







| Editorial             | 3  |
|-----------------------|----|
| La Locura             | 4  |
| El Maletero           | 5  |
| Mi Carril             | 11 |
| Test                  | 29 |
| Salud Vial            | 40 |
| Tráfico del Motor     | 41 |
| Banco de Pruebas      | 44 |
| Noticias del Motor    | 46 |
| La Ruta de de Tráfico | 48 |
| La Pluma              | 51 |
| La Entrevista         | 52 |
| Cartas                | 55 |
| Vía de Servicio       | 58 |
| Área de Descanso      | 59 |



# **DELITOS DE VELOCIDAD Y**

La DGT propone modificar el Código Penal para convertir en delito los grandes excesos de velocidad v conducir bajo la influencia del alcohol. Partidos políticos y organizaciones ciudadanas ya han mostrado su apoyo a la propuesta.

# ASÍ SERÁN LOS CURSOS PARA RECUPERAR PUNTOS

De cara a la entrada en vigor del Permiso por Puntos, le explicamos cómo serán los cursos de reciclaje para recuperar puntos -o el permiso, si se ha perdido-, cuántas horas durarán. qué materias se estudiarán.

## DROGAS AL VOLANTE: PASARSE DE LA RAYA

En los últimos años ha crecido el consumo de drogas, en especial de cocaína. Los expertos avisan del peligro de conducir baio su influencia.

## **ESPECIAL SEMANA** SANTA

Todas las medidas especiales de regulación, obras, desvíos, horarios de mayor afluencia de vehículos, etc. previstos para que su viaie de Semana Santa sea más fluido y seguro.

# CAMBIAR SIN CAMBIO

En España, en los próximos años crecerán las ventas de coches automáticos, que en EE.UU, v Japón 'arrasan': la mayor comodidad es su

# MARTÍN BERASATEGUI

El cocinero -tres estrellas Michelín-Martín Berasategui es un hombre concienciado de la eficacia del cinturón y más desde que llevarlo puesto salvó la vida de su mujer v su



AÑO XXII Número 177 Marzo-abril 2006

Director: Jesús Soria (isoria@dgt.es)

Redactores-jefe:

Juan M. Menéndez -edición- (immenendez@dat.es) y J. Ignacio Rodríguez -información- (jirodriguez@dgt.es) Confección: José Bélamo.

Mercedes López (mlopez@dat.es), Néstor Norma (nnorma@dgt.es), Helena Gil (hgil@dgt.es) y Carlos Nicolás (cnicolas@dat es)

Fotografía:

Paul Alan Putnam, Diego Gómez y Lucía Rivas (colaboradores). Secretaria de Redacción:

Ana Álvarez (amalvarez@dat.es. Colaboran en este número: Javier Álvarez, Arias, Juan C. González Luque, Charo Laiz, Andrés Más, Mena, Quique, Ramón, Elena Valdés, Gorka Zumeta y Carmela Rebolledo (Test). Infografía: Dlirios y DPI Comunicación. Colaboración especial: Bernabé Tierno. Redacción: c/ General Aranaz, 86, 28027 Madrid. Teléfs. directo: 91 301 84 25 y 91 301 81 77.

Fax: 91 320 41 38

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

Impresión y distribución: ALTAIR QUEBECOR. Fotomecánica: ESPACIO Y PUNTO.

Depósito legal: M-25,988-1985. N.I.P.O.: 128-06-001-9, ISSN: 0210-9670

(La revista "Tráfico y Seguridad Vial" no comparte. necesariamente, la opinión de sus colaboradores). Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, con excepción de las firmas invitadas, siempre que se cite a la revista "Tráfico" como fuente. Se prohíbe reproducir, sin autorización por escrito de la revista "Tráfico", cualquier dibujo. gráfico, infografía, esquema o fotografía.

Tirada de este número: 350.000 ejemplares

próximo número de "Tráfico y Seguridad Vial" comen-zará a distribuirse a partir del 15 de mayo.

Edita:





# editorial

# Prisión para la "violencia vial"

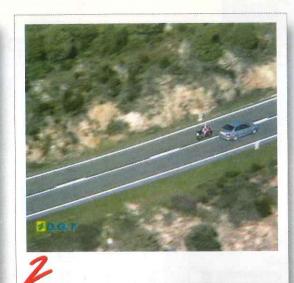
a política está claramente definida: Más concienciación basada en mucha información transparente y todo tipo de campañas... y más represión. Todo para acabar con los delitos contra la seguridad vial. La propuesta de ahora es un paso más. Y muy importante: Que quien se pase de verdad, pueda, incluso, ir a la cárcel. Esa es la propuesta, con reforma del Código Penal incluída, que ponía hace unas semanas sobre la mesa del Congreso el Director General de Tráfico, Pere Navarro, y que ya estudia una Comisión de Justicia. Y no está solo. Respaldo de todos los grupos políticos y otras voces en la misma línea: el propio Defensor del Pueblo ha pedido también "mano dura" contra la velocidad.

l principal objetivo de esta reforma del Código Penal es marcar unos criterios inequívocos que acaben con la sensación de que hay cierta impunidad en la carretera, amparada en una redacción de artículos que pueden dar pie a perversas interpretaciones. Acabar con la imagen de que frente a mucho daño hay poco castigo. Por eso, la idea básica es fijar límites que no den lugar a dudas. Posibles penas de prisión para quienes superen en 60 kilómetros por hora el límite establecido: por ejemplo, circular a 180 por cualquier autovía. Igualmente, que a partir de 1 gramo de alcohol por litro de sangre se considere delito y, por tanto, la posibilidad de la cárcel. O, por citar otro ejemplo, igual pena por llevar el coche cuando nos hayan retirado el permiso de conducir, especialmente importante ahora que va a entrar en vigor el Permiso por Puntos. Es una vuelta de tuerca a las medidas penales, un escalón más para combatir la "violencia vial" después de la vía administrativa.

na propuesta con respaldo político. hasta el punto de que algunos partidos propusieron ampliar la misma filosofía a otras conductas, como circular sin haber tenido nunca el permiso o hacerlo sin seguro.

Toda una declaración de intenciones que podría te7ner un buen respaldo con los "juicios rápidos". Parece evidente que su indudable eficacia sería todavía mayor.

Seguridad Vial







La mayor agilidad y aceleración de las motocicletas en la circulación no otorgan 'patente de corso' a sus conductores para realizar todo tipo de adelantamientos en cualquier lugar o circunstancia, aunque sea más habitual de lo que nos gustaría. Vemos en la primera fotografía a un motorista adelantar un turismo en zona prohibida y, además, acercándose en demasía al vehículo adelantado.

No se trata, como podrían pensar algunos, de un error, ya que el autor de la 'fechoría' continúa erre que erre en su forma de conducir y adelanta a un segundo turismo (como se ve en la segunda fotografía), de forma casi calcada al anterior (demasiado cerca). Y. claro está, donde le viene bien, que en este caso sique siendo en zona prohibida...

Continúa su marcha, adelantando donde los encuentra a todo vehículo que halla a su paso, invadiendo el carril contrario y poniendo en riesgo no sólo su vida, sino la de los demás conductores.

Al llegar al cuarto vehículo, se encuentra en una zona con una ligera doble curva, con la consiguiente reducción de la visibilidad. Pero eso no detiene al motorista que adelanta al todoterreno blanco invadiendo el sentido contrario. Por suerte, ningún vehículo circulaba por el otro carril, ya que en caso contrario, se habría puesto en peligro no sólo a otros usuarios, sino al propio infractor.

Fotografías captadas desde los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base

# ... Y seis puntos menos

De cara al Permiso por Puntos - que entra en vigor el 1 de julio-, esta locura sería calificada, en su conjunto, como "conducción temeraria" y restaría 6 puntos del saldo del conductor. Al ser considerada como una infracción "muy grave" llevaría aparejada multa de hasta 600 € y retirada del permiso hasta 3 meses.

# ASÍLO VI

## Pasó por debajo de mi vehículo

El día 1 de diciembre

de 2005 iba conduciendo mi camión de transportes especiales con una viga de hormigón de 25 metros de longitud por la autovía entre Huesca v Zaragoza, en dirección hacia Zaragoza. Al pasar por el cuartel de caballería, salió un coche particular con dos personas del mismo, supongo que militares. Yo circulaba por el carril derecho y ellos, por mi derecha, por el carril de aceleración. La viga de hormigón va apoyada en la cabeza tractora, una punta, y en un carretón Dolly, la otra. La viga hace de chásis entre cabeza v Dolly v entre ambos queda un hueco. Pues bien, dicho coche no se incorporó a la autovía ni por delante ni por detrás del camión... ¿Lo hizo por debajo de la viga! O sea, que pasó del carril de aceleración al izquierdo de la autovía y casi chocó con un coche que estaba adelantándome en ese momento. Los dos ocupantes me miraron y se reían de su hazaña. Lo malo es que no pude tomar la matrícula. ¡Vaya ejemplo que dan algunos!- Angel Martínez. Zaragoza.

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

# El maletero

# 100.000 controles "antimóvil" y auriculares

Lo dicen los estudios médicos: una llamada por el móvil (incluso con manos libres) acelera el ritmo cardíaco y el conductor no percibe el 40% de las señales. Algunos trabajos señalan que hablar por el móvil puede llegar a ser tan peligroso como la conducción con exceso de alcohol. Por eso, la nueva normativa aplica una sanción de 91 a 300 euros y una suspensión del permiso por un mínimo de un mes y un máximo de tres, y desde julio, con el sistema de permiso por puntos. supondrá la pérdida de 3 puntos. Para recordarlo, la Guardia Civil de Tráfico realizó unos 100,000 controles

con pinganillos, auriculares, o cualquier

otro dispositivo incompatible con la atención

permanente a la conducción.

# Conductor de un autobús 'trompa'

Fueron 50 kilómetros de zigzagueos y volantazos. Suficientes para que los 52 jubilados que viajaban desde Ariona (Jaén) a 'relaiarse' en un balneario de Sangenio (Pontevedra), en las Rías Baias. pensaran que "algo pasaba" con el conductor. Por suerte, y antes de llegar a Despeñaperros (Jaén), uno tomó la iniciativa e hizo una llamada por el móvil a la Guardia Civil de Tráfico, que montó rápidamente un operativo que permitió inmovilizar el vehículo. No se equivocaron: no sólo el chófer dio positivo -0,55 miligramos por litro cuando la ley permite 0,15 en aire espirado, cuatro veces más de lo permitido-, sino también el conductor

acompañante. Ambos quedaron detenidos y

puestos a disposición del juzgado de

quardia de La Carolina (Jaén).

# Cariños que dañan

con el obietivo de

disuadir a los usuarios

de llamar o descolgar el

móvil mientras conduce, de ir

Ojo con las demostraciones cariñosas de algunos mamíferos, en este caso de una vaca. Animal muy venerado y del cual se aprovecha casi todo, desde su piel hasta la leche que produce, tiene en su lengua unas prominencias cónicas.

las papilas, suficientemente duras como para provocar daños en la carrocería de un

vehículo. El hecho lo ha denunciado un cliente a una empresa aseguradora británica que, todos los años. publica una lista de reclamaciones insólitas.

# ARDE LA NIEVE

No es que la nieve pueda llegar a arder, sino que en ciertos casos se pueden volver paradólicas algunas señales. Como por ejemplo ésta, que previene sobre los incendios en la época estival, pero nada dice sobre el inmenso caudal de nieve que cayó sobre el pueblo de Candelario (Salamanca). en febrero pasado.



## Los mejores reportajes de la carretera

Nuestro compañero y redactor-jefe, José Ignacio Rodríguez, obtuvo el reconocimiento del jurado que otorgó los galardones correspondientes al VI Premio Nacional de Periodismo, de la Asociación Española de la Carretera (AEC), con un accésit por su trabajo "¿Por qué nos atascamos?", publicado en julio-agosto de 2005 en la revista "Tráfico y Seguridad Vial".

El máximo galardón en la categoría de prensa e información general lo consiguió la periodista Isabel Navarro, de "El Semanal", por su trabajo "N-332, carretera sin retorno". En el apartado de prensa especializada, el premio lo obtuvo la revista digital "Autopista Online": y el galardón al mejor trabajo audiovisual lo consiguió el programa "Crónicas", de La 2 de TVE, Finalmente, en la categoría estudiantes, el premio fue para Josu Bidaguren, alumno de Periodismo de la Universidad del País Vasco, por su trabajo "Rutas Negras".

## Britney Spears: Irresponsable al volante

••••••••••

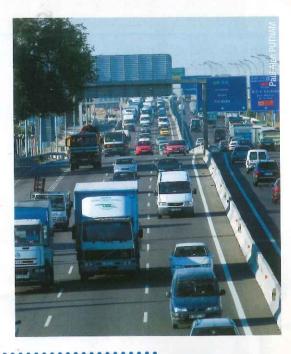
En lugar de dar ejemplo, los famosos también actúan a veces irresponsablemente. La cantante pop estadounidense Britney Spears fue 'cazada' por los 'paparazzi' en el momento que conducía con su bebé de cinco meses en brazos, en lugar de llevarlo debidamente sujeto en la parte de atrás del automóvil, como señala la Lev de Tránsito en California. Los fotógrafos captaron la imagen de la diva en el paradisíaco balneario de Malibú. sobre el Pacífico. La estrella señaló que vivió "un momento horrible por los 'paparazzi' y si fui fotografiada así, fue porque quería huir para proteger a mi bebé". ¿Realidad o simple disculpa?



# Varios frentes en lucha contra la contaminación

El Avuntamiento de Madrid prohibirá la entrada de los coches más contaminantes al casco histórico. Los vehículos que en 2008 tengan más de quince años de antigüedad y no cumplan la normativa de reducción de emisiones -- en general, los fabricados antes de 1993- no podrán acceder al centro de la capital. La medida se ampliará a más vehículos en 2010, si no se ha reducido el nivel de contaminación, que en Madrid ha adquirido dimensiones alarmantes. Por su parte, en 2008 los ayuntamientos de Soria y León pondrán en servicio para uso municipal y sanitario 45 vehículos de hidrógeno, como minibuses, sccoter, sillas de ruedas, ciclomotores y





# **Cinturones** para mujeres

Los cinturones de seguridad se pensaron para los hombres y no se adaptan bien a los torsos femeninos. Tienden a oprimir el pecho, v. en consecuencia, las mujeres prefieren no ponérselo, o sufren molestias. A la vista de esta situación, una empresa británica. Sheila Wheels, ha patentado un sencillo dispositivo que altera la travectoria de la banda superior del cinturón de manera que se apoye en el esternón, v no en el necho femenino.

# ORENSE MONFORTE ORENSE MONFORTE

# ¿Por dónde ir a Ourense?

Todos los caminos conducen a Ourense. Así lo parece insinuar esta señal insólita, localizada muy cerca de Monforte de Lemos. Y así tituló



#### III FORO CONTRA LA **VIOLENCIA VIAL**

Sociólogos, psicólogos y expertos en temas de seguridad vial participarán en el III Foro contra la Violencia Vial que, organizado por Stop Accidentes, se realizará en el Palacio de Congresos de Madrid el próximo 16 de mavo. En esta oportunidad se analizará, desde un punto de vista psicológico y sociológico, v de cómo influir en un cambio de conductas en la conducción.



# Motocicletas: menos plazo para la ITV

Las motocicletas deberán pasar la primera Inspección Técnica de Vehículos a los cuatro años, y no a los cinco como lo hacían hasta ahora. El Ministerio de Industria va ha dado salida al proyecto del Real Decreto, que deberá aparecer en el BOE el próximo

mes de junio. La nueva normativa establecerá, además, que los ciclomotores de dos ruedas deberán pasar la ITV

a los tres años de su matriculación, mientras que los vehículos de tres ruedas, los cuadriciclos, los ciclomotres de tres ruedas y los cuadriciclos ligeros, pasarán la primera ITV a los cuatro años, las siguientes, cada dos años.

## Atropellados en la cola de una discoteca

........

Siete jóvenes fueron atropellados por un joven de 22 años que dio positivo en el control de alcoholemia cuando esperaban entrar a una discoteca. A una de las chicas que fue embestida, de 15 años, hubo de amputársele una pierna. El hecho ocurrió en Sant Quirce del Vallés (Sabadell), y el juez imputa al infractor un delito contra la seguridad en el tráfico y dos delitos de lesiones porimprudencia.

# Campaña para ahorrar energía

El Ministro de Industria. José Montilla, se ha propuesto que todos nos apretemos el cinturón en el consumo de energía. Por eso presentaba hace unas semanas un ambicioso plan de eficiencia energética. Se destinarán 215 millones para distintas actuaciones. Entre otras medidas, planes de movilidad urbana, promocionar el transporte en bicicleta, el coche compartido o el mayor uso del transporte colectivo en detrimento del particular. También habrá más cursos de conducción eficiente

v se promoverá la adquisición de autobuses públicos con propulsión eléctrica. híbridos.

#### ...Y EL GOBIERNO, "COCHES HÍBRIDOS"

Y qué mejor que el ejemplo se produzca en los propios coches oficiales, El Gobierno, en consonancia con el Plan de Ahorro Energético para la Administración, impulsará una política de "compras verdes" para adquirir coches híbridos y de bajo consumo. Cuando los vehículos no necesiten ser cambiados, se les incorporará "filtros para reducir las emisiones", según señaló la ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona.



¡Arranca el 1 de abril la Vuelta Junior 2006! Todos los jóvenes estudiantes -nacidos en 1993 y 1994y entusiastas del ciclismo tienen la oportunidad de participar en la III edición de esta vuelta, que concluirá con una gran final en Madrid al mismo tiempo que la Vuelta a España. Los tres ganadores de la Vuelta Junior tendrán la satisfacción de compartir podio con los triunfadores

de la competición española. Además, habrá premios para las dos categorías -femenina y masculina- y para el colegio al cual pertenezca el ganador. La DGT, que colabora con el evento, se propone este año instalar una atracción con el objeto de hacer compatible el deporte con la seguridad

Mas información: www.lavueltaiunior.com Tel.: 902 41 55 14



Los conductores están de adhesión.

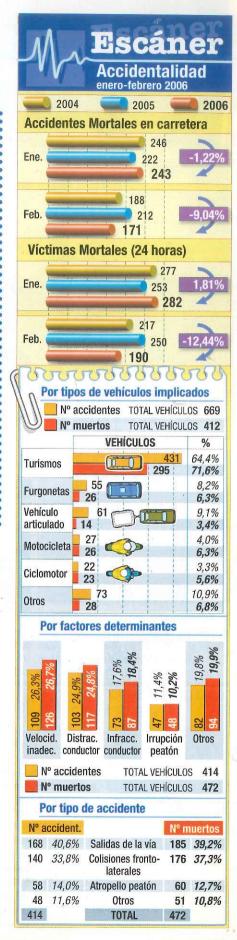
# Los **Ayuntamientos** tramitarán el permiso de conducción

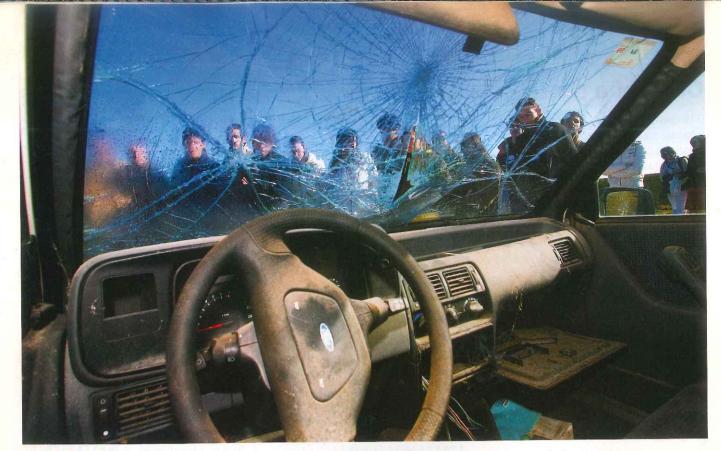
enhorabuena. Ya no tendrán que desplazarse hasta la Jefatura Provincial de Tráfico: tanto el cambio de domicilio del permiso de conducción como el del permiso de circulación podrán ser gestionados en la propia oficina municipal a la que pertenece el usuario. La DGT y la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) acaban de firmar el convenio, al que podrán adherirse todos los municipios que lo deseen firmando el correspondiente protocolo de

# Congreso Internacional de Prevención de Accidentes

Promover una amplia reflexión sobre la prevención de los accidentes de tráfico desde la perspectiva de la propia sociedad. Ese es el obietivo fundamental del congreso internacional organizado para finales de mayo (del 30 de mayo al 1 de junio) por la Fundación Mapfre, Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal y la Asociación Española de la

Carretera. La conclusiones se plasmarán en un Libro Verde que se hará llegar a las distintas instituciones públicas del país. Participarán ponentes de gran relieve y profesional en la materia. Para los interesados, el secretariado del Congreso : Asociación Española de la Carretera. c/ Goya, 23-4°. Madrid. 91. 577 99 72. congresos@ecarretera.com





La Policía Local de Navalmoral de la Mata expone coches siniestrados

# JSEO DEL ACCIDENTE

Veintiséis vehículos accidentados, la mayoría de los vecinos de la zona, se exhiben al público dentro de una campaña de prevención de accidentes de tráfico que organiza la Policía Local de Navalmoral de la Mata (Cáceres). La exposición es un eiemplo de lo aue no debe hacerse en carretera.

n un recinto a cielo abierto, frente a la Jefatura de la Policía Local de Navalmoral de la Mata (Cáceres), se alinean veintiséis vehículos rotos. Son coches accidentados que esconden, entre sus chapas retorcidas, historias trágicas. Están expuestos a la curiosidad del público y de los jóvenes estudiantes de la zona, dentro de una campaña de prevención de accidentes de tráfico que organiza la Policía Local, y que supervisa el Inspector Jefe Enrique Cenalmor. "Hemos dado en la diana -afirma entusiasta-. El camino para reducir la accidentalidad en el tráfico es concienciar a estos jóvenes, que serán los conductores de mañana".

Los jóvenes han acudido, efectivamente, muy interesados a ver esa masa de hierros deformados que alguna vez fueron coches relucientes. El circuito está rodeado de señales de tráfico, como indicando que fue por saltarse una de ellas que alguno de esos coches es ahora chatarra.



ACCIDENTE MÚLTIPLE. Este vehículo se incendió tras un accidente múltiple en la A-5. Con el golpe, el coche rompió el depósito de gasolina y un cigarrillo hizo el resto. Su conductor logró salir sin consecuencias.

"A ver, ¿cuántos muertos por accidentes de carretera hubo el año pasado?" -pregunta el inspector a los estudiantes de 3° y 4° curso de bachillerato del Instituto San Martín, de Talayuela, que han acudido a la exposición en su hora de tutoría. "Quinientos", contesta con timidez un alumno. "Han sido 4.721 muertos y más de 140.000 heridos, casi la población de Badajoz", señala Cenalmor.

Así comienza el recorrido de la exposición. Con un lenguaje didáctico y accesible a los jóvenes, el inspector va enumerando las historias de los coches accidentados.

AMPLIO ABANICO DE ACCIDENTES. Los vehículos han sido cedidos por particulares o se han recogido en desguaces y casas de marcas. En muchos casos se trata de accidentes que han sufrido vecinos de la zona. Aurora Benito, la profesora de matemáticas que acompaña a los alumnos, considera que esta exposición reune "los elementos teóricos y prácticos para que los jóvenes tomen conciencia de los peligros que tiene la carretera, y de lo importan-

Para los alumnos, que han escuchado con atención las historias que relata el inspector, esta experiencia ha resultado "muy útil, porque vemos en los coches accidentados en qué puede terminar un despiste".

te que es prevenir los accidentes".

Una alumna hizo una pregunta inteligente al plantear porqué es peligroso hablar por el móvil, y no hablar con el acompañante. "Buena pregunta -dijo el inspector-. Se lo preguntaré a Luis Montoro, del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial". A otro estudiante le impresionó ver el coche de un vecino que, "por una distracción, volcó v él sigue con dolores en la espalda que le impiden trabajar".

#### HISTORIAS A TENER EN CUENTA



EL MÓVIL. NO. "Ni 'manos libres' ni gaitas", dice Cenalmor. Atender el móvil al conducir es un peligro. Así quedó el coche después del accidente. Pero aunque aparatoso, el accidente no resultó mortal.



MÓVIL MORTAL. En este caso, el conductor -un chico de 21 años- murió. Le llamaron por el móvil y se le cavó. Al querer recuperarlo, perdió el control, se salió de la carretera y terminó empotrado contra un árbol.



EXCESO DE VELOCIDAD. El conductor resultó herido grave, pero salvó la vida. Se produjo en la carretera de Navalmoral a Plasencia. Un joven de 24 años no respetó el límite de velocidad y dio una vuelta de campana.



DISTRACCIÓN AL VOLANTE, Por dis traerse le tocó la 'ley de Murphy', se lesionó en la rodilla y se quedó sin trabajo. Chocó en la misma zona donde trabajaba.



OJO AL ADELANTAR, Recibió un golpe trasero cuando estaba adelantando. El coche se salió de la carretera y volcó. Hubo



SALTARSE EL STOP. Dos chicas de 24 años salían de una fiesta y no paraban de hablar. Se saltaron un Stop .Pero la velocidad era baja v sólo sufrieron heridas.



COCHE CÓCTEL. Se denomina así a los que suman factores como coche potente, chicos jóvenes y una vía rápida. Ellos tenían entre 20 y 22 años, viajaban con exceso de velocidad y el cinturón desabrochado. Dos murieron, el otro, quedó herido grave.

## "VIVO DE MILAGRO"

"No tengo el carnet porque no sé leer, y he comprado este cuadriciclo para llevar a mi mujer al hospital y hacer la compra en el mercado". Sebastián Vaquero ha cedido su cuadriciclo Ligier siniestrado para la exposición. Dice que sólo lo conducía en Navalmoral hasta que un día se le ocurrió ir a la cercana Talayuela: "Yo he respetado siempre las señales y mire cómo ha quedado mi coche. Me costó un millón y medio de pesetas y todavía estoy pagando el préstamo". Vaguero fue arrollado mientras esperaba pasar el puente del río Tiétar, en Cáceres.

# ALERGIAS: de abril a junio es el período de mayor incidencia

# RE LÁGRIMAS Y ESTORNUDOS



El 15% de los españoles sufre alguna alergia v esta cifra alcanzará pronto el 30%. La capacidad para conducir con seguridad se ve mermada por los síntomas (estornudos, lagrimeo, picor de ojos, destilación nasal...) y los efectos de las medicinas para combatirla.

bril, mayo y junio son los meses en los que la incidencia de las alergias al polen entre los conductores son más altas. Abedules, cupresáceas (ciprés, arizóni-

ca...), pinos, robles y encinas, olivos y gramíneas (trigo, cebada y muchas plantas silvestres) lanzan al aire su polen, con variaciones en función de la zona y la climatología, provocando en los alérgicos una sintomatología (estornudos encadenados, destilación nasal, picor de ojos y nariz, congestión general...) que algunos aún confunden con un simple resfriado.

Pero aunque los síntomas son similares, algunos los diferencian (ver infografía). En cualquier caso, lo mejor es acudir al médico y que él diagnostique la enfermedad y dicte el tratamiento adecuado. Es fundamental evitar la automedicación, ya que algunos medicamentos antihistamínicos que se utilizan en el tratamiento de las alergias -en especial los de primera generación, más antiguostienen efectos más o menos importantes sobre la capacidad para conducir (ver infografía), fundamentalmente somnolencia y efectos sedativos. Además, éstos se potencian aún más si se mezcla la medicina con alcohol.

También es importante advertir al médico nuestra condición de conductores y pedirle información sobre la influencia del medicamento recetado en la conducción. Así, podrá adecuar la dosis y momento de la toma a nuestra necesidad de conducir.

Por último, circular con las ventanillas cerradas, limpiar el coche a menudo -en especial si viajan animales domésticos-, informarse sobre los niveles de pólenes y su origen de la zona a la que vavamos a viajar son consejos que pueden evitar que un viaje se convierta en un calvario para el alérgico y éste un peligro para la conducción.

#### DIEZ CONSEJOS PARA EL CONDUCTOR ALÉRGICO



 Infórmese sobre la cantidad de polen y de qué plantas hay en el lugar que vaya a visitar.



 Dos días antes de viajar, comience el tratamiento: los efectos sedativos -si los hay- son menores.



 Consulte al médico. Explíquele que es conductor y pida que lo tenga en cuenta en el tratamiento.



 Ante una ataque, consulte en la farmacia los efectos del medicamento y tome el menos sedativo.



 No tome alcohol si está en tratamiento: potencia los efectos sedati-



 Limpie el coche con frecuencia, en especial si lleva a algún animal



 Evite el amanecer y las zonas húmedas: es donde mayor concentración de pólenes se producen.



 Cierre las ventanillas y la ventilación del coche: la cantidad de polen que entra crece con la velocidad.



 Use gafas de sol: evitan el impacto de alergénos en los ojos y las molestias por el sol (fotofobia).



 No use el aire acondicionado si no tiene filtros de alta captación (HEPA): retienen las partículas y alergénos.



INTERMITENTES. No es la primera vez que escribo sobre el uso de los intermitentes. O mejor dicho, sobre el no uso. Lo digo por la sensación de que cada día es más habitual ver a coches girando a la izquierda, a la derecha, incorporarse a una autovía, entrar en una glorieta sin decir por dónde van a ir, parar en una calle sin avisar, desviarse para llenar el depósito en la gasolinera sin decir "vov", autobuses que los ponen cuando tienen va 20 coches detrás... Insisto: es obligatorio, cívico. seguro, evita sustos y sobresaltos, frenazos, golpes más o menos importantes. Por favor: ¡usen el intermitente!



SEGUROS. Un análisis comparativo reciente demuestra que las políticas de las compañías de seguros responden iqual que otros muchos productos: ni lo más barato es lo peor, ni lo más caro lo mejor. O que detrás de los contratos hay mucha letra pequeña. A veces creemos haber realizado un buen negocio, pero Dios nos libre de tener un problema: muchas cosas no las tendremos cubiertas. En otras ocasiones pagaremos algo más, pero, a cambio, estaremos muchos mejor cubiertos ante determinados imprevistos. Oiito.



**COCHES VERDES.** El parque de automóviles en el mundo llega ya a los 800 millones y se calcula que esta cifra se doblará de aquí a 20-25 años. ¿Habrá recursos energéticos para tanto coche? Todos se temen lo peor. Y eso exige medidas. En el Salón de Ginebra se han visto coches 'sostenibles', incluso movidos por etanol. Los ministerios van a tener coches 'ecológicos'. Contrasta con la moda de coches pensados para el campo que nunca pisarán la tierra v que consumen combustible a todo tren.

# ¿Qué hacemos con estos locos?



ice una encuesta que uno de cada cuatro conductores cogió el coche después de haber bebido; el 36% asegura no respetar la velocidad. Peligro, peligro. Entre ellos, en grado su-

mo, deben estar algunos conductores a los que han pillado en plena locura y con un volante entre las manos. A uno lo cazaron a 260 km/h. No hacía kilómetros, los engullía. Circulaba a más del doble de lo autorizado. Ouizá hasta

era inmensamente feliz a bordo de su flamante coche alemán de superlujo ajeno a los improperios de quienes adelantaba. Afortunadamente, la mayoría de los conductores estamos cuerdos y no locos de atar. Los agentes no daban crédito. No se había roto el cinemómetro; se la había roto un cable al conductor. Por tal locura, a falta del juez, 600 euros de multa y hasta 3 meses sin permiso. Por ahora... El otro loco tiene sólo 18 años y es una "joyita". Se sacó el permiso en enero y ya acumula algunas multas por exceso de velocidad. Fue pillado a más de 213 km/h. Otro que se cree "Fernando Alonso". No podía ir a más de 80, pero ya le ven, de listo por la vida, de suicida, como si estuviera en un circuito, jugándose la vida, y lo que es



**JESÚS SORIA** DIRECTOR

condenado a 4 meses de cárcel -que no cumplirá- y 18 meses sin permiso. Tercer caso, para que vean que la lo-

cura no tiene límites. Gravísimo llevar un coche a 260 kilómetros por hora; gravísimo que un novato que acaba de dejar el pañal se ponga a 213. No menos grave esos conductores de un autobús que dieron positivo cuando llevaban de vacaciones a un grupo de ancianos. ¿Destino la tragedia? Pudo ocurrir. Tropezó con las maletas, trazaba las curvas de forma sospechosa, el copiloto mantenía la ventanilla abierta pese al frío... Conductores desaprensivos que

peor, la de muchos otros. El juez le ha

se habían pasado bebiendo. Menos mal que entre los viajeros apareció un guardia retirado; llamó a la Guardia Civil de Tráfico, se montó un operativo ejemplar, y se paró el coche en minutos. La prueba del alcohol fue positiva, muy positiva. Retirados de la circulación, pasan a manos del juez...

La pregunta es: ¿qué hacemos con estos desalmados? Con los cuatro. Bastan unos meses sin permiso y que vuelvan a la circulación? ¿O sería mejor tener respaldo legal para, sin dudas, sin esperas, aquí te pillo aquí te mato, retirarlos durante bastante tiempo de la carretera? ¿Hubieran ido a 260, a 213 o bebidos supieran que podían incluso ir a la cárcel? Esas cosas frenan hasta a los mal desalmados... •

# CONDUCÍA A 260 KM/H...

UN NOVATO FUE PILLADO A 213... LOS CONDUCTORES DE UN AUTOBÚS CON VIEJECITOS DIERON POSITIVO. ¿QUÉ HACEMOS CON ESTOS LOCOS?

- EN portada TARDE | Sentember 2006 18/mar<sup>2</sup>/006 11-30\$ Tel:150km/h Tráfico y Seguridad Vial 12 Marzo-abril 2006

La DGT propone reformar el Código Penal para concretar tasas fijas de alcohol y de exceso de velocidad

# CUÁNDO SERÁN DELITO

El director general de Tráfico, Pere Navarro, propuso en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados reformar el Código Penal para incluir como delito conducir con un exceso concreto de velocidad o de alcoholemia o habiendo perdido el permiso por la retirada de puntos. Todos los grupos políticos, el Defensor del Pueblo y organizaciones sociales y de víctimas han apoyado esta petición.

Juan M. MENÉNDEZ

ere Navarro -director general de Tráfico-pidió, en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, celebrada el 21 de febrero, la reforma del Código Penal para concretar el límite a partir del cual serían delito algunas conductas relacionadas con la seguridad vial: conducir con determinadas tasa de alcohol en sangre, exceder determinadas velocidades o con el permiso retirado. Navarro -tras facilitar cifras dramáticas de accidentes: 10 muertes al día y 140.000 víctimas al año- argumentó que éstos "son evitables y países como Francia y Holanda nos enseñan caminos" y señaló que, aunque hay en marcha medidas como los 125 radares ("y pondremos más") y el Permiso de Conducir por Puntos -en vigor desde el 1 de julio-, "tenemos la impresión de que 'toca' reformar el Código Penal para dar coherencia al sistema y adecuarlo a la demanda social"

En este sentido, la Memoria de Fiscalía General del Estado –que abordó la problemática de los accidentes de tráfico y la achacó a su despenalización cuando sólo producen daños—, la consolidación de iniciativas como el Foro contra la Violencia Vial—que organiza Stop Accidentes— o como Attitudes, de Audi, o la entrada del Defensor del Pueblo en el conflicto de las víctimas de accidentes son datos que redundan en lo que Pere Navarro califica como "demanda social", para acabar con esa cierta sensación de impunidad ("existe la impresión de que algunas actitudes provocan mucho daño y tienen poco castigo").

Tras reconocer que el error de introducir en el Código Penal un término como "temeridad manifiesta", interpretable y que no proporciona seguridad jurídica y manifestar la ausencia de vocación prevencionista del mismo, el director general de Tráfico pasó a solicitar "fijar un límite a partir del cual sea delito" este tipo de conductas.

Así, la Dirección General de Tráfico propone fijar en 1 gr/l. de sangre –el doble de la tasa permitida– el límite a partir del cual sea delito, mientras por debajo quede como infracción administrativa. Como alternativa, la DGT plantea perse-

### LA DGT PROPONE

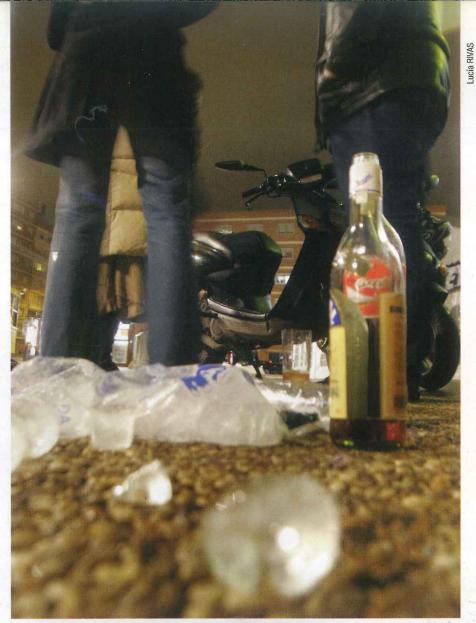
QUE CONDUCIR CON ALCOHOLEMIA SUPERIOR A 1 GR/L DE SANGRE SEA DELITO, Y CON MENOS. INFRACCIÓN **ADMINISTRATIVA** 

guir por la vía penal cuando se supere en el 100% la tasa de alcohol permitida. Además, Navarro recordó que la vía penal "debe ser más gravosa que la administrativa en su grado máximo (multa de 300 a 600 y retirada del permiso hasta tres meses) para dar coherencia al sistema".

La DGT también concreta "el exceso desproporcionado de velocidad" en más de 60 km/h por encima del límite establecido y "concreto peligro para la vida y la integridad de las personas, independientemente del consumo de alcohôl". Así, sería delito circular a más de 180 km/h en autopistas y autovías (conlímite genérico de 120 km/h), a más de 160 km/h, en vías convencionales, y a 110 km/h, en urbanas.

CONDUCIR SIN PUNTOS. Ante la entrada en vigor del Permiso por Puntos, el director general de Tráfico recordó que los conductores multi-reincidentes perderán el crédito de 12 puntos y deberán permanecer 6 meses sin conducir y volver a examinarse para recuperar el permiso. "Si a pesar de haber quedado sin permiso, continúan conduciendo -señaló- y no pasa nada, tendremos un problema y el sistema perderá eficacia". Según Navarro, los responsables de países que lo tienen implantado "han avisado de que es un aspecto esencial", por lo que solicitó que esa conducta tenga "consideración penal". También apuntó que "no se refiere a no haber obtenido el permiso que, sin embargo, debería tener la consideración de agravante" y solicitó que la reincidencia sea considerada delito. "Es evidente -resumió Navarro- que es necesario regular el hecho de conducir cuando se tiene suspendido el permiso".

Por último, Pere Navarro propuso a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso arbitrar una fórmula que garantice la efectividad en el cumplimiento de las privaciones dictadas por sentencia firme del derecho a conducir por cometer determinados delitos -prevista en la Ley del Permiso por Puntos-.



La conducción con una tasa superior a 1 gramo/litro pasaría a ser delito.

# DOS LOCURAS QUE SERÍAN DELITO

El paradigma de los excesos que la Dirección General de Tráfico quiere convertir en delito en la próxima reforma del

Código Penal se produjo el pasado 10 de febrero. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil detectó, en un control preventivo de velocidad, un vehículo que circulaba ¡260 km/h! por la A-231 (autovía que une León y Burgos), donde la velocidad máxima permitida es de 120 km/h. Tras identificar



al conductor (un varón de 41 años que conducía un Audi "A 8"), se instruveron diligencias por si la acción fuera un delito contra la seguridad del tráfico.

También ejemplar es el joven de 18 años, vecino de Parla (Madrid) detectado por un radar a 213 km/h en la A-4 (autovía de Andalucía), en el p.k. 151. Como conductor novel -había obtenido el permiso, apenas dos meses antes- sólo podía circular por ese tramo a 80 km/h. El Juzgado de Primera Instancia nº 1 de Manzanares (Ciudad Real) le ha condenado a 4 meses de cárcel y 18 de privación del permiso de conducir, en una sentencia calificada "muy dura" alcanzada por conformidad de las partes.

El joven no ingresará en prisión por carecer de antecedentes. En caso de haberse aprobado la reforma propuesta por la DGT y convertido estos excesos en delito, pasaría a tenerlos. lo que podría llevar a su ingreso en prisión ante un segundo delito.

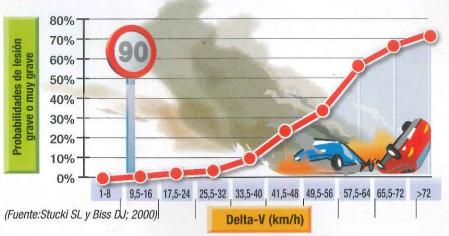


> Pere Navarro, director general de Tráfico.

LIMITADORES PARA TODOS. El Defensor del Pueblo. Enrique Múgica también compareció en la Comisión de Seguridad Vial, donde abogó por "extender a todos los vehículos a motor, automóviles incluidos" los limitadores de velocidad. En este sentido, citó los resultados que los limitadores ya están produciendo en determinados vehículos (pesados, por ejemplo): "El factor velocidad es determinante tanto en la producción de accidentes como en su gravedad. No se trata con esos dispositivos de sancionar infracciones, sino de impedirlas. Si existe prohibición expresa de conducir por encima de la velocidad

## **VELOCIDAD Y RIESGO DE ACCIDENTES MORTALES**

Cuando un automóvil sufre un accidente y choca contra otro, o contra un objeto (muro, árbol, edificio...) soporta una deceleración (Delta-V) que se relaciona con la velocidad a la que circula: a mayor velocidad, mayor deceleración. El riesgo de que los ocupantes mueran o sufran lesiones graves o muy graves (MAIS >= 3) crece exponencialmente a partir de deceleraciones superiores a 30 km/h.



que se determine, se propone otorgar la máxima eficacia a esa norma en beneficio de la vida e integridad física de los ciudadanos".

Múgica reconoció que hay "numerosas quejas" (476, en concreto) y un amplio malestar porque se castiguen como simples faltas conductas como el Mercedes que, a 145 km/h, saltó la mediana y embistió a un turismo, muriendo todos los ocupantes. Y eso le han impulsado a entrar en el problema. Por ello, el 13 de enero, recomendó al Ministerio de Justicia - y reiteró en la Comisión de Seguridad Vial- reformas legislativas para dotar de eficacia los preceptos penales; perseguir de oficio -con intervención obligatoria del Fiscal- estas acciones; dar a los funcionarios y trabajadores la formación adecuada para conseguir una Justicia más ágil y eficaz; y que las multas recaudadas por las infracciones de dediquen integramente a atender a las víctimas y familiares.

María Luisa Cava de Llano -Adjunta al Defensor del Pueblo- explicó que "existen graves desajustes entre la realidad del tráfico rodado y la legislación existente para la prevención y represión de las conductas relacionadas con esta materia, que producen dramáticas situaciones de desprotección de los ciudadanos, tanto referente a su vida o integridad física como a las consecuencias económicas y sociales derivadas" y entró al detalle de algunas modificaciones que cree necesarias. Por ejemplo, actualmente, en la conducción bajo influencia del alcohol no basta acreditar que el conductor ha tomado alcohol (prueba de alcoholemia), sino que la ingestión afectó a su capacidad psicofísica y a la seguridad del tráfico, dejando al juez la valoración sobre la cuestión. "Fijar una cifra precisa, que contemplara adecuadamente los efectos del alcohol en sangre en la generalidad de las personas -explicó-, iría en la dirección correcta de evitar la impunidad". También pidió concretar las figuras penales para adecuarlas a la realidad del tráfico y se mostró favorable ("una solución magnífica") a la propuesta sobre excesos de velocidad.





La conducción sin permiso y el abandono de las víctimas podrían convertirse en delitos



> Si se aprueba la reforma propuesta por la DGT, conducir a 180 km/h en autovía sería un delito.

mentarios (ver recuadro), organizaciones relacionadas con la seguridad vial y asociaciones de víctimas. Por ejemplo, Miguel Muñoz -presidente del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfrerecalcó que "la mayor parte de las infracciones de tráfico deben tener tratamiento penal. No hablo de llevar a la cárcel a quien se olvida el permiso en casa, sino de un cambio profundo en la mentalidad y que las conductas muy graves, aunque no produzcan un accidente, tengan un tratamiento penal".

A favor de las propuestas también se declara Ana María Del Campo, presidenta de Stop Accidentes: "Son muy similares a las conclusiones de nuestro II Foro Contra la Violencia Vial. Se han de concretar un poco, pero están en el buen camino..." Además, proponen realizar "el análisis de alcoholemia no sólo a los fallecidos en accidente, sino a todos los implicados, para que no se de la paradoja de que el agresor, que queda vivo, pueda salir impune porque no se ha determinado que lleve alcohol". En definitiva, peticiones "de Justicia. No van contra todos los conductores -en España, se conduce bien-, sino contra el grupo de violentos que utiliza el automóvil y genera violencia vial. Queremos una Justicia clara y contundente y, sobre todo, respeto. Si se aplican medidas como las sugeridas, esos conductores quizás no tengan respeto, pero quizás obedezcan por miedo...'

La Asociación de Prevención de Acci-

## CON LA PROPUESTA

DE LA DGT. SERÍA DELITO CIRCULAR A MÁS DE 180 KM/H EN AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS, A MÁS DE 160 KM/H. EN CARRETERA, Y 110 KM/H, EN URBANAS

dentes de Tráfico (PAT-APAT) ya presentó en 2004 en el Congreso "diferentes modificaciones en el Código Penal en materia de tráfico en esta dirección y peticiones similares". Según PAT, "el principal problema es que los infracciones penales de tráfico se tramitan de manera 'automática', salvo las de alcoholemia, como falta, con lo que difícilmente se aplicarán tipos penales de delito".

Por ello, PAT solicita la intervención obligatoria del Fiscal en todas las diligencias por infracción de tráfico en que hava muertos o heridos graves, "que los



#### **VICTORINO MAYORAL (\*)**

(Partido Socialista Obrero Español)

Victorino Mayoral (PSOE) señaló que "estamos ante una alarma social por una sensación de impunidad" y calificó de "necesaria, aunque prudente y limitada a los problemas más lacerantes" la reforma del Código Penal propuesta desde la DGT. Mayoral citó al presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, para recordar que "quien conduce como un homicida debe ser tratado como un homicida". También apuntó el portavoz socialista que "estamos dispuestos a apoyar las reformas" como demostración "de tomarse en serio los problemas que preocupan a la ciudadanía y aportar soluciones".

(\*) Portavoz en la Comisión de Seguridad Vial. Grupo Socialista.



#### FEDERICO SOUVIRON (\*)

(Partido Popular)

Federico Souvirón (PP) recordó "que existe cierta sensación de impunidad respecto a los accidentes de tráfico, en especial por las víctimas" v lo achacó a las reformas de 1989 y 1992 que despenalizaron ciertas conductas. Souvirón señaló que la reforma "debe plantearse como un todo" y apuntó otros aspectos que deberían tenerse en cuenta como si los partes de accidente pueden v deben meiorarse, si convendría crear tribunales y forenses especializados en materia de tráfico y apuntó, también, la necesidad de controlar el peligro que suponen los automóviles que circulan sin seguro.

(\*) Portavoz en la Comisión de Seguridad Vial. Grupo Popular.

# LOS CONDUCTORES, A FAVOR

Alfonso Perona (RACC) recuerda que sancionar al conductor que exceda el límite de velocidad permitido "es una medida que en todas las encuestas los conductores valoran satisfactoriamente". Otras encuestas, como la realizada para la IV Jornada de Attitudes, de Audi, señalan que conducir tras haber bebido sería la conducta que más cas-

tigarían con cárcel los españoles (70%).

atestados reflejen los datos determinantes para la responsabilidad y calificación de los hechos; la obligatoriedad de la prueba de alcoholemia y detección de drogas a todo conductor implicado en accidente; una tasa penal de alcoholemia de 1 gr/l de alcohol en sangre". PAT también solicita que se definan "los supuestos en que siempre se considerará conducción temeraria (concreto peligro para la vida e integridad de personas, conducción con tasa de alcohol de 1 gr/l o más o a velocidad superior en un 50% al límite establecido y,

# (\*) Respecto de un nivel de 0 gr/litro de alcohol en sangre. 15

PROBABILIDADES DE ORIGINAR UN ACCIDENTE MORTAL\*

(Fuente: Zador PL: 1991).

0.15

0,50 Grado de alcoholemia (g/l sangre)

en todo caso, a más de 90 km/h en vías urbanas)". Igualmente piden un tipo penal para conducir sin permiso (no tenerlo o tenerlo suspendido, retirado o cancelado); mayor determinación del delito de omisión del deber de socorro "e inclusión del delito de fuga".

0,20

0,30

A LARGO PLAZO. EDUCACIÓN. El Real Automóvil Club de España (RACE) considera la propuesta de la DGT "una buena medida para reducir los accidentes", aunque "debe ser matizada, ya que puede entrar en conflicto con derechos fundamentales de los conductores"; se felicita por introducir la figura penal para quien conduce privado del permiso y lamenta que quede fuera la conducción sin haberlo obtenido.

0,80

1,20

Respecto al exceso de velocidad, el RACÉ "apoya la medida, aunque marcar la diferencia de 60 km/h para la definición del delito puede entrar en conflicto con los derechos fundamentales fraestructuras.

de los conductores, máxime si una imagen fotográfica puede servir como prueba de cargo". No obstante, opina que "si bien son necesarias medidas efectivas a corto plazo", se necesitan propuestas a largo plazo como Educación Vial en los colegios, modificar los planes de formación de autoescuelas, prevención de riesgos laborales derivados de la conducción o mejorar las in-Alfonso Perona –secretario ejecutivo de la Fundación RACC (Real Automóvil Club de Cataluña)- recuerda que lle-

LUIS MARDONES (\*) (Coalición Canaria) Luis Mardones (CC) mostró el apoyo de su partido "a toda medida dirigida al ordenamiento del tráfico" y señaló que "hay que mantener una línea de dureza contra los infractores". Tras señalar que su grupo comparte el posicionamiento de la DGT y asegurar que estas medidas contarán "con nuestro apoyo y sintonía", pidió mayor dureza en el tratamiento de "quien adelanta por la derecha, quien circula en zigzag, de guien no respeta la distancia de

como el de Farruguito no los entiende nadie...' (\*) Portavoz en la Comisión de Seguridad Vial. Coalición Canaria.

seguridad, va con las largas o del 'kamika-

ze'..." así como de "quien conduzca sin permi-

so, sin haberle obtenido nunca. Porque casos



# JORDI JANÉ (\*)

(Convergencia i Unió)

Jordi Jané (CiU) mostró su acuerdo con el director general de Tráfico: "Toca modificar el Código Penal en el ámbito de los delitos del tráfico. Y lo comparte la sociedad". Señaló que los delitos están mal objetivados, que admiten interpretaciones jurisprudenciales y agotan a las víctimas y mostró su acuerdo en "concretar una tasa" y en realizar una labor pedagógica: "Hay que explicar al ciudadano que si conduce con una tasa superior a 1 gr/l, será un delincuente, tendrá antecedentes..." Se mostró contrario a fijar el límite con porcentajes, y mostró dudas en cuanto a la velocidad, sobre todo en lugares como avenidas de entrada a grandes ciudades.

(\*) Portavoz de CiU y presidente Comisión de Seguridad Vial.

va años "reivindicando que circular sin llevar el permiso de conducción tiene que considerarse una infracción que debe sancionarse sin delación en pro de los conductores que cumplen la normativa". Respecto a conducir bajo los efectos del alcohol y drogas, cree necesario "que las sanciones sean diferentes en función de conducción con drogas o alcohol y que se delimite y fijen en concreto la tasa de alcoholemia, y que sus sanciones pasen de la vía administrativa a la penal, dado que se ponen en riesgo ellos y todos los actores de la

movilidad".

Tráfico y Seguridad Vial 16 Marzo-abril 2006

Tráfico y Seguridad Vial 17 Marzo-abril 2006

# **PROHIBIDOS?**

En el mercado podemos encontrar diferentes sistemas que se anuncian como 'antiradares'. Muchos conductores se preguntan si son legales o, por el contrario, están prohibidos. Ante estas dudas. la Dirección General de Tráfico precisa cuáles de estos sistemas están prohidos y dan lugar a una sanción, así como la cuantía de la misma.

Mercedes LÓPEZ Foto: Paul Alan PUTNAM.

ada día es más frecuente que un conductor se haga las siguientes preguntas: ¿Es legal que yo utilice un dispositivo para saber donde están instalados los radares? El mercado ofrece diferentes sistemas unidos al navegador, ¿alguno está prohibido? Ante esta situación, desde la Dirección General de Tráfico (DGT) se quiere realizar una serie de precisiones encaminadas a aclarar cuáles de estos mecanismos son legales y cuáles no y si está permitida su utilización.

En primer lugar, hay que indicar que la ley califica expresamente como infracción grave "conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, o que lleven instrumentos con la misma intención, así como la utilización de mecanismos de detección de radar".

A partir de esta premisa, conviene diferenciar, claramente, entre los distintos dispositivos que se pueden encontrar en el mercado bajo la denominación generalizada de 'antiradares'. Así, debe entenderse que el dispositivo está prohibido cuando consigue que el coche pase delante del radar sin ser detectado por el

**CORREMOS MENOS** 

Desde el pasado mes de julio, la velocidad media en nuestras carreteras ha descendido 4 km/h. nificante, pero que supone un dato esperanzador en la lucha contra la accidentalidad, ya que, según los expertos, por cada kilómetro que disminuya la velocidad, se reducen un 3% los accidentes. Por tanto, esos kilómetros menos se pueden traducir en un 12% menos de accidentes.

Estos datos se derivan del estudio de las estadísticas de los controles de velocidad realizados en el mismo período, durante el que se han tramitado casi 160,000 denuncias por exceso de velocidad. En este año 2006 entrarán en funcionamiento 175 nuevos puntos de control de velocidad, como desarrollo del Plan de Instalación de Radaees Fijos de la DGT, que establece que, en el año 2007, habrá 500 radares fijos en nuestra carreteras.

mismo. ¿Cúales son estos sistemas? Aquellos cuya utilización permite la detección real de los sistemas de vigilancia, ya sea por medio de la captación de sus emisiones o interfiriendo su mecanismo. Es decir, cuando ese mecanismo permite un diálogo técnico entre el vehículo y el radar y alerta al conductor para que modifique su conducta o interfiera sobre el radar inutilizándolo o inhabilitándolo.

Por el contrario, no procede denuncia -porque es legal- cuando el dispositivo consista "en una base de datos de información pública sobre posibles puntos kilométricos donde se encuentran los referidos sistemas de vigilancia, aún cuando se combine con un sistema de navegación que advierta al conductor de la cercanía de uno de estos puntos previamente introducidos en la citada base de datos". Es decir, cuando usted lleva instalado un sistema en su navegador que permite el 'diálogo' entre el vehículo y los satélites de localización, y se limita a informar al conductor de la proximidad de un punto previamente introducido en la base de datos.

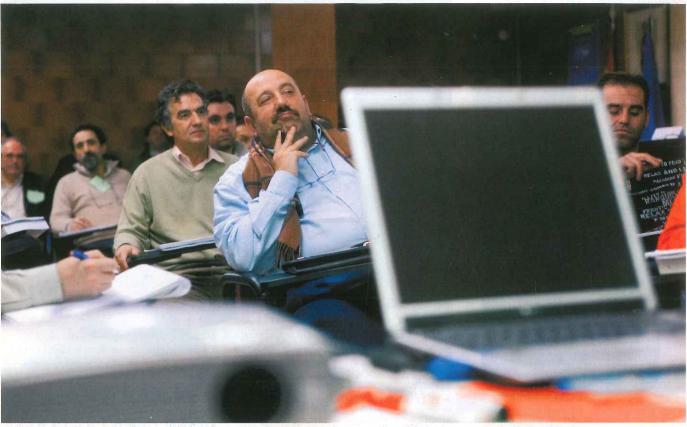
LAS SANCIONES. La ley establece que el conductor del vehículo será el responsable de esta infracción y, por lo tanto, el que será sancionado con una multa que va desde los 90 a los 302 euros y posible suspensión del permiso de conducción hasta 3 meses. Cuando los agentes no hubieran identificado al conductor, será el titular del vehículo quien reciba la notificación de la sanción, requiriéndole para que identifique al conductor. Si no lo hiciera así, la cuantía de la sanción irá de 302 a 1.500 euros. Igualmente, desde la DGT se señala que se considera infracción no sólo el hecho de 'utilizar' este tipo de mecanismos, sino también la conducción de un

> coche que lo lleve instalado, ya sea de forma fija o portátil. 🄷



permiso por puntos





> Las imágenes de este reportaje corresponden a un curso de formación de los profesores que impartirán las clases para los conductores infractores.

Así serán los cursos para obtener puntos o recuperar el permiso de conducción

**VOLVERÁN** 

Ya sabe que el sistema del permiso por puntos. que entrará en vigor el próximo 1 de julio, le va a restar puntos por determinadas infracciones. Si quiere aumentar su saldo o recuperar el permiso, tendrá que realizar un curso de sensibilización y reeducación, del que le mostramos en qué consiste, cuál es su filosofía y qué materias habrá que repasar.

na de las herramientas con las que España quiere atajar los accidentes de tráfico es el permiso por puntos. Se trata de una estrategia importante para reducir los siniestros, según

Luis Montoro -catedrático de Seguridad Vial y director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (IN-TRAS)-, "aunque debe quedar claro que no es la única y no sustituye a ninguna otra". No hay que olvidar, señala, que en los últimos diez años en nuestro país han perdido la vida en el asfalto unas 56.000 personas -el equivalente a la desaparición de una ciudad como Se-

govia- y han sufrido heridas alrededor de 1.500.000 personas (ocho millones, según los seguros), como si todos los habitantes de Valencia y Sevilla se hubieran lesionado.

La fórmula escogida por España para cortar esa sangría, pone el énfasis en informar del riesgo y pretende prevenirlo, cambiar las actitudes y sensibilizar sobre las graves consecuencias de los accidentes. Y lo hace a través de los cursos de sensibilización y reeducación que podrán realizar aquellos conductores que infrinjan determinadas normas de circulación y hayan perdido, de forma total o parcial, su saldo de puntos.

> LOS CURSOS TENDRÁN UNA PARTE COMÚN. RELACIONADA CON LA CULTURA DE LA SEGURIDAD VIAL Y OTRA INDIVIDUAL. HECHA A MEDIDA DE CADA UNO

La gran novedad del sistema español es que todo el curso, diseñado por el INTRAS, tanto el del profesor como el del alumno, está perfectamente desarrollado en todos sus temas, apartados y subapartados, con un extenso material gráfico y audiovisual, lo que lo hace más fácil y atractivo, según Javier Roca, técnico del citado instituto.

CLASES A MEDIDA. Puesto que los cursos tienen una parte general y otra específica, incluso individual, se realiza previamente a quienes vayan a realizarlos un pequeño test de conocimientos y actitudes ante el tráfico y peguntas para conocer datos como la experiencia, infracciones cometidas, tipo de vehículo, edad, etc. Hay que tener en cuenta que a los cursos llegará un grupo heterogéneo de conductores: jóvenes, mayores, conductores a los que se les han descontado puntos por ir demasiado deprisa, por haber bebido, por no usar el cinturón... Con esos datos, señala Javier Roca, "el formador y el psicólogo preparan la parte específica a cada alumno, con un programa multimedia en el que el alumno va interactuando; pero tampoco pasa nada si a alguien no se le da



> En los cursos se debatirá en grupo aspectos relacionados con la seguridad vial.

# **QUIÉN DARÁ LAS CLASES**

Los cursos serán impartidos por formadores y psicólogosformadores, cuvo aprendizaie, para adquirir los conocimientos teóricos y metodológicos necesarios, comenzó el pasado mes de marzo. Para ser profesor tendrán que reunir una serie de requisitos: Formadores: Deberán poseer el título de Profesor de Formación Vial, tener tres años de experiencia en la formación de conductores y haber realizado con aprovechamiento

> Psicólogo-formador. Serán licenciados en Psicología y haber realizado con aprovechamiento el curso de formación de 16 horas.

un curso de formación de 80 horas.

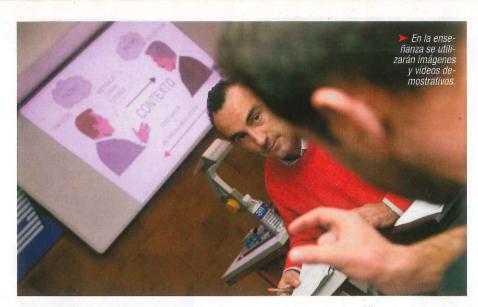
# VISITE WWW.PERMISOPORPUNTOS.ES

Cerca de 150,000 usuarios han visitado. entre el 31 de febrero y el 9 de marzo, la web especial que la DGT ha habilitado con toda la información y las claves principales del permiso por puntos. Se han visto un total de 1.700.000 páginas, con una media de 12 páginas por usuario, durante un período de seis minutos. Además, a medida que se acerque su

entrada en vigor, el 1 de julio, se irán

incorporando algunas novedades. Por

ejemplo, se va a lanzar un programa de aprendizaje donde los usuarios, que podrán elegir entre el móvil o el correo electrónico. recibirán de manera periódica información con los aspectos principales del nuevo permiso. También se pondrá en marcha un simulador de casos donde los usuarios podrán elegir diferentes supuestos para, de una manera interactiva, aprender el funcionamiento del permiso por puntos.



bien el ordenador, porque además de los CD-ROM hay un completo manual escrito para el alumno".

#### **CURSOS DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS.**

Los cursos se han orientado, por una parte, a aquellos conductores que han perdido parte de su saldo y, si lo superan, recuperarán hasta 4 puntos –nunca más de los perdidos-. Estos cursos, cuyo coste de 170 euros irá a cargo del conductor, tendrán una duración de 12 horas, con una parte común sobre seguridad vial, más una hora destinada a la reflexión y debate en grupo.

Además, el curso cuenta con una segunda parte específica de cuatro horas, de acuerdo con las particularidades de cada conductor, que incidirá sobre las áreas temáticas en las que presente mavores carencias (incluso se podrá tener en cuenta su perfil de infractor v sus conocimientos sobre seguridad vial).

No obstante, debe quedar claro que no

se pueden realizar todos los cursos que se quiera: como máximo, sólo uno cada dos años; o con frecuencia anual, si se trata de un conductor profesional.

## **CURSOS DE RECUPERACIÓN DEL PERMI-**

**\$0.** Una de las características del nuevo sistema es que, cuando el titular de un permiso pierda todos los puntos y se quede sin la autorización para conducir, tenga la opción de recuperarlo. Para ello, tendrá que realizar un curso de 24 horas, que le costará 320 euros, y, si lo supera -tras efectuar una prueba en la jefatura provincial de Tráfico-, recuperará el permiso de la misma clase de la que era titular. No obstante, la primera vez que un conductor se quede sin permiso, tendrá que esperar seis meses antes de poder recuperarlo; y en sucesivas ocasiones, el plazo será de un año.

También en este caso los cursos tienen una parte común, similar para todos los conductores que realicen el curso: 14

# **UN FOLLETO PARA TODOS** LOS HOGARES

Entre las múltiples iniciativas para que todos los conductores estén bien informados del funcionamiento del sistema de conducir por puntos, la DGT va a publicar, en una primera fase, dos millones de ejemplares de un folleto, en todas las lenguas oficiales, que se distribuirá en las jefaturas provinciales de Tráfico. Más adelante, lo enviará a 15 millones de hogares españoles, junto con una carta del ministro del Interior. El folleto contiene información detallada de las infracciones por las que se pierden puntos y cuántos y responde a las preguntas fundamentales que podría plantearse cualquier conductor.

En esta misma línea divulgativa, la DGT celebrará el próximo 25 de marzo una jornada en la que intervendrán expertos de países donde va se está aplicando el permiso por puntos.



Luis Montoro González (\*)

# "MENTALIZAREMOS **DE LO PROHIBIDO Y DE LO PELIGROSO**"



- El Instituto que usted dirige, INTRAS, ha diseñado los cursos de sensibilización v está formando al profesorado. ¿Cuál es la filosofía ?

- Se va a dar un paso histórico en la política sancionadora para

prevenir los accidentes. Los cursos se dirigen a reeducar, a informar del riesgo, a prevenirlo, a cambiar las actitudes, a concienciar sobre la importancia y el porqué del respeto de las normas, etc. Se busca que el conductor se mentalice no sólo de lo prohibido, sino de lo peligroso.

#### - ¿Los accidentes se deben más al desconocimiento de las normas o a la falta de concienciación?

- Hav algunos por desconocimiento, pero no resulta creíble que, después de tantas campañas, los accidentes por velocidad, alcohol, saltarse un stop o un semáforo. etc., se deban a un desconocimiento de la norma. Las conductas imprudentes se deben a otros factores más profundos como pensar que "a mí no me va a pasar", "yo controlo" o simplemente desconocer que las normas tienen un sentido y una iustificación.

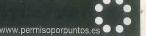
#### - ¿En qué medida influirán los cursos en consequir comportamientos v actitudes responsables?

- Tanto el programa formativo como la preparación de los profesionales que van a impartir los cursos se han diseñado para modificar los comportamientos y las actitudes de los infractores. Eso no quiere decir que no haya conductores impermeables a la reeducación, en cuyo caso habrá que plantearse la alternativa de separarlos de la conducción.

#### - ¿No hay que estudiar demasiado?

- El material del que va a disponer el alumno es muy extenso, pero no quiere decir que se tenga que conocer todo. Los que quieran podrán profundizar en su seguridad; y estamos convencidos de que en muchos casos esto será así, ya que los contenidos son amenos, curiosos, útiles y además están muy bien ilustrados.

(\*) Catedrático de Seguridad Vial y Director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial











horas destinadas a la formación general

sobre materias relacionadas con la cul-

tura de la seguridad vial; y dos horas de

dinámica de grupos, destinadas a la re-

flexión sobre los objetivos del curso.

Además, se destinarán ocho horas a la





> El material didáctico contiene numerosas imágenes para facilitar la comprensión de los contenidos.

DESPUÉS DE

REALIZAR UN parte específica para cada conductor y en ella se podrá tener en cuenta el perfil CURSO DEBERÁ infractor de cada uno y sus conoci-PASAR UN mientos sobre seguridad vial, así como el tipo de vehículo que utiliza o su con-**EXAMEN DE 30** dición de conductor profesional. PREGUNTAS EN LA Una vez realizado cualquiera de los **JEFATURA** dos tipos de cursos, el director del centro comunicará el resultado vía telemá-PROVINCIAL DE tica a la jefatura provincial de Tráfico TRÁFICO correspondiente y al Registro de Conductores e Infractores de la Dirección

# **UN MINUTO POR PREGUNTA**

La prueba para recuperar el permiso será escrita, tipo test, sobre las materias impartidas en el curso. Se realizará en la iefatura provincial de Tráfico y habrá que contestar 30 preguntas, con un tiempo de un minuto por pregunta. Para aprobar, el número de errores no podrá ser superior a 3, en cuyo caso se recupera el permiso, (con un crédito de 8 puntos). Quienes no superen la prueba podrán presentarse nuevamente hasta en dos ocasiones más, aunque previamente deberán hacer un ciclo formativo de cuatro horas de duración en el centro donde realizaron el curso, con un coste de 100 euros.

conductor recupera automáticamente los puntos o, en su caso, tiene luz verde para realizar la prueba correspondiente (ver "Un minuto por pregunta").

EL PORQUÉ DE CADA MATERIA. Las materias objeto de la prueba no tienen nada que ver con las que se exigen en el examen de conocimientos para obtener de conducir, sino que son, precisamente, las que se imparten en los cur-

# del Profesor y dei del Alumno son muy amplios Programa de Intervención Sensibilización y

sos. Por ejemplo, se abordan los accidentes de tráfico, tanto para sensibilizar de la magnitud del problema, como para describir la dinámica de un impacto y mostrar la energía brutal que se desencadena en una colisión; o bien se muestran las lesiones por no utilizar los dispositivos de protección.

Y como al final la conducción no es sino una tarea de toma de decisiones, se muestra cómo las situaciones peligrosas al volante son habitualmente consecuencia de decisiones incorrectas. Por ello se destaca, junto con el peligro de las distracciones, la importancia de mantener las aptitudes y capacidades básicas en perfectas condiciones.

También se explica por qué determinados colectivos -niños, ancianos, peatones, ciclistas- son más vulnerables v la forma de no causarles daño; o por qué los jóvenes son más proclives a los siniestros. Y se dedican varios capítulos a los factores de riesgo, a explicar por qué velocidad, alcohol, drogas, determinados fármacos, o factores como somnolencia, fatiga o estrés causan accidentes.

Los conceptos de seguridad activa y pasiva adquieren un peso importante entre las materias que conocerán bien los conductores que realicen los cursos: qué mecanismos de seguridad activa (ABS, ESP...) pueden evitar un accidente y por qué y cómo deben utilizarse Jesús Roncero González, responsable de FUJITSU

# "TODO ESTARÁ LISTO PARA EL 1 DE JULIO"



Todo estará listo para el 1 de julio, asegura Jesús Roncero, técnico de FUJITSU, empresa encargada del diseño, implantación v mantenimiento del sistema informático que controlará el

sistema del permiso por puntos, Precisamente, una de las claves de su eficacia es la interconexión de todos los protagonistas: DGT, comunidades autónomas con competencias sancionadoras, avuntamientos, centros que imparten cursos, y los propios conductores, que podrán acceder vía Internet a su saldo de puntos, mediante su DNI v la fecha de expedición del permiso.

- ¿Está todo listo para poner en marcha el sistema?
- Actualmente se encuentra en fase de pruebas, pendiente de ponerse definitivamente en producción el 1 de julio. Se han establecidos grupos de trabajo con

las administraciones con competencia sancionadora para que adecúen sus sistemas de información y puedan solicitar la retirada de puntos que generen las sanciones que tramiten. En este momento se está desplegando el nuevo procedimiento sancionador de la DGT por todas las jefaturas, ya que será este sistema el principal iniciador del procedimiento de retirada de puntos.

- ¿Cómo funciona el sistema?
- El elemento fundamental es el Registro Central de Infractores, desde el que se gestiona el crédito de puntos y los antecedentes de los conductores. También se encarga de iniciar el expediente de pérdida de vigencia, comunicarlo al Registro de Conductores y controlar su duración. Además, proporciona acceso para la anotación de sanciones y la consulta de antecedentes, tanto a la DGT y iefaturas provinciales, como a las Autonomías competentes y los avuntamientos. También se anotarán los puntos de bonificación por superar un

# QUIÉN IMPARTIRÁ LOS CURSOS

Al cierre de esta edición, la Confederación Nacional de Autoescuelas ha sido la adjudicataria para impartir los cursos de sensibilización y reeducación en los próximos cinco años, salvo en Cataluña, donde se encargará el RACC (Real Automóvi Club de Cataluña) y País Vasco, aún sin adjudicar. Así que, pendientes del País Vasco, 221 centros garantizarán que el 90% de los conductores no tenga que desplazarse más de 30 kilómetros desde su domicilio.

dispositivos como casco, cinturón, reposacabezas, etc. También se aborda la conducción preventiva, con lecciones que van desde cómo colocar el retrovisor, reconocer una maniobra peligrosa de los otros, hasta cuál es la velocidad adecuada en cada momento, por qué y qué precauciones hay que adoptar en condiciones de lluvia, nieve, niebla, etc.

Y, si a pesar de todo, alguien se ve involucrado en un accidente o tiene la oportunidad de ayudar, es imprescindi-

# 902 200 677 TELÉFONO **EXCLUSIVO PARA DUDAS**

Desde el próximo 2 de mayo (no llame antes), la Dirección General de Tráfico pondrá a disposición de todos los conductores un "callcenter", un teléfono especial (902 200 677) en el que se atenderá de manera individualizada cualquier consulta relacionada con la puesta en marcha y funcionamiento del sistema de permiso por puntos.

ble saber cómo: lo que hay que hacer (cómo avisar al 112), y lo que no se debe hacer (no mover a la víctima, no quitar el casco...). Además, se muestra toda la crudeza de los accidentes, generalmente provocados por una impruden-

Y, por último, como no podía ser de otra manera, se hace comprender la importancia de las normas para una mejor convivencia en las calles y la carretera y, sobre todo, para evitar los accidentes.

# LO QUE PIENSAN LOS ESPAÑOLES SOBRE EL

General de Tráfico. De ser favorable, el

# Datos en % ¿Sabía que se va a implantar el carné de conducir por puntos? Lo conocía 95.9 Es la primera tiene 3.3 N.S. 0.8

Dice la respuesta correcta (12 puntos) 34.9 Menos de 10 puntos 8.6 10 puntos 11.7 Más de 12 puntos 2

¿Sabe con cuántos puntos contará cada conductor?

Fuente: Centro de Investigaciones Sociológicas



# PERMISO POR PUNTOS



mucho o bastante eficaces.

Otros

6,3



# DUPLICA LA MORTAI

La velocidad agrava todo tipo de accidentes. cualquiera sea la vía donde se produzca, y duplica a mortalidad con respecto a otras causas. Los accidentes más graves se producen en las autopistas y autovías, donde se registra un 20,6% de los accidentes mortales. Dos de cada tres accidentes mortales se producen en vías convencionales y un 16,7%, en zona urbana.

1 informe titulado "Radiografía de los accidentes mortales en España en función de la velocidad" analiza en profundidad el efecto mortal de ésta en cualquier circuns-

LAS CURVAS

TRAMOS MÁS

PELIGROSOS

**VELOCIDAD** 

CON EXCESO DE

CUANDO SE CIRCULA

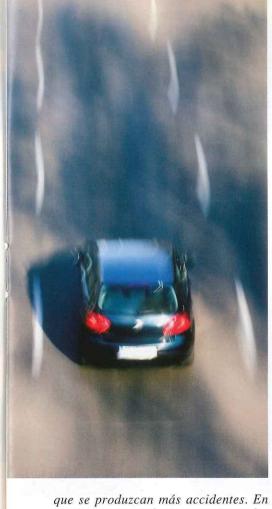
tancia en que se produzca el accidente de tráfico. Los tipos de accidentes, las

características de las vías, el uso de los elementos de seguridad y su incidencia en la mortalidad del tráfico son algunos de los factores estudiados por el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) y la aseguradora Línea Directa en un trabajo

que continúa el que realizaron estos organismos en 2005. Una de sus conclusiones es que el exceso de velocidad duplica el número de fallecidos cada 100 accidentes (en relación con los accidentes donde no intervino esta infracción) y causa lesiones más graves.

Al estar presente la velocidad, la gravedad de los accidentes se incrementa en todo tipo de vías. No obstante, los accidentes más graves se registran en las vías convencionales y en autopistas

> v autovías. "En el caso de las vías convencionales -explica Marisa Ballester, portavoz del IN-TRAS-, se debe a que son vías con mayor frecuencia de circulación de vehículos v, por tanto, es lógico



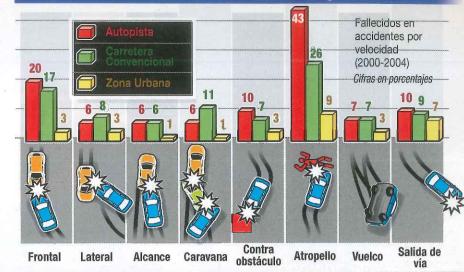
cambio, es normal que se registren los accidentes más graves en las autopistas y autovías, con un 20,6% de accidentes mortales, por las velocidades que allí se desarrollan".

Respecto a las características de la vía, dos de cada tres accidentes mortales se producen en vías convencionales y sólo un 16,7%, en zona urbana, a pesar de que en ésta es donde se producen más accidentes. La explicación es similar al caso anterior: en las vías urbanas, la frecuencia de circulación es mucho mayor, lo que aumenta la posibilidad de colisión.

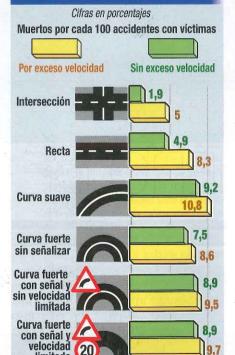
¡OJO CON LAS CURVAS! El tramo más peligroso de la vía es, paradójicamente, la curva suave, donde se producen los accidentes más peligrosos y el mayor número de fallecidos. "La explicación puede encontrarse en un exceso de confianza del conductor", asegura Ballester. Sin embargo, otra zona con gran accidentalidad mortal es la curva fuerte, con señal y velocidad señalizada. (Ver infografía).

En cuanto al tipo de accidente, el estudio indica que los más frecuentes son las colisiones frontales o frontolaterales, pero las causas que producen mayor mortalidad son los atropellos y salidas

# MUERTOS POR ACCIDENTES DE VELOCIDAD: ¿DÓNDE Y CÓMO?



# LOS TRAMOS DE MAYOR PELIGRO



de vía (ver infografía).

El informe también estudia la accidentalidad de los conductores debido a su edad, género, consumo de alcohol y uso de dispositivos de seguridad. Con respecto a la edad, casi la mitad de los conductores muertos entre los 18 y 29 años se produjo en accidentes donde participó la velocidad. En cuanto al sexo, el número de varones fallecidos por cada millón de permisos es de 160 y de 29 para las mujeres.

### **DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD.** INTRAS

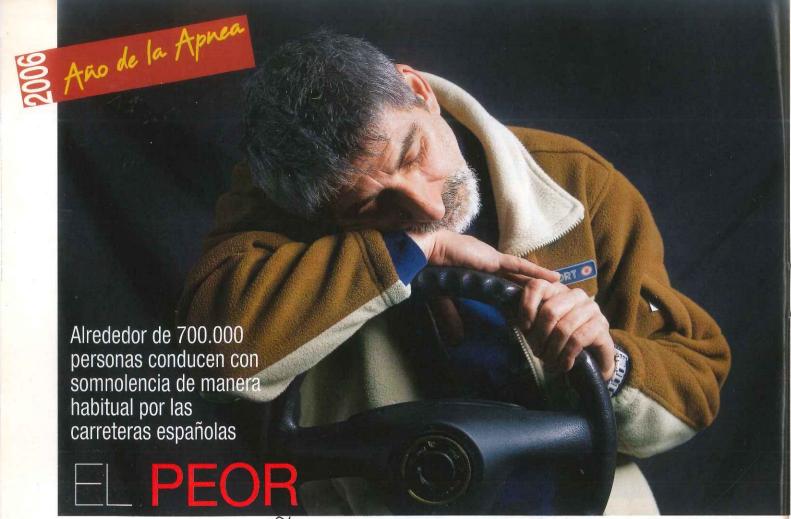
y Línea Directa estudiaron la incidencia del uso del cinturón de seguridad, en los automovilistas, y del casco, en los motoristas, en los accidentes donde intervino la velocidad. En el caso del uso del cinturón, las cifras son elocuentes: en el período 2000-2004, al que se refiere el informe, casi la mitad de los muertos por una infracción de velocidad no llevaba el cinturón abrochado. Finalmente, el porcentaje de motoristas muertos por no llevar casco se duplica, generalmente, por lesiones localizadas en la cabeza.

# **VELOCIDAD POR COMUNIDADES**



- El País Vasco, Madrid y Galicia son las comunidades con más conductores fallecidos a causa de la velocidad; las que menos, La Rioja y Aragón.
- Las mujeres infringen más las normas de velocidad en Illes Balears, Cantabria, y Galicia; los hombres, en Andalucía Aragón y Cataluña.
- En Canarias, Cataluña y Madrid, los accidentados por velocidad en zona urbana superan a la media nacional.
- En Cataluña, Comunidad Valenciana y Galicia, los menores de 21 años cometen más infracciones de velocidad.
- Andalucía es donde los conductores de ciclomotores y motocicletas tienen más accidentes por velocidad.

SUAVES SON LOS



Tienen siete veces más riesgo de sufrir un accidente de tráfico que el resto de los conductores. Son los enfermos de apnea. Los médicos aseguran que el tratamiento de esta enfermedad es muy eficaz. Para concienciar a la población, al colectivo médico y a las administraciones, 2006 ha sido declarado 'Año de la Apnea'.

ntre cinco y ocho millones de españoles tienen apnea. "De ellos, dos millones son enfermos graves y de éstos, no están en tratamiento ni un 10%", señala preocupado Nicolás González, coordinador de la Unidad del Sueño de la Fundación Jiménez Díaz de Madrid. A esto, Joaquín Teran, con la misma responsabilidad en el Complejo Asistencial General Yagüe de Burgos, añade otro dato muy importante: "Hay muchos profesionales del volante con apnea. De los 300 pacientes que tenemos en el área de Burgos en tratamiento, entre 80 y 100 son profesionales del volante", unas cifras que se repiten en todos los hospitales.

La apnea es una enfermedad que causa obstrucciones en la garganta mientras se duerme, lo que provoca múltiples despertares, no conscientes, que dan lugar a un sueño no reparador. Por eso, durante el día quienes la sufren están



Es una enfermedad frecuente entre los profesionales.







Secuencia en la que se aprecia como una enferma se duerme y el 'susto' que le produce despertarse.

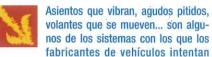
#### SE ESTIMA QUE UN

20% DE LOS **ACCIDENTES CON** VÍCTIMAS ESTÁ CAUSADO POR LA SOMNOLENCIA

cansados y pueden dormirse en las situaciones más inverosímiles. "Se quedan dormidos mientras hablan conmigo"; "tengo que salir a por el enfermo a la sala de espera donde está dormido"; "uno de mis pacientes se durmió mientras conducía su tractor y se cayó por un barranco", "un enfermo me contaba que cuando se paraba en un semáforo en rojo siempre le tenían que avisar cuando se ponía en verde, porque en ese intervalo se quedaba dormido de pie"... relatan los médicos especialistas. Sus consecuencias para la vida cotidiana son fácilmente deducibles, pero, además, hay que destacar el incremento que tienen estos enfermos del riesgo de accidente, tanto de tráfico como laboral, así como de padecer una enfermedad cardiovascular.

SU AÑO. "Ante un problema de salud pública tan importante, 2006 ha sido declarado el Año de la Apnea" anuncia Fernando Masa, jefe del Servicio de

# **COCHES CONTRA EL SUEÑO**



evitar que los conductores se duerman. La mayoría de estos sistemas llevan una cámara integrada que enfoca los ojos del conductor v sique sus movimientos, reconociendo el grado de atención o cansancio a través de la frecuencia y velocidad de su parpadeo, o integran sensores que captan la trayectoria del coche y avisan cuando 'pisa' las marcas viales. Lo último es una lámpara que emite una luz azul que, según Visteón -la empresa embarcada en este provecto-, "inhibe la producción de melatonina, conocida como la hormona del sueño, y evita que el automovilista se duerma mientras conduce". Los asesores médicos de la DGT advierten que todos estos sistemas plantean dudas: la mayoría actúa cuando va se ha producido un relajamiento muscular y, por lo tanto, las aptitudes para la conducción ya se han deteriorado y, por otro lado, está la reacción que puede suscitar en el conductor la alarma. Son prometedores, añaden, pero todavía necesitan mucha experimentación y una recomendación: "Nadie puede confiarse y ponerse en manos de uno de estos dispositivos para evitar el sueño".



> Aunque, con menor frecuencia, las mujeres también pueden padecer apnea.

Neumología del Hospital San Pedro de Alcántara (Cáceres) y Coordinador de esta iniciativa puesta en marcha por la Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica (SEPAR) y que cuenta con la colaboración de la Dirección General de Tráfico (DGT) y otras entidades públicas y privadas. "Es una campaña -explica Masa- principalmente divulgativa, dirigida tanto a la población en general como al colectivo médico y a las distintas administraciones".

Según Juan Carlos González Luque, asesor médico de la DGT: "Ya hemos trabajado mucho en el campo de la apnea, tanto en investigación como en formación e información. No es la primera vez que la DGT hace un gran esfuerzo". Sin olvidar que esta revista fue pionera en la divulgación (ver nº 48, octubre 1989) de la problemática de esta enfermedad v su cuadro clínico.

Y es que esta enfermedad tiene una gran relación con la seguridad vial. Todos los facultativos consultados están de acuerdo y afirman que un enfermo de

# **GUÍA DE LA APNEA**

Es una enfermedad que afecta a los hombres, aunque también se da entre las mujeres y en niños. Los síntomas y el perfil del enfermo son característicos. Además de seguir el tratamiento médico, existen unas medidas que ayudan a mejorar.



- · Ronca de forma entrecortada y potente.
- · Deja de respirar cuando duerme.
- A veces despierta con sensación de ahogo.
- · Suele levantarse cansado.
- · Se queda dormido en cualquier sitio.
- Al volante, siente mucho sueño.
- No controla tensión arterial con medicinas.



- · Perder peso y llevar una alimentación sana.
- Evitar dormir 'boca arriba', mejor de 'lado' o 'boca abajo'.
- · No beber alcohol, al menos 4 horas antes de ir a la cama. No fumar.
- No tomar pastillas para dormir.
- Mantener unos hábitos regulares de sueño.



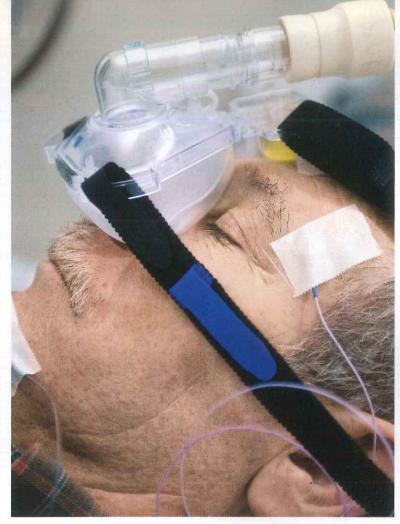
apnea tiene siete veces más riesgo de sufrir un accidente de tráfico que la población en general y si, además, se consume alcohol se incrementa a once el riesgo.

Juan Carlos González Luque confirma que "entre un 30 y 90% de los pacientes con apnea declara haberse quedado dormido alguna vez mientras conducía". Además, un estudio realizado en el Hospital San Pedro de Alcántara concluyó que "entre 3 v 4 conductores de cada 100 sufren somnolencia crónica al conducir". Esto supone que, aproximadamente, 700.000 personas conducen con somnolencia de manera habitual en las carreteras españolas. "Se estima que un 20% de los accidentes con víctimas está causado por la somnolencia, siendo la apnea el problema más frecuente y con un tratamiento más fácil", puntualiza González Luque, al tiempo que deja claro "que a la Dirección Genetodo el tema de la somno-

lencia al volante (narcolepsia, enfermedades depresivas, trastornos mentales...) y que, también, aparece asociada a la ingesta de algunos medicamentos, trabajo por turnos, malos hábitos de sue-

ACCIDENTES MUY GRAVES. Conocer el número de enfermos que ha tenido un accidente de tráfico es muy difícil. "Lo normal es que lo nieguen por vergüenza o por miedo a las acciones legales", dice Fernando Masa. Estos accidentes tienden a ser muy graves y lesivos, porque ocurren a mayor velocidad y, con frecuencia, se trata de colisiones frontales con otros vehículos. Estas se suelen producir entre las 0 y 6 horas y entre las 14 y 17 horas y se registran más en carretera que en ciudad.

La secuencia es más o menos repetitiva. Se comienza con bostezos, cambios de posición de las manos, nerviosismo, se modifica la distancia al vehículo que va delante, se incrementan los errores... La fijación de la mirada y de la atención se reduce paulatinamente. "Y comienza la lucha 'casera' contra la somnolencia" explica Elena Valdés, asesor médico de la DGT: tomar un café, un refresco, una manzana, un chicle, abrir la



ral de Tráfico le preocupa > El tratamiento con mascarilla nasal (CPAP) elimina los síntomas y, por ello, el riesgo,

# LA APNEA

Y EL 'CARNET'

El Reglamento de Conductores establece que no podrán obtener o renovar el permiso de conducción los conductores que padezcan síndrome de apnea obstructiva del sueño, trastornos relacionados con el mismo u otras causas de somnolencia diurna. No obstante, si estos pacientes aportan un informe favorable de una Unidad de Sueño en el que conste que están siendo sometidos a tratamiento y control de la sintomatología diurna, podrán obtener o prorrogar el permiso o licencia por un período máximo de vigencia de dos años para los conductores no profesionales y de un año para los

# SÓLO UN 10% DE

LOS DOS MILLONES DE ENFERMOS ESTÁ **EN TRATAMIENTO** 

ventanilla, encender la radio... "Parches que no evitan el accidente. La única solución -y Elena Valdés enfatiza sus palabras- es parar y dar una 'cabezadita'. Cuando aparecen los síntomas, el riesgo ya existe, porque los reflejos del conductor ya están mermados".

#### TRATAMIENTO EFICAZ.

Todos los especialistas consultados hacen especial hincapié en la importancia de no 'estigmatizar' esta enfermedad y de dar un mensaje positivo: la CPAP (una mascarilla nasal que expulsa aire comprimido) es un tratamiento muy eficaz. "No cura la enfermedad, pero sí resuelve el problema. Desaparece la somnolencia y, con ella, el riesgo" afirma Ferrán Barbé, jefe del Servicio de Neumología del Hospital Arnau, de Vilanova (Lleida), quien al tiempo precisa: "Si se abandona el tratamiento, el problema aparece. Es como las gafas: si te las quitas, no

Por ello, los médicos reconocen la importancia de su rol como informadores, tanto del riesgo que conlleva (Teran dice que "debe hacerse verbalmente y por escrito") como de su tratamiento. También reivindican un papel más activo en el cambio de la normativa que ahora regula tanto su capacidad de actuación para facilitar datos del enfermo, como en el proceso de obtención o renovación del permiso de conducción de los conductores con apnea. Porque "la legislación actual penaliza a la persona sincera y crea picaresca a su alrededor" según Joaquín Durán, responsable de la Unidad Respiratoria de Trastornos del Sueño del Hospital Txagorritxo, de Vitoria. Y piden participar en la elaboración de una 'guía' que unifique la forma de detectar a estos pacientes, para que en los Centros de Reconocimiento se manejen los mismos criterios. En este sentido, González Luque aclara que la DGT está estudiando: "La manera en la que el médico tenga un papel más activo, pero con el debido respeto a la protección de la confidencialidad del paciente". •

Más información sobre la enfermedad y las actividades del Año de la Apnea www.separ.es





# La mezcla muchos coches y vacaciones centradas en pocos días provoca retenciones en algunas vías

La Semana Santa es la primera gran salida masiva del año y concentra en muy pocos días muchos movimientos de vehículos. Por esta razón se producen retenciones y, por ello, tanto la Dirección General de Tráfico (DGT) -que pone en marcha, donde se espera tráfico más denso, medidas para mejorar la fluidez de la circulación- como los conductores e, incluso, los periodistas, están estos días pendientes del tráfico.

En ocho páginas les damos todas las pistas sobre horas y días donde se prevén mayores retenciones, dónde están las obras y los desvíos, qué tramos en-

MAPA DE LAS **OBRAS Y PUNTOS** MÁS CONFLICTIVOS LOS PUNTOS CON

- POSIBLES DESVÍOS. **ITINERARIOS** ALTERNATIVOS...
- LAS PRINCIPALES MEDIDAS ESPECIALES
- LOS PEORES DÍAS Y LAS PEORES HORAS

tarlos, las medidas especiales que la DGT pone en marcha para mejorar la fluidez de la circulación... Además, en estos días, la DGT pone en alerta a todos sus efectivos, tanto la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil como a su personal de los Centros de

contrará de autovías, dónde se esperan

problemas y por qué causa, qué itinera-

rios alternativos puede tomar para evi-

Control de Tráfico, los helicópteros de vigilancia... En definitiva, todos los medios pendientes del tráfico para que estos cuatro días se desarrollen con la mayor normalidad posible.

# Las carreteras más conflictivas

| 9   | S DIMININA SHALA                          |                              |
|-----|---|------------------------------|
| CAR | RETERA POSIBLES TRAMOS<br>CONFLICTIVOS    | OBSERVACIONES                |
| A-1 | (Madrid-Límite provincia Álava)           |                              |
|     | Algete-El Molar-Venturada (M)             |                              |
|     | Cogollos-Villagonzalo-Burgos (BU)         |                              |
|     | Nudo Landa (BU)                           | <b>1</b> BU-30               |
|     | Armiñón (VI)                              | // A-1 y N-                  |
| A-2 | (Madrid-Zaragoza/Fraga-La Panadella/Sta   | a. Mª Camí-Cornellá)         |
|     | S. Fernando-Torrejón-Alcalá (M)           |                              |
|     | Lím. prov. Madrid-Taracena (GU)           | en retorno                   |
|     | Zaragoza (Z) Zaragoza                     | retornos y salidas           |
|     | Cornellá Llobregat (B)                    | construcción autovía         |
| A-3 | (Madrid-Valencia)                         | 97 B.J. B.                   |
|     | Madrid-Arganda (M)                        | M-45 y M-50 y R-5            |
|     | Lím. prov. Madrid-Honrubia (CU)           | puntuales                    |
|     | Chiva-Valencia (V)                        | A-7                          |
| A-4 | (Madrid-Sevilla/Jerez de la Frontera-Cádi | Z)                           |
|     | 11.11.000                                 | <b>№</b> / M-45              |
|     | Madrid (M) Ontígola-Ocaña (TO)            | N-301 en retorno             |
|     | Casilla Dolores-Dos Barrios (TO)          | R-4 en salida                |
|     | La Guardia-Tembleque (TO)                 |                              |
|     | Almuradiel-Venta Cárdenas (CR)            | mejora calzada               |
|     | Almuradiel (CR)-Sta. Elena (J)            | retorno                      |
| A-5 | (Madrid-Badajoz-Frontera portuguesa)      |                              |
|     | Alcorcón-Móstoles-Navalcarnero (M)        | <b>/</b> M-40, M-50 y R-50 h |
|     | Talavera Reina-Lím, prov. Cáceres (TO     |                              |
| A-6 | (Madrid-Collado Villalba/Adanero-A Coru   | ña)                          |
|     | Las Rozas-Villalba (M)                    | <b>A A</b>                   |
|     | Tordesillas (VA)                          | / A-62                       |
|     | Riego de la Vega-Manzanal Puerto (LE      | firme                        |
|     | Betanzos (C)                              | AP-9 sentido A Coruña        |
| A-7 | (Algeciras-Tarragona))                    |                              |
|     | Los Barrios (CA)                          | A-381 🔷                      |
|     |   | 8                            |

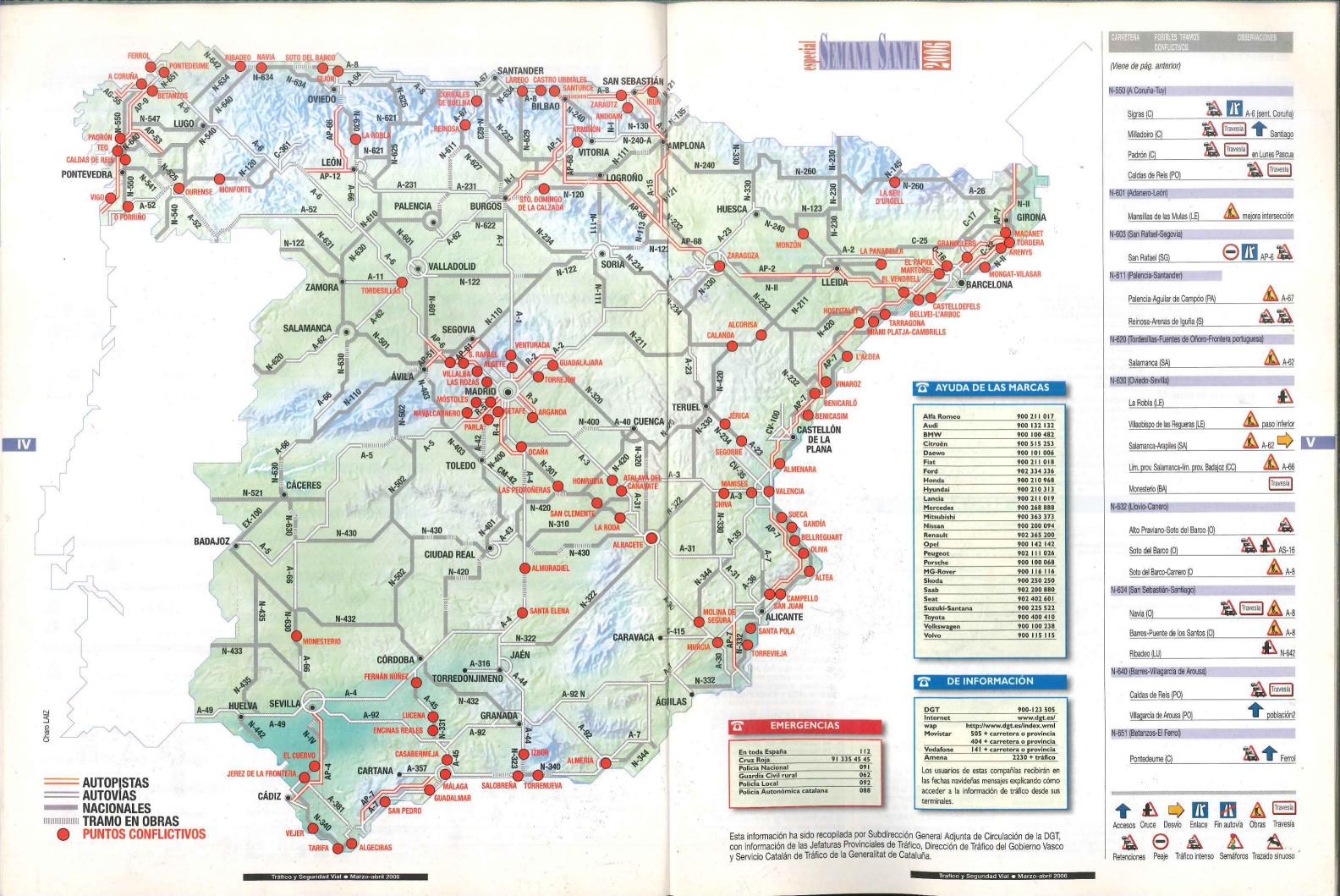
San Pedro (MA)

| ARRETERA POSIBLES TRAMOS<br>CONFLICTIVOS  | OBSERVACIONES CARRETERA POSIBLES TRAMOS OBSERVACIONES CONFLICTIVOS |
|---|--|
| Guadalmar (MA)                            | A-62 (Burgos-Salamanca-Aldehuela de la Bóveda)                     |
| Málaga-Ronda Oeste (MA)                   | Valladolid-Tordesillas (VA)  |
|   | Simancas (VA) variante. Estrechamient                              |
| Málaga-Ronda Oeste y Este (MA)            | Tordesillas (VA)   |
| Almería (AL)                              | A-66 (Gijón-Sevilla)   |
| Viator (AL)                               | Mieres (O)   |
| Murcia (MU)                               | A-67 ((Santander-Corrales Buelna/Reinosa-Limite prov. Palencia)    |
| Manises (V)                               | A-3  Molledo-Corrales de Buelna (S)                                |
| Almenaras (CS)                            | AP-2 (Zaragoza-El Vendrell/El Papiol-Molins de Rei)                |
| B (Bilbao-Avilés)                         |  |
| Irún (SS)                                 | Paso Biriatou El Vendrell (T)                                      |
| San Sebastián-Donostia (SS)               | en variante  Molins Rei-Barcelona-B-23)  AP-6 (Villalba-Adanero)   |
| Zarautz (SS)                              |  |
| Itziar (SS)                               | El Espinar-San Rafael (SG) túnel Guadarram                         |
| Santurzi-El Haya (BI)                     | AP-7 (Jonquera-Puzol-Silla-Murcia-Torremolinos-Guadiaro)           |
| Lím. Guipúzcoa-lím. Cantabria (BI)        | ensanchamiento Maçanet Selva (GI) en 🌃 🔾 en 👫 C-3                  |
| Castro Urdiales-Guriezo-Laredo (S)        | túneles Hoz Granollers-S. Celoni-Hostalric (B)                     |
| Laredo (S)                                | El Papiol (B)  AP-2 al en salid                                    |
| Gijón (O)                                 | AS-1 Martorell-Gélida (B)  |
| 30 (Albacete-Cartagena)                   |  |
| Murcia (MU)                               | Vilafranca-Sta. Margarita (B)                                      |
| 1 (Atalaya de Cañavate-Alicante)          | El Vendrell-Tarragona-L'Hospitalet (T)                             |
| Atalaya de Cañavate (CU)                  | A-3 San Juan (A)   |
| La Roda y Albacete (AB)                   | AP-9 (A Coruña-Vigo/Ferrol)  |
| 42 (Madrid-Toledo)                        | A Coruña (C) en AC-1   |
| Getafe-Parla-Torrejón (M)                 | Cecebre y Macenda (C)  |
| Lím. prov. Madrid-Lím. prov. Ciudad Real  | Teo (C) Santiag  |
| 15 (Aguilar de la Frontera-Málaga)        | Ferrol (C)   |
| Casabermeja-Málaga (MA)                   | C-31 (Barcelona-El Vendrell)                                       |
| Casabermeja-iwaiaga (iwa) Málaga (MA)     | Barcelona-Hospitalet LI. (B)                                       |
| Maiaga (MA) 52 (Benavente-Porriño)        | Viladecans (B)   |
|   | Prat LlobrCastelldefels-Costa Garraf (B)                           |
| Lím. prov. Zamora-lím. pr. Pontevedra (Ol | Cubelles (B)   |
| O Porriño (PO)                            | A-55  Cunit y Segur Calafell (T)  Travesla                         |
| 55 (Vigo-Tuy)                             | C-32 (El Vendrell-Palafols)  |
| Vigo (PO) Vigo y                          | AP-9 y AG-57 San Boi-Castelldefels (B)                             |

| CARRETERA POSIBLES TRAMOS OBSERVACIONES CONFLICTIVOS     | CARRETERA POS<br>CON  |
|--|-----------------------|
| Mongat-Vilassar-Arenys (B)                               | N-122 (Zaragoza-Por   |
| N-I (Burgos-Irún)  | Ágreda (SO)           |
| A -  | Zuzones-Arar          |
| Condado Treviño (BU) y Treviño (VI)                      | N-145 (La Seo D'Urg   |
| Iruña de Oca (VI) N-102                                  | La Seu D'Urg          |
| Andoain (SS)   | N-211 (Alcolea del P  |
| N-II (Zaragoza-Fraga/Pto. Panadella-Sta. María del Camí) | Alcorisa y Cal        |
| La Panadella-Sta. Mª del Camí (B) 🔑 🛍 en retorno         | N-225 (A-23-El Grao   |
| Arenys de Mar y Calella (B)                              | Almazora-Gra          |
| Tordera (B) Con Gl-600 (Can Bartoli)                     | N-232 (Vinaroz-Santa  |
| N-III (Madrid-Valencia)                                  | TV ZOZ (VIIIIIOZ GARR |
| Motilla del Palancar (CU)                                | Híjar (TE)            |
| N-IV (Madrid-Cádiz)                                      | El Burgo de E         |
| <b>A</b>   | Alfaro (LO)           |
| Córdoba (CO) y salidas Ronda Exterior                    | Agoncillo-Log         |
| Bellavista (SE)  Travesía                                | Briones y S. Vi       |
| El Cuervo (SE)   |                       |
| Jerez Frontera-Puerto Real (CA)                          | N-234 (Segorbe-Burg   |
| N-VI (Villalba-Adanero/Benavente-A Coruña)               | Jérica-Viver-S        |
| Ponferrada (LE) construcción glorieta                    | N-240 (Tarragona-Sa   |
| Nadela (LU) A-6 y Con LU-546                             | Monzón (HU)           |
| lñas (C) acondicionamiento                               | N-301 (Ocaña-La Ro    |
| S. Pedro de Nos (C) autovía                              |                       |
| N-110 (San Esteban de Gormaz-Plasencia)                  | Las Pedroñer          |
| Ávila (AV) Lircunvalación Ávila                          | San Clemente          |
| N-111 (Medinaceli-Límite provincia Navarra)              | N-310 (Manzanares-    |
| Radona (SO)  | Manzanares-l          |
| A  | N-320 (La Gineta-Ve   |
| ELLY OVERE DE SONIA COS                                  | Lím. Albacete         |
| Albelda Iregua-Logroño (LO)  An-68 y I 0-20              | Guadalajara (         |
| 209/01/0 (20)  | N-323 (Izbor-Motril)  |
| Estella (NA) A-12  | 11-011-               |
| N-120 (Logroño-Porriño/A-52)                             | Izbor-Salobre         |
| Nájera-Navarrete (LO)                                    | Izbor-Vélez de        |
| Santo Domingo de la Calzada (LO) Travesía                | N-331 (Córdoba-Ant    |
| Burgos-Lím. prov. Rioja (BU)                             | Fernán Núñez          |
| Monforte-Castro Caldelas (LU)                            | Aguilar de la         |
| O Barco (OU)   | Encinas Reale         |
| O Baroo (OO)   | N-332 (Sollana-Carta  |
| Ourense (OU)   |                       |

| RRETERA POSIBLES TRAMOS OBSERVACIONES CONFLICTIVOS                     | CARRETERA POSIBLES TRAMOS OBSERVACIONES CONFLICTIVOS   |
|--|--|
| 122 (Zaragoza-Portugal por Zamora)                                     | FLAttet Costs Dala (A)   |
| Ágreda (SO)  | El Altet-Santa Pola (A) poblac. y costa  |
| Zuzones-Aranda Duero (BU)  | Campello y Altea (A) población   |
| 145 (La Seo D'Urgell-Andorra)  | Oliva, Bellreguart, Gandia y Sueca (V)   |
| La Seu D'Urgell-Andorra (L)  | N-340 (Cádiz-Barcelona)  |
| 211 (Alcolea del Pinar-Fraga)  | Vejer, Tarifa y Algeciras (CA)   |
| Travesia   | Lím. prov. Málaga-Almuñécar (GR) desdobla. calzada   |
| Alcorisa y Calanda (TE) Procesiones en 225 (A-23-El Grao de Castellón) | Salobreña (GR)   |
| A -  | Torrenueva (GR)  |
| Almazora-Grao Castellón (CS) autovía puerto                            | Lím, prov. Almería-Albuñol (GR) desdob. calzada  |
| 232 (Vinaroz-Santander)  | Espinardo (MU) A-30 y A-7 en Espinardo   |
| Híjar (TE) Procesiones en  | Lím. pr. Valencia-lím. pr. Tarragona (CS)  |
| El Burgo de Ebro (Z)   | L'Aldea, Miami Platja y Cambrills (T)  |
| Alfaro (LO)  | Cambrills (T)  |
| Agoncillo-Logroño (LO)   | Roda de Bará (T)   |
| Briones y S. Vicente Sonsierra (LO)                                    | Bellvei y L'Arboc (T)  |
| celebra, religiosa 13 y 14 abril                                       | Vallirana y Cerbello (B)   |
| 234 (Segorbe-Burgos)   | N-344 (Almería-La Font de la Figuera)  |
| Jérica-Viver-Segorbe (CS) autovía A-23                                 | A STATE OF THE STATE OF THE PROJECT  |
| 240 (Tarragona-San Sebastián)  | Molina de Segura (MU) N-301  |
| Travesia   | N-400 (Toledo-Cuenca)  |
| Monzón (HU) 301 (Ocaña-La Roda/Albacete-Cartagena)                     | Tarancón-Alcázar Rey-Horcajada Torre (CU)  |
| e^   | A-40, Frecuentes vehículos pesados y especiales  |
| Las Pedroñeras (CU)  | N-403 (Toledo-Adanero)   |
| San Clemente (CU)  | Ávila (AV)   |
| 310 (Manzanares-N-320)   | N-420 (Córdoba-Tarragona por Cuenca)   |
| Manzanares-Lím. Albacete (CR)  | I for your Original of the year Owner (OD)   |
| 320 (La Gineta-Venturada)  | Lím. prov. Córdoba-lím. pr. Cuenca (CR)  |
| Lím. Albacete-Olmeda del Rey (CU)                                      | Mota del Cuervo (CU)   |
| Guadalajara (GU)   | N-430 (Badajoz-Albacete)   |
| 323 (Izbor-Motril)   | Lím. prov. Badajoz-lím. prov. Albacete (CR)  |
|  | N-525 (Benavente-Santiago de Compostela)   |
| Izbor-Salobreña (GR)   | Ourense-lím. Pontevedra (OU)   |
| Izbor-Vélez de Banaudalla (GR) desdob. calzada                         | Ourense (OU)   |
| 331 (Córdoba-Antequera)  | S. Cibrao das Viñas (OU) 🛕 const. 🚺 y vía servicio   |
| Fernán Núñez (CO)  | , and a series of the series o |
| Aguilar de la Frontera-Lucena (CO) Inicio y A-45                       | N-541 (Barbantes- (N-120) Pontevedra)  |
| Encinas Reales (CO)  | Carballiño-lím. pr. Pontevedra (OU)  |
| 332 (Sollana-Cartagena)  | 20/07/30/18/00/2009/se   |
| Torrevieia (A) A Población y costa                                     | (Pasa a pág. siguiente)  |

Accesos Cruce Desvío Enlace Fin autovía Obras Retenciones Peaje Tráfico intenso Semáforos Trazado sinuoso Travesía



MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

C-35. En la salida o en el retorno se habili-

tará un carril adicional mediante conos en

el tramo de acceso a AP-7 (Macanet)-Vi-

dreres-Pont d'Alou

Zona Costa Dorada: Recomenda-

# Medidas especiales

# ENCIONES TIMA SANTA AS RETE E LA UL EMANA



#### MADRID

#### DÍAS Y HORAS PUNTA

En la A-1, A-2, A-3, A-4, A-5, A-6, A-42, M-40, M-50, R-2, R-3, R-4, R-5 y AP-6, tráfico intenso el miércoles 12 de abril (de 11 a 24 horas), jueves 13 (6 a 15), viernes 14 (10 a 14), domingo 16 (11 a 24) y lunes 17 (14 a 23).

#### ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- A-1 (Madrid-Burgos-Irún). En la salida. para evitar retenciones en el tramo Alcobendas-S. Sebastián de los Reves-S. Agustín de Guadalix, se recomienda circular por la M-607 (Madrid-Colmenar Vieio) por M-609 a Soto del Real y Guadalix de la Sierra, donde, por M-608, a Venturada (pk 50 de A-1).
  - En el regreso, para evitar retenciones en la zona de El Molar (pk 40), se le recomienda tomar la M-608 en el pk 50 de la A-1 (Venturada), dirigiéndose hacia Guadalix de la Sierra, Soto del Real y Colmenar Viejo, por la autovía de Colmenar (M-607) hacia Madrid o M-40.

También en el regreso, para evitar las retenciones en Algete, utilice la M-104, desde el pk 32 de A-1 (S. Agustín de Guadalix), hacia Colmenar Vieio v por la autovía M-607 a Madrid o M-

Ambos itinerarios estarán debidamente señalizados

#### A-2 (Madrid-

Barcelona), @ En la entrada v salida puede utilizar la autopista de peaie R-2, desde el pk 2 de M-40 hasta pk 61 (Taracena) de la A-2.

#### A-3 (Madrid-Valencia) Itinerarios Madrid-Levante:

- Madrid-Valencia. Por la autovía A-3. Alternativa: autopista de peaje R-3.
- Madrid-Murcia/Alicante.
- Por A-3 hasta Atalaya de Cañavate y allí nor A-31 a La Roda y Albacete Desde aquí, a Murcia y Cartagena por A-30 o siquiendo por A-31 a Almansa y Alicante.

También por la A-4 (carretera de Andalucía) hasta pk. 62 y por N-301 hasta La Roda, desde donde seguiremos los itinerarios antes descritos a Murcia y Alicante.

 En el regreso por la A-3, para evitar las retenciones entre Arganda y Madrid, se recomiendan dos alternativas: 1ª En la salida del pk 22 (Arganda), tomar la M-506 a S. Martín de la Vega y M-301 a Madrid: la 2ª, en el pk 33 de A-3, tomar la autopista de peaie B-3 a Madrid

- Madrid-Murcia, Otra alternativa para este destino en la salida y entrada es la A-42 hacia Toledo; en el pk 74, CM-42 a Mora. Madrideios. Alcázar de S. Juan v Tomelloso, y por CM-400 a Sotuélamos, para por N-430 a Munera y CM-313 a Hellín (A-30) v de allí a Murcia.
- Madrid-Valencia norte/Castellón. la salida y retorno, por A-2 hasta Alcolea del Pinar (pk 134). Luego tome la N-211 a Monreal del Campo, A-23 dirección Teruel y Sagunto para enlazar con la autopista AP-7 a Castellón
- A-4 (Madrid-Cádiz). 

  En la salida y retorno, para evitar las retenciones en el tramo Seseña-Ocaña, puede utilizarse la autopista de peaie R-4, que, partiendo del pk. 48 de la M-50 se incorpora en el pk. 67.5 (Dos Barrios) de la A-4. En la salida, para evitar las retenciones entre Seseña y Araniuez, se recomienda que partiendo del pk 17 por M-50, pk 23 (Pinto) por M-506 (o bien del pk 30 -Ciempozuelos- y por

hasta pk 17 (Brunete). Desde aquí por M-600 a Navalcarnero para incorporarse a A-5 en nk 32

También en la salida puede utilizar la autopista de peaie R-5 desde pk 27 de M-40 incorporándose al pk 35 de la A-5.

- En el retorno, utilice los siguientes itinerarios debidamente señalizados para evitar posibles retenciones entre Valmoiado/Navalcarnero y Alcorcón:
- a) Partiendo de la A-5 en Talavera de la Reina, dirección CM-4000, por la Puebla de Montalbán a Toledo, para tomar A-42 (Madrid-Toledo) dirección Madrid. b) De pk 75 de A-5 (Maqueda), por N-
- 403 a Bargas y Olías del Rey, para tomar la A-42 c) Del pk 35 accediendo a la autopista
- de peaje R-5 hasta M-45 ó M-40. d) Desde la salida 32 de A-5, por M-

600 a'Brunete, donde se enlaza con la autovía M-501 a M-40. e) De la A-5 (pk 25), por M-413 a Arro-

yomolinos y Fuenlabrada y por A-42 a Ma-

Todos ellos, estarán debidamente señalizados

# ZONA CENTRO



M-404) se dirijan a A-42 a Toledo v por CM-42 a Mora v Madridejos (A-4) para continuar desde ahí hacia Andalucía.

DÍAS: 12, y 13 DE ABRIL

Estos itinerarios estarán debidamente señalizados.

MAS: 15, 16 v 17 DE ABRIL

- A-5 (Madrid-Badajoz). En la salida, para evitar las retenciones entre Madrid (M- v Alcorcón-Navalcarnero, se recomienda la autovía M-501 desde pk 36 de M-40
- A-6 (Madrid-A Coruña). 

  En la salida, para evitar retenciones y obras entre Torrelodones y Villalba, utilice la M-607 (Madrid-Colmenar Vieio-Navacerrada) para nor M-614 v M-600, salir al pk 47 de la autopista AP-6 (salida 2: Guadarrama).
- En el regreso, para evitar retenciones y obras, se aconseja desde pk 47 (salida 2: Guadarrama) tomar la M-600 hacia

A los vehículos procedentes o con destino a Brunete y S. Martín de Valdeiglesias, se desaconseja usar la A-5, recomendando circular por la autovía M-501, tomándola en el pk 36 de la M-40.

FI Escorial v. por M-505 (a Las Rozas v

Maiadahonda), M-503 (a Pozuelo de Alar-

cón) y, desde aquí, M-40 a Madrid.

M-501 (Alcorcón-Plasencia)

#### MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

A-1 (Madrid-Burgos/Irún). En la salida se instalarán conos en el acceso de M-100 a A-1 (pk 24,5) para facilitar la incorporación a la A-1.

En el retorno, se prolongará, mediante conos, la incorporación de la M-50 v M-100 a A-1 (pk 21) en el enlace de Algete. También se habilitará un carril en sentido contrario mediante conos que, partiendo del nk 44 (Fl Molar) ó 28 (Jarama) -según la intensidad del tráfico- conducirá directamente al nk 16 (variante de Alcohendas) sin posibilidad de salidas intermedias

A-3 (Madrid-Valencia), En la salida, se prolongarán mediante conos las incorporaciones de M-45 (pk 12), M-50 (pk 14) y R-3 (pk 33) a la A-3. También en la salida y retorno, se instalará un carril en sentido contrario mediante conos desde el pk 35 (Arganda), 51 (Villarejo de Salvanés) a pk 73 (Belinchón) en la salida, y al pk 102 (Saelices) y pk 117 (Montalbo) al 178 (Atalava del Cañavate) en la entrada, sin posibilidad de salidas intermedias, estableciéndose a su vez el itinerario a través de Motilla del Palancar por la N-III a Honrubia (pk 168 de A-3).

A-4 (Madrid-Cádiz). En la salida y retorno se reordenarán las vías de servicio e incorporaciones en el pk 49-58, que facilite la fluidez en este tramo.

A-5 (Madrid-Badajoz). En la salida, se prolongará mediante conos la incorporación de M-40 a A-5 para meiorar la fluidez en ese punto v se prolongará, de igual forma, la incorporación de Móstoles en el pk 23 y el enlace con R-5 (pk 35).

En la salida y el retorno, se instalará un carril en sentido contrario mediante conos entre los pk. 107 (Talavera de la Reina), pk. 69 (Quismondo), pk. 36 (Valmojado), pk. 29 (Navalcarnero) y pk. 31 de M-40 (en el reforno), sin posibilidad de salidas

A-6 (Madrid-A Coruña). En la salida y entrada, en función de las necesidades del tráfico, se abrirán los carriles centrales de la calzada comprendidos entre los pk 7 y 20 para toda clase de vehículos (excepto camiones, vehículos con remolque, articulados, etc)

Además en la salida se instalarán conos

en todas las incorporaciones de la vía de servicio a la A-6 a partir de la incorporación de M-50 (pk 23). En el retorno, a quienes accedan a la A-6 en el pk 39 (Villalba) sentido Madrid desde M-601 se les prolongará. mediante conos su incorporación. También se habilitará un carril en sentido contrario mediante conos que partirá del pk 46 (Villalba) y conducirá directamente a la calza-

A-42 (Madrid-Toledo). En el retorno se instalará un carril en sentido contrario al habitual mediante conos que partiendo del pk 44 (Yuncos) o del pk 29 (Torrejón de la Calzada) conducirá directamente al pk 10 (Getafe), sin posibilidad de salidas intermedias.

da central de A-6 (Bus-VAO), con salida a

#### TOLEDO

#### DÍAS Y HORAS PUNTA

M-30 o Puerta de Hierro.

En A-4, A-42, A-5 y N-301, tráfico intenso el miércoles 12 de abril (de 16 a 22 horas), jueves 13 (7 a 13), domingo 16 (12 a 23) y lunes 17 (14 a 22).

#### ITINERARIOS ALTERNATIVOS

En A-4, en la salida y retorno, para evitar las retenciones en el tramo Aranjuez-Ocaña, la autopista de peaje R-4 es alternativa a la autovía A-4 en el tramo Madrid-Dos Barrios

#### MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

A-4. En la salida, se instalará un carril en sentido contrario al habitual entre el pk 67 (Dos Barrios) y el pk 95 (Tembleque), para evitar las retenciones entre Dos Barrios y La Guardia

También en la salida se limitarán accesos de la vía de servicio entre pk 52-50 (Ontígola) y se reordenará la incorporación

En el retorno se anulará el carril lento entre los pk 75 v 79 (La Guardia) para facilitar la fluidez de la circulación en ese tramo.

A-42. En la salida y el retorno, se adoptarán medidas especiales mediante conos habilitando dos carriles de circulación en el sentido que lo demande el tráfico entre los pk 73 y 77,500 (Toledo-Polígono Nieves-incorporación CM-42).

#### CUENCA

#### DÍAS Y HORAS PUNTA

En A-3, A-31 y N-301, tráfico intenso el miércoles 12 de abril (de 15 a 24 horas), jueves 13 (7 a 15), viernes 14 (15 a 23), sábado 26 (15 a 23), domingo 16 (9 a 23) y lunes 17 (9 a 15).

#### ITINERARIOS ALTERNATIVOS

En el retorno, y en función del esta-

do del tráfico en las carreteras N-301 -a su paso por Las Pedroñeras y Ocaña (A-4)-- v A-31/A-3 -- Atalava de Cañavate--, se señalizará v dirigirá el tráfico sentido Madrid alternativamente desde La Roda (Albacete) bien por A-31 v A-3, bien por N-301 a Ocaña (A-4).

0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24

 Se establecerá el itinerario alternativo en el retorno a través de N-III en el tramo Motilla del Palancar-Honrubia.

#### MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

A-3. En la salida y retorno se habilitará un carril en sentido contrario al habitual mediante conos, que finalizando en pk 73 (Relinchón) o siendo su comienzo el nk 102 (Saelices) dará continuidad al instalado hasta Madrid

También en la salida y retorno se anularán carriles lentos en pk 103 (Saelices) y pk 151 (La Almarcha)

## 70ΝΑ CΑΤΔΙΤΙÑΑ BARCELONA

#### DÍAS Y HORAS PUNTA

En AP-2, AP-7, C-32, B-23, C-31, N-II. C-17. N-340. C-35 v C-16. tráfico intenso el jueves 13 de abril (de 16 a 22 horas). viernes 14 (8 a 15), domingo 16 (16 a 22) v lunes 17 (12 a 22).

#### ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- Zona Costa Brava. Se recomienda circular por AP-7 v se ofrece como alternativa B-20 v C-32 (hasta Palafolls): N-II (norte): C-35 v Gl-600.
- Zona Costa Dorada. Se recomiendan C-32 Sur y AP-7, mientras que la alternativa es C-31 y N-340.
- Zona de Sitges, Vilanova i La Geltrù y Cubelles. El itinerario recomendado es la C-32, y el alternativo, AP-7, C-15 y
- Itinerario del tráfico Tarragona-Girona-Francia: AP-7 por el Tercer Cinturón (El Papiol-Mollet del Vallés) sin entrar en la ciudad de Barcelona.
- Itinerario Barcelona-Lleida: Recomendado, autovía del Baix Llobregat (A-2) y N-II; la alternativa, por B-23, AP-2 y AP-

# MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

AP-7/AP-2/B-23. Quedará instalado un carril en sentido contrario al habitual desde Vilafranca a Barcelona (Av. Diagonal) el domingo 16 de abril y el lunes 17.

AP-7. Habrá un carril en sentido contrario al habitual entre El Vendrell y Vilafranca el domingo 16 de abril y lunes 17.

C-32 Norte. Se habilitará un carril especial

mediante conos desde el peaie de Arenys de Mar (pk 105,8) hasta Vilassar (pk 91,8) v desde éste hasta el enlace con R-20 (nk 25) el domingo 16 de abril y el lunes 17 por la tarde.

C-32 Sur. Se instalará un carril en sentido contrario al habitual de Castelldefels al pk 60 de B-20 (Ronda de Dalt), el domingo 16 de abril y lunes 17

#### LLEIDA

#### DÍAS Y HORAS PUNTA

En AP-2, A-2, N-145, N-240 y C-14 tráfico intenso el jueves 13 de abril (de 16 a 22), viernes 28 (8 a 15), domingo 16 (16 a 22) y lunes 17 (12 a 22).

#### ITINERARIOS ALTERNATIVOS

Zona Mediterráneo: Itinerario recomendado: AP-2 Alternativo: A-2 y N-

v C-31, tráfico intenso el jueves 13 de abril (de 16 a 22), viernes 14 (8 a 15), domingo 16 (16 a 22) y lunes 17 (12 a 22).

#### ITINERARIOS ALTERNATIVOS

do, AP-7; alternativo, N-340.

#### ZONA CATALUÑA



240.

#### MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

N-145. En las salidas y retornos se instalará un carril adicional en el tramo Andorra-La Seu d'Urgell.

#### **GIRONA**

#### DÍAS Y HORAS PUNTA

En AP-7, N-II, N-152, C-31, C-35 y C-65, el jueves 13 de abril (16 a 22 h.) viernes 14 (8 a 15), domingo 16 (16 a 22) v lunes 17 (12 a 22).

#### ITINERARIOS ALTERNATIVOS

7ona Costa Brava: Recomendado. por AP-7: alternativo, N-II.

#### MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

AP-7. En el retorno del domingo 16 de abril y lunes 17, se habilitará un carril en sentido contrario al habitual desde el acceso de Salou hasta El Vendrell-Vilafranca. dando continuidad al instalado en la provincia de Barcelona.

#### ZONA LEVANTE

#### **VALENCIA**

#### DÍAS V HORAS PLINTA

En AP-7, A-23, A-3, A-35, A-7, N-332 y A-35, máxima afluencia de vehículos el miércoles 12 de abril (de 16 a 22 horas), jueves 13 (8 a 14), domingo 16 (10 a 18) y lunes 17 (8 a 23).

Tráfico v Seguridad Vial ● Marzo-abril 2006

DÍAS: 15, 16 y 17 DE ABRIL

### ZONA LEVANTE

#### A-23: SEGORBE-VIVER DÍAS: 16 v 17 DE ABRII N-232 A CV-35: LA ELIANA-PATERNA A-3: VALENCIA-CHIVA CASTELLÓN DÍAS: 13, 16 y 17 DE ABRI A-31: ALBACETE-LA ROD DÍA: 16 DE ABRIL WALFINGIA A.7: ENLACE CON A.2 DÍAS: 12. 13. 16 v 17 DE ABRIL ALBACETE N-430 A-31

- Itinerarios provinciales N-340 y N-332. Para evitar las travesías de ambas carreteras, se recomienda la

#### - Itinerarios interprovinciales

autopista de peaje AP-7.

Valencia-Alicante (por autovía), Valencia por V-31, A-7, A-35, N-344 a Fuente la Higuera, y de allí a la autovía A-31 a Alicante

Valencia-Murcia (por autovía). Valencia por V-31 , A-7, A-35, N-344 a Fuente la Higuera, y de allí a la autovía A-31 hasta la salida pk 224 Aspe/Elche para allí tomar A-

#### MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

A-3. En la salida y el retorno, se habilitará un carril en sentido contrario al habitual desde Valencia hasta Chiva, que aumentará la fluidez del tráfico en este tramo de carretera

A-7. En la salida y retorno, ordenación en el enlace con A-3

CV-35. En el retorno, se habilitará un carril en sentido contrario al habitual del pk 8 al 14,5 (La Eliana-Paterna).

#### CASTELLÓN

#### DÍAS Y HORAS PUNTA-

En AP-7, A-23, N-232 v N-340, tráfico intenso el miércoles 12 de abril (de 16 a 21 horas), jueves 13 (16 a 22), viernes 14 (8 a 14), domingo 16 (10 a 18) v lunes 17 (8 a 23).

#### ITINERARIOS

#### **ALTERNATIVOS**

Con el fin de evitar las retenciones en las travesías de N-340, se

recomienda la Autonista del Mediterráneo AP-7, que discurre paralela a ella.

#### MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

A-23. En el retorno del domingo 16 de abril v lunes 17 se anularán carriles lentos v accesos mediante conos entre los pk 36 v 39 para aumentar la fluidez del tráfico en el tramo Segorbe-Viver.

#### ALBACETE

#### DÍAS Y HORAS PUNTA

 En A-30, A-31 y N-322, tráfico intenso el miércoles 12 de abril (de 15 a 21 horas), jueves 13 (9 a 14), viernes 14 (9 a 14), sábado 26 (15 a 22), domingo 16 (9 a 20) v lunes 17 (9 a 22).

#### ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- En el retorno, en sentido Madrid, y en función del estado del tráfico en N-301 y A-31/A-3 (Atalaya de Cañavate), se dirigirá el tráfico alternativamente, mediante señalización, desde La Roda por A-31 y A-3, o por N-301 a Ocaña (A-4) y Madrid.
- Itinerario Hellín-Madrid, para evitar el tramo La Roda-Albacete, en el retorno del domingo 16 de abril y lunes 17: desde Hellín (pk 309 de A-30) por CM-503 a Munera (N-430), de aquí a Sotuélamos para allí tomar CM-400 a Tomelloso v por CM-42 a Alcázar de San Juan, Madridejos, Mora y Toledo, donde se toma A-42 hacia

A-4: BAILÉN-SANTA ELENA-ALMURADIEL

DÍAS: 16 v 17 DE ARRII

#### MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

A-31. Se habilitará un carril en sentido contrario al habitual dirección Madrid. mediante conos, en el tramo Albacete-La Roda, en el retorno del domingo 16 de

#### ZONA SUR

#### SEVILLA

#### DÍAS Y HORAS PUNTA

 En AP-4, A-4, A-49 v A-92, tráfico intenso el miércoles 12 de abril (de 15 a 22 horas), jueves 13 (10 a 22), viernes 14 (10 a 22), domingo 16 (10 a 22) y lunes 17

#### ITINERARIOS ALTERNATIVOS

Para evitar las retenciones en la travesía de El Cuervo (N-IV) se recomienda la autopista de peaje AP-4.

#### MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

A-4. En el retorno del domingo 16 de abril se instalará un carril adicional en A-4 acceso a SF-30

#### GRANADA

#### DÍAS Y HORAS PUNTA

 En A-44, A-92 y N-340, tráfico intenso el miércoles 12 de abril (18.30 a 22,30 horas), jueves 24 (10,30 à 14,30). viernes 14 (18,30 a 22,30), sábado 26 (10.30 a 22.30), do-**ZONA NORTE** 

mingo 16 (10 30 a 22.30) v lunes 17 (10,30 a 14,30).

## ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

N-323. En el retorno desde la Costa hacia el interior, se instalará un carril adicional mediante conos dirección Granada en el tramo Motril-Granada (nk 169 a 190), así como en N-340 entre los pk 327 y 329 (Salobreña).

# N-632: SOTO DEL BARCO DÍA: 16 DE ABRIL N-632 N-632 4-63 0 4-64 N-634 2 4-8 OVIEDO (9)

DÍAS Y HORAS PUNTA

#### CÁDIZ

DÍAS Y HORAS PUNTA En AP-4, N-IV, N-340 v A-480, máxima afluencia el miércoles 23 (de 15 a 23,30 h.), jueves 24 (14 a 20) y domingo 16 (de 12 a 22)

#### ITINERARIOS ALTERNATIVOS

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

#### MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

N-443. Se habilitará un carril adicionalmediante conos en el tramo que une la autopista AP-4 con Cádiz, incluvendo el puente José León de Carranza sobre la bahía de Cádiz, lo que permitirá aumentar la fluidez del tráfico el miércoles 23 y lunes 17 de abril

En AP-66, A-66, A-8, N-632 v N-634, tráfico intenso el miércoles 12 de abril (15 a 22 horas), jueves 24 (11 a 13) y domingo 16 (17 a 22).

rá un carril en sentido contrario al habitual

Chiclana-Conil el sábado 26 y domingo 16

v adicional mediante conos en el tramo

A-4. En el retorno se instalarán medidas

de ordenación mediante conos en Puerto.

Real y en la circunvalación de Jerez de la

JAÉN

En A-4 y A-44, circulación intensa el

miércoles 12 de abril (de 14 a 23 horas),

jueves 8 (7 a 15), domingo 16 (8 a 23) y

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

A-44 (Acceso a A-4). En el retorno del

habilitará un carril en sentido contrario

Despeñaperros), así como el instalado

aumentarán la fluidez del tráfico en este

incorporación de A-44 a A-4 en Bailén.

También en el retorno se ordenará la

**ASTURIAS** 

dirección Madrid, entre Sta, Elena-Venta

domingo 16 de abril y lunes 17, se

de Cárdenas-Almuradiel (paso de

entre La Carolina y Bailén, que

DÍAS Y HORAS PUNTA

lunes 17 (8 a 22).

Frontera el sábado 26 y domingo 16 de

de abril

#### ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- Oviedo-Gijón: La A-66 y A-8 o por la AS-18.
- Oviedo-Avilés: La A-66 y A-8 o por la AS-17 y AS-18. Gijón-Avilés: La A-8 o por la AS-
- Llovio-Avilés: Por A-8 o N-632 y

Travesía de Oviedo: Por A-66 (circunvalación) o por N-634.

### MEDIDAS DE ORDENACIÓN DE TRÁFICO

N-632. En retorno del domingo 16 de abril, anulación de carriles lentos en el tramo de Soto del Barco (pk 114-115) así como en las incorporaciones en la variante de Avilés

test

**PRUEBA TEÓRICA COMÚN DE** CONOCIMIENTOS

PARA TODOS LOS PERMISOS



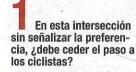
Las preguntas y posibles respuestas son las mismas que utiliza la DGT en los cuestionarios para la obtención del permiso de conducir. El conjunto no corresponde a un cuestionario concreto, sino que las preguntas se han seleccionado entre varios y, además, se ha variado el orden de las posibles respuestas.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

# **CAMBIAN LOS TEST**

Más fácil y más claro, esa es la filosofía de algunos cambios que se han introducido en la prueba de conocimientos teóricos para obtener el permiso de conducción, como puede apreciarse en los nuevos test que se irán publicando a partir de este número.

No son los únicos cambios. El cuestionario para la prueba común de conocimientos, pasa de tener 40 a 30 preguntas; y la mitad de ellas referidas a conceptos básicos de seguridad vial.

Asimismo, se ha suprimido el apartado de mecánica para los permisos de camiones (C), autobuses (D), y taxis y ambulancias (BTP). La prueba específica para estos permisos, que tenía 16 preguntas, pasa a 20 y, aunque se mantienen algunas cuestiones relativas a mecánica, se trata de mecánica de mantenimiento. Por último, se considerará apto el examen si no falla más del 10% de las respuestas que, en el caso de esta prueba común de conocimientos, se admite el fallo de hasta tres de las 30 preguntas.



- a) Sí, pero sólo a los dos primeros.
- b) Sí, a todo el grupo
- c) No, porque no son vehículos de motor.

A partir de la señal

se aplicarán todas las nor-

mas de...

a) Poblado.

b) Fuera de poblado

rretera convencional.

c) Circulación por una ca-



¿Puede usted circular sobre las marcas viales del centro de la calzada?

- nuas.
- b) Sí, porque es un tramo recto y hay seguridad.

a) Sí, porque son disconti-

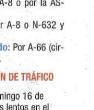
c) No.



T En esta situación. tienen prioridad de paso lo animales?

- a) No. los animales en la calzada no tienen nunca prioridad de paso.
- b) Sí.
- Sí, porque ya están cruzando la calzada.









**ZONA SUR** 

A-44 (ACCESO A-4): BAILÉN

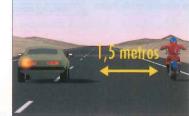
N-340. En la salida y el retorno, se instala-

El agente con toques de silbato cortos v frecuentes le ordena...

- a) Que reanude la mar-
- b) Detenerse.
- c) Que se detenga a la derecha fuera de la calzada.



- a) No, porque invade el sentido contrario.
- b) No, porque deja más de 1.50 m. de separación y tiene que ocupar el carril de sentido contrario.



Pit

Pit

c) Sí, porque deja la separación adecuada y ocupa el carril contiquo.

Su teléfono móvil no dispone de mecanismo de "manos libres". ¿puede utilizarlo mientras está detenido en un semáforo?

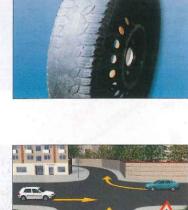


- a) Sí, porque el vehículo está inmovilizado.
- b) Sólo en el caso de estar en vía urbana.
- c) No.

Cuando los neumáticos se desgastan más por el centro que por los bordes, la presión de inflado es...

- a) Correcta.
- b) Inferior a la necesaria.
- c) Superior a la necesaria.
- Si las trayectorias de los vehículos llegasen a cortarse, ¿cuál pasaría el primero?
- a) El vehículo rojo.
- b) El vehículo azul.
- c) El vehículo blanco.





Una forma de ahorrar combustible en su vehículo es...

a) Parar el motor en inmovilizaciones prolongadas, tales como atascos, etc.



c) Utilizar el vehículo con el motor en punto muerto bajando pen-

El vehículo verde disminuye la velocidad porque el adelantamiento que está haciendo el vehículo blanco es peligroso. ¿Es correcto?



- a) Sí, con el fin de que el vehículo blanco vuelva cuanto antes a la derecha.
- b) No. el vehículo verde no debe variar su velocidad.
- c) No, porque el vehículo que se aproxima en sentido contrario ya le advierte del peligro con las luces.

En general, los conductores deben..

- a) Esperar con el fin de ver qué hacen otros usuarios.
- b) Prever las intenciones v anticiparse a los movimientos de los demás usuarios.



c) Empezar a señalizar las maniobras en el momento de realizarlas.

Si lleva el vehículo muy cargado, debe tener en cuenta que...

- a) El consumo del vehículo disminuye.
- b) La aceleración será menor y la distancia de frenado mayor.



c) La distancia de detención del vehículo será menor.

4 Los cristales de su vehículo están cubiertos de hielo. Antes de ponerse en marcha. ¿qué debe hacer?

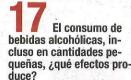
- a) Limpiar solamente el parabrisas delantero.
- b) Limpiar solamente los cristales de la zona delantera.
- c) Limpiar todos los cristales.



- a) Los atropellos a peatones.
- b) Las colisiones frontales entre vehículos.
- c) Los alcances traseros.



- a) Sí, porque el vehículo verde todavía no se ha desplazado.
- b) No, debe esperar para comprobar si el vehículo verde se desplaza y adelanta.
- c) No, porque está prohibido adelantar a dos vehículos a la vez.



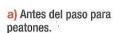
- a) Mejora la precisión en el manejo del vehículo.
- b) Aumenta el tiempo de reacción y reduce la percepción del en-
- c) Se perciben mejor los riesgos.
- 🔘 Al entrar en la glorieta, debe...
- a) Pasar antes que el vehículo que se aproxima por su izquierda.
- b) Detenerse para obser-

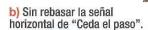


var el tráfico.

c) Ceder el paso al vehículo que está dentro de la glorieta.

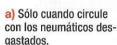
¿Dónde debe detenerse el vehículo amarillo para ceder el paso a los vehículos de la vía transversal?





c) Sin franquear la línea transversal discontinua.



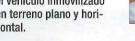




- b) Sólo cuando el vehículo vaya muy cargado.
- c) Sobre todo si circulo a velocidad elevada, aunque lleve los neumáticos en buen estado.

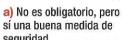
¿Es correcto

- reglar el espejo retrovisor interior con el vehículo en marcha?
- a) No: debe hacerse con el vehículo inmovilizado en terreno plano y horizontal.

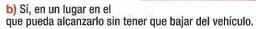


- b) Sí, siempre que circule lentamente.
- c) Sí, porque es la manera más correcta de reglarlo.

Es obligatorio llevar en su turismo el chaleco reflectante?



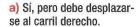
sí una buena medida de seguridad.



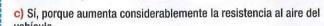
c) Sí, es suficiente con llevarlo en el maletero del vehículo.



El conductor del vehículo verde quiere sequir de frente en la intersección. ¿Puede hacerlo?



- b) Sí, pero deberá obedecer la señal de 'stop' como si fuera a girar a la izquierda.
- c) No, las marcas de la calzada no se lo permiten.
- ¿tiene influencia en el consumo de combustible del motor de su vehículo?
- a) No. cuando se circula dentro de los límites autorizados.
- b) No, porque no tiene in-





- a) Dando un pequeño paseo o durmiendo, si es necesario, para descansar.
- b) Tomando algún medicamento estimulante.
- c) Tomando alguna bebida alcohólica que estimule.
- Presencia un accidente. ¿Está obligado a auxiliar o solicitar auxilio?
- a) No, porque no estoy implicado en el accidente.
- b) Sólo en el caso de que soliciten mi ayuda.
- c) Sí, además debo colaborar para evitar otros daños o peligros.



a) 80 kilómetros por hora.

velocidad máxima permiti-

En esta vía. la

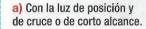
b) 90 kilómetros por hora

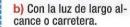
da a un turismo es...

c) 100 kilómetros por hora.



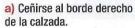
En esta travesía de un poblado insuficientemente iluminada, circula-

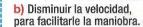




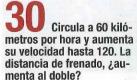
c) Con la luz de posición solamente.











a) Sí, aumentan ambas en la misma proporción.



b) No. la distancia de frenado aumenta en mayor proporción.



27: b; 28: a; 29: a; y 30: b. 55: p: 53: c: 54: c: 52: a: 56: c: 17: b; 18: c; 19: c; 20: c; 21: a;

p: 13: p: 14: c: 12: 3: 19: p: 7: c; 8: c; 9: a; 10: a; 11: a; 12: 1: p! 5: 9! 3: c! 4: p! 2: p! 6: c!

A mayores atascos, más motoristas v. en consecuencia. más accidentes. sobre todo cuando la moto es una herramienta de trabajo. A esos más de 110,000 profesionales se dirige el "Manual para trabajadores motoristas", donde se analiza el riesgo de accidente v medidas para evitarlos.



Manual de seguridad vial para trabajadores motoristas

# PROTEGERSE MEJOR

Néstor NORMA

1 "Manual de Seguridad Vial para Trabajadores Motoristas", elaborado por el Instituto Mapfre de Seguridad Vial v AES-PAL(Asociación

de Especialistas en Prevención v Salud Laboral), se dirige a una población aproximada de 110.000 empleados y trabajadores que utilizan el vehículo de dos ruedas casi a diario. la mayoría perteneciente al sector de mensajería y de alimentación preparada. En general, se acepta como la principal causa de siniestralidad el factor humano, causante del 95% de los accidentes, mientras un 4% se debe al mal estado de las vías y un 1%, al mal estado del vehículo.

El uso creciente de ciclomotores y motocicletas en el entorno laboral, por su mayor capacidad

para sortear los atascos, ha elevado el índice de accidentes de este colectivo. El estudio analiza esos riesgos, atribuíbles a factores como el alcohol, la fatiga y el sueño, presentes en casi la mitad de

los accidentes mortales de los motoristas profesionales. El estudio destaca que el conve-

LOS RIESGOS DEL **MOTORISTA** 

> Se conduce a velocidad excesiva por exigencia del

**PROFESIONAL** 

Las comunicaciones con la empresa desde el vehículo distraen al conductor.

- Los vehículos son propiedad del trabajador y no tienen buenas condiciones de mantenimiento
- Se manipulan para tener mayor No tienen las condiciones ergonó-
- micas necesarias. Los neumáticos están en malas con-
- Las luces son ineficientes.
- Los frenos están en mal estado.

nio colectivo de este sector es insuficiente, va que no menciona aspectos básicos relativos a la seguridad, como el uso de gafas, zapatos o botas, guantes y otros elementos protectores. Precisamente, las partes más afectadas en los siniestros son las piernas, cráneo, brazos v cara.

VEHÍCULO VULNERABLE. El trabajo revela un mayor uso de este tipo de vehículo en zonas urbanas y la vulnerabilidad de sus usuarios en caso de accidente. Entre los riesgos inherentes al trabajo y al vehículo, el manual destaca que se suele conducir a velocidad excesiva debido a la exigencia del propio trabajo. Además, es habitual su manipulación mecánica para obtener mayor potencia.

Por otro lado, la necesidad de establecer una comunicación continua con la empresa desde el vehículo distrae al conductor, quien, en general, suele ser el propietario del mismo y no lo suele tener en buenas condiciones de mantenimiento; de ahí que elementos como los frenos, neumáticos y alumbrado se encuentren en mal estado. Por último, este tipo de vehículos, según el estudio no tiene las condiciones ergonómicas necesarias para pasar en él largas horas de trabajo. •



Tráfico y Seguridad Vial SP Marzo-abril 2006 Tráfico y Seguridad Vial 33 Marzo-abril 2006



# FMASIADAS "RAYAS"

El consumo de ciertas drogas sube en 2005 mientras se baten records de toneladas incautadas y los exámenes toxicólogos señalan que el número de conductortes muertos en accidente que había consumido cocaína se ha doblado en sólo cuatro años. Expertos en estupefacientes lo ven como sígnos de alerta y explican a "Tráfico y Seguridad Vial' las consecuencias de las drogas al volante.

Carlos NICOLÁS FRAILE

egún el Observatorio Europeo de las Drogas, España fue el segundo país de la Unión Europea donde más cocaína se consumió en 2005 y uno de los primeros en

éxtasis y cannabis. A la vez, mucha de la droga que llega a Europa entra por

nuestro país, como señala un informe de Naciones Unidas, que reconoce "incautaciones de cocaína extraordinariamente voluminosas en España y Portugal en 2005". De hecho. según el Plan Nacional sobre Dro-

gas, el año pasado fue récord de incauque hace unos años. Y, naturalmente.

> Sea como fuere, es científicamente innegable, primeson perjudiciales e impiden conducir con seguridad; todavía muchas personas siguen

tación en España, donde, en total, se requisaron más de 50 toneladas de droga. Y, por si fuera poco, el comienzo de 2006 sigue el mismo camino: sólo en tres operaciones antidroga en febrero pasado en España y Portugal, las fuerzas de seguridad ya han intervenido 11 toneladas de cocaína y 4,5 de hachís. Estos indicadores apuntan a que ciertas drogas parecen tener ahora más adeptos

muchos de ellos son conductores.

ro, que las drogas y, segundo, que consumiendo estupefacientes antes de coger el coche, como demuestran las autopsias realizadas por el Instituto Nacional de Toxicología (INT) a 1.349 conductores muertos en accidentes en 2004: más del 10% había ingerido por lo menos un tipo droga y, lo más significativo: el 8% había tomado cocaína, el doble en cuatro años. El INT prevé que esta línea ascendente continúe en el próximo informe correspondiente a 2005. "El consumo de drogas en España es un problema emergente; los jóvenes tienen un acceso fácil e importante desconocimiento de los efectos y, en edades medias de la vida, el consumo es más controlado, pero el deterioro del organismo es muy peligroso" afirma Juan Carlos González Luque, asesor médico de la DGT.

Todos los expertos consultados coinciden en que las sustancias estupefacientes son compañeras de viaje muy poco recomendables. En palabras de Manuel Rivadulla, catedrático de Toxicología de la Universidad de Santiago de Compostela, experto en drogas y tráfico, está demostrado que "las drogas disminuyen la capacidad de manejo de un vehículo de motor". Y los efectos pueden ser muy diversos, según sean drogas depresoras, estimulantes o perturbadoras del sistema nervioso, "Hay drogas que producen sedación (alcohol, morfina, heroína, ansiolíticos...) y hacen que tardes más en reaccionar. En cambio, las anfetaminas o la cocaína

JUAN CARLOS GONZALEZ LUQUE,

"La droga altera las percepciones e impide conducir con seguridad"

"La cocaína es la más frecuente en muertos y heridos graves. Cuanto más grave el accidente, más 'coca' aparece"

son estimulantes, alteran la percepción del riesgo, las decisiones son más rápidas y se cometen más errores -explica Javier Álvarez, profesor de Farmacología de la Universidad de Valladolid-. Cada vez tenemos más evidencias de los riesgos que producen las drogas en el conductor". Dos recientes investigaciones prueban la relación del cannabis -la droga ilegal más consumida en España y en el mundo- y los accidentes de tráfico. Un estudio francés de diciembre pasado afirma que "los positivos detectados en cannabis estaban asociados a un aumento del riesgo de accidente de

# CRÓNICA DE UNA 'ESNIFADA'



# **OBJETIVO: DETECTORES 100% FIABLES**



En España hay distintas iniciativas para combatir el uso de drogas al volante. Es más, 2006 será "año clave en

España para estar en condiciones técnicas de establecer límites y hacer controles de drogas", afirma Juan Carlos González Lugue. asesor médico de la DGT. El proyecto internacional 'Rosita', que tiene el respaldo de la UE y en el que participa la DGT, es el más veterano: comenzó en 1999 y llega ahora a su fase final. Según su director, Manuel Rivadulla, "el obietivo fundamental es lograr dispositivos eficaces para saber si el

conductor consumió estupefacientes seis u ocho horas antes de empezar a conducir". Para mejorar la fiabilidad de los detectores, un equipo científico en colaboración con la agrupación territorial de Galicia de la Guardia Civil tomó muestras de saliva de conductores en zonas de ocio durante nueve meses y comparó los resultados de los análisis 'in situ' con los de laboratorio, infalibles. Hasta el momento, "la efectividad es mayor en cocaína y opiáceos (95-98%) que en anfetaminas (83%) y cannabis (65%) -asegura Rivadulla-. Buscamos correlacionar el dato de la saliva con el de sangre, como se hace con el alcohol -en aire y sangre-, pero la detección de drogas en el organismo es más compleja que la del alcohol, porque no pasa al cuerpo de la

misma manera". Otros dos provectos comienzan en 2006. Uno, diseñado por la DGT, durará 18 meses v estudiará la efica-



cia de dispositivos de detección, los signos visibles de los efectos tóxicos y el tratamiento de muestras de saliva; y dos, el macroproyecto de cuatro años 'DRUID', que abarcará toda la problemática y revisará todas las drogas, incluido el alcohol.

Y aunque todavía no hay controles de droga, el pasado uno de enero los Mossos d'Esquadra (policía autonómica catalana) empezaron a incluir tests antidroga en algunos controles de alcoholemia, "Tres de cada cuatro positivos en carretera fueron confirmados en el laboratorio", declara Francisco Cermerón, jefe de Investigación de Accidentes de los Mossos d'Esquadra. "Tenemos que evitar que se conduzca en malas condiciones, no podemos permitir que conduzca alquien que está drogado".

"LA DROGA SIEMPRE

CONDUCTOR, AUN

EN PEQUEÑÍSIMAS

(ANTONIO MORENO.

PSICOTERAPEUTA)

INFLUYE EN EL

CANTIDADES"

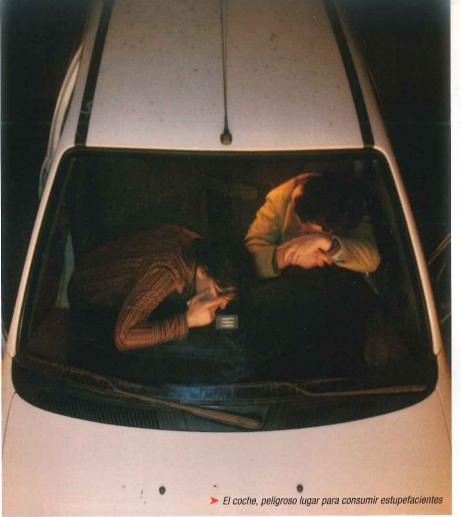
#### ANTONIO, ex-cocainómano

"Estás eufórico v te crees el rev de la carretera'

Hace diez años, Antonio (41 años) conducía un ciclomotor después de tres días de fiesta con alcohol y cocaina. "No lo recuerdo bien, debí quedarme dormido en plena marcha v me estrellé contra un camión". Estuvo cuatro meses ingresado, los médicos tuvieron que reconstruirle la cara, perdió el olfato y la movilidad en una pierna. Su vida cambió por completo: "Mi familia destrozada; mi relación de pareja, al caraio v tuve que cerrar mi restaurante". Antonio es discapacitado total, trabaja, pero sin hacer esfuerzos físicos y todos los años tienen que operar su pierna dos o tres veces. Sin dudarlo, afirma: "Si me viera a mí mismo antes del accidente, me pegaría dos hostias. No hav que dejarse llevar por nadie". Recuerda que "después de consumir, casi siempre nos movíamos en coche. En esos momentos estás eufórico y te crees el rev de la carretera, pero no tienes los mismos refleios". Antonio cree que "las campañas de concienciación están bien, pero habría que hacer algo más a nivel de la calle. Si te matas, es tu problema, pero ¿qué culpa tienen los demás de que uno se dro-

tráfico, que se multiplica hasta por cinco según la dosis". Y otra investigación similar, también de 2005, de la Universidad de Auckland (Nueva Zelanda), muestra que "el uso habitual de la marihuana tiene un vínculo innegable con los accidentes de tráfico" y puede aumentar más de diez veces el riesgo de accidente.

Pero, ¿son conscientes las personas que toman drogas del peligro para ellos mismos y para otras personas? Antonio Morales, psicoterapeuta experto en tratamiento de drogodependencias de Pro-



MANUEL RIVADULLA. tico de Toxicología de la Universidad de Santiago director del Proyecto 'Rosita'.

"Pondría un 'multón' al que conduzca drogado"

de la coca la hacen aún más peligrosa para la conducción que el alcohol" yecto Hombre en Málaga, cree que mezcla explosiva de consecuencias in-

"Las características

"quienes la consumen no perciben el riesgo mientras están bajo su influencia". Y añade: "la droga siempre afecta a la conducción, hasta en pequeñísimas cantidades y para el consumidor no habitual es aún peor, pues tiene menos tolerancia y no se sabe cómo puede reaccionar su organismo. En mi opinión, tomar drogas y llevar un coche es un acción estúpida, peligrosa para todos". Pero si una sustancia puede ser perjudicial, varias a la vez forman una

SEBASTIÁN, ex-politoxicómano

"Me desmayé aparcando, no es posible circular drogado



"No sabía lo que hacía. Conducía por ciudad v había tomado pastillas y alcohol. De

pronto, perdí el control, me desvié hacia la derecha y me fui contra una barandilla, suerte que no pasaba nadie. A pesar del choque, continué circulando v después deié el coche por ahí. Al día siguiente no recordaba nada". Así explica Sebastián, de 29 años. uno de los incidentes que vivió durante su adicción a varias sustancias, época en la que con frecuencia conducía intoxicado. "Otro día me desmayé mientras estaba aparcando y una ambulancia tuvo que sacarme del coche. Cinco minutos antes circulaba por la ciudad". Sebastián sabe que tuvo suerte, porque podría haber causado un daño irreparable, y no sólo a él mismo: "Después me di cuenta del peligro para otras personas, pero en ese momento no piensas" Por propia experiencia sabe que "no es posible circular drogado. En el coche, cero drogas", afirma.

sospechadas y, desgraciadamente, es algo muy habitual: el análisis toxicológico del INT muestra que de entre todos los conductores estudiados muertos con droga en el cuerpo, la mitad había asociado alcohol y cocaína y en más del 70% se encontraron alcohol, drogas y/o medicamentos mezclados. El por qué de los cócteles de drogas nos lo da Antonio Marcos, director del Servicio de Drogodependencias de Cruz Roja en Valladolid: "pasar de alcohol a cocaína y de cocaína a alcohol busca nivelar efectos opuestos -la coca anima y el alcohol relaja-". Según Marcos, "dos sustancias son aún peor que una porque provocan

JAVIER ALVAREZ. ofesor de Farmacología de la "Las drogas aumentan la probabilidad de accidente: tardas más en reaccionar y alteran la percepción del riesgo"

"Baio la influencia de las drogas, las personas no ven los riesgos y asumir más riesgo en la conducción significa más accidentes"

una 'ida y venida' constante de mensajes contrarios que confunde al cerebro e impide al conductor atender a la carretera, coordinar adecuadamente los movimientos y responde con rapidez". Y otro signo que confirma esta tendencia a mezclar son las muestras de saliva de conductores tomadas para el proyecto 'Rosita', uno de varios que actualmente trabajan para lograr métodos fiables de detección 'in situ' de estupefacientes (ver recuadro). Su director, Manuel Rivadulla, asegura que "aunque no estudiamos el consumo, hemos detectado altos porcentajes de 'coca', muchas veces mezclada con cannabis". •

# **ASÍ AFECTAN** LAS DROGAS **AL CONDUCTOR**

Las drogas impiden conducir un vehículo con seguridad porque deterioran las capacidades físicas y mentales. Estos son los efectos de las más frecuentes.







- Falsa percepción de espacio y tiempo
- Ebriedad
- Problemas para ver colores
- Reacciones lentas
- Falsa sensación de seguridad
- Distracción

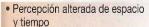


- Excitación, euforia, comportamiento impulsivo
- Sobrevaloración de las propias capacidades Agresividad
- Percepción alterada
- Menor concentración
- Falta de sensación de fatiga



- Falta de sensación de fatiga
- Euforia, excitación Sobrevaloración de las propias
- capacidades Movilidad limitada
- Retraso del sueño
- Agotamiento agudo
- Reacciones violentas e inexplicables

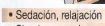




- Euforia, comportamiento impredecible
- Ilusiones ópticas
- Deslumbramientos y visión borrosa
- Falta de concentración y atención



- Distorsión de la percepción, alucinaciones
- · Reacciones agresivas ante el tráfico
- Ansiedad, pánico
- Reaparición imprevisible de los



- Shock, sensaciones muy intensas
- Convulsiones, fuertes calambres
- Comportamientos más arriesgados y violentos.
- Visión afectada





- Sensación de relajación y bienestar
- Más sensibilidad a la somnolencia
- Dificulta la concentración
- Más tiempo para reaccionar
- Reflejos y movimientos más lentos
- Visión borrosa y fatiga ocular
- Dificultad al coordinar

Encuesta Seguridad Vial 2005: Los españoles opinan

# LO MÁS PELIGROSO

La mayoría de los encuestados se muestran muv preocupados en lo relativo a los accidentes de tráfico y aseguran cumplir las normas. Sin embargo, siguen siendo demasiados los que reconocen no ceder el paso a peatones, no llevar el cinturón en asientos traseros y exceder los límites de velocidad.

urante el pasado mes de diciembre de 2005, la Dirección General de Tráfico (DGT) realizó 18.000 entrevistas con el fin de determinar la percepción que tienen los ciudadanos de la seguridad vial y los hábitos

para prevenir accidentes. A través de los datos obtenidos, se comprueba que la mayoría considera los accidentes de tráfico más preocupantes incluso que el paro o la vivienda.

Casi la totalidad de los encuestados asegura cumplir determinadas normas, como llevar el cinturón en asientos delanteros o no conducir nunca bajo los efectos del alcohol o las drogas. Sin embargo, las cifras son más negativas en cuanto a abrocharse el cinturón en asientos traseros -menos del 70% lo hace- o conducir tras haber tomado un par de cervezas o vinos. Aunque consideran que hablar por el móvil mientras se conduce es la principal causa de distracciones, casi un 15% reconoce hacerlo en alguna ocasión.

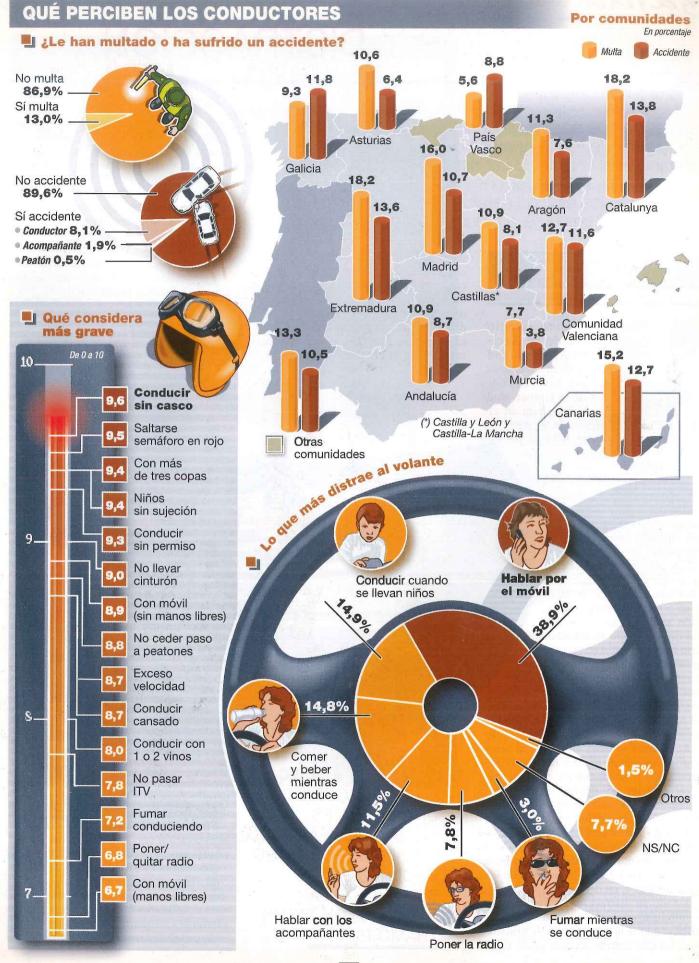
Menos de un 10% de los motoristas conduce sin casco, lo más peligroso según los encuestados, por delante incluso de saltarse un semáforo en rojo o conducir después de haber bebido, conductas consideradas también como muy peligrosas. Otro dato: según las res-



puestas de los encuestados, Catalunya y Extremadura son las dos comunidades autónomas más multadas y también las que tienen más accidentes. En general, varones, jóvenes y residentes en el País Vasco son los que más reconocen infringir las normas en alguna ocasión.

Por otro lado, prácticamente la totalidad de los españoles se muestra a favor de medidas como los controles de alcoholemia, los radades y la implantación del permiso por puntos. ◆





Los coches automáticos ya están en todos los

En 2010, el 50% de los

coches europeos irá

# ANUNCIOS Y **DISTRACCIÓN** AL VOLANTE

cimientos, se han ido elaborando una

serie de normas encaminadas a evitar el

Se estima que en aproximadamente un 30% de los accidentes de tráfico aparece como factor concurrente la distracción al volante. Evitar determinadas situaciones como conducir en situaciones de fatiga, de falta de sueño, baio los efectos de alcohol y/o tóxicos, o hablar por teléfono contribuye a reducir las distracciones.

ian Carlos GONZÁLEZ LUQUE. det Elena VALDÉS RODRÍGUEZ. det F. J. ÁLVAREZ GONZÁLEZ.

n reciente estudio publicado en Accidents Analysis and Prevention v realizado por investigadores de la Universidad de Nottingham en el Reino Unido ha analizado el papel

de los anuncios en relación a la atención y distracción mientras se conduce.

Sabemos que, en situaciones de baja demanda de atención. dedicamos parte de ésta a observar o mirar distintos objetos mientras conducimos. Se estima que dependiendo de las circunstancias del tráfico, tipo de carretera, meteorología, etc., entre un 20% y un 50% del tiempo la atención se dirige hacia aspectos no directamente relacionados con la conducción (como ver el paisaje), al mismo tiempo que se busca, procesa y analiza la información sobre potenciales factores de riesgo (como un peatón que se acerca al paso de cebra, o un coche se incorpora a la calzada...) El conocimiento de esta realidad se tiene en cuenta al diseñar las señales de tráfico, de ofrecer información al conductor así como al realizar el diseño y decidir el emplaza-

La cuestión objeto de controversia, y clave para la seguridad vial, es conocer si esos anuncios publicitarios captan más tiempo del debido la atención de los conductores y, en definitiva acaban provocando su distracción, reduciendo el rendimiento psicomotor e incluso contribuyendo a la producción de colisiones. En este sentido, existen pocos estu-

miento de los anuncios publicitarios,

tanto en carretera como en ciudad.

dios que hayan analizado el papel de los anuncios en carretera y ciudad y su relación con las distracciones con el riesgo de colisión. El estudio mencionado y otros previos admiten la no existencia de dicho riesgo y, en base a esos cono-

emplazamiento de publicidad en lugares inadecuados. Por ejemplo, situar un anuncio en el recorrido de una curva es potencialmente más peligroso que hacerlo en el sentido de la circulación en un tramo recto. Si al anuncio y a la ubicación inadecuada del mismo, se le añaden otros factores que requieran un aumento transitorio de la atención y/o algún otro factor de riesgo como velocidad inadecuada o aumento de la densidad de tráfico. la situación puede complicarse v facilitar la colisión.

Aún cuando la norma sobre publicidad en las carreteras españolas solventa una gran parte del problema planteado, desde esta sección de Salud Vial queremos hacer hincapié en algunos aspectos encaminados a reducir las distracciones al volante, va que intervenir sobre los 'factores' que atraen nuestra atención, como los anuncios, es más complejo.

En primer lugar es fundamental evitar la fatiga al volante. El conductor debe descansar cada 2 horas, v esto es independiente del recorrido que haya realizado, va sean 200 km. o 20 a causa de un atasco. Las personas mayores y en condiciones meteorológicas adversas deben descansar cada menos tiempo.

La fatigabilidad está relacionada con situaciones de de privacion de sueño, no haber dormido lo suficiente o mala calidad del sueño, o con circunstancias en las que existe una mayor somnolencia/sedación; por ello, debe evitarse conducir bajo los efectos del alcohol y otros tóxicos, así como bajo el efecto de medicamentos sedantes (hipnóticos, tranquilizantes, ansiolíticos).

La conducción adecuada a la velocidad, a la vía, las condiciones del tráfico y/o a las condiciones metereológicas permite responder mejor a las demandas de atención.

Simultanear la conducción con una conversación con teléfono móvil supone una situación clara de riesgo.

No hemos de olvidar otros factores como la temperatura adecuada en el interior del vehículo, ambiente tranquilo, y todo aquello que favorezca nuestras posibilidades de permanecer concentrados en la compleja tarea de la conducción. •



# **"SITUAR UN ANUNCIO**

EN EL RECORRIDO DE UNA CURVA ES POTENCIALMENTE MÁS PELIGROSO QUE HACERLO EN EL SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN EN UN TRAMO RECTO"

segmentos, desde un Smart a un Ferrari equipado con cambio automático frente al 20% actual. Hoy, en España se puede escoger entre 900 coches diferentes equipados -200 de ellos de serie- con este sistema que está viviendo una CAMBIO auténtica revolución. Analizamos sus ventajas e inconvenientes y los distintos sistemas que ofrece el mercado. co que se vieron por estos lares datan de los años 80 y la verdad es que, tras probarlos, a uno se le quitaban las ganas de repetir. Tenían sólo tres marchas, daban tirones y la relación prestaciones-consumos que ofrecían era desastrosa. Sin embargo, los tiempos cambian y en un cuarto de siglo ha dado tiempo a asistir a una auténtica revolución.

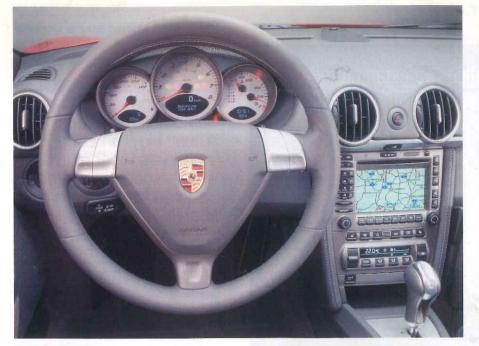
1 cambio automático nunca ha sido santo de devoción del conductor español lo que habitualmente también ha coincidido con los gustos del resto de los europe-

os. Muchas son las razones. En primer lugar, este mecanismo que ahorra el pedal de embrague y los cambios manuales, si así se desea, siempre se ha visto como una moda 'made in USA' más que como un elemento práctico que además facilitaba la conducción. Claro que los inicios tampoco fueron como para animar mucho al comprador. Los primeros coches con cambio automátidos, bienvenida la oferta hasta en los utilitarios... De hecho, se puede decir que quien prueba ya no quiera ver un coche con cambio manual ni en pintura. Y todo apunta a que este será el fu-

Adiós a los 'tirones', se acabó el abu-

rrimiento, fuera consumos disparata-

COMO UN FÓRMULA-1. Un estudio de la consultora estadounidense JDPower anuncia que, en 2010, el 50% de los automóviles europeos irá equipado con



> En el Porsche "Carrera" se puede cambiar mediante las teclas plateadas que lleva el volante.

cambio automático, frente al 20% actual. Sin embargo, esto aún quedará lejos del 95% ó del 75% que sale de las fábricas americanas y japonesas, respectivamente. Sin embargo, vamos camino de convertirnos en unos 'vagos' al volante v. lo que es lo mismo, nuestro futuro a bordo de un automóvil pasa por disfrutar realmente de la conducción sin tener que retirar las manos del

En España, el cambio de mentalidad y las ganas de probar esta 'nueva' experiencia ha llegado en buena parte en los últimos dos o tres años gracias a la presencia en los circuitos de Fórmula-1 de nuestro compatriota Fernando Alonso, que ha atraído la atención, y de los comentaristas de la televisión, que han sabido explicar, los entresijos de un Fórmula-1 entre los que se encontraba el cambio automático secuencial con mandos en el volante de estos monoplazas, sistema cuyo manejo no difiere mucho del de un cambio automático moderno disponible por ejemplo en un Citroën, Audi, Porsche o Alfa Romeo, por poner sólo algunos ejemplos.

Además, los fabricantes han lanzado al mercado auténticas joyas de ingeniería como el cambio 'DSG' del Grupo Volkswagen (ver recuadro), el '7G-Tronic' de Mercedes o el recién aparecido cambio automático de ocho marchas de Lexus. Estas piezas han conseguido mejorar el tiempo de respuesta frente a un cambio ma-

# NACIÓ EN UN ZEPPELÍN



El primer fabricante de una caja de cambios automática fue la empresa alemana Zahnradfabrik

Friedrichshaeen (ZF) que, en 1900, tuvo que diseñar un cambio para las rélices de los Zeppelín. Así comenzó su carrera. En los ochenta llega la revolución gracias a que la electrónica permite ofrecer diferentes tipos de 'respuesta': económico. normal y manual, todo un desafío en aquella época. En 1989, se inicia la comercialización de la caja 'Tiptronic', desarrollada por Bosch y Porsche y fabricada por ZF. Este cambio con función secuencial y gran eficacia supuso la puerta de entrada a todo lo que se ha podido ver después. En 2001, ZF lanzó, en el 3MW "Serie 7", el primer cambio automático de seis marchas y el sistema "shift by wire" o ausencia de uniones mecánicas entre la alanca selectora y la caja de cambios.

nual, reducir los consumos (gran 'handicap' de este tipo de cambios) e, incluso, en algunos casos por debajo de los homologados por un modelo de cambio manual y eliminar prácticamente los 'tirones' de la transición entre marchas. Por ello, es fácil entender que cada día

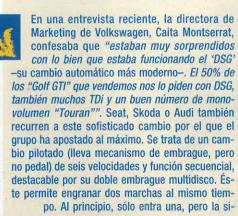
# **EL CAMBIO IDEAL**

**EL PRECIO MEDIO** 

DE UN CAMBIO

**AUTOMÁTICO ES** 

DE 1.000 EUROS







quiente se queda preseleccionada, engranada v dispuesta para entrar en cuanto haga falta. Cuando llega el momento (se llega al régimen máximo o el conductor lo decide), el paso es inmediato (dos décimas de segundo) y sin el menor síntoma de 'tirón' o pérdida de potencia. El 'DSG' es el cambio automático más suave v rápido del mercado y mejora en casi todas las posibilidades mecánicas los consumos y las aceleraciones respecto a un modelo léntico pero con cambio manual.



> En algunos modelos de Citroën es posible, con sólo apretar un botón, cambiar de manual a automático.

se vendan más coches dotados de cambio automático.

OFERTA MUY AMPLIA Además, la amplia oferta también ayuda. A día de hoy, en España hay posibilidad de comprar 900 coches diferentes dotados de cambio automático, de los que nada menos que 250 llevan este dispositivo como equipo de serie. Si se adquiere este elemento como extra, hay que decir que el precio medio de un cambio automático es de unos 1.000 €, aunque el abanico es amplísimo con precios

que oscilan entre los 420 € del más económico 'Easytronic' de Opel y los 8.000 € del más caro, el 'F1' de Ferrari. Pero ya no hay que tener una berlina de gama alta o un deportivo de excepción para disfrutar de un modelo automático; hoy pueden disfrutar de este cambio desde un Smart de 9.000 €

> sa". Absolutamente todos los segmentos del mercado se han tenido que rendir a las cualidades de un sistema que, poco a poco, va calando en el conductor español y europeo.

hasta un Ford 'Mondeo', pasando por

un Volkswagen "Golf" o un Opel "Cor-

La eficacia de este mecanismo ha llegado a tal punto que los pocos modelos híbridos comercializados en el mundo cada vez con más éxito como el Toyota "Prius", los Honda o los va numerosos Lexus recurren a cambios automatizados que aprovechan al máximo las posibilidades de la potencia y el par del motor y multiplican la eficiencia de sus motores de combustión y eléctricos.

En el transcurso de un atasco es fácil que un conductor pise el pedal del embrague alrededor de 350 veces cada hora, un esfuerzo y una tensión que desaparecen con un cambio automático. Además, si tenemos en cuenta que el motor de un coche dotado de cambio automático está protegido contra el sobre-régimen -es decir, que es imposible pasarlo de revoluciones-, y que apenas requiere mantenimiento, cada vez son más las ventajas que obligan al menos a plantearse esta opción. Y difícil es cambiar de idea una vez que se ha dado el paso.

# ¿CON OCHO MARCHAS BASTA?

El 80% de los coches con cambio automático tiene normalmente cuatro o cinco velocidades. De seis cada vez hay más y ya no es raro oír hablar de un cambio automático de siete marchas. Lo ha puesto de moda Mercedes con su cambio 7G-Tronic, que lo combina a veces con la opción Direct Select. En este caso, una palanca que sale de la caña de la dirección sustituye a la tradicional del piso, dejando libre ese hueco en el túnel central. Resulta extraño ver un coche sin palanca de cambios, pero las marchas se pueden accionar desde unas teclas integradas en el volante. Con siete velocidades también encontramos en el mercado español los Audi con cambio Multitronic y los Honda Jazz, que pueden llevar un cambio denominado CVT de siete relaciones y función secuencial. Pero Lexus, la división de lujo de Toyota, ha rizado el rizo con su cambio automático de ocho marchas, el primero del mundo. Lo que se persigue es aprovechar mejor hasta el último caballo del motor en los primeros desarrollos y dejar las marchas más largas para desahogar la mecánica y tam-

bién para reducir los consumos.



Comodidad de utilización, sobre todo

 Seguridad, al no tener que retirar las manos del volante.

 Versatilidad, al poder conducir en automático o en manual secuencial.

A veces, menor consumo y meiores prestaciones.

Reduce la fatiga y el estrés.

Permite concentrarse en otros aspectos de la conducción.

 Son más caros, pero la diferencia es cada vez menor.

Algunos incrementan el consumo.

 Los menos sofisticados (sobre todo en utilitarios) son algo bruscos.

Las averías (poco habituales) son más caras que en uno manual.

• En algunos, las aceleraciones son más

➤ Lexus ha presentado

#### CARACTERÍSTICAS

#### MOTOR:

Cilindrada: 1.493 c.c. Potencia máxima:

88 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasoil.

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

De serie: Airbags frontales delanteros. Antibloqueo de frenos ABS+EBD. Cinturones de seguridad delanteros con pretensores. Entre otros.

#### DIMENSIONES:

3,82 mts. (long.) 1,66 mts. (anc.) 1,50mts. (alt.) Maletero: 254 litros.

Urbano, 5.5 I./100 km. Carretera, 3,9 I./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO \*\*\*\*

PRECIO: Desde 12.700 €.

CARACTERÍSTICAS

### **AUTOPISTA**





NOTA MEDIA: 7.1. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,3.

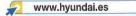
COMENTARIO. - Junto con una ligera renovación estética, la firma coreana ha dado 'un paso adelante' e incorpora el motor tu-

bodiésel de 1,5 litros y cuatro cilindros con 88 CV de potencia en sustitución del antiquo tres cilindros. La ganancia es sustancial en apartados como el consumo, las prestaciones y, sobre todo, en la calidad del ruido proveniente del motor.

El "Getz" actual se distingue en su exterior por un frontal de nuevo diseño tanto por su paragolpes y tomas de aire como por su capó, con unas nervaduras más marcadas. En el interior se retocan la

instrumentación v el salpicadero v se emplean nuevos teiidos en la tapicería.

El motor pasa a ser un cuatro cilindros de 1,5 litros de cilindrada y se ofrece con dos niveles de potencia: 88 CV, para la versión que dispone de turbocompresor con geometría fija, y 110 CV, si es variable. El menos potente ya ofrece unas prestaciones más que suficientes para viaiar sin muchas complicaciones y destaca, sobre todo, por su facilidad para subir de vueltas desde prácticamente el ralentí y por unos consumos ajustados para las prestaciones que ofrece.



# **AUTO Y DIESEL**

#### Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia máxima: 150 CV a 4.000 r.p.m. CARBURANTE:

Gasoil. **EQUIPAMIENTO DE** 

De serie: Airbags frontales delanteros. Airbags laterales tórax traseros. Airbags cortina, ABS, EBV. ESP y ASR. Cinturones de seguridad con pretensores y limitador de esfuerzo. Isofix en plazas traseras y pasaiero delantero. Entre

Opcional: Airbags laterales traseros (510 €). Entre otros.

# DIMENSIONE

4.20 mts. (long.) 1,77 mts. (anc.) 1,45 mts. (alt.) Maletero: 330 litros.

Urbano, 6,9 I./100 km. Carretera, 4.6 I./100 km.

# RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

\*\*\*\* PRECIO: 21.450 €.

COMENTARIO.- El "Mégane", el líder de



- Motor agradable y enérgico
- Seguridad general y confort. Frenos Relación entre precio y equipamiento



- Hueco para piernas en plazas traseras
- ► Maletero algo justo. Luneta trasera Consumo real mayor que sus rivales

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

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

# RENAULT MEGANE 2.0 dCi 150 CV

ventas en el mercado español, acaba de protagonizar una ligera transformación estética que se ha acompañado de importantes cambios técnicos. Por ejemplo, toda la gama monta de serie ESP, lo que se une a la completa dotación de seguridad de un coche que presume de cinco estrellas EuroNCAP. Además, el criticado tacto de la dirección se ha mejorado de forma bastante apreciable, y los frenos siguen exhibiendo la potencia y resistencia acostumbrada. El diseño interior gana enteros, pese a las sutiles variaciones encaminada, sobre todo, a la mejora de la calidad percibida y a la eliminación de desajustes y 'grillitos'. Pero la gran novedad es su nueva versión diésel 2.0 dCi, un motor completamente nuevo equipado con inyección 'common rail' con invectores piezoeléctricos, culata de 16 válvulas, turbo variable, filtro de partículas sin mantenimiento... Sus 150 CV, suaves pero enérgicos, se hacen

notar en forma de altas prestaciones -tam-

bién estrena un cambio manual de seis

marchas-, aunque el gasto medio real reba-

www.renault.es

sa los siete litros.

#### MOTOR 16

COMENTARIO .- Para empezar, hay que hablar de un "Yaris" más seguro en relación al modelo que sustituye. Primero, porque frena mucho mejor. Y segundo, porque lleva hasta airbag de rodilla. La nueva generación "Yaris" transmite más confianza y aplomo, se conduce con mayor facilidad v su motor turbodiésel con 90 caballos de potencia mueve el conjunto de 1.115 kilogramos con una agilidad extraordi-

Hemos escogido la versión "Sol 5n Automático", en la que el cambio robotizado de cinco marchas permite circular por zonas urbanas sin tener que recurrir a un incómodo embraque v. si apetece cambiar de forma manual. la función secuencial lo permite.

El motor D4-D anda bien y gasta poco; en concreto, nos ha dado un consumo medio de 6 litros cada 100 kilómetros con una autonomía. en esas condiciones, de casi 650 kilómetros (800 kilómetros a 120 km/h. mantenidos), Lástima que recurra a una rueda de repuesto de emergencia y que, cuando se apura el motor, la sonoridad se eleve por encima de la media. También es verdad que el coche es algo caro. pero si tenemos en cuenta su equipamiento de serie, la eficacia de su cambio automático y la calidad que transmite desde el último rincón, lo cierto es que la inversión compensa.

## TOYOTA YARIS 1.4 D4-D





| Estética:7        | Potencia:8        |
|-------------------|-------------------|
| Acabado:9         | Elasticidad8      |
| Habitabilidad:8   | Cambio:           |
| Maletero:9        | Velocidad punta:8 |
| Confort:          | Aceleración:8     |
| Instrumentación:7 | Consumo:9         |
| Equipamiento:7    | Sonoridad:6       |

Frenos: .........8 Dirección: ......8 Ruedas: ......8 Luces: .....

Suspensión: .....9

Estabilidad: ...

**NOTA MEDIA: 7,8 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,3** 

COMENTARIO.- Si todo va bien, para que cambiar. Este parece haber sido el lema de Seat a la hora de enfrentarse al 'restyling' del "Ibiza", un modelo que se enfrenta a toda una avalancha de pesos pesados de reciente factura. Afronta una nueva

etapa con leves modificaciones estéticas o mecánicas. Y hablando de éste último aspecto, es el 1.9 TDi de 100 CV el que ocupa el punto de equilibrio en la gama.

**COCHE ACTUAL** 

www.toyota.es

Se trata de un propulsor con tecnología inusual, sólo empleada en turismos por el grupo VAG, pero que, con el tiempo, viene demostrando que aprovecha hasta la última gota de combustible. Nos referimos al sistema de alimentación mediante bomba-invector, que si bien proporciona un funcionamiento menos refinado que los extendidos 'common-rail', atestigua un rendimiento impresionante.

Un motor de garantía para quien quiera asegurarse unas prestaciones y un bajo costo por kilómetro. Y si por factor motor el "Ibiza" es un claro destacado en su segmento, tanto el comportamiento como la habitabilidad son de referencia en su clase. Un modelo, sin duda. de interés.

www.seat.es

# SEAT IBIZA 1.9 TDi-100 CV





- Prestaciones elevadas
- ▶ Consumos



- Precio algo elevado
- ► Motor poco refinado
- Acceso plazas traseras en 3 puertas

.........7

| Estética:           | Potencia:8        |
|---------------------|-------------------|
| Acabado:8           | Elasticidad8,     |
| Habitabilidad:7.    | 5 Cambio:         |
| Maletero:           | Velocidad punta:8 |
| Confort:            | Aceleración:7.    |
| Instrumentación:7.5 |                   |

Equipamiento: .....8

Elasticidad ......8,5 Velocidad punta: ....8 Aceleración: ......7,5 Consumo: .....8

Sonoridad:

Estabilidad: Suspensión: .......8 Dirección: .....8 Ruedas: ...........8,5 

Carretera, 4.0 I/100 km RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

\*\*\*\*

PRECIO: Desde 14.215 €.

CARACTERÍSTICAS

Cilindrada: 1,364 c.c.

Potencia máxima:

90 CV a 3.800 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasoil

**EOUIPAMIENTO DE** 

SECURIDAD.

De serie: ABS+EBD+BA

(Asistencia a la frenada).

Airbags frontales v

laterales delanteros.

Airbag de cortina, Isofix en

dos plazas traseras. Entre

otros.

Oncional: Control de

estabilidad VSC+frenos de

disco traseros+espejos

calefactables (750€).

Entre otros

DIMENSIONES:

3.75 mts. (long.) 1.69 mts.

(anc.) 1,53 mts. (alt.)

Maletero: 272 litros.

CONSUMO: Urbano.

5.4I/100 km.

Carretera, 4 I/100km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

\*\*\*\*

PRECIO: Desde 17.350 €

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:

Cilindrada: 1.896 c.c.

Potencia máxima:

100 CV a 4,000 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasoil.

**EQUIPAMIENTO DE** 

De serie: Airbags frontales.

ABS. Anclajes Isofix para

sillitas de niños. Entre

otros.

Opcional: Airbags de

cabeza (plazas delanteras

v traseras) + laterales

(510€). Sensor de Iluvia

(168€). Desconexión

airbag (55€). Entre otros

**DIMENSIONES:** 

3,95mts. (long.) 1,70 mts.

(anc.) 1,44 mts. (alt.)

Maletero: 445 litros.

Urbano, 6,4 I/100 km.

NOTA MEDIA: 7.8 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8.1.



CON NIEBLA. Reduce el deslumbramiento bajando el haz de luz e ilumina mejor el lado izquierdo de la calzada.

# **LUCES** INTELIGENTES

Una nueva generación de faros que iluminan en función de la conducción y de las condiciones climatológicas acaba de ser desarrollada por Mercedes. Con estos nuevos faros inteligentes, la luz ilumina la calzada en toda su anchura -hasta unos 120 metros- cuando la velocidad es superior a 110 km/h. lo que supone que el conductor ve 50 metros más leios que con luces de cruce convencionales. Además los antinieblas que incorpora iluminan meior el lado contrario de la calzada y, al mismo tiempo, el haz de luz más ancho reduce el deslumbramiento por niebla, mientras no se superen los 100 km/h. Igualmente, mejoran el alumbrado en las curvas hasta un 90%, porque las lámparas siguen automáticamente el giro del volante. El precio de esta opción oscila entre 620,80 y 1386,24 euros.





EN CURVAS. Sique en su giro al volante e ilumina 25 metros más que los faros no direccionables.

Se llama 'Hydraxer' v es el último neumático de la marca Kleber, desarrollado para berlinas familiares, cupés v monovolúmenes. Aleja los límites del aquaplaning, reduce en dos metros la distancia de frenado

**NEUMÁTICO DE ALTAS** 

**PRESTACIONES** 

en mojado, las

vibraciones y el ruido de rodaie. Además, sus usuarios cuentan con un servicio gratuito de asistencia por 3 años. 24 horas v 7 días en toda Europa.

**PEUGEOT** está **REVISANDO SU "407"** 

debido a una anomalia en el circuito de arranque (elcircuito de arranque puede ponerse en funcioanmiento por sí mismo) En españa se han venddio 10.588 unidades de este modelo

## **APARCA SOLO**

IPA es el nombre del sistema de aparcamiento inteligente con el que Toyota ha equipado a la última generación del "Prius". Se señala en la pantalla el lugar en el que se quiere aparcar y el coche selecciona, por sí mismo, el ángulo de dirección correcto para cada maniobra, a partir de las señales que le llegan de la dirección, los sensores de aceleración o el ángulo de las ruedas. El conductor no tiene que tocar el volante, sólo debe controlar la velocidad mediante el pedal del freno y vigilar que no haya ningún objeto cerca del coche. Este sistema se activa al introducir la marcha atrás.



LAS VENTAS DE **TURISMOS han BAJADO** POR SEGUNDO MES **CONSECUTIVO** según los datos facilitados por ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones). Durante el mes de febrero, el descenso registrado fue del 2.3%, con lo que el acumulado de los dos primeros meses de este año supone un retroceso del 1.4%, respecto al mismo período del año anterior.

#### Potenciar el USO DE LOS COMPUSTIBLES

SINTÉTICOS (derivados del gas natural, el carbón y las plantas) es el objetivo de la ASFE (Alianza para los Combustibles Sintéticos en Europa), una iniciativa de la Unión Europea en colaboración con fabricantes de automóviles (Volkswagen, DaimlerChrysler y Renault) y compañías petroleras (Shell y Sasan Chevron). Con su utilización se reducirian los índices de contaminación -HASTA UN 90% LOS GASES INVERNADERO-,

igualmente disminuiria la dependencia del petróleo y se promoverían las energías



#### **MALOS RESULTADOS**

Los resultados de la última fase de las pruebas EuroNCAP han sido bastante decepcionantes en todos los capítulos. Sólo dos estrellas en protección de ocupantes ha conseguido el Chevrolet "Aveo", tres el Kia "Cerato" v el Hvundai "Tucson" v el Suzuki "SX4" se han quedado en cuatro. Sólo el Alfa Romeo "159" y el Peugeot "207" han logrado cinco estrellas. En protección de peatones: una sola estrella para el "159", "Cerato" y "Tucson" y tres para el resto. Por último, en protección infantil los resultados también han sido muy pobres: cuatro estrellas para el "159" y "207" y tres para los otros modelos.

www.euroncap.com



"EL 50% DE LOS COCHES NO CIRCULA CON LOS NEUMÁTICOS EN CONDICIONES **CORRECTAS Y UN 12.5% SE ENCUENTRA** EN SITUACIÓN DE MÁXIMO RIESGO"

Estudio realizado por Bridgestone

# **CONDUCCIÓN EFICIENTE**

puede ahorrar hasta un 15% de combustible, con la consiguiente reducción de CO2 y la mejora del medio ambiente. Por ello, el IDAE, la DGT, fabricantes importadores clubes automovilísitocs y petroleras se han unido para realizar una campaña de concienciación. Se distribuirán más de un millón folletos con las claves para ahorrar combustible v se entregarán iunto con la documentación del vehículo en el momento de la compra, en gasolinearas, ITVs v entre los socios de los respectivos clubes.

www.idae.es

#### LAS CLAVES DEL AHORRO

1. Arrangue sin pisar

2. Use la primera sólo al iniciar la

3. No espere demasiado para cambiar las marchas.

4. Circule en marchas largas v bajas de revoluciones.

marcha metida.

7. Siempre que sea posible, detenga el coche sin reducir la

8. En las paradas prolongadas (más de un minuto) apague el

9. Mantenga una adecuada distancia de seguridad que le permita anticiparse a las situaciones.

10. Si sique estas reglas, además, contribuirá a mejorar la seguridad vial.

Aplicando técnicas de conducción eficiente se

el acelerador.

marcha.

5. Mantenga una velocidad uniforme. sin frenazos ni aceleraciones.

6. Al parar, levante el pie del acelerador v deie rodar con la

marcha.

portadores de Automóviles,

Camiones, Autobuses y Mo-

tocicletas) acaba de publi-

car el LIBRO "ANÁLISIS Y

TENDENCIAS DEL SECTOR

ANIACAM (Asocia-

ción Nacional de Im-

Citroën Xsara

Volkswagen Golf LOS FABRICANTES

Renault Megane

Ford Focus

Seat Ibiza

Peugeot 307

Seat León

Opel Astra

Peugeot 206

Citroën C4

RENAULT 12.563 1

CITROËN 11.865 =

PEUGEOT 11.777

11.756 10.909

0 OPEL FORD FORD

VW (8)

TOYOTA OWD AUDI

bajo la dirección de su presidente, GERMÁN LÓPEZ MADRID. Un completo análisis del sector y de su actualidad como la seguridad vial, los combustibles del futuro, la fiscalidad o la liberalización de las

**VOLVO S-80. TECNOLOGÍA PUNTA** 



Volvo acaba de presentar su nuevo "S80" equipado con tecnología de última generación: control de crucero adaptable (un sensor-radar mide la distancia y adapta la velocidad para mantener la distancia de seguridad), airbags laterales con cámaras separadas para pecho y caderas: cámaras en los

retrovisores para evitar el ángulo muerto; faros giratorios que siguen las curvas de la carretera: comunicador personal, parecido a un mando a distancia, con el que con sólo pulsar un botón se sabe si la alarma está activada, si hay alquien dentro del coche -registra si existe actividad cardiaca-...

# LAS rutas DETRÁFICO



Entre los paisajes de Cantabria, el Valle de Cabuérniga brilla con luz propia. El verde, color dominante, cubre sus laderas donde ramonean, parsimoniosas, las vacas tudancas. Tierra poblada de anfitriones nobles y generosos, dedicados a las duras labores rurales, que acogen al visitante

con una cortesía natural, en trance de desaparición. El río Saja, imán de pescadores trucheros, cordón umbilical del valle, se suma a un paisaje en el que vastas praderías y densos hayedos embelesan al foráneo.



Palacio Mier, en Carmona.

Gorka ZUMETA

uestro recorrido comienza en Cabezón de la Sal, cabecera comarcal del valle, a la que se llega a través de la A-67 y la N-634. El nombre de esta población, punto de arranque del Real Valle

de Cabuérniga, hace referencia a las explotaciones de sal que existieron en la zona no hace mucho tiempo. Después de realizar una breve visita a su centro urbano y admirar alguna de sus casas blasonadas —como el Palacio de La Bodega, levantado a finales del s. XVIII o el Palacete de los Condes de San Diego, de influencia inglesa (actual Casa de Cultura)—, emprendemos camino por la CA-180 hacia Cabuérniga.

El primer pueblo en el que merece la pena hacer un alto en el camino es Ruente. Sus habitantes se sienten orgullosos de la belleza de su entorno y se percibe el esmero y mimo que le dedican. Escondido tras las casas, pero bien señalizado, se encuentra el nacimiento de "La Fuentona", un espectacular manadero rocoso, del que surge todo un río. El Ayuntamiento ha habilitado la zona con mesas corridas de madera para acoger las comidas de propios y extraños. Tal es el caudal de agua que surge de las entrañas de la montaña que a pocos metros se alza un puente medieval de ocho ojos. Todo un regalo de la naturaleza.

Prosiguiendo camino por la CA-180, y justo al abandonar Ruente, surge a la derecha otro prodigio natural que merece la pena ser visitado: el quejigal del monte Aa. Hay que recorrer unos 5 kilómetros de pista de tierra para encontrarnos ante El Cubilón, los restos de un roble albar de 15 metros de circunferencia en la base del tronco, caído hace unos años, así como otros ejemplares vivos de un tamaño descomunal.

Proseguiremos camino, siempre por la CA-180, hasta llegar a una aldehuela decorada con casas con arquitectura típica del valle de una belleza inusitada, llamada Barcenillas, donde la artesanía de la madera es uno de sus principales atractivos. Un par de kilómetros más adelante, encontraremos Sopeña, donde otra artesanía, en este caso la de los quesos de leche cruda de oveja, resulta lo más llamativo.

La carretera nos conduce hasta Valle de Cabuérniga, cuyo nombre no deja dudas de que se trata de la capital de todo el valle. Los ejemplos de casas blasonadas dejan testimonio evidente de un pasado mucho más esplendoroso que el presente. La Casona de Rubín de Celis, la de Ernesto Lozano o la Torre de Augusto González de Linares son las más destacadas.

Es recomendable desviarse, a la entrada de Valle de Cabuérniga, por la CA-182 para

visitar Carmona. El camino discurre a través de una carretera de montaña de trazo complicado y paisaje embaucador, que parte las vertientes de los ríos Saja y Nansa, sin obviar los miradores de La Vueltuca (km. 2,5), Collada de Carmona (km. 4,8) y Asomada del Ribero (km. 8,2), siempre con la imprescindible cá-

mara fotográfica. Carmona —localidad declarada conjunto histórico-artístico— tiene como principal atracción histórica, arquitectónica, hotelera y también gastronómica la Venta de Carmona, una Casa-Palacio probablemente del s. XVI (reedificada a fines del XVIII), propiedad de los Mier, tal y como se lee en su monumental escudo nobiliario.

Regresando a la carretera, y dejando atrás Valle de Cabuérniga, tendremos la oportunidad de visitar la iglesia más hermosa del va-





Casa típica de Bárcena Mayor.

El tráfico

La ruta recorre por tres carreteras: CA-180, CA-280 y CA-817. El trazado es ligeramente curvo y ascendente; la calzada es ancha y con buen arcén; y la señalización y el balizamiento son correctos.

BÁRCENA MAYOR

son correctos.

De Cabezón a Valle son doce kilómetros por la CA-180, paralela al río Saja, por lo que el trazado es ligeramente curvo.

 Desde Valle sale la CA-182, que sube a la Collada de Carmona y que lleva hasta esta población. En esta el trazado es muy sinuoso y con fuerte pendiente, por lo que conviene extremar la precaución.

De Valle a Bárcena recorremos siete kilómetros por la CA-280 y nueve más por la CA-817.

Además del tráfico turístico -en especial en fin de semana y verano-, la presencia de ciclista condiciona la circulación de este recorrido. De hecho, se ha incluido una señalización que avisa de su presencia y recomienda una velocidad de 60 km/h.

> Fachada de una casa en Carmo-



> Parque Natural de Saja.

lle: la parroquial de Santa Eulalia (s. XVII), en el término municipal de Terán, en los alrededores de un paraje repleto de castaños conocido como La Castañera.

Prosiguiendo el camino -ahora se llama C-280-, v dejando atrás poblaciones como Selores, Renedo y Fresneda, todas con destacados ejemplos de arquitectura montañesa, hay que abandonar de nuevo la vía (km. 34,5) para desviarse a la izquierda por la CA-817 hacia la incomparable Bárcena Mayor. De ella se cuentan excelencias: pasa por ser el pueblo más antiguo de Cantabria, y, al igual que Carmona, es conjunto histórico-artístico. Bárcena ofrece un paisaje urbano, levantado en su mayoría entre los s. XVI y XVII, de una singularidad fascinante. A la entrada, existe un amplio estacionamiento; aparque: Bárcena hay que patearla. Sus calles están repletas de típicas casonas montañesas con zaguán en la planta baja que da acceso al establo y a la vivienda, solana o balcón corrido en la superior y tejados de alero volado sostenido por vigas, decoradas, con excelente gusto, por geranios y panochas.

Tras la visita, seguro que placentera, a Bárcena Mavor, iniciamos la subida al puerto de Palombera. La carretera serpentea a lo largo de 20 kilómetros, atravesando el mayor hayedo de la Cordillera Cantábrica. En el

recorrido, el visitante disfrutará con el Pico del Castrón, la aldea de Saja, el Pozo del Amo -un prodigio de cascadas- y el Balcón de la Cardosa, que ofrece una vista de todo el valle, imprescindible para la colección fotográfica.

El Valle de Cabuérniga, en el corazón de Cantabria, ofrece un paisaje impresionante, un paisanaje atento y campechano y una excelente gastronomía basada en inmejorables materias primas, cultivadas y criadas en el propio valle.

# PARA LOS AMANTES DEL SENDERISMO Y LA LITERATURA

Para los que se atrevan a dejar el co-che aparcado, coger la mochila y dis-frutar del contacto directo con el entorno, el conjunto del valle ofrece multitud de veredas más que atractivas. Tal vez una de las más recomendables se encuentra en la subida al Puerto de Palombera, conocida como la senda de los Collados (8 kilómetros, 635 metros de desnivel y 3 horas de duración, sólo de ida). Se encuentra perfectamente señalizada con trazos de pintura roja y blanca, que van desde la fuente de la Cueva del Povo (km. 28,100 de la C-625) hasta Tudanca, situada en el vecino Valle del Nansa, a través del collado Carraceu.

Tudanca es la "Tablanca" de la obra literaria "Peñas Arriba" (1893) escrita por el montañés José María de Pere-da, que condujo siempre a sus personaies - Marcelo, Pedro Sánchez...- a buscar el amparo de la Montaña, como atenuadora de sus penas. Tal fue su amor incondicional hacia ella. En Tudanca se encuentra la casona de don Celso, tal y como la describió Pereda. Esta típica casona hoy es un museo-biblioteca, que guarda con celo 20.000 libros, dibujos, grabados y manuscritos (incluido el "Pascual Duarte" de Camilo José Cela). Hay visitas guiadas, Tel.: 942 72 90 25).

#### Dónde comer

una delicia: buenas materias primas, en especial verduras, legumbres, carnes v caza. No se pierda el cocido montañés, el estofado con venado o un buen chuletón de Tudanca -vacuno autóctono-. Bárcena es un centro gastronómico de primer orden, con una amplia y atractiva oferta: EL PUENTE (Tel.: 942 74 12 00). Coqueto

comedor en alto con vistas al río Argoza. MESÓN RÍO ARGOZA (Bárcena s/n, Tel.: 942 70 60 33). Especialidad en caza, lechazo v mousse de orujo. VENTA LA FRANCA (La Franca s/h, Tel.: 942 70 60 67). Especialidad en estofado de venado y postres caseros. VENTA DE CARMONA (B° del Palacio s/n. Carmona. Tel.: 942 72 80 57) Entorno privilegiado, en el antiguo Palacio de los

Mier, LA VILLA (Pl. Bodega s/n, Cabezón de la Sal. Tel.: 942 70 17 04). Sabrosos platos caseros elaborados con materias primas de la región. POSADA CABROJO (Vado Cabrojo, Cabrojo, Tel.: 942 70 85 34). Cocina casera, jamón al cabrales, mousse de requesón con arándanos, ROBLÓN DE CABUÉRNIGA (Renedo de Cabuérniga. Tel.: 942 70 64 15) cocina montañesa y nueva cocina.

#### Donde dormir

Cantabria tiene una de las meiores redes de aloiamientos rurales de España, tipo de aloiamiento que recomendamos para disfrutar del entorno. CAMINO REAL \*\*\* (B° la Fuente, Selores, Tel.: 942 70 61 71), Casa blasonada, antiqua fábrica de luz: interiores minimalistas. JARDÍN DE CARREJO \*\*\* (Carrejón I, Carrejo. Tel.: 942 70

15 16) y CASONA DEL

PEREGRINO \*\*\* (B° Sepovo, Terán, Tel.: 942 70 63 43). Casona barroca montañesa (finales s. XVII) con la piedra original en el exterior v parte de la madera. ROBLÓN DE CABUÉRNIGA (Renedo. Tel.: 942.706.415). Posada rural con mucha tradición, antiquo "El Urogallo", reformado completamente. Buenas instalaciones y atractiva cocina. LA PUNVIEJA \*\* (La Punvieia s/n, Los

Toios, Tel.: 942 70 63 15) situado en la Reserva Nacional del Saja, en Bárcena Mayor; POSADA LA FRANCA \* (La Franca s/n, Bárcena Mayor. Tel.: 942 70 61 81). Modesto alojamiento rural; ambiente tranquilo v buena cocina casera. POSADA RESERVA VERDE \* (Iglesia, 30. Bárcena Mayor. Tel.: 942 74 10 13). Estancias coquetas y acogedoras decoradas en diferentes colores.

# Más información

COMO LLEGAR: Desde la Meseta y el Sur, por las N-621 y N-623, y luego, por la N-634. Desde el Oeste (Galicia) y Este (País

Vasco, Navarra, Cataluña...), por la N-634, que recorre la costa Cantábrica, hasta Cabezón de la Sal, donde comienza la ruta hasta Bárcena Mayor.

# LA pluma

# LA "HIEL" Y LA "MIEL" DEL PERMISO POR PUNTOS



agar las consecuencias de nuestros actos, desde una óptica pedagógica, siempre es eficaz. Si quienes hacen pin-

tadas en las fachadas tuvieran que limpiarlas ellos mismos o pagar el coste de la limpieza, sin duda se lo pensarían más a la hora de reincidir.

En lo que se refiere al permiso de conducir, pagarlo caro perdiendo puntos y correr el riesgo de quedarnos sin carnet, no tengo la

menor duda de que será eficaz para un 60-70% de personas que pisamos el acelerador por nervios, por prisa, o por inconsciencia. Desde ahora, el temor a quedarnos sin carnet nos llevará a realizar un acto atencional consciente que nos convertirá en conductores no infractores. Además, si viajamos acompañados, la esposa, los hijos, los amigos, nos recordarán: "¡Te la estás jugando! y poniendo en peligro nuestras vidas".

¿Qué pasará con ese 30% de conductores irreflexivos, inmaduros, suicido-homicidas que necesitan conducir al límite para sentirse importantes, reafirmar su personalidad o sentirse 'guay'? Sin la menor duda, se controlarán algo durante un tiempo, pero volverán a las andadas y perderán el carnet. Estos conductores necesitarán una ayuda psicológica especializada para desengancharles de la droga de la irreflexión y de la falta de control. Ha-

brá no pocas personas que necesitan el coche para su trabajo y tendrán serios problemas en sus empresas. Por eso es necesario que la Dirección General de Tráfico prevea qué se va a hacer con estos conductores, qué ayuda eficaz necesitan y quién podrá rehabilitarlos. Ya sé que están en ello...

¿Qué se puede hacer desde la moderna psicología positiva? Poner todos los medios para que los conductores responsables, sensatos obtengan toda clase de beneficios, de tal manera que, a partir de los 3-4 años sin cometer infracciones, disfruten de un



#### BERNABÉ TIERNO

PSICÓLOGO Y ESCRITOR

descuento a la hora de repostar carburante en cualquier gasolinera y otros tipos de ventajas cada vez mayores, de tal forma

que sea muy rentable ser un conductor ejemplar.

Con vistas al futuro, que en todos los centros educativos y desde temprana edad, todos los niños aprendieran las normas de una buena conducción, se establecieran competiciones entre preadolescentes y adolescentes premiando la responsabilidad y que antes de conseguir el carnet de conducir de un adulto, ya tuvieran la ilusión de acumular algunos puntos en el carnet juvenil de conducir ciclomotores v motos.

En definitiva, ponérselo muy difícil a los conductores suicidas y toda clase de beneficios, bondades y premios para los buenos conductores.

Lo que me preocupa es que los ciudadanos centren su atención demasiado en el 'castigo' que nos impone la Dirección General de Tráfico. Toda la publicidad y propaganda debe ir orientada a dejar claro que salvar miles de vidas al año es tarea de todos y que las infracciones graves y muy graves, que atentan de manera clara contra el valor de los valores que es la vida, se deben combatir con medidas contundentes. Estas medidas necesarias y firmes, y al propio tiempo incómodas y preocupantes para el conductor, serán mejor acogidas si, a la contra, se incrementan y potencian otras medidas verdadera-

mente atractivas, muy positivas y tentadoras para que hasta los más recalcitrantes infractores se vean motivados a conducir de manera sensata. Es decir, que el 'dulce' de los beneficios sea tan tentador que conducir de forma temeraria sólo quede

para ese reducido número de psicópatas que no tiene remedio y sólo quede la opción de que no puedan coger un volante en su vida.

Desde mis años jóvenes he podido comprobar que se consiguen muchas más cosas con unas gotas de miel que con una tonelada de hiel, como dice el refrán. La 'hiel' de la pérdida del carnet por infracciones graves es necesaria, pero sin olvidar que la 'miel' de los premios importantes por una buena conducción, puede pesar todavía más para que esta campaña sea eficaz.



# HAY QUE PONÉRSELO

DIFÍCIL A LOS CONDUCTORES SUICIDAS Y DAR TODA CLASE DE BENEFICIOS Y BONDADES A LOS BUENOS



Con tres estrellas Michelín - "es como tocar el cielo de la cocina"-, afable y tranquilo maestro de muchos jóvenes cocineros, Martín Berasategui es al volante estricto cumplidor de las normas. Un accidente familiar le concienció de la importancia del cinturón: "Siempre la ha tenido, pero más aún desde que mi mujer y mi hija tuvieron un accidente, dieron cuatro vueltas campana y se salvaron gracias a que llevaban puesto el cinturón.

AUNQUE SEA UNA

GOTA, NO PUEDES

CONDUCIR. EL

PELIGRO ES

**INMEDIATO** 

artín Berasategui forma parte del reducido grupo de cocineros en nuestro país cuyo restaurante tiene tres estrellas Michelín, la máxima catego-

ría que se puede alcanzar. Con más de 30 años en la cocina, comenzó en el Bodegón Alejandro, propiedad de su familia en pleno casco viejo de San Sebastián. Después, abrió el restaurante que lleva su nombre y, actualmente, su equipo se encarga también de los fogo-

nes del Kursaal donostiarra y el "CUANDO BEBES, Guggenheim, de Bilbao. Además tiene mucho que ver con la última generación de cocineros jóvenes: muchos se han formado junto a él. Para Berasategui, afable y tran-

quilo, las tres estrellas Michelín no suponen presión: "Es tocar con las vemas de los dedos el cielo de la cocina. Es responsabilidad, porque desde cualquier esquina del mundo viene gente a comer a tu casa lo mejor de tu obra. Presión tienen las mujeres que se quedan viudas, como mi madre, con cuatro hijos jóvenes que sacar adelante".

- ¿Oué aprendiste de tu madre y tu tía? - Me enseñaron las primeras letras del abecedario de la vida y de la cocina, y unas bases y una educación como persona y como cocinero impresionantes. Sin mi madre y mi tía, no sería el pienso que el cincuenta por ciento del éxito de Martín Berasategui hoy es mi mujer Oneka, que el mejor plato que he hecho es mi hija Ane y que la que me aguanta es mi suegra. Suelen decir que al lado de un gran cocinero hay una gran mujer; en mi caso, hay cinco. Si tengo alguna pena, es que mi padre no nos ha visto crecer ni como personas ni como profesionales.

- ¿Hasta cuándo se seguirá hablando de la nueva cocina?

- Nueva cocina siempre va a haber. pero estoy harto de que no se respete el trabajo que han hecho las anteriores generaciones. No me parece justo que haya gente ciega que no se dé cuenta

> de que, por ejemplo, un plato tan minimalista como unas kokotxas de merluza con aceite. ajito y un poco de perejil puede resultar extraordinario... Hay una base tradicional muy importante que es

necesario conocer para poder avanzar. Yo soy un chiflado del banco de pruebas en la cocina haciendo mañana más que hoy arte y pasado mañana más que mañana vanguardia.

- ¿Por qué los grandes nombres de la cocina son hombres?

- Cuando yo era chavalín y empecé, en el País Vasco había cocineras famosas; luego cambió y ahora puede volver a cambiar... Ahí tienes a Carmen Ruscalleda, Elena Arzak y más... No sabemos qué pasará dentro de veinte años, porque tengo alumnas muy buenas en mi cocina.

- Perdió varios kilos y ha escrito "La.

Tráfico y Seguridad Vial 58 Marzo-abril 2006

común, cabe decir que quedando en poder del usuario, incluso se evitaría que por error terminara siendo utilizada por otra persona.

#### Carteles más grandes

Felicidades, "Tráfico y Seguridad Vial" es la única en España que permite estar al día en en todas las novedades en circulación, señales, sahios conseios

Cuando viajo, siempre pienso que por qué en los carteles tan grandes que señalizan las carreteras no ponen letras más grandes: se leerían desde más lejos, se podría preparar la maniobra de cambio de carril con más antelación y se evitarían acci-



dentes y frenazos inútiles, por quien no conoce el lugar.

Tampoco entiendo que al ir de Málaga a Santander tenga que pasar por las circunvalaciones de Madrid. Esas carreteras están para los de Madrid. ¿Por qué no se me desvía por otra autovía en Ocaña o Araniuez hasta pasados 30 kilómetros por la carretera de Burgos? ¿Saben el tráfico que quitaría? En esas vías, quienes estamos de paso estorbamos, se alarga nuestro viaje v puede aumentar nuestro cansancio y, en consecuencia, la propensión al accidente. - Jesús Lanuza Gutiérrez, Estepona (Málaga).

#### Velocidad y travesía

Por la N-634, en Asturias, se atraviesan poblados continuamente. Antes de entrar en ellos, está la señal de limitación de velocidad a 70 km/h y unos metros después, la de entrada a poblado. Cuando acaba el poblado, encuentras las de fin de poblado v fin de limitación de velocidad a 70 km/h. ¿A qué velocidad máxima se puede circular por dicha travesía: 50 ó 70 km/h? Incido en que la señal de limitación de velocidad está antes de la de poblado y la de fin de limitación, pasada la de fin de poblado. -David Cuesta Potenciano.

Respuesta: El Reglamento General de la Circulación (art. 50) establece que "la velocidad máxima que no deberán rebasar los vehículos en vías urbanas v travesías se establece, con carácter general, en 50 km/h", pero su



párrafo 3º señala que "los límites nodrán ser ampliados mediante el empleo de la correspondiente señalización, en las travesías y en las autopistas y autovías dentro de poblado, sin rebasar en ningún caso, los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado". Por ello, en el caso planteado, la velocidad específica permitida dentro de ese poblado es 70 km/h.

#### Campaña 'anti-niebla' Es cada vez más habitual circular

con las luces antiniebla encendidas. como si se tratara de cuatro faros de luz corta, sin preocuparse de si molestan o no a los demás conductores. Incluso las usan vehículos de emergencia, como ambulancias, y alguno de policía, nacional y municipal. En carretera también es habitual y se da la paradoja de pasar delante de la Guardia Civil sin que ésta les requiera o indique al menos lo impropio de ese proceder tan molesto para los demás. Serían convenientes campañas de educación vial para que los conductores aprendan las más elementales formas de uso de los vehículos v sus sistemas de funcionamiento, como se hace con otras campañas de concienciación de accidentes, uso de cinturón y teléfonos... Abundaría en la reducción de accidentes el que los conductores se dieran cuenta de cómo se deben utilizar las cosas.-José Daniel Medina Gallego. Madrid.



#### Menores en autobús

El Reglamento General de Circulación (art. 117.2) habla de los casos en que es necesario utilizar cinturón de seguridad o sistema de retención infantil: pero no queda claro si esas exigencias, en función de la edad v estatura, son aplicables a niños que viaian en autobús, sea de línea reqular o calificado como "transporte escolar" por el RD 443/2001. Tras leerlo, no salgo de dudas, ¿Es necesario que viajen también con cinturón de seguridad los niños que van en autobús? Los menores de 3 años, ¿deben viajar con sistemas de retención infantil en dichos autobuses? ¿Cómo deben viajar, por ejemplo, menores de 3 años en el autobús de una guardería que usan a diario? -Alberto Méndez Besada, Pontevedra,

Respuesta: El Reglamento General de Circulación (art. 117.2) establece, en su último párrafo, que el uso de cinturones de seguridad, en los vehículos de transporte escolar y de menores, se aiustará a lo establecido en su reglamentación específica, en concreto, a las disposiciones contenidas en el RD 443/2001, de 27 de abril, que regula el transporte escolar v de menores. Este no hace referencia a niños menores de 3 años, por lo que cabe concluir que la utilización de sistemas de retención homologados por menores de 3 años cuando viajen en autobús es muy recomendable, pero no obligatoria en la actualidad.

## Autor responsable

Conduzco un camión de gran tonelaie. En los descansos obligatorios. con compañeros, he intercambiado puntos de vista sobre nuestro trabajo y dudamos cuando el acompañante no lleva puesto cinturón de seguridad, ¿quién paga la multa? En

caso de accidente, ¿quién es responsable de los daños sufridos o quién cubre los ocasionados por el acompañante: el conductor del camión o el dueño del vehículo? ¿La empresa para quién se trabaja? ¿0 entra en la póliza de seguro obligatorio de acompañantes que lleva dicho camión, aunque el mismo pueda ser una persona ajena totalmente a la empresa transportista?-Félix Santamaría (correo electrónico).

Respuesta:Conforme se deduce del art. 72 de la Lev de Seguridad Vial (BOE 14/3/1990). modificado por la Ley 17/2005 (BOE 20/7/2005), con carácter general, la responsabilidad de las infracciones a lo dispuesto en esta Lev recaerá directamente en el autor del hecho. Por tanto, en los casos que plantea su consulta, la responsabilidad recaería sobre la persona (acompañante) que no utiliza el cinturón de seguridad. Respecto a los daños que pueda sufrir un acompañante en caso de accidente, habría que estar a las diversas circunstancias de las cláusulas de la póliza del seguro (seguro obligatorio solamente, a



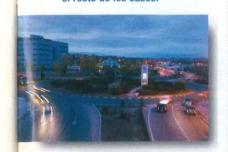
todo riesgo, seguro de ocupantes...) y a la responsabilidad por accidente ocasionado.

#### Microbús y adaptaciones

La Asociación Autismo Burgos ha adquirido recientemente un microbús de 20 plazas con adaptaciones para sillas de ruedas para el transporte de personas con autismo desde 6 años hasta adultos. Realiza a diario un recorrido exclusivamente urbano. ¿Se debe rellenar a diario el disco del tacógrafo? ¿Qué indicadores externos debe de llevar el microbús (rombo blanco con las iniciales de la provincia, pegatinas de servicio público y limitación de velocidad, cartel de transporte escolar...)? El microbús hará de forma esporádica excursiones fuera de la provincia. donde entendemos que sí hay que rellenar el tacógrafo. -Román Izquierdo Negredo, Burgos.

Respuesta: El reglamento

3820/85 de la UE (art. 4) señala que están exentos de utilizar tacógrafo los vehículos destinados al transporte de viajeros en servicio regular cuyo recorrido no supere los 50 kilómetros. Respecto a los indicadores externos, las competencias que tiene este organismo son las contenidas en el art. 5 del RD 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar v de menores (BOE 2 de mayo), que establece que el vehículo debe llevar en la parte frontal v posterior un distintivo indicativo de que realiza este tipo de transporte, quedando suieto a la normativa del Ministerio de Fomento en el resto de los casos.



### Estacionar en glorieta

¿Se puede estacionar el vehículo, en casco urbano, en una glorieta?- A. González Cortes. (Correo electrónico).

Respuesta: El Reglamento General de Circulación (art. 94.2) establece los lugares donde está prohibido el estacionamiento, no mencionando en ningún apartado de manera expresa las plazas de circulación giratoria o glorietas. Por ello, habrá que estar en cada caso a la señalización vertical v marcas viales que regulen la utilización del espacio en dicha glorieta en la que, en caso de existir lugar destinado al estacionamiento de vehículos, habrá de encontrarse debidamente señalizado por el titular de la vía.

#### Plazas y ambulancias

¿Por qué hay que regirse para saber cuántas personas pueden ir en una ambulancia: por el Permiso de Circulación, que pone 5 plazas, o por la Tarjeta de Características Técnicas, que pone nº de asientos 5 + camilla?- Elías Hermelo Piñeiro. Cangas de Morrazo (Pontevedra).

Respuesta: El término 'plaza' es más amplio que 'asiento'. referido al número de plazas que el vehículo está autorizado a llevar ocupadas. En las ambulancias, el número de plazas a consignar en el Permiso de Circulación debe incluir los 'transportines', pero no 'camillas' o 'sillas de ruedas', que si se refleian en la Tarieta de Inspección Técnica. quedando habilitado para transportarlas. Si el número de asientos que el órgano competente de Industria consigna en la Tarieta ITV es 5 + 1 camilla, en el Permiso de Circulación debe figurar 5 como número de plazas. Así, en un vehículo de estas características pueden ir cinco personas sentadas v una en camilla.

#### Aleiar la detención

Hace años que observo en las vías públicas de pueblos y ciudades que una gran parte de conductores -un alto porcentaje, profesionales del volante- no respetan la zona pintada de los pasos para peatones, teniendo éstos que ir esquivando automóviles, con el consiguiente peligro para niños y mayores. Propongo alejar (2 metros ó mas) la línea blanca transversal que existe antes de las del 'paso de cebra' del lugar de parada. O, dicho de otra manera, alejar el paso (2 metros ó mas) del semáforo. Con esta distancia nos

#### Conducción negligente Les felicito por sus "Cartas": son de

gran avuda para resolver muchos casos que, sin ideas como esta, no solucionaríamos. ¿Qué artículo del Reglamento recoge que un conductor no pueda conducir descalzo o con calzado inadecuado? Si no estuvieran regulado, que un policía interprete que "pone en riesgo la circulación" sería muy subjetivo y probablemente desestimado ante un recurso. En ciudades turísticas -como Las Palmas de Gran Canaria- se observa cada vez más circular descalzo, con chanclas, botas altas de 'drag queen', patines mediando apuestas... Este movimiento 'incipiente' -existe en las restantes islas v en la Península- debería ser parado de forma radical y urgente. Es el momento de actuar y no esperar a que se extienda y se haga cultura entre los jóvenes para luego armar tumultos como con el botellón.- S. Díaz (Correo electrónico).

Respuesta: En la conducción de vehículos pueden darse determinadas conductas que, si bien no



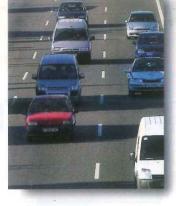
Al revés. Fidel Castro nos envía desde Burgos esta fotografía tomada en la BU-610, en el p.k. 21. "Ésta -nos explica- crea la duda de quién pasa primero y ocasiona que ambos vehículos se detengan a la entrada del puente". Y señala que "algunas señales, más que prevenir al conductor, siembran confusión aumentando el riesgo de accidente"

mantendríamos más alejados de los automóviles.-José Suárez Álvarez. Buriassot (Valencia).



fracciones - es imposible que la norma prevea todas-, si con ellas se pone de manifiesto que no se ha observado la precaución o cuidado necesario para evitar daños o peligros a los usuarios de las vías, pueden ser englobadas en el concepto de conducción negligente -art. 65.4 ñ) de la Ley de Seguridad Vial (RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo), modificada por la Ley 17/2005 (BOE 20-07-2005), desarrollado por el art. 3 del Reglamento General de Circulación-, entendiéndose por ella

puntualmente señaladas como in-



la omisión del deber de cuidado impuesto por una norma. Es el caso de las conductas que consulta, sin perjuicio de la resolución que pueda adoptar la autoridad administrativa o judicial, conforme a las circunstancias del hecho, ratificación del Agente y pruebas anortadas.

#### Historial de un vehículo

El 9 de junio de 2004 - fecha en que comenzó mi seguro del nuevo automóvil- compré un automóvil nuevo y me cogieron el viejo por el que me rebajaron el precio del nuevo en 80.000 pts. El viejo, un Volkswagen Golf 1.8 inyección, tenía de fecha de matriculación el 14-09-1989. ¿Cómo puedo saber si el Concesionario que me vendió mi nuevo automóvil lo retiró de forma reglamentaria según lo previsto en la lev del Plan Renove?-Marcelino Delgado García.

Respuesta: El Registro de Vehículos contiene el historial de los vehículos matriculados en España. Dado su carácter público. puede ser consultado solicitando en la Jefatura Provincial de Tráfico de su domicilio, previo pago de una tasa, un informe del vehículo identificado por su número de matricula en el que constarán las circunstancias registrales del mismo, pudiendo comprobar si se encuentra en situación de baja definitiva, desde qué fecha y la causa de dicha baja, debiendo constar en este apartado una referencia al Real Decreto Legislativo 6/1997 si se trata de un vehículo acogido al Plan Renove.

Las cartas destinadas a esta sección no deben exceder de 15 líneas, a máguina, a doble espacio. Irán firmadas v constará nombre, domicilio, telé fono a ser posible v 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" (Sección Cartas) c/ General Aranaz, 86 28027 MADRID e-mail:jmmenendez@dgt.es

# VÍA DE SEVVICIO

TELÉFONOS DE

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 (11/03/2006)

DXD

VEHÍCULOS MATRÍCULADOS POR TIPOS (enero-febrero)

Total 336,862

244,329 Turismos

58.781 Furgonetas y camiones



30,288 Motocicletas



2.236 Tractores industriales



445 Autobuses



783 Otros vehículos

Estas informaciones, y otras más, pueden consultarse con más detalle en el teléfono de la DGT 906 123 505 y en estas direcciones:

INTERNET: http://www.dgt.es IELETEXTO: TVE (p. 600), Tole 5 (p. 540) y A-3 (p. 410 WAP http://www.dgt.es/index.wml FONO MOVIL: Movistar (n° 505, 404 + carretera o incia), Amena (2230 + tráfico) y Vodafone (1414 carretera - carrete

Matriculación automóviles (Permiso Circulación). 68,00 Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación). 17,40 Permisos temporales para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales. 17.40 Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (transferencia). 42,60 Examen conducción. 76,60 Examen fuera de la capital de la provincia. 85.00 Baja de un vehículo. 7.20 Licencias para conducción de ciclomotores. 17,40 Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (p. e., información sobre una matrícula), 7,20 certificación, cotejo y desglose de documentos. Duplicado permisos (extravío, deterioro, revisión o modificación). Revisiones hasta 1 año (80% descuento) Revisiones hasta 2 años (60% descuento) 7,00 10,60 Revisiones hasta 3 años (40% descuento) Revisiones hasta 4 años (20% descuento) Duplicado licencia (extravío, deterioro, revisión o modificación). 7,60 Revisiones hasta 1 año (80% descuento) Revisiones hasta 2 años (60% descuento) 3,00 Revisiones hasta 3 años (40% descuento) Revisiones hasta 4 años (20% descuento) Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico 2,20

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

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

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

## **BOLETÍN PARA CAMBIOS DE DOMICILIO**

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

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

|             |       |            | -        |        |         |         | 195 |     |       |        |        |
|-------------|-------|------------|----------|--------|---------|---------|-----|-----|-------|--------|--------|
| DIRECCIÓN A | NTIGU | A (Calle o | plaza,   | núme   | ro, pis | so, let | ra) |     |       |        |        |
|             |       |            |          |        |         |         |     |     |       |        |        |
| POBLACIÓN   |       |            |          | 1      | _       | -       |     | CÓD | IGO F | OSTAL  | 7      |
|             |       |            | .55      | Red in | 1.8     |         |     |     |       |        |        |
| PROVINCIA   |       |            |          |        |         |         |     | REF | EREN  | ICIA   |        |
|             |       |            | 44       | D 16   |         | 8.4     |     |     |       |        |        |
| NUEVA DIRE  | CCIÓN | Calle o p  | laza, nú | imero, | piso,   | letra   | .)  | 1   |       |        | 1 1000 |
|             |       |            |          |        |         |         |     |     |       |        | 1      |
| POBLACIÓN   |       |            |          | 20     |         |         |     | CÓD | IGO F | POSTAL |        |
|             | 9.    | 7 7 7      |          |        |         | 4       |     |     |       | 3 31   |        |

La Dirección General de Tráfico tiene inscrito el fichero de suscriptores de la revista "Tráfico" (cuva finalidad es para facilitar la distribución de la ladá revista) en e Registro de la Agencia de Protección de Datos, regulado po la Orden del Ministerio de Justicia e Interio de 26 de julio de 1994 y le es de aplicación el articulo 5 de la Le Orgánica 15/199 de protección de

personal.

# Teléfonos de las ITV en las CC.AA

| Andalucia          | 95 504 66 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 |

# AREA DE descanso

#### **GRAN CRUCIGRAMA**

# P A 4 A A A 3 2 **&**

HORIZONTALES - 1: Aires populares andaluces. Desgracia, infortunio. - 2: Poéticamente, firmamento, Recuerda, trae a la memoria.- 3: Consonante. Uno de los afluentes del Tajo. Disco en cuyo centro está la pupila del ojo. - 4: Desmenuzado, pero PROBLEMINO sin reducir a polvo. Repetición del sonido.- 5: Vocal. La que domina o pretende hacerlo. - 6: Genéricamente, nave. embarcación. Pueblo de la provincia de Navarra. Enfrenta, arrostra un peligro.- 7: Terminación verbal. padre decía a su Símbolo guímico del indio. Siglas de Orden Real. hijo: "Hoy tu edad es la Vocal. Símbolo químico del astatinio.- 8: Flores juinta parte de la mía, pero blancas, muy olorosas. Interiección para infundir ace sólo cinco años no era ánimo. Vocal. Consonante. - 9: Produce algo de la más que la novena parte" nada. Hiia de Agamenón y Clitemnestra.- 10: En Con estos datos, ¿puede plural, nombre de letra. Perfecciónala, dióla el último toque. Consonante.- 11: Preposición. Obstruiré ahora padre e hijo?

un orificio. Nota musical.- 12: Platillo dorado que se emplea en la misa. Mezclar agua con vino. - 13: En sentido figurado, ajustado a un patrón. Pequeño canguro que vive en el suroeste de Australia. - 14: Formados o hechos de masa. Nombre latino del río Guadiana. - 15: que produce sosa. Emplease, utilizase.

- 1: Espacio o término que toca a uno por jurisdicción o propiedad. Adverbio de cantidad. - 2: Conjunción latina. Consonante. Labraré la tierra. Extremo de la quarnición de la espada. - 3: textura de una tela. Disminuidas, rebajadas. -4: Musa de la Poesía Elegíaca, Perturbada, Líguese con cuerdas.- 5: Consonante. Natural de cierto país europeo. Recurrir a un tribunal superior para que anule la de uno inferior. - 6: Tesoro público. Dícese del molusco lamelibranquio de cabeza no diferenciada - 7: Detención de la corriente de agua de un río. Aplícase a los muertos. - 8: Querida, estimada. Dícese de la mujer que ejerce la potestad real. Símbolo químico del osmio.-9: Conozco. Composición poética del género lírico. Plaza pública en las ciudades griegas. Vocal. - 10: Nota musical. Ave palmípeda. Composiciones líricas en que se lamenta un hecho.-11: Hoja de cierto árbol que sirve de alimento al gusano de seda. Que no está dividida. Arquita donde se recogen los votos.- 12: Arara muy superficialmente. Vocal. Sacerdotes del Tíbet.- 13: Cansado, sin fuerzas. Fijárase un hecho para fecha posterior.

### JUEGO DE OBSERVACIÓN



Si observa detenidamente estas siete figuras no le resultará nada difícil descubrir cuál de ellas corresponde a la reflejada en el cuadro amarillo, pese a que está invertida.

#### **BUSCA LA DIFERENCIA**





Aprovechando que el pintor ha salido, un ladrón ha entrado en su estudio y, además de causar un gran desbarajuste en la estancia, se ha llevado un objeto. Fíjese bien en la viñeta inferior y trate de descubrir cuál ha sido.

#### CHARADA

Mi primera es negación, mi egunda onsonante. el artículo la tres, y el todo

**JEROGLÍFICO** 

¿Dónde te robaron el coche?

AL BUSCA LA DIFERENCIA: La cajita roja. AL JUEGO DE OBSERVACION: La número 6. AL PROBLEMINO: 50 y 10. AL JEROGLIFICO: En un partido de Copa ( en UN partido, DE; copa). A LA CHARADA: No-ve-la.

AMASAdos, Anas, - 15; 5056ros, USase, 9: Crea. Ifigenia. - 10: les. Afinola. S. - 11: A. Tapona-re. La. - 12: Patena. Aguar. - 13: Modelado. Irma. - 14: Amasados Arás. - 15: Soseas AL GRAU CRUCIGRAMA; (Sólo horizontales) - T; Pe-teneras, Mai.- 2: Efer, Rememoras.- 3: Alasmas, Intia.- 4; Triturado. Eco.- 5: E. Dominadora.- 6: Nac. Aos. Acara.- 7; Er. In. Or, A.A.- 8: Vardos, Es. U. R.-

