

www.dgt.es/revista

# Seguridad **TRÁFICO y** Vial

AÑO XXII ● Nº 178 ● Mayo-junio 2006

PRIMERA CAUSA DE ACCIDENTES  
EN ESPAÑA

*Distracciones:*

56.000  
VÍCTIMAS  
AL AÑO



*Cuadernillo especial Permiso por Puntos*



¡PELIGRO!: EL 70%  
DE LOS  
CONDUCTORES  
DESCONOCE EL  
ABS, ESP...

MUCHAS VÍCTIMAS  
POR NO LLEVAR  
CINTURÓN

CONGRESO SOBRE  
SU FUNCIONAMIENTO  
EN OTROS PAÍSES

PEDRO MARTÍNEZ DE LA ROSA:  
"NI UNA COPA, NI DOS:  
CERO ALCOHOL"



ACCIDENTES CON NIÑOS:  
ASÍ VAN EN EL COCHE,  
ASÍ SE LESIONAN



42



28



12



19

Nuria ROMERO

Secciones	
Editorial	3
La Locura	4
El Maletero	5
Conducir Mejor	8
Mi Carril	11
Test (páginas especiales)	
Salud Vial	41
Tráfico del Motor	45
Banco de Pruebas	48
Noticias del Motor	50
La Ruta de Tráfico	52
La Pluma	55
La Entrevista	56
Cartas	59
Vía de Servicio	62
Área de Descanso	63



### Suplemento Especial 2,5 MILLONES DE "GUÍAS".

"Tráfico y Seguridad Vial" incluye un cuadernillo especial con todas las claves para conocer el funcionamiento del permiso por puntos. De esta guía práctica se han editado 2,5 millones de ejemplares que se están distribuyendo junto con otras publicaciones como Autopista, Auto-Bild, Cea, Coche Actual, Motor 16, Racc, Race y Regal.



56

### PEDRO MTNEZ. DE LA ROSA

En su cuarta temporada en Mercedes-McLaren, a la espera un 'volante' para competir, Pedro Martínez de la Rosa señaló a "Tráfico y Seguridad Vial" que, en materia de circulación, "a corto plazo, hay que castigar; a medio y largo plazo educar, hay que dar la oportunidad a los jóvenes para que aprendan".

12

### DISTRACCIONES: CONDUCIR SIN ENTERARSE

Hablar por el móvil, encender un cigarrillo, consultar el mapa o pensar en la reunión de trabajo, son, según la DGT, la primera causa de accidentalidad. Las distracciones estuvieron presentes en el 39% de los siniestros de 2004, con un balance de casi 56.000 víctimas.

19

### PERMISO POR PUNTOS: ASÍ FUNCIONA EN EUROPA

Expertos de Francia, Alemania e Italia explicaron cómo funciona el permiso por puntos en aquellos países y la repercusión que ha tenido sobre la seguridad vial.

28

### CONOCER LA TECNOLOGÍA

El correcto conocimiento del funcionamiento de las nuevas tecnologías aplicadas a los vehículos evitaría un buen número de accidentes. Igualmente, la generalización de elementos técnicos, como el ESP, salvarían, sólo en España, 400 vidas cada año.

42

### EPILEPSIA AL VOLANTE

La epilepsia es una enfermedad del sistema nervioso que, si no está controlada, pueden inhabilitar para conducir. Según estudios recientes, uno de cada cinco epilépticos ha tenido, al menos, un accidente causado por una crisis en el período de un año.



Foto: Paul Alan PUTNAM

AÑO XXII  
Número 178  
Mayo-Junio 2006

Director:

Jesús Soria (jsoria@dgt.es)

Redactores-jefe:

Juan M. Menéndez -edición- (jmmendez@dgt.es)  
y J. Ignacio Rodríguez -información- (jirodriguez@dgt.es)

Confeción: José Bélamo.

Redactores:

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

Fotografía:

Paul Alan Putnam, Diego Gómez y Lucía Rivas (colaboradores).

Secretaría de Redacción:

Ana Álvarez (amalvarez@dgt.es)

Colaboran en este número: Javier Álvarez, Arias, Juan C. González Luque, Charo Laiz, Mena, Quique, Ramón, Elena Valdés, Gorka Zumeta y Manuel Acosta (Test).

Infografía: Dilirios y DPI Comunicación.

Colaboración especial: Manuel Toharía.

Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.

Teléf. directo: 91 301 84 25 y 91 301 81 77.

Fax: 91 320 41 38.

Dirección en Internet:

www.dgt.es/revista

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

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

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 y Seguridad Vial" como fuente. Se prohíbe reproducir, sin autorización por escrito de la revista "Tráfico y Seguridad Vial", cualquier dibujo, gráfico, infografía, esquema o fotografía.

Tirada de este número: 350.000 ejemplares

El próximo número de "Tráfico y Seguridad Vial" comenzará a distribuirse en la primera quincena de julio.

Edita:



Dirección Gen. de Tráfico

## Todos somos importantes

El permiso por puntos está en su recta final y en la Administración estamos ultimando todos los detalles para que todo esté a punto en día 1 de julio. En esta revista y en otros medios podrá encontrar un suplemento en el que les detallamos aquellos aspectos que debe conocer sobre su funcionamiento. Pero que nadie tiemble. Salvo aquellos conductores amigos de las infracciones y la irresponsabilidad al volante. Es decir, los mínimos. A través de otras vías, publicidad, folletos, etc. también se dará cumplida información para que, cuando entre en vigor, todos estemos perfectamente informados: cómo funciona el sistema, por qué se pueden perder puntos, cómo recuperarlos, etc. Un reciente congreso internacional celebrado en Madrid, con la participación de países que ya lo tienen implantado, ha servido para conocer la influencia que ha tenido en la reducción de la accidentalidad. No esperamos que ocurra otra cosa en nuestro país. Menos accidentes y retirada del asfalto de ciertos conductores.

Pero las iniciativas no terminan ahí. Estamos haciendo un gran esfuerzo para rebajar la siniestralidad, que está bajando significativamente salvo picos puntuales, aunque nos seguimos encontrando con cifras que son difíciles de entender: por ejemplo, que casi la mitad de las víctimas mortales en la Semana Santa pasada no llevaban el cinturón de seguridad. Esperemos que la amenaza de perder tres puntos con el nuevo permiso por no llevarlo haga recapacitar a algunos... Lo mismo pasa con las distracciones: es ya la primera causa de accidentalidad en nuestro país. Y no lo sabemos... o no nos queremos enterar. Hablar por el teléfono, fumar, poner un cassette o un CD etc. son pequeños despistes que nos pueden costar la vida. Y un dato no menos alarmante: las distracciones al volante han aumentado un 75% en la última década. Como siempre decimos, esto es una tarea de todos. Y en esta lucha, todos somos importantes.

Seguridad Vial



1



2



3



4

1 Encontramos, en la primera instantánea, a un turismo de color blanco parado en la vía de incorporación a otra carretera de mayor capacidad. Bueno, parado no, sino dando marcha atrás. Sin duda se ha equivocado al tomarla y, para recuperar su camino, en vez de avanzar o buscar un cambio de sentido, prefiere recorrer marcha atrás una larga distancia.

2 Esta maniobra está prohibida no sólo porque recorre más de 15 metros circulando marcha atrás, sino porque, además, debe invadir un cruce de vías (la glorieta de la que proviene). Cuando está alcanzando dicha glorieta, encuentra con otro turismo que desde la rotonda pretende tomar la vía por la que él circula marcha atrás...

3 Este conductor, entre prudente y asustado, reduce considerablemente su marcha. Nuestro 'infractor' también se detiene pisando la línea continua y le deja pasar. Es el momento de mayor peligro, ya que existe un riesgo de choque, y la razón por la cual esta maniobra está prohibida. Al fin y al cabo, éste conductor le veía desde lejos, pero si se hubiera incorporado alguien desde la vía de la derecha, ¿se habrían visto ambos?

4 ...Y una vez que ha pasado el otro vehículo, el 'infractor' cruza la incorporación pisando las líneas de delimitación de carriles y retoma el camino deseado en la glorieta. Por suerte y prudencia del otro conductor, no ha sucedido nada. Pero, por ahorrar los minutos que tardamos buscando el cambio de sentido siguiente, ¿merece la pena poner en riesgo nuestra vida y la de otros usuarios de la vía? La respuesta sólo puede ser un ¡no!

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

ASÍ LO VI

¿Dónde denuncio?

En estos días que tanto se oye hablar de las medidas que la DGT pretende poner en marcha para paliar los desastrosos efectos de las negligencias que se cometen en la conducción, quiero relatar un caso, del que fui testigo, de conducción temeraria y que, por desconocimiento del procedimiento, no pude denunciar.

El sábado 25 de febrero, de viaje por la AP-7 en dirección a Benifaió, a la altura de Picasent, circulando a 120 km/h, me adelantó un Ferrari que a mi parecer circulaba por encima de 200 km/h. Tras éste pasaron un Mercedes, un BMW y otro Ferrari, todos a la misma velocidad.

Mi primera intención fue que mi esposa, que viajaba conmigo, denunciara por el móvil a la Guardia Civil esa 'carrera ilegal'. Sin embargo, con el móvil en la mano mi mujer me preguntó: "¿A qué número llamo?" Ahí quedó frustrada la intención de colaborar en la denuncia de un hecho delictivo que claramente ponía en peligro la vida de los que por esa vía circulábamos.

Creo que la seguridad vial es cosa de todos y no sólo de la Guardia Civil. Por ello pienso que una buena medida, a sumar a las 180 que se van a poner en marcha, sería facilitar, e incluso publicar en los paneles, un teléfono gratuito para que los ciudadanos puedan colaborar en la denuncia de estos hechos, allá donde no llega el ojo de los radares o la policía. Eso sí, al llamar que lo haga el copiloto o use un manos libres. -Valentín Molina Ramírez. Burriana (Castellón).

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

... Y cuatro puntos menos de saldo

Cuando entre en vigor el nuevo permiso de conducir por puntos —el próximo día 1 de julio—, esta infracción restaría, como mínimo, 4 puntos en el saldo de este conductor, al margen de la multa económica, según recoge el Anexo II de la Ley del Permiso por Puntos.

Coches camuflados: 'pillan' a 107.080 infractores

La puesta en funcionamiento vehículos camuflados para la vigilancia en carretera está dando buenos resultados. Y no sólo para perseguir a los infractores, sino también para prestar auxilio a los automovilistas. Con este servicio, que ha hecho balance de su primer año de actuación —comenzó en abril de 2005—, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil detectó 107.080 infracciones graves de circulación, de las cuales 25.713 fueron por usar el teléfono móvil al conducir; 21.118 por no usar el cinturón de seguridad; y 5.214, por ir sin el casco de protección. La mayor cantidad de denuncias (unas 46.537 infracciones) fueron por adelantamientos antirreglamentarios, no respetar prioridades de



paso, cambios de dirección indebidos, etc. Pero igualmente reseñables han sido los cerca de 26.000 auxilios prestados a automovilistas, desde asistencias mecánicas, traslados de personas, ayuda psicológica a víctimas de familiares accidentados, información viaria, etc.

Nuevo examen de conducir

El nuevo modelo de prueba teórica en el examen de conducir ha pasado de 40 preguntas a 30, con el mismo formato: tres respuestas posibles y sólo una verdadera. Los contenidos inciden más en la seguridad vial y en comportamientos relacionados con la alcoholemia, uso del móvil, cinturón de seguridad, drogodependencias, etc. Además, se ha procurado una redacción más sencilla de las preguntas, y se han eliminado algunas referidas a mecánica y a primeros auxilios.

236.000 inspecciones gratuitas



Más de 230.000 inspecciones gratuitas sobre cuatro elementos de seguridad vial —dispositivos infantiles, cinturón de seguridad, reposacabezas y el estado de los neumáticos— realizará el tour "Antes de conducir piensa", que organiza Bridgestone Hispania y que actualmente recorre 26 ciudades españolas. La campaña, que concluirá en noviembre, concede especial atención a los niños, a los que se les inculcará la importancia de la seguridad vial mediante juegos. Más información:

[www.antesdeconducirpiensa.com](http://www.antesdeconducirpiensa.com)

Alonso, con la educación vial

Fernando Alonso, padrino de la X edición del Programa Renault de Educación Vial, entregó el primer premio al IES Felipe Trigo de Móstoles (Madrid). Con el cartel "¿Te subirías a un coche bebido?" muestran el peligro de mezclar alcohol y conducción.



Señales cariñosas

"Kiss + ride", un beso y a conducir. Así reza esta simpática señal de la ciudad alemana de Düsseldorf. La foto

nos la remite un amable lector, Francisco Miñambres, con la siguiente explicación: las señales se encuentran en las principales paradas de trenes de cercanías y, además del cariñoso saludo, solicitan amablemente al conductor que permanezca allí el menor tiempo posible.



Vehículos homicidas

Dos vehículos fuera de control y sin conductor a bordo, causaron sendas muertes el pasado abril en el País Vasco. En el primer caso resultó muerta una mujer al ser atropellada por un monovolumen que llegó a la calle tras deslizarse cuesta abajo por una rampa y romper la puerta de entrada a la casa. El otro atropello mortal ocurrió al día siguiente en Bilbao (Vizcaya), cuando un hombre de 49 años fue arrollado por su vehículo en una pendiente tras retirar los calzos de las ruedas delanteras e intentar retener el coche con su propio cuerpo.

España refuerza su cooperación vial con Europa

España refuerza la cooperación y el intercambio en materia de seguridad vial con 21 países europeos, al incorporarse la DGT, a finales de 2005, al FERSI (Foro Europeo de Institutos de Investigación de Seguridad Vial). El FERSI se creó en 1991 con el objetivo de fomentar la colaboración entre los institutos europeos de seguridad vial, definir las necesidades de investigación en este campo en Europa y asesorar a la Comisión Europea.

## Carreteras que suspenden en medio ambiente

Más de 160.000 kilómetros de la red nacional no superan el examen medioambiental. "Se gestionan a espaldas de todo criterio de sostenibilidad, sin ningún tipo de medidas correctoras o compensatorias del impacto ambiental". Así lo han señalado varios expertos en el I Congreso de Medio Ambiente en Carreteras, celebrado en Santander el pasado mes de abril. Según los ponentes, todavía falta para llegar al ejemplo de la autovía Jerez-Los Barrios, que ha destinado un 30% del presupuesto en medidas medioambientales. En el evento se dieron a conocer experiencias europeas, como que el exceso de sal fundente para despejar a las carreteras de nieve puede afectar a la vegetación. Organizada por el Gobierno de Cantabria y por la AEC (Asociación Española de la Carretera), la reunión debatió otros aspectos principales que afectan a la integración de las carreteras en el territorio que atraviesan: normativa, recomendaciones para la construcción, restauración paisajística, etc.



## Ni un dedo de alcohol

Los jóvenes de 18 hasta 30 años que quieren participar en la campaña organizada por los Cerveceros de España, "Un dedo de espuma, dos dedos de frente", tienen hasta el 30 de junio para presentar trabajos (audiovisuales y gráficos) alusivos al consumo "sin" alcohol. Las obras ganadoras se proyectarán en los cines de toda España y recibirán un premio de 4.000 euros para la categoría audiovisual y 3.000 euros para la gráfica. Más Información:

[www.cerveceros.org](http://www.cerveceros.org)

## Roban a Beckham su todoterreno blindado

Dotado de las más altas medidas de seguridad, el todoterreno de David Beckham no duró ni media hora en el aparcamiento de un centro comercial de Alcobendas (Madrid), donde estaba aparcado. Mientras el centrocampista 'blanco' paseaba con sus hijos, una banda especializada le robó su lujoso vehículo, un BMW X5, blindado y valorado en 100.000 euros. A los cacos no les importó que fuera Viernes Santo, ni el blindaje del automóvil, ni los más sofisticados sistemas antirrobo y sensores de seguridad con que cuenta, ni siquiera la clave personal que tiene la 'megaestrella' para arrancarlo... Según la policía, la banda de delincuentes especializada en robos de coches de alta gama, utilizó un software especial para ponerlo en marcha.



## Expertos piden un endurecimiento penal

Expertos en seguridad vial coincidieron en que es necesario un "endurecimiento penal" para infracciones graves de tráfico, en las jornadas sobre "Actuación policial y seguridad vial", realizadas recientemente en Oviedo y organizadas por el Ayuntamiento y la Universidad de esta ciudad, y la Asociación Española de Accidentología Vial (AEAV). La Directora del programa de investigación de accidentes de la DGT, Candelaria Mederos, definió el permiso por puntos como "nuestra gran esperanza", abogando al mismo tiempo por el endurecimiento de la ley para las infracciones graves. Otro de los ponentes, el magistrado Miguel López-Muñiz, señaló que "la seguridad vial se basa en tres pilares: educación, legislación y jurisdicción" y recordó la necesidad de una justicia más rápida y eficaz.



## Buenas notas para seguros y talleres

Las aseguradoras de automóviles y los talleres salen bien parados en el "Índice de satisfacción del consumidor", diseñado por el Instituto Nacional del Consumo. Los usuarios les otorgan un 7,9 sobre diez a las compañías de seguro y un 7,7 a los centros de reparación de automóviles, que reciben una valoración superior a la media (7,39). Sólo un 3,5% de los encuestados asegura haber tenido algún problema con las aseguradoras, mientras que los talleres generan mayores problemas (7,2%).



## Al oculista vamos poco

Un 34 % de conductores reconoce que va al oculista una vez cada dos años, mientras que un 54% dice que lo hace habitualmente, según una encuesta realizada por el Comisariado Europeo del Automóvil (CEA). La totalidad de los encuestados en la revisión ocular gratuita que practicó CEA considera que las revisiones periódicas contribuyen a reducir la siniestralidad vial, debido a que la vista es el primer sentido más importante y necesario en la conducción. Sin embargo, un 13% reconoce que nunca ha pasado un reconocimiento ocular o no recuerda la última vez que lo hizo.

## 15.549 millones para carreteras

Fomento se dispone a mejorar la red de carreteras existente, con un presupuesto de 15.549 millones de euros en los próximos seis años. Dos tercios del presupuesto —unos 10.400 millones hasta 2012— se destinarán al Plan de Conservación y Explotación (COEX), con el fin de continuar con el plan de choque de seguridad vial diseñado en 2004. Al propio tiempo, se buscará contar con más vías de gran capacidad, como alternativa a las carreteras convencionales, después de que en el pasado puente de mayo cuatro de cada cinco personas tuvieron accidentes mortales

en estas vías.

Entre las medidas que se adoptarán para mejorar la seguridad de las carreteras figura la licitación de 243 kilómetros de nuevas barreras —las antiguas son auténticas 'guillotinas' para los motoristas—. No obstante, la primera actuación se dirigirá al acondicionamiento de 2.100 kilómetros de autovías de primera generación, construidas a partir del desdoblamiento de antiguas carreteras nacionales.

## Autobuses: multa por ir sin el cinturón



De 91 a 300 euros pagará el pasajero si va sin el cinturón de seguridad en aquellos autobuses que lo lleven instalado. Esta medida se empezará a aplicar en el momento que aparezca en el BOE la nueva normativa, como consecuencia de la trasposición de la directiva europea. El autobús deberá llevar un pictograma advirtiendo al pasajero de la obligatoriedad de ponerse el cinturón. Según un informe del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), España es el país de Europa en el que más personas han muerto en accidente de autobús en los últimos 10 años.

## M-12: El túnel más seguro de Europa



Según el programa EuroTAP 2006, que analiza la seguridad en túneles europeos, el de la vía madrileña M-12 es el más seguro de Europa. En funcionamiento desde hace un año, cuenta con semáforos y barreras delante de las bocas de entrada, arcones de servicio, teléfonos de emergencia, extintores y vías de escape y salvamento adicionales.



## Cuentos sobre tráfico

Elvira Lindo, Ray Loriga, Antonio Muñoz Molina, Soledad Puértolas, Julio Llamazares y Suso del Toro, son los reconocidos escritores que han colaborado con Actitudes en su colección de cuentos infantiles "¡Haz que ocurra!", una nueva iniciativa social de Audi con la que pretende concienciar a los niños de 9 a 11 años en temas como la educación vial y el medio ambiente, haciéndoles reflexionar sobre problemas cotidianos y habituales de los pequeños. La conducción agresiva, el respeto entre conductores y peatones y la imprudencia y sus consecuencias son el hilo conductor de los tres cuentos relacionados con la educación vial. Los dos primeros títulos (que ya están a la venta en librerías y centros comerciales) son "Recuerdos sobre Ruedas", de Elvira Lindo, y "Los indios no hacen ruido", escrito por Ray Loriga. Todos los títulos estarán ilustrados por Luis Tinoco.

### Escáner

#### Accidentalidad marzo-abril 2006

2004 2005 2006

#### Accidentes Mortales en carretera

Mar.	226	245	220	-2,65%
Abr.	233	218	221	-5,15%

#### Víctimas Mortales (24 horas)

Mar.	256	273	254	-0,78%
Abr.	271	249	256	-5,54%

#### Por tipos de vehículos implicados

Vehículo	Total Vehículos	%
Turismos	459	63,2%
Furgonetas	56	7,7%
Vehículo articulado	13	2,8%
Motocicleta	55	7,6%
Ciclomotor	19	2,6%
Otros	78	10,7%

#### Por factores determinantes

Factor	Nº accidentes	Nº muertos
Distrac. conductor	112 (25,4%)	186 (36,5%)
Velocid. inadec.	159 (36,1%)	126 (24,7%)
Infracc. conductor	99 (22,4%)	115 (22,5%)
Irrupción peatón	39 (8,8%)	39 (7,6%)
Otros	32 (7,3%)	44 (8,6%)

#### Por tipo de accidente

Tipo de accidente	Nº accident.	Nº muertos
Salidas de la vía	182 (41,3%)	202 (39,6%)
Colisiones fronto-laterales	160 (36,3%)	199 (39,0%)
Atropello peatón	39 (8,8%)	39 (7,6%)
Otros	60 (13,6%)	70 (13,7%)
<b>TOTAL</b>	<b>441</b>	<b>510</b>



La conducción: Una tarea de toma de decisiones

## ¿QUÉ DECIDES?

Conducir entraña un complejo proceso de toma de decisiones que, de ser o no las adecuadas, pueden suponer la diferencia entre la normalidad o el accidente.

José Ignacio RODRÍGUEZ  
Fotos: Paul Alan PUTNAM

**E**l manejo de un vehículo es un complejo proceso de toma de decisiones, pero un buen conductor ha de prever y evitar las situaciones de riesgo, sin necesidad de poner a prueba continuamente sus habilidades y reflejos al volante. Habitualmente, las situaciones peligrosas al volante se deben a decisiones incorrectas.

**CAMBIO CONSTANTE.** La conducción de un vehículo se realiza en un entorno en constante cambio: la señalización, los otros vehículos, las indicaciones en el tablero de mandos o los peatones, por ejemplo, son elementos que pueden cambiar con rapidez y colocar al con-

ductor en situaciones de alto riesgo en cuestión de segundos.

**RECURSOS PSICOLÓGICOS.** Para tomar decisiones adecuadas, el conductor cuenta con recursos psicológicos como la percepción (vista y oído), el razonamiento, las motivaciones y actitudes hacia la conducción y la seguridad, y las reacciones emocionales. Cualquier

### PERCIBIR EL RIESGO

Conducir siempre entraña un determinado riesgo, aunque cada uno lo percibe de manera diferente. Lo habitual es que el riesgo subjetivo no coincida con el riesgo real. Por eso, el comportamiento al volante de cada conductor depende de su capacidad para percibir de forma adecuada el riesgo. Y nada mejor que una buena formación en seguridad vial para saber cuáles son los indicios de peligro, dónde buscarlos y cómo interpretarlos adecuadamente. De hecho, los accidentes vienen provocados más por fallos en estos mecanismos mentales que por errores en la ejecución de la maniobra.

alteración en alguno de esos recursos puede resultar fatal.

**EXPERIENCIA.** Es cierto que, a medida que se adquiere experiencia en la conducción se va automatizando el comportamiento ante determinadas situaciones. Pero eso puede ser malo o bueno, según que las conductas automatizadas sean peligrosas o seguras. En todo caso, el proceso de toma de decisiones tiene tres momentos cruciales: asimilación de la información, decisión y acción.

**ASIMILAR INFORMACIÓN.** El conductor recoge toda la información necesaria y la procesa. Deberá valorar cuestiones como si está lloviendo, si la velocidad

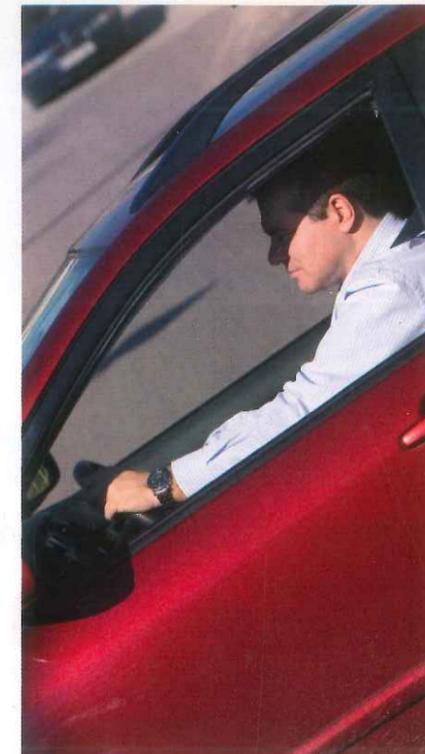
### MANUAL DE ALUMNO

En los próximos números, la sección "Conducir Mejor" irá recopilando, de manera muy resumida, el "Manual del Alumno", realizado por el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial. Es el mismo que se utilizará en los cursos de sensibilización y reeducación que contempla el sistema del permiso por puntos.

es excesiva, si conduce fatigado o bajo los efectos del alcohol... porque en ese caso afectará a la correcta percepción y atención del entorno y disminuirá la calidad de la información que recibe.

**DECISIÓN.** Asimilada la información, hay que decidir —mediante pensamientos y razonamientos— qué hacer entre todas las opciones posibles. Por ejemplo, puedo pensar que "si cuando no veo a nadie detrás me cambio de carril sin señalizarlo, el día que haya alguien sin haberlo visto, voy a poner en peligro mi vida y la del otro conductor".

**ACCIÓN.** Una vez decidido qué hacer, falta llevarlo a cabo mediante una serie de respuestas motoras, para las que sí tienen su importancia las habilidades. Pero no olvidemos que la cualidad más importante de un buen conductor es saber prever y evitar las situaciones de peligro mediante una adecuada toma de decisiones; dicho de otra manera, un buen conductor no necesita poner a prueba continuamente sus habilidades y reflejos al volante. ♦



### CONOCER LAS SEÑALES



#### LA SENAL COMENTADA.

Por J. Antonio García Prieto (DGT)

#### ¿A QUÉ CARRILES AFECTA EL SEMÁFORO?

El comportamiento que deben seguir los conductores en el escenario de la fotografía superior se encuentra regulado por el art. 135 del Reglamento General de Circulación, que dice: "Toda señal se aplicará a toda la anchura de la calzada que estén autorizados a utilizar los conductores a quienes se dirija esa señal. No obstante, su aplicación podrá limitarse a uno o más carriles mediante marcas en la calzada". En consecuencia, la luz roja del semáforo deberá ser respetada por los conductores que sigan al frente, mientras que los que giren a la izquierda únicamente deberán respetar la señal horizontal de "Detención obligatoria o Stop", con independencia de que la luz que se encuentre encendida en el citado semáforo sea verde, roja o intermitente.

### QUÉ ALTERA LA SEGURIDAD

Cualquier alteración en los sentidos, el pensamiento, las actitudes y emociones del conductor, influirán de forma peligrosa en su toma de decisiones. Estos son algunos ejemplos:

- Si se ingiere alcohol, las luces deslumbran con mayor facilidad y se reduce la información visual que llega al cerebro.

- Un estado de ansiedad elevada (problemas familiares o laborales) puede hacer que el conductor se precipite en la respuesta ante una situación de tráfico.

- Una actitud negativa hacia el cumplimiento de las normas y señales de circulación convierte la conducta del conductor en algo imprevisible para los demás usuarios.

### LA CONSULTA: SELECCIÓN DE CARRIL ¿Está obligado a tomar la primera salida?



Puede hacerlo, pero no está obligado porque las flechas de selección no son adecuadas.

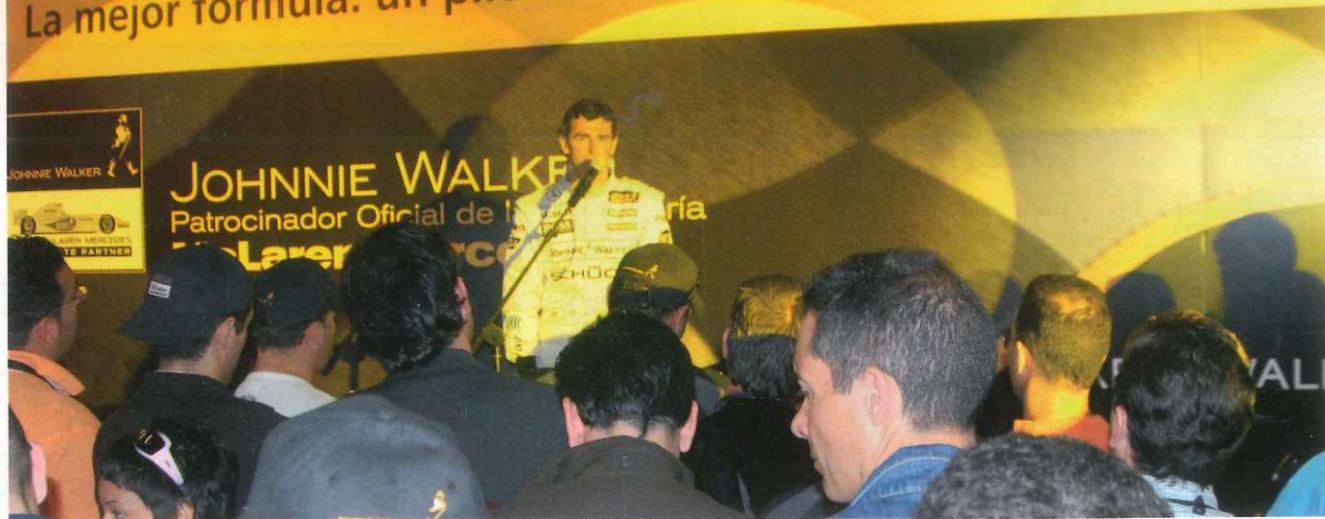
- **Flechas a la derecha.** Obligan a seguir la dirección que indican en la próxima intersección que, en este caso, sería la unión de la calzada donde están las flechas con la vía circular que forma la glorieta. Pero estas flechas no son necesarias ni adecuadas si obligan a tomar la primera salida una vez dentro de la glorieta. Tampoco las flechas al frente son adecuadas porque en una glorieta no se puede seguir de frente, ya que toda la circulación es giratoria y las salidas son cambios de dirección a la derecha.

- **Lo que se pretendía señalizar.** Probablemente —creemos— lo que se pretendía al pintar las flechas de selección es que los vehículos que vayan a tomar la primera salida se coloquen en el carril de la derecha, y que los que vayan a tomar otras salidas, que utilicen el carril o carriles interiores.

- **Dónde colocarse.** En general parece adecuado, por motivos de fluidez, que si se pretende tomar la primera, incluso la segunda salida (dependerá de la configuración de la glorieta), el conductor se coloque en el carril de la derecha, por el que siempre es correcto circular. Y si se pretende tomar otras salidas, el conductor puede colocarse en los carriles interiores, con la obligación de estar en el carril de la derecha con tiempo y espacio suficiente para no cortar la trayectoria de ningún vehículo que circule por el carril de la derecha.

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

La mejor fórmula: un piloto cada noche. El que conduce,



Campaña contra el consumo de alcohol entre los conductores

## LOS PILOTOS NO BEBEN

El alcohol impide conducir con seguridad. Ahora, los fabricantes de bebidas alcohólicas se implican para difundir un mensaje que debería estar más que aprendido: si bebes, no conduzcas. Una marca de güisqui apuesta por el consumo responsable a través de los pilotos de Fórmula-1.

Carlos NICOLÁS FRAILE

**P**uede parecer contradictorio que quien vende güisqui, ginebra o cerveza advierta del peligro que conllevan los excesos con el alcohol. Pero algunos fabricantes no lo ven así y creen necesario que desde todos los ámbitos de la sociedad (instituciones, empresas, Administración...) se siga 'machacando' con que beber alcohol es incompatible con la conducción responsable. "Tenemos el mismo objetivo que la DGT, estamos contra las situaciones de peligro causadas por el alcohol" asegura José Antonio Bonache, director de Asuntos Corporativos de Diageo. Esta multinacional, propietaria de varias marcas de bebidas alcohólicas, se ha unido a la escudería McLaren-Mercedes para promover el consumo responsable y la figura del 'conductor alternativo' a través de un deporte en boga en España en los últimos años: "La Fórmula-1 es una plataforma perfecta para difundir este mensaje" aseguran los responsables de

esta campaña. Con lemas como "La mejor fórmula: un piloto cada noche. El que conduce no bebe" o "El mejor piloto no es el que se arriesga, sino el que no corre riesgos innecesarios", la campaña se dirige en especial a los conductores de 22 a 35 años y desarrollará distintas iniciativas para la promoción de la conducción segura. La más reciente, se celebró el pasado abril en el Circuito de Cataluña, en Montmeló (Barcelona), donde jóvenes de toda España ganadores de un concurso 'on-line' (ver recuadro) recibieron un curso de conducción a cargo de la escuela del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) y estuvieron acompañados de Pedro Martínez de la Rosa, piloto de pruebas de McLaren-Mercedes. ♦



### ¿CÓMO EVITAMOS EL ALCOHOL AL VOLANTE?



A través de Internet, Johnnie Walker organizó un concurso de ideas y abrió su buzón a las propuestas de los jóvenes para convencer a los conductores del peligro del alcohol. Estas son algunas de las ganadoras:

- Convenios con bares y transportes públicos: regalar vales de descuento para taxis, ayudas trenes y autobuses urbanos.
- Conductor alternativo: organizar turnos de conducción en el grupo de amigos y recompensar al que no bebe esa noche (una cena, por ejemplo).
- Mensajes responsables en los locales nocturnos y advertencias en los vasos de las bebidas como las de las cajetillas de tabaco.
- Acuerdos con Cruz Roja y Protección Civil para ver 'in situ' las devastadoras consecuencias del alcohol.
- Prácticas en centros de rehabilitación de heridos, sanciones más duras, cárcel para los reincidentes.

## MI carril



**¿SABE QUIÉN SOY YO?** El director general de Deportes del Ayuntamiento de Madrid estuvo a punto de provocar un accidente con su flamante coche. Se había saltado un semáforo en rojo. Le detuvieron los agentes municipales, le hicieron la prueba de alcoholemia y dio positivo, muy positivo. Esgrimió que era amigo del concejal de Seguridad. No le sirvió. Fue su sentencia. Ya no está en su cargo. Sombrero para los municipales. Lo de "no sabe con quien está hablando" empieza a ser historia. Menos para algunos...



**OJO AL ALCOHOL.** Cuando hay un accidente de coche, las compañías aseguradoras sufragan los daños a terceros. Pero mucho cuidado, que si el conductor responsable ha bebido más de la cuenta, las cosas pueden ser distintas. Algunas aseguradoras comienzan a pedir al asegurado los daños a terceros que ha pagado. Es verdad que las compañías más fuertes no lo hacen todavía, pero ya saben eso de que "cuando las barbas de tu vecino veas pelar..."



**PEATONES MULTADOS.** Buena iniciativa de algunos ayuntamientos, que han comenzado a sancionar las faltas de los peatones en materia de tráfico. Es decir, a multarles por cruzar con el semáforo en rojo para ellos, por atravesar una calle en diagonal cuando al lado hay un paso de peatones, por ir andando por la calzada y no por la acera... Por ser carne de cañón. Unas tonterías que, a veces, acaban en desgracia. Las cifras de atropellos en las ciudades no son desdeñables.

### ¿Daría una pistola a sus hijos?

**A**lgunos padres premian las buenas notas. Uno llegó al extremo de comprar un Ferrari a su hijo. Poco después tuvo que acudir a su entierro. A nadie en su sano



JESÚS SORIA

DIRECTOR

juicio se le ocurre poner una máquina, capaz de pasar de 0 a 100 en 4 segundos, en manos de una inexperto incapaz de conducir con seguridad un Panda. Por mucha mala conciencia que se tenga. Esta Semana Santa pasada conocíamos otra tragedia que va en la misma línea: un joven de 18 años sin permiso de conducir todavía, arrolló a dos motos. Murieron los cuatro ocupantes de las mismas y la madre del propio conductor, que viajaba en los asientos traseros. ¿Cómo es posible que una madre deje a su hijo conducir si no tenía el permiso correspondiente? ¿Era la primera vez? El castigo será una posible inhabilitación de muchos años para conducir y hasta 4 años de cárcel. Pero es lo de menos. Una grave irresponsabilidad, una tontería -ya tenía aprobada la parte teórica del permiso- ha llevado a una tragedia que ha destrozado cinco familias. Podría contarles



**¿ES RAZONABLE REGALAR UN FERRARI A UN HIJO INEXPERTO? ¿DEJARLE CONDUCIR SIN PERMISO? ¿HACER UNA CAMPAÑA DE SEGURIDAD VIAL... SIN CINTURÓN?**

muchos ejemplos en la misma línea. No quiero marearles. Quizá locuras como esta última hayan llevado a distintas instancias judiciales, empezando por el fiscal general del Estado, Conde-Pumpido, a atajar el problema de raíz: ha pedido a los fiscales a investigar a los "conductores temerarios" y ya saben que se empieza a hablar con fuerza de "prisión" para los conductores que pongan en peligro la vida de los demás.

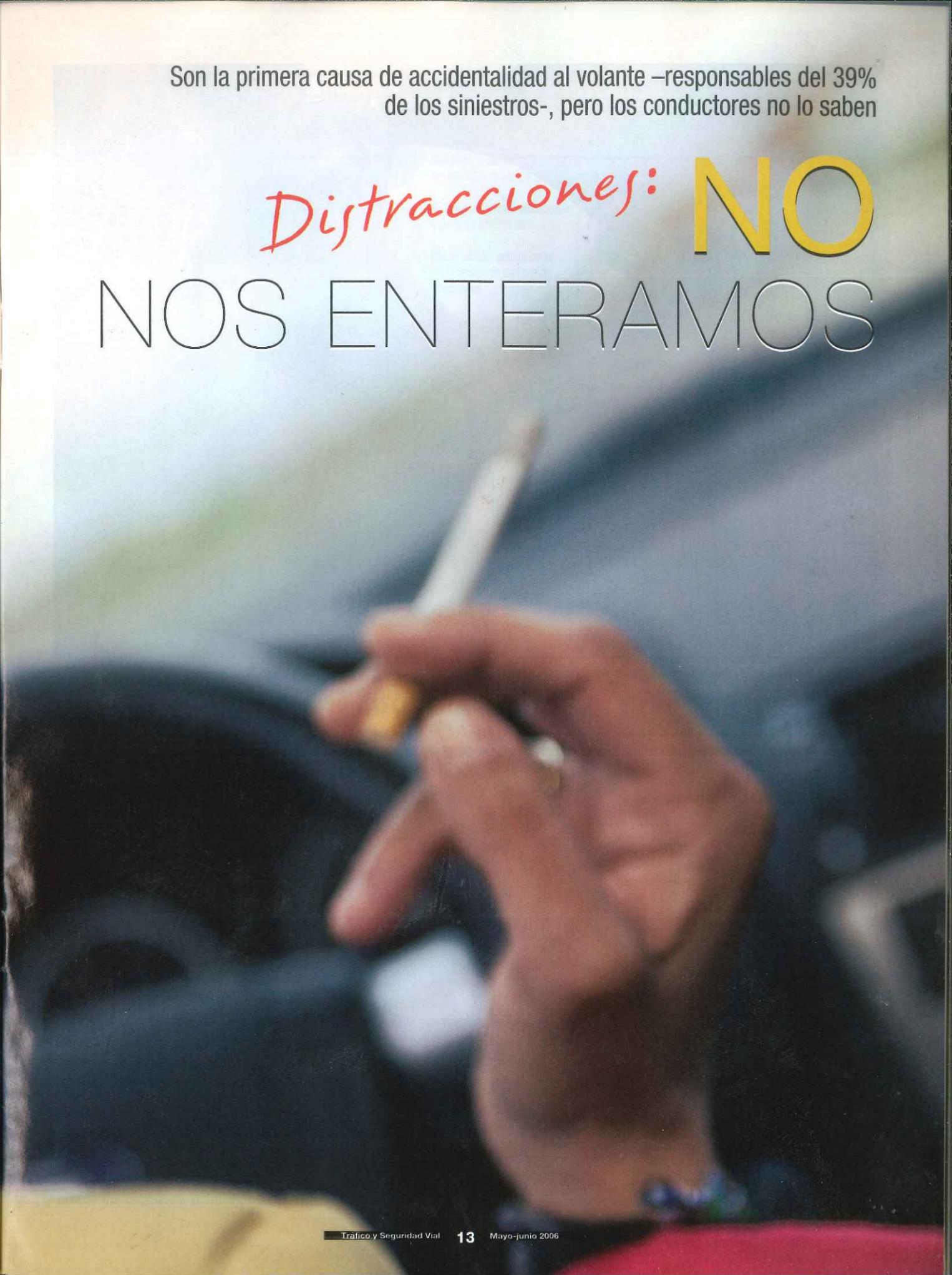
Hasta el fiscal jefe del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, José Martín Mena, ha pedido que se incremente la presión "sobre los delincuentes del volante". Yo creo que nuestros juristas se están quedando cortos. Deberían abordar también el problema de los que, aunque sea sin quererlo, por imprudencia, por irresponsabilidad, por desconocimiento, propician algunas tragedias. ¿Pondríamos a nuestro hijos una pistola en la mano? ¿Por qué sí un coche si no está preparado para ello? Esperemos que no sea una irresponsabilidad, sino un descuido la campaña de Antena 3 en favor de la seguridad vial. En el anuncio, Estopa y "El Neng". Sentados en el asiento trasero -ver foto-, pidiendo responsabilidad, "No corras, Neng"... Pero ninguno lleva el cinturón puesto. Para hacer campañas así, loables, mejor no hacerlas. ♦



Distracciones como hablar por el móvil, encender un cigarrillo, consultar el mapa de carreteras o pensar en la próxima reunión de trabajo, son, según la DGT, la primera causa de accidentalidad. Estuvieron presentes en el 39% de los siniestros registrados en 2004, con un balance de casi 56.000 víctimas. Sin embargo, los conductores las sitúan en cuarto lugar como causa de accidente, detrás, según una encuesta del RACC, del alcohol, las drogas, la velocidad o la conducción agresiva.

Son la primera causa de accidentalidad al volante –responsables del 39% de los siniestros–, pero los conductores no lo saben

# *Distracciones:* **NO** NOS ENTERAMOS





► Mientras hablamos por el teléfono móvil, dejamos de percibir el 50% de las señales de tráfico.

Mercedes LÓPEZ  
Fotos: Paul Alan PUTNAM  
Infografía: Javier IBÁÑEZ

**P**ara los conductores españoles, las distracciones ocupan el cuarto lugar entre los factores que más accidentes de tráfico ocasionan, detrás del alcohol, las drogas, las infracciones o la conducción agresiva, según un estudio realizado por la Fundación RACC. Sin embargo, los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) señalan a las distracciones como la primera causa de los accidentes: estuvieron presentes en el 39% de los accidentes registrados en 2004, con un balance de 55.818 víctimas. Incluso, Luis Nunes, psicólogo del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, va más lejos y estima que "el porcentaje podría ser mucho mayor. Podemos hablar del 45%, pero lo importante no es la cifra —enfática—, sino darnos cuenta que muchas infracciones —velocidad inadecuada, insuficiente distancia de seguridad...— encierran, con casi total seguridad, falta de atención". Esta reflexión se enmarca dentro de las con-

## LA DISTRACCIÓN, COMO FACTOR DESENCADENANTE EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO, HA CRECIDO UN 75% EN UNA DÉCADA (1993-2003)

clusiones del Programa "Argos", una investigación de la DGT, que ha realizado Nunes junto con Miguel A. Recarte de la Universidad Complutense y Antonio Pérez de la Universidad Politécnica, ambas de Madrid, y cuyo objetivo ha sido conocer la relación entre la mirada, la actividad mental y la conducción.

Asimismo, Mónica Colás, técnico de la Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad de la DGT, explica algunas de las características de los accidentes en los que está presente la falta de atención: "Está comprobado que la distracción aparece como factor concurrente en los accidentes ocurridos en autopistas y autovías con mucha

### ¿QUÉ NOS DESPISTA AL VOLANTE?

Estas son las cinco conductas que, en opinión de los conductores, distraen más.

- |  |  |
|--|--|
| <p><b>MUJERES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Hablar por el móvil.</li> <li>● Marcar un número o enviar un SMS por el móvil.</li> <li>● Buscar o contestar al móvil cuando suena.</li> <li>● Un insecto en el coche.</li> <li>● Llevar niños alborotando/llorando.</li> </ul> | <p><b>HOMBRES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Marcar un número o enviar un SMS por el móvil.</li> <li>● Buscar o contestar al móvil cuando suena.</li> <li>● Hablar por el móvil.</li> <li>● Conducir bebido.</li> <li>● Mirar o leer el periódico, un mapa...</li> </ul> |
|--|--|

Fuente: Fundación RACC.

## PERFIL DEL ACCIDENTE POR DISTRACCIÓN

### ¿CUÁNDO?

- Julio y agosto son los meses en los que mayor número de accidentes se registran debido a una distracción.
- Durante los fines de semana.
- El 45% de las distracciones se produce por el día (entre las 7 y las 15 horas).
- Sobre todo en los desplazamientos de ocio y vacaciones.

### ¿DÓNDE?

- La influencia es mayor en carretera, principalmente en autopistas y autovías.
- Con condiciones ambientales y de la vía óptimas.
- Las obras actúan como un elemento de distracción importante.

### ¿QUIÉNES?

- Los jóvenes entre 18 y 25 años y los conductores mayores de 70 años son los grupos de mayor riesgo.
- Entre los 18 y los 50 años se distraen más los hombres. A partir de los 50 años, son las mujeres.

Fuente: Fundación RACC.

mayor proporción que en las carreteras convencionales, y está especialmente asociada a los accidentes por salida de la vía y a las colisiones con obstáculo en la calzada, por alcance o en caravana".

Además, hay que destacar que la influencia de la distracción en la accidentalidad se ha incrementado de forma destacable. "En una década, entre 1993 y 2003 —señala Alfonso Perona, secretario ejecutivo de la Fundación RACC—, las distracciones como factor desencadenante en los accidentes de tráfico han crecido un 75% y, como factor concurrente, un 65%".

**MÓVIL, MUCHO RIESGO.** Y es que actuaciones tan frecuentes como manipular la radio, hablar por el móvil, consultar un mapa, encender un cigarrillo o hablar con nuestro acompañante se convierten en armas peligrosísimas cuando las realizamos mientras conducimos. No podemos obviar que todas ellas conllevan una pérdida de atención aunque sea durante escasísimos segundos, en los que el conductor perderá por completo el control del vehículo en relación con su entorno. Así, a 100 km/h, mientras conectamos la radio, el coche recorre alrededor de 80 metros. Si lo que hacemos es coger unas gafas del bolso, echamos una ojeada a un callejero o bebemos de un

bote de refresco, el espacio recorrido será de 110 metros.

Cuando hablamos por el móvil —según la encuesta del RACC, la conducta (hablar, marcar o contestar) que más distrae en opinión de los conducto-

res—, "el riesgo de sufrir un accidente aumenta entre 4 y 9 veces", se subraya desde el Centro Zaragoza. La razón es que no sólo se producen interferencias con el manejo de los mandos del vehículo, además, el conductor pierde



► Sólo una ojeada al mapa y, a 100 km/h, nuestro coche habrá recorrido unos 110 metros.



► Las mujeres consideran que los niños alborotando son una de las fuentes de distracciones más importante para el conductor.

el sentido de su posición en el tráfico, se altera la percepción de la velocidad y de la distancia de seguridad, aumenta el tiempo de reacción y se dejan de percibir el 50% de las señales de tráfico. Además, "hay que considerar -indica Luis Nunes- el efecto de la conversación misma, porque el riesgo aparece claramente asociado a la complejidad del mensaje". Con esta afirmación, pone sobre la mesa una polémica preocupante: el riesgo que también pueden conllevar los llamados teléfonos 'manos libres'. Para este investigador, no son una garantía de seguridad, "ya que la mente permanece ocupada durante la conversación". Nunes recalca dos aspectos importantes: dependiendo del equipo, es posible realizar funciones que siguen implicando a las manos y a la mirada -como enviar o recibir un SMS-, por lo que estos sistemas 'más seguros' -matiza Nunes- "pueden presentar distintos grados de seguridad". Al mismo tiempo, también destaca, que el emitir o recibir ciertas informaciones también puede contribuir a la seguridad.

**¿PROHIBIDO PENSAR?** Pero además, a todos estos factores fácilmente comprobables, hay que añadir otros elementos que pueden influir en la atención del

## El 77% estaría a favor de prohibir fumar al volante CONDUCIR, MEJOR SIN HUMOS



Fumar mientras se conduce es una de las causas de distracción más significativas, tanto que la Dirección General de Tráfico (DGT) llevó a cabo durante la primera quincena del pasado mes de abril una campaña informativa en la que recomendaba no fumar mientras se conducía. Era, en palabras de Pere Navarro -director general de Tráfico-, "un llamamiento al buen criterio de los conductores, no una prohibición". Todos los conductores que fuman al volante saben muy bien que sacar el cigarrillo del paquete, encenderlo o apagarlo, sin ol-

vidar la punta de brasa que cae sobre el pantalón o la camisa, son momentos en los que la vista se aleja de la carretera, acciones muy comunes -algo más del 20% de los conductores fuma al volante-, en las que el vehículo continúa avanzando: mientras se enciende un cigarrillo (se tarda una media de 4,1 segundos) un coche, a 100 km/h, recorre 113 metros. Una encuesta realizada por el Observatorio Nacional de la Seguridad Vial de la DGT indica que el 75% de los encuestados admite que fumar mientras se conduce es peli-

### EL RIESGO DE FUMAR Y CONDUCIR

Fumar mientras se conduce es una de las causas de distracción más significativa. Puede conllevar apartar la vista de la carretera unos segundos vitales.

Mientras se enciende un cigarrillo, **4,1 segundos**, el coche recorre **113 metros** a una velocidad de **100 km/h**.

**3,4 minutos** es la media de tiempo que se tarda en fumar un cigarrillo, durante el cual, a **100 km/h**, se recorren aproximadamente **6 kilómetros**.



Fuente: Dirección General de Tráfico.



► En las zonas con obras el 37% de los accidentes se deben a distracciones.

conductor: preocupaciones, estrés, un disgusto con la pareja, la enfermedad del niño, el informe que debemos entregar rápidamente... y que se traducen en riesgo, porque, salvo en condiciones de tráfico excepcionalmente complejas, lo más frecuente es que el conductor vaya pensando en sus 'cosas' mientras conduce. La explicación, en palabras de Luis Nunes,

es sencilla: "Los largos desplazamientos en las grandes ciudades, la escasez de tiempo libre, la privacidad del interior de un vehículo, todo ello propicia el aprovechamiento del espacio vial para la reflexión en solitario o para la conversación".

Asimismo, hay que destacar otro dato preocupante: el riesgo



goso y el 77% estaría de acuerdo en que se prohibiera. Y un dato muy significativo: el 25% de los entrevistados que fuma admite que, al menos una vez, ha estado a punto de tener un accidente por fumar mientras conducía.

Además, fumar al volante es una práctica que tiende a desaparecer. Mientras en Estados Unidos ya ni se plantean la posibilidad de fumar conduciendo (desde 2001 en

las encuestas ya no aparece el apartado fumar como distracción), los coches en Alemania se comercializan sin encendedor. En España, fumar no está prohibido, pero si lo está tirar colillas encendidas por la ventanilla (el 25% de los encuestados reconoce haberlo hecho alguna vez), acción que, a la entrada en vigor del permiso por puntos (1 de julio), conllevará la pérdida de cuatro puntos.



¿Fuma **mientras conduce**?

- El **18%**, habitualmente.
- El **39%**, algunas veces
- El **43%**, nunca.



¿Considera **peligroso** fumar al volante?

- El **75%**, muy o bastante peligroso.
- El **17%**, poco peligroso.
- El **4%**, nada peligroso.



¿Por fumar ha estado a punto de tener un accidente?

- Un **18%** admite que alguna vez.
- Un **6%** indica que a menudo.
- Un **74%** dice que nunca.



¿Prohibiría usted fumar mientras se conduce?

- El **77%** estaría de acuerdo.
- El **16%**, en desacuerdo.
- Al **6,5%** le sería indiferente.

de estas actividades es subestimado por la gran mayoría de los conductores, como pone de manifiesto la encuesta de la Fundación RACC. Las razones, para Alfonso Perona, son claras: "La gente no tiene información sobre las distracciones. La Administración pone mucho énfasis en el alcohol, la velocidad... pero el conductor también debe saber que si está cansado, se va a despistar con más facilidad; si conduce mucho tiempo seguido, tiene más posibilidades de distraerse. Debe ser consciente de que tiene que relajarse, retrasar el viaje, reducir la velocidad..."

**¿CÓMO EVITARLAS?** Se pueden realizar actuaciones de concienciación, de vigilancia (entre el 20 de febrero y 5 de marzo pasados, la DGT controló más de 700.000 vehículos dentro de una campaña de vigilancia del uso del teléfono móvil), se pueden imponer sanciones o prohibir ciertas acciones (el uso del móvil o de auriculares, a partir del 1 de julio conllevará la pérdida de tres puntos y una sanción de 90 euros), estudiar y regular el potencial distractor de las vallas publicitarias, investigar la influencia del diseño de las carreteras o del vehículo en la atención del conductor, pero ¿cómo conocer el impacto de la actividad mental? Mónica Colás incide en este aspecto: "La complejidad está en medir 'cuánto' nos distraemos cuando pensamos y, lo que es más importante, las actuaciones que se pueden poner en marcha para afrontarlas".

A esto que hay que añadir otra dificultad: cuando reconstruimos un accidente

**SI HABLAMOS POR EL TELÉFONO MÓVIL, EL RIESGO DE QUE SUFRAMOS UN ACCIDENTE SE INCREMENTA ENTRE 4 Y 9 VECES**

dente para comprender los errores y conocer lo que ha pasado, se puede caminar hacia atrás a partir de sus huellas en la carretera, en los coches, en los propios daños corporales. Pero -añade Luis Nunes- "mientras que las huellas sobre la carre-

tera y en el vehículo son relativamente indelebles, ¿cómo conocemos lo que pensábamos en ese momento y cómo influyó en el accidente?"

A la espera de conocer las respuestas, la encuesta del RACC ha diseñado el perfil del conductor distraído: un varón (aunque las diferencias de género hombre/mujer no son muy destacables y a medida que aumenta la edad cobran importancia las mujeres), de entre 18 y 25 años, o mayor de 70 años, que circula por autopista o autovía, durante sus vacaciones de verano un fin de semana. El viaje lo realiza durante el día (sin embargo, uno de cada cinco conductores sufre el accidente por la noche) y las condiciones tanto climatológicas como de la vía son óptimas. Sin olvidar que puede haberse encontrado con tramos en obras. Un elemento distractor -señala Perona- "relevante. Un 37% de los accidentes registrados en tramos en obras se debe a una posible distracción". ♦



► Sensores que controlan automáticamente la distancia respecto al coche que circula delante o espejos retrovisores con cámaras para evitar el ángulo muerto, evitan distracciones.

## TECNOLOGÍA ANTI-DISTRACCIONES



Los fabricantes también están poniendo su granito de arena para evitar distracciones y la tecnología cada día aporta una solución. Coches que equipan sistemas que detectan cuando el vehículo cambia de carril y no ha sido accionado el intermitente y alertan al conductor mediante una vibración de la banqueta

de su asiento, reguladores o limitadores de velocidad que permiten al conductor programar una velocidad máxima que no quiere superar, sistemas de navegación que dan las instrucciones mediante voz, sensores que controlan de forma automática la distancia respecto al coche que circula delante, sistemas que reconocen las señales de tráfico y adecuan la velocidad del vehículo, cámaras en los espejos retrovisores que evitan el ángulo muerto, son cada vez más frecuentes en los vehículos y no sólo en los de gama alta también en los utilitarios es posible, sino encontrarlos de serie, si al menos como opción. Pero, son soluciones que también suscitan la polémica: sus mensajes deben ser claros y sencillos de forma que no ocupen las manos ni la mirada, piden los investigadores. Los fabricantes se defienden y aseguran que "cada botón está en el lugar exacto donde se espera encontrarlo y muchos de estos sistemas funcionan automáticamente".



Nuria ROMERO



En una Jornada Internacional, organizada por la DGT, se analizó la experiencia alemana, francesa e italiana del permiso por puntos. La conclusión es que se necesitan otras medidas para mantener la reducción de accidentes que provocará la llegada del permiso por puntos.



Jornada sobre su funcionamiento en Francia, Alemania e Italia

PERMISO POR PUNTOS,  
CON EXPERIENCIA  
INTERNACIONAL

J. M. MENÉNDEZ  
Fotos: Paul Alan PUTNAM

**E**l 25 de abril, la Dirección General de Tráfico (DGT) y RACE, RACC y Club Mapfre del Automóvil organizaron en Madrid la Jornada Internacional sobre el Permiso por Puntos. Ante más de 300 expertos nacionales e internacionales, el director general de Tráfico, Pere Navarro, facilitó datos sobre el descenso de víctimas mortales en 2004 (-12%) y 2005 (-5,2%). "Una parte de ese descenso -dijo- es debido al propio debate abierto por el permiso por puntos. En los últimos años hemos evitado mil doscientas muertes, que es como si hubiéramos evitado una guerra". Tras indicar que "los países que tienen permiso por puntos es donde desciende la accidentalidad", señaló que "estamos aquí como aprendices, como alumnos, para aprender".

Juan Luis Huidobro -presidente del

FRANCIA



**YVES LE BRETON, SUBDIRECTOR DE EDUCACIÓN VIAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES**

**"EL PERMISO POR PUNTOS HA SALVADO 6.000 VIDAS"**

Yves Le Breton explicó que el permiso por puntos en Francia se aprobó por Ley en 1989 y arrancó en 1992, basado en la experiencia de varios países. Las autoridades francesas lo califican de "muy útil" y, en de su estrategia de "hacer hincapié en el comportamiento de los conductores

como lugar donde mejorar la seguridad vial", le otorgan el mérito de haber salvado 6.000 vidas y reducido un 30% el número de víctimas.

El sistema francés da una cuota inicial de 6 puntos durante un período de prueba (2 ó 3 años) que se amplía hasta 12. Los puntos se pierden al cometer infracciones (por ejemplo, 3 puntos por no usar cinturón de seguridad). Cuando el saldo llega a cero (54.000 conductores en 2005), el permiso se invalida y el conductor debe examinarse de nuevo. Antes, se recuperan puntos si no cometen infracciones durante 3 años o participan en cursos de reciclaje (recupera 4 puntos y puede participar una vez cada dos años). Los cursos se dirigen a "modificar el comportamiento infractor" y los imparten en 1.000 centros autorizados un psicólogo y un especialista en enseñanza de la conducción. Le Breton cree que los cursos -a los que acudieron 100.000 conductores en 2005- "son eficaces".

Tras catorce años de implantación, el balance de Le Breton es que "ha tenido una importante aportación a la seguridad vial" y que la puesta en marcha del sistema de control de velocidad en las carreteras "ha mejorado su credibilidad". Su balance final es que "el miedo a perder puntos ha mejorado la seguridad vial".

	2005	Variación 2004 (1/7/03-1/7/04)
Muertos	5.232	- 4,6%
Heridos	108.727	- 3,4%
Accidentes	82.736	- 3,1%
Permisos de Conducción:	35 millones	
Conductores que perdieron el permiso:	52.000	

(Fuente: Ministerio de Transportes de Francia)



► Pere Navarro, director general de Tráfico.

RACE- señaló que "el permiso por puntos es una herramienta más, pero no se pueden olvidar medidas como la educación y la formación" y vaticinó que bajarán los accidentes "un 3,5% a corto plazo". También Antonio Huertas -presidente del Club Mapfre del Automóvil- cree que "reducirá en un plazo razonable los accidentes en nuestras carreteras" y consideró importante que medidas informativas apoyen la implantación del permiso, para lo que ofreció sus medios que llegan a 5,7 millones de mutualistas. Alfonso Perona -secretario ejecutivo del RACC- recordó que su organización pedía hace tiempo el per-



**LAURENT HEQUET, DIRECTOR DEL AUTOMÓVIL CLUB DEL OUEST**

**"EL PERMISO POR PUNTOS ES ULTRARREPRESIVO"**

Laurent Hequet, director del Automóvil Club del Ouest, mostró 'la otra cara' del permiso por puntos en Francia tras analizar la cifras oficiales, una medida que él calificó de "ultrarrepresiva". Para Hequet el 9,5% de reducción media anual de víctimas no puede atribuirse a los radares (posteriores en fecha) ni a la policía (sólo incrementó un 6% las multas), sino que "sólo puede atribuirse a los conductores y a la mejora de las infraestructuras".

Hequet recuerda que en 2003 hubo una reducción del 21% "antes de que se implantaran los radares", por lo que la atribuye "al impacto psicológico del anuncio de las medidas" y que pasado, en 2004 y 2005 la bajada volvió al 9%. Hequet cree que la clave fue la puesta en marcha del control automático de sanciones, "pero es un error en el diagnóstico: la velocidad tiene un papel importante, pero existen otras causas en el 80% de los accidentes. De hecho, los radares no impiden que jóvenes con drogas y alcohol mueran cada fin de semana, ni los que se duermen al volante (20%) ni camiones (30%)".

Hequet planteó un escenario aterrador para 2006 -prevé que uno de cada cuatro conductores sea sancionado (9 millones de multas)- y señaló que el sistema de puntos "es adecuado para sanciones graves, pero no para leves", ya que "unas pocas faltas leves pueden desembocar en la pérdida del permiso -lo que lleva al efecto perverso de que cada vez más gente conduzca sin él-. Todos estamos orgullosos de la reducción de la accidentalidad, pero no queremos que nos acosen con sanciones automáticas". En resumen, Hequet califica al permiso por puntos de "muy beneficioso para la seguridad vial, pero deseamos una política que no sancione sin más, ya que no cada infracción pone en peligro una vida".

miso por puntos y resaltó la labor realizada por la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, cuyo presidente, Jordi Jané, acudió a estas jornadas. "Hay que intentar lograr cero muertos en accidentes de tráfico", concluyó Perona.

**EXPERIENCIA EUROPEA A ESTUDIO.** Representantes de Francia, Alemania e Italia -países con permiso por puntos- expusieron su modelo (ver recuadros), con sus ventajas y debilidades, tanto desde el punto de vista de la Administración como del automovilista.

Ramón Ledesma -subdirector general

ALEMANIA



**CRISTINA TERVOOREN, DEL MINISTERIO FEDERAL DE TRANSPORTES ALEMÁN**

**"APOYO PARA MEJORAR LAS DEFICIENCIAS"**

Alemania es el país decano en el funcionamiento del permiso por puntos: comenzó en 1974 y tiene 32 años de experiencia. Según Cristina Tervooren "es un proceso gradual para ayudar a los infractores y proteger al público en general de los conductores incompetentes". De hecho, los infractores "reincidentes reciben apoyo para poder mejorar sus deficiencias".

En Alemania, las infracciones están marcadas con un número de puntos que oscila de 1 a 7 (hasta 4 para infracciones menores y de 5 a 7 para las 'criminales') en función de su gravedad. Cada infracción suma puntos al expediente del conductor, que, al llegar a 18, pierde el permiso, que puede recuperar seis meses más tarde mediante un examen. Según va sumando puntos, el conductor recibe unos avisos y se le recomienda acudir a seminarios constructivos, impartidos por especialistas, que, además, pueden deducirle hasta 4 puntos. Si la suma de puntos de un conductor supera los 14, debe acudir a un seminario o recibir apoyo de un psicólogo. Todas las infracciones y puntos sumados están centralizados en un Registro Central de Infractores que informa a las autoridades locales, que son quienes deciden las medidas a aplicar. Este registro controla a cerca de 58 millones de conductores, de los que unos 8 millones tienen puntos: el 75% tiene entre 1 y 7 puntos, y sólo un 1% de los conductores ha sumado más de 14 puntos.

Otra característica del sistema alemán es que no existe trato especial para los profesionales ni para los que realicen un mayor número de kilómetros, porque el sistema "debe ser igual para todos -explica Tervooren-. El sistema del permiso por puntos se ha mostrado muy útil, está muy bien estructurado y todo el mundo lo reconoce como muy útil para la seguridad vial".

	2004
Muertos	5.842
Heridos	440.126
Accidentes	2.261.689
Permisos de Conducción:	50 millones
Conductores que perdieron el permiso:	76.000

(Fuente: Instituto Federal de Estadística de Alemania)



► Rafael Olmos, director del Servei de Transit catalán.

de Normativa y Recursos de la DGT- repasó la génesis, funcionamiento y puesta en marcha del permiso por puntos en España, resaltando aspectos jurídicos y técnicos, como el sistema informático o los centros que impartirán los cursos de recuperación.

Antonio Lucas -coordinador de Seguridad Vial del RACE- repasó los principales factores de riesgo y lesividad y su relación con la pérdida de puntos, para potenciar la concienciación del conductor, y concluyó que "si consiguiéramos reducir la siniestralidad por velocidad, alcohol y cinturones de seguridad, podríamos reducir en más del 50% la



**ECKHARD JUNG, CO-DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO LEGAL DEL ADAC**

**"AL PRINCIPIO ERA UN SISTEMA INFLEXIBLE"**

Para Eckhard Jung (ADAC, club de automovilistas alemán), el permiso por puntos quiere "que se persiga al conductor que ponga en peligro a los demás y que los conductores comprendan que su conducta individual tiene consecuencias". Esta mezcla de apoyo y prevención ("te envían cartas que informan de medidas de ayuda"), se ha revelado muy útil y "ha conseguido resultados prometedores". Una consecuencia del sistema es que "a largo plazo ha detectado un grupo de conductores que no están cualificados para circular" y esto tendrá repercusiones en su permiso. Otra cuestión destacada por Jung es que "los varones son más inmunes a las medidas preventivas".

Aunque según Jung "al principio hubo muchos problemas, porque era muy inflexible", el sistema "ha logrado el objetivo de prevención en el público en general", por lo que "apoyamos a la Administración en la lucha contra los 'hooligans' de la carretera". Además, han conseguido modificaciones como, por ejemplo, que se tenga en cuenta la repercusión de la infracción y se sumen más puntos si tiene repercusión o si es reincidente.

En su opinión, las infracciones menores no deberían tener castigo de puntos, que sumada a la multa "se considera un doble castigo que el conductor no entiende". Jung cree que para mejorar la seguridad vial hay que influir en los tres elementos que intervienen (vía, vehículo y conductor): "Si nos centramos en uno sólo, la seguridad vial no va a mejorar. El conductor es esencial, pero también hay que mejorar los otros factores".

mortalidad en Europa". No obstante, señaló que "las medidas punitivas deben reforzarse con campañas informativas, concienciando a los conductores de los riesgos de su comportamiento, y reforzando las conductas positivas".

Alfonso Perona -secretario ejecutivo de la Fundación RACC- explicó que, en España, el tráfico está básicamente en la vía administrativa, dada la tendencia histórica a descriminalizar los delitos de tráfico. No obstante, existen "algunos" en el capítulo de delitos contra la seguridad colectiva, que, a su juicio, necesitan ser recogidos "de forma diferente y clara". No se trata, en su opinión, tanto de subir las penas, sino de

ITALIA



**SERGIO DONDOLINI, DIRECTOR GENERAL DEL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES DE ITALIA**

**“UNA BUENA SOLUCIÓN PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES”**

En Italia, el permiso por puntos lleva implantado tres años Sergio Dondolini señala que “los datos de accidentes en Italia confirman que el esfuerzo ha sido válido y efectivo”.

El permiso parte con 20 puntos, y se restan—aunque sólo cuando la sanción se confirma y terminan las posibilidades de apelación— los atribuidos a la infracción cometida. El conductor puede consultar su saldo en un teléfono o en Internet y ganar puntos—hasta 30— circulando dos años sin infracciones (2 puntos) o acudir a cursos de recuperación (6 puntos, particulares y 12, profesionales). Si agota el saldo, debe aprobar un examen en 30 días o se suspende su licencia. Una característica especial es que “la penalización de puntos es doble” durante los tres primeros años. Tampoco se pueden restar puntos al propietario de un vehículo con el que se comete una infracción si no identifica al conductor, aunque la multa puede llegar hasta 1.433 €.

Un problema del sistema italiano es que por las “múltiples posibilidades de apelaciones, pasa mucho tiempo hasta que la retirada de puntos es operativa”. También se detecta que “los motociclistas manifiestan cierta impermeabilidad al permiso por puntos”. En el lado positivo, Dondolini otorga al permiso por puntos “una enorme reducción de accidentes en 2004” y que “el comportamiento de los conductores está cambiando y se demuestra en el incremento del uso de cinturones de seguridad (del 34 al 44%) y casco (del 4 y 9%)”.

En resumen, el permiso por puntos “ha incrementado el nivel de seguridad del tráfico rodado y ha contribuido fuertemente a mejorar el comportamiento de los conductores”.

	2004	Variación (1/7/03-1/7/04)
Muertos	5.625	- 17,7%
Heridos	316.630	- 9,5%
Accidentes	224.553	- 8,2%
Permisos de Conducción:	35.382.486	
Conductores que perdieron el permiso:	26.324	

(Fuente: ISTAT, Instituto Nacional de Estadística de Italia).



▶ Andoni Arriola, director de Tráfico (Gobierno Vasco).



**LUCA PASCHOTTO, RESPONSABLE DE LA EMPRESA ACI, DE ESTUDIOS DE OPINIÓN**

**“HA CAMBIADO LA ACTITUD DE LOS ITALIANOS”**

El punto de vista de los conductores italianos, expuesto por Luca Paschotto (ACI, empresa consultora que ha realizado encuestas de opinión para los grandes periódicos), parte de “dos hechos que surgen de los

sistemas impuestos en varios países: no existe relación directa entre permiso por puntos y las cifras de accidentalidad, y que el impacto es fuerte en los primeros meses”.

Según sus datos, el 92% de los italianos conoce el permiso por puntos y sólo un 12% muestra un rechazo total; además, el 82% piensa que funciona. “¿Por qué fue bienvenido?—se preguntó Paschotto—. La gente cree que es justo e igual para todos y el sistema de multas es progresivo, da una segunda oportunidad”. Debido a ello, según Luca Paschotto, el permiso por puntos “ha cambiado la actitud de los italianos y todas las infracciones se han reducido sin necesidad de sanciones”.

Sin embargo, y pese a destacar estos aspectos positivos, Luca Paschotto señala que el permiso por puntos “funciona bien durante la puesta en marcha del sistema y cuando los puntos se acercan a cero”, por lo que cree que “hacen falta intervenciones sobre las causas de los accidentes y que el permiso por puntos sólo no es suficiente. Es una herramienta a largo plazo”.

Lo que ha demostrado la experiencia italiana es la importancia de los medios de comunicación a la hora de concienciar a los conductores, algo muy importante cuando se piensa que “todos somos parte de la seguridad vial”. No obstante, Paschotto cree que “es necesario un sistema educativo y no sólo enfatizar la eficacia del permiso por puntos”.

divulgación eficaz y a su disuasión—la gente está actuando como si ya estuviera en vigor—, el permiso por puntos va a cumplir el objetivo europeo de reducir en un 50% la siniestralidad”, y destacó que, por primera vez en España, darán formación las asociaciones de accidentados, “que es importante”.

**EMPEZAR, LO MÁS IMPORTANTE.** El debate, tras las intervenciones, abordó cuestiones tan concretas como que un aparcamiento en doble fila tenga la misma sanción (2 puntos) que llevar a un niño sin la sillita adecuada. Ramón Ledesma (DGT), sin entrar en detalles, re-



**“DEBIDO A SU DIVULGACIÓN EFICAZ, LA GENTE ACTÚA COMO SI YA ESTUVIERA EN VIGOR” (JUAN GUERRERO, INSTITUTO SEG. VIAL FUNDACIÓN MAPFRE-)**



**“ES UNA HERRAMIENTA MÁS, PERO NO SE PUEDEN OLVIDAR LA EDUCACIÓN Y LA FORMACIÓN” (RAMÓN LEDESMA, SUBDIRECTOR GENERAL DE NORMATIVA Y RECURSOS DE LA DGT).**



**“LAS MEDIDAS PUNITIVAS DEBEN REFORZARSE CON CAMPAÑAS INFORMATIVAS” (ANTONIO LUCAS, COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL DEL RACE).**



**“EN TODOS LOS PAÍSES SE HA NECESITADO UNA SEGUNDA REFORMA” (ALFONSO PERONA, SECRETARIO EJECUTIVO DEL RACC).**



**“HAY QUE INTENTAR LOGRAR CERO MUERTOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO” (ALFONSO PERONA, SECRETARIO EJECUTIVO DEL RACC).**

cordó que “en todos los países se ha necesitado una segunda reforma” para matizar aspectos de la norma.

Mario Arnaldo (AEA) calificó el proyecto de ‘typical spain’ (“no responde a ningún modelo”) y planteó dudas respecto a las sanciones a extranjeros, la necesidad de penalizar conductas al volante e, incluso, sobre el efecto reductor de accidentalidad del permiso por puntos, no en los primeros momentos, sino en los siguientes años. Mientras Florentino Moya (Policía Local de Castellón) planteó la necesidad de un sistema coordinado que haga efectivas todas las denuncias, Ramón Ledesma (DGT) explicó que los programas informáticos de la DGT se implantarán paulatinamente en todos los ayuntamientos “aunque, lógicamente, llevará un tiempo”.

Eugenia de Castro (Universidad de Granada) barajó la posibilidad de medidas para evitar que los coches circulen tan rápido. Antonio Lucas (RACE) se mostró contrario a la limitación: “Si se hace, debería ser con el límite máximo de las carreteras, con lo que en el 70% de las vías convencionales no estaremos atacando el problema. Las carreteras deben mejorar, pero el control debe estar en manos del conductor”. Alfonso Perona (RACC) matizó que “con las nuevas tecnologías se podrá limitar la velocidad, pero no la potencia”.

Gloria Vinader (RACE) expuso el posible incremento del número de personas que circulen sin permiso o con él retirado. Ramón Ledesma (DGT) apuntó que “si conducir sin permiso por haber perdido los puntos sale más ‘barato’ que recuperarlo, tenemos que hacer una reflexión. Y las fuerzas policiales deberían estar muy atentas a quienes conduzcan en esas condiciones”.

**RESULTADOS EN VIDAS.** En la clausura, Rafael Olmos—director del Servei de Transit de la Generalitat de Catalunya—destacó “que hemos sido capaces de aprender y hacer un permiso por pun-

tos adaptado a la realidad española”. Y mostró su preocupación por aspectos como lo que denominó como ‘efecto placebo’ (reducción de la accidentalidad minimizada tras la drástica bajada inicial, que “sólo se mantendrá si existe

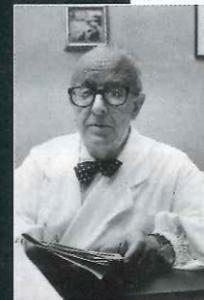
musculatura”); la necesidad de objetivar los delitos; y las sanciones a extranjeros y a personas jurídicas (“30% de los infractores”).

Andoni Arriola—director de Tráfico del Gobierno Vasco— concedió que “habrá que ir ajustando poco a poco” e insistió en que “hay que echar a esos pocos ‘hoooligans’ de la carretera”. Y redundó en que “es fundamental educar desde la escuela, aunque hoy por hoy hay que hacerlo con quienes conducen”.

En sus palabras finales, Pere Navarro—director general de Tráfico— señaló que “un país que consigue que todos estén apoyando una iniciativa de la Administración es un gran país” y que el permiso por puntos “era un elemento que hacía falta para incorporarnos a la Europa de la seguridad vial”. No pasó por alto datos como que, por cada mujer, infringen cuatro varones o que en Francia el sistema sólo comenzó a dar frutos con la puesta en marcha de radares, ni del peligro alertado desde Italia sobre los vehículos de dos ruedas. Pere Navarro terminó dando las gracias a todos los que han colaborado y apoyado esta iniciativa “que es fascinante para un país, ya que los resultados se cuentan en vidas”. ♦

**EN 1963 EL DR. JIMÉNEZ DÍAZ RECOMENDÓ EL PERMISO POR PUNTOS**

En 1963, Carlos Jiménez Díaz, eminente científico y fundador de la Clínica Nuestra Señora de la Concepción, participó con Tráfico en el Día Internacional sin Accidentes. El doctor aseguraba que “muchos accidentes se podrían evitar”. Y se adelantaba a los tiempos recomendando el permiso por puntos: “El permiso de conducción debía ser como un libro—la historia del conductor— donde se anotaran todas sus faltas. Al llegar a cierto número de infracciones debía retirarse, pues ha demostrado no ser merecedor de poseerlo”.



**2,5 MILLONES DE “GUÍAS”**

La revista “Tráfico y Seguridad Vial” incluye un cuadernillo especial con las claves del funcionamiento del permiso por puntos, de la que se han editado 2,5 millones de ejemplares que se están distribuyendo junto con otras publicaciones. Forma parte de la exhaustiva campaña divulgativa de la DGT sobre el permiso por puntos, que se acentuará ante su entrada en vigor, el 1 de julio. Atrás queda un largo recorrido de medidas encaminadas a su puesta en marcha, como: una página web (www.permisopor puntos.es) con información sobre el funcionamiento del sistema, y un teléfono especial para consultas (902 200 677); la concesión de los centros que impartirán los cursos; la formación de los profesores que los impartirán; la publicación del material didáctico; y el envío de un folleto informativo a casi 16 millones de hogares.





Tendencia de la Semana Santa en los últimos años

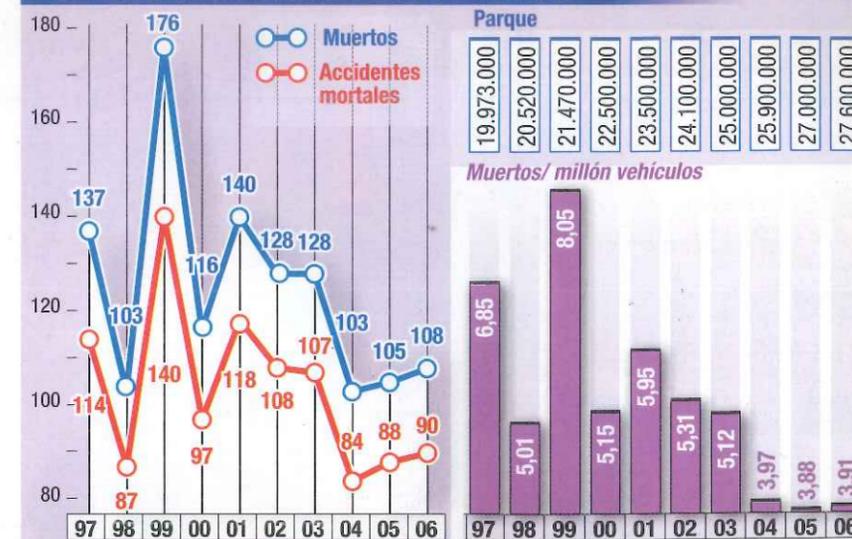
# DISMINUYE LA MORTALIDAD

Las cifras de la accidentalidad en la pasada Semana Santa han dejado patente varias cosas: la primera, una clara tendencia a la baja en los últimos años, aunque con un ligero repunte respecto al anterior; y la segunda, que muchos conductores siguen incumpliendo elementales normas de seguridad: el 48% de los muertos no llevaba cinturón. No obstante, analizando las cifras, puede verse que se ha pasado de más de 12 muertos por millón de coches en 1990 a menos de 4 en este año.

J. S. H.  
Infografías/Ilustración: DLIRIOS

**“Q**ue no, que yo no me voy a matar en la carretera”. Lo había repetido Javier muchas veces a sus amigos cuando cogía su moto. Se equivocó. A veces la prudencia no es suficiente. En la carretera dependemos mucho de nosotros. Pero también de otros. Tenía 44 años y dos hijos. Fue uno de los dos motoristas arrollados por un conductor que invadió el carril contrario.

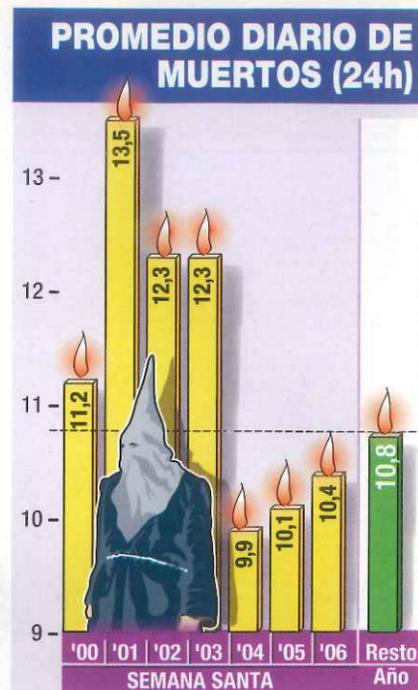
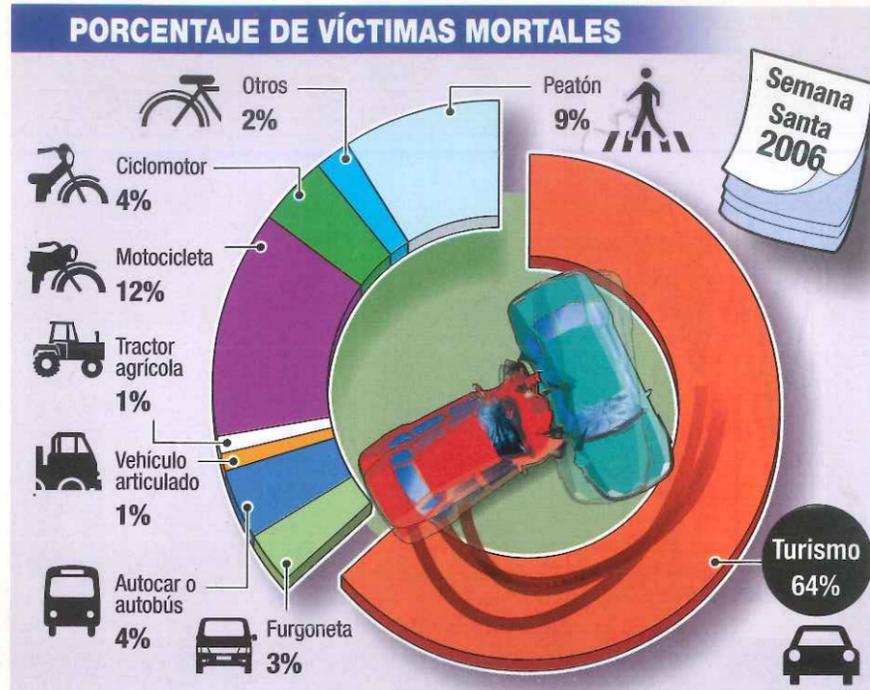
## LA SEMANA SANTA EN 10 AÑOS



**ENTRE LOS FALLECIDOS, DOS DATOS SIGNIFICATIVOS: CASI LA MITAD NO LLEVABA CINTURÓN Y LOS ACCIDENTES SE PRODUJERON POR DISTRACCIONES DEL CONDUCTOR**

Un conductor que todavía no tenía permiso de conducir –tan sólo había aprobado la parte teórica– y que, de forma sorprendente, conducía el coche de su madre, que viajaba en los asientos traseros y que falleció también en la colisión. Circulaba, al parecer, a velocidad excesiva (140 km/h) y quizá ahí esté el origen de la tragedia. ¿Un conductor más sin permiso? ¿Cómo es posible que una madre deje conducir el coche a su hijo cuando no tiene todavía el permiso de conducir? Quizá nunca se sabrá. Es, probablemente, el caso más trágico de una Semana Santa que se cobró 108 víctimas mortales. Tres más que en el mismo período de 2005. Pero no fue el único.

En una carretera secundaria de Valencia, cuatro jóvenes que huían en un vehículo robado se unieron a la trage-



dia: colisionaron frontalmente con otro que sólo llevaba un ocupante, al invadir la parte izquierda de la calzada. Murieron los cuatro.

El tercer accidente más significativo de la pasada Semana Santa es el sufrido por un autocar en Asturias: volcó y murieron 4 jóvenes y 10 más resultaron heridos de gravedad. Se habla de una posible desatención del conductor como origen del siniestro.

Pese a estos dramas, las cifras de la Semana Santa, en contra de lo que pudiera pensarse, marcan una tendencia a la baja. Sólo hace falta revisar los datos de la mortalidad en las carreteras en los últimos diez años. Se ha pasado de los 137 muertos de 1997, o los 176 del 99, a los 140 de 2001 y a los poco más de 100 de los últimos años. A estas cifras hay que añadir otras que no conviene olvidar: casi la mitad de esos accidentes con víctimas mortales se produjeron por salidas de la vía (51 muertos y un porcentaje del 47%). ¿Exceso de velo-

## CONducir SIN PERMISO, ¿OTRA VEZ DELITO?



El fiscal jefe del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, José Martín Mena, ha pedido que se reintroduzcan en el Código Penal el delito de conducción sin permiso de conducir, que desapareció en 1993. Lo considera importante para avanzar en la lucha contra los accidentes de tráfico. En Cataluña se abrieron 33.559 expedientes por conducir sin permiso en 2005, según datos del Servicio Catalán de Tráfico. Mena, que ha llegado a hablar en estas fechas de "incrementar la presión penal sobre los delinquentes del volante", propuso también que, lo mismo que existe una tasa de alcohol límite administrativa, se debería establecer un límite mínimo en el tipo penal "ante la actual disparidad de criterios judiciales".

cidad? ¿Distracciones? Profundizando en los factores que llevaron a esos accidentes que terminaron con muertos sobre el asfalto, 45 del total de víctimas se debieron a distracciones; 36, a infracciones de normas de circulación; y 30, a la velocidad inadecuada.

Pero conviene analizar estas cifras desde otras perspectivas que permiten una visión panorámica que no lleva a interpretaciones erróneas. Por ejemplo, es importante señalar que el número de muertos por millón de vehículos ha descendido de forma considerable en los últimos años, incluso en la última década. En 1990 existía un parque de quince millones de coches y número de muertos por millón alcanzaban la cifra de 12,73. Desde entonces, ese dato ha ido descendiendo hasta alcanzar, en la actualidad, los 3,9 muertos por millón, cifra que se ha estancado durante los últimos tres años. Hay que tener en cuenta que frente a esos quince millones de coches de hace quince años, en la ac-



► El accidente del autobús necesitó un gran despliegue de medios.

tualidad el parque automovilístico se sitúa en 27.600.000 unidades, lo que, unido al descenso considerable del número de fallecidos (108 de la pasada Semana Santa frente a los 192 de 1990 o los 140 de 2001), habla de una clara tendencia a la baja.

**MUERTOS SIN CINTURÓN.** Otro dato muy significativo de la pasada Semana Santa es que en el 48% de los fallecidos en accidente de tráfico en turismos y furgonetas no utilizaba el cinturón de seguridad. Es un dato muy llamativo y que contrasta con las encuestas sobre utilización de este 'seguro de vida'. Los expertos consideran que muchas de esas víctimas mortales quizá hubieran salvado su vida si hubieran llevado el cinturón abrochado. Y otro dato que habla de la despreocupación de algunos en materia de seguridad: sólo uno de los cuatro muertos en ciclomotor utilizaba casco. ♦

## 108 MUERTOS EN LA ÚLTIMA SEMANA SANTA, FRENTE A LOS 105 DEL PASADO AÑO, PERO MUY LEJOS DE LOS 140 DE 2001 O LOS 176 DE 1999

Fiscal General del Estado

## "HAY QUE INVESTIGAR A LOS TEMERARIOS"



Las cosas están cambiando en materia de tráfico. Hay muchas más sensibilidad ante los accidentes en distintos estamentos públicos y privados. Un ejemplo: El Fiscal General del Estado, Cándido Conde-Pumpido, ha instado a los fiscales a investigar a los conductores temerarios. Es la respuesta a una consulta sobre si conducir entre 224 y 245 kilómetros por hora podría considerarse como delito de conducción temeraria. La respuesta ha sido diáfana: circular a una velocidad que sobrepase el doble de la máxima autorizada puede ser constitutivo de un delito contra la seguridad, previsto en el artículo 381 del Código Penal. Y habrá que investigar estos casos. El artículo 381 del Código Penal castiga con penas de seis meses a dos años de prisión, así como la retirada del permiso entre uno y seis años "al que condujere con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas".

Puente de Mayo

## MUCHOS CHOQUES FRONTALES EN VÍAS SECUNDARIAS



Poco después de la Semana Santa llegaba el Puente de Mayo, que también fue utilizado por millones de españoles para salir unos días de vacaciones. El balance fue éste: 58 muertos en 44 accidentes, 18 más que en 2005. Y con otro dato significativo: un 45% de las víctimas murió en choques frontales en vías de dos

carriles, lo que habla de la importancia de extremar las precauciones en las carreteras secundarias, en las que quizá muchas veces el conductor se relaja en exceso.

Precisamente, la Dirección General de Tráfico inició en vísperas del Puente de Mayo una nueva campaña sobre el uso del cinturón, a la vista de que casi la mitad de los muertos en Semana Santa no llevaba éste dispositivo de seguridad, por increíble que parezca. En un anuncio de 30 segundos, se reflejaba la realización de una encuesta en la que se preguntaba si creían que era necesario abrocharse el cinturón. También se mostraban algunas de las consecuencias de no utilizar el cinturón en caso de accidente y se destacaban las lagunas existentes en el uso de los sistemas de seguridad, por ejemplo, en los elementos de retención infantil y los cinturones para viajeros en los asientos traseros.

Los resultados han sido muy aceptables en comparación con la semana Santa: "sólo" el 14% de los fallecidos no llevaba puesto el cinturón, un notable descenso con respecto a la Semana Santa. Alguien podría preguntarse: ¿Necesitan algunos que les recordando permanentemente la necesidad y obligatoriedad de ponérselos?



EFE



► A veces es necesaria la intervención de los helicópteros.



Dispositivos de seguridad: salvan vidas, pero se asumen más riesgos y pueden distraer

# EL PELIGRO ESTÁ EN LA IGNORANCIA

ABS, ESP, airbags... Pueden evitar miles de muertes cada año, pero ¿sabemos qué son y cómo funcionan? Según un estudio, el 70% desconoce los dispositivos de seguridad de su automóvil, lo que puede derivar en un mal uso del dispositivo o provocar que los conductores asuman más riesgos al volante.

Helena GIL  
Infografía: DLIRIOS

Las nuevas tecnologías están invadiendo nuestro mundo a un ritmo de vértigo: ordenadores, agendas y teléfonos móviles milimétricos que hacen de todo y a los que cada día se les añaden nuevas opciones para hacer nuestra vida más fácil. La industria del automóvil no iba a quedarse atrás y ya está instalando faros que siguen el ángulo de giro del volante, reposacabezas que se amoldan a la cabeza en caso de accidente, y cámaras y radares que detectan y analizan todo lo que rodea nuestro automóvil, llegando incluso a frenar el vehículo ante la inminencia de un accidente o ayudándo-

nos a aparcar sin riesgo a 'rozar' a los demás. Estos sistemas, y otros más antiguos como ABS y airbag, pueden evitar miles de muertes cada año. De hecho, la autoridad de tráfico estadounidense (NHTSA) estima que entre 1960 y 2002 han salvado la vida a 328.551 personas, en todo el mundo.

Los sistemas capaces de evitar el derrapaje del vehículo –hablamos del control electrónico de estabilidad (ESP)– pueden, según un estudio de FITSA (Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad y el Medio Ambiente del Automóvil), salvar 400 vidas en España. Esto implicaría, además, un ahorro de 1.214 millones de euros. Otro ejemplo: con el aviso de cambio de carril involuntario, sistema que avisa al conductor mediante una vibración en el asiento si se rebasan las líneas de la calzada sin accionar el intermitente, se salvarían más de 200 personas.

Según datos de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), sólo están im-

## VENTAJAS E INCONVENIENTES DE LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD

 <b>ABS:</b> sistema antibloqueo de frenos	 <b>ESP:</b> programa electrónico de estabilidad	 <b>ASR:</b> regulación de deslizamiento de tracción	 <b>ISA:</b> sistema de adaptación inteligente a la velocidad	 <b>LUZES AUTODIRECCIONALES:</b> el haz de luz sigue el giro del volante.	 <b>AVISO DE CAMBIO DE CARRIL:</b> al rozar líneas sin accionar el intermitente.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Evita que se pierda el control del vehículo.</li> <li>Reduce la distancia de frenado</li> <li>Los conductores aumentan la velocidad al sentirse más seguros.</li> <li>Frenan igual que con frenos tradicionales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evita el derrapaje en curvas o ante maniobras bruscas.</li> <li>Se asumen más riesgos: más velocidad, menor distancia de seguridad.</li> <li>Peligro al no desactivarlo en arena profunda, gravilla o nieve.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impide patinar las ruedas motrices en aceleraciones.</li> <li>Se activa y desactiva junto con el ESP con lo que conocer cuando es preciso que esté inactivo resulta imprescindible.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evitan que el conductor supere los límites de forma inconsciente.</li> <li>Sólo efectivo en conductores habitualmente prudentes. Sin efecto en temerarios.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mejora de la visibilidad en curvas en un 90%.</li> <li>Adaptación a las nuevas condiciones de visibilidad y aumento de la velocidad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evita que se invadan otros carriles por distracciones.</li> <li>Fomenta el uso del intermitente.</li> <li>La vibración del asiento al activarse produce reacciones imprevisibles en el conductor.</li> <li>El sistema puede confundirse con las flechas de la calzada.</li> </ul>
<p>(Fuente: Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC))</p>					

plantados al 100% el ABS, sistema que evita el bloqueo de los frenos, y el airbag de conductor. Aunque el ESP está en menos del 50%, se prevé una mayor instalación durante los sucesivos años. De momento, lo llevan la mayoría de los vehículos de gamas medias y altas, pero en los utilitarios normalmente o no está disponible o sólo está como opción. Equipar a estos vehículos con ESP "es absolutamente necesario, porque al ser los más demandados por los jóvenes, el colectivo que registra más accidentes por derrapaje, contribuiría en gran medida a reducir los accidentes", asegura Lorenzo Jiménez, responsable de Márketing para Sistemas de Seguridad Activa de Bosch (fabricante de sistemas para el automóvil). Con el enorme potencial de los dispositivos de seguridad del automóvil a la hora de salvar vidas, su necesaria implantación parece inminente.

Un estudio demuestra que, sin embargo, los coches nuevos, con mayor aplicación de tecnologías, sufren proporcionalmente más accidentes que los viejos, cuando debería ocurrir precisamente lo contrario. Según el estudio de Línea Directa Aseguradora, el primer y segundo año de un coche nuevo son más peligrosos que los demás. Por su parte, INTRAS (Instituto de Tráfico y Seguridad Vial) –en un estudio realizado para Aumar-Bertis, en el que se analizaron todos los accidentes ocurridos entre Alicante y Tarragona durante los años 1999 y 2003– encontró que la mi-



► Dispositivos como el ESP, que evita el derrapaje del vehículo, pueden salvar hasta 400 vidas

**ENTRE 1960 Y 2002, LAS TECNOLOGÍAS DE SEGURIDAD EN LOS VEHÍCULOS HAN SALVADO, EN TODO EL MUNDO, LA VIDA A 328.551 PERSONAS**

tad de los vehículos siniestrados eran nuevos, uno de cada tres tenían menos de dos años y el 15%, más de cinco años. Una de las causas podría ser el desconocimiento que tiene la mayoría de los conductores de los sistemas que lleva su vehículo y de cómo utilizarlos.

**LAS CIFRAS DEL DESCONOCIMIENTO.** Según varias encuestas realizadas por INTRAS, el 70% de los españoles desconoce las tecnologías de su automóvil. El problema es que estos datos se refieren, entre otros, al ABS, comercializado por primera vez en 1978 y descono-

## LOS EFECTOS PERVERSOS DE LAS TECNOLOGÍAS



**1. Mala interpretación**  
de una acción: el conductor acaba peleando contra el sistema.



**2. Exceso de relajación:** confianza plena en dispositivos anticollisión e impedimento para reaccionar ante una situación de peligro.



**3. Más lesiones:** producidas por sistemas pasivos al desconocer su correcta colocación.



**4. Más riesgos:** conducción peligrosa también con climatología adversa debido a la adaptación del conductor a los sistemas.



**5. Igual comportamiento:** los conductores que no llevan los nuevos dispositivos actúan igual que los demás, aumentan la velocidad, reducen la distancia de seguridad...



**6. Falta de coordinación:** entre dispositivos instalados en el vehículo.



**7. Más tráfico:** Conducción más atractiva. Habrá más conductores en las vías en condiciones climatológicas adversas con las que antes no se atrevían.

Fuente: Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC)

Paul Alan PUTNAM



► El 70% de los conductores desconoce el funcionamiento de las tecnologías de su vehículo.

cido para el 68% de la población. Sobre este mismo dispositivo, una encuesta realizada por Bosch desveló que un 33% no lo conocía y el 11% lo describió erróneamente.

En lo referente a tecnologías más modernas, el panorama es cada vez más preocupante. El 97% piensa que el airbag sustituye al cinturón de seguridad; de hecho, sólo el 10% conoce la posición de conducción adecuada para que, ante un accidente, la bolsa de aire cumpla su cometido. La mayoría de los conductores ni siquiera sabe si su automóvil está o no equipado con asistente de frenada (sistema que complementa al ABS para reducir la distancia de frenado), sistema de control de tracción (permite acelerar sin que patinen las

ruedas motrices) o ESP. Esta misma encuesta, preguntó a los españoles sobre quién debería, en su opinión, informar sobre los sistemas de seguridad. Los principales responsables resultaron ser los concesionarios de coches.

**EN SEGUNDO PLANO.** Para conocer de primera mano la información que dan los concesionarios, "Tráfico y Seguridad Vial" visitó varios en calidad de posible comprador y comprobó que, en general, la información ofrecida sobre sistemas de seguridad es bastante pobre. Con todo lujo de detalles se informa sobre motores, llantas, tapicerías, colores y financiación, pero sobre los dispositivos, con suerte enumeran de pasada algunos. ABS o airbags se dan

## CONCESIONARIOS: ¿INFORMAN O DESINFORMAN?



¿Qué tapicería prefiere? ¿Añadimos las llantas de aleación? Tras visitar cinco concesionarios en calidad de posibles compradores, "Tráfico y Seguridad Vial" también tiene una pregunta: ¿Y los dispositivos de seguridad? El comercial de Mercedes tuvo que rebuscar en un catálogo para enumerar dispositivos como ABS o airbags. Curiosa memoria 'selectiva' que, sin embargo, retenía sin problemas los diferentes motores, cilindradas o tapicerías. Mejor aprendido se lo tenían en Audi, cuyo vendedor recitó de carrerilla una infinidad de siglas, eso sí, sin explicar ninguna hasta que prácticamente le obligamos a ello.

Luces autodireccionales, limitadores y ESP fueron las

tecnologías mejor explicadas en general. En Toyota -únicos en informar sin necesidad de insistir- nos respondieron con un "ahí me habéis pillado", al realizar la primera pregunta sobre el ESP. El experto que nos informó un minuto después estaba, sin duda, mejor informado que el de Seat, cuya definición de ESP es la de "sistema de frenos, como el ABS". Precisamente del ABS no recibimos información en ningún concesionario de los visitados. Sólo poniéndonos especialmente pesados obtuvimos explicaciones más o menos acertadas; este último caso es el de Audi, donde nos aseguraron que "el pedal no vibra cuando entra en funcionamiento, eso son cosas de hace años".



Paul Alan PUTNAM

por sabidos, cuando lo cierto es que son muchos los que desconocen su funcionamiento. De hecho, según Luis Montoro, "no es la primera vez que, al notar la vibración del pedal por el ABS, el conductor lleva el coche al taller pensando que tiene un fallo".

Otros, como el ESP, cuando son 'negocio' (no vienen de serie), pueden pasar de ser desconocidos por el comprador a totalmente imprescindibles, según el interés mostrado. El "Clio" sobre el que nos interesamos estaba ya hasta financiado y no sólo no sabíamos si tendría o no ABS, sino que el sistema de control de presión de los neumáticos y el ESP no habían sido considerados 'vendibles', al tratarse de un vehículo utilitario. Pero nuestra seguridad vial no es un negocio. Si los concesionarios son los primeros que deben informar, o cambia mucho el panorama o tendremos que recurrir a otras fuentes.

## FORMACIÓN PARA FABRICANTES.

Bosch ha puesto en práctica junto con el RACE varias iniciativas con el fin de que "los fabricantes incorporen el ESP y que los conductores, a la hora de comprar un coche, se preocupen de su seguridad al igual que hacen con la potencia o el diseño", comenta Tomás Santa Cecilia, director de seguridad vial del RACE. A través del programa ESPerience, Bosch informa a los fabricantes y concesionarios sobre el funcionamiento y las ventajas de este sistema. Por su parte, el RACE ofrece formación teórica y práctica sobre estas tecnologías a conductores en su Escuela Circuito del Jarama. Ernesto Nava, director de la escuela, se muestra "totalmente a favor de los sistemas de seguridad, aunque el conductor debe ser consciente de que no hacen milagros y es fundamental que sepa cuándo le pueden ayudar y cuándo no, además de ser capaz de interpretar correctamente

LUIS MONTORO

Catedrático de Seguridad Vial y director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

## "NO SIRVEN COCHES INTELIGENTES SIN CONDUCTORES INTELIGENTES"

Es una idea ingenua pensar que los vehículos y los conductores no forman parte de una unidad. Según el vehículo, sus características, sus sistemas de seguridad, etc., los conductores se comportan de una manera u otra.

Es indudable que las nuevas tecnologías de seguridad activa o pasiva o de facilitación de la conducción han contribuido de manera decisiva a evitar accidentes y consecuencias fatales. Pero no es

menos cierto que estas nuevas tecnologías están teniendo tres graves problemas sobre los que habría que reflexionar.

En primer lugar, el hecho de ponerlas de

manera generalizada (como el guiado vía satélite) sin antes estudiar todos sus problemas. En segundo lugar, muchas de estas mejoras son desconocidas por los conductores que las usan, por lo que, siendo positivas, se pueden tornar en peligrosas. En tercer lugar, si no se forma y se informa de manera adecuada a los conductores, muchos se van a sentir más seguros en la carretera y las van a utilizar de manera consciente o inconsciente para asumir mayor nivel de riesgo en la conducción, algo que está plenamente demostrado.

En todo caso es preocupante el optimismo tecnológico al que hemos llegado, frente al olvido del operador humano, del conductor y su formación. Que quede claro: de nada nos van a servir los coches inteligentes si no conseguimos tener conductores inteligentes.



► Las luces autodireccionales siguen el ángulo de giro del volante, aumentando un 90% la visibilidad en curvas.

## LAS VIDAS QUE SE SALVAN

Aunque su implantación puede conllevar riesgo, no debemos olvidar que dispositivos como el ESP se fabrican para salvar vidas.



**ESP**  
400 personas se salvarían en España si todos los vehículos lo tuvieran.



**Luces de conducción diurna**  
Entre 290 y 315 muertes anuales.



**Sistema de cambio involuntario de carril**  
Con una penetración del 100% se evitarían 225 muertes, 1.300 heridos graves y 6.250 leves.



**Avisa cinturones**  
Cada año se salvarían entre 273 y 642 vidas en España y 7.600 en Europa.



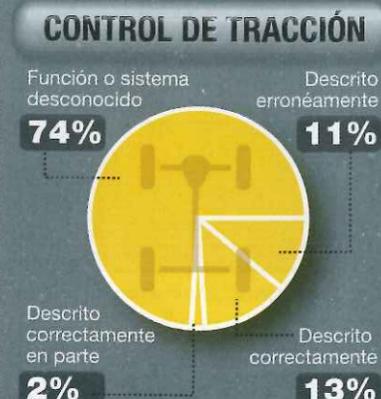
**Reposacabezas de última generación**  
El riesgo de lesión cervical se reduciría en un 40 - 50%.



**Sistema de adaptación inteligente a la velocidad**  
Podría prevenir entre el 11 y el 38% de los accidentes, evitando así entre 1.188 y 3.293 muertes.

Fuente: Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad y el Medio Ambiente del Automóvil (FITSA).

## LOS CONDUCTORES DESCONOCEMOS LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD



Fuente: BOSCH



JESÚS MONCLÚS

Investigador de la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad y el Medio Ambiente del Automóvil (FITSA)

### "EL MEJOR SISTEMA PUEDE SER INEFICAZ"

El que niegue los beneficios de algunas de las más recientes tecnologías de seguridad de los vehículos estará negando la considerable evidencia científica de ello que ya existe a nivel internacional. Los vehículos con control electrónico de estabilidad, por poner un ejemplo, reducen el riesgo de pérdida de control en caso de maniobra de emergencia en aproximadamente un 30% y, por ello, se trata de una medida de seguridad que ya ha sido recomendada con insistencia por la Administración de Carreteras sueca (referente mundial en cuanto a seguridad vial) o el Ministro de Transportes alemán. Según la lógica más elemental, el sistema avisa-cinturones debería ser también equipo de serie universal: ningún otro sistema inventado hasta la fecha es tan efectivo como el cinturón de seguridad, pero de nada sirve éste si no se utiliza.

Evidentemente, incluso el mejor sistema se puede mostrar ineficaz en manos de conductores irresponsables o, quizás todavía más peligroso, de conductores mal informados sobre los límites de la tecnología (aquí el papel de la publicidad y de los propios vendedores/educadores es realmente clave). Otros sistemas seguramente necesiten una cierta 'formación' en su uso seguro, y sobre ello convendría seguramente hacer una reflexión calmada: ¿Reaccionan todos los conductores de la misma manera en caso de emergencia? ¿Merece la pena invertir 15 minutos en aprender a usar con seguridad, por ejemplo, un navegador? La Fundación FITSA está ultimando la revisión de las evidencias científicas de la efectividad de un total de once tecnologías de seguridad vial en los vehículos, y el reto pendiente en este momento es difundir al máximo nivel los trabajos de modo que los automovilistas conozcan las ventajas de los sistemas y, también, sus limitaciones y su uso seguro.

las pequeñas sensaciones generadas por su funcionamiento".

¿Qué explica que en tramos rectos haya más accidentes? Puede haber un fallo mecánico del vehículo, un obstáculo inesperado (animal, objeto...), pero, en la gran mayoría de los casos, estos accidentes se deben a que precisamente en una recta donde no se vislumbra peligro alguno el conductor asume riesgos innecesarios, como utilizar el móvil o encender la radio. Parece cobrar fuerza entonces la teoría que comenta Luis Montoro de "compensación de riesgo": los conductores asumen más riesgos con la falsa idea de que con un coche lleno de inventos no se puede sufrir un accidente. Por ejemplo, según un estudio del ETSC (Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte), conductores de coches con ABS han mostrado adaptación al dispositivo y aumentado la velocidad en circunstancias meteorológicas adversas.

Según Antonio Avenoso, director de investigaciones del ETSC, "las tecnologías pueden desempeñar un papel crucial para reducir el riesgo y mejorar la seguridad en las carreteras, pero es necesaria una investigación en pro-

fundidad sobre su eficacia".

### LOS CONDUCTORES ASUMEN MÁS RIESGOS AL PENSAR QUE UN VEHÍCULO REPLETO DE TECNOLOGÍA NO PUEDE ACCIDENTARSE

Los dispositivos pueden modificar las condiciones de conducción y el comportamiento de los conductores. Por ejemplo, un conductor con luces encendidas durante el día podría asociar el aumento de visibilidad con aumentar también la velocidad. En la actualidad se está trabajando

para que se regule la fabricación de coches que automáticamente enciendan las luces de posición o posición y cruce.

Según el citado estudio, tecnologías que frenan o aceleran el coche, hacen que el conductor pueda centrarse más en otros aspectos (incorporaciones de otros vehículos...); pero al haber depositado toda la confianza en el coche, si se produce una situación de riesgo o el sistema falla, el conductor se ve incapaz de reaccionar a tiempo a causa de esa relajación.

Todos los expertos coinciden en la necesidad de investigar, analizar e informar a los conductores sobre todas las tecnologías de seguridad, desde cinturones de seguridad o airbags hasta retrovisores con radares y cámaras para que lleven a cabo su cometido: evitar la sangría de la carretera. ♦

test

### PRUEBA CONTROL DE CONOCIMIENTOS ESPECÍFICO PARA EL PERMISO C

# 20 PREGUNTAS DEL EXAMEN DE CONDUCIR

2ª ENTREGA 2ª EPOCA

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



1 Si conduce un camión, ¿debe saber estibar la carga?

- a) Sí, porque puede influir en la conducción del vehículo.
- b) Sí, porque realizar bien la estiba acorta el tiempo de conducción.
- c) No.



2 En relación con los tiempos de conducción y descanso, ¿cuántas veces, como máximo, puede reducirse a la semana el descanso diario de 9 horas consecutivas?

- a) Tres.
- b) Dos.
- c) Ninguna.

3 Si conduce un camión, a la vista de esta señal, debe saber que...

- a) No podrá continuar su marcha, si la longitud del vehículo es superior a 3,5 metros.
- b) No podrá continuar su marcha, si la altura máxima, incluida la carga supera 3,5 metros.
- c) Podrá continuar su marcha, siempre que la altura máxima, incluida la carga, no supere los 4 metros.



4 Circulando con su camión por un tramo en el que no se puede adelantar, alcanza el vehículo de un conductor novel que circula lentamente. ¿Cómo debe actuar?

- a) Circularé detrás, respetando la distancia de seguridad hasta poder adelantar.

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

- b) Le haré señales con las luces y el claxon para que acelere.
- c) Me arrimaré lo máximo posible para que acelere o se aparte al arcén.



**5** Si el eje motor de su camión es un eje simple, la M.M.A. sobre dicho eje no podrá ser superior a...

- a) 10 toneladas.
- b) 11,5 toneladas.
- c) 11 toneladas.

**6** Si el camión que conduce mide 6 metros de longitud y en él pretende transportar tubos indivisibles, debe saber que podrá hacerlo siempre que al colocarlos no sobresalgan...

- a) Más de 3 metros por delante y 2 metros por detrás.
- b) Más de 2 metros por delante y 3 metros por detrás.
- c) De la caja del camión.



**7** En el interior de un túnel, ¿qué distancia debe mantener con el vehículo que va delante de su camión y al que no pretende adelantar?

- a) 150 metros.
- b) 100 metros.
- c) 50 metros.



**8** Si circula conduciendo un camión por una autopista fuera de poblado, debe saber que no le está permitido rebasar la velocidad de...

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



**9** Si usted conduce un vehículo destinado al transporte de mercancías que tiene una M.M.A. superior a 3.500 kilogramos, no deberá circular si su tasa de alcohol en aire espirado es superior a...

- a) 0,25 miligramos de alcohol por litro.
- b) 0,40 miligramos de alcohol por litro.
- c) 0,15 miligramos de alcohol por litro.

**10** El automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina

no está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de nueve plazas, se denomina...

- a) Camión.
- b) Furgón.
- c) Turismo.

**11** ¿Le está permitido circular por un carril para vehículos de alta ocupación (carril V.A.O.), conduciendo un camión de más de 3.500 kilogramos de M.M.A?

- a) Sí, siempre que vaya vacío.
- b) No.
- c) Sí, pero sólo cuando viajen pasajeros en la cabina.



**12** Los camiones deben ser sometidos a unas inspecciones técnicas periódicas en los centros autorizados (ITV)...

- a) Cada cierto tiempo.
- b) Cada cierto número de kilómetros.
- c) Con una frecuencia que varía en función de la edad del conductor.

**13** Si la anchura del camión que usted conduce es superior a 2,10 metros, debe saber que las luces de gálibo son...

- a) Siempre obligatorias.
- b) Opcionales.
- c) Obligatorias, pero sólo en la parte posterior.

**14** Cuando el motor de su camión está frío, ¿qué es más aconsejable?



- a) Esperar con el vehículo inmovilizado hasta que el motor se caliente.
- b) Utilizar un aceite multigrado de baja viscosidad y calidad para que llegue antes a las piezas.
- c) Iniciar la marcha cuando el circuito neumático tenga presión, con el motor a pocas revoluciones.



**15** ¿Cuál es el período de validez de la tarjeta de conductor que requiere el tacógrafo digital?

- a) 2 años.
- b) 3 años.
- c) 5 años.



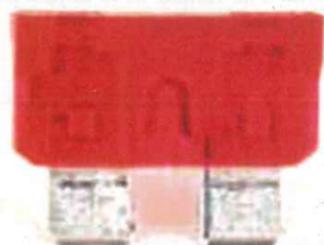
**16** De los siguientes productos, uno de ellos es emitido por los motores de los vehículos. ¿Podría indicar cuál es?

- a) Gas natural.
- b) Moléculas de metano.
- c) Dióxido de carbono.



**17** La cifra que indica el índice de carga de un neumático, que va montado en un vehículo industrial, está formada por dos números separados por una barra, por ejemplo: 150/146. ¿Qué está advirtiéndolo?

- a) Que la capacidad de carga del neumático es distinta, según el tipo de montaje que se haga (sencillo o gemelo).
- b) Que el índice de utilización varía dependiendo de si el neumático va en el eje delantero o en el eje trasero.
- c) Que la capacidad de carga varía según vaya instalado en un eje fijo o alzable.



**18** ¿Qué misión tienen los fusibles?

- a) Reducir la intensidad de la corriente antes de que pase por los distintos elementos que forman el circuito eléctrico.

- b) Evitar que un aumento de la intensidad de la corriente pueda dañar algún elemento del circuito eléctrico.
- c) Evitar que la corriente que pasa por el circuito eléctrico cambie de sentido.



**19** El aceite utilizado en la lubricación de los engranajes de las cajas de velocidades debe tener...

- a) La suficiente consistencia para soportar las presiones existentes y poder reducir rozamientos.
- b) Aditivos sólo para soportar las elevadas temperaturas, ya que las bajas temperaturas no perjudican su poder de lubricación.
- c) Un gran poder acidulante y un índice de viscosidad bajo.



**20** ¿Cuándo debe cambiar las escobillas del limpiaparabrisas del camión?

- a) Cada 6 meses.
- b) Solamente cuando se produzca la rotura del soporte de las gomas.
- c) Cuando observe que el barrido que realizan es irregular.

SOLUCIONES AL TEST

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

En 2020, se doblará el número actual de conductores mayores de 65 años

# PARA LOS MAYORES, AUTOCONTROL



Helena GIL  
Fotos: Paul Alan PUTNAM. Infografía: DLIRIOS

**C**ada vez nacen menos niños y el avance de la medicina prolonga la esperanza de vida cada día más. Según los últimos datos, en España la media es de 79 años (83 para las mujeres y 76 para los hombres). No es nada nuevo que la población envejece y que el uso del coche es, para muchos de esos mayores, sinónimo de calidad de vida. Actualmente, el 10% del censo de conductores corresponde a personas mayores de 65 años, cifra que, se estima, se doblará en 2020. Mientras que ahora el grupo de edad predominante entre los conductores es el de 35-45 años, en 2050, pasará a ser el de los 70-75, siendo el 30% del censo.

**UNA PERSONA CON 80 AÑOS PUEDE CONducIR MEJOR QUE MUCHOS JÓVENES Y OTRA CON 65 SER UN PELIGRO**

Cada persona envejece de manera distinta y podemos encontrar a un conductor que a los 65 constituya un verdadero peligro y otro que a los 80 sea bastante más responsable y mejor conductor que la mayoría de los jóvenes. Por ello, como aseguró el director general de Tráfico, Pere Navarro, en el pasado Foro sobre Envejecimiento y Seguridad Vial convocado por la Dirección General de Tráfico (DGT) y el Instituto Europeo de Salud y Bienestar Social, "nadie propone prohibiciones, se trata simplemente de reflexionar sobre este fenómeno, ver la forma de valorar la situación y adoptar las medidas que la elemental prudencia pueda aconsejar".

Por su parte, Carlos Martín -médico de atención primaria y profesor de la

Circulan despacio, con poco tráfico y en trayectos cortos. Actualmente, el 10% de los conductores tiene más de 65 años y aunque sufren menos accidentes que otros colectivos, el deterioro físico derivado del envejecimiento puede afectar negativamente a su capacidad para conducir.



## EFFECTOS DE SU MEDICACIÓN

Estos son los efectos de algunos medicamentos utilizados para tratar enfermedades comunes en los mayores:

 <b>DOLORES</b>	<b>Analgésicos</b>	Sueño, euforia, mareo.
<b>PARA DORMIR Y PARA LOS NERVIOS</b>	<b>Ansiolíticos e hipnóticos</b>	Sueño, alteraciones en la coordinación.
	<b>Antidepresivos</b>	Sueño, mareo, tensión baja, visión borrosa, fatiga.
 <b>DIABETES</b>	<b>Anticóaticos</b>	Sueño, tensión baja, visión borrosa y discinesia (movimientos involuntarios).
	<b>Psicoestimulantes</b>	Euforia, nerviosismo, temblor.
 <b>RESFRÍADOS, TOS Y BRONQUIOS</b>	<b>Antidiabéticos</b>	Hipoglucemia.
	<b>Antitusígenos</b>	Sueño.
 <b>CIRCULACIÓN Y TENSIÓN</b>	<b>Antihistamínicos</b>	Sueño, visión borrosa, ansiedad, insomnio.
	<b>Vasodilatadores y antihipertensivos</b>	Mareo, tensión baja.

(Fuente: Dirección General de Tráfico).

Universidad Autónoma de Barcelona—asegura que “conducción y envejecimiento son perfectamente compatibles, puesto que no se es menos capaz por la edad, sino por deficiencias y enfermedades que no todos los ancianos tienen”.

Según datos de la DGT, menos del 5% de los implicados en accidentes superaba los 64 años. De hecho, mueren muchos más jóvenes que ancianos y tal situación la reflejan las compañías de seguros, que no cobran recargo alguno a los mayores de 65, mientras que sí lo hacen con los más jóvenes. Según comenta Manuel Mañaca, director del Área de Seguros de la Unión Española de Entidades Aseguradoras (UNESPA), “el índice de riesgo de los mayores, en término de seguros, es menor que el de cualquier otra edad: casi tres veces menor que los menores de 25”. Sin embargo el deterioro físico producido por el propio envejecimiento hace que aquellos que no ‘jubilan’ el permiso a su debido tiempo constituyan un grave peligro para ellos mismos y para los restantes usuarios de la vía.

**QUÉ DICE LA LEY.** A partir de los 70 años es preciso renovar el permiso para conducir cada dos años. Para conseguirlo, se debe superar el correspondiente reconocimiento médico, que analiza el estado físico (vista, oído...) y psicológico de la persona. Según datos de la Asociación Española de Centros Médico Psicotécnicos (ASECEMP), se deniega más la renovación a mayores de 65 (2,75%) que a los demás grupos de edad (menos del 1%).

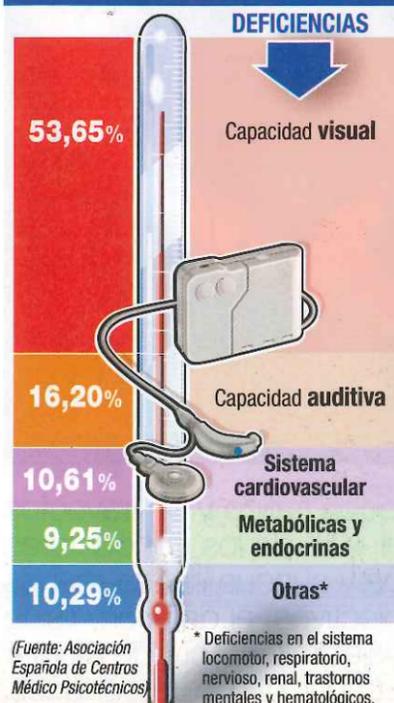
A pesar de estos controles, siguen conduciendo personas que no deberían hacerlo y ello se debe, explica Bonifacio Martínez —doctor en Psicología y

## PROPUESTAS DE LA OCDE \*

- Apoyo económico para una movilidad segura durante toda la vida.
- Vehículos adaptados a ellos.
- Implicación de los fabricantes para que hagan más sistemas de protección.
- Carreteras más seguras para todos (ahora son más funcionales que seguras).
- Campañas educativas.

\* Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico

## POR QUÉ PIERDEN EL PERMISO

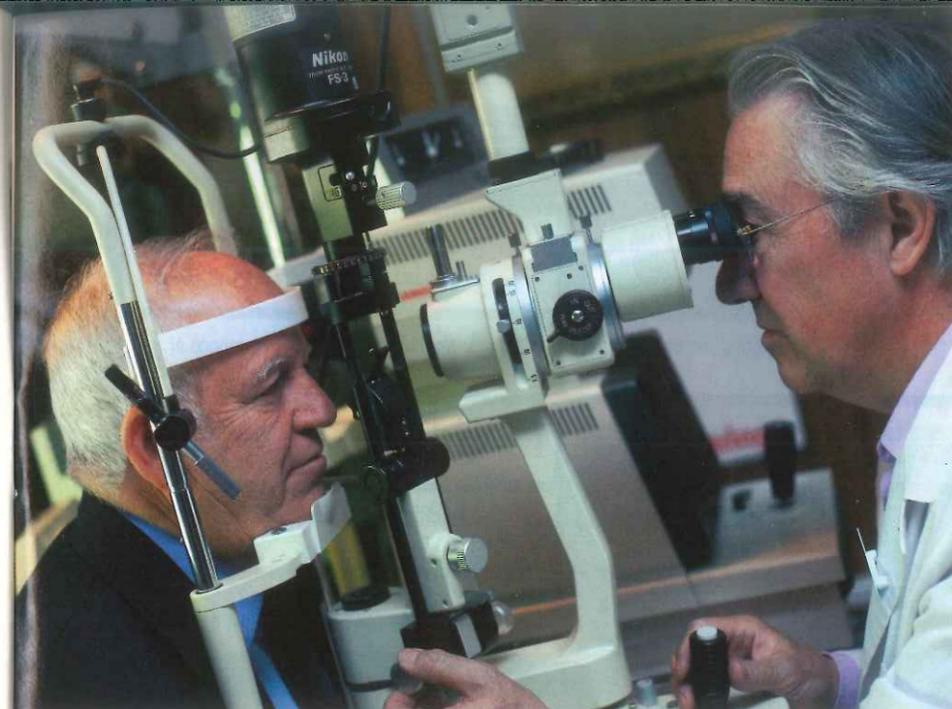


(Fuente: Asociación Española de Centros Médico Psicotécnicos)

secretario general de ASECEMP—, a que, “por un lado, falta educación sanitaria en los conductores para que dejen de hacerlo cuando han perdido facultades para ello y, por otro, muchas de estas personas ocultan ciertas deficiencias en los reconocimientos”, aunque también reconoce que “no todos los centros hacen bien su trabajo por ausencia de facultativos o por falta de profesionalidad”. La tendencia actual en lo relativo a centros de reconocimiento es revisar los protocolos médicos de forma que puedan detectarse enfermedades, como el Alzheimer, cada vez más presentes en nuestra sociedad y hasta ahora muy difíciles de diagnosticar en este tipo de análisis.

Es, por tanto, la propia persona quien debe controlarse y decidir cuándo ha perdido las facultades necesarias para conducir con seguridad. Además, cada vez con más frecuencia acuden familiares a las jefaturas provinciales de Tráfico para pedir que se retire el permiso a una persona mayor porque lo consideran muy peligroso. Sin embargo, para continuar con los trámites de la solicitud y retirar el permiso sería estrictamente necesario el informe del médico. Tanto por iniciativa propia como por petición de un familiar, “el médico podría elaborar un informe para presentar la situación ante las jefaturas provinciales y que éstas iniciaran la suspensión cautelar del permiso, a la espera de un nuevo reconocimiento ante Sanidad, pero ninguno lo hace, porque vulnera el secreto profesional”, comenta Juan Carlos González Luque, asesor médico de la DGT.

En el Foro sobre Envejecimiento y Seguridad Vial, varios expertos hicieron hincapié en el papel fundamental



► En los centros de reconocimiento se revisa el estado físico y psicológico de la persona.

que puede tener el médico de cabecera para aconsejar a sus pacientes cuándo deben dejar de conducir, bien temporalmente o de manera definitiva, a causa del deterioro de las condiciones psicofísicas, enfermedad o por los efectos secundarios de su medicación.

Para muchos ancianos, el médico es su confidente y, a la vez, de quien mejor aceptan consejo, aunque, como señala el doctor Martín, “no suele hacerse por la falta de tiempo y conocimientos sobre seguridad vial de médicos y enfermeros y por la inexistencia de un sistema de ayuda en consulta como, por ejemplo, un programa que, al realizar el diagnóstico, señale automáticamente los efectos en la conducción”.

**HÁBITOS DE CONDUCCIÓN.** Según un estudio elaborado por la DGT sobre conductores mayores de 65 años que sufrieron un accidente en las vías de Madrid, la mayoría de los siniestros no fueron causados por ellos. Mayor prudencia y experiencia juegan a favor de los mayores y pueden contrarrestar posibles deficiencias físicas, siempre que no sean severas.

Como explica Susana Pacheco Calvo, psicóloga del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, “la mayoría realizaba trayectos cortos, conocidos, en buenas condiciones de iluminación y tráfico, todos utilizaban el cinturón de seguridad...” En general tardan más en tomar la decisión y en realizar las maniobras, una vez iniciada ésta no la modifican y donde más problemas encuentran por sus limitaciones es cuando interaccionan con otros vehículos, como en intersecciones. La mayoría de los

## LAS ENFERMEDADES DE LOS MAYORES



PROBLEMAS AGUDOS

**Visión:** cataratas, glaucoma, retinitis, disminución de la agudeza visual no corregida.

**Cardiovasculares:** arritmias, síncope, enfermedades coronarias, enfermedades valvulares.

**Neurológicas:** demencia, parkinson, neuropatías periféricas, déficits por accidentes vasculares cerebrales.

**Psiquiátricas:** adicciones (alcohol, drogas), trastornos de personalidad o de ansiedad, esquizofrenias.

**Metabólicas:** hipotiroidismo sin control, diabetes tipo 1 y 2.

**Musculoesqueléticas:** artritis, problemas en articulaciones.

**Insuficiencia renal crónica.**

**Respiratorias:** apnea del sueño.

(Fuente: Doctor Carlos Martín).

**“CONDUCCIÓN Y ENVEJECIMIENTO SON COMPATIBLES. NO ES CUESTIÓN DE EDAD, SINO DE DEFICIENCIAS QUE NO TODOS LOS MAYORES TIENEN”, CARLOS MARTÍN, MÉDICO**

## CHÓFER A LA CARTA

En Estados Unidos la ITNAmerica (Independent Transportation Network), asociación sin ánimo de lucro, se encarga de facilitar transporte “puerta a puerta” a los mayores que ya no pueden conducir. La iniciativa surgió de la mano de Katherine Freund, cuando un conductor de 84 años atropelló a su hijo de 3. Ella nos explica que como más de la mitad de los estadouniden-



ses mayores de 65 años vive en comunidades sin transporte público, “la utilización del vehículo privado es una auténtica necesidad para poder mantener su calidad de vida; por ello creamos un sistema que les permite seguir con su vida normalmente, sin constituir un peligro ni para ellos ni para los demás”. Con tan sólo una llamada telefónica, el anciano dispone de un servicio de chófer las 24 horas del día y siete días de la semana por unos 8 euros el trayecto, la mitad de su coste real. Además, pueden conseguir viajes gratis al entregar su vehículo a la organización o habiendo trabajado como chóferes voluntarios durante su juventud. Aunque de momento no existen servicios de este tipo fuera de Estados Unidos, la ITNAmerica ha recibido peticiones de información de varios países y, de hecho, lo presentarán en Irlanda el próximo mes de junio.

## EL AUTOTEST: ¿está preparado para conducir?

Si usted, o algún familiar, marca alguna casilla de las que proponemos a continuación, consulte a su médico: puede constituir no sólo un peligro para usted mismo, sino para los restantes conductores.

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1. Tengo problemas para ver las señales y reaccionar a tiempo.   | <input type="checkbox"/> 4. Las intersecciones son un problema para mí.                | <input type="checkbox"/> 8. Tengo problemas para mirar por encima de mi hombro cuando voy marcha atrás. |
| <input type="checkbox"/> 2. Tengo problemas para girar el volante y/o pisar el acelerador o el freno.   | <input type="checkbox"/> 5. Otros conductores a menudo me pitan porque me despisto.    | <input type="checkbox"/> 9. No oigo cuando pitan ni tampoco el ruido ambiental.                         |
| <input type="checkbox"/> 3. Últimamente mi familia o amigos están preocupados con mi forma de conducir y no quieren montar conmigo en el coche. | <input type="checkbox"/> 6. Las luces de los faros me molestan.                        | <input type="checkbox"/> 10. Tengo problemas para ver las señales a tiempo de reaccionar.               |
|   | <input type="checkbox"/> 7. La medicación que tomo me hace estar mareado o adormilado. | <input type="checkbox"/> 11. Últimamente tengo problemas para aparcar.                                  |
|   |  | <input type="checkbox"/> 12. Otros coches parecen salir de la nada.                                     |

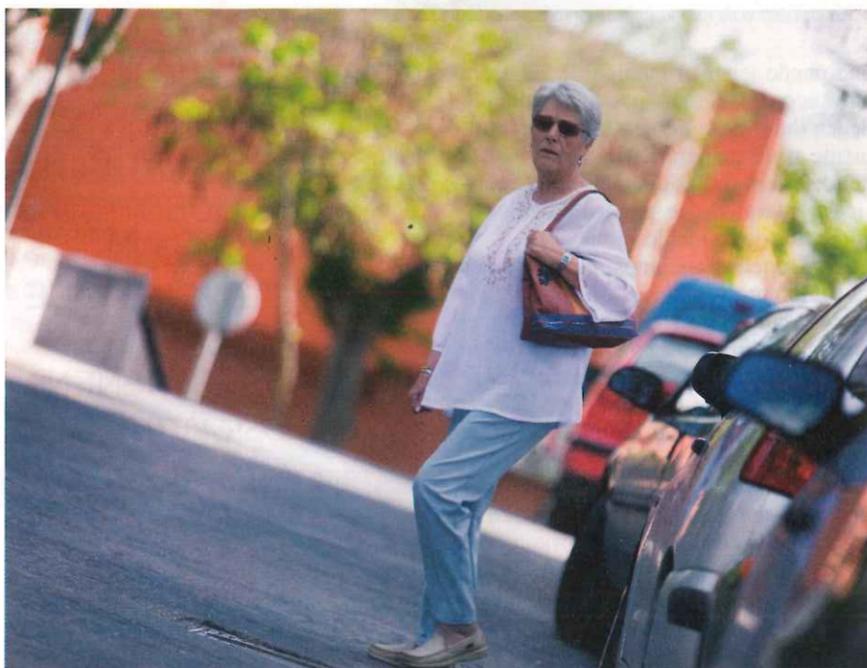
(Fuente: NHTSA / Administración Nacional de Seguridad en el Tráfico de Estados Unidos).

## MAYOR PRUDENCIA Y EXPERIENCIA PUEDEN CONTRARRESTAR LAS DEFICIENCIAS FÍSICAS CAUSADAS POR LA EDAD, SIEMPRE QUE NO SEAN SEVERAS

accidentes estuvieron causados por omisión más que por acción y esto se debe, explica Susana Pacheco, a "la reducción de la visión periférica y al deterioro de la atención distribuida, es decir, mantener la atención a los estímulos del entorno mientras se está haciendo otra cosa".

Desde la DGT las políticas se centran en sensibilizar a los mayores sobre sus limitaciones a la hora de conducir. Un ejemplo es "La Esencia del Tango", una obra representada a lo largo de la geografía española en casi 900 ocasiones y que centra su mensaje en las posibles deficiencias físicas, enfermedades y medicamentos que pueden afectar a su seguridad vial, tanto como conductores como peatones.

Según comenta M<sup>a</sup> Cruz García Egi-do, de la Asesoría Pedagógica de la DGT, "ha tenido una acogida muy buena, más de 250.000 personas han asistido y manifestado opiniones muy favorables y esperamos empezar a representar una nueva obra dentro de unos meses".



► Los mayores reconocen que como peatones no siempre respetan las normas y cruzan por donde no deben.

### MANUEL, 80 años

#### "CONDUZCO TRANQUILO Y RESPETANDO LAS NORMAS"



Manuel vive en La Roca del Vallés, una zona residencial a 23 kilómetros de Barcelona que carece de transporte público. Por ello, él y su mujer, también conductora, recorren todos los días cuatro kilómetros hasta la estación de tren más próxima para, desde allí, desplazarse a Barcelona. Cada mes recorre unos 100 ó 150 kilómetros, siempre a horas poco conflictivas en cuanto al tráfico, sobre el mediodía. "Siempre voy muy tranquilo, despacio y respetando las normas", asegura. A pesar de estar operado de cataratas y de la cadera, considera hallarse en óptimas

condiciones para la conducción: "En lo único que encuentro dificultad es a la hora de entrar y salir del coche; mis reflejos están como en 1963, cuando me saqué el permiso". Hace años que dejó de realizar trayectos más largos, como los que solía hacer a Extremadura, pero "no por mis capacidades, sino porque el tráfico está cada día peor". Por esa misma razón se desplaza en tren hasta el centro de la ciudad. El año que viene tiene previsto mudarse a Barcelona y tras él dejará su antigua casa y también su coche, porque "allí estaría todo el día en un atasco".

## Un 23% de menores viaja sin sistemas de seguridad NIÑOS MAL COLOCADOS, PEORES LESIONES

Ojo con 'relajarse' en los recorridos urbanos, en los trayectos cortos o pensar que los niños "ya son mayores". Los padres deben asegurar siempre a los menores que viajen en el vehículo con los sistemas de seguridad, vayan a la compra o al colegio. Un estudio alerta sobre las lesiones graves que pueden sufrir los menores mal sujetos, incluso a 50 km/h, y asegura que un 23% de vehículos observados no lleva ningún sistema de retención infantil (SRI).



Néstor NORMA  
Infografía: DLIRIOS

Un informe del RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) y Jané, fabricante de sillas infantiles pionera en el análisis del comportamiento de éstas en caso de accidente, estudia las posiciones más habituales que llevan los niños/as en el vehículo y las posibles lesiones que pueden sufrir si van incorrectamente sentados. Las lesiones fueron descritas en la presentación del trabajo por el coordinador del Servicio Médico del RACC, Ignacio Riera, quien aseguró que "existe una tendencia en las familias a 'relajarse' y no colocar los sistemas de seguridad en los tramos habituales urbanos, o con los menores de 7 a 12 años,

► Los sistemas de retención infantil (SRI) son fundamentales para la seguridad de los niños en el coche.

que es el grupo más desprotegido por esta causa".

**LAS LESIONES MÁS PROBABLES.** La ubicación en el vehículo y el uso incorrecto, o no, de los elementos de seguridad son determinantes para las posibles lesiones que puede recibir un niño/a en caso de un impacto a 50 km/h, o de una desaceleración rápida. Nueve de cada diez niños/as viajan en la parte posterior del vehículo, principalmente en el asiento detrás del copiloto (49,2%). En este caso, si se produce un accidente y el niño viaja sin sistema de seguridad, las posibles lesiones son traumatismos craneales, faciales y torácicos y lesión medular. El estudio analiza otros supuestos, como el de un niño tumbado en los asientos traseros o sentado en el trasero central, cuyas consecuencias son diferentes, dada la distinta posición que llevan en el coche. En el ejemplo del niño tumbado, al producirse un accidente, éste es lanzado hacia el respaldo de los asientos delanteros y sus lesiones más probables se localizarán en la cabeza y extremidades; en cambio, en el caso de viajar en el asiento trasero central, las consecuencias pueden ser más graves, ya que, producido el impacto, por lo general el cuerpo se 'cuela' entre los asientos delanteros y se golpea contra el salpicadero y/o parabrisas del coche (ver infografía).

No obstante, y aún con los sistemas de retención, los cuerpos de los menores son muy frágiles y sufren distintas lesiones dependiendo de su edad. Así, los niños menores de 2 años -dada la fragilidad de la columna vertebral y la desproporción entre la cabeza y el cuerpo- es muy probable que sufran lesiones en el cuello. Es conveniente que, en estos casos, la silla se coloque en sentido inverso a la marcha del vehículo. En los niños de 2 a 4 años, las lesiones más frecuentes se producen en la zona de la cabeza, ya que las vértebras y los mús-

## ASÍ DEBEN IR LOS MENORES



Siete de cada diez adultos aseguran no conocer la normativa sobre cómo deben ir los niños en los vehículos y las multas establecidas en la nueva normativa de 2004.

■ Los menores de 3 años deben utilizar siempre un sistema de retención adaptado a su talla y peso.

■ Los de más de 3 años y menos de 1,50 m. de estatura (\*) deben utilizar, indistintamente, un sistema de retención adaptado a su talla y peso o el cinturón de seguridad.

■ Los de más de 1,50 metros de estatura, el cinturón de seguridad.

■ El incumplimiento de estas normas está tipificado como infracción grave, con multas de entre 91 y 300 €, y posible retirada del permiso.

■ Con la aplicación del permiso por puntos significará la retirada de 3 puntos al titular del permiso.

(\*) Está en revisión el límite de estatura del menor, que próximamente pasará de 1,50 m. a 1,35 m.

## OCHO DE CADA DIEZ ENTREVISTADOS ASEGURA DESCONOCER EL REGLAMENTO SOBRE EL USO DE SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL



culos que la sujetan no están suficientemente desarrollados. Cuando la edad está entre 4 y 10 años, las lesiones pueden afectar a uno o más órganos, ya que no están debidamente fijados a su estructura muscular (ver infografía).

El estudio demuestra que las familias con niños/as más pequeños tienen más cuidado, y, mediante un sistema de observación -en Madrid, Barcelona y Valencia-, ha detectado que un 87,5% de menores entre 0 y 6 años usa el SRI,

mientras que el grupo de 7 a 12 años se sitúa en un 44,7%.

Es en el tramo de niños menores donde ha habido avances en el uso de los sistemas de seguridad. Concretamente, entre 0 y 6 años se ha pasado de un 51,7% en 2003 a un 87,5% en 2005. "Los padres son fundamentales como referentes para sus hijos en materia de seguridad vial -asegura Riera-, mucho más, incluso, que la enseñanza en los colegios. Ellos son los

responsables, con su ejemplo, de que sus hijos asuman el uso de los sistemas de retención".

**DESCONOCIMIENTO DE LA NORMA.** El trabajo de RACC y Jané también pone de relieve el desconocimiento de la normativa sobre seguridad infantil en el automóvil. Las cifras son elocuentes: ocho de cada diez entrevistados afirman que no lo conocen, y siete de cada diez adultos aseguran no conocer las sancio-

## LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD SE COLOCAN MÁS A LOS NIÑOS DE CERO A SEIS AÑOS (87,5%) QUE A LOS DE SIETE A DOCE AÑOS (55,5%)

nes por llevar sin SRI a un niño/a de menos de 1,50 metros de altura. La normativa, ampliada y actualizada en 2004, señala que todos los menores de 3 años deben utilizar siempre un sistema de sujeción infantil (SRI) homologado a su talla y peso, salvo cuando tienen más de 3 años y una estatura inferior a 1,50 m., que pueden utilizar indistintamente un sistema de retención o el cinturón de seguridad. Por su parte, los niños que midan más de 1,50 m. deben ir sujetos con el cinturón de seguridad.

El incumplimiento de estas normas está tipificado como una infracción grave, con una multa de 91 a 300 € y posible retirada del permiso de conducción. Pero esta situación aún se agravará a partir de julio, ya que con la aplicación del permiso por puntos se penalizará con la pérdida de 3 puntos.

Por otra parte, se está preparando una modificación de la normativa en cuanto a la estatura del menor, que se reducirá de los actuales 1,50 a 1,35 m. La nueva situación dispondrá que los niños/as mayores de 3 años y de menos de 1,35 m. deberán utilizar siempre un dispositivo de retención infantil adaptado a su talla y peso. En cambio, si la estatura es igual o superior a 1,35 m. pueden utilizar indistintamente un dispositivo de retención o el cinturón de seguridad. ♦

### ✓ NIÑOS CORRECTAMENTE SENTADOS

Aún llevando puestos los elementos de seguridad, los niños pueden sufrir lesiones si se produce un impacto



#### HASTA 2 AÑOS

La sillita debe ir siempre en dirección contraria a la marcha, preferiblemente en los asientos traseros. Si va en el del copiloto, debe desconectar el airbag.



#### POSIBLES LESIONES

En el cuello, dada la fragilidad de la columna vertebral y la desproporción entre cabeza y cuerpo.

#### DE 2 A 10 AÑOS

La sillita debe ir siempre en el sentido de la marcha del automóvil, preferiblemente en los asientos traseros, siendo la parte central la más recomendable



#### POSIBLES LESIONES

En la cabeza (las vértebras y ligamentos que la soportan son débiles) y zona abdominal (los órganos no están fijados a su estructura muscular).

### ✗ NIÑOS INCORRECTAMENTE SENTADOS

Si se produce un impacto (aprox. a 50 km/h), o una desaceleración brusca, los niños sin elementos de seguridad sufren diversos daños según su posición en el coche

#### SENTADO EN EL ASIENTO DETRÁS DEL COPILOTO

El niño es lanzado al respaldo del asiento delantero produciéndose lesiones en la cara, cuello y tórax.



**POSIBLES LESIONES**  
Medular, traumatismo facial, torácico y craneal.



#### TUMBADO EN LOS ASIENTOS TRASEROS

El niño es lanzado hacia los asientos delanteros produciéndose lesiones en la cabeza y extremidades.



**POSIBLES LESIONES**  
Traumatismos facial y torácico, lesiones en los brazos y fracturas en las piernas (rodilla, tibia y peroné).



#### SENTADO DETRÁS Y EN MEDIO

El niño suele ser lanzado entre ambos asientos delanteros hasta colisionar con su cabeza contra el salpicadero y/o parabrisas.



**POSIBLES LESIONES**  
Traumatismo facial y craneal, lesiones en el cuello, también puede producir inconsciencia y lesiones cerebrales.



El riesgo de accidente es cinco veces menor en coches plateados que en negros

## SEGURIDAD A TODO COLOR

A la hora de comprar coche, la mayoría de los conductores manifiesta preferencia por ciertos colores, porque son sus favoritos, 'van' con su forma de ser, son elegantes... Sin embargo, muy pocos se plantean si el elegir un determinado color afectará a su seguridad. Un estudio revela que los coches marrones, negros y verdes sufren más accidentes que los grises, rojos y amarillos.

Helena GIL  
Fotos: Paul Alan PUTNAM. Infografía: DURIOS

**C**uando usted llega al concesionario tal vez tiene en mente el modelo que desea y si quiere o no determinados accesorios complementarios a los de serie. Probablemente haya elegido de antemano el color o quizá prefiere que le informe el vendedor para tomar después una decisión. Puede que tenga en cuenta sus gustos o su bolsillo, pero, ¿alguna vez ha pensado que si, por ejemplo, compra uno rojo, estará adquiriendo uno de los que menos accidentes registran, o que si, por el contrario, se decidiera por uno negro, el riesgo podría ser más del doble? Un estudio elaborado por la Universidad de Auckland, en Nueva Zelanda, desvela que los coches marrones, negros y verdes son los que más acci-

dentes tienen, y los plateados, rojos y amarillos los que menos.

Ni fabricantes, ni vendedores, ni compradores se plantean en la actualidad que un color sea más propenso a sufrir accidentes que otro. Simplemente se asocia la seguridad de algunos colores, como rojos o amarillos, con su grado de visibilidad, sin siquiera tener en cuenta que ésta depende también del entorno y de la iluminación de la vía.

Hace años, Mapfre realizó un estudio que sí mostraba la influencia del entorno o la diferente iluminación en los distintos colores. Así, los coches amarillos o rojos, más visibles durante el día y la noche en vías iluminadas, aumentaban el riesgo en ausencia de iluminación, mientras que con el blanco y el beige ocurría lo contrario. Un coche verde —en principio de los más visibles por su alto contraste con el asfalto—, en zonas como Asturias, donde predominan los verdes paisajes, resulta mucho menos visible que, por ejemplo, en Andalucía. Sin embargo, no mostraba la posible relación entre visibilidad y riesgo. Blancos, amarillos, naranjas o rojos eran más visibles en la mayoría de condiciones, pero en ningún momento se mencionaba si coincidía con que, precisamente, esos colores tenían menos accidentes, entre otras razones porque en los partes de accidente no se registra este dato.

**EL RIESGO EN CIFRAS.** Investigadores de la Universidad neozelandesa de Auckland han elaborado un estudio cuyas principales conclusiones, adoptadas en base a los datos de accidentalidad, son que, al conducir un coche plateado, el riesgo de sufrir un accidente es dos veces y media menor que con uno blanco y cinco veces menor que con uno marrón. Negros y verdes sufren al menos el doble de accidentes que los grises, rojos, amarillos y azules.

Primero, el estudio analizó la totalidad de los accidentes en los que hubo heridos o muertos y, para determinar si esos casos eran diferentes o no al resto de las situaciones de conducción en las que no había accidentes, se estudiaron esos mismos aspectos en muestras de conductores tomadas al azar. Al comparar los datos obtenidos en ambos estudios, y excluyendo otros factores (alcohol, edad, velocidad...), los investigadores concluyeron que efectivamente existía una relación entre el color del vehículo y la accidentalidad. Según Sue Furness, directora del estudio, "no podemos asegurarlo, pero el que los grises tengan menos accidentes podría deberse a que son más visibles en contraste con el entorno".

**LOS MÁS DEMANDADOS.** Desde fabricantes de automóviles Ford, Renault y Audi confirman a "Tráfico y Seguridad Vial" que, en sus concesionarios, ningún comprador se preocupa de si el color de

### LOS MÁS VENDIDOS

Estos son los colores más vendidos en España, según los distintos segmentos:

■ **UTILITARIOS.** Ante todo, predominan los rojos, azules, amarillos y verdes muy vivos, aunque el negro es también uno de los más demandados en determinados modelos.



■ **FAMILIARES.** En estos vehículos grises y negros son los más vendidos, seguidos por los beige y azules oscuros o metalizados claros.



■ **LUJO.** El negro es, para muchos, sinónimo de lujo y los que optan por estos modelos no dudan en elegir dicho color.



■ **DEPORTIVOS.** Los más atrevidos que se decantan por un deportivo eligen el rojo vivo o el negro para su vehículo.

### NEGROS Y VERDES SUFREN EL DOBLE DE ACCIDENTES QUE LOS GRISES, ROJOS, AMARILLOS Y AZULES

#### EL RIESGO, POR COLORES

(Probabilidad de accidente en %)

El porcentaje de riesgo se obtiene al comparar accidentes reales con una encuesta a conductores sobre su experiencia en accidentes.

MARRÓN	70%	
NEGRO	66,7%	
VERDE	60%	
BLANCO	33,3%	
AZUL	30%	
AMARILLO	26,7%	
ROJO	23,3%	
GRIS	20%	
PLATA	13,3%	

(Fuente: Universidad de Auckland, N. Zelanda)

su elección es más o menos seguro, sino de otros factores como si es elegante, bonito, acorde a su personalidad... Las principales marcas comentan que precisamente el plateado es uno de los colores más demandados por los clientes. Sue Furness, directora del estudio de la Universidad de Auckland, confirma que el gris es de los más populares a nivel mundial y que esto "más que por seguridad, es, ante todo, cuestión de moda".

La mala noticia es que el negro es otro de los más solicitados. Según Santiago Acebo, responsable de Información de Producto y Sport de Renault, "el cliente dispone de buenos elementos de equipamiento y de seguridad y busca un color elegante, como el negro, sin tener en cuenta si dicho color es más o menos seguro".

En general, en las gamas más juveniles priman los colores vivos, mientras que en las gamas altas se venden, sobre todo, colores más clásicos como el negro o el gris. También hay clientes que eligen un determinado color porque es el más acorde a su personalidad, como, por ejemplo, los más atrevidos con el rojo. Otros optan por quedarse con aquellos colores 'gratuitos', no metalizados, como el blanco, y también, dependiendo de la marca, rojo, azul, amarillo, etcétera.

Basándonos en los datos del estudio neozelandés y de las ventas de vehículos podemos concluir que, sin tener en cuenta otros factores (imprudencias, fallos mecánicos...), la accidentalidad podría reducirse si continúa la tendencia actual por el plateado y se reduce la demanda del negro. ♦

Según varios estudios, el 20% de los epilépticos ha tenido al menos un accidente a causa de su enfermedad



Una crisis epiléptica al volante puede ser igual a desastre. La epilepsia es una enfermedad del sistema nervioso que necesita tratamiento personalizado, ya que, si no está controlada, pueden inhabilitar para conducir un vehículo. Según estudios recientes, uno de cada cinco epilépticos ha tenido, al menos, un accidente causado por una crisis en el período de un año.

## EPILEPSIA, UN RIESGO AÑADIDO

Carlos NICOLÁS FRAILE  
Infografía: DLIRIOS. Fotos: Paul Alan PUTNAM

**S**e calcula que unas 400.000 personas en España y alrededor de 50 millones en todo el mundo padecen epilepsias, enfermedades crónicas del sistema nervioso que afectan a todo tipo de personas y tienen múltiples orígenes (genético, lesiones cerebrales, traumatismos, tumores, infecciones, drogas, alcohol...), alguno todavía desconocido. En general, se caracterizan por la repetición de crisis bruscas e impredecibles provocadas por descargas eléctricas excesivas en las células nerviosas del cerebro y por tener muchísimas manifestaciones diferentes (sacudi-

das incontroladas, alteraciones visuales u olfativas, ausencias o pérdida de consciencia) dependiendo de si resulta afectado todo el cerebro o sólo áreas concretas. Según el neurólogo Jaume Burcet, de la Sociedad Española de Neurología, uno de los peligros para el epiléptico "procede del riesgo de que tenga una crisis conduciendo y de ella se derive un accidente".

La naturaleza diversa de la epilepsia hace especialmente importante el diagnóstico individual. Como asegura la neuróloga María del Carmen Díaz-Obregón (Asociación Española de Ayuda al Epiléptico), "cada enfermo es un mundo". En esta línea, un informe realizado por un grupo de expertos europeos y publicado por la Unión Europea (UE) en abril de 2005 destaca la importancia de valorar individualizadamente

### "UN TERCIO DE LOS PACIENTES NO CONTROLADOS CONDUCE AUN CONOCIENDO SUS LIMITACIONES", MANUEL DOMÍNGUEZ NEURÓLOGO

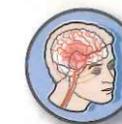
el riesgo del paciente epiléptico al volante, teniendo en cuenta el tipo de crisis, cada cuánto tiempo se producen, probabilidad de que sobrevengan mientras conduce, medicación, cumplimiento del tratamiento y otros deterioros asociados.

**COMUNICACIÓN MÉDICO-PACIENTE.** Este informe resalta otro punto fundamental: la comunicación entre médico y paciente en ambas direcciones. "El médico debe saber que su paciente epiléptico conduce" —sostiene Elena Valdés, asesora médica de la Dirección General de Tráfico y representante, junto al doctor Burcet, de España en este grupo de expertos europeos—. Además, Valdés recomienda al paciente consultar al facultativo la posibilidad de conducir: "Un diagnóstico de epilepsia no significa no conducir", asegura. De la misma opinión es Manuel Domínguez Salgado, neurólogo del Hospital Puerta de Hierro (Madrid): "Es necesario informar al paciente sobre su enfermedad para que cumpla las normas, así se evitaría más de la mitad de los accidentes".

Los especialistas consultados coinciden en que es posible ser epiléptico y conducir con seguridad, aunque están igualmente de acuerdo en que la conducción segura para el paciente de esta enfermedad pasa inevitablemente por la supervisión del neurólogo. Algunos estudios publicados en Estados Unidos (país puntero en la investigación de la epilepsia) revelan que cerca del 20% de los epilépticos ha tenido al menos un accidente de tráfico relacionado con su enfermedad en el período de un año y, de estos, tres de cada cuatro no cumplían las normas mínimas para controlar las crisis. También en España se ignoran o desconocen las precauciones propias de su enfermedad: "Un tercio de los pacientes con epilepsias no controladas conduce conociendo sus limitaciones", según el doctor Salgado. Por su parte, Juan Antonio García Peñas, neurólogo del Hospital Niño Jesús (Madrid), cree necesario que el enfermo ponga al corriente a su médico,



### LA EPILEPSIA, PASO A PASO



**1** Una crisis epiléptica se debe a una descarga eléctrica anormal en el cerebro. La epilepsia es la repetición reiterada de estas crisis.



**2** Según el área del cerebro donde se produzca, puede alterar la vista, el movimiento de brazos y piernas o la consciencia.



**3** Si una crisis sobreviene al volante, el paciente puede perder el control del vehículo y provocar un accidente.



**4** El examen neurológico para personalizar el tratamiento es imprescindible. La mayoría de las epilepsias controladas no impiden conducir.



**5** Los fármacos antiepilépticos pueden ser peligrosos para conducir, más aún si se mezclan con drogas, alcohol u otros medicamentos.

### Y SI CONDUCE...

- 1º** Comuníquese al neurólogo: le ayudará a conducir con seguridad.
- 2º** Mucho cuidado si le cambian de fármaco, la dosis o le retiran el tratamiento.
- 3º** Haga saber a su médico cualquier cambio que perciba en la enfermedad.
- 4º** Evite por completo las bebidas alcohólicas.
- 5º** Respete sus ritmos de sueño.

### UNA NORMATIVA CON BASE CIENTÍFICA



Conceder o retirar un permiso de conducir a un epiléptico es un problema complejo, porque el tratamiento de la epilepsia no es igual en todos los pacientes. Aunque las leyes han cambiado desde el siglo pasado, actualmente aún no existe acuerdo unánime y oscilan de la prohibición total en Japón o Turquía a ninguna restricción en los Emiratos Árabes. La legislación española niega el permiso a los conductores profesionales con crisis o en tratamiento en los últimos cinco años y a los particulares con crisis o pérdidas de consciencia durante el último año, y exige, en cualquier caso, un informe favorable del neurólogo. Según el doctor Jaume Burcet, "la norma española actual es muy avanza-

da desde el punto de vista médico". Sobre la posibilidad de conducir vehículos por parte de epilépticos, Burcet cree que "si el paciente conoce la normativa y la cumple, el riesgo es mínimo y totalmente asumible, pues la ley está totalmente respaldada por una base científica". Según explica, un epiléptico tiene un riesgo al volante muy bajo (1.8 frente al 1 de la población sana) mientras que otros grupos de población tienen un riesgo asumido al volante mucho mayor, como mayores de 75 años (3.1) o varones menores de 25 (7). "Estas cifras, totalmente asumidas por todos los países de la UE, deben desmitificar la peligrosidad del paciente epiléptico al volante, siempre que conduzca según las normas" afirma.

# MÁS ACCIDENTES, MÁS GRAVES, MÁS PELIGROSOS

ALCOHOL Y CONDUCCIÓN

Conducir bajo los efectos del alcohol constituye unos de los principales factores accidentogénicos en seguridad vial. Se estima que los accidentes de tráfico relacionados con el alcohol suponen del 30 al 50% de los accidentes con víctimas mortales.

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

**S**egún datos de 2004 del Instituto Nacional de Toxicología, en los varones (conductores o peatones atropellados) que fallecieron por accidente de tráfico, el tóxico más detectado fue el alcohol etílico y un 37,8% de ellos presentaba alcoholemias positivas (igual o superior a 0,3gr/l), predominando tasas superiores a 1,5 g/l.

La presencia del alcohol como factor de riesgo de accidente de tráfico ha sido ampliamente estudiada y conocemos que los accidentes relacionados con el alcohol producen lesiones más graves, son más lesivos y con peor pronóstico. El alcohol afecta tanto a la aptitud como a la actitud para la conducción. Con una tasa de 1,5 g/l, el riesgo de accidente mortal se multiplica por 25. Esto no es todo: con alcoholemias mucho menores (entre 0,2 y 0,5 g/l) se alteran capacidades fundamentales para la conducción, como la atención dividida, el seguimiento de objetos y trayectorias, la motilidad ocular, los tiempos de reacción... A su vez, la conducción bajo los efectos del alcohol suele asociarse a otros factores como el menor uso de elementos de retención, velocidad elevada o consumo concomitante de otras sustancias, que incrementan la lesividad y la gravedad de estos accidentes.

En 2001 se realizó una revisión sistemática de la evidencia del efecto de las intervenciones recomendadas para reducir las lesiones por accidente de tráfico. Se consideraron altamente recomendables las siguientes intervenciones: reducir el nivel legal de alcoholemia, es-

tablecer una edad mínima para el consumo de alcohol y realizar controles de alcoholemia. Se consideraron recomendables, el establecimiento de niveles de alcoholemia menores para los jóvenes y conductores noveles y la realización de programas de entrenamiento para dispensadores de alcohol.

En España se ha fijado el nivel máximo de alcohol en sangre en 0,5 gr/l para los conductores en general y 0,3g/l para noveles, en sus dos primeros años, y conductores profesionales. Gran parte de las Comunidades Autónomas ha estable-



Lucía RIVAS

**"CON UNA TASA DE ALCOHOL DE 1,5 GR/L, EL RIESGO DE ACCIDENTE MORTAL SE MULTIPLICA POR 25"**

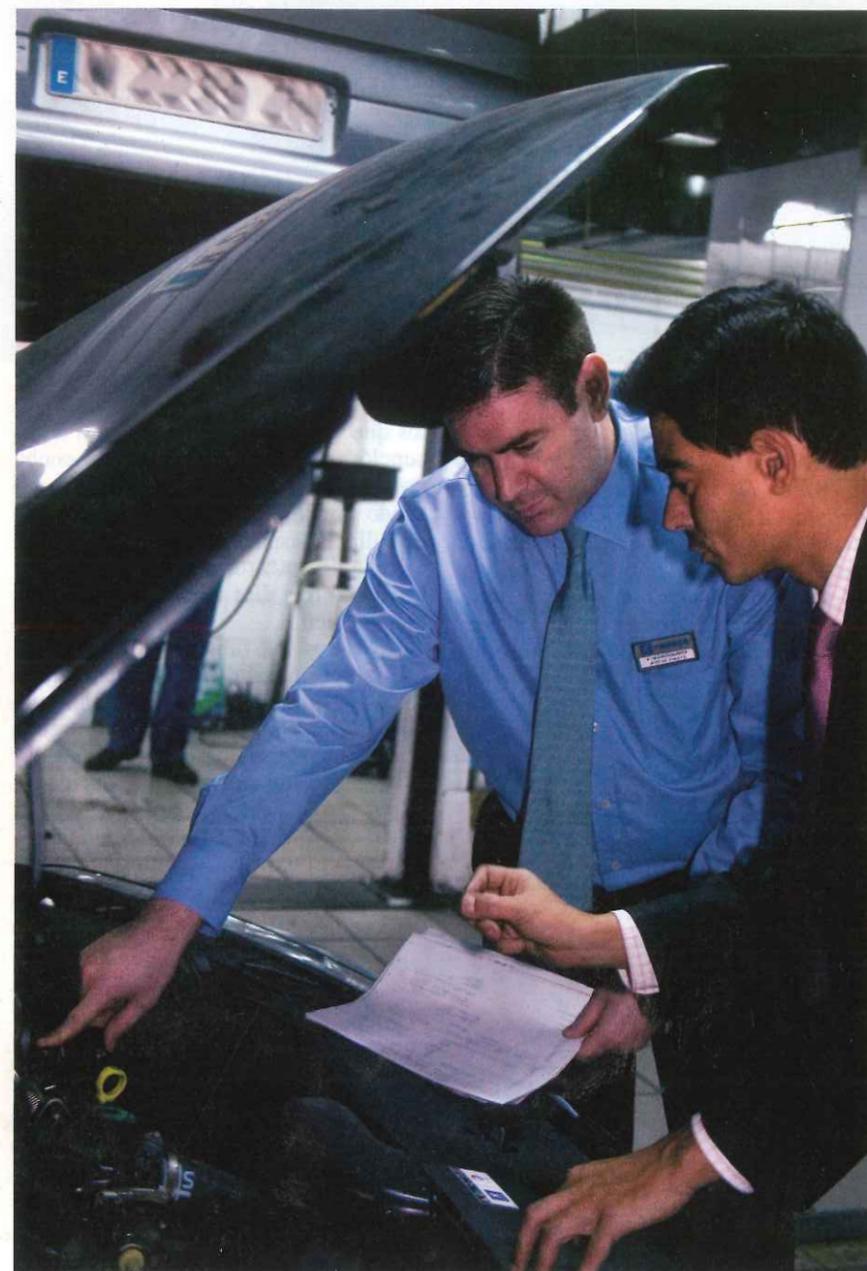
cido la edad mínima para la venta y el consumo de alcohol en 18 años. La legislación contempla la posibilidad de realizar controles de alcoholemia, que se practican tanto de forma aleatoria como dirigida, medida que refuerza el cumplimiento de las leyes. Menos implementados están los programas de entrenamiento a dispensadores de alcohol sobre los que se han realizado interesantes experiencias. Otras medidas, como fomentar el transporte alternativo, el conductor designado, la reducción de disponibilidad del alcohol en zonas cercanas a las vías de comunicación, la rehabilitación del conductor reincidente o la instauración de sistemas pasivos en el interior del vehículo (interlock), contribuyen a reducir los accidentes relacionados con el alcohol y no deben dejarse de lado.

Sin duda todas estas medidas persiguen el que ha de ser el objetivo en seguridad vial: separar consumo de alcohol y conducción. Todos los esfuerzos han de dirigirse en este sentido. El ciudadano debe conocer que alcohol y conducción son incompatibles, y ser consciente de que no es necesario sentir los efectos del consumo de alcohol para que se produzcan sus efectos sobre la capacidad de conducir. Informar y formar a la población sobre esta cuestión depende de múltiples sectores (sanitarios, educadores, familias...) y del compromiso de las instituciones públicas y privadas, que deben implicarse coordinadamente para que las intervenciones obtengan resultados óptimos. Como en el resto de los problemas de salud pública, sólo el esfuerzo conjunto de una sociedad, en la que existe una gran tolerancia para el consumo de alcohol, podrá contribuir a disminuir las cifras y consecuencias de los accidentes de tráfico relacionados con el alcohol. ♦

**SOBRABA UN NO.** El anterior "Salud Vial" decía que "el estudio mencionado y otros previos admiten la no existencia de dicho riesgo". Debía decir "la existencia", lo que cambiaba el sentido de la afirmación.

Todos los 'extras' que ofrecen los talleres oficiales

# AL SERVICIO DEL CLIENTE



➤ Desde tener un asesor personal hasta financiar el importe de la factura, todo es posible.

Mercedes LÓPEZ  
Fotos: Paul Alan PUTNAM.  
Dibujos: Javier IBÁÑEZ

**N**os recogen el coche averiado en casa y nos lo devuelven reparado, nos lo llevan a pasar la inspección de la ITV, tenemos opción a un coche de cortesía, nos ofrecen financiar la factura o mediante Internet podemos pedir cita... y un largo etcétera de servicios que hacen que la imagen del taller de reparación de automóviles se aleje cada vez más del lugar donde nos 'arreglan' el coche para asemejarse a una empresa al servicio del conductor.

Estas prácticas se realizan, sobre todo, en los llamados talleres oficiales (alrededor de 10.000 en España, según los datos de CETRAA -Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines-). "Los talleres independientes (su número se eleva a

Conseguir la satisfacción total del cliente a partir de un servicio integral que abarca, no sólo la reparación de la incidencia con total garantía, sino también, la posibilidad de acceder a un coche de sustitución o a la financiación de la factura, es el objetivo de los talleres oficiales. Conozca todas las posibilidades.

## ASESOR PERSONAL

Al llegar, el cliente junto con su vehículo es atendido por un asesor (BMW, lo denomina 'recepción directa' y Ford, 'recepción integral'). El coche se coloca sobre un elevador y el profesional del taller le indica las incidencias encontradas, le informa sobre las soluciones y realiza un presupuesto. Además, se realiza una inspección del exterior del coche (bajos, paragolpes, puertas...) por si fuera necesario reparar cualquier anomalía y así se le comunica al cliente. En Renault, subrayan que van más allá. El asesor sale a probar el coche con el cliente, para que éste le indique in situ cuál es ese ruidito que "a veces escucha" y que, si sólo se quedasen en la teoría, a veces es difícil de solucionar.



## COCHE DE SUSTITUCIÓN

Es una de las prácticas más extendidas, aunque la ley no obliga a ofrecerlo, excepto si está expresamente recogido en el contrato o en las cláusulas de la garantía. En Ford, señalan que esta opción, a la denominan 'coche de cortesía', puede llegar a ser gratuita durante el período de garantía. En el resto de los casos es posible contar, por ejemplo, con un "Ka" por 15 euros o un "Focus" por 20 euros al día sin IVA (precio recomendado). En Renault, las tarifas oscilan entre los 20 y 30 euros al día. En concreto, un "Mégane" ronda los 30 euros, precio que, subrayan, "supone un ahorro de alrededor de un 50% respecto a las tarifas de las empresas de alquiler de coches". Alguno de los talleres Opel, sobre todo los ubicados en los alrededores de las grandes ciudades, ponen a disposición de sus clientes para facilitar su movilidad, un servicio de lanzadera hasta un lugar de fácil acceso al transporte público.



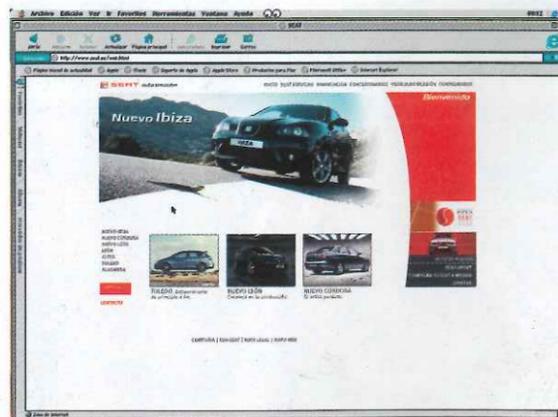
## CONTRATOS DE MANTENIMIENTO

Son los contratos por los que el cliente se asegura el mantenimiento periódico de su vehículo a partir de una cuota mensual. Citroën lo denomina '4 chevrones' e incluye las piezas de desgaste y las averías. Cuenta con distintas posibilidades, tanto en su duración (de 3 a 5 años) como en su kilometraje (hasta 125.000 kilómetros). Para un "C1" la cuota puede ir de 20 a 59 euros al mes. En Renault, este contrato incluye la sustitución de los neumáticos, pero sólo durante el período de financiación del coche. Por un "Mégane", a 4 años, incluyendo financiación y mantenimiento, se pagan unos 400 euros mensuales.



► Desde que se entra en el taller se intenta que el servicio sea lo más personalizado posible.

38.000) tienen su fuerte —afirma Armando Higuera, secretario general de CETRAA— en la relación personal y de confianza. Los talleristas —continúa Higuera— suelen ser propietarios autónomos que hacen 'más horas que un reloj' y que mantienen una relación muy estrecha con sus clientes. Le dices 'me dejas el coche en tal sitio' y lo hace y, además, gratis".



► A través de las páginas web se puede acceder a muchos servicios.

**OBJETIVO: SERVICIO.** Los talleres oficiales también definen su postura. Para Citroën, lo importante es dar un servicio integral, lo que "significa vender un vehículo y ofrecer un servicio de calidad a lo largo de la vida del mismo". En Renault lo denominan "Plan de Servicio al Cliente". El responsable de un concesionario en Madrid afirma que se está trabajando en la implantación de este plan con el "que intentamos diferenciarnos a través del servicio". Para ello, se comprometen a cumplir 10 pun-

tos que van desde la cita previa o la recepción personalizada, hasta un coche de sustitución a precio ventajoso, pasando por la realización de un control de calidad después de la reparación y la entrega de un certificado o la llamada a los dos o tres días para comprobar que toda va bien.

No todos los fabricantes actúan de forma tan unitaria. En General Motors existen dos vías. Por una parte, 'sus talleres' ofrecen servicios que si parten como política de fabricante "como pueden ser los contratos de mantenimiento", explican fuentes autorizadas "y otros que son iniciativa de cada concesionario, como puede ser el coche de cortesía".

Lo normal es que todos ofrezcan, básicamente, los mismos servicios. Pero, sin lugar a dudas, destacando de alguna forma. Los concesionarios de Nissan elaboran un plan de mantenimiento personalizado, que facilitan en el momento de la entrega del coche y que se va actualizando de acuerdo con el uso que se haga del vehículo. Asimismo, aseguran un servicio prioritario a sus vehículos comerciales, a cuyos propietarios les garantizan que su coche estará atendido en 24 horas.

**MÁS GARANTÍA.** En el tema de las garantías de las reparaciones también existen diferencias. La ley establece una garantía mínima de tres meses ó 2.000 kilómetros. Seat ofrece dos años.



► Nissan ofrece un servicio de atención prioritaria a sus vehículos comerciales.

BMW, establece, para los trabajos de su 'Servicio Rápido' (sustitución de batería, pastillas de freno, aceite y filtros), dos años sin límite de kilometraje. Ford garantiza de 'por vida' la reparación de los elementos de no desgaste, como puede ser una biela. Estos son algunos ejemplos.

Sin embargo, todos estos 'extras' merecen un comentario muy crítico por parte de Antonio García, portavoz de CECU Madrid (Confederación Española de Consumidores y Usuarios), quien afirma con rotundidad que "a nosotros no nos parece de interés para el usuario este tema. No dan nada. Todo se tiene que pagar. Además —enfatisa—, de pagar más por la factura". Según un reciente estudio de la revista Consumer, la hora de mano de obra cuesta de media, 10 € más que en un taller independiente.

Durante el 2005 pasaron por los talleres de reparación más de 10 millones de vehículos, a una media de 1,2 visitas por automóvil y año, según datos de CETRAA. Y estuvieron en el taller una media de tres días. La factura asciende a unos 400 € cuando se trata de una avería mecánica y a unos 300 €, si lo que se realiza es una revisión de mantenimiento. A pesar de unas cifras tan abultadas de servicios, el año pasado sólo se presentaron —según datos de CECU— 6.439 reclamaciones y consultas respecto a talleres de reparación, lo que supuso un 2,5% del total de reclamaciones que presentaron los consumidores el pasado año. ♦

Más información, en las web de las respectivas marcas.

## PUEDA FINANCIAR LA FACTURA HASTA 20 MESES, PAGARLA EN 4 PLAZOS O CONTRATAR UN CRÉDITO PERMANENTE



► Es posible realizar una revisión previa y después que nos lleven el coche a pasar la ITV.

## TODOS LOS DÍAS

Poder llevar el coche al taller un festivo o tras una larga jornada laboral también es posible. Peugeot cuenta con un Servicio Permanente de fin de semana y vacaciones al que están acogidos algunos de sus talleres que permanecen abiertos los sábados, domingos y festivos de 9 a 13 horas. Ford tiene un plan de 'horarios extendidos' prácticamente generalizado en todos sus talleres, que están abiertos de las 8 de la mañana a las 10 de la noche, e incluso los hay que su horario abarca las 24 horas del día.



## FINANCIAN TODO

Es uno de los servicios más recientes: la posibilidad de financiar la cuantía de la factura. Peugeot lo denomina 'credi cómodo' y financia cualquier operación llevada a cabo en sus talleres. Existen varias modalidades: la factura se paga en cuatro plazos sin intereses o se financia a 10 ó 20 meses. También es posible contratar un crédito permanente, por el que pagas todos los meses una cuota y puedes llevar el coche al taller cada vez que lo necesitas. Desde Ford afirman que es, sobre todo, una práctica muy extendida entre los coches de renting y leasing.



## PRE-ITV

Peugeot ofrece la posibilidad de realizar una diagnosis del estado del coche, repararlo si es necesario y el cliente lo autoriza, o el servicio completo: revisar, reparar, llevarlo a la ITV, pasar la correspondiente inspección y entregarlo a su propietario. Las mismas posibilidades tienen BMW o Lexus, entre otros. Por su parte, Renault pone a disposición de sus clientes sus Estaciones de Diagnóstico, donde se realiza una revisión previa a la cita con la ITV y en media hora, aseguran, les señalan los puntos a revisar, si los hubiera.



## PUERTA A PUERTA

Te recogen el coche en tu casa y te lo devuelven una vez reparado. Una práctica, que en la mayoría de los casos depende más de la iniciativa de los propios talleres que de los servicios estándar que se 'imponen' a los servicios oficiales. Es el caso de Opel, desde donde aseguran que 'saben' que muchos de sus talleres prestan este servicio a sus clientes con un límite de kilometraje. Si usted tiene un Citroën, a partir de 30 euros se puede contratarlo y, si lo que tiene es un Seat, le ofrecerán esta posibilidad "por un precio muy competitivo" afirman.



**CARACTERÍSTICAS**

**MOTOR:**  
Cilindrada: 1.398 c.c.  
Potencia máxima:  
54 CV a 4.000 r.p.m.

**CARBURANTE:**  
Gasoil.

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**  
De serie: Airbags frontales delanteros. Airbags laterales delanteros. ABS con repartidor electrónico y control de estabilidad. Entre otros.  
Opcional: Airbag cortina (230 €). Aire acondicionado (830 €). Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
3,40 mts. (long.) 1,61 mts. (anc.) 1,46 mts. (alt.)  
Maletero: 139 litros.

**CONSUMO:**  
Urbano, 5,3 l./100 km.  
Carretera, 3,4 l./100 km.

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**

★★★★☆

PRECIO: 11.200 €.

**MOTOR 16**

**PEUGEOT 107 1.4 HDI 54 CV**



	► Agilidad en ciudad
	► Consumo mínimo
	► Tamaño y habitabilidad
	► Precio elevado
	► Equipamiento de serie
	► Recuperaciones pobres

Estética: .....7	Potencia: .....7	SEGURIDAD:
Acabado: .....6	Elasticidad: .....4	Estabilidad: .....7
Habitabilidad: .....8	Cambio: .....7	Suspensión: .....7
Maletero: .....6	Velocidad punta: .....7	Frenos: .....7
Confort: .....6	Aceleración: .....7	Dirección: .....7
Instrumentación: .....5	Consumo: .....10	Ruedas: .....7
Equipamiento: .....4	Sonoridad: .....7	Luces: .....8

NOTA MEDIA: 6,5. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,2.

**COMENTARIO.**— El "107", al igual que sus hermanos el Toyota "Aygo" y el Citroën "C1", es coqueto, ágil en el tráfico urbano y, en su versión HDi, un mechero con ruedas gracias a un consumo mínimo. Sorprenden muchas cosas en el pequeño Peugeot: el aprovechamiento del espacio interior respecto a un tamaño exterior súper compacto, la agilidad que le proporciona este tamaño en combinación con un motor de potencia modesta pero que mueve de sobra los 965 kilogramos del conjunto y, por último, un consumo de 4,1 litros cada 100 kilómetros homologados por la marca y que no difiere mucho de los conseguidos en condiciones reales por el centro técnico de esta redacción.

En el otro lado de la balanza encontramos pegas en apariencia fáciles de solucionar, como el precio (11.200 € en la versión 'Urban'), el equipamiento de serie que no incluye ni siquiera el aire acondicionado o las recuperaciones, algo justas cuando se trata de recuperar una velocidad perdida por frenar sin tener que recurrir a engranar una marcha menor. En cualquier caso, se trata de un vehículo agradable, fácil de conducir, mínimo consumo y apariencia simpática y atractiva. ♦

[www.peugeot.es](http://www.peugeot.es)

**COCHE ACTUAL**

**CITROËN C6 2.0 HDI**

**COMENTARIO.** Difícil lo tiene Citroën. Aquí, no proceder de manos de un fabricante alemán es un escollo insalvable, por más que el producto valga lo que cuesta. Es el caso del "C6", un automóvil fascinante en todos los sentidos, pero a fin de cuentas, un coche de lujo de un fabricante generalista. Puro diseño y auténtico confort. Originalidad no falta, como el imponente frontal, la luna trasera cóncava, el alerón desplegable o los cristales laterales sin marcos. Dentro, ni un murmullo. Rodar es un placer, todo un lujo, porque el motor ni se siente y la suspensión parece alisar el terreno a su paso. Menos exclusivos son su acabados, lejos del nivel de Audi, BMW o Mercedes en esta categoría, aunque sí lo es el equipamiento: sencillamente, lleva de todo. Dicen que es un coche de chófer, pero no creemos que sea cierto: su conducción, sin ser excitante, es placentera. El motor no gasta mucho y proporciona una suavidad sin parangón. No es un coche ágil, pero sí muy seguro y de reacciones fáciles, de estabilidad sobresaliente. Atrás, se va bien, sin más, porque la anchura y espacio longitudinal disponible no está refrendado por la altura, algo limitada. Un señor coche al que, con seguridad, le va a costar encontrar dueño con tanta facilidad como lo hacen otros rivales... alemanes. ♦



	► Motor muy sedoso
	► Confort de marcha magistral
	► Equipamiento muy exclusivo
	► Altura en plazas traseras
	► Radio de giro
	► Percepción de calidad en el interior

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

NOTA MEDIA: 8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8.

**SOLO MOTO**

**SUZUKI GSR 600**

**COMENTARIO.**— La marca Suzuki lanza al mercado una sugerente moto desnuda, sin carenado, apta para todos los públicos, aunque con una vertiente claramente deportiva. La moto aporta una estética diferente, innovadora y moderna, que nada tiene que ver con su otro modelo, más conservador, la "Bandit 650". Destaca su chasis de fundición de aluminio, inspirado en el de la exitosa Yamaha "FZ6", su máxima rival. La "GSR" dispone de un poderoso motor de cuatro cilindros transversales, que desarrollan una potencia de casi 110 CV. Pero lo mejor de todo es que son muy suaves, tanto que puedes abrir gas en sexta velocidad a 2.000 revoluciones y salir disparado hacia delante sin problemas. Su asiento está muy cerca del suelo; su estética es impactante; su frenada, muy potente; su motor, muy elástico; y su precio, una maravilla, aunque su peso es un poco elevado. Es una moto apta tanto para hombres como para féminas, ya que es una moto accesible en altura, de suave respuesta de motor y muy ligera. De hecho, su manejabilidad es excelente, muy fácil de llevar de curva a curva, así como en ciudad. ♦



	► Muy buen precio
	► Motor muy elástico
	► Estética diferente
	► Instrumentación algo pequeña
	► Mucho plástico a la vista
	► Acabados algo justos

Estética: .....9	Velocidad punta: .....8	Suspensión trasera: .....8
Acabado: .....7	Aceleración: .....9	Frenos: .....9
Posición conductor: .....9	Consumo: .....8	Estabilidad: .....9
Pasajero: .....7	SEGURIDAD:	Luces: .....8
Instrumentación: .....8	Chasis: .....9	Ciudad: .....9
Equipamiento: .....8	Suspensión delantera: .....7	Carretera: .....9
Motor: .....9		Autopiستا: .....8

NOTA MEDIA: 8,2. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,4.

[www.suzuki.es](http://www.suzuki.es)

**CARACTERÍSTICAS**

**MOTOR:**  
Cilindrada: 1.598 c.c.  
Potencia máxima:  
110 CV a 6.000 r.p.m.

**CARBURANTE:**  
Gasolina.

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**  
De serie: Airbags frontales, laterales y de cortina. Reposacabezas delanteros activos. Tres reposacabezas traseros. ESP. ABS + BAS y EBD. Anclajes Isofix para sillas infantiles. Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
4,08 mts. (long.) 1,69 mts. (anc.) 1,55 mts. (alt.)  
Maletero: 610 litros.

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

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**

★★★★☆

PRECIO: Desde 15.400 €.

**AUTOPISTA**

**NISSAN NOTE 1.6**



	► Habitabilidad trasera
	► Equipamiento de serie
	► Polivalencia del interior
	► Sonoridad
	► Plazas traseras descentradas
	► Sólo 5 marchas

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

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

**COMENTARIO.**— La marca japonesa hacía mucho tiempo que no tenía en nuestro continente un modelo de las características del "Note". La carrocería tipo monovolumen, un tamaño compacto y un interior que sin llegar a ser modulable completamente, sí que cuenta con distintas posibilidades de configuración.

Los asientos están situados a una altura justa para que no tengamos que hacer ninguna maniobra extraña para sentarnos, ni altos ni bajos, sino, justamente, en un término medio. Llama la atención la presencia de una guantera que es, por decirlo de alguna forma, simplemente enorme —9 litros de capacidad, según anuncia la marca— y que, además está refrigerada. Los asientos traseros se pueden desplazar longitudinalmente, lo que permite adecuar la capacidad de carga o de pasajeros a cada necesidad momentánea.

En un principio, el "Note" sólo está disponible con el motor 1,6 multiválvula de gasolina —los diésel llegarán más tarde— de origen japonés y que anuncia oficialmente 110 CV. Lo cierto es que esta mecánica consigue unas buenas prestaciones, aunque el sonido es hosco y áspero y se deja oír más de lo que nos gustaría. ♦

[www.nissan.es](http://www.nissan.es)

**CARACTERÍSTICAS**

**MOTOR:**  
Cilindrada: 2.721 c.c.  
Potencia máxima:  
204 CV a 4.000 r.p.m.

**CARBURANTE:**  
Gasoil

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**  
De serie: Doble airbag frontal. Airbags laterales y de cabeza en todas las plazas. Airbag de rodilla. ESP + ABS. Alerta cambio involuntario de carril. Faros bi-xenón direccionables. Amortiguación pilotada. Información proyectada en el parabrisas. Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
4,91 mts. (long.) 1,86 mts. (anc.) 1,46 mts. (alt.)  
Maletero: 488 litros.

**CONSUMO:** Urbano, 12 l./100 km.  
Carretera, 6,8 l./100 km.

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**

★★★★☆

PRECIO: Desde 47.800 €.

**CARACTERÍSTICAS**

**MOTOR:**  
Tipo: 4 tiempos y 4 cilindros.  
Cilindrada: 599 c.c.  
Diámetro: 67 x 42,5 mm.  
Arranque: Eléctrico.  
Encendido: Electrónico digital.  
Depósito: 16,5 litros.

**TRANSMISIÓN:**  
Caja de cambios de seis velocidades.

**FRENOS:**  
Delantero, de doble disco y trasero de simple disco.

**SUSPENSIÓN:**  
Delantera, por horquilla; trasera, por mono-amortiguador con basculante.

**RUEDAS:**  
Neumáticos: Delantero, 120/70-ZR 17; trasero, 180/55-ZR 17.

**DIMENSIONES:**  
Longitud: 2,09 mts.  
Altura asiento: 785 mm.  
Peso: 198,5 kgs.

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**

★★★★☆

PRECIO: 7.299 €.

## LOS MENOS CONTAMINANTES



Mercedes "Clase E".

El Mercedes "E 200 Kompresor" ha obtenido los mejores resultados en la última fase de las pruebas EcoTest, que evalúan las emisiones de

contaminantes (hidrocarburos, monóxido de carbono, óxido de nitrógeno y las partículas de materia), así como la emisión del dióxido de carbono, causante del efecto invernadero. El segundo lugar ha sido para el Citroën "Berlino Kombo 1.4". En estas últimas pruebas se ha podido comprobar que las últimas tecnologías como la inyección

directa de gasolina, los vehículos de gas natural, los filtros de partículas para diesel o los catalizadores contribuyen a mejorar los resultados en comparación con los motores tradicionales. En este programa participa el RACE, desde donde se piden medidas que fomenten la renovación del parque automovilístico (nos recuerdan que cien coches modernos contaminan lo mismo que uno de la década de los setenta), que contribuirán a mejorar el medioambiente y la seguridad vial.



Citroën "Berlino".

A partir de 2011 **NO SE PODRÁN VENDER COCHES NUEVOS** cuyos sistemas de **AIRE ACONDICIONADO LLEVEN GASES FLUORADOS**, en cumplimiento de una nueva directiva del Parlamento Europeo. Estos gases también están presentes en los frigoríficos, aparatos de aire acondicionado, aislantes e incluso, en algún tipo de zapato.

**TODOS LOS PRECIOS RELACIONADOS CON EL AUTOMÓVIL HAN SUBIDO**, en el último año, por encima de la inflación general, según datos del Instituto Nacional de Estadística. **ESPECIALMENTE, LOS CARBURANTES (CASI UN 14%) Y LOS TALLERES (5,6%)**. El precio de los coches ascendió un 2,8% y, el de los repuestos y seguros sobrepasó, ligeramente, el 1%.

## MATERIALES INNOVADORES

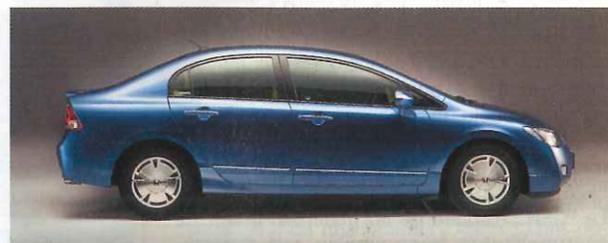
BMW está incorporando nuevos materiales a sus modelos con el objetivo de aligerar peso, mejorar su aerodinámica y reducir su consumo. Es el caso de las nuevas aletas termoplásticas del nuevo "Serie 3 Coupé", que, además de pesar la mitad que las de chapa, aguantan mejor los golpes y están libres de corrosión. Por su parte, los bajos del "Serie 5" también están recubiertos de termoplástico reforzado, un 30% más ligero que los plásticos convencionales y con mejores propiedades acústicas y protectoras. La espuma de resina de epoxi se emplea para reforzar la estructura del "Serie 5 Touring", eleva la rigidez de la carrocería y reduce vibraciones, ahorrándose unos 10 kilos de peso. Pero el material más innovador es el magnesio. Un 60% más ligero que el acero y que se utiliza en la estructura del volante, los bastidores del asiento o el soporte del tablero de instrumentos del "Serie 3".



El ecológico

## NUEVO HÍBRIDO

Ya está disponible el nuevo Honda "Civic" híbrido. Con un motor de gasolina de 1.3 litros y 95 CV y otro eléctrico que aporta 20 CV más, permite disfrutar de la potencia de uno de 1,8 litros. Con este modelo, Honda pretende popularizar la propulsión híbrida, una tecnología que, recordemos, es menos contaminante gracias al funcionamiento de dos motores: uno convencional diesel o gasolina y otro eléctrico que no contamina (entra en funcionamiento cuando el vehículo marcha a baja velocidad). Su equipamiento de seguridad es muy amplio, desde ABS, EBD, VSA, hasta reposacabezas activos en los asientos delanteros. Por 24.200 euros. [www.honda.es](http://www.honda.es)



## EL '112', EN TODA EUROPA

A partir de 2009, todos los vehículos irán equipados con el dispositivo de emergencia "E-call", según acaba de aprobar el Parlamento Europeo. Este sistema permite, en caso de accidente, que con sólo accionar un botón instalado en el salpicadero transmitir, a través del GPS, una llamada al centro de emergencias más próximo con los datos de ubicación del coche. Con este acuerdo, lo que se intenta es que funcione un sólo número de urgencia único en toda Europa: el 112 y que todos los vehículos que circulen por los estados miembros tengan acceso a este servicio. Según la Eurocámara, su implantación permitiría salvar hasta 2.500 vidas al año, reducir el tiempo de llegada de los servicios de socorro en un 40% en las zonas urbanas y en un 50% en las rurales, además de un ahorro de unos 26.000 millones de euros.

La noticia

## RETIRADAS DEL MERCADO



Renolux

Tres modelos de sillitas infantiles han sido retirados del mercado por presentar graves defectos (no garantizan la seguridad del niño, el cinturón de seguridad se desata con mucha facilidad y presentan numerosas irregularidades en las instrucciones). Los modelos son:

1. TeamTex, Safety Modelo Oppor F-4 UNO.
2. Renolux, modelo Orcade, Rehausser Optimal.
3. Windplast, modelo Funny.



Team Tex



Windplast

La actuación ha sido llevada a cabo por la Agencia de Consumo de la Generalitat de Cataluña. Hasta el momento, se han retirado 64 unidades localizadas en distintos establecimientos de Barcelona. Los padres que hayan adquirido uno de estos modelos, deben acercarse al punto de venta para cambiarlo por otro.

**EL DATO**  
 "EN EL AÑO 2011 EN ESPAÑA POR CADA COCHE NUEVO COMERCIALIZADO SE VENDERÁN DOS COCHES USADOS, LO QUE DUPLICARÁ LAS CIFRAS ACTUALES"  
 (Servicio de Estudios Económicos de BBVA)

Las **VENTAS DE COCHES HAN CAÍDO un 10,5%** durante el pasado mes de **ABRIL**, según datos de **ANFAC** (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones). El balance acumulado del primer trimestre de este año se sitúa un 0,9% por debajo de las mismas fechas de 2005.

## SIN CONDUCTOR Y CON OJOS

Se llama 'Clavileño', ya estaba dotado de un 'cerebro' que le permitía circular sin conductor, y ahora, gracias a un sistema de cámaras de visión artificial que captan imágenes simultáneas que luego unen en una sola, es capaz de ver como el ojo humano. Si una persona cruza la calzada, calcula la distancia a la que se encuentra, reduce la velocidad y se detiene si es necesario. Además, una vez que desaparece el obstáculo, continúa su ruta. Es el Citroën "C3 Pluriel" con el que el Instituto de Automática Industrial del CSIC (Centro Superior de Investigaciones Científicas) está desarrollando importantes proyectos tecnológicos dentro del Programa Utopía, en colaboración con la Universidad de Alcalá de Henares.



## YA EN EL MERCADO: FORD S-MAX



Se acaba de iniciar la comercialización del nuevo Ford S-MAX. Combina cuatro motores: dos de gasolina (2.0 de 145 CV y 2.5 de 220 CV) y dos diesel (1.8 de 125 CV y 2.0 de 140 CV), y dos niveles de acabado, Trend y Titanium. Como equipamiento de serie cuentan con airbags delanteros para conductor y pasajero, airbag de cortinilla laterales y airbag de rodilla. Como opción ofrece el EPS más TCS. Desde 26.785 euros. [www.ford.es](http://www.ford.es)

## SUPERVENTAS ABRIL DE 2006 (\*)

1	Renault Mégane	7.944
2	Ford Focus	5.603
3	Seat Ibiza	5.562
4	Peugeot 307	4.783
5	Seat León	4.187
6	Citroën C4	3.995
7	Opel Astra	3.625
8	Opel Corsa	3.383
9	Volkswagen Golf	3.336
10	Volkswagen Polo	3.048

## LOS FABRICANTES

RENAULT	12.415
CITROËN	12.142
SEAT	11.906
OPEL	11.068
PEUGEOT	10.555
VOLKSWAGEN	10.544
FORD	10.344
TOYOTA	4.946
MERCEDES	4.047
AUDI	4.032

Fuente: ANFAC (Asoc. Nat. de Fabricantes de Vehículos)  
 ↑ ↓ Variaciones respecto al mes anterior

Serranía de Cuenca

DONDE EL AGUA  
DIBUJA EL PAISAJE



Pocos lugares españoles viven marcados tan de cerca por la acción caprichosa del agua. Esta ejerce su absoluto dominio paisajístico en la zona dibujando a placer sobre la roca caliza de la alta serranía de Cuenca las formas más imposibles, atractivas y sugerentes que pueda imaginarse.

**Gorka ZUMETA**  
Mapas: Charo LAIZ

**E**l recorrido comienza en Villalba de la Sierra, portón de entrada a la alta serranía cuencana, que se encuentra a 24 kilómetros de Cuenca, saliendo por la CM-2105. Dejando atrás esta población, famosa por su artesanía y por su gastronomía autóctona, proseguiremos camino hasta el kilómetro 29,3 de la mencionada CM-2105 hasta girar a la derecha para coger la CM-2104 y emprender camino hacia la primera gran cita de la zona: la Ciudad Encantada.

La Ciudad Encantada es una de las tarjetas paisajistas de presentación de la zona. Sitio Natural de Interés Nacional desde 1929, ocupa una finca de 20 km<sup>2</sup>. Una vez aparcado el co-



► En el Parque de El Hosquillo viven en semilibertad osos, ciervos...

che, provistos de buen calzado, ansias de paz y la imprescindible cámara fotográfica, nos adentraremos en su circuito señalizado, de aproximadamente tres kilómetros de longitud, que permite recorrer en unas dos horas un paisaje entre fantástico y mágico, resultado de la erosión de millones de años sobre la piedra caliza. Enormes piedras, con formas, algunas de setas, otras de monstruos, con identidades en cualquier caso abiertas a la sugerencia y la imaginación, saludan impávidas al visitante.

Tras la visita, regresamos a la CM-2105 para continuar hacia Uña, población situada en torno a un semicírculo de montañas escarpadas, repleta de carrizales y ánades, que acoge una laguna de 8 hectáreas de extensión. Si continuamos por la misma carretera, llegamos al embalse de La Toba, recomendado para los aficionados al baño y los deportes náuticos. Las aguas de

este embalse proceden del Júcar, cuyo cauce estamos siguiendo en esta ruta.

Continuando el camino, se deja atrás Huélamo y la CM-2105. Giramos a la izquierda y tomamos la CM-2106 para llegar a Tragacete, un pueblo serrano que cuenta con la única red de senderos señalizados de toda la comarca. Para los andarrines y amigos de la naturaleza, los más recomendables son el que discurre por la vertiente occidental del cerro de San Felipe (de 1.839 m. de altitud), a través de estrechos barrancos y pinares (PR-CU 3, 19 km.) y el sendero que bordea el cerro Espinosa y pasa cerca del nacimiento del Júcar (PR-CU 4, 10 km.).

Debemos proseguir por la CM-2106 hasta llegar, 13 kilómetros después y tras atravesar el Alto de la Vega, a otra de las grandes citas naturales de la serranía de Cuenca: el nacimiento del río Cuervo. Tres rutas a pie acercan al lugar donde la montaña escupe el agua caprichosa que dibuja a placer sobre la piedra caliza. La más completa, de 1,5 km., conduce a una espectacular cascada, testigo ideal de la fuerza modeladora del agua en la zona, hermanada con la piedra caliza, lienzo perfecto para esculpir en ella cientos de pequeños saltos. Si caminamos por esta ruta llegaremos al nacimiento propiamente dicho del Cuervo, que surge espontáneo de las tripas de la montaña.

Continuamos por la CM-2106 hasta girar a la izquierda al encontrar la CM 2201. Enseguida topamos con Beteta, capital del alto Guadiela. Merece la pena subir al alcázar árabe de Rochafría, no tanto por el alcázar en sí, que se encuentra derruido, cuanto por las vistas de la vega que desde él se divisan, repletas de mimbreras que en invierno dotan al paisaje de un color rojizo de enorme fotogenia. Guadiela abajo se encuentra la hoz de Beteta, la más profunda de toda la Serranía. También se puede recorrer a través de un sendero de unos 2 km. de longitud que comienza detrás de una central hidroeléctrica. La naturaleza de la zona –tilo, boj, sabin, acebo, tejo y grasilla (planta carnívora que se alimenta de insectos)– acompañan al senderista en su recorrido.

Marcharemos por la CM-210 hacia Cañizares. Poco después de Vadillos, donde se funden los ríos Cuervo y Guadiela, tomaremos un pequeño desvío que conduce a Solán de Cabras (990 m. de altitud), donde se encuentra el balneario del s. XIX que acoge hoy una planta embotelladora de agua mineral que lleva el nombre de esta población en su marca comercial.

Atravesado Cañizares, cita imprescindible para el aficionado a la artesanía de calidad, hay que llegar al puente sobre el río Escabas. Aquí, giramos a la izquierda hacia Fuertescusa. A partir de este momento



► Cañizares, cita imprescindible para el aficionado a la artesanía.



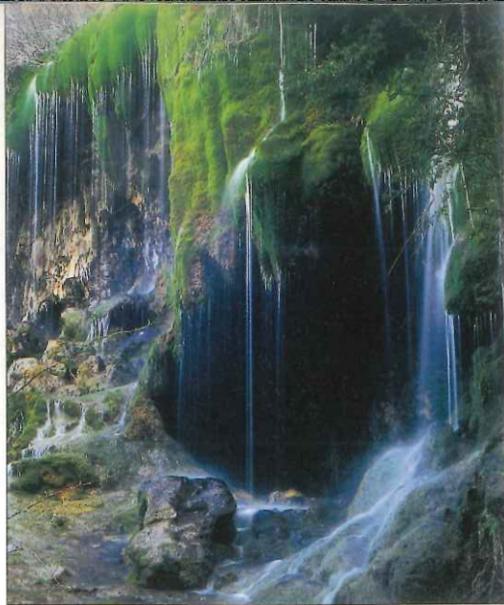
El tráfico

Desde Cuenca podemos tomar la CM-2105 o CM-2110: ambas se unen 8 km. más adelante.

- La CM-2105 es una carretera de montaña con trazado sinuoso, firme y señalización vertical y horizontal en buenas condiciones y muchas biondas. En el p.k. 59, se toma la CM-2106, también sinuosa, con menos señalización y firme peor.
- A partir de Villalba es frecuente que ciervos y gamos, durante las tardes y noches, crucen la vía.
- En el cruce de Peralejos se toma la CM-2201, con fuertes pendientes, muchas curvas y señalización escasa, aunque el

firme está bien.

- Y, antes de Beteta, la CM-210, con firme aceptable, señalización suficiente, y con curvas muy cerradas, que, desde Puente de Vadillos, registra mucha circulación de vehículos pesados. En Cañizares conviene dejar el puerto (en malas condiciones), e ir por el túnel de Monsaete.
- El camino a Fuertescusa, El Hosquillo y Las Majadas por la CU-V9031 (firme en mal estado, muchos baches, curvas cerradas y grandes desniveles en los márgenes) y el camino forestal 40 (muy estrecho, curvas cerradísimas y carece de señalización) es poco aconsejable.



► Cascada en el nacimiento del río Cuervo

la carretera se convierte durante 44 kilómetros en un mirador privilegiado. En nuestro recorrido hasta El Hosquillo, viajaremos en un mirador sobre ruedas desde el que podremos admirar un paisaje lleno de gargantas, pinares y cascadas. Se trata de la carretera más solitaria y espectacular de la sierra y merece la pena recorrerla sin prisas y, si el tiempo lo permite, con las ventanillas bajadas.

Al final de esta preciosa carretera, en el Parque Cinegético Natural de El Hosquillo viven en semilibertad diferentes especies autóctonas, como ciervos, gamos, corzos y osos pardos. Para adentrarse en el parque —que ocupa una enorme hondonada rodeada por unos acantilados que pueden divisarse desde la Peña del Reloj (1.534 m.), que se puede alcanzar andando a través de una pista de tierra de 900 metros (unos 20 minutos)— es necesario un permiso especial.

Retrocediendo cinco kilómetros desde El Hosquillo, finalizamos el recorrido en Los Callejones —paraje cercano al pueblo de Las Majadas—, un paisaje muy parecido al de la Ciudad Encantada, pero mucho menos conocido. Durante siglos, este laberinto natural de incomparable belleza se utilizó como majada privilegiada para proteger al ganado ovino, que curiosamente agradeció la bula transportando en su lana las semillas con las que se desarrolló la flora de la zona.

La Serranía de Cuenca, sin olvidar Priego, su cabecera comarcal y su venerado Convento de San Miguel de las Victorias, ubicado en un cerro con vistas espectaculares, ofrece al visitante desde la simple contemplación de un paisaje sin igual, de por sí tan reparador, hasta el marco más apropiado para la práctica de actividades como rutas a caballo, bicicleta de montaña o, algo más tranquilas, pesca, senderismo o recogida de setas. ◆

## BALNEARIO CON REAL HISTORIA



Cuenta la leyenda que un pastor serrano, hace muchos siglos, descubrió un manantial en una zona donde acudía con sus cabras en busca de pastos. Y fueron éstas las primeras en probar las propiedades curativas de sus finas aguas minerales al sanar de sus dolencias. Probablemente el boca a oreja haría el resto. Ya en el siglo XV se han encontrado referencias históricas de sus milagrosas cualidades. Pero sin duda las historias más curiosas y llamativas tienen mucho que ver con la realeza. El rey Carlos IV declaró Real Sitio el Balneario de Solán de Ca-

bras el 27 de marzo de 1790 y su hijo, Fernando VII, "el Deseado" que reinstauró el régimen absolutista tras la victoria española sobre Napoleón en la guerra de la Independencia, viajó hasta Solán de Cabras con su esposa María Amalia de Sajonia, convencido de que sus milagrosas aguas le proporcionarían su añorado sucesor al trono, objetivo que no logró, dicho sea de paso y sin poner en cuestión las propiedades de las aguas medicinales, hasta que llegó su cuarta esposa, María Cristina de Borbón, que le dio su única sucesora: la futura Isabel II.



### Dónde comer

La Serranía de Cuenca ofrece magníficas materias primas procedentes de la pesca (sobre todo trucha) o caza (ciervo y corzo). Platos típicos de esta zona —absolutamente recomendables para paladares exigentes— son gachas, morteruelo, caza (en escabeche, estofados...), embutidos de matanza (carne de orza) y postres típicos como el alajú (especie de torta

elaborada a base de miel y almendra). **CASERÍO DE VADILLOS \*\*** (Av. S. Martín de Porres, s/n. Puente de Vadillos-Cañizares. Tel.: 969 31 32 39); cocina manchega de calidad. **HOSTAL-RESTAURANTE LOS CALLEJONES \*\*** (Pl. Mayor, 9. Las Majadas. Tel.: 969 28 30 50); cocina tradicional conquense. **MESÓN NELIA** (Ctra. Ciudad Encantada, km 21. Villalba de la Sierra. Tel.: 969 28 10 21); recetas innovadoras en-

truncadas en el recetario clásico manchego. Conviene reservar fines de semana. **EL TABLAZO** (Cº de la Noria, s/n. Villalba de la Sierra. Tel.: 969 28 14 88); especialidad en arroces variados, asados y platos de caza. **LOS TILOS** (Extrarradio, s/n. Beteta. Tel.: 969 31 80 97); brilla con luz propia el estofado de ciervo. **EL GAMO** (Pl. Fuente del Pino, 2. Tragacete. Tel.: 969 28 90 08); sencillo y tradicional.



### Dónde dormir

**CASERÍO DE VADILLOS \*\*** (Av. S. Martín de Porres, s/n. Puente de Vadillos-Cañizares. Tel.: 969 31 32 39); Casa colgada puesta al día con un gusto exquisito, decorada con arte contemporáneo. **HOSTAL-RESTAURANTE LOS CALLEJONES \*\*** (Pl. Mayor, 9. Las Majadas. Tel.: 969 28 30 50); Hostal familiar, habitaciones y apartamentos con buena relación calidad-precio. **REAL BALNEARIO SOLÁN DE CABRAS**

(Ctra. Solán de Cabras, s/n. Solán de Cabras. Tel.: 969 18 60 10); Para recargar las pilas. **LOS TILOS** (Extrarradio, s/n. Beteta. Tel.: 969 31 80 97); Caserón con vistas panorámicas, decoración austera y buen servicio. **EL ROSAL** (Dr. Nicolás Herráiz. Priego. Tel.: 969 31 20 85); Correcto, de trato afable, sin muchas pretensiones. **RÍO ESCABAS** (Ctra. de Cuenca, s/n. Cañamares. Tel.: 969 31 04 52); habitaciones confortables decoradas

con aire rústico. **EL TABLAZO** (Cº de la Noria, s/n. Villalba de la Sierra. Tel.: 969 28 14 88) nueva construcción situada junto a una laguna. **AGUAS RISCAS** (Egido, 23. Uña. Tel.: 969 28 28 52); Casa serrana rodeada de piedra con actividades al aire libre. **CASA DE LAS HAZAS** (Cº de las Majadas, s/n. Poyatos. Tel.: 656 49 80 51); Alojamiento rural de nueva construcción, con dos habitaciones, jardín y sala de juegos.



### Más información

**CÓMO LLEGAR:** Desde la zona centro, por A-3 y luego N-400; desde el Este, por A-3 y N-320; desde Teruel, por N-420; desde la zona Norte, por A-2 y N-320. Para obtener permiso para visitar el

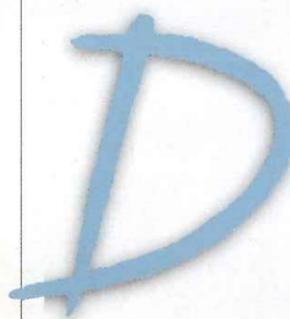
Parque Cinegético de El Hosquillo, hay que solicitarlo en la Delegación Provincial de Agricultura y Medio Ambiente de Cuenca (c/ Colón, 2. Tel.: 969 17 83 00). Más información sobre Cuenca: [www.dipucuenca.es/turismo](http://www.dipucuenca.es/turismo)

## CARRETERA, CIENCIA, CULTURA



**MANUEL TOHARIA**

PERIODISTA CIENTÍFICO



Desde hace milenios, el ser humano se ha venido distinguiendo de sus parientes más próximos, los primates evolucionados, por su inagotable capacidad para preguntarse cosas, incluso las cosas más peregrinas. Lo que hoy llamamos cultura no es, en esencia, más que el resultado de esa actividad inquieta, curiosa, que nos ha proporcionado enormes ventajas sobre el medio hostil en que desarrollamos nuestra actividad básica, y que nos ha permitido crear arte y ciencia, inventar máquinas, viajar lejos y deprisa... Vivir más y mejor, en suma.

Los elementos de la cultura humana pueden ser intangibles —cultura intelectual, o conjunto de los saberes acumulados, incluido el arte— o bien pueden tener una expresión tecnológica variada —cultura instrumental, o conjunto de los elementos materiales que la humanidad utiliza en provecho propio—.

Es obvio que no todo este desarrollo cultural ha sido utilizado de buena manera. La primera herramienta segura que también pudo ser utilizada como la primera arma. Incluso los instrumentos más aparentemente pacíficos pueden acabar siendo utilizados con fines no deseados; un excelente ejemplo lo tenemos en el automóvil, cuyo uso generalizado nos ha proporcionado cotas de libertad y autonomía antes impensables, pero que al tiempo se ha ido convirtiendo, sin querer, en la causa de miles de muertes anuales en todo el mundo.

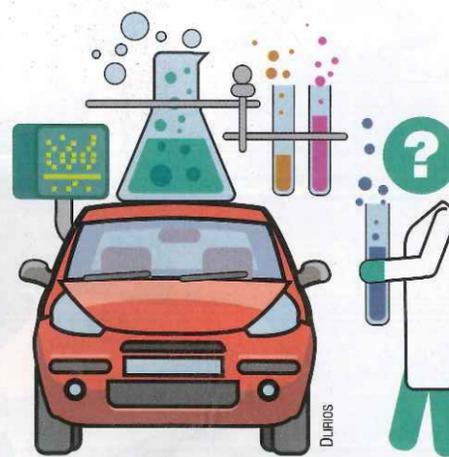
¿Cómo luchar contra algo que no encierra malicia per se, al menos no de manera voluntaria? No es fácil eliminar la maldad humana —no sabemos combatir eficazmente el terrorismo ciego de los fanáticos—, pero aun lo es menos luchar contra la maldad involuntaria, no deseada: porque ningún implicado en un accidente de tráfico desea, antes de iniciar el viaje, ser la víctima o el causante de uno de

esos luctuosos sucesos. Los distintos responsables intentan campañas de todo tipo, y parece que muy poco a poco las cosas van mejorando en casi todos los países. Ahora, en España estamos a punto de estrenar un nuevo sistema de carnet por puntos que ha probado ya en otros países su eficacia como elemento a la vez recordatorio de nuestras limitaciones y sancionador de nuestras conductas desviadas. Pero todo lo que hagamos será siempre poco; nadie piensa en serio que llegue el día en que no haya ninguna víctima de accidente de tráfico. ¿Es, pues, una condena inexorable?

Quizá no. Y para evitarlo habría que poner en marcha todo tipo de programas, actividades y recursos de comunicación social acerca de la trascendencia del hecho, sin duda cotidiano y cada vez más sencillo, de lo que significa conducir un coche o una moto. Y hay que insistir en aquellos conceptos de ciencia básica, de cultura científica, que mejor podrían explicar por qué es peligroso un vehículo en marcha. Conceptos sencillos, pero poco 'digeridos' por la población, como la energía cinética, que depende de la velocidad al cuadrado, o la inercia, que hace que un móvil siga moviéndose aunque uno lo quiera detener de golpe.

Hay que pedírselo a los poderes públicos, pero también a la industria, e incluso a la comunidad científica y a los medios de comunicación. Antes que anunciar los cientos de caballos y los cientos de kilómetros por hora que permite un determinado vehículo, ¿por qué no explicarle al consumidor que velocidad y descuido son incompatibles, que las nuevas tecnologías que tanto se publicitan deben ser bien conocidas para obtener de ellas el mejor rendimiento, que se debería insistir en publicar unas emisiones de CO<sub>2</sub> cada vez más reducidas, y tantas otras cuestiones que tienen que ver con el conocimiento de la máquina que llevamos y de los efectos que puede tener en las personas y el entorno?

En suma, más cultura científica y tecnológica, más preguntarse porqués y cómo de las cosas relacionadas con el transporte, con los vehículos, con las carreteras, con esa deseable movilidad que hemos ido conquistando a lo largo de la revolución industrial. ◆



**¿POR QUÉ NO EXPLICAR AL CONSUMIDOR QUE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS DEBEN SER BIEN CONOCIDAS PARA OBTENER EL MEJOR RENDIMIENTO?**

# PEDRO MARTÍNEZ DE LA ROSA

PROBADOR DE F1

“PONDRIA UN CONTROL DE ALCOHOLEMIA EN CADA ESQUINA”



En su cuarta temporada en Mercedes-McLaren, Pedro Martínez de la Rosa continúa ayudando a mejorar los monoplazas de sus compañeros, Raikkonen y Montoya, a la espera de un 'volante' para competir. De la Rosa dio a "Tráfico y Seguridad Vial" su visión sobre la seguridad en carretera en España en una entrevista concedida pocos días antes del Gran Premio de San Marino. "A corto plazo hay que castigar, a medio y largo plazo educar, hay que dar la oportunidad a los jóvenes de que aprendan", opina.

Carlos NICOLÁS FRAILE  
Fotos: WEST/McLaren

**T**odos los años, miles de personas mueren en las carreteras españolas. Ante esta tragedia, Pedro Martínez de la Rosa, piloto probador del equipo Mercedes-McLaren de Fórmula-1, como medida para remediarla, "aumentaría los controles de alcoholemia hasta el punto de que fueran insostenibles. Mi experiencia me dice que la juventud bebe y conduce, más que en otros países de Europa y eso es un foco bestial de accidentes. Y, segundo, que todos los jóvenes hicieran un curso de conducción obligatorio en circuito para conocer sus límites y los de su vehículo, al margen del que hacen en las autoescuelas, obviamente. Me puedo equivocar, es mi opinión como piloto y usuario y he visto accidentes de todo tipo.

**"TODOS LOS JÓVENES DEBERÍAN HACER UN CURSO DE CONDUCCIÓN EN CIRCUITO ANTES DE SACAR EL PERMISO"**

- ¿Entonces es partidario de la 'mano dura'?

- Quizás al principio, pero inmediatamente la juventud iría con más cuidado por la noche.

- ¿Es compatible castigar y educar?

- Sí, totalmente. A corto plazo, castigar; a medio y largo plazo, educar. Hay que dar la oportunidad a los jóvenes de que aprendan.

- Casi el 40% de los accidentes se debe a las distracciones. ¿En qué hay que

estar mientras conducimos?

- Por una distracción puedes hacer un millón de barbaridades. Debería estar prohibido el manos libres: si uno está al volante, está al volante. Creo que muchas distracciones también se producen por cansancio. Y las drogas. Habría que hacer controles de alcoholemia que, además, abarcasen varios tipos de droga. Creo que todavía se pueden hacer muchas cosas, se van a hacer.

- Y el alcohol, ¿se puede tolerar al volante?

- ¡No, no, cero! ¡Ni una copa, ni dos ni tres: cero! Estoy de acuerdo con la tolerancia cero con el alcohol, en esto no hay margen. Hay que educar a la gente, a los jóvenes sobre todo, para que si beben, no conduzcan. Ni una cerveza, ni una copa: cero.

- ¿Y la velocidad?

- En esto soy más permisivo. La velocidad, obviamente, hay que controlarla, pero la mejor manera es establecer unos

límites de velocidad que podamos respetar.

- ¿Habría que bajarlos o subirlos?

- El límite en autopista debe ser razonable. Hoy día, a la velocidad máxima permitida eres un estorbo. Con los coches, las autopistas y la calidad del asfalto que tenemos, 140 km/h es para mí un límite de velocidad bastante lógico, adecuado a la época en que nos toca vivir. No hay que obsesionarse con poner radares en todos lados.

- ¿Pero ayudarán los radares a reducir

los accidentes?

- Sí, pueden funcionar, pero los límites han de ser más lógicos para que la circulación sea más fluida, porque a ciertas velocidades por ciertos sitios si respetas los límites actuales, eres un peligro.

- ¿Y qué le parece que se instalen más radares ahora?

- Está bien, creo que una medida muy buena, está haciendo que la gente respete más los límites y que reduzca su velocidad de cruce.

- El nuevo carné por puntos entra en vigor el 1 de julio, ¿ayudará?

- Sí, creo que es una forma de concienciar a la gente de que ha de respetar las normas del tráfico. Está bien, está muy bien. Creo que llega tarde.

- ¿Ha visto cómo funciona en el extranjero?

- Bueno, cuando oí por primera vez sobre el carnet por puntos en Inglaterra creía que me hablaban en chino, allí lleva muchísimos años.

- ¿Conduce a menudo?

- Sí, me encanta conducir, me relaja mucho. Si entreno en el circuito de Paul Ricard (Francia), a unos 500 kilómetros de Barcelona, suelo ir en coche. A los grandes premios de Mónaco o Magny-Cours (Francia) también voy en coche, unos 800 km.

- ¿No tienen miedo en McLaren de que le ocurra algo?

- No, creo que si uno es razonable conduciendo, el coche es un medio seguro.

- Imagine que sus hijas estuvieran en edad de conducir, ¿le daría miedo?

- No, en coche no me daría miedo, pero las llevaría a un circuito y les daría un curso de conducción completo para que 'cogiesen manos'. No hay que pensar que conducir es peligroso. El problema es que los demás



## "EL BINOMIO FERNANDO ALONSO - RENAULT ES EL MÁS FUERTE DE LEJOS"

también han de ser razonables.

- ¿Cree que llegará una generación -la de sus hijas, por ejemplo- de conductores educados y concienciados?

- ¡Hombre, eso espero! En los últimos años se han dado grandes pasos en España y se van a dar más. Utilizarme a mí y a otros deportistas para transmitir mensajes es muy positivo, muchas veces los jóvenes te creen más que empresas o instituciones.

- Ha pasado mucho tiempo en el extranjero, ¿ha notado cambios en el tráfico en España en comparación con otros países?

- Sí, España ha dado unos cambios bestiales, hubo una época en que la diferencia era abismal. En 1990 fui a vivir a Inglaterra y me acuerdo de te-

ner multas de aparcamiento en Londres constantemente.

- Llevaba malos hábitos...

- ¡Sí, exactamente! Pero, ¿sabes?, realmente no es que fueran muy exigentes fuera, es que nosotros lo éramos poco en España. Estamos todavía muy lejos en educación vial, pero nos vamos acercando. En Inglaterra, por ejemplo, los conductores se enfadan si te acercas a pocos metros de su coche.

- Está claro que 108 personas muertas en las carreteras la pasada Semana Santa es...

- ¡...es una barbaridad! ¡Todas esas 108 personas ya no están, tenían un nombre y un apellido, familias...! Lo más 'fuerte' es que nos habituamos, decimos "¡caray, cómo está el tema!" y seguimos cenando. Las campañas de la DGT me parecen muy buenas, pero en las carreteras se debería ser más estricto. ¡Yo pondría un control en cada esquina!

**ESPERANDO UNA OPORTUNIDAD.** Esta temporada, Martínez de la Rosa sigue como piloto probador en McLaren, una actividad que él mismo dice llevar "bien, con mucho trabajo, muchos entrenamientos, muchos kilómetros... pero lo estoy pasando bien. Tengo que estar en todos los grandes premios como piloto reserva y también en los entrenamientos entre semana. Muchos días fuera de casa, pero pocos conduciendo, que es lo que me gusta.

- La pasada temporada tuvo una oportunidad en Bahrein e hizo un 'carrerón', en esta sigue marcando mejores tiempos en los entrenamientos... ¿qué tiene que hacer para conseguir un coche oficial?

- Seguir así y no bajar la guardia, esperando que alguien se de cuenta. Siempre que hago una vuelta pienso que alguien lo está mirando, que se me va a dar una oportunidad. Ese es mi gran sueño.

- ¿Cuál es su pronóstico para el final de esta temporada?

- Es difícil. Renault lo está haciendo muy bien, tienen grandes profesionales y a Fernando Alonso, que es un gran piloto. Estará ajustado al final, más de lo que la gente cree, pero el binomio Fernando-Renault es el más fuerte de lejos.

- ¿Y para usted?

- Para mí no va a haber ningún cambio esta temporada, y para el año que viene espero conseguir un asiento de piloto oficial. Veremos. ♦

### Taxi fuera de servicio

Acabo de sacar el permiso de la clase B. En casa sólo disponemos de un vehículo: un taxi. ¿Puedo conducirlo siempre que no preste servicio, es decir, sin trabajar con él? El nº 170 decía -citando el Reglamento General de Conductores (art. 7.3 RD 772/1997)- que se podía llevar una ambulancia sin circular en servicio urgente con el B y pienso que, al necesitar el BTP como el taxi para trabajar, podría coger el éste sin prestar servicio. Si no pudiese, ¿qué consecuencias acarrearía la multa?- David Zarza Madroño. Madrid.

▶▶ **Respuesta:** El Reglamento General de Conductores (art. 7.3) exige, para conducir determinados vehículos -entre ellos, taxis-, además del permiso de la clase B, tener al menos un año de experiencia en la conducción de vehículos a que autoriza dicho permiso -puede sustituirse por



un curso de formación específica, teórica y práctica- y superar determinadas pruebas de control de conocimientos. Además, concreta que las condiciones especiales que deben añadirse al permiso de la clase B sólo son exigibles cuando realice el servicio de transporte público de viajeros. Cuando circula fuera de servicio, puede ser conducido estando su conductor en posesión sólo del permiso ordinario de la clase B.

### Por la derecha

En autovía o autopista, ¿rebasar a otro vehículo por el carril derecho, si el rebasado va por el izquierdo, siempre que se circule por debajo de la velocidad máxima permitida es adelantamiento? ¿Por qué no figura en los nuevos permisos de conducir el domicilio del titular si la Ley de seguridad vial (art. 59.) a mi entender obliga a ello?- J. Carlos Camino. Valencia.

▶▶ **Respuesta:** La Ley de Seguridad Vial (art. 32) establece que en todas las carreteras -incluyendo autopistas y autovías-, como norma general, el adelantamiento debe efectuarse por la izquierda del vehículo que se pretenda adelantarse. También el Reglamento Ge-



**ADIÓS, MENA.** José Luis Martín "Mena", quien alegraba con sus chistes estas páginas, falleció a finales del mes de marzo pasado. Cumplidor como era con sus seguidores de la revista "Tráfico y Seguridad Vial", nos dejó algunas viñetas adelantadas que publicaremos en los próximos números. Descanse en paz.

neral de Circulación (art. 83.2) señale, al hablar del adelantamiento en calzadas de varios carriles, que cuando la densidad de la circulación sea tal que los vehículos ocupen toda la anchura de la calzada y sólo puedan circular a una velocidad que dependa de la del que los precede en su carril, el que los de un carril circulen más rápido que los de otro no se considerará adelantamiento; en esta situación, ningún conductor deberá cambiar de carril para adelantar ni efectuar cualquier otra maniobra que no sea prepararse a girar a derecha o izquierda, salir de la calzada o tomar determinada dirección.

Por último, la reforma realizada en 2004 en el Reglamento General de Conductores adapta totalmente al derecho español la Directiva 91/439/CEE, que establece un modelo de Permiso de Conducir que contiene una referencia al domici-

lio del titular del mismo como dato facultativo, no obligatorio.

### Cómo llevar menores

Soy entrenador de fútbol de niños de 8 y 9 años que miden menos de 1,5 m. En el desplazamiento a los partidos, llenamos coches particulares con el máximo permitido para ahorrar gastos. ¿Es obligatorio llevar a todos los niños con sistemas de retención infantil o con cinturón de seguridad cumplimos la ley? Ésta dice que debe ir con sistemas de retención infantil todo el que no pase de 1,5 m. si el coche lleva. ¿Y si no? -Jordi Oliver Feliu. Celrà (Girona).

▶▶ **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 117.2) obliga a los menores de 12 años a utilizar un dispositivo homologado de sujeción para menores siempre que ocupen los asientos delante-

## ACUSE DE RECIBO

### Yo hice como tú



En el nº 176, Luis Cayón habla de su 'incidente' por no llevar "L". La revista recuerda su deber y el de los agentes de tráfico. Ambas actuaciones, la de Luis y la del agente, estaban bien desde el punto de vista lógico, pero la del agente podría ir un poco más allá. Cuando era conductor novel, hace más de 20 años, me ocurrió algo similar: coche de amigo que bebió de más y control de la Guardia Civil. Tras la prueba pertinente, el agente me iba a multar por el mismo motivo; le dí el argumento de Luis (mejor multa por falta de "L" que 4 muertos en carretera), me escuchó y rompió la denuncia: comprendió que era lógico, agradeció nuestra prudencia y nos invitó a seguir por ese camino. Creo que los agentes en ocasiones, como me sucedió a mí, deberían valorar el esfuerzo de los conductores por evitar accidentes y no multar tan a la ligera. Yo volvería a hacer lo mismo que hice si volviese a aquella situación. Seguramente aquel agente, también. Evitar accidentes está en nuestro juicio y prudencia; evitar sanciones injustas en los de quienes velan por nuestra seguridad. -Pedro Luis Esteban Peña. Madrid.

ros. En los traseros, el precepto distingue entre menores o mayores de 3 años: obliga a los menores a usar siempre un sistema de sujeción adaptado a su talla y peso; los mayores de 3 años y estatura inferior a 1,50 m. pueden optar entre usar el dispositivo citado o, alternativamente, el cinturón de seguridad del vehículo (u otro sistema para adultos de que esté dotado). Si el asiento trasero carece de cinturones, desaparece esta opción y sólo resta utilizar un dispositivo para menores. El Reglamento exige que las personas citadas viajen siempre usando el medio de sujeción que se les exige según lo dicho, y si el vehículo en el que pretenden viajar no ofrece la posibilidad de hacerlo correctamente, no pueden viajar en él.

### Localizadores de radar

Últimamente, medios de comunicación y revistas de motor nos invaden con publicidad de "Localizadores de radar", que dicen son 100% legales. ¿Es real? Si lo pongo en mi coche, ¿me pueden denunciar los Agentes de Tráfico? -Manuel Álvarez Liste. Oviedo (Asturias).



▶▶ **Respuesta:** La Ley de Seguridad Vial (art. 11.6) prohíbe que en los vehículos "se instalen mecanismos o sistemas que lleven instrumentos o se acondicionen de forma encaminada a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, como igualmente que se emitan o hagan señales con dicha finalidad". Ante la aparición en el mercado de nuevos sistemas de localización cuya adecuación a la norma es dudosa, la DGT (27 de enero) dictó la instrucción S-/06-83 que aclara cuáles se encuentran incluidos en la prohibición y cuáles no. El dispositivo de localización está prohibido cuando su utilización permita la detección real de los sistemas de vigilancia (radar), sea por la captación de sus emisiones o interfiriendo su funcionamiento. Por contra, está permitido cuando consista en una base de datos de información pu-

blica sobre posibles puntos kilométricos donde se encuentran los referidos sistemas de vigilancia.

### Velocidad aconsejable

Soy profesor de formación vial. En las clases teóricas me surge una duda sobre la señal S-7. El texto de la señal indica que se recomienda esa velocidad, "aunque las circunstancias sean favorables". Según esta expresión, si las circunstancias son desfavorables también se recomienda dicha velocidad. Si se quiere indicar que la velocidad se recomienda sólo cuando son favorables, debería decir "siempre que las condiciones sean favorables" como en la señal S-9 Intervalo aconsejado de velocidades.—José L. Moreno Castro. Madrid.

▶▶ **Respuesta:** La señal S-7 (Velocidad Máxima Aconsejable) recomienda una velocidad máxima que no deberá ser superada en cualquier situación, incluso "aunque las circunstancias sean favorables". La señal sólo aconseja o recomienda una velocidad máxima que se considera segura en la generalidad de las circunstancias, pero no obliga al conductor, del que cabe esperar que adapte la



velocidad de su vehículo a las circunstancias desfavorables que puedan concurrir, circulando por debajo del límite máximo recomendado.

### Reducir el exceso

En Buñol hay un radar fijo, muy útil en ese punto, pero antes y después muchos vehículos van a velocidad excesiva. Propongo poner cámaras en varios puntos de las carreteras y fotografiar las matrículas de los vehículos, junto a la hora de paso. Si uno es fotografiado por dos cámaras, pueden compararse los tiempos y, conocida la distancia entre ellas, calcular la velocidad media; si supera los 120 km/h, circula la mayor parte del tiempo con velocidad excesiva. Si el sistema se pusiera en tramos grandes, para evitar la multa —único que importa a la mayoría—, la gente se vería obligada a respetar la velocidad en el trayecto o a descansar antes de pasar por los puntos de control (algo es algo). La toma de fotos podría ser aleatoria para que la medida fuera disuasoria y no recaudatoria. Gracias por el esfuerzo que hacen por nuestra seguridad.—Rafael Mullor Casero (Correo electrónico).



### Velocidad y negocio

Me parece bien que se sancione y recicle a los conductores con cursos para recuperar puntos cuando entre en vigor el nuevo carnet y no como ahora. No estoy de acuerdo con el importe de las sanciones. Ello es culpa de quien autoriza y permite vender vehículos ilegales, ya que sobrepasan las velocidades permitidas, provocan más accidentes por dicha velocidad, consumen y contaminan más y, al llevar más caballos, se les cobra más seguro, más impuesto de circulación y recaudan más por los impuestos que conlleva cada pago, compra e impuestos...—Fco. Javier Sánchez Sebastián. La Puebla de Farnals (Valencia)



### La Ley, igual para todos

Siempre he creído en el recto proceder de la Guardia Civil al aplicar la Ley. Si se aplica aleatoriamente, no es justa, sino lo contrario. Un sábado, mi hija me invitó a esquiar en La Pinilla (Segovia); por mi resistencia física y económica (soy jubilado), fuimos sólo por la tarde. Al llegar (12:30 h.), aparqué en el margen derecho de la vía, a 50 m. de la estación, igual que muchos coches. Pasaba delante y lentamente el coche de la Guardia Civil: uno se quedó mirando fijamente; entendí que era una ronda rutinaria, y no le di

importancia. Abandoné el primero la práctica deportiva y, a las 17 h., fui al coche a cambiar mi calzado. El coche estaba como lo dejé y los aparcados eran más o menos la misma cantidad. Esperé a mi hija, tomamos un bocadillo en el bar y fuimos al coche: el guardia con el que al llegar crucé la mirada me estaba multando por mal aparcamiento. Le recriminé que me había visto y no me había dicho que estaba prohibido y que era injusto multar sólo a unos, cuando habían estado muchos coches. Él se justificaba "no le he visto", "no es mi obligación"... Un lugareño dijo: "Todos los días hacen lo mismo: a los últimos, los multan". La conversación fue acalorada —me sentí ultrajado—, pero la di por zanjada con 90 € robados a mi economía.

¿Es un problema de conducir mejor? ¿No es mejor aplicar siempre estricta y no aleatoriamente la Ley? La Guardia Civil está para colaborar, evitar accidentes y sancionar al infractor, y no para, cual "El Tempranillo", aumentar la bolsa. Espero que a quien corresponda haga cumplir la Ley a todos igual. Aunque Pacheco ya definió la Justicia.—José L. Cruz (correo electrónico).

### Limitaciones y antigüedad

Poseo la autorización para conducir vehículos A1 desde 1982 y la B desde 1984. Si obtengo ahora la de clase A, ¿tendría las limitaciones y obligaciones de un novel al conducir motos o cuáles serían aplicables? ¿Se aplicaría la limitación de potencia de las motos a conducir? ¿Cuál sería el límite de alcoholemia? Con el nuevo carnet por puntos, ¿los puntos son comunes a todos los carnets o independientes?—Salvador Fco. Rueda Camacho. Málaga

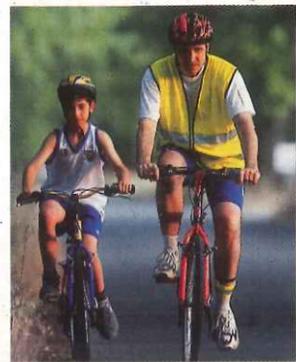
▶▶ **Respuesta:** Quien obtenga un permiso de la clase A no es considerado conductor novel si

anteriormente era titular de otro permiso de conducción con al menos un año de antigüedad. Por tanto, no estará sometido a la limitación que afecta a estos en cuanto a velocidad máxima. El Reglamento General de Circulación (art. 20) prevé una tasa máxima de alcoholemia de 0,15 mg/l durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia, que no será aplicable si con anterioridad, era titular de otro con más de dos años de antigüedad. Con independencia de lo anterior, la autorización para conducir motos con potencia superior a 25 kw o una relación potencia/peso superior a 0,16 kw/kg está supeditada a la adquisición de una experiencia mínima de dos años en la conducción de motos de características inferiores a las indicadas, pero superiores a las de las motos que autoriza a conducir el permiso de la clase A1.

Finalmente, en el permiso de conducción por puntos, los puntos de crédito inicial son comunes a todos los permisos: el conductor tiene un crédito inicial igual tanto si es titular de un permiso como si es de varios.

### Reflectantes y ciclistas

Volvía a casa en coche tras el día de Universidad. Oscurecía y, con prudencia, entré en la rotonda viendo que no venía nadie. De repente se cruza un chaval en bici: tuve que dar un frenazo y casi lo pilló. Menos mal que no venía nadie detrás. ¿Por qué quien va en bici no lleva protección (casco, rodilleras y coderas) y, en su defecto, chaleco reflectante o un casco con reflectante para verles mejor y multar a aquellos, como todo vehículo con ruedas, que no lo utilicen porque no sólo ponen en peligro su vida sino la de los demás (para más inri llevaba ropa oscura...)? Así, en EE. UU. han reducido los atropellos. Si la DGT quiere fomentar el uso de bicis por el centro, bien pero con seguridad.—Georgina E. Pizarro. (Correo electrónico).



### No perderá puntos

Mi hermano compró un coche nuevo. Dió el antiguo por Plan Prever y, al estar a mi nombre, le obligaron a poner al mío el nuevo también. Cuando llegue el carnet por puntos, si mi hermano comete una infracción y le fotografía el radar pero no le detienen para notificárselo, o incluso por una multa de aparcamiento, ¿pueden quitarme puntos a mí, ya que no puedo demostrar que no conduzco el coche?—Olga María Santos Bernardo. Valladolid.

▶▶ **Respuesta:** La Ley 17/2005, de 19 de julio, que regula el permiso y la licencia de conducción por puntos, prevé la pérdida de puntos de los inicialmente asignados al conductor por cada sanción firme impuesta por la comisión de sanciones graves o muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos según el anexo de la Ley. En dicho anexo no figura ninguna infracción imputable al titular del vehículo, por lo que el incumplimiento de alguna de las obligaciones que la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial impone al titular dará lugar a la correspondiente denuncia e imposición de sanción, pero en ningún caso a la pérdida de puntos.

### Competencia municipal

¿Es legal que algunas —afortunadamente pocas— instituciones públicas (ayuntamientos) instalen auténticas barreras al tráfico en las vías públicas de su competencia, como los peligrosos pasos elevados o badenes, a fin de "controlar la velocidad de los vehículos" que circulan por ellas? ¿No sería más eficaz, e incluso, utilizar cámaras de radar, como en todo el mundo civilizado, o sustituir los badenes por bandas de goma que no suponen peligro para conductores y vehículos, y sí una molestia para quien quiere correr con el coche? Los badenes, al parecer, deben tener una inclinación inferior al 12%; sin embargo, mu-

chos superan el 20%. Su deterioro ante el continuo paso de vehículos crea formas cóncavas que provocan un pequeño salto en los conductores y daños graves en los vehículos. Tengo noticia de que un conductor demandó al Ayuntamiento de Majadahonda porque, al pasar sobre un badén, se averió el aire acondicionado del coche. El Tribunal Superior de Justicia de Madrid, aunque rechazó la reclamación, señaló que "no pueden instalarse en la vía pública obstáculos que generen daños en vehículos, siendo notorio que aún circulando a 20 km/h es susceptible de generar daños en el sistema de amortiguación".—Juan J. López (Correo electrónico).

▶▶ **Respuesta:** En la normativa de tráfico no existe regulación relativa a la instalación de badenes, bandas sonoras y, en general, dispositivos que se colocan en la vía pública para forzar al conductor a disminuir la velocidad de los vehículos. Por ello, sólo puede afirmarse que es decisión de la Administración titular de la vía. Tratándose de vías urbanas, su instalación es competencia del municipio correspondiente. Respecto a la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid a la que se refiere, nada puede decirse por desconocer su contenido íntegro.

### ¿Justicia ejemplar?

Los hechos por desgracia se producen un fin de semana tras otro: dos vehículos ocupados por jóvenes regresan a sus domicilios tras la noche de fiesta; uno embiste al otro; víctimas milagrosamente leves —lo normal es que hubiera muertos— y daños en ambos vehículos y terceros. La Policía Local de Pozuelo (Madrid) instruye el atestado —que eleva al Juzgado de Guardia— y realiza pruebas de alcoholemia. Las conclusiones provisionales del Ministerio Fiscal del Juzgado nº 7 de Majadahonda son: "El imputado conducía el vehículo (...), con sus facultades disminuidas a consecuencia de una previa ingestión de bebidas alcohólicas, lo cual mermaba su capacidad para manejar los meca-



### Mal aparcados

Donde vivo es habitual que estacionen los autobuses como muestra la foto. Es un grave riesgo, ya que estacionan en una curva y pueden llegar a dificultar la circulación. También los aparcen en la zona de pinos donde se ven los coches estacionados, con el consiguiente riesgo al realizar el "Stop". Para realizar este con garantías, se debe hacer en dos tiempos: uno, para los vehículos que se acerquen por la izquierda; y luego otro, realizando el "Stop" en medio del carril de circulación, para ver si se acerca alguien por la derecha.—Raúl de la Fuente. Benidorm (Alicante).

nismos de dirección, control y frenado, así como aumentaba el tiempo de reacción ante acontecimientos imprevistos, con pérdida de reflejos y capacidad visual, lo que motivaba que circulara a una velocidad inadecuada, y que al llegar al cruce con la calle donde se produce la colisión (...) embistió a otro vehículo al que desplazó lateralmente causando otras colisiones. Los agentes de la Autoridad (...) observaron que el acusado presentaba síntomas de encontrarse bajo los efectos del alcohol, que en etilómetro oficialmente autorizado arrojó un resultado de 0,6 mg. de alcohol". El Fiscal acusa al conductor del vehículo que embiste al otro por un delito contra la seguridad del tráfico, y solicita una pena (...), privación del derecho de conducir vehículos de motor por dos años y a las indemnizaciones correspondientes. Se da traslado de las actuaciones al Juzgado de lo Penal de Madrid.

En enero de 2006, el Juzgado de lo Penal nº 8 de Madrid celebra vista oral. No declara el acusado —ausente— y, como testigos, el resto de intervinientes y los Policías Locales que instruyeron el atestado en los mismos términos que figuran en la instrucción del Juzgado de Majadahonda. La titular del Juzgado —insólito— absuelve al imputado de todos los cargos y responsabilidades, pues "no se ha acreditado delito contra la seguridad del tráfico, ya que el acusado ingirió alcohol, pero no estaba en estado de intoxicación etílica y al conducir su vehículo no ponía en peligro la seguridad del tráfico".

Si el acusado no ponía en peligro la seguridad del tráfico, ¿cómo embiste por detrás al otro vehículo? ¿Es esta sentencia ejemplarizante para los jóvenes que salen a divertirse el fin de semana? ¿Podemos los padres estar tranquilos sabiendo que hay jueces que permiten conducir con una tasa de alcoholemia de 0,6 y a velocidad inadecuada en vía urbana? ¿Cómo los mismos hechos se resuelven de forma tan dispar por dos Juzgados? ¿Algún jurista puede dar una explicación coherente a este desatino? En cualquier caso, existe una grave confrontación entre las actuaciones penales y la campaña que realiza la DGT. Con esta sentencia, podremos conducir tras cenar con vino y algún whisky, y si la Guardia Civil nos realiza el control de alcoholemia, mostramos la sentencia, y continuamos. El problema, con esta sentencia 'ejemplarizante', es que podemos fácilmente duplicar las estadísticas de accidentes que se registran en España cada fin de semana.—Manuel C. Cano. (Correo electrónico). ♦

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

REVISTA "Tráfico y seguridad Vial"  
c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid  
Sección CARTAS  
E-mail: jmmendez@dgt.es



TELÉFONOS DE EMERGENCIA

**112**

Toda España

900 123 505  
DGT

913 35 45 45  
Cruz Roja

091  
Policía Nacional

092  
Policía Local

062  
Guardia Civil

945 28 20 00  
País Vasco

088  
Cataluña (Policía Autónoma)

LAS LETRAS DE LA ÚLTIMA MATRÍCULA (03/05/2006)

**E DZB**

VEHÍCULOS MATRÍCULADOS POR TIPOS (marzo-abril)

Total **431.633**

**307.716**  
Turismos

**72.670**  
Furgonetas y camiones

**45.368**  
Motocicletas

**3.733**  
Tractores industriales

**786**  
Autobuses

**1.360**  
Otros vehículos

**Tasas DGT 2006**

Trámite	€
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), certificación, cotejo y desglose de documentos.	7,20
Duplicado permisos (extravío, deterioro, revisión o modificación).	17,60
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	3,60
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	7,00
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	10,60
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	14,00
Duplicado licencia (extravío, deterioro, revisión o modificación).	7,60
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	1,60
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	3,00
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	4,60
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	6,00
Anotación resultadó ITV registro Jefatura Central Tráfico	2,20

No se cobra tasa por la baja de vehículos de más de 15 años de antigüedad.  
(Los mayores de 70 años que soliciten prórroga de vigencia del permiso u otra autorización administrativa para conducir de la que sean titulares están exentos del pago de la tasa. Quien, por razones psicofísicas, tenga que renovar sus permisos y/o licencias cada 4 años o menos tendrá diferentes reducciones, en función del plazo, que deberá consultar en las jefaturas de Tráfico).

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

GRAN CRUCIGRAMA

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

**HORIZONTALES** - 1: Dañino, que puede ocasionar algún mal. Rey impío de Israel, esposo de Jezabel.- 2: Repetición del sonido. Arrimárase una cosa a otra.- 3: Dijeron que algo no era verdad. Consonante. Jefe soberano de una monarquía.- 4: Arrojar lejos de sí. Vasija que se usa para hacer y servir el té.- 5: Letra griega. Espectro de un difunto.- 6: Recipiente grande de madera para líquidos. Poema lírico dividido en estrofas. Sensación que producen en el olfato ciertas emanaciones.- 7: Ave palmípeda. Vocal. Nombre propio de mujer. Conjunción disyuntiva.- 8: Pelusilla que se cría debajo de los muebles. Natural de cierta región española.- 9: Vocal. Procedencia, principio. Apócope de motocicleta.- 10: Pone-mos la carne al fuego. Nota musical. Preposición.- 11: Símbolo químico del astatino. Preposición. Nombre de la célebre espada del Cid Campeador.- 12: Despacho de café de poca apariencia. Brazuelo del cerdo.- 13: Órgano de la vista. Arriesgada, insegura. Vocal.- 14: Extrajérase una cosa de otra. Impulso.- 15: En sentido figurado, abatiese, apocases. Siglas comerciales.

**VERTICALES** - 1: Tonto, necio. Persigue con insistencia.- 2: Fruto del olivo. Van al mismo sitio por un camino más corto.- 3: Conseguíamos, alcanzábamos. Proyector de luz.- 4: Conjunción copulativa. Vocal repetida. Reverencia-se con sumo honor y respeto. Prefijo negativo que indica ausencia de.- 5: Jarana, diversión bulliciosa. Vocal. Remedara, copiara lo que hace otro.- 6: Perturbado. Símbolo del polonio. Ayudad a bien morir.- 7: Aparatos que sirven para medir cualquier energía doméstica. Cesta que usan los pescadores.- 8: Símbolo químico del osmio. Lugar donde se trilla la mies. Partícula inseparable privativa. Consonante. Cabeza de ganado.- 9: Habilidad, talento, destreza. Símbolo químico de la plata. Depósito para almacenar grano. Vocal.- 10: Terminación verbal. Procurases gastar menos dinero en tus compras. 11: En sentido figurado, bandolero, saltador de caminos. Dícese del capullo de seda formado por dos o más gusanos.- 12: Limpio, curioso. Carburador de hidrógeno saturado. Campeón.- 13: Gobernador turco. Municipio de la provincia de A Coruña. Provisión de víveres.

Una diligencia tiene que hacer un viaje previsto para 24 días, a razón de 180 millas diarias. Pero nada más salir se muere uno de los caballos, por lo que sólo puede hacer 120 millas diarias. ¿Cuántos días tardará ahora en hacer el viaje previsto?

COMECOCOS

D	N	D	H	Y	S
B	R	B	H	Y	
G	N	R	N	C	; D
	N	D	H	Y	H
M	L	D	D	H	B R
S	B	D	R		

Restituya las vocales fugadas y podrá completar un proverbio muy conocido.

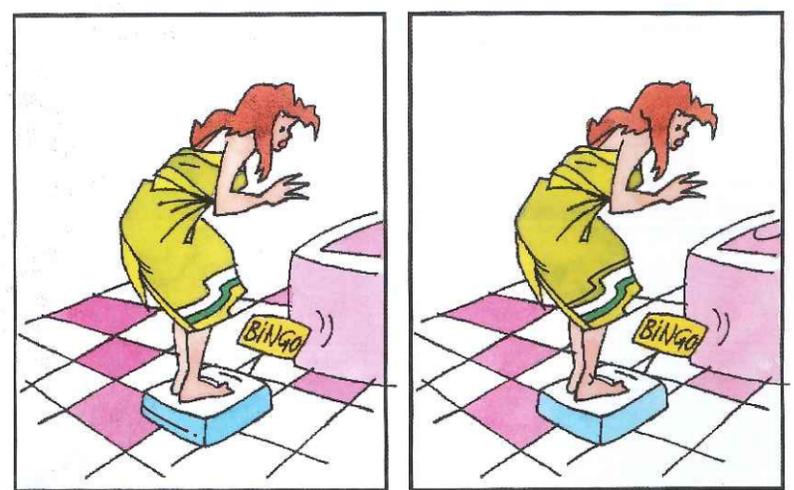
RAMILADAUGEL  
CLTERAIVULFI  
NITPRMIJARES  
USROOUNLTDDA  
NTVLMMEBLSNB  
IEEANILIIETAU  
GELDDAPNYORR  
PUCARDONERGB  
EDUUDBESGDAI  
LGVGRAARUEGA  
LAVOIDUAAREN  
LACCIUDGSAAD

SOPA DE LETRAS

Localice en el grabado los ríos de España que figuran en la lista y, con las letras sobrantes, podrá leer una recomendación de Tráfico.

ALISTE, BURBIA, CARDONER, CORBONES, EGA, FLUVIÁ, GÉVORA, GRANDE, GUADALÉN, GUADALIMAR, GUADALOPE, GUADIELA, MIJARES, PILDE, TER, TORDERA, UMIA, YEGUAS

LOS SIETE ERRORES



Entre estos dos dibujos, aparentemente iguales, hay SIETE errores que los diferencian. ¿Cree que podrá localizarlos?

JEROGLÍFICO



¿Le acompañó alguien al examen?

ADIVINANZA

Todos pasan por mí, y yo no paso por nadie. Todos preguntan por mí, y yo no pregunto por nadie.

**SOLUCIONES**  
AL JEROGLÍFICO: Estaba Nicolás (es; t; abanico).  
AL PROBLEMINO: 36 días.  
AL COMECOCOS: Donde hay soberbia, hay...  
AL SOPA DE LETRAS: El cinturón también le...  
AL GRAN CRUCIGRAMA: (Solo horizontales)- 1: puede salvar la vida en la ciudad...  
AL SOPA DE LETRAS: 1: Una baldosa. 2: Pile- norroca, donde haya humillad, habrá sabiduría.  
AL COMECOCOS: Donde hay soberbia, hay...  
AL PROBLEMINO: 36 días.  
AL JEROGLÍFICO: Estaba Nicolás (es; t; abanico).

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 Aranzaz, 86. 28027 MADRID. Fax: 91 320 41 38 o al e-mail: [amalvarez@dgt.es](mailto:amalvarez@dgt.es)

NOMBRE 1º APELLIDO 2º APELLIDO

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

POBLACIÓN

PROVINCIA

CÓDIGO POSTAL

REFERENCIA

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

POBLACIÓN

PROVINCIA

CÓDIGO POSTAL

La Dirección General de Tráfico tiene inscrito el fichero de suscriptores de la revista "Tráfico" (cuya finalidad es disponer del mismo para facilitar la distribución de la revista en el Registro de la Agencia de Protección de Datos, regulado por la Orden del Ministerio de Justicia e Interior de 26 de julio de 1994 y le es de aplicación el artículo 5 de la Ley Orgánica 15/1999 de protección de datos de carácter personal).

Teléfonos de las ITV en las CC.AA.

Andalucía	95 504 86 10
Aragón	97 671 47 60
Asturias	98 526 58 24
Baleares, 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



¿LLEVABAS  
PUESTO  
EL CINTURÓN?

**Hay frases que ya deberíamos haber olvidado.**

¿Llevabas puesto el cinturón? es una frase que ya deberíamos haber desterrado de nuestra sociedad. Y sólo lo conseguiremos si todos nos abrochamos siempre el cinturón de seguridad. En ciudad y en carretera. Si todos lo utilizamos, más de mil personas seguirán con vida cada año. *Ante la vida, no puede haber ninguna duda.*



**NO PODEMOS ABROCHARNOS EL CINTURÓN POR TI.**

Comienza el 1 de julio

# GUÍA PRÁCTICA

- Las infracciones que restan puntos
  - Cómo se pierden y se ganan
  - Cómo recuperar el permiso
- Así serán los cursos de reeducación
  - Qué materias habrá que estudiar



permiso  
por  
puntos

# LAS 10 CLAVES DEL SISTEMA

El permiso por puntos comenzará a funcionar a partir del día 1 de julio. Respondemos a las principales dudas que usted se pueda plantear.

**EL DÍA 1 DE JULIO TODOS LOS CONDUCTORES PARTIRÁN CON 12 PUNTOS, SALVO LOS NOVELES, QUE TENDRÁN 8**

## 1 ¿EN QUÉ CONSISTE EL PERMISO POR PUNTOS?

Es un título de confianza que otorga la sociedad al conductor para poder conducir, condicionado en todo momento a disponer de un saldo positivo de puntos que se pueden perder o ganar. Por tanto, su "carné rosa", ya sea de papel o de plástico, le permitirá desarrollar la actividad de la conducción, siempre que conserve algún punto.



## 2 ¿CON CUÁNTOS PUNTOS SE PARTE?

La mayoría de los conductores con 12 puntos; pero si usted es un conductor novel, con menos de 3 años de experiencia, empezará con 8 puntos; los mismos con los que contará cualquier conductor que, después de perder todo su crédito, ha recuperado el permiso tras superar el curso y la prueba correspondientes.



## 3 ¿POR QUÉ SE PIERDEN PUNTOS?

Por infracciones graves o muy graves pueden restarse 6, 4, 3 ó 2 puntos. Pero la pérdida no es instantánea, sino cuando la sanción es firme; es decir, cuando pase un mes desde la fecha en la que se recibe la resolución en la que se comunica la sanción impuesta y los puntos que se descuentan; o si usted ha presentado recurso, cuando le notifiquen la resolución del mismo. Comenzará a aplicarse con infracciones cometidas a partir del 1 de julio.



## 4 ADEMÁS DE PERDER PUNTOS, ¿HAY QUE PAGAR LA MULTA?

Sí, son cosas independientes. Por las infracciones graves, además de restarle los puntos correspondientes, le impondrán una sanción de 91 a 300 €, con la posibilidad de que le suspendan el permiso por un período de 1 hasta 3 meses; por las muy graves, de 301 a 600 € y, en este caso, el permiso se lo suspenderán siempre por el mismo período.



## 5 ¿LOS BUENOS CONDUCTORES GANAN PUNTOS?

Si durante tres años no comete ninguna infracción, obtendrá 2 puntos más que se sumarán a los 12 iniciales; y si pasan otros tres años sin infracciones de las que restan puntos, se sumará otro punto extra. Es decir, los buenos conductores podrán acumular hasta un máximo de 15 puntos.



7

## ¿QUÉ PUEDO HACER PARA RECUPERAR PUNTOS?

Si usted ha cometido alguna infracción y le han restado puntos, podrá recuperar su crédito inicial de 12 puntos si no comete infracciones durante dos años; salvo que aquellas hubieran sido muy graves, en cuyo caso el plazo es de tres años.



## QUIÉN IMPARTIRÁ LAS CLASES

La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) se encargará de dar los cursos de sensibilización y reeducación en toda España (199 centros), incluido el País Vasco (14 centros), excepto en Cataluña, donde se encargará el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), con 22 centros. Los 235 centros

permitirán que el 90% de los conductores no tengan que desplazarse más de 30 km de su domicilio. Los profesionales que darán las clases serán Formadores y Psicólogos-formadores: en el primer caso deberán poseer el título de Profesor de Formación Vial, tener 3 años de experiencia y superar un curso especial de 80 horas. Los Psicólogo-formadores serán licenciados en Psicología y habrán superado un curso de formación de 16 horas.

## SIN PERMISO EN UN SOLO DÍA

No se pueden perder más de ocho puntos en un día, como regla general, pero hay excepciones. Se pueden perder en el caso de determinadas infracciones muy graves: conducir con tasas de alcohol no permitidas, o bajo los efectos de otras drogas, estupefacientes o similares; negarse a someterse a las pruebas de alcohol y drogas; sobrepasar en más del 50% la velocidad autorizada; la conducción

manifiestamente temeraria; la ocupación excesiva del vehículo; circular en sentido contrario al establecido; hacer carreras no autorizadas y el incumplimiento (más del 50%) de los tiempos de conducción y descanso obligatorios de los conductores profesionales.

## 10 ¿CÓMO ES EL CURSO PARA RECUPERAR EL PERMISO?

El curso, de 24 horas, tiene una parte común y otra específica para cada conductor. Para esta segunda parte, se tendrá en cuenta su perfil infractor y sus conocimientos sobre seguridad vial, así como el tipo de vehículo que utiliza o su condición de conductor profesional. Superar el curso permite realizar la prueba definitiva (un examen tipo test sobre las materias del curso) para recuperar el permiso.



## ¿Y SI A PESAR DE TODO PIERDO TODOS LOS PUNTOS?

Quedarse sin puntos significa perder el permiso. Para recuperarlo, la primera vez tendrá usted que esperar 6 meses la primera vez y 12 en sucesivas ocasiones (en los profesionales 3 y 6 meses), superar un curso de reeducación y sensibilización y una prueba teórica en la Jefatura provincial de Tráfico. De esta manera, recuperará el permiso con un saldo de 8 puntos.



**SE RECUPERARÁ EL SALDO INICIAL DE 12 PUNTOS SI TRANSCURREN 2 AÑOS (ó 3, SEGÚN LOS CASOS) SIN INFRACCIONES**

## ¿CON UN CURSO TAMBIÉN RECUPERO PUNTOS?

Si ha perdido algún punto, tiene también la opción de realizar un curso de sensibilización y reeducación vial cada dos años (los profesionales, uno cada año) con el que podrá obtener hasta 4 puntos, y nunca más de los que hubiera perdido. Tendrá una duración de 12 horas y su importe, a cargo del interesado, será de 170 €.



# CUÁNTOS PUNTOS PERDERÁ Y POR QUÉ

Éstas son las infracciones muy graves y graves que originan el descuento de puntos.

**6 puntos**

✓ **ALCOHOL.**  
Conducir con una tasa de alcohol superior a 0,50 mg/l en aire espirado (profesionales y conductores noveles, más de 0,3 mg/l).

✓ **DROGAS.**  
Conducir bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos.

✓ **CONDUCCIÓN TEMERARIA.**

Conducir de forma temeraria, circular en sentido contrario o participar en competiciones o en carreras de vehículos no autorizadas.

✓ **NEGARSE A LA PRUEBA.**

Negarse a pasar las pruebas de alcoholemia, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos.

✓ **VELOCIDAD.**

Conducir superando en más del 50% el límite de velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar, al menos en 30 km/h, dicho límite.

✓ **PROFESIONALES.**

Exceder en más del 50% los tiempos de conducción o no respetar (en la misma proporción) los de descanso.



EL ALCOHOL LE HARÁ PERDER PUNTOS: 4 ó 6, SEGÚN LA TASA, MÁS LA MULTA Y LA SUSPENSIÓN DEL PERMISO

**4 puntos**

✓ **ALCOHOL.**  
Conducir con una tasa de alcohol superior a 0,25 mg/l y hasta 0,50 mg/l en aire espirado (profesionales y conductores noveles, superior a 0,15 y hasta 0,30 mg/l).

✓ **VELOCIDAD.**  
Conducir a una velocidad superior al límite establecido en más de 40 km/h, siempre que no suponga, además, un exceso del 50%.

✓ **CREAR RIESGO.**  
Conducir de forma negligente o creando riesgos para los demás.

✓ **VEHÍCULOS NO AUTORIZADOS.**  
Circular por una autopista o autovía con un vehículo con el que esté expresamente prohibido circular por ellas.

✓ **ARROJAR OBJETOS.**  
Arrojar a la vía o alrededores cualquier objeto que pueda producir incendios o accidentes.

✓ **EXCESO DE OCUPANTES.**  
Conducir con un exceso del 50% o más en el número de plazas autorizadas, excluido el conductor, salvo autobuses urbanos e interurbanos.

✓ **RESPETAR LA PRIORIDAD.**  
Saltarse un stop, un semáforo en rojo o no respetar la prioridad de paso.

✓ **ADELANTAR CON PELIGRO.**  
Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulan en sentido contrario o en lugares o circunstancias de visibilidad reducida.

✓ **PONER EN PELIGRO A CICLISTAS.**  
Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a los ciclistas.

✓ **MARCHA ATRÁS.**  
Realizar maniobras de marcha atrás en autopistas o autovías.

✓ **AGENTES.**  
No respetar las señales de los agentes que regulan la circulación.

✓ **DIFICULTAR EL ADELANTAMIENTO.**  
Aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento.

✓ **SIN PERMISO.**  
Conducir un vehículo sin poseer el permiso o la licencia adecuada.



**3 puntos**

✓ **VELOCIDAD.**  
Sobrepasar el límite de velocidad entre 31 y 40 km/h.

✓ **CAMBIO DE SENTIDO.**  
Realizar un cambio de sentido incumpliendo las normas.

✓ **MANTENER LA DISTANCIA.**  
No mantener la distancia de seguridad.

✓ **CINTURÓN, CASCO...**  
No ponerse el cinturón, el casco y demás dispositivos de seguridad obligatorios.



ALCOHOL, DROGAS, CONDUCCIÓN TEMERARIA, VELOCIDAD... LAS INFRACCIONES MÁS CASTIGADAS

✓ **MÓVIL.**  
Usar manualmente el teléfono móvil, auriculares o cualquier otro aparato que no permita estar atento mientras se conduce.

**2 puntos**

✓ **ESTACIONAMIENTOS PELIGROSOS.**  
Parar o estacionar en zonas de riesgo para la circulación, en pasos para peatones o en los carriles destinados al transporte público urbano.

✓ **ANTI-RADARES.**  
Usar cualquier sistema de detección de radares para eludir la vigilancia de los agentes de tráfico.



## CURSOS A LA CARTA

Los cursos tienen una parte general común y otra específica. Para diseñar la parte individual, se realiza previamente un pequeño test de conocimientos y actitudes ante el tráfico y se tienen en cuenta datos como la experiencia, el tipo de vehículo, la edad, etc. Incluso, para diseñar esta parte del curso "a la carta" se considera qué tipo de infracciones han dado lugar al descuento de puntos:

velocidad, alcohol, no usar el cinturón, etc. Con todos estos datos, el formador y el psicólogo, responsables de los cursos, preparan un programa multimedia en el que el alumno va interactuando en el ordenador. Para los casos en los que el conductor no esté familiarizado con la informática, existen otras alternativas.

- ✓ **ALUMBRADO.**  
No llevar el alumbrado cuando es obligatorio o hacer mal uso de él.
- ✓ **PASAJEROS MENORES.**  
Llevar a un menor de 12 años como pasajero de una motocicleta o ciclomotor, con las excepciones reglamentarias.
- ✓ **VELOCIDAD.**  
Superar el límite de velocidad entre 21 y 30 km/h.

## CÓMO CONOCER EL SALDO DE PUNTOS

Los conductores podrán conocer, vía Internet, su saldo de puntos mediante su DNI y la fecha de expedición del permiso de conducir. Incluso podrán tener constancia de los expedientes administrativos que han provocado la pérdida de puntos y a las diferentes bonificaciones (conseguidas con los cursos de sensibilización o por no infringir); para esta consulta será necesario disponer de un certificado de identidad electrónica o de una clave que se solicitará en las jefaturas provinciales de Tráfico.

# CURSOS DE REEDUCACIÓN

Podrán realizarlos los conductores que hayan perdido algún punto o los que se han quedado sin permiso.

## CURSOS PARA RECUPERAR PUNTOS

- ✓ Permiten recuperar hasta 4 puntos, nunca más de los perdidos.
- ✓ Sólo puede realizarse un curso cada dos años (los profesionales, uno cada año).
- ✓ Cuestan 170 euros, su duración será



LOS CURSOS PERMITEN OBTENER HASTA 4 PUNTOS (NUNCA MÁS DE LOS PERDIDOS) O BIEN RECUPERAR EL PERMISO

que la primera vez tendrá que esperar seis meses y, en sucesivas ocasiones, un año.

- ✓ El curso cuesta 320 euros y tiene una duración de 24 horas con la siguiente estructura:

- Parte común sobre seguridad vial: 14 horas.
- Dinámica de grupos, destinadas a la reflexión sobre los objetivos del curso: 2 horas.
- Parte específica para cada conductor (se podrá tener en cuenta su perfil infractor, el tipo de vehículo que utiliza y sus conocimientos sobre seguridad vial): 8 horas.

de 12 horas y se estructuran de la siguiente manera:

- Seguridad vial (parte común): 7 horas.
- Reflexión y debate en grupo: 1 hora.
- Parte específica para cada conductor: 4 horas.

## CURSOS PARA RECUPERAR EL PERMISO

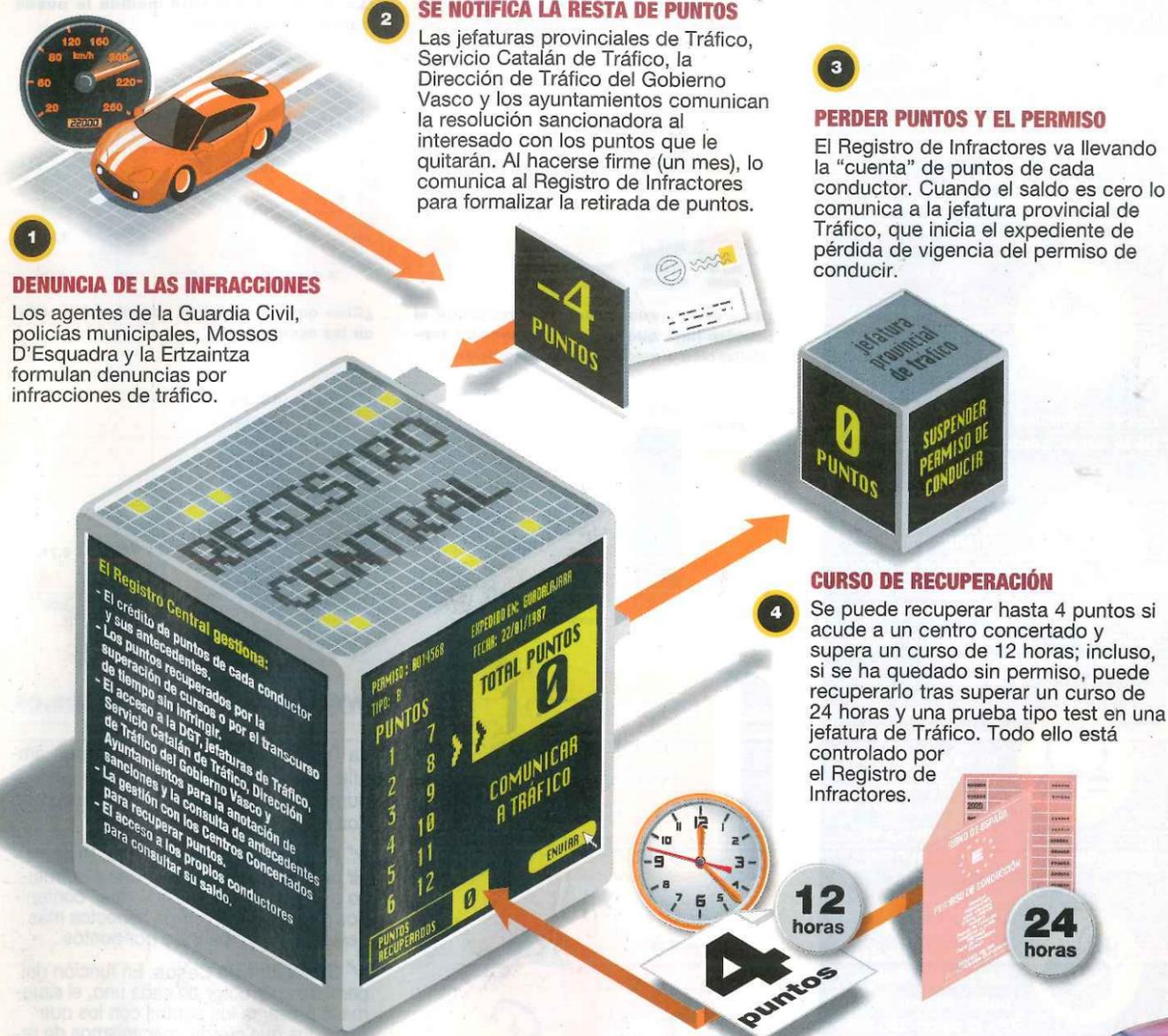
- ✓ Si un conductor se queda sin permiso tendrá que superar un curso (también una prueba) para recuperarlo, aun-

## LAS MATERIAS QUE HABRÁ QUE ESTUDIAR

- ✓ Los accidentes de tráfico: los problemas sociales y económicos que acarrearán y las causas de los mismos.
- ✓ Conceptos generales sobre cómo se producen los accidentes y las lesiones.
- ✓ La conducción, una tarea de toma de decisiones: actitudes, estados emocionales, influencia de la percepción y la aceptación del riesgo...
- ✓ Grupos de riesgo: por qué son más vulnerables o más proclives al accidente.
- ✓ Las aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura.
- ✓ Factores de riesgo: velocidad, alcohol, drogas, enfermedades y fármacos, somnolencia, fatiga y estrés.
- ✓ Qué es la seguridad activa y pasiva.
- ✓ En qué consiste la conducción preventiva.
- ✓ Cómo actuar en caso de accidente.
- ✓ Por qué es tan importante para la seguridad el cumplimiento de las normas.

# TODO BAJO CONTROL

El Registro Central de Infractores es el centro neurálgico del funcionamiento del sistema. Así será el proceso.



## 1 DENUNCIA DE LAS INFRACCIONES

Los agentes de la Guardia Civil, policías municipales, Mossos D'Esquadra y la Ertzaintza formulan denuncias por infracciones de tráfico.

## 2 SE NOTIFICA LA RESTA DE PUNTOS

Las jefaturas provinciales de Tráfico, Servicio Catalán de Tráfico, la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y los ayuntamientos comunican la resolución sancionadora al interesado con los puntos que le quitarán. Al hacerse firme (un mes), lo comunica al Registro de Infractores para formalizar la retirada de puntos.

## 3 PERDER PUNTOS Y EL PERMISO

El Registro de Infractores va llevando la "cuenta" de puntos de cada conductor. Cuando el saldo es cero lo comunica a la jefatura provincial de Tráfico, que inicia el expediente de pérdida de vigencia del permiso de conducir.

## 4 CURSO DE RECUPERACIÓN

Se puede recuperar hasta 4 puntos si acude a un centro concertado y supera un curso de 12 horas; incluso, si se ha quedado sin permiso, puede recuperarlo tras superar un curso de 24 horas y una prueba tipo test en una jefatura de Tráfico. Todo ello está controlado por el Registro de Infractores.

## LA PRUEBA PARA RECUPERAR EL PERMISO

El conductor que han superado el curso para recuperar el permiso tienen que realizar una prueba en la jefatura provincial de Tráfico. Si la supera, le expedirán un nuevo permiso o licencia de la misma clase y antigüedad del que era titular, aunque su saldo ya no es de 12 sino de 8 puntos. La prueba consiste en un cuestionario de 30

preguntas, tipo test, con un tiempo de 30 minutos y el número de errores no podrá superar a 3. Quienes no la superen podrán presentarse dos veces más, aunque previamente deberán asistir a un ciclo formativo de cuatro horas (el coste será de 100 euros) en el centro donde realizaron el curso.



# LOS ESPAÑOLES, A FAVOR

## LO QUE PUEDE PERDER A PARTIR DEL 1 DE JULIO

- 6  
PUNTOS

✓ El alcohol, además de reflejos, le hará perder puntos. Además de la multa actual, conducir bajo los efectos del alcohol acarreará la pérdida de 4 ó 6 puntos.
- 6  
PUNTOS

✓ La retirada del permiso no es una alucinación. Si da positivo en estupefactivos, psicotrópicos y sustancias análogas, además de la multa, perderá 6 puntos.
- 3  
PUNTOS

✓ Qítense el cinturón y se estará quitando puntos. No usar el cinturón de seguridad, el casco y otros dispositivos de seguridad obligatorios hará que pierda 3 puntos.
- 4  
PUNTOS

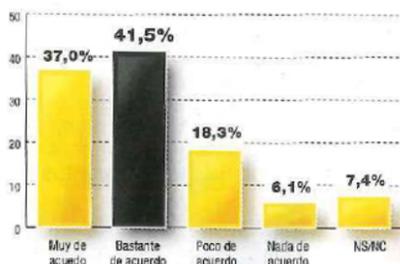
✓ En la carretera va el primero. Pero va el último en puntos. Por incumplir las normas generales de adelantamiento perderá 4 puntos.
- 6  
PUNTOS

✓ El exceso de velocidad es la forma más rápida de perder puntos. Sobrepasar en más de un 50% la velocidad máxima autorizada, si se supera al menos en 30 km/h dicho límite, provocará la pérdida de 6 puntos.
- 3  
PUNTOS

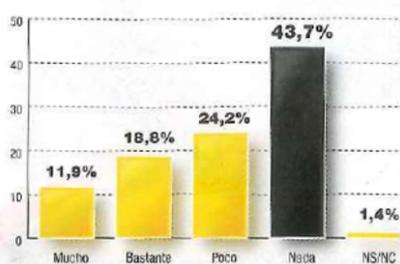
✓ Cuando hable por el móvil, cuénte también los puntos que ha perdido. Además de la multa, hablar por el móvil, usar cascos o auriculares ocasionará la pérdida de 3 puntos.

Encuesta de la DGT para conocer la opinión de los conductores sobre el permiso por puntos.

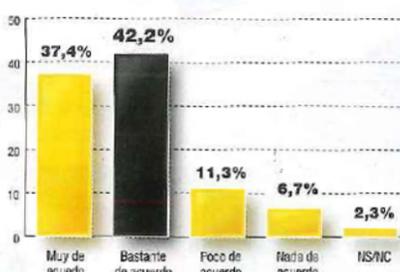
¿En qué medida está de acuerdo con la implantación del permiso por puntos?



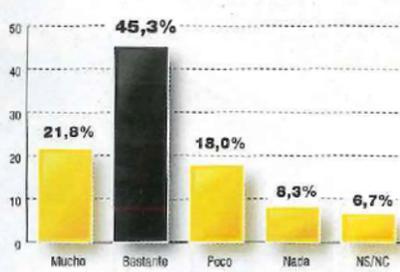
¿Le preocupa que esta medida le pueda afectar negativamente?



¿Está de acuerdo en que para recuperar el permiso haya que superar un curso de sensibilización o modificación de actitudes?



¿Cree que esta medida contribuirá a reducir los accidentes?



DOS DE CADA TRES ENCUESTADOS CREEN QUE SE REDUCIRÁN LOS ACCIDENTES



TODO EN [www.permisopor puntos.es](http://www.permisopor puntos.es)

La DGT ha habilitado una web con amplia información sobre el permiso por puntos. Recientemente ha incorporado dos nuevas secciones:

- ✓ **Programa de Aprendizaje.** Para recibir periódicamente, por correo electrónico o en el móvil (mensajes sms), contenidos relacionados con los aspectos más destacados del permiso por puntos.
- ✓ **Simulador de Casos:** En función del perfil de conductor de cada uno, el sistema le presenta los puntos con los que parte, los que pierde, mecanismos de recuperación, etc. El usuario podrá introducir diferentes supuestos y experimentar con la diferente casuística de opciones.

**TELÉFONO DE INFORMACIÓN:** Para cualquier duda sobre el nuevo permiso por puntos:

**902 200 677**

Vamos a conducir mejor.

