SALIR. Mantener las ruedas en buen estado y reducir la velocidad ante una acumulación de agua suelen ser la mejor prevención. Si se produce, el aquaplaning suele notarse como un flotamiento de la dirección. La forma de reaccionar es, con suavidad, soltar el acelerador, reducir la velocidad sin frenar y mantener firme el volante, corrigiendo la trayectoria -si se desvía- con suavidad, esperando a salir de la zona de aquaplaning.



CARRETERA POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS OBSERVACIONES

Pto. Almansa [Almansa (AB)-Mogente (CU)]	
A-40 (Horcajada de la Torre-Cuenca)	
Puerto Cabrejas (Naharros-Cuenca)	
A-42 (Madrid-Toledo)	
Lím. prov. Madrid-Toledo (TO)	
A-44 (Bailén-Izbor)	
La Cerradura-Campillo Arenas (J)	
Pto. Carretero	

[Campillo Arenas (J)-Campotejar (GR)]	
A-45 (Aguilar de la Frontera-Málaga)	
Antequera-Casabermeja (MA)	
A-52 (Benavente-Porriño)	
Benavente-Lím. prov. Ourense (ZA)	
A Gudiña-Alvariz (OU)	
A-62 (Burgos-Aldehuela de la Bóveda)	
Simancas (VA)	

A-66 (Gijón-Sevilla)	
Mieres (O)	AS-1
Benavente-lím. prov. León (ZA)	firme
A-92 (Sevilla-Almería)	
Antequera (MA)	
Puertos de La Mora y El Molinillo [Viznar-Diezma (GR)]	
Puerto de El Contador (A-92-N) [Las Vertientes (GR)-Chirivel (AL)]	
AP-2 (Zaragoza-El Vendrell/El Papiol-Molins de Rei)	

Zaragoza-Pina de Ebro (Z)	
AP-4 (Sevilla-Cádiz)	
Puerto Real (CA)	
AP-6 (Villalba-Adanero)	
Acceso túnel Guadarrama (M)-S. Rafael (SG)	
AP-66 (Campomanes-León)	
Campomanes-lím. prov. León (O)	
AP-68 (Bilbao-Zaragoza)	

Pto. Altube [Andagoya-Berganza (VI)]	
N-1 (Madrid-Irún)	
Rubena (BU)	construcción variante
Pto. La Brújula [Quintanapalla-Monasterio Rodilla (BU)]	
Armiñón-Salvaterra (VI)	
Pto. Etzegáragte [Alsasua-Idiazábal (SS)]	
N-III (Madrid-Valencia)	

Motilla del Palancar (CU)	
N-IV (Madrid-Cádiz)	
Dos Hermanas (SE)	
N-VI (Villalba-Adanero/Benavente-A Coruña)	
El Espinar (SG)	y firme
Pto. Manzanal [Combarros-Torre Bierzo (LE)]	
Pto. de Piedrafita de Cebreiro [La Herrería (LE)-As Nogais (LU)]	



La nieve oculta marcas y señales y reduce la adherencia

NIEVE: EL ENEMIGO BLANCO

La nieve figura en el imaginario colectivo como el símbolo del invierno por excelencia. En España, sin embargo, salvo en años –como el pasado 2004– y zonas muy especiales, su presencia es reducida. No obstante, a cualquiera puede sorprenderle durante un viaje y es necesario saber cómo afrontarla para mantener la seguridad.

La nieve tiene sobre la conducción diferentes efectos, según su intensidad. En los primeros momentos, su caída supone una limitación de la visibilidad, y una vez cubierta la vía, en mayor o menor medida, una reducción, a veces extrema, de la adherencia. No obstante, y aunque la nieve sea la imagen más representativa del invierno, apenas el 3% de los accidentes con víctimas que se producen en este período y con mal tiempo suceden mientras permanece este elemento en la calzada.

ADIÓS SEÑALES. Cuando la nieve va cubriendo las carreteras, pueden

‘desaparecer’ señales y, sobre todo, marcas viales. Para combatir esta reducción en la visibilidad, el conductor debe encender las luces de cruce y antiniebla –si el vehículo las lleva– si se trata de una nevada intensa; además, deberá adecuar la velocidad a la zona que presente visibilidad.



CADENAS PARA NO PATINAR.

Por otra parte, ya los primeros copos convierten la calzada en una pista deslizante, incluso más que cuando llueve. Reduzca la velocidad y aumente la distancia de seguridad para compensar la reducción de la adherencia. Tenga



HIELO: INVISIBLE E IMPREDECIBLE

El hielo reduce la adherencia prácticamente a cero. Además, es imprevisible, ya que no se detecta a simple vista. Las placas de hielo pueden aparecer en zonas umbrías o que den al norte, puentes, resguardos o cerca de ríos. La forma de prevenirlas es ir atentos y reducir la velocidad en este tipo de zonas; no obstante, si pierde adherencia al pisar una placa, reaccione sin brusquedad –para evitar trompos o patinazos–, levante el pie del acelerador y, sólo si es necesario, toque suavemente el freno sin bloquear las ruedas y mueva el volante con suavidad.

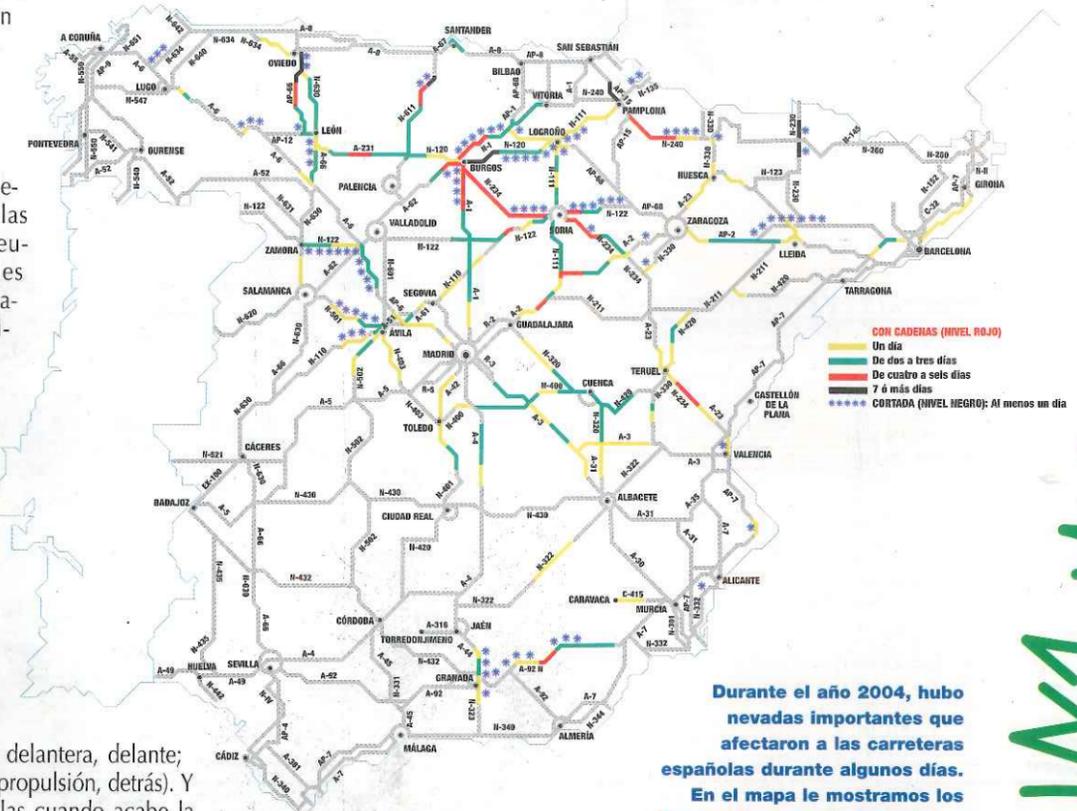
en cuenta que, con el suelo nevado, un vehículo que circule a 120 km/h puede necesitar 300 metros para detenerse...

A partir de un determinado nivel, las cadenas, o los neumáticos especiales (por ejemplo, de laminillas), son obligatorios para circular. En principio, para instalarlas (ver recuadro) debe hacerlo fuera de la vía –donde el riesgo para quien las coloca y para los demás conductores es menor– y en el eje motriz

(tracción delantera, delante; los de propulsión, detrás). Y quítelas cuando acabe la necesidad de usarlas: deterioran el asfalto y desgastan prematuramente los neumáticos.

SUAVIDAD. Para circular sobre una superficie nevada, lo mejor es hacerlo con suavidad, pre-

Carreteras donde la nieve dio problemas



Durante el año 2004, hubo nevadas importantes que afectaron a las carreteras españolas durante algunos días. En el mapa le mostramos los tramos que necesitaron cadenas (y el número de días, por colores, que tuvieron esa incidencia) y los tramos que llegaron, incluso, a estar cortados por ésta. Así, si tiene previsto viajar por esas zonas podrá buscar recorridos alternativos o, al menos, ir preparado.

Días de hielo/nieve: 28

Nº accidentes con víctimas: 172

CARRETERA POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS OBSERVACIONES

Pto. Campo de Arbol [Becerreá-Baralla (LU)]		
Pladela-Oleiros (C)		
N-110 (S. Esteban de Gormaz-Plasencia)		
Arcones-Segovia (SG)		firme
Pto. Villatoro [Casas del Puerto-Villatoro (AV)]		
Pto. Tornavacas [Puerto Castilla-Tornavacas (CC)]		
N-111 (Medinaceli-Límite provincia Navarra)		

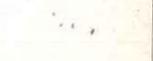
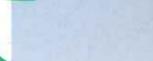
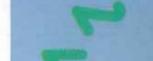
Túnel Pto. Piqueras [La Poveda (SO)-S. Andrés (LO)]		
Lumbreras (LO)		
Lím. La Rioja-Zizur (NA)		
Pto. El Perdón [Legarda-Astrain (NA)]		
N-120 (Logroño-O. Poriño/A-52)		
Pto. La Pedraja [Villafranca-Zaldueño (BU)]		

Hospital de Órbigo (LE)		glorieta
O Barco-Ourense (OU)		
Alto Guitara [Panión-Ollerós (LU)]		
Alto Fontefría [La Cañiza-A Lamosa (PO)]		
N-122 (Zaragoza-Portugal por Zamora)		
Ágreda (SO)		variante
Pto. de El Madero [Aldeapozo-Matabreras (SO)]		

Aranda de Duero (BU)		glorieta
N-130 (Lecumberri-Tolosa)		
Pto. Azpiroz [Lecumberri-Betelu (NA)]		
N-135 (Pamplona-Valcarlos)		
Pto. Erro [Agorreta-Erro (NA)]		
Pto. Ibañeta-Roncesvalles [Roncesvalles-Valcarlos (NA)]		
N-141 (Girona-Francia por El Portillón)		

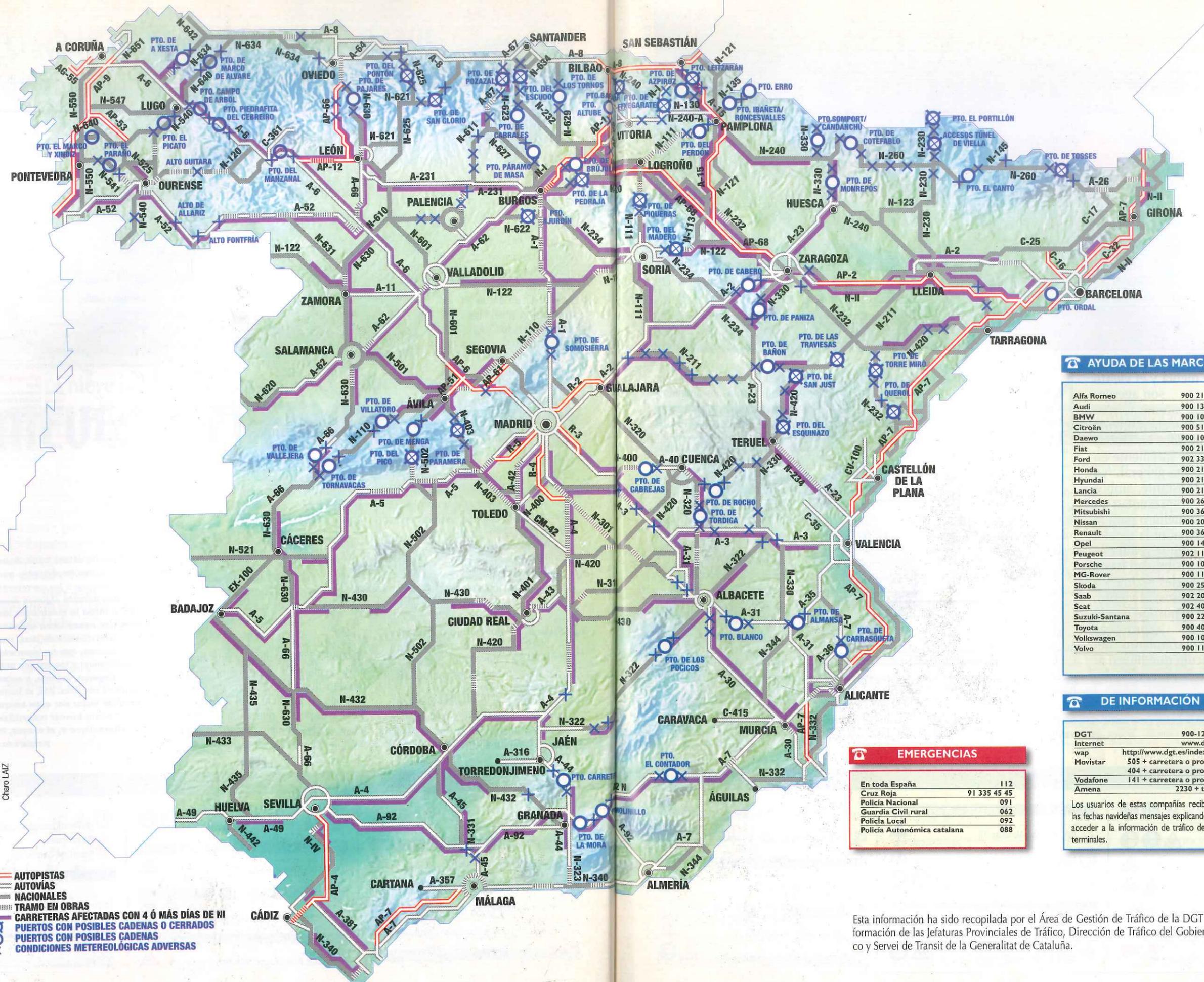
Pto. El Portillón [Bossot (L)-Francia]		
N-145 (La Seu d'Urgell-Andorra)		
La Seu d'Urgell (L)-Andorra		
N-152 (Ripoll-Puigcerdá)		
Pto. de Tosses [Ribes Freser-Puigcerdá (GI)]		
N-211 (Alcolea del Pinar-Fraga)		
Alcolea Pinar-Lím. prov. Teruel (GU)		

Pto. Barión [Caminreal-Cosa (TE)]		
Pto. Las Traviesas [Castel Cabra-Gargallo (TE)]		
N-230 (Tortosa-Francia por Valle de Arán)		
Accesos túnel de Vielha [Sopeira-Vielha (HU/L)]		
N-232 (Vinarós-Santander)		
La Vallivana-Lím. povr. Teruel (CS)		
Pto. de Querol		



Invierno 2005

Invierno 2005



- AUTOPISTAS
- AUTOVÍAS
- NACIONALES
- TRAMO EN OBRAS
- CARRETERAS AFECTADAS CON 4 Ó MÁS DÍAS DE NI
- PUERTOS CON POSIBLES CADENAS O CERRADOS
- PUERTOS CON POSIBLES CADENAS
- CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS

AYUDA DE LAS MARCAS

Alfa Romeo	900 211 017
Audi	900 132 132
BMW	900 100 482
Citroën	900 515 253
Daewo	900 101 006
Fiat	900 211 018
Ford	902 334 336
Honda	900 210 968
Hyundai	900 210 313
Lancia	900 211 019
Mercedes	900 268 888
Mitsubishi	900 363 373
Nissan	900 200 094
Renault	900 365 000
Opel	900 142 142
Peugeot	902 111 026
Porsche	900 100 068
MG-Rover	900 116 116
Skoda	900 250 250
Saab	902 200 880
Seat	902 402 601
Suzuki-Santana	900 225 522
Toyota	900 400 410
Volkswagen	900 100 238
Volvo	900 115 115

DE INFORMACIÓN

DGT	900-123 505
Internet	www.dgt.es/
wap	http://www.dgt.es/index.wml
Movistar	505 + carretera o provincia
	404 + carretera o provincia
Vodafone	141 + carretera o provincia
Amena	2230 + tráfico

Los usuarios de estas compañías recibirán en las fechas navideñas mensajes explicando cómo acceder a la información de tráfico desde sus terminales.

EMERGENCIAS

En toda España	112
Cruz Roja	91 335 45 45
Policía Nacional	091
Guardia Civil rural	062
Policía Local	092
Policía Autonómica catalana	088

Esta información ha sido recopilada por el Área de Gestión de Tráfico de la DGT con información de las Jefaturas Provinciales de Tráfico, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y Servei de Transit de la Generalitat de Catalunya.



Viento y niebla POR SORPRESA

Paul Alan PUTNAM

La niebla y el viento son agentes atmosféricos generalmente localizados en ciertas zonas y raramente en forma general. No obstante, ambos representan un peligro para la circulación: la niebla, porque reduce la visibilidad hasta niveles realmente bajos; el viento, porque puede provocar desplazamientos del vehículo que lleven al accidente.

Niebla y viento son fenómenos esporádicos y locales. Así, aunque se contabilizan en torno a 30 días de niebla, como media en España, ésta aparece en zonas localizadas, y, además, de forma repentina. Pese a su carácter local, el 12% de los accidentes con víctimas que sucedieron en invierno ocurrieron con niebla.

MENOS VISIBILIDAD. La niebla limita la visibilidad -a veces, mucho- e, incluso, al humedecer el asfalto, también la adherencia. La forma de evitar la pérdida de visibilidad es aumentar la distancia de seguridad para evitar alcances y reducir la velocidad. Y, para hacernos ver, encender la luz de cruce -las 'largas' rebotan contra las gotas en suspensión que forman la niebla y no aumentan la visibilidad- y, si se tienen, las



antiniebla. Pero, ¡jojo!, con circulación densa, las antiniebla traseras deslumbran a los demás.

A RACHAS. El viento puede golpear a un vehículo y sacarlo de su trayectoria. Las 'rachas' se producen al salir de zonas resguardadas, un túnel o, simplemente, al adelantarse a un camión. Hay que estar atento a los 'síntomas' -por ejemplo, vegetación que se dobla- y mantener una mayor distancia frontal y lateral respecto a otros vehículos y sujetar el volante con firmeza 'contra' el lateral desde el que sopla el viento. Reducir una marcha y movimientos suaves para corregir la trayectoria son recetas contra este peligro. ♦



Días de niebla: 30
Nº accidentes con víctimas: 617 (niebla) 128 (viento)



Lluvia, hielo, nieve y niebla reducen la adherencia LA MEJOR FORMA DE FRENAR

La lluvia, nieve, hielo y, en menor medida, la niebla reducen la adherencia del neumático con la calzada, por lo que la distancia necesaria para frenar se incrementa de forma considerable. De hecho, con el suelo mojado, un coche necesita casi 50 metros más para detenerse que sobre suelo seco; y con nieve, casi 200 metros más...

que las ruedas se bloquean, y vuelva a pisar con suavidad y firmeza cuando recupere el control.

CON ABS. La frenada con ABS es diferente: debe frenar a fondo y mantener la presión al máximo sin soltar el pedal cuando oiga un zumbido y note una vibración -señal de que el ABS entra en funcionamiento-. Éste se encarga de soltar la presión del freno automáticamente cuando las ruedas vayan a bloquearse, y de volver a aumentarla al máximo varias veces por minuto. Así se obtiene la frenada más eficaz y, además, se mantiene el control del coche con la dirección, pudiendo dirigirlo hacia donde sea necesario. ♦

Aunque una conducción más prudente, aumentando la distancia respecto a los demás vehículos y moderando la velocidad, palió parte de los peligros provocados por la pérdida de adherencia, la técnica para frenar es diferente sobre suelo mojado. Y también si el vehículo dispone de ABS (o similar), algo que muchos conductores, aun

disponiendo de él, desconocen.

FRENOS CONVENCIONALES. Al pisar al fondo el pedal del freno, las ruedas se bloquean, alargando la frenada y dejando sin control sobre la dirección (el coche seguirá recto, sin responder al volante o provocando un trompo o un vuelco). Para evitarlo, frene manteniendo una presión constante, pero levante el pie cuando note

FRENANDO EN INVIERNO

A 120 km/h, y en una frenada de emergencia, al máximo, el ABS demuestra su superioridad sobre los frenos convencionales.

Tiempo de reacción 0,75 seg.
Adherencia simétrica: todas las ruedas tienen el mismo coeficiente de adherencia.

Freno convencional		Con ABS	
Seco	25 + 108 = 133 m	25 + 105 = 130 m	
Mojado	25 + 155 = 180 m	25 + 121 = 146 m	
Nevado	25 + 300 = 325 m	25 + 290 = 315 m	

Distancia de reacción (fija: 25 m.) + Distancia de frenado = Distancia de parada técnica (total recorrida desde que se inicia la maniobra hasta que el vehículo se detiene).

FRENANDO CON ESP

Con ESP

1 El ESP frena la rueda trasera izquierda para favorecer el giro.

2 Al girar el volante a derechas, el ESP frena la rueda delantera derecha.

Sin ESP

4 y 5 Los volantazos a izquierda y derecha originan una oscilación que da lugar a que derrape de detrás.

3 Para evitar que derrape el eje posterior, se frena la rueda delantera izquierda.

ANTE UN OBSTÁCULO

CARRETERA POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS OBSERVACIONES

[Virgen Vallivana-Morella (CS)]	☠
Pto. Torre Miró [Morella-lím. prov. Teruel (CS)]	☠
Pina de Ebro-Zaragoza (Z)	☠
Fontellas-Cortes (NA)	☠
N-234 (Segorbe-Burgos)	☠
Jérica-Barracas (CS)	☠ variante A-23
Formiche-Puebla Valverde (TE)	☠

[Tarragona-San Sebastián]	☠
Coll de L'illa [Valls-Montblanc (T)]	☠
Noain-Monreal (NA)	☠
Puerto Barázar [Ubidea-Ceanuri (BI)]	☠
N-260 Eje Pirenaico [Portbou-Sabiñánigo]	☠
Besalú-Olot (GI)	☠ firme
Puerto El Cantó [Vallerols-Vilamur (L)]	☠

Puerto Coteñablo [Linás Broto-Yésero (HU)]	☠
Castarnés-Sabiñánigo (HU)	☠
N-301 (Ocaña-Cartagena)	☠
Ocaña-Lím. prov. C. Real (TO)	☠
N-320 (La Gineta-Venturada)	☠
Cuenca-Lím. prov. Albacete (CU)	☠
Puerto Tórdiga [Villar Saz-Almodóvar (CU)]	☠

Las Pedroñeras y S. Clemente (CU)	☠ cruce
N-322 (Córdoba-Valencia)	☠
Úbeda-Villacarrillo-Villanueva Arzobispo (J)	☠
Puerto Los Pocicos [Alcaraz-Robledo (AB)]	☠
Requena (V)	☠
N-323 (Izbor-Motril)	☠
Izbor-Velez Banaudalla (GR)	☠ desdobl. calzada
N-330 (Almansa-Puerto de Somport)	☠

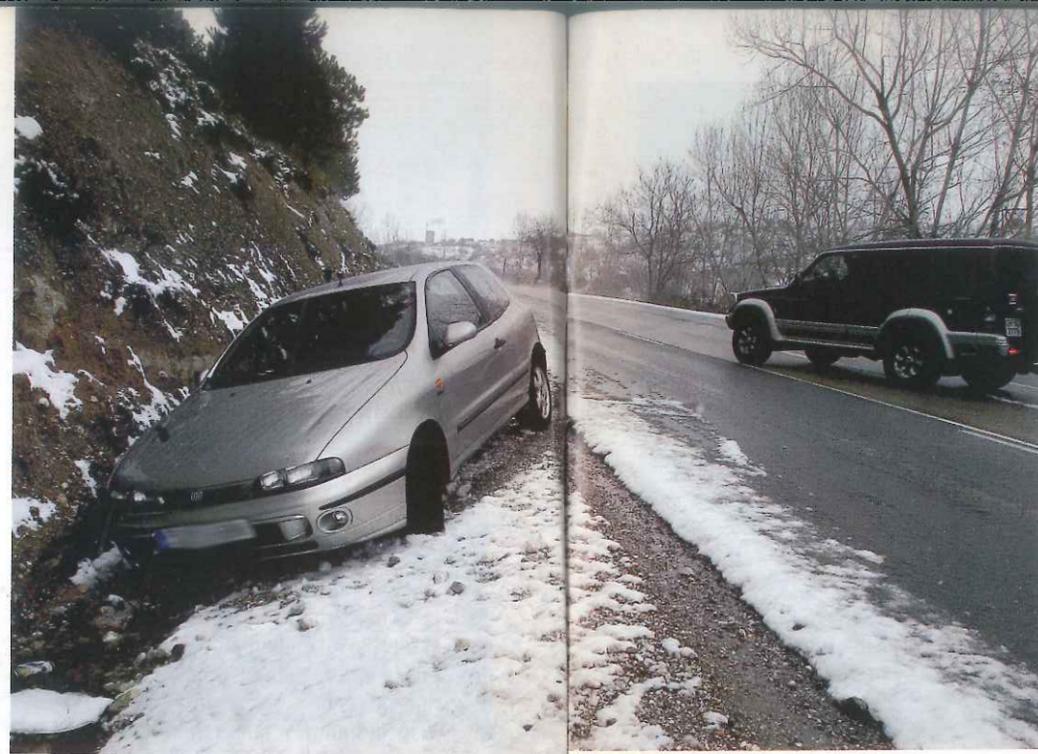
Requena-Utiel (V)	☠
Daroca-Cariñena (Z)	☠
Puerto Paniza [Paniza-Mainer (Z)]	☠
Puerto Monrepós [Arguis-Lanavé (HU)]	☠
Puerto Somport y accesos a Candanchú [Canfranc-frontera Francia (HU)]	☠
N-340 (Chiclana de la Frontera-Molins de Rei)	☠
Algeciras (CA)	☠

Límite prov. Málaga-Almuñécar (GR)	☠ calzada
Albuñol-Límite prov. Almería (GR)	☠ desdobl. calzada
Puerto Carrasqueta [Lijona-Alcoy (A)]	☠
Puerto Ordal [Subirats-Vallirana (B)]	☠
N-400 (Toledo-Cuenca)	☠
Alcázar del Rey-Horcajada Torre (CU)	☠ A-40
Puerto Cabrejas [Naharros-Cuenca (CU)]	☠

La mayoría de los accidentes con climatología adversas se producen bajo la lluvia

AGUA Y NIEBLA, PRINCIPALES 'ENEMIGOS'

La lluvia y la niebla son, a la luz del número de accidentes que se producen con ellas como escenario, los fenómenos climatológicos adversos más importantes para la conducción invernal. La accidentalidad se reparte por igual entre enero, febrero y diciembre –un tercio en cada uno– y se concentra, principalmente, en las vías convencionales y autovías, las vías más transitadas.



Una tercera parte de los 22.365 accidentes con víctimas ocurridos durante los meses de invierno (diciembre, enero y febrero) tuvieron como 'escenario' días con climato-

logía adversa. De estos 4.993 accidentes con víctimas que sucedieron con 'mal tiempo', el grupo más numeroso sucedió en un entorno lluvioso (70,5%), principalmente con llovizna (58%) y menos con lluvia fuerte (12%), lo que prueba que la lluvia es el factor atmosférico adverso más habitual en nuestra geografía. El siguiente fenómeno meteorológico en importancia de cara a los accidentes fue la niebla, que albergó el 12,4% de los accidentes con víctimas, más con niebla ligera (7%) que con intensa (5%). Sin embargo, la nieve (3,4%) –el gran icono del invierno–, el viento (2,5%) y el granizo (1,3%) son elementos con una incidencia menor en la accidentalidad invernal.

Los accidentes con víctimas se repartieron prácticamente por igual entre los tres meses de in-

vierno: enero y febrero acumulan un 32% de los accidentes del período y diciembre –con mayor peso de festividades–, algo más del 35%.

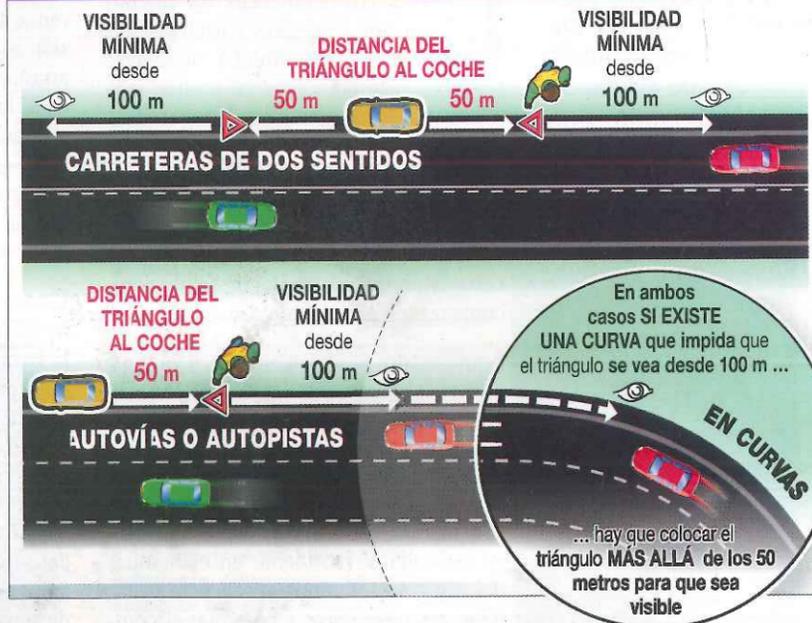
A pesar de que las horas de luz disminuyen en estos meses, la mitad de los accidentes con víctimas se producen de día (53,9%) o de noche pero con buena iluminación (24,5%). De noche pero sin iluminación (12,2%) o con ésta insuficiente (4,6%) o durante el crepúsculo (4,9%) son escenarios menos importantes.

La carretera convencional y las autovías son los dos tipos principales de vía donde se producen accidentes invernales e, igualmente, en las vías donde los agentes aprecian importancia de la meteorología adversa en los accidentes con víctimas. ♦

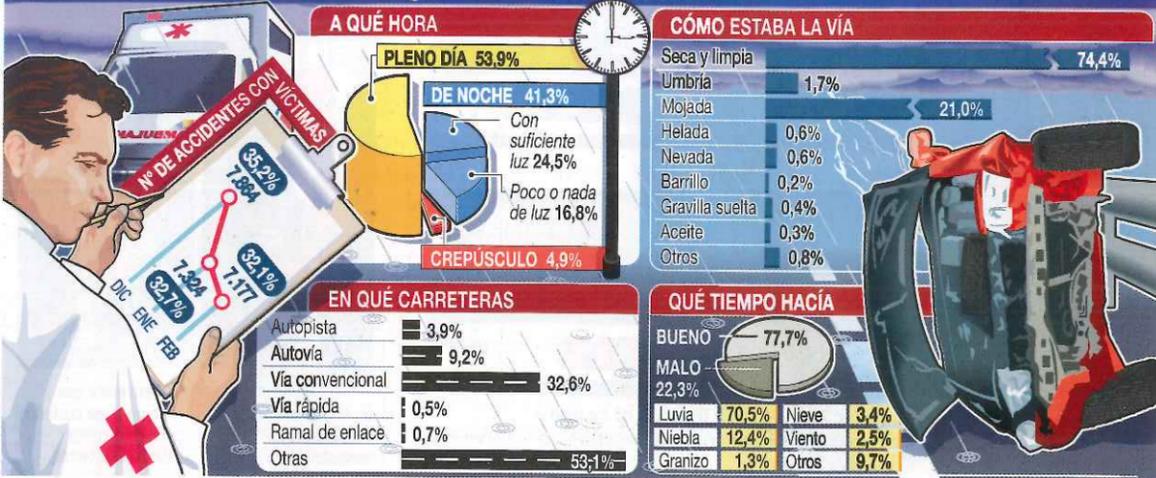
Triángulos contra la falta de visibilidad

Un reciente informe del RACC demostró que el 44,8% de los conductores no sabe colocar bien los triángulos de emergencia y fueron incapaces de hacerlo en un test. Durante el invierno, con menos horas de luz, la importancia de hacerse bien crece para evitar un atropello mientras se soluciona el incidente. Antes de bajar del coche, póngase el chaleco reflectante –lévelo en el interior del habitáculo, no en el maletero–. Así será visto por los demás conductores y evitará el atropello. Luego, saque los triángulos y móntelos (ver infografía).

CÓMO COLOCAR BIEN LOS TRIÁNGULOS



ACCIDENTALIDAD INVERNAL: ¿QUÉ TIEMPO HACÍA?



CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-403 (Toledo-Adanero)		
	Lím. prov. Madrid-Toledo	
	Puerto Paramera [El Barraco-Ávila (AV)]	
N-420 (Montoro-Reus)		
	Puertollano-Poblete (CR)	autovía A-41
	Poblete-Ciudad Real (CR)	autovía A-43
	Fuencaliente-Valle de Alcudia (CU)	

Mota del Cuervo (CU)	
Mota Altarejos-Villar de Olalla (CU)	
Puerto Rocho [Fuentes-Reillo (CU)]	
Cañete-lím. prov. Valencia (CU)	
Ptos. El Esquinazo y Sant Just [Perales Alfambra-Escucha (TE)]	
Mora La Nova-Riudecols (T)	

N-430 (Badajoz-Albacete)	
	Piedrabuena (CR)
	Albacete-Almansa (AB)
N-432 (Badajoz-Granada)	
	Río San Juan-Alcalá La Real (J)
N-502 (Ávila-Córdoba)	
	Mengamuñoz-Cuevas del Valle (AV)
	Puerto de Menga [Mengamuñoz-Fonda Sta. Teresa (AV)]

Pto. del Pico [Venta del Obispo-Cuevas Valle (AV)]	
Lím. prov. Ávila-lím. prov. Cáceres (TO)	
N-525 (Benavente-Santiago de Compostela)	
	Mombuey-Lím. Ourense (ZA)
	O Cañizo, A Gudiza, Ventas Barrera (OU)
	Estivadas (OU)
	Trasmiras-Allariz (OU)

Alto de Allariz (OU)	
San Cibrao das Viñas (OU)	y vía servicio
N-540 (Lugo-Portugal por Ourense)	
	Pto. El Picato [Calde-Guntín (LU)]
	Lím. prov. Lugo-Ourense (OU)
	Alto Vieiro (OU)
N-541 (Ourense-Portevedra)	

Barbantes-lím. prov. Pontevedra (OU)		
Pto. Paraiño [Nogueira (OU)-Soutelo (PO)]		
N-601 (Adanero-León)		
	Mansilla Mulas y Golpejar Sobarriba (LE)	
N-603 (San Rafael-Segovia)		
	San Rafael-Revenga (SG)	
	La Losa (SG)	tercer carril veh. lentos
N-610 (Palencia-Benavente)		

Son responsables de 'agarrarse' a la carretera en un período de adherencia baja

¿POR QUÉ HAY QUE CUIDAR LOS NEUMÁTICOS?

El invierno es, sin duda, un período de máxima prueba para los neumáticos. De ahí no sólo la importancia de cuidar su mantenimiento, sino de elegir el mejor modelo para la conducción que vayamos a realizar. Piense, en definitiva, que es el elemento que 'sujeta' su coche a la carretera

En invierno, la climatología reduce la adherencia respecto al suelo seco. Los neumáticos –el vínculo que une un vehículo y carretera– son sometidos a su prueba 'de fuego', que sólo superarán si es el modelo más adecuado y si su mantenimiento es bueno.

Profundidad del dibujo. Es importante cambiarlos, como mínimo cuando ésta sea 1,6 mm: a partir de ese punto, estos canales no evacúan el agua totalmente, comenzando el riesgo de patinar.

Equilibrado. Si el vehículo no está equilibrado, al margen de incomodidad en la conducción (vibraciones), las suspensiones, dirección y neumáticos se desgastan prematuramente.

Presión bajo control. La presión –que recomienda el fabricante en el Manual del vehículo– es fundamental para evitar desgastes prematuros y para que el comportamiento del neumático sea perfecto.

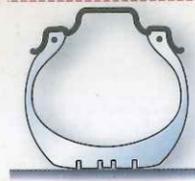
Mídala en frío –en caliente, añada 0,3 bar a la aconsejada– y cada dos semanas –antes si se ve 'bajo'– y no olvide la rueda de repuesto. También recuerde que la presión es diferente en función de la carga, arrastre de caravana, remolque... Además, lleve la presión adecuada: el neumático apoyará bien en la calzada (ver infografía) y sus prestaciones serán máximas; con mayor o menor presión, el desgaste de la banda será irregular y podrían no comportarse debidamente.

Geometría. Que un taller repase la geometría de su vehículo: en caso contrario, la base del neumático se desgastará irregularmente, perturbando el comportamiento del vehículo y su seguridad.

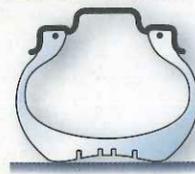
Para elegir los mejores neumáticos, tenga en cuenta el código de velocidad y el índice de carga de los que correspondan a las características técnicas del vehículo. Por ello, atégase a las indicaciones del fabricante. Además, en función del tipo de superficie sobre el que vaya a circular, elija entre neumáticos de carretera o de-

PRESIÓN, LA JUSTA

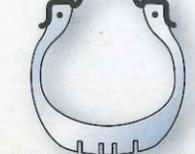
Neumático inflado correctamente: toda la banda pisa el asfalto.



Neumático con insuficiente presión: pisa más en los extremos, desgastándose más.



Neumático sobreinflado: pisa más en el centro, dejando los laterales con menor desgaste.



portivos (turismos) y polivalentes o todo-terreno (vehículos todo-terreno). La diferencia se encuentra en la escultura del dibujo y en la forma y profundidad del dibujo de la banda. Por ejemplo, el de carretera está tallado en un 30% de su superficie con surcos longitudinales y canales transversales, con una profundidad entre 6 y 9 mm, mientras que el deportivo tiene dibujos en el 35% de la superficie, con forma de V y ranuras de 5 a 8 mm de profundidad. ♦



En caso de nevada, es fundamental llevarlas TIEMPO DE CADENAS

Desde noviembre hasta marzo, las cadenas deben ir en el maletero del coche para poder afrontar una viaje en el que la nieve haga acto de presencia. Pero esto no es suficiente: hay que saber colocarlas. Le explicamos cómo hacerlo en diez sencillos pasos.

Siempre se insiste en la necesidad de llevar cadenas cuando se afronta un viaje en invierno. Ahora, la Dirección General de Tráfico pone en marcha una campaña de concienciación para sensibilizar a los conductores de la utilidad de este accesorio para circular en caso de incidencias por nieve y señala de noviembre a marzo como el período en el que hay que llevarlas en el maletero.

Y SABER COLOCARLAS. Eel es-

logan de la DGT insiste en que "cuando llega el frío, ponga las cadenas en el maletero", y hace hincapié en "asegurarse de que se saben colocar". De nada vale llevarlas si la nieve le pillan en un lugar en el que nadie le pueda ayudar si usted no sabe colocarlas. Y, según el RACE, el 67% de los conductores no sabe. Recuerde que ya hay modelos –diferentes a la típica cadena– que se ajustan como una funda, son fáciles de colocar y, aunque duran menos, tienen un comportamiento similar. ♦

Así se colocan

Aunque hay diferentes tipos de cadenas para los automóviles –incluso unas que son como una especie de funda de plástico especial–, se pueden dar unas pautas fundamentales para colocarlas.

- 1º Sáquelas de la caja y desarmoche el aro rígido.
- 2º Colóquelas estiradas frente a una rueda motriz
- 3º Deja a la vista las instrucciones de montaje: pueden ayudarle.
- 4º Pase la cadena por la parte posterior de la rueda.
- 5º Abroche el aro rígido y colóquelo junto al perímetro interior de la rueda.
- 6º Pase las cadenas sobre la superficie de la goma.
- 7º Arboche en la parte exterior de la rueda la cadena que hace de cierre
- 8º Tense, tan fuerte como pueda, los tensores, recolocando en lo posible las cadenas que cruzan la superficie de la rueda.
- 9º Coloque la segunda cadena
- 10º Tras recorrer 500 metros, deténgase, compruebe que la cadena está bien puesta y, si hace falta, ténsela de nuevo.



Paul Alan PUTNAM

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Palencia-Villarramiel (P)		
N-611 (Palencia-Santa Cruz de Bezana)		
Frómista-Palencia (P)	autovía A-67	
Palencia-Villanueva Henares (P)		
Pto. Pozazal [Mataporquera-Reinosa (S)]		
Reinosa-Sta. Cruz Igüña (S)	autovía A-67	
N-620 (Tordesillas-Fuentes de Oñoro-Frontera portuguesa)		

Salamanca (SA)	autovía A-62	
Quintana del Puente-Dueñas (SA)		
N-621 (León-Santander por Potes)		
Puerto de San Glorio [Portilla de la Reina (LE)-La Vega (S)]		
N-622 (Lerma-Quintana)		
Pto. Ajurdín (VI)		
N-623 (Burgos-Santander)		

Pto. Páramo de Masa [Quintanilla-Tubilla del Agua (BU)]	
Pto. Carrales [Barrio Bricia-Bezana (BU)]	
Puerto El Escudo [Cabañas Virtus-Luena (S)]	
N-625 (León-Santander por Cangas de Onís)	
Pto. El Pontón [Vegacemeja-Oseja (LE)]	
Lím. prov. León-Sames (O)	

Cangas Onís-Ariondas (O)	
N-629 (Cereceda-Colindres)	
Pto. Los Tornos [Aguera (BU)-La Nestosa (S)]	
N-630 (Benavente-Sevilla)	
Pto. Pajares [Puente Fierros (O)-Pola Gordón (LE)]	
Villaobispo de las Regueras (LE)	
Roales-Zamora (ZA)	

Salamanca-Cuatro Calzadas (SA)	paso superior A-66	
Pto. Vallejera [Nava Béjar-Vallejera (SA)]		
N-632 (Llövio-Canero)		
Soto del Barco-Canero (O)	A-8	
N-634 (Bustio-Santiago de Compostela)		
Rubia (O)		
Llövio-Ariondas (O)		

Trubia-Canero (O)	
Pto. A Xesta [Mondoñedo-Abadín (LU)]	
N-640 (Barrés-Vilagarcía de Arousa)	
Pto. Marco de Alvare [Pontenovo-Meira (LU)]	
Pto. El Marco y Xindiz [La Golada-La Estrada (PO)]	
Hielo/nieve Cerrado Cadenas Travesía Desvío Enlace Niebla Obras Accesos	

ELEMENTOS PARA SALIR DE UN APURO

En el coche se debe llevar algunos elementos para solucionar problemas. Unos son obligatorios; otros, no, pero conviene llevarlos para solventar cualquier imprevisto.

OBLIGATORIOS

- **Rueda de repuesto.** Normal o 'de galleta', pero siempre con la presión adecuada.
- **Triángulos de preseñalización.** Deben ser dos y estar homologados, para señalar una avería, un accidente...
- **Lámparas de repuesto.** Hay que llevar un repuesto de lámparas. Siempre es peligroso quedarse sin luz, pero más en invierno, cuando ésta es reducida.
- **Chaleco reflectante.** Llévelo dentro del habitáculo y no en el maletero y póngaselo antes de salir para cualquier eventualidad.
- **Herramientas.** Hay que llevar las necesarias para cambiar una rueda -gato y llave- y para sustituir alguna lámpara fundida.

CONVENIENTES

- **Cadenas.** Son obligatorias en carreteras cubiertas por la nieve. De no llevarlas deberá dar la vuelta o detener su marcha.
- **Bayeta.** Es muy útil para desempañar el parabrisas. Se complementa con un esparay antivaho.
- **Teléfono móvil.** Magnífica ayuda ante cualquier incidencia. Pero no olvide: no debe usarlo mientras conduce; el copiloto puede hacer la llamada.
- **Ropa de abrigo.** Llévela por si hay que abandonar el vehículo, pero no la lleve puesta: limita los movimientos al conducir, da calor y es incómoda.
- **Calzado adecuado.** Para un viaje largo, los tacones o los zapatos gruesos no son los más adecuados.
- **Gafas de sol.** Muy

convenientes para evitar reflejos de la luz sobre la nieve.

- **Linterna.** Práctica en cualquier emergencia para ver qué ocurre.
- **Radio.** La radio del coche le permitirá oír información sobre el estado del tráfico, de los puentes, de la circulación y prever un itinerario alternativo.
- **Rascador.** Una capa de hielo en el parabrisas limita la visibilidad. Un rascador la eliminará con facilidad. Y si se combina con un poco de alcohol, será más fácil.
- **Depósito lleno.** Conviene rellenarlo cuando se vayan a afrontar tramos problemáticos: asegura la calefacción en caso de quedar inmovilizado.
- **Pinzas.** Puede 'resucitar' la batería de nuestro vehículo o de otro y sacar de un apuro.



CUANDO LLEGA EL FRÍO, PON LAS CADENAS EN EL MALETERO.

A partir de noviembre, lleva siempre las cadenas en el maletero, asegúrate de que las sabes poner y no las saques hasta marzo. El año pasado miles de personas sufrieron las consecuencias de la ola de frío. Así que, prepara tu vehículo para el invierno. Y si tienes que viajar con mal tiempo, no te confíes: consulta el estado de las carreteras y la meteorología, llena el depósito, no te olvides el móvil y coge ropa de abrigo.



NO PODEMOS CONDUCIR POR TI.

www.nopodemosconducirpor ti.com
www.dgt.es

