

www.dgt.es/revista

# Seguridad **Vial** TRÁFICO y

AÑO XXII ● Nº 179 ● Julio-agosto 2006

## EL PERMISO POR PUNTOS, DESDE EL 1 DE JULIO PRIMER VERANO CON PUNTOS



*Especial vacaciones*

**VIAJE EN COCHE,  
PERO SEGURO**

■ MEJORA LA SEGURIDAD  
DE LAS SILLITAS

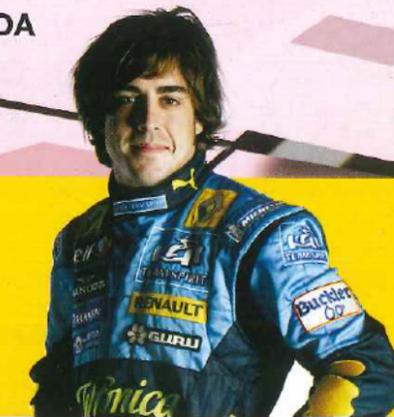
■ NAVEGADORES: VENTAJAS  
Y DESVENTAJAS

■ LOS COCHES "GIGANTES", DE MODA

■ CAMAREROS POR LA  
SEGURIDAD VIAL



FERNANDO ALONSO:  
**CÓMO PIENSA**  
SOBRE EL TRÁFICO



NEUMÁTICOS Y FRENOS:  
LOS CUIDAMOS  
**MUY POCO**



10



20



36



30

Editorial	3
La Locura	4
El Maletero	5
Mi Carril	9
Test ((páginas especiales)	
Salud Vial	44
Tráfico del Motor	45
Banco de Pruebas	48
Noticias del Motor	50
La Ruta de Tráfico	52
La Pluma	55
La Entrevista	56
Cartas	59
Vía de Servicio	62
Área de Descanso	63

Secciones



10

### ARRANCA EL PERMISO POR PUNTOS

El pasado 1 de julio entró en vigor el permiso por puntos, que condiciona la autorización para conducir a mantener un saldo positivo que se irá perdiendo por infringir determinadas normas; pero que otorga bonificaciones a quienes las respetan. Le recordamos las claves.

20

### EL CAMPEÓN MÁS SEGURO

En sus más recientes reuniones con jóvenes y en la Prensa, Fernando Alonso, nuestro campeón de F-1, ha enviado mensajes de prudencia al volante y consejos para conducir de forma más segura.

30

### GUARDIA CIVIL: MUCHA AYUDA

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil prestó más de un millón de auxilios —entre ayuda a quien el coche ha dejado ‘tirado’, a heridos, traslados de órganos...— en carretera el año pasado. También pone multas, pero los agentes intentan explicar la labor preventiva de las mismas.

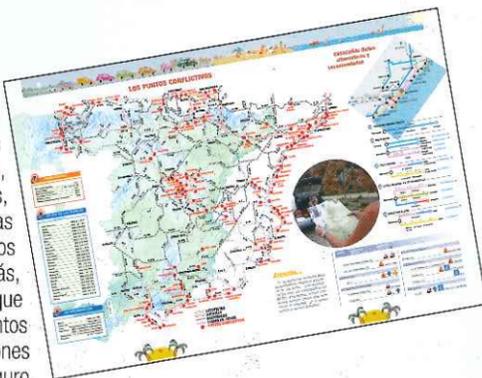
36

### ¡PELIGRO! MAL MANTENIMIENTO

Un estudio de NORAUTO e INTRAS desvela que los automóviles tienen un alto riesgo de sufrir accidentes por el mal mantenimiento de sus neumáticos (27%), frenos (57%) y amortiguadores (72%).

### LOS PUNTOS CLAVE DEL VERANO

Nuestro habitual cuadernillo especial de 16 páginas con los mapas, puntos conflictivos, obras, desvíos alternativos, carreteras más congestionadas y rutas para los largos desplazamientos... Y, además, consejos y reportajes para que tenga en sus manos los puntos clave para un viaje de vacaciones más seguro.



56

### CARMEN POSADAS

La escritora Carmen Posadas, recién publicada su última novela, “Juego de niños”, se define como conductora prudente y partidaria del permiso por puntos (“todo son ventajas”), aunque cree que se debe mejorar la señalización en carretera y los límites de velocidad en autopista.



Foto: montaje - Diliros

AÑO XXII  
Número 179  
Julio-agosto 2006

Director:  
Jesús Soria (jsoria@dgt.es)

Redactores-jefe:  
Juan M. Menéndez —edición— (jmmenendez@dgt.es)  
y J. Ignacio Rodríguez —información— (jirodriguez@dgt.es)  
Confección: José 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, Andrés Más, Mena, Quique, Ramón, Elena Valdés, Gorka Zumeta y Manuel Acosta (Test).

Infografía: Diliros y DPI Comunicación.  
Colaboración especial: Nativel Preciado.  
Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.  
Teléfs. directo: 91 301 84 25.  
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: 1886-3566.

(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 octubre.

Edita:



## Ya está aquí

**E**l Permiso por Puntos ya es una realidad. Entró en vigor hace unos días, el 1 de julio, y ya está en boca de todos los automovilistas. Es una apuesta decidida del Gobierno, que está haciendo una firme política de reducción de la accidentalidad en la carretera, y sabemos que tiene ciertos riesgos. Pero confiamos fielmente en que lo de ir retirando puntos a los conductores que se saltan habitualmente las normas ‘a la torera’ hará cambiar muchos malos hábitos. O, en el peor de los casos, sacaremos de la circulación a los conductores que más riesgos implican para los demás por su conducción irresponsable. Pero tranquilidad: aquellos que cumplen las normas, la mayoría, obviamente no tienen nada que temer. Podrán perder algún punto por un descuido, sí, pero nunca se quedarán sin permiso.

**E**l sistema, que hay que recordar que cuenta con el respaldo de todos los grupos políticos, ya está funcionando con éxito en algunos países de nuestro entorno y los resultados han sido muy positivos: se ha reducido la accidentalidad, prioridad que se persigue en nuestro país, y se han conseguido algunos cambios en hábitos que tienen mucho que ver con la seguridad. Algunos que no se ponían cinturón, se lo ponen; los que corrían, corren menos; los que bebían, se lo piensan dos veces... Aunque sólo sea por no perder puntos, no ponen en riesgo la vida de los demás con conductas claramente peligrosas.

**E**ste Organismo ha realizado, y va a seguir realizando, un importante esfuerzo para dar a conocer con todo lujo de detalles qué es el permiso, cómo funciona, cómo se pierden puntos, cómo se recuperan... Con nosotros han colaborado y están colaborando organismos, entidades privadas... Agradecemos a todos el esfuerzo por un bien común: reducir la sangría de la carretera. Nuestros objetivos son muy ambiciosos, pero sólo con salvar algunas vidas habrá merecido la pena...





1



2



3



4

1 Esta secuencia es todo un compendio de infracciones. Nos encontramos con varios vehículos que, para huir del atasco, cruzan las líneas marcadas de la calzada e invaden el carril de aceleración de entrada a la autovía. Y con peligro, ya que, como se puede observar, un camión blanco se queda cruzado en la vía de aceleración y debe dar marcha atrás para meterse en dirección prohibida...

2 Mientras el camión queda cruzado ante la dificultad de la maniobra, por la dirección prohibida se mete el turismo plateado, a pesar de que de frente viene una furgoneta de color oscuro. El peligro de choque es evidente, aunque vaya a baja velocidad, ya que se trata de un carril de aceleración donde nadie puede esperarse un vehículo entrando en dirección contraria.

3 La furgoneta oscura, al encontrarse de frente a un turismo en un lugar impensable, se echa a la izquierda para, tras observar el atasco, dar marcha atrás, en una vía de un solo sentido, hacia la glorieta de la que proviene (y que deberá invadir), bastante saturada de tráfico, con intención de tomar otro camino...

4 Mientras, el conductor del coche plateado, para evitar dar la vuelta a la glorieta, vuelve a 'colarse' por un tramo en dirección prohibida, con una señal de ceda el paso pintada en el suelo, y, tras pisar una 'isleta' de canalización del tráfico, recuperar por fin la normalidad en la circulación...

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

### ... Seis y cuatro puntos menos

El camión y el coche que toman el carril de aceleración de la autovía para huir del atasco cometen una infracción "muy grave" por conducir de forma manifiestamente temeraria y perderían, para infracciones cometidas a partir del 1 de julio, 6 puntos. Además, la furgoneta que da marcha atrás en ese carril, cometer una infracción grave y perdería 4 puntos.

### ASÍ LO VI

#### El otro efecto Alonso

El otro efecto Alonso Domingo, ocho de la mañana, por la radio del coche escucho a Fernando Alonso dando una conferencia de prensa; acaba de ganar el Gran Premio de Australia. Estoy parado en un semáforo, en el carril derecho. Inopinadamente, un automóvil, que viene a gran velocidad, me adelanta por el arcén de tierra saltándose el disco rojo. Quizá ha seguido la carrera del asturiano y estaba tratando de ganar puestos desde la parrilla de salida. Desde que me compré la furgoneta cada vez que arranco para salir en un semáforo, veo aparecer por mi derecha y por mi izquierda coches que me enseñan sus morros amenazantes. Si ya resulta peligroso conducir los fines de semana por la mañana pronto, porque hay mucha gente que todavía no se ha acostado y conduce con temeridad, con la "alonsomanía" lo tenemos claro. ¡Solo falta el calvo de Tele 5 narrando los acontecimientos!—*Maximiliano Jarque Blasco. Valencia.*

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



### El mes de la Seguridad Vial

Por quinta vez, Telecinco dedica su campaña "12 meses, 12 causas" a la Seguridad Vial. Bajo el lema "por una conducción res-

ponsable", informativos y programas han emitido entrevistas, reportajes y ediciones especiales con el fin de fomentar la prudencia en carretera y de difundir las recomendaciones de la DGT. Como ejemplo de esta campaña, en el programa "La Mirada Crítica", Pere Navarro—director general de Tráfico—explicó las claves del nuevo permiso por puntos, los programas infantiles hicieron hincapié en la formación vial, y en las retransmisiones de Fórmula-1 se destacó la importancia del adecuado mantenimiento de neumáticos y frenos.



### Malos comportamientos, más accidentes

Una encuesta de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) entre más de 3.800 conductores españoles concluye que los comportamientos incorrectos al volante aumentan el riesgo de accidente un 104%. El 10% de los consultados reconoce no pasar las revisiones con la debida frecuencia; el 20%, conduce con neumáticos inseguros; sólo el 15% deja de conducir si está cansado; y, atención, el 20% de los conductores españoles encuestados reconoce que ha conducido después de haber bebido bastante alcohol. Entre las infracciones más frecuentes al volante se encuentran acelerar con el semáforo en ámbar (88%), conducir con visibilidad reducida (70%), no respetar la distancia de seguridad (55%), hablar por el móvil (43%) e, incluso, mandar SMS—mensajes de texto— (17%).



### Tres años de cárcel por causar dos muertos

Un juzgado de Pontevedra ha condenado a tres años y medio de prisión y cinco sin conducir al conductor de un turismo que circulaba a 170km/h por una carretera local y que, tras perder el control, cayó encima de otro vehículo que circulaba en sentido contrario. En la colisión, el conductor resultó muy gravemente herido y fallecieron su esposa e hija. Por otra parte, la Fiscalía de Burgos ha pedido dos años de cárcel por un delito de conducción temeraria para el conductor sancionado en febrero por circular a 260 km/h por la autovía A-231 (León y Burgos).

### Conducir a 160 km/h o con más de 1,2 gr/l de alcohol, delito

Conducir superando 1,2 gr/l. de sangre de tasa de alcoholemia, los 90 km/h en ciudad y 180 ó 190, en autovía o autopistas (dependiendo de que el límite esté en 110 o 120 km/h); o bien conducir habiendo perdido la totalidad de los puntos del permiso o sin haberlo obtenido nunca será delito, según anunció Juan Fernando López Aguilar—ministro de Justicia—, en la presentación de la reforma del Código Penal en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados. Se prevé que la reforma se apruebe en Consejo de Ministros durante el mes de julio y llegue al Congreso en octubre para iniciar su tramitación parlamentaria. Igualmente a petición del ministro de Justicia, el Consejo de Ministros aprobó a principios de junio la creación de una Fiscalía Especial para la Seguridad Vial que se encargará de perseguir los delitos relacionados con el tráfico rodado. Con esta medida se pretende acabar con la impunidad de los delitos de tráfico. Con estas medidas se recogen las peticiones de algunas asociaciones de víctimas, el fiscal general y los ministros de Justicia e Interior, quienes habían solicitado en repetidas oportunidades que se adopten las medidas necesarias para acabar con la violencia vial, incluida la aplicación de penas de prisión en los casos más graves.

### La Educación Vial, en una nueva asignatura

Educación vial, democracia y participación ciudadana, igualdad entre sexos o medio ambiente serán algunos de los contenidos de la nueva asignatura "Educación para la ciudadanía y los derechos humanos" que estudiarán alumnos de 10 a 15 años en un curso de Primaria y dos de Secundaria. La nueva materia, incluida en la recién aprobada Ley Orgánica de Educación (LOE), se equiparará en importancia a matemáticas o lengua española, por lo que deberán impartirse, al menos, 2 horas semanales.

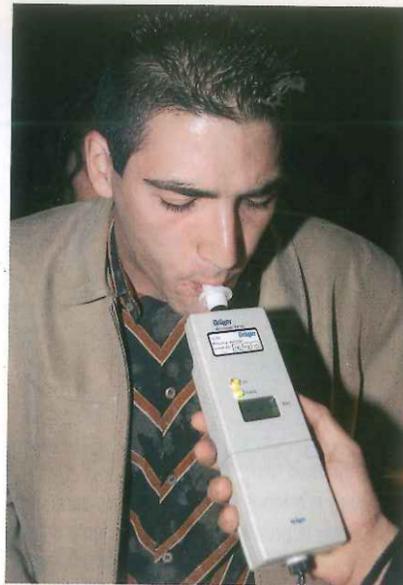
### Fiesta escolar en Villaviciosa

Decenas de escolares recibieron regalos durante la gran fiesta de la seguridad vial organizada por el ayuntamiento de Villaviciosa de Odón (Madrid) el pasado 17 de junio, con el propósito de despertar la inquietud de niños y niñas por la importancia de la educación vial.

## EL *maletero*

### Casi 5.000 positivos en dos semanas

En la nueva campaña de control de alcoholemia que puso la DGT en marcha entre el 5 y 18 de junio, se realizaron un total de 326.952 pruebas, de las que 4.785 fueron positivas, lo que supone un porcentaje del 1,5%. Los conductores que dieron positivo (más de 0,25 gr/l) recibieron su boetín de denuncia, incluidos 64 conductores que se negaron a negarse a la prueba. Además, otros 15 pidieron una extracción de sangre para contrastar el resultado del alcoholímetro.



Lucía Rivas

### Alcohol, tampoco en bici

Una joven circulaba en bicicleta por Barcelona. Los guardias le dieron el alto, sopló y el alcoholímetro marcó 0,70 mg/l. de aire: sanción económica (310 €) y la grúa que se lleva la bici al depósito.

Aunque no es muy frecuente, los ciclistas también pueden ser requeridos a pasar controles. Desde 1999, la Ley de Seguridad Vial obliga a todos los conductores de vehículos y bicicletas -e incluso peatones involucrados en accidentes- a someterse a las pruebas de detección de alcohol si un agente se lo pide.



### Aplastado por una cisterna

Aunque parezca increíble, el conductor del Citroën "C3" verde de la foto aplastado bajo el camión, sobrevivió sin heridas graves tras caerle encima la cisterna-remolque de un trailer que se salió de la carretera. El accidente ocurrió en la autovía A-6 en el municipio coruñés de Aranga.

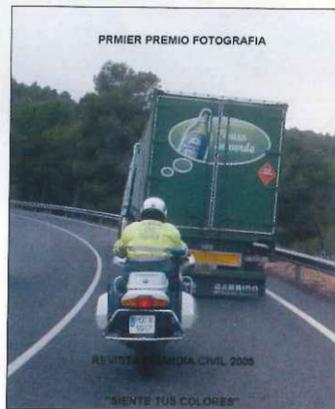
La Voz de Galicia/César Quijón

### España, pocas multas

Comparado al resto de la Unión Europea (UE), España es uno de los países donde menos se controla a los conductores y menos multas se ponen, según un estudio del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre y la Federación Europea de Carreteras. Somos de los últimos en sanciones por exceso de velocidad (25 por cada 1.000 vehículos, muy lejos de las 850 de Holanda) y tenemos, junto a Lituania, menos radares por habitante. Además, estamos entre los seis que menos controles de alcoholemia hace (sólo el 5% de los españoles se sometió a controles de alcoholemia en 2004, mientras que en Finlandia el 35% 'sopló' el alcoholímetro); somos penúltimos en sanciones por no usar el cinturón de seguridad (7 multas cada 1.000 vehículos en 2004, por las 42 del Reino Unido y las 125 de Eslovenia). El estudio concluye que España es el único país de la UE que ha de mejorar en todo.

### Te leo el pensamiento

"Termino el servicio, aparcó la moto, y me tomo una cervicita" parece ir pensando el agente... Por cierto, pensamiento rápido el del fotógrafo que circulaba detrás: capturó la imagen en el momento justo y, además, con ella se hizo con el primer premio en un concurso fotográfico.



### XXII Jornadas de Tráfico y Derecho

Granada acogió un año más las Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico los días 7, 8 y 9 de junio pasado. En ellas, especialistas en tráfico y legislación expusieron nuevas ideas para aumentar la seguridad en carretera. Algunas de las materias que se trataron en esta XXII edición fueron el deber de identificación del conductor infractor, el derecho de protección de datos en la Ley de Seguridad Vial o la detección de infracciones mediante imágenes por procedimientos automatizados.

### Cursos de moto en Barcelona

Desde junio a final de año, cualquiera que compre una motocicleta hasta 125 c.c. en Barcelona y su provincia puede realizar un curso gratuito -organizado por el Ayuntamiento de Barcelona y la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR)- para mejorar su actitud y técnica de conducción sobre dos ruedas en ciudad. Hay que inscribirse en:

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



### La carretera te pide SIN

Por sexto año consecutivo, Cerveceros de España, en colaboración con la DGT, lanza la campaña "La Carretera te pide SIN" con el fin de difundir mensajes educativos y preventivos en autoescuelas y estaciones de servicio. En los meses estivales se repartirán carteles, pegatinas, llaveros y postales y además se realizará una campaña publicitaria en Prensa, vallas y autobuses. Todo para transmitir a los ciudadanos, en particular los jóvenes, que el consumo de alcohol y la conducción son incompatibles. Y una alternativa, la cerveza "sin", que cada vez tiene más presencia en nuestro país. Aprovechando la presentación de la campaña, se destacó que, según el "Informe Alcohol y Conducción 2005", han disminuido los accidentes en los que interviene el alcohol.



### Inmigrantes, los que más compran

Según la Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción (FACONAUTO), el aumento en ventas de coches de segunda mano (casi 1,5 millones en 2004) se debe principalmente a los inmigrantes. Se estima que los inmigrantes mueven 400.000 vehículos cada año, de los que el 95% son de segunda mano, con una antigüedad de 8 a 9 años, generalmente amplios y con equipamiento básico. Los inmigrantes están, además, impulsando el desarrollo de un mercado de "tercera mano", es decir, la venta de uno de segunda mano.



### Helicópteros con radar

En un futuro próximo, los radares no sólo estarán instalados en coches o en los pórticos de las carreteras. Los helicópteros de la DGT, capaces de grabar todo tipo de infracciones desde el aire, incorporarán en breve un nuevo y sofisticado sistema que controlará la velocidad de un vehículo y grabará su matrícula desde una altura de más de 200 metros.

### Cursos para jóvenes

La Junta de Castilla y León, el RACE y Renault han iniciado una campaña de prevención de accidentes de tráfico destinada a jóvenes de entre 18 y 30 años, colectivo que representa el 40% de las víctimas en accidentes. Los jóvenes reciben cursos gratuitos en los que se les proporciona información teórica sobre los peligros del exceso de velocidad, conducir bebidos o no ponerse el cinturón y también práctica, donde mejoran sus habilidades, actitudes y conocimientos al volante y aprenden, además, a resolver situaciones de tráfico de alto riesgo.



### V Encuentro Iberoamericano de Seguridad Vial

El pasado mayo, 14 países iberoamericanos debatieron en Cartagena de Indias (Colombia) la situación y las políticas públicas en materia de transporte de mercancías peligrosas, control y vigilancia.

### Fe de Errores

En el suplemento especial (pag. 8) sobre el permiso por puntos se deslizaron sendos errores en la encuesta sobre la opinión: el 32,5% está a favor (aparecía el 37%) y el 12,2% se muestra poco de acuerdo (aparecía el 18%).

## Escáner

### Accidentalidad enero-febrero 2006

2004 2005 2006

### Accidentes Mortales en carretera



### Víctimas Mortales (24 horas)



### Por tipos de vehículos implicados

Nº accidentes TOTAL VEHICULOS 374  
Nº muertos TOTAL VEHICULOS 250

mayo 2006	VEHICULOS	%
Turismos	189	50,5%
Furgonetas	36	9,6%
Vehículo articulado	28	7,5%
Motocicleta	39	10,4%
Ciclomotor	11	2,9%
Otros	71	19,0%

### Por tipo de vía (mayo 2006)

Nº accidentes TOTAL VEHICULOS 244  
Nº muertos TOTAL VEHICULOS 276

Autopista libre	17	7,0%
Autopista de peaje	3	1,2%
Autovía	28	11,5%
Vía rápida	0	0,0%
Carretera convencional	180	73,8%
Otros	16	6,6%

### Por tipos de accidentes (mayo 2006)

Nº accident.	Nº muertos
107 43,9%	Salidas de la vía 120 43,5%
75 30,7%	Colisiones fronto-laterales 89 32,2%
21 8,6%	Atropello peatón 22 8,0%
41 16,8%	Otros 45 16,3%
244	TOTAL 276

## Concursos de Educación Vial en Parques Infantiles y Seguridad Vial en Ciclomotor

Los días 2, 3 y 4 de junio, en León se celebraron el XLII Concurso Nacional de Educación Vial y el XXVIII Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor. Gonzalo Paredes, de Palencia, y el equipo de Teruel ganaron el primero de los concursos; Ángel Soriano, de Elche, y el equipo de Elche ganaron el de Ciclomotor.



# LOS MEJORES CONDUCTORES DEL MAÑANA

J. M. M.  
Fotos: Norberto CABEZAS

Como cada año, miles de niños se reunieron —en esta oportunidad en León— para participar en las finales de los concursos nacional de Educación Vial (XVII edición) y de Seguridad Vial en Ciclomotor (XXVIII edición) que, como es habitual, organiza la Dirección General de Tráfico. En esta ocasión, del 2 al 4 de junio, los chavales acudieron a León para mostrar sus habilidades, conocimientos y evolución en materia de seguridad vial y tráfico, y en algún caso hasta nervios, que jugaron malas pasadas. Todo ello puso así colofón al trabajo realizado con sus profesores y técnicos de la DGT a lo largo del año. ♦



### LOS GANADORES

#### XLII CONCURSO NACIONAL DE EDUCACIÓN VIAL EN PARQUES INFANTILES DE TRÁFICO

- Clasificación Individual:
  - 1º Gonzalo Paredes Serrano (Palencia)
  - 2º Pablo Ruiz Álvarez (Vilanova i La Geltrú, Barcelona)
  - 3º Adrián Murcia Jiménez (Totana, Murcia)
- Clasificación por Equipos
  - Campeón: Teruel
  - Subcampeón: Totana (Murcia)
  - Tercero: Alcobendas (Madrid)
  - Cuarto: Yecla (Murcia)
  - Quinto: Palencia
  - Sexto: Torre Pacheco (Murcia)

#### XXVIII CONCURSO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL EN CICLOMOTOR

- Clasificación Individual:
  - 1º Ángel Soriano Molina (Elche, Alicante)
  - 2º Pablo Núñez Fernández (Lugo)
  - 3º Albano Jiménez Ramírez (Arnedo, La Rioja)
- Clasificación por Equipos
  - Campeón: Elche (Alicante)
  - Subcampeón: León
  - Tercero: Lugo

## MI carril



**ALQUILER.** Los coches de alquiler, que muchos de ustedes contratarán estas vacaciones, no son del todo fiables. Lo dice un estudio del RACC realizado en diecisiete puntos de alquiler. El 41% de los coches analizados no cumplen las mínimas normas exigidas y obtuvieron una valoración negativa en el estado de los frenos, la dirección o el chasis. Un toque de atención para las empresas: entre otras cosas, porque cobran igual por un coche en perfecto estado que por uno que nos puede hacer una faena. Y grave.



**APARCAR.** Lo de aparcar ya sabemos que está complicadillo: a veces no queda más remedio que meter el coche en el 'agujero', es decir, en el parking. Bueno, pues los empresarios de los aparcamientos parecen poco decididos a facilitar las cosas. Un estudio del RA-CE asegura que el 80% de los 59 analizados en toda España no dispone de pago por minutos. Es decir, que por una mínima gestión nos cobran como si hubiéramos parado a comer. A ver si se aclaran los temas legales y acabamos siendo lógicos: pagando por los servicios prestados... no por la cara.



**CAMAREROS.** Bonita iniciativa de Alcohol y Sociedad, que está dando cursos a camareros para que eviten en lo posible que los clientes que vayan a conducir beban más de la cuenta. Y bonito también el prototipo de carretera cuyo firme se ha construido a partir de neumáticos reciclados. Además de ecológica, es mucho menos ruidosa y da salida a las ruedas viejas, un verdadero problema medioambiental. Curiosidad: para cada kilómetro se necesitan 350.000 neumáticos.

## ¿Cuántos puntos me quedan?



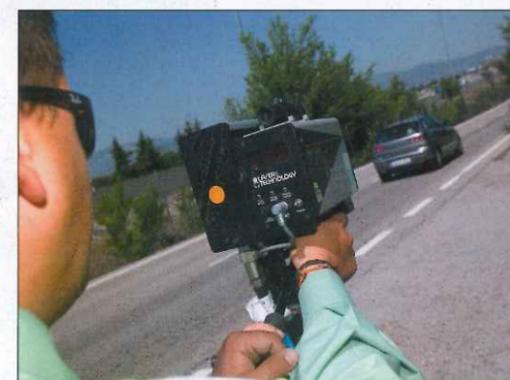
El recibo del seguro, los papeles de haber pasado la ITV, el permiso de conducir, el de circulación... Y, a partir de ahora, en la guantera, o tal vez en la cartera, o quizá simplemente en



JESÚS SORIA

DIRECTOR

la memoria, habrá que llevar un post-it con los puntos negativos que llevamos... o quizá los que nos quedan. Sí, el Permiso por Puntos ha pasado a ser la comidilla de todos. Ya se olvidaron en parte los ecos del Mundial de Cesc, Torres, los "Xavis", Raúl... En las barras de los bares prima el "sin alcohol". Ya sabemos, la mayoría de los conductores son responsables y afrontan el nuevo permiso con total naturalidad. Es como si con ellos no fuera, salvo algún descuido que puede tener cualquiera. Otros, los menos, lo miran de reojo, con miedo... Como los controles de alcoholemia, los de velocidad... Los pocos que intentan eludirlos como sea. No lo pasarían o serían cazados... Prefieren jugar a la ruleta rusa de la carretera. Esos, ahora también tendrán que hacer muchas cuentas con los puntos que les pueden cos-



**LA MAYORÍA DE LOS CONDUCTORES TENDRÁ PUNTOS PARA RATO. OTROS, LOS MENOS, UTILIZARÁN A MENUDO EL COCHE COMO DISCOTECA...**

tar sus "alegrías". Haciendo números, está claro que no merece la pena, por ejemplo, correr y jugarse el crédito de doce que nos dan. Aumenta el riesgo de accidente, de ser pillado en un control... y de perder hasta la mitad del crédito: 6 puntos.

Pero a algunos les gustan las "amistades peligrosas" en la carretera, al volante. Y desde ahora, los coqueteos de los conductores con el alcohol, las drogas, la velocidad, la conducción temeraria, el cinturón, el casco, utilizar el móvil, los antirades y un largo etcétera nos van a costar muy caros. Las infracciones

tienen un valor añadido: además de las multas o la posible retirada del permiso, hay que contar con ese crédito de 12 puntos que nos han dado el 1 de julio y que iremos perdiendo en función de nuestra forma de conducir. La mayoría tendrá puntos para rato. Hasta perderán la cuenta de los que tienen. Otros utilizarán a menudo el coche como discoteca. Volverán a depender de amigos, del transporte público —una buena opción— los taxis, los trenes... Pero no nos debe dar pena: son, con sus barbaridades, quienes más contribuyen a que la accidentalidad en la carretera esté como está. ♦



Más de 23 millones de automovilistas van a conducir mejor; una minoría perderá el permiso

# ARRANCA EL PERMISO POR PUNTOS

El 1 de julio más de 21,5 millones de conductores han estrenado su 'cuenta' de 12 puntos, mientras que otros 2 millones, con una antigüedad del permiso inferior a tres años, lo hace con 8 puntos. Son los puntos imprescindibles para conducir. Para unos pocos infractores contumaces significará una cuenta atrás que les puede dejar sin permiso; pero otros, la mayoría, no sólo incrementarán su saldo de puntos, sino que conducirán mejor porque habrá más seguridad en la carretera. Le recordamos las claves del nuevo sistema.



20

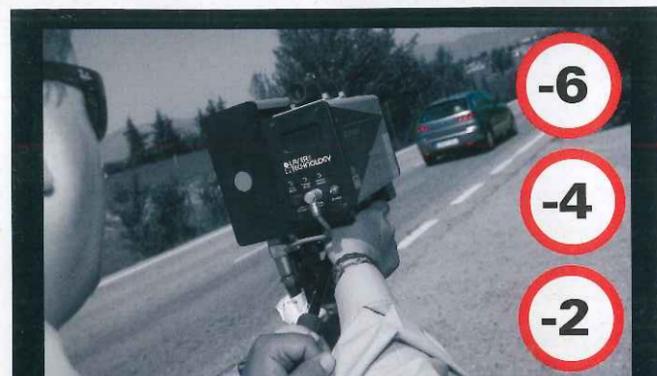
## IMÁGENES PARA PERDER PUNTOS

Con el apoyo de las correspondientes fotos, le mostramos las infracciones graves y muy graves que restan puntos y su cuantía.



**Profesionales.** Exceder en más del 50% en los tiempos de conducción o no respetar (en la misma proporción) los tiempos de descanso: 6 puntos.

-6



-6

-4

-2

**Velocidad.** Sobrepasar en más de un 50% la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar, al menos, en 30 km/h dicho límite: 6 puntos.

Exceder los límites: en más de 40 km/h (salvo el caso anterior), 4 puntos; en más de 30 km/h hasta 40 km/h, 3 puntos; en más de 20 km/h y hasta 30 km/h, 2 puntos.

**Alcohol y drogas** Conducir con una tasa de alcohol de:

- Más de 0,50 mg/l en aire espirado (profesionales y noveles, más de 0,30 mg/l): 6 puntos.

- Entre 0,26 y 0,50 (profesionales y noveles más de 0,15 hasta 0,30 mg/l): 4 puntos.

- Por conducir bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos: 6 puntos.



-6

-4

MAR COGOLLOS, presidenta de AESLEME (\*)

### "QUEREMOS LLEGAR AL CORAZÓN DE LA GENTE"

La vida de Mar dio un giro de 180 grados hace 19 años cuando sufrió un accidente por una distracción del conductor. Se salvó "gracias a que llevaba abrochado el cinturón de seguridad", pero desde entonces necesita una silla de ruedas "porque no tenía bien regulado el reposacabezas".

Desde entonces, se ha entregado a la ayuda de otros accidentados al frente de AESLEME que continúa su campaña permanente de sensibilización "Te puede pasar", en la que un médico y un lesionado medular explican en colegios, institutos y universidades las causas de los siniestros, cómo prevenirlos, lo que se debe hacer con los heridos y cómo cambia la vida des-



pués del accidente. Ya han llegado a más de 1,5 millones de chicos.

La puesta en marcha del permiso por puntos es otra oportunidad en su cruzada contra los accidentes porque, gracias al

Vamos a conducir mejor

www.permisopor puntos.es

## SIN PERMISO, PASO A PASO

1. Algunas de las infracciones que denuncian los agentes de la Guardia Civil, policías municipales, Mossos D'Esquadra o Ertzaina, suponen la resta de puntos.
2. El interesado recibe la resolución sancionadora con los puntos que le van a restar (no depende de ningún criterio subjetivo). Al hacerse firme (un mes), se anota en el Registro de Infractores.
3. El Registro de Conductores e Infractores de la DGT constata que el interesado ha perdido la totalidad de los puntos y lo notifica a la jefatura de Tráfico de la provincia donde reside el interesado.
4. La jefatura de Tráfico inicia el procedimiento de pérdida de vigencia y se lo notifica, dándole 10 días para formular alegaciones.
5. El jefe de Tráfico dicta resolución y acuerda la pérdida de vigencia del permiso o licencia de conducción.
6. El interesado puede interponer recurso de alzada en el plazo de un mes. De no estimarse las alegaciones, se procede a la retirada del permiso.



-6

**Negarse a la prueba.** Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección del grado de alcoholemia, de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos: 6 puntos.



-4

**Exceso de ocupantes.** Conducir un vehículo con un exceso del 50% o más en el número de plazas autorizadas, excluido el conductor, salvo autobuses urbanos o interurbanos: 4 puntos.



-6

**Conducción temeraria.** Conducir de forma manifiestamente temeraria, circular en sentido contrario al establecido o conducir vehículos en competiciones y carreras no autorizadas: 6 puntos.

José Ignacio RODRÍGUEZ  
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Probablemente ningún conductor podrá alegar que no se ha enterado de la entrada en vigor del permiso por puntos porque, desde el mes de diciembre pasado, la Dirección General de Tráfico (DGT) está realizando una exhaustiva campaña permanente para poner a punto el sistema del permiso por puntos y para divulgar las claves de su funcionamiento. La última fase de la campaña, "Con el permiso por pun-

tos vamos a conducir mejor", apela especialmente a la implicación y responsabilidad de los conductores para lograr la máxima eficacia de la nueva medida. Porque a partir del 1 de julio la implicación de todos conduciendo con respeto a las normas de circulación permitirá notar la diferencia entre el antes y el después de su implantación.

A lo largo de estos meses, la DGT ha pretendido transmitir un mensaje tranquilizador con tres ideas básicas: la necesidad e implicación de todos los conductores ("Cada vez que conduzcas con responsabilidad, harás posible la diferencia"); las consecuencias para quie-

## CÓMO CONOCER EL SALDO

**Por Internet:** En [www.dgt.es](http://www.dgt.es), con su DNI y la fecha de expedición del permiso. Podrá consultar más datos (estado de su expediente, bonificaciones, etc.) mediante un certificado de identidad electrónico. Además podrá consultar dudas en [www.permisopor puntos.es](http://www.permisopor puntos.es) y en el teléfono 902 200 677

## NO SE PIERDEN MÁS DE 8 PUNTOS AL DÍA SALVO...



Los conductores no pueden perder más de 8 puntos por acumulación de infracciones en un solo día. Pero hay una excepción cuando se trata de las siguientes infracciones: 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. En este caso se perderá el número total de puntos que corresponda, sin limitaciones.

nes no cumplan las normas ("perderán todos sus puntos y por lo tanto perderán el permiso de conducir"); y el beneficio social que esta medida supondrá ("que todos circulemos más seguros").

Como una parte más de los mecanismos que ha puesto en marcha la DGT en la tarea de concienciación e información sobre el permiso por puntos, la revista "Tráfico y Seguridad Vial" -que a lo largo de este año ha venido dedicando amplios reportajes al permiso por puntos, incluido un suplemento especial del que se han distribuido más de 1,8 millones de ejemplares- continuará tra-



**Arrojar objetos.** Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes: 4 puntos.



**Crear riesgo.** Conducir de forma negligente creando un riesgo cierto y relevante para los otros usuarios de la vía: 4 puntos.



**No respetar la prioridad.** Incumplir las disposiciones legales sobre prioridad de paso y la obligación de detenerse en la señal de stop y en los semáforos con la luz roja encendida: 4 puntos.



## CURSOS PARA RECUPERAR EL PERMISO

- Si un conductor se queda sin permiso tendrá que superar un curso (también una prueba) para recuperarlo, aunque 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. Además se incluye dinámica de grupos, destinada 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.



tando de ofrecer la información más útil de modo sencillo y comprensible sobre las claves del nuevo sistema. Se las recordamos:

**UN TÍTULO DE CONFIANZA.** En primer lugar, con el nuevo sistema el permiso de conducir ya no es una autorización que sirve para toda la vida. Por el contrario, el permiso por puntos es un título de confianza que otorga la sociedad al conductor para poder conducir. El único requisito es que éste disponga en todo momento de un saldo positivo de puntos que se pueden perder por infringir determinadas normas. Cuando se agotan, se pierde la autorización para conducir.

**ARRANCAR CON 8 Ó 12 PUNTOS.** Desde el 1 de julio, algo más de 21,5 millones de conductores estrenaron el nuevo sistema con 12 puntos. Y algo más de 2 millones de conductores, cuya antigüedad en el permiso es de menos de 3 años, lo hizo con 8 puntos; los mismos con los

## CÓMO CONSEGUIR PUNTOS

**BONIFICACIÓN POR NO INFRINGIR.** Usted parte con 12 puntos. Si durante tres años no comete ninguna infracción de las que restan puntos, conseguirá 2 puntos más. Y si pasan otros tres años sin sanciones, sumará otro punto extra. Es decir, puede llegar a atesorar hasta 15 puntos.

**DOS AÑOS SIN INFRACCIONES.** Si a usted le han restado algún punto, podrá recuperar su crédito inicial de 12 puntos si no infringe durante dos años (tres años si entre las infracciones había alguna muy grave).

**CON UN CURSO.** Si ha perdido algún punto, también tiene la opción de realizar un curso de sensibilización y reeducación para recuperar, como máximo, 4 puntos.



que contará cualquier conductor que, después de perder todo su crédito, consiga recuperar el permiso. Y da igual que usted tenga el permiso de conducir de nuevo formato (plástico) o el antiguo: automáticamente, y sin necesidad de ningún trámite, según la antigüedad de su permiso, usted ya está conduciendo con su saldo particular.

**SE PIERDEN PUNTOS** por determinadas infracciones graves o muy graves cuando la sanción es firme (un mes después de recibir la resolución en la que se comunica la sanción impuesta y los puntos que se descuentan); o si ha presentado recurso, cuando le notifiquen su resolución. Usted, con su comportamiento como conductor, será el responsable de la administración de tan preciado tesoro.

**PERDER PUNTOS Y DINERO.** La puesta en marcha del permiso por puntos es independiente del actual sistema sancionador y, por lo tanto,



**Adelantar con peligro.** Incumplir las disposiciones legales sobre adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o en circunstancias de visibilidad reducida: 4 puntos.

**Poner en peligro a ciclistas.** Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas: 4 puntos



**Marcha atrás.** Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías: 4 puntos. El mismo descuento de puntos tendrá lugar por circular por autopistas o autovías con vehículos con los que esté expresamente prohibido, o por conducir un vehículo sin poseer el permiso o licencia que le habilite para ello: 4 puntos.

## LA OPINIÓN DE LOS EXPERTOS

Así valoran los expertos la puesta en marcha del permiso por puntos

**LUIS MONTORO**

Director de Intras

"Lo más importante es su filosofía final. Hasta ahora, con los infractores sólo existía una política sancionadora. Ahora se les va a reeducar, para informarles del riesgo, para cambiar las actitudes, para concienciar sobre la importancia del respeto de las normas, etc., algo que sin duda significa un giro radical en las estrategias preventivas de los siniestros".



**JAIME GIL ROBLES**

Director general de la Fundación Alcohol y Sociedad

"El carné por puntos se perfila como una medida positiva, ya que, en aquellos países que se ha implantado, se ha reducido la siniestralidad. En cualquier caso, se debe considerar como una pieza más y no como solución única al problema de los accidentes de tráfico. En este sentido, no debemos perder de vista la educación vial y las campañas de sensibilización ante este problema".



**ANA MARÍA CAMPO**

Presidenta de Stop Accidentes

"Como madres de víctimas del tráfico, esperamos todo de la Justicia, que debe actuar con más rigor con los delincuentes. Toda decisión judicial, más allá de la represión, debe tener un eco social y preventivo. También reeducador. Si no es así, no creemos que el carnet por puntos pueda solucionar estas cifras escalofriantes diarias".



**EMILIO CALATAYUD**

Juez del Tribunal de Menores de Granada

"Espero que resulte eficaz; pero habrá que verlo porque cada vez observo que se cometen más infracciones, muchas barbaridades -sobre todo de velocidad- que hay que atajar. Ojalá que con el permiso por puntos sea posible".



**ANDONI ARRIOLA**

Director de Tráfico del Gobierno Vasco

"En el País Vasco, el nuevo permiso ayudará a rebajar la tasa de accidentalidad en carretera por debajo de los 60 fallecidos por millón de habitantes y consolidará los hábitos de respeto en la conducción que estamos impulsando con nuestro Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006".



**RAFAEL OLMOS**

Director del Servei Català de Trànsit

"Permitirá que los conductores asuman su tarea con responsabilidad para conseguir el bienestar que queremos para nuestro país. Se formará a los que más lo necesitan, los infractores reincidentes y recalcitrantes con las normas. El permiso por puntos no será una panacea, pero favorecerá la seguridad vial y ayudará a reducir la siniestralidad de nuestras calles y carreteras".



**JORDI JANÉ I GUASCH**

Presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso

"Debe contribuir, de manera decisiva, a una disminución de los accidentes y a un cambio en las actitudes de los conductores. Por sí solo no será una varita mágica, pero contribuirá a la necesaria reeducación y tendrá efectos preventivos, al igual que ha pasado en otros países que ya lo han implantado. Todas las Administraciones deberán implicarse a fondo".



**JOSÉ MIGUEL BAEZ**

Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas

"Ya nos pronunciamos a favor en 1991 ante el Senado. No hay duda de que supondrá una gran mejora en la seguridad vial del país, aunque no será la panacea para acabar con los accidentes de tráfico. Su efectividad dependerá, en buena medida, del grado de coordinación que alcancen las diferentes Administraciones y sus respectivas fuerzas policiales".



**Dificultar el adelantamiento.** Aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento por el conductor del vehículo que va a ser adelantado: 4 puntos.



-4

**Incumplir las señales de los agentes.** No respetar las señales de los agentes que regulan la circulación: 4 puntos.



-4

**No guardar la distancia.** No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede: 3 puntos.



-3

## CURSOS PARA OBTENER 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 es de 12 horas y se estructuran de la siguiente manera:
  - ◆ Seguridad vial (parte común): 7 horas; y reflexión y debate en grupo: 1 hora destinada a la reflexión y debate en grupo.
  - ◆ Parte específica para cada conductor: 4 horas.



no lo modifica. Es decir, además de restarle los puntos correspondientes, por las infracciones graves le impondrán una sanción de 91 a 300 €, con la posibilidad de que, además, le suspendan el permiso por un período de 1 hasta 3 meses; por las muy graves, siempre se suspende el permiso (1 a 3 meses) y la cuantía económica oscila entre 301 a 600 €.

**RECUPERAR PUNTOS.** El sistema, no obstante, le brinda la oportunidad de recuperar puntos perdidos, bien dejando de infringir o haciendo un curso; incluso, existe la posibilidad de aumentar hasta 15 puntos su saldo inicial de 12, si es un buen conductor. De hecho, para el 2 de julio de 2009, se prevé que muchos conductores estarán circulando con 14 puntos

**QUEDARSE SIN PERMISO.** Cualquier conductor que se quede sin puntos perderá el permiso. Claro que puede obtener uno nuevo si supera un curso de sensibilización y reeducación y una prueba posterior. Pero antes, la primera vez deberá esperar 6 meses, y 12 en sucesivas ocasiones (para los profesionales 3 y 6 meses, respectivamente).

En todos los casos obtendrán el permiso, pero no con 12 puntos, sino con 8.

Se prevé que los efectos de esta nueva medida —que, según el director general de Tráfico, Pere Navarro, irá acompañada más adelante con más Guardias Civiles, más sanciones y más rápidas— se manifiesten en una reducción significativa de los accidentes, igual que ha ocurrido en otros países, como Francia, Italia, Alemania, etc. donde ya se ha aplicado el permiso por puntos.

Según Luis Montoro, director del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), encargado del diseño de los cursos de sensibilización y reeducación, está demostrado que el permiso por puntos presenta una serie de claras ventajas y, aunque es difícil conocer el impacto directo sobre la reducción de la accidentalidad, se calcula que puede oscilar entre el 5 y el 15%, sobre todo en los primeros años. Además, señala, "se ha descubierto que la reincidencia en las infracciones disminuye alrededor de un 50%; sabemos que los conductores tienen una fuerte presión de amigos, padres, en la empresa, etc., para no perder puntos; aparte de todo ello, se crea un fuerte debate social sobre la seguridad vial que, sin duda, favorece la prevención de la siniestralidad".

## MOTORISTAS: PAGARÁN POR LOS PASAJEROS

El sistema sólo contempla el descuento de puntos si la infracción está relacionada con una acción para la que es necesaria la autorización para conducir. Por lo tanto, quedaría excluido un ciclista denunciado por conducir bajo los efectos del alcohol o el ocupante de un turismo que no lleva abrochado el cinturón. Tampoco le quitarán puntos al conductor de una motocicleta si el pasajero no lleva el casco, aunque será responsable de la sanción económica.

**Usar el móvil.** Usar manualmente el teléfono móvil, auriculares o cualquier otro dispositivo que impida estar atento mientras se conduce: 3 puntos.



-3

**Sin cinturón, casco...** Conducir sin utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección o dispositivos de seguridad obligatorios: 3 puntos.



-3

**Paradas peligrosas.** Parar o estacionar en las curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones o cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo a la circulación o los peatones, así como en los carriles destinados al transporte público: 2 puntos.



-2

## LA OPINIÓN DE LOS FAMOSOS

Periodistas, humoristas, actrices, científicos, etc. hacen su pronóstico sobre el permiso por puntos

MAMEN MENDIZÁBAL  
Periodista



"Soy partidaria del permiso por puntos porque veo que hay muchísima gente que no respeta absolutamente nada. No sé si se conseguirá algo, pero la experiencia de otros países demuestra que se reducen los accidentes y las muertes".

BERNAT SORIA  
Científico



"El permiso por puntos me parece perfecto. Necesitamos medidas coercitivas como ésta, que además es muy útil por su aspecto progresivo. En los países en los que se usa, las normas se cumplen más y eso ayuda a que haya menos accidentes".

CAYETANA GUILLÉN  
Actriz



"Será positivo para aumentar la seguridad, aunque me agobia un poco por la sensación de ir perdiendo el permiso poco a poco. Es un toque de respeto necesario, porque hacemos muchas tonterías jugándonos la vida y la de los demás".

IÑAKI GABILONDO  
Periodista



"No hay fórmulas milagrosas. Pero hay que emplear todos los instrumentos que puedan contribuir a disuadir a los imprudentes. Por su eficacia probada, debemos recibirlo con satisfacción. Pero ningún control será suficiente sin el autocontrol".

ANTONIO LOBATO  
Periodista



"Espero que funcione como en otros países. Es triste que tengamos que aprender a ser responsables con amenazas como ésta, pero no hay otro camino. Hay que acabar con las imprudencias y reducir las muertes en la carretera como sea".

PEDRO M. DE LA ROSA  
Probador de F-1



"Yo creo que el permiso por puntos es la forma más adecuada de concienciar a la gente de que ha de respetar las normas del tráfico. Está bien, está muy bien. Creo que llega tarde".

MANEL FUENTES  
Humorista



"Debería ser como con Movistar, que te atizan con las facturas y pierdes puntos al cambiar de compañía. Pero si te portas bien, te regalan alguno. Va a costar acostumbrarse y va a crear resquemores, como con el tabaco, pero si se evitan víctimas, será positivo".

MARTÍN BERASATEGUI  
Cocinero



"Es una medida muy positiva, como todas las que se tomen para evitar muertes en carretera. Cuando cada día abro el periódico, no me acostumbro a las noticias de los que mueren en accidente de tráfico... Y no hay día que no suceda..."

MERCEDES MILÀ  
Periodista



"El carnet por puntos es una buena idea, pero no servirá de mucho si no hay recursos para hacerlo realidad y controlar que se cumplan las consecuencias. Creo que es mucho más efectivo convencer que castigar".

JAVIER CANSADO  
Humorista



"El permiso por puntos me parece perfecto. Incluso sería más exigente. Todo lo que se haga para rebajar los accidentes, para que la gente corra menos, bienvenido sea. Yo pondría de velocidad máxima, para no quitar puntos, ir a 80 km/h."

MATIAS PRATS  
Periodista



"Esperamos con ilusión que este carnet por puntos destierre definitivamente de nuestras carreteras los malos hábitos en la conducción. También será un punto a favor para aquellos conductores que respetamos las normas".

CARMEN POSADAS  
Escritora



"Estoy muy contenta de la entrada en vigor del permiso por puntos. Soy partidaria porque todo son ventajas. Desde luego, hará pensar a muchos conductores, como mi yerno, que conduce rapidísimo y está todo el día en la carretera".

**Cambio de sentido.** Efectuar un cambio de sentido incumpliendo las normas: 3 puntos. En cambio se perderán 2 puntos por utilizar cualquier sistema de detección de radares para eludir la vigilancia de los agentes de tráfico o por circular sin alumbrado cuando sea obligatorio o utilizarlo sin ajustarse a lo establecido reglamentariamente: 2 puntos.



**Menores en moto.** Circular con menores de 12 años como pasajeros de motocicletas o ciclomotores con las excepciones reglamentarias: 2 puntos.

## ESFUERZO DIVULGATIVO

- Folleto informativo distribuido en 16 millones de hogares.
- Anuncios de sensibilización en TV en todos los canales nacionales y autonómicos e inserciones en prensa escrita.
- Suplemento de 8 páginas del que se han distribuido más de 1.400.000 encartes en revistas especializadas en motor y de asociaciones de automovilistas.
- Concurso en todas las cadenas de radio de ámbito nacional, a través de su web, con importantes premios que se sortearán entre quienes contesten correctamente un test sobre el permiso por puntos.
- Programa de Aprendizaje a través de la web [www.permisopor puntos.es](http://www.permisopor puntos.es) para recibir por e-mail o mensajes sms contenidos relacionados con el permiso por puntos.
- Simulador de casos. A través de [www.permisopor puntos.es](http://www.permisopor puntos.es), se puede acceder a un programa interactivo y comprobar personalmente cómo puede afectar una determinada sanción al crédito de puntos de un conductor determinado.
- Campaña en principales portales de ámbito nacional y en los de los grupos editoriales con mayor cobertura.
- Carteles y folletos distribuidos por las jefaturas provinciales de Tráfico en todas las entidades relacionadas con la seguridad vial de su ámbito.

## PRUEBE A RECUPERAR SU PERMISO...

La prueba final para recuperar el permiso, tras superar el curso de sensibilización y reeducación, consiste en realizar un test de 30 preguntas en la jefatura provincial de Tráfico. Dispone de un tiempo de un minuto por pregunta y no podrán cometer más de tres errores. Si no supera la prueba, podrá presentarse dos veces más, aunque previamente deberá hacer un ciclo formativo de cuatro horas (100 euros) en el centro donde realizó el curso. Si la supera, recupera el permiso con un saldo de 8 puntos.

Incluimos una muestra de 5 preguntas de las que se plantearán en los test de la prueba. ¿Se atreve a contestarlas?

**1. Los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte entre las personas:**

- (Señale la alternativa correcta)
- Jóvenes de entre 16 y 25 años
  - De entre 40 y 50 años.
  - Mayores de 65 años.

**2. Conforme aumenta la vejez del vehículo, sobre todo a partir de los 10 años:**

- La probabilidad de tener un accidente es cada vez menor.
- La probabilidad de tener un accidente es prácticamente la misma que con un vehículo nuevo, por lo que no es necesario tomar ninguna medida de precaución extra.
- La probabilidad de tener un accidente es cada vez mayor, por lo que es muy importante que lo revise cada vez más a menudo y tome más precauciones al volante.

**3. Respecto a las fuerzas que se implican en un accidente de tráfico:**

- La energía que se implica en un siniestro puede llegar a tener una fuerza descomunal y dar lugar a lesiones muy graves, pero sólo a altas velocidades.
- La energía que se implica en un siniestro puede llegar a tener una fuerza descomunal, pero esto no tiene por qué dar lugar a lesiones graves en los ocupantes.

**c) La energía que se implica en un siniestro puede llegar a tener una fuerza descomunal y dar lugar a lesiones muy graves, incluso a bajas velocidades.**

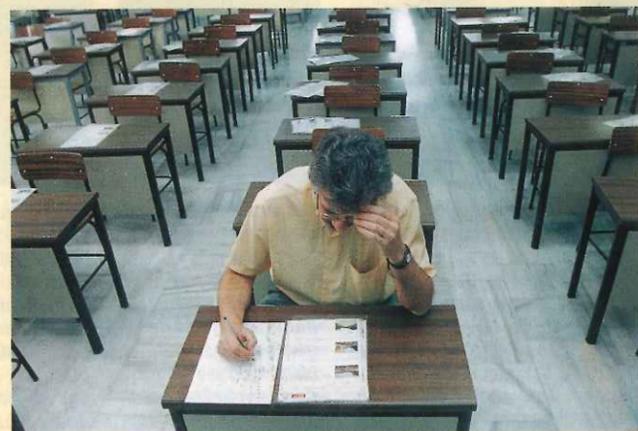
**4. Respecto a la velocidad excesiva o inadecuada:**

- Es una de las principales causas de accidente de tráfico, junto con las distracciones y el alcohol.
- No tiene una especial relación con los accidentes de tráfico, por lo que se puede circular a mayor velocidad de la permitida con total seguridad.
- Los estudios científicos de accidentes de tráfico no han conseguido demostrar claramente su relación con la siniestralidad vial.

**5. ¿Qué tasa de alcoholemia resulta totalmente segura para la conducción?**

- Hasta 1,5 g/l.
- Hasta 0,5 g/l.
- 0,0 g/l.

Respuestas correctas:  
1 a; 2 c; 3 c; 4 a; 5 c;



El 60% de las sillitas infantiles obtuvo buenos resultados



# CADA VEZ MEJORES

El 60% de las sillitas analizadas son seguras, según los resultados del último informe sobre su seguridad realizado a nivel europeo con participación del RACE y RACC. En las conclusiones se destaca que los mejores resultados los obtuvieron las sillitas que sólo valen para un determinado grupo de peso y que hay que tener especial cuidado con las de bajo coste (precio inferior a 60 euros), que no llegaron a los mínimos establecidos.

Mercedes LÓPEZ

**E**l 60% de las sillitas infantiles analizadas son seguras, según los resultados del último Informe 2006 sobre la Seguridad en los Sistemas de Retención Infantil (SRI), que realiza el consorcio EuroTest, en el que participan el RACE y el RACC. Se examinaron 25 sillitas del mercado español. Las sillitas seleccionadas abarcan todos los grupos (0, 0+, I, II y III) y, por marcas, se eligieron desde las más costosas a las llamadas de 'bajo coste', su precio es inferior a 60 €. Al comparar los resultados con los de la pasada edición, se comprueba que han mejorado los niveles de seguridad y que, en general, las puntuaciones son peores en las sillitas permitidas para más de una clase de peso, en comparación con los SRI que corresponden a una sola, en especial en las que incluyen las categorías 0 y I. Por ello, el RACE indica que los niños que son transportados primero en un capazo (grupo 0+) y, posteriormente,

en una sillita de la categoría I, están protegidos mucho mejor.

Este año ha sido el primero en el que se han analizado las que incorporan instalación para sistemas Isofix en todas las clases de peso. Es cierto, que su facilitan la instalación y mejoran la seguridad, pero al comprarlas, los padres deben cerciorarse que se adapta al sistema Isofix de su vehículo, porque sólo los coches más nuevos equipan los puntos de anclaje necesarios para alguna de estas sillitas, como es el caso de Bebe Confort, modelo Iseos Safe Side Isofix y Casualplay, modelo Beat Fix.

Asimismo, se destaca la importancia de montar los sistemas en sentido contrario a la marcha, porque, aseguran "se reduce entre tres y cinco veces la fuerza que debe soportar el cuello del niño en caso de colisión". Por último, el RACE subraya que "a pesar de los resultados obtenidos, aun existe margen de mejora, ya que ninguna de las sillitas testadas este año ha obtenido la calificación de 'muy satisfactoria'".

Más información

[www.racc.es](http://www.racc.es) y [www.race.es](http://www.race.es)

## LOS RESULTADOS, SILLITA A SILLITA

GRUPO 0, HASTA 10 KILOS DE PESO O HASTA LOS 12 MESES, APROXIMADAMENTE.



BIEN

**AKTA GRACO.**  
Modelo **BOXETTE**

Sillita tipo capazo muy pequeña, lleva unos sistemas de cinturón tipo tirantes sin tensión central del cinturón que se han quedado obsoletos. Se comportó muy bien en el choque lateral. Entre sus puntos débiles hay que destacar que no se puede sujetar firmemente del todo al vehículo y que su reposacabezas es muy pequeño para niños corporalmente grandes. Instalación sencilla.

GRUPO I, DE 9 A 18 KILOS O HASTA LOS 4 AÑOS, APROXIMADAMENTE



BIEN

**BEBÉ CONFORT.** Modelo **ISEOS SAFE SIDE Isofix**

Pesada y cara, consiguió sus mejores puntuaciones en materia de seguridad y manejo, cuando se utiliza con Isofix. La instalación opcional (con cinturón de tres puntos de anclaje) ofrece resultados no tan buenos. Su comportamiento en choque frontal no fue demasiado bueno. Instalación sencilla.



BIEN

**MAXI COSI.** Modelo **TOBI**

Es una de las mejores sillitas con instalación mediante el cinturón del vehículo para niños de 9 a 18 kilos de peso. Su instalación es sencilla y obtuvo buenas puntuaciones en todas las disciplinas del ensayo. La adaptación escalonada del cinturón al tamaño de los niños, sin tener que extraer el cinturón, ofrece ventajas.



BIEN

**MAXI COSI.** Modelo **PRIORIFIX**

Es una sillita pesada y cara que consiguió sus mejores puntuaciones en materia de seguridad y manejo, cuando se utiliza con Isofix. La instalación opcional (con cinturón de tres puntos de anclaje) ofrece resultados no tan buenos. Sus instrucciones de manejo y advertencias son fácilmente comprensibles.



ACEPTABLE

**CASUALPLAY.** Modelo **BEAT FIX**

Es una sillita pesada y de precio alto. Los mejores resultados los obtuvo cuando se utilizó el sistema de fijación Isofix, pero no fue así cuando se montó con tres puntos de anclaje. Su comportamiento no fue bueno en el choque frontal. Además, su instalación es complicada, sus instrucciones son complejas y es difícil sujetar al niño con el cinturón de seguridad.

GRUPO 0+, HASTA LOS 13 KILOS O HASTA LOS 18 MESES, APROXIMADAMENTE



BIEN

**BOBOBLINE.** Modelo **EASYBOB MAXI SPP**

Silla tipo capazo, muy ligera, con cinturón tipo tirantes y tensión central del cinturón. Destacó su comportamiento tanto en el choque frontal como en el lateral, con una sujeción de la cabeza alta. Aunque no se puede sujetar firmemente al vehículo. Su instalación es sencilla.



BIEN

**CHICCO.** Modelo **SYNTHESIS X-PLUS**

Silla tipo capazo con cinturón tipo tirantes y tensión central del cinturón. Buen resultado en choque frontal y en el lateral. La sujeción de la cabeza es alta y la instalación, sencilla. Como punto débil, destaca que no se puede sujetar firmemente al vehículo.



BIEN

**BRITAX.** Modelo **ROCK-A-TOT PLUS SI**

Sillita tipo capazo muy li-



BIEN

**KIDDY.** Modelo **MAXI PRO**

Sillita tipo capazo. Buen comportamiento en choque frontal, pero medio en choque lateral. El recorrido del cinturón no es bueno y no se sujeta firmemente al coche. Es fácil de instalar, aunque resulta complicado sujetar al niño con el cinturón de seguridad.



BIEN

**PEG PEREGO.** Modelo **PRIMO VIAGGIO SIP**

Sillita tipo capazo que obtuvo buenos resultados en el choque frontal y lateral. El recorrido de su cinturón no es satisfactorio y no se puede sujetar firmemente al coche. Además, su instalación es complicada y las instrucciones de manejo y advertencias no son comprensibles.



BIEN

**RECARO.** Modelo **YOUNG PROFI PLUS**

Sillita tipo capazo instalada por medio del sistema Isofix. La adaptación escalonada del cinturón al tamaño de los niños, sin tener que extraer el cinturón ofrece ventajas. Sus resultados en choque frontal y lateral fueron buenos, así como la sujeción de la cabeza. Su instalación e instrucciones son sencillas.



MUY MAL

**JANÉ.** Modelo **MATRIX PRO**

Puede instalarse tanto en sentido contrario a la marcha como de lado. En este caso, el niño sólo utiliza el cinturón de pelvis. Durante el choque, el dummy salió lanzado fuera del capazo y, al quedar desprotegido, resulta muy difícil evitar el choque de la cabeza contra el asiento delantero. Además, su instalación es complicada y las instrucciones no son claras.



MAL

**FISHER PRICE.** Modelo **SAFE VOYAGE INFANT CARRIER**

Sillita tipo capazo con

GRUPO I-II-III, DE 9 A 36 KILOS O HASTA LOS 12 AÑOS, APROXIMADAMENTE



BIEN

**KIDDY.** Modelo **LIFE PRO**

Cojín elevador con respaldo y sistema de retención corporal. Buenos resultados en choque lateral y sujeción de la cabeza alta. Pero no tan buenos en el choque frontal y recorrido inconveniente del cinturón. Resulta difícil de sujetar al vehículo y su adaptación al tamaño del niño es complicada. Su instalación es sencilla y rápida.



ACEPTABLE

**BRITX.** Modelo **EVOLVA 123 ULTRA**

Silla tipo capazo con cinco puntos de anclaje. Obtuvo buenos resultados en el choque lateral. Recorrido óptimo del cinturón y adaptación muy sencilla al tamaño del niño. En el choque frontal, su comportamiento fue medio. La silla no se puede sujetar firmemente al coche y sus instrucciones de manejo y advertencias son insatisfactorias.



MAL

**FISHER PRICE.** Modelo **SAFE VOYAGE 3 STAGE BOOSTER**

Silla tipo capazo. Los niños de más de 25 kilos no podrán utilizar el respaldo, de manera que carecerán de toda clase de protección en caso de choque lateral. Resultados medios en choque frontal y malos en lateral. Resulta difícil sujetarla firmemente al vehículo y la sujeción que ofrece a la cabeza es insatisfactoria. No se recomienda este asiento sin respaldo.



MAL

**NANIA.** Modelo **SOLO**

Silla tipo capazo que para niños de peso superior a 25 kilos, que no usan ya el respaldo, no ofrece protección en caso de choque lateral. Malos resultados tanto en choque frontal como en lateral. La sillita se sujeta con dificultad al coche y la sujeción de la cabeza no es satisfactoria. Sus instrucciones de manejo y advertencias poco claras. No se recomienda sin respaldo.

GRUPO II-III, DE 15 A 36 KILOS, O HASTA 12 AÑOS, APROXIMADAMENTE



BIEN

**CONCORD.** Modelo **LIFT EVO PT**

Cojín elevador con respaldo. Son aconsejables a partir de los cuatro años, ya que los menores de esta edad, suelen ir intranquilos y, al quedarse dormidos, se inclinan hacia delante. Buen comportamiento en choque lateral y sujeción alta de la cabeza. Resultados medios en choque frontal. No se sujeta firmemente al coche. Adaptación muy sencilla al tamaño del niño.



BIEN

**CYBEX.** Modelo **SOLUTION PLUS**

Cojín elevador con respaldo. Bien en choque lateral. Medio en choque frontal. La sujeción que ofrece a la cabeza es alta, pero no



BIEN

**RÓMER.** Modelo **KID PLUS 06**

Cojín elevador con respaldo. Obtuvo buenos resultados tanto en choque frontal como lateral. El recorrido del cinturón es óptimo y su adaptación al tamaño del niño muy sencilla. Fácil de instalar, con instrucciones fácilmente comprensibles. No se sujeta firmemente al vehículo.



ACEPTABLE

**BOBOBLINE.** Modelo **MULTIBOB SPP**

Cojín elevador con respaldo que obtuvo resultados medios tanto

en el choque frontal como lateral. La guía inferior del cinturón se rompió en el choque frontal. La sillita no se puede sujetar firmemente al coche. La sujeción de la cabeza es alta. Instalación muy sencilla y rápida.



ACEPTABLE

**CHICCO.** Modelo **KEY 2-3**

Cojín elevador con respaldo. Buen comportamiento en el choque lateral, pero no así en el frontal durante el que se rompió la guía inferior del cinturón. La sujeción que ofrece a la cabeza es alta. La silla no se puede sujetar firmemente al vehículo. Resulta fácil sujetar al niño con el cinturón de seguridad e instalar la sillita.



ACEPTABLE

**RENOLUX.** Modelo **TOPCONFORT**

Cojín elevador con respaldo. En las pruebas obtuvo buenos resultados en cuando al recorrido del cinturón y la sujeción de la cabeza, pero no en la carga que soportan los niños en caso de choque frontal y lateral. Es difícil sujetar la sillita al vehículo y sus instrucciones de manejo y advertencias son insatisfactorias.

## PRUEBAS MUY EXIGENTES



Para determinar la puntuación de las sillitas, se tienen en cuenta dos aspectos: la seguridad y la facilidad de uso. Las pruebas de seguridad son más exigentes que las establecidas por la legislación para la homologación de un dispositivo infantil, porque incluyen un choque lateral y otro frontal a una velocidad de impacto de 64 km/h. Así se miden las cargas que soportan la cabeza y el cuello, el recorrido del cinturón y el comportamiento del reposacabezas.

Para comprobar la facilidad de uso, se evalúan las posibilidades de manejo erróneo, el cierre y apertura del cinturón de seguridad del niño, el montaje y desmontaje y las instrucciones de manejo. Desde el RACC se aclara que "ambos aspectos -seguridad y facilidad de uso- se califican con el mismo baremo, porque la sillita más segura, mal colocada, por la complicación de su instalación o de sus instrucciones, no protege al niño".

Considera que las distracciones son la principal causa de accidente

# F. ALONSO, "MAESTRO" EN SEGURIDAD VIAL

Al volante no corre, no bebe y está atento al 100%. El campeón de Fórmula-1, Fernando Alonso, está demostrando ser también el primero en seguridad vial. En varios encuentros con niños y adolescentes ha destacado aspectos tan importantes como abrocharse siempre el cinturón, llevar siempre el casco y no distraerse al volante.

Fernando Alonso asegura estar "comprometido con la seguridad vial y siempre que pueda hacer algo, lo haré".



Helena GIL

## PERMISO POR PUNTOS

Fernando Alonso considera "de momento, una incógnita" la próxima entrada en vigor del permiso por puntos, aunque confía que sea "una buena medida porque en los países en los que ya está, funciona muy bien".

## DISTRACCIONES

La falta de concentración a la hora de ponerse al volante es, según el joven piloto, "el principal problema y el mayor peligro para la seguridad vial, por encima de la velocidad; cuando yo estoy al volante, sea en el R26 o sea en mi turismo, vivo y me meto en el coche al 100%".

## ALCOHOL

Fernando Alonso asegura que siempre que sale con sus amigos conduce él y jamás prueba el alcohol. "No necesitamos turnarnos al volante, porque yo nunca bebo, y, además, a ellos les gusta que conduzca yo".

## VELOCIDAD

"El mejor consejo que puedo dar es que la gente cumpla los límites de velocidad. Yo ni siquiera sé si mi turismo corre más de 120 km/h, porque en carretera lo que menos me apetece es correr, ya he soltado toda la adrenalina en el circuito; además, los coches y recorridos de Fórmula-1 están

hechos para circular a una velocidad bien distinta a la de las carreteras corrientes". Una anécdota: la única falta que figuró en su examen para obtener el permiso de conducir fue una leve por circular demasiado despacio.

## CINTURÓN Y CASCO

En el monoplaça, los pilotos llevan seis cinturones de seguridad y es "precisamente gracias a ellos por lo que no nos pasa nada en los accidentes. No ponerse el cinturón o el casco es de locos, yo soy un fanático del cinturón y me lo pongo hasta para dar marcha atrás dos metros".

## EDUCACIÓN

"La educación en los jóvenes y más aún en los niños es fundamental para que en el futuro sean mejores conductores". Por ello, considera necesario que la educación vial pase a ser una asignatura más en el colegio, obligatoria para todos, como las matemáticas. Además, para el joven piloto, el papel de los padres en la enseñanza de buenos comportamientos de seguridad a sus hijos es fundamental: "Cada vez que se suben al coche ponen su vida y la de los demás en juego y hay que tomarlo muy en serio".

## PADRES CONDUCTORES

El campeón de Fórmula-1 se quedó per-



plejo tras la afirmación de un chaval que consideraba que la mayoría de los conductores se comportan igual que su padre: saltándose los semáforos en rojo, circulando a más velocidad de la permitida... Sin embargo, Fernando respondió sin la menor duda que "sólo unos pocos, como tu padre, incumplen las normas por sistema, la mayoría son prudentes".

## MULTAS

El piloto español se considera un buen conductor y asegura cumplir siempre las normas, por lo que nunca le han puesto una multa. "Bueno, una vez sí, por aparcamiento en Inglaterra", confiesa.

## MÓVIL Y CIGARRILLOS

"Conduciendo, sobre todo en autopista, donde recorres muchos metros en pocos segundos, tienes que estar con los cinco sentidos y hablar por el móvil o fumar hacen que no veas todo, te despistan". ♦



En 2005 se vendieron en Europa 9 millones de equipos de navegación

## GANAR TIEMPO, ¿PERDER SEGURIDAD?

Los navegadores están de moda. Integrados en el vehículo o portátiles, cada vez son más los conductores que disponen de un sistema de navegación. Gracias a servicios como la información en tiempo real del tráfico, mediante el TMC, se pueden evitar atascos y la noción de "conductor perdido" pasar a la historia, pero también distraen y pueden ser muy peligrosos para la seguridad vial si no se utilizan adecuadamente.

**Helena GIL**  
Fotos: Paul Alan PUTNAM. Infografía: DLIRIOS

Los sistemas de navegación informan al conductor sobre la ruta hacia su destino y combinan la posibilidad de posicionar el vehículo, mediante GPS, con la información contenida en el CD o DVD de cartografía digital (que actualmente cubre el 100% del territorio español); así, el sistema es capaz de orientar al conductor a través de sencillas instrucciones verbales.

En 2005, más de 75.000 turismos vendidos en España incorporaban un navegador, frente a los 50.000 del año anterior (+50%). Por su parte, en Europa se vendieron el año pasado cerca de 9 mi-

### CONSEJOS PARA SU BUEN USO

- ✓ La información que se envía debe ser correcta, actualizada y precisa.
- ✓ Debe llevar un sistema de voz incorporado para evitar distracciones.
- ✓ La colocación del dispositivo no debe interferir en la visión del conductor.
- ✓ Tiene que estar bien sujeto para evitar daños en caso de impacto.
- ✓ El usuario debe conocer el sistema previamente (simbología, mensajes y manejo).
- ✓ Ajustar los parámetros antes del viaje, nunca durante el mismo.

llones de equipos, tanto fijos como portátiles. "El mercado europeo de navegación se ha convertido, por encima de norteamericano y japonés, en el mayor del mundo y en dos años se han triplicado las ventas", asegura James Murrug, responsable comercial de Navteq (proveedor de mapas digitales). Tan espectacular incremento se debe, principalmente, al auge de los navegadores portátiles, que el año pasado se hicieron con el 75% de la cuota de mercado.

Mientras que los vehículos de las gamas altas siguen incorporando navegadores fijos, los de las medias y bajas se abastecen con los portátiles. Además de estos navegadores portátiles "dedicados" (específicos para navegar), está a la venta software de navegación para PDA (agendas electrónicas) y

## LO MEJOR Y LO PEOR DE LOS NAVEGADORES

### Ventajas:



- ▶ **Menos estrés:** no necesitan estar tan pendientes de buscar su camino. Mayor atención a la conducción.
- ▶ **Menos retenciones:** gracias a la información sobre incidencias, el navegador calcula rutas alternativas.
- ▶ **Más ahorro:** al evitar tramos conflictivos, atascos... se ahorra combustible y emisiones (7%) y tiempo (15%) en los trayectos.

### Inconvenientes:

- ▼ **Distracciones:** si se programa manualmente, se le dedica al navegador parte de la atención.
- ▼ **Desvío de la vista:** consultar la pantalla del navegador en sistemas que no son de voz supone desviar la vista de la carretera.
- ▼ **Fallos de cartografía:** cambios recientes en calles o en señales pueden hacer que el navegador indique una maniobra prohibida.



(Fuente: FITSA y elaboración propia)

para teléfonos móviles con sistema operativo incluido (Smartphones).

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha realizado un estudio sobre estos tres sistemas de navegación portátiles, centrándose en la manejabilidad, precisión y pruebas en ruta y en túneles. Los equipos 'dedicados' son los de más fácil manejo. En cuanto a los problemas presentados, en la PDA se manifestó que, a menos que se inhabilitara el ahorro de energía, se

bloqueaba el equipo, con la consecuente pérdida de configuración. Tanto el móvil como el equipo 'dedicado', en navegación dinámica, se bloqueaban al pedirles un recálculo de ruta.

**LA NAVEGACIÓN DINÁMICA.** En función del equipo, es posible integrar y presentar al usuario información sobre el estado del tráfico en tiempo real (atascos, condiciones meteorológicas adversas, accidentes...) y utilizarla para el cálculo de la ruta óptima. Es la llamada navegación dinámica o TMC, operativa en España desde 1999. La DGT, el Servei Català del Trànsit y la Dirección de Tráfico del País Vasco se encargan de elaborar la base de datos que contiene el listado de localizaciones y eventos. Desde marzo de este año está disponible la nueva tabla de la DGT, con 7.763 puntos en la red de carreteras con información disponible (3.186 más que en 1999). Además, sólo se envía a los conductores las informaciones relevantes para su ruta y en un único mensaje.

## EN 2005, MÁS DE 75.000 TURISMOS VENDIDOS EN ESPAÑA LLEVABAN UN SISTEMA DE NAVEGACIÓN

### PORTÁTILES, A EXAMEN

La DGT ha realizado un estudio sobre la manejabilidad de tres sistemas de navegación dinámica. Estos son los resultados:

#### Navegador portátil:

Es el más sencillo. Pantalla táctil, botones e iconos bastante grandes. Poco tiempo para programarlo, menos de un minuto.



#### PDA:

Pantalla táctil y botones e iconos más pequeños. Manejo más complicado al disponer de más opciones y requiere más tiempo de programación.



#### Teléfono móvil:

Pantalla y botones pequeños. Funciona como al escribir un mensaje de texto, lo que lo hace complicado y que se tarde dos minutos en programar.



(Fuente: Dirección General de Tráfico)

Para que todo el sistema funcione correctamente es necesario que, según explica el director general de Tráfico, Pere Navarro, "las administraciones mantengan sus estándares de calidad para que no queden graves incidentes sobre las vías sin reportar; que funcione una red de comunicaciones de punto a punto y que los fabricantes hagan equipos robustos y que no se bloqueen".

En España todavía no está disponible este servicio en las ciudades, aunque ya se está trabajando para impulsar la creación de tablas en Madrid, Barcelona y Sevilla. En las ciudades europeas de Londres, París, Berlín, Munich y Hamburgo ya disponen del TMC urbano y así "el conductor recibe información del tráfico ininterrumpidamente desde que se aproxima a la ciudad, hasta que llega al mismo centro de ella" Explica James Burgess, coordinador del TMC Forum (asociación sin ánimo de lucro que estudia el TMC).

**EN LA SEGURIDAD VIAL.** Según el Grupo de Trabajo sobre Navegadores, la información meteorológica en condiciones adversas reduce el riesgo de accidentes en un 8% en carreteras principales y un 5% en secundarias.

Antonio Lucas, coordinador de seguridad vial del RACE, afirmó en la pasada IV Jornada sobre Sistemas de Navegación en Automóviles que "un conductor bien informado sobre el estado del tráfico puede mejorar los niveles de seguridad mientras que un conductor perdido es imprevisible".

Un estudio de FITSA concluye que, de momento, no se dispone de evidencias científicas sobre los beneficios que la navegación dinámica pueda tener en la seguridad vial. Aunque lo que si está probado es que se ahorra tiempo y combustible. Jesús Monclús, investigador principal, insiste en que "es necesaria una regulación por parte del usuario sobre la utilización que hace de estos sistemas y también sobre su ubicación, características y demás aspectos que influyen en la conducción". ♦



PAUL ALAN POTNAM

Carlos NICOLÁS FRAILE

**S**e avecina una revolución en el bar. A partir de ahora no volveremos a mirar igual al camarero, una figura hasta ahora 'inofensiva' que puede transformarse en un eficaz 'remueveconciencias'. Puede ocurrir que, tomando una cerveza en un bar, el camarero nos aconseje cambiar a una bebida sin alcohol en caso de que vayamos a coger el coche o -si ya no tiene remedio- que dejemos nuestro vehículo aparcado y nos marchemos a casa en un taxi.

La explicación a este cambio está en que muchos empresarios españoles de hostelería están pasando a la acción, asociados o por cuenta propia, y promoviendo el consumo responsable de bebidas alcohólicas entre sus clientes.

Una de las iniciativas la lleva a cabo

**"EL CAMARERO RECOMIENDA, INTENTA LLEVAR A LA REFLEXIÓN, PERO NUNCA DEBE SER PATERNALISTA", (JACOBO PEÑAS, PSICÓLOGO)**

la Fundación Alcohol y Sociedad, que desde hace unos años organiza diversas acciones por toda España para promover el consumo responsable de alcohol. Uno de estos programas -denominado "Tu sirves, tu decides"- facilita cursos de formación a los hosteleros para que conozcan mejor las bebidas alcohólicas y los peligros de su consumo abusivo, además de una serie de habilidades para que los camareros sepan cómo negar bebidas en los momentos adecuados para evitar males mayores. Jacobo Peñas, psicólogo y responsable del programa, cree que tenemos un buen caldo de cultivo para dar un paso más hacia un ocio más responsable: "Estamos ante una excelente ocasión para introducir algo que el cliente ya sabe: el peligro del uso irresponsable del alcohol. Es importante que estos mensajes empiecen a sonar", afirma Peñas.

La estrategia para conseguir desde de-



► Los camareros practican, en los cursos, técnicas sobre cómo aconsejar al cliente sin que éste se enfade.

trás de una barra que una persona deje de beber no es fácil. Por eso, en estos cursos -que duran de tres a cuatro horas y están impartidos por psicólogos- hay, además de teoría, una parte práctica en la que se dramatizan situaciones concretas en las que los alumnos-camareros deben manejarse con clientes que han bebido, a veces demasiado. "El camarero recomienda, intenta llevar a la reflexión, pero nunca debe ser paternalista" dice Peñas, que, en estas sesiones, enseña a sus alumnos que el secreto es ser natural para transformar las frases tradicionales como "¿Qué, le pongo otra?" en "¿Un coctelcito sin alcohol?".

Por su parte, muchos empresarios están 'cambiando el chip' desde hace tiempo en beneficio de sus negocios y del propio cliente, y han pasado de 'el cliente siempre tiene razón' a pedir un taxi para evitar que conduzca.

"Estos cursos nos interesan, porque van en beneficio de todos -asegura Fernando Martín, secretario general de la Federación Catalana de Locales de Ocio



Nocturno (FECALON)-. Queremos implicarnos para lograr un beneficio social, cambiar a unos hábitos de educación y cultura más sanos y, además, subir el nivel de dignidad del negocio". De momento, los cursos han tenido "toda la colaboración de los empresarios", como explican desde FECALON, "los empresarios están por la labor". Pero no sólo en Cataluña, también en Illes Balears, Galicia y Andalucía, propietarios de bares, restaurantes, pubs

MARIO R., responsable de un local de copas en Barcelona

**"Negar una copa no es una intromisión"**



Mario R. hace de todo en su bar, desde controlador de acceso hasta poner copas. En mayo asistió a uno de los cursos sobre alcohol para hosteleros y le ha servido para mejorar la formación que suele dar a sus camareros. Uno de los conocimientos más útiles ha sido aprender a contar las 'uves' que ha bebido un cliente -un cubata con alcohol de 40º tiene dos 'uves', por ejemplo-, para aconsejarle que pare en el momento preciso. "Trabajamos con clientes habituales y conocemos sus costumbres; sólo con verlos, sabemos cómo van" explica. "Controlarle la cantidad de alcohol a un cliente o incluso negarle una copa requiere mucha mano izquierda, se aprende con el tiempo" dice Mario y asegura que la mayoría no se toma mal sugerencias como "no bebas más, que tienes que conducir. No lo ven como una agresión o una intromisión, sino como el consejo de un amigo. Queremos que se diviertan, pero que lleguen sanos a casa y vuelvan otro día". Y recuerda el caso de un cliente: "Quería volver a casa en coche pero iba 'pasado' de copas, así que le pedimos un taxi. Dejó el coche aparcado y lo recogí al día siguiente. Aún me lo recuerda".

-hasta de supermercados- han participado en estos cursos, que en muchos casos han estado apoyados por ayuntamientos y diputaciones provinciales. Alcohol y Sociedad prevé que, sólo durante 2006, unas 1.000 personas asistan a estas clases para 'camareros responsables'. ♦

Los camareros promueven el consumo responsable entre los conductores

**"¿NO PREFIERE UNA COPA SIN ALCOHOL?"**

Imagine que llega a un bar, deja las llaves del coche sobre la barra, se acomoda y antes de pedir, el camarero le sugiere: "¿Va usted a conducir?, ¿Le sirvo algo sin alcohol?" Si esto le ocurre, no crea que es una intromisión. Muchos locales están formando a sus empleados en servicio responsable para luchar contra el consumo abusivo de alcohol. La cultura del ocio responsable llega desde detrás de la barra.

**BEBA MENOS Y VUELVA MAÑANA**



Los hosteleros han visto el momento idóneo de empezar a 'educar' sobre los peligros del alcohol desde dentro de sus propios locales y están llevando a cabo sus propias iniciativas. Algunos bares, por ejemplo, regalan a los clientes delantales o posavasos con mensajes de consumo responsable, ofrecen cartas de cócteles con información sobre la cantidad de alcohol que contienen para que el cliente calcule lo que bebe e, incluso, algunos empresarios, en lugar de dar barra libre en las bodas, sirven las bebidas alcohólicas según el número de adultos invitados.

► Un mensaje de consumo responsable impreso en un delantal.



LUCCA RIVAS



## PACTO CONTRA LA VIOLENCIA VIAL

Expertos en seguridad vial, profesores universitarios y el propio portavoz del Defensor del Pueblo coincidieron en señalar a la accidentalidad como "una auténtica pandemia mundial". En Europa fallecen al año por accidentes de tráfico 45.000 personas y 2 millones sufren heridas de diversa consideración. El III Foro Contra la Violencia Vial de Stop Accidentes, reclamó un pacto social para lograr un "cambio de conducta de los ciudadanos", y que no sólo conozcan el problema, sino que actúen en consecuencia.



Néstor NORMA

**"E**l permiso por puntos es un proyecto que tiene nuestra máxima confianza y esperamos que nos permita reducir la accidentalidad, que ha llegado a cotas inaguantables", señaló el ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba en el III Foro contra la Violencia Vial, que por primera vez se desarrollaba en el salón de actos de la sede de su ministerio.

Para abrir el debate, la asociación Stop Accidentes, organizadora del evento, aportó unas cifras sobrecogedoras que hablan de "una auténtica pandemia a nivel mundial". Según la OMS (Organización Mundial de la Salud), más de 1.500.000 personas fallecieron en 2005 por accidentes de circulación y aproximadamente 50 millones resultaron heridas en todo el mundo. "Si esta

## EN 2020, LA SINIESTRALIDAD VIAL SERA LA TERCERA CAUSA DE MUERTE EN EL MUNDO

tendencia no se para –manifestó Ana M<sup>a</sup> Campo, presidenta de Stop Accidentes–, la siniestralidad vial ocupará la tercera causa de muerte en el mundo para el año 2020". Sumándose a la idea de otros ponentes de que la "clave está en la reducción de la velocidad", Campo señaló que con reducir la velocidad de los vehículos en tan sólo 3 km/h se podrían salvar al año de 3.000 a 5.000 vidas en Europa.

**PACTO CONTRA LA VIOLENCIA VIAL.** La jornada se desarrolló en torno a un "pacto social contra la violencia vial", eslogan que contó con la aprobación de los expertos en seguridad y personalidades universitarias, además de la presidenta de la Liga contra la Violencia Vial de Francia, Chantal Perrichon, y el director general de Tráfico, Pere Navarro, presentes en el acto.

"Ya no hay marcha atrás. El debate sobre los accidentes de tráfico ya está en la sociedad y sobre la mesa de las instituciones, y prueba de ello es que este III Foro contra la Violencia Vial se realiza por primera vez en el Salón de actos del Ministerio del Interior", señaló el director general de Tráfico, Pere Navarro. El máximo responsable de la DGT se mostró optimista ante la próxima puesta en marcha del permiso de conducir por puntos y lamentó "que la velocidad se haya instalado como un valor en la sociedad". En este sentido se mostró partidario de la reforma del Código Penal: "Será un reto poder articular un sistema de penas alternativas a la prisión", entre las cuales estarían el trabajo obligatorio en hospitales o en asociaciones de víctimas.

**"IMPOTENCIA Y PERPLEJIDAD".** Juan de Dios Izquierdo –profesor de sociología de la UNED, ex parlamentario europeo en la comisión de transportes y redactor del libro blanco de la UE–, manifestó que ante la "apabullante realidad de

PAUL ALAN PUTNAM



► El Congreso reclamó un pacto para hacer frente a la violencia vial.

las cifras de muertos en carreteras hay una especie de impotencia y una cierta perplejidad ante el fenómeno". Izquierdo enfatizó la necesidad de que se produzca un "empoderamiento" (conciencia participativa) de la sociedad en materia de seguridad vial, porque "el fenómeno supera la actuación de las propias fuerzas de seguridad de tráfico. Luchar contra esta pandemia debe ser una obligación de Estado: tiene que ser un pacto social que involucre a partidos políticos, sindicatos y empresas", enfatizó. Finalmente, Juan de Dios Izquierdo abogó por la creación de una Agencia Europea de Seguridad Vial pa-

ra cumplir con las normativas de reducción de la siniestralidad.

### MENOS VELOCIDAD EN CARRETERAS

El representante del Defensor del Pueblo, Andrés Giménez, se mostró partidario de "abrir ya el debate sobre la restricción de la velocidad en las carreteras" y recordó que en Francia, con medidas orientadas a reducir la velocidad y con el permiso por puntos se había logrado reducir un 30% la accidentalidad. Igualmente, el portavoz del Defensor del Pueblo señaló que era necesario concienciar a la población ante un fenómeno que se empieza a definir como "violencia vial" e incrementar la protección de las personas mediante la sanción a los grandes infractores, "ya que existe la creencia –enfatizó– de que actualmente disfrutan de una cierta impunidad, y que, aún siendo causantes de accidentes mortales, difícilmente sufran un ingreso efectivo en prisión".

El Defensor del Pueblo, como institución, considera que la tipificación de imprudencia grave de los comportamientos "no se ajusta" a una sanción de falta simple y solicitó que, cuando se conduce bajo la influencia del alcohol o de estupefacientes, "la pena prevista de privación de libertad se modifique por sanciones pecunarias". Por ello, ya ha hecho una recomendación al Ministro de Justicia para que "promueva las oportunas reformas legislativas" y que los infractores de tráfico reciban en el Código Penal la sanción adecuada en función de la gravedad de los hechos que cometan. ♦

### CAJAS NEGRAS PARA LOS AUTOMÓVILES

El director general de Tráfico, Pere Navarro, en el III Foro Contra la Violencia Vial, organizado por Stop Accidentes, señaló la necesidad de estudiar como "elemento de disuasión" la instalación en los vehículos de unas "cajas negras" –similares a las que llevan los aviones– que registren las infracciones de quienes ponen en riesgo la vida de otros conductores. Esta idea ya fue manejada por la Unión Europea en su Libro Blanco sobre el Transporte.



PAUL ALAN PUMMAN

Durante el pasado año 2005 realizó más de un millón de auxilios

## AL SERVICIO DEL CONDUCTOR

Su labor se desarrolla en la carretera prestando auxilio y protección a las personas. Lo mismo realizan los primeros auxilios a un herido en accidente de tráfico que escoltan un órgano para ser trasplantado, facilitan información sobre la gasolinera más próxima o llaman a nuestro servicio de asistencia en carretera.

Por supuesto, también denuncian a los infractores. Son los Agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Hemos hablado con alguno de ellos.

**“COMUNICAR LA MUERTE DE UN HIJO O DE UN MARIDO ES LO PEOR. LA REACCIÓN ES IMPREVISIBLE”**

Mercedes LÓPEZ

**J**avier aun recuerda, aunque ya han pasado nueve años, aquella fatídica noche en la que circulaba por la N-II. De pronto se vio envuelto en un terrible accidente, en el que una persona murió atropellada. Durante unos minutos todo le pareció negro, hasta que llegó la guardia civil. “Entonces pensé: estoy salvado” –comenta–. Esta frase, que puede sonar grandilocuente, la han repetido muchas personas a lo largo de los casi 47 años que han transcurrido desde la creación, en agosto de 1959, de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Desde entonces, 301 de sus agentes han fallecido en acto de servicio y sólo durante el año 2005, según fuentes de la propia Agrupación, han prestado más de un millón de auxilios (tanto de tipo sanitario –accidentes, donaciones de sangre...– como mecánicos o de información).

Una unidad, explica el comandante

Eduardo Seco –con muchos años de servicio a sus espaldas–, del Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Madrid, “con dedicación exclusiva al servicio de los ciudadanos bajo dos grandes principios: el de auxilio y el de prevención”. Como a Javier, el auxilio en caso de accidente es el que más ‘llega’ al ciudadano y, desde luego, “el más difícil para nosotros”, explica el sargento Aurelio Pavón (25 años en la Agrupación). “Solemos ser los primeros en llegar –continúa– y tenemos que valorar el alcance del suceso, lo que necesitan los heridos, pedir la ayuda necesaria, señalar el lugar del incidente y, realizar, si son necesarios, los primeros auxilios. Y, sobre todo, acompañar y tranquilizar a los heridos”. Hoy, en la escuela de formación reciben clases de primeros auxilios. Hasta los años 80, existían los equipos de auxilio, que prestaban servicio en coches todo terreno en el que llevaban un botiquín y una camilla para trasladar a los heridos hasta el médico más cercano. Los agentes de estas unidades eran seleccionados entre los que tenían el título de practicante o de socorrista.

**LOS NIÑOS, LO MÁS DURO.** Cuando vuelven a casa tras siete horas y media en la carretera –siempre y cuando no ocurra una incidencia, en cuyo caso la jornada se prolonga hasta que se soluciona o son relevados–, la familia es la primera que detecta si la jornada ha sido especialmente dura.

Recuerdan los días en los que se ha producido un accidente con muchas víctimas, desde un autocar a un avión, y su misión es, entre otras, dejar libre la zona para que las unidades de emergencia puedan realizar su labor. “Si ha habido fallecidos y, sobre todo, si son niños –siempre parecen que están dormidos–, es durísimo”, subraya el sargento Pa-



► Lo mismo ayudan a poner las cadenas durante una nevada que atienden a los heridos en un accidente.



vón. Sólo en los seis primeros meses del pasado año 2005 asistieron a 3.348 heridos o enfermos. Lo peor para Esteban Martel –otro de los 8.640 agentes con los que cuenta la Agrupación de Tráfico– “es comunicar la muerte de un hijo o un marido. Apenas decimos que somos la Guardia Civil, ya se lo imaginan y la reacciones son imprevisibles”.

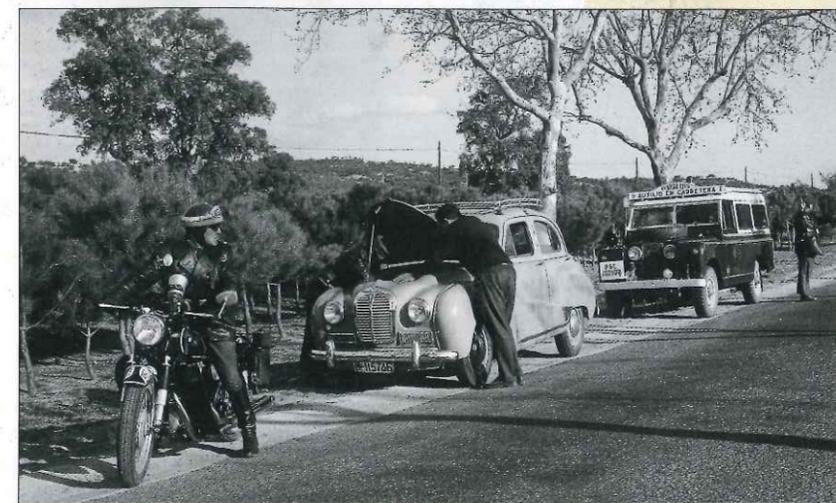
A pesar de todo, Pavón afirma con rotundidad “que nuestra principal misión es auxiliar a la gente y para mí lo más gratificante”. Se sienten especialmente orgullosos de su trabajo cuando tienen que escoltar desde el aeropuerto hasta el hospital a una unidad médica que lleva un órgano para su trasplante. O cuando



## MECÁNICOS DE UNIFORME

Ayudar al conductor al que el coche le deja ‘tirado’ también es otra de las labores de estos agentes. Las cifras cantan: casi medio millón de auxilios mecánicos al año. Actualmente, nadie abre el capó y casi todos tienen su seguro de asistencia en carretera.

“Normalmente, las personas cada vez saben menos de mecánica. Ni siquiera donde está la rueda de repuesto. Yo he visto gente que estaba intentando colocar la rueda al revés”, explica el sargento Pavón. Pero también recuerda cuando era normal que los conductores intentaban solucionar pequeñas averías y cuando ellos también se ponían manos a la obra. “Cuando se rompía el cable de acelerador, poníamos una cuerda que llegaba a la ventanilla y así se tiraba hasta el taller más próximo”. Entonces, en los coches de la Agrupación iba un conductor-mecánico que trataba de reparar pequeñas averías que no llevaban mucho tiempo (bujías, platinos...). Cuando se colocaba una pieza nueva, el agente extendía el correspondiente recibo, cuyo pago debía ser efectuado, personalmente o por giro postal, en la correspondiente Jefatura de Tráfico. Y si el vehículo era extranjero, el propio agente les cobraba.





► Hasta los 80, las patrullas de auxilio llevaban una camilla para trasladar al herido hasta el médico más cercano.

## ESCOLTAN A LAS AMBULANCIAS EN LAS QUE SE TRASLADAN ÓRGANOS PARA TRASPLANTES, NIÑOS A LA INCUBADORA...

tienen que hacerlo a baja velocidad, porque son ambulancias medicalizadas, en las que los sanitarios van realizando las maniobras necesarias en los heridos, incluso operando, o llevan a un recién nacido a la incubadora...

Por cierto, de recién nacidos saben un poco. Todos ellos pueden contar anécdotas de niños que han venido al mundo con su ayuda, en medio de un atasco o de una gran nevada. De padres muy nerviosos a los que han tenido que abrir paso hasta el hospital porque la madre 'no llegaba'. El sargento Pavón dice con satisfacción que le han invitado a muchos bautizos "y a alguno he ido, llevando un detalle".

**SANCIONES PREVENTIVAS.** También cuentan que la gente les apoya y que respeta su trabajo. El agente Martel destaca "la colaboración que siempre nos presta la gente. Siguen nuestras indicaciones, los heridos más leves esperan pacientes dejando que nos ocupemos primero de los más graves...". El comandante Eduardo Seco indica "que la imagen positiva de servicio que la sociedad tiene de nosotros es generalizada".

Tampoco olvidan su otra misión: denunciar las infracciones de tráfico. Los agentes saben que, en ese momento, no son 'bien recibidos'. "Pero también que



► Otro de los servicios más habituales es ayudar a los conductores que se quedan 'tirados' en la carretera.

### ¿SE OLVIDAN ALGO?

Una familia con varios niños se había quedado 'tirada' en carretera. Los agentes ayudan al padre a cambiar la rueda. Nada más arrancar, aparece un niño de unos cinco años llamando a sus padres. Uno de los agentes sale tras el turismo y sólo tras preguntarles si les faltaba algo, se dan cuenta de lo ocurrido.

### ¡VERÁS MAÑANA!

Después de dar positivo en un control de alcoholemia, el conductor ruega a los agentes que le acompañen a casa. Se le informa que no es la forma de actuar, que pueden llamar a un familiar, a un amigo o a un taxi. Es tal la insistencia que, al terminar su servicio, le acompañan. Una mujer abre la puerta y después de unas 'bonitas' palabras le dice: "Porque hayas venido con estos señores no te vas a libras. Ahora, vale. ¡Pero verás mañana!".

### ¡MI HIJA SE MUERE!

Estaban atendiendo un accidente con daños materiales, cuando para un vehículo del que se baja un hombre muy angustiado gritando "¡Mi hija se muere!". Uno de los agentes se dirige al vehículo, en cuyo interior una madre sostiene en brazos a una niña inconsciente. El agente coge a la niña y, junto con la madre, la introduce en el coche oficial y 'vuela' —literalmente no sentía el asfalto bajo las ruedas— al hospital. Cuando llega el padre al hospital, la niña ya está fuera de peligro.

### SALVAN A 57 PASAJEROS

Los ocupantes del autocar estaban aterrizados, su vehículo se estaba incendiando y se encontraban en una estación de servicio, en el kilómetro 25 de la autovía TF-5, de la localidad de Tenerife. Tres agentes de la Agrupación consiguieron extinguir el fuego y evacuar a sus 57 pasajeros.

estamos realizando una labor eminentemente preventiva. Somos conscientes de que la mayoría de los accidentes se producen por infracciones —señala Aurelio Pavón—. Yo siempre intento ser instructivo cuando denuncio: les digo la razón y lo que podría haber ocurrido. Hace poco denuncié a un conductor que iba hablando por el móvil. A los 15 días tuve que intervenir en un accidente. Alguien me dijo: "Usted me puso el otro día una multa, que, por cierto, ya he pagado". Le contesté: "Hoy le estoy ayudando en un accidente. ¿Ve como no sólo pongo denuncias?" ♦

test

PRUEBA DE CONTROL DE CONOCIMIENTOS

ESPECÍFICO DEL PERMISO D

# 20 PREGUNTAS DEL EXAMEN DE CONducIR

3ª ENTREGA 2ª ÉPOCA

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** ¿Cada cuánto tiempo debe pasar la inspección técnica periódica un autobús que tiene cuatro años de antigüedad?

- a) Cada seis meses.
- b) Cada año.
- c) Cada dos años.



**2** La evaluación primaria de un herido consiste en observar tres aspectos básicos del mismo. Señale cuáles son.

- a) Heridas, fracturas y hemorragias.
- b) Respuestas del herido, respiración y estado circulatorio.



**3** ¿Cuál es la longitud máxima que puede tener un autobús rígido de dos ejes?

- a) 12 metros.
- b) 13,5 metros.
- c) 15 metros.



**4** ¿Qué velocidad máxima no deberá rebasar si circula por una autovía, fuera de poblado, conduciendo un autobús?

- a) 100 kilómetros por hora.
- b) 120 kilómetros por hora.
- c) 90 kilómetros por hora.

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



**5** Si usted es el conductor de un autobús y bebe alcohol, debe saber que:

- a) No es malo beber y conducir, siempre que se haga con moderación.
- b) No debe conducir, pues afecta a su capacidad para hacerlo.
- c) Disminuye la eficacia de frenado al disminuir el tiempo de reacción.



**6** Si usted desea dedicarse al transporte colectivo de personas, debe saber que autobús articulado es el compuesto por...

- a) Un autobús y un remolque cuya M.M.A. no exceda de 750 kg.
- b) Un autobús y un remolque cuya M.M.A. exceda de 750 kg.
- c) Dos secciones rígidas unidas por otra articulada que las comunica.

**7** Conduciendo un autobús de servicio público, observa que pretende subir un ciego con un perro lazarillo. ¿Debe permitirle subir?

- a) No, porque está prohibido llevar animales en los autobuses de servicio público.
- b) Sí.
- c) Sólo si el animal puede ser llevado en brazos.



**8** Con objeto de realizar obras en la calzada, ha sido habilitado un carril para ser utilizado en sentido contrario al habitual. Como norma general, ¿puede usted circular por él si conduce un autobús?

- a) Sí.
- b) No.
- c) Sí, pero siempre que lleve pasajeros.



**9** Conduciendo un autobús, si usted se dispone a realizar un cambio de carril, ¿es obligatorio indicarlo?

- a) Sí, siempre.
- b) No es obligatorio, pero sí es aconsejable.
- c) No, cuando observe por el espejo retrovisor que no voy a molestar a ningún otro conductor.

**10** Conduce un autobús y pretende adelantar, fuera de poblado, a una motocicleta, ¿qué distancia lateral debe mantener, como mínimo, para realizar la maniobra con seguridad?

- a) Un metro y medio.
- b) Aquélla que sea proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada.
- c) La suficiente para que además de la motocicleta pueda adelantar otro vehículo.



**11** ¿Qué permiso de conducción, como mínimo, necesita para conducir un autobús con capacidad para 20 personas, incluido el conductor, que arrastra un remolque de 650 kg. de M.M.A.?

- a) El D
- b) El D + E.
- c) El D1 + E.

**12** Si deja estacionado un autobús de menos de 10 metros de longitud en una pendiente descendente, ¿debe dejar la marcha atrás, o en su caso, la posición de estacionamiento de su caja de cambios automática?

- a) Sólo cuando la M.M.A. del autobús exceda de 3.500 kilogramos.
- b) Sí, siempre.
- c) No, pero es recomendable.

**13** El autobús que usted conduce, ¿puede llevar luces antiniebla delanteras?

- a) No, debe utilizar sólo las luces de corto alcance.



- b) Sí, dos luces que pueden ser de color blanco o amarillo selectivo.
- c) Sí, una de color blanco.



**14** Conduce usted un autobús. A la vista de la señal, ¿puede adelantar al camión que circula delante de usted?

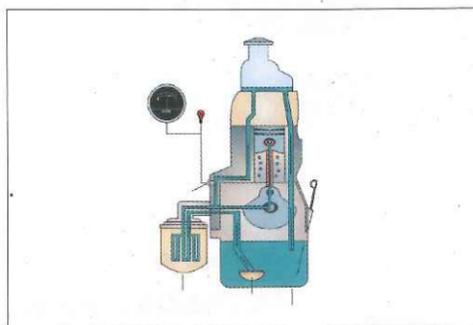
- a) No, la señal prohíbe el adelantamiento.
- b) Sí, porque sólo prohíbe el adelantamiento cuando el vehículo adelantado sea un turismo.
- c) Sí, porque sólo prohíbe que adelanten los camiones con M.M.A. superior a 3.500 kilogramos.



**15** Si está usted obligado a utilizar tacógrafo, ¿cuál es, como norma general, el número máximo de días consecutivos de conducción, transcurridos los cuales debe efectuar un descanso?

¿Cuántos días de descanso semanal?

- a) 7 días.
- b) 6 días.
- c) 5 días.



**16** Si el manómetro marca una presión por debajo de la normal pero no hay avería evidente, ¿cómo estará el aceite?

- a) Muy caliente.
- b) Templado.
- c) Frío.

**17** Cuando exista fuerte viento, ¿qué se puede hacer para disminuir la resistencia del aire?

- a) Disminuir la velocidad.
- b) Aumentar la velocidad.
- c) Circular muy cerca del vehículo que me precede para aprovechar el rebufo.

**18** ¿Qué ocurre cuando un neumático está bajo de presión?

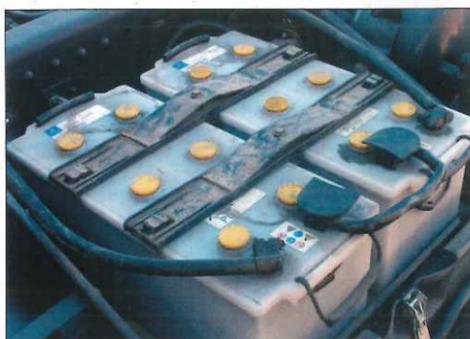
- a) No pasa nada anormal.
- b) Aumenta la deformación del neumático y el consumo de carburante.



c) Nada, incluso es conveniente para circular por zonas urbanas.

**19** ¿Cuál es la función de la válvula de descarga del sistema neumático de frenado?

- a) Purgar automáticamente el aire existente en las conducciones del líquido hidráulico.
- b) Evitar sobrepresiones en el circuito.
- c) Permitir el paso del aire al remirremolque.



**20** Si la tensión necesaria para accionar el motor de arranque es 24 voltios, ¿cuál es la conexión más adecuada para conseguirlos, si dispone de dos baterías de 12 voltios?

- a) El negativo de una batería con el negativo de la otra.
- b) El positivo de una batería a masa y el negativo de la otra conectado a energía.
- c) El positivo de una batería con el negativo de la otra.

SOLUCIONES AL TEST

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



EL MUEBLE MÁS RÁPIDO

Construido por Edd China y David Davenport, este sofá alcanza los 140 km/h gracias a un motor de 1.300 cc y en él pueden viajar hasta dos personas más a ambos lados del conductor. Tiene por volante un molde para pizza, una lata de refresco contiene el líquido de frenos, los intermitentes se encuentran en macetas y una chocolatina actúa como palanca de cambios. Además, dispone de televisión en blanco y negro. Ha recorrido más de 25.000 kilómetros en territorio británico, donde dispone de autorización para circular.

En el libro Guinness figuran desde coches de 30 metros hasta sofás que circulan a 140 km/h

RÉCORDS DEL MOTOR

Desde su primera edición, el Libro Guinness de los Récords recoge año tras año los hitos más insólitos. El mundo del motor no iba a quedarse atrás y en sus páginas encontramos la localización de la carretera más alta, la que registra menos accidentes, el aparcamiento más ajustado y también 'inventos' como una moto que cabe en la palma de la mano o un sofá motorizado que alcanza velocidades de vértigo.

Helena GIL  
Fotos: GUINNESS WORLD RECORDS

Corría el año 1951 cuando el entonces director de la cervecera Guinness, sir Hugh Beaver, se enzarzó en una discusión, durante un partido de caza, sobre qué ave era más veloz: el chorlito o el urogallo. En ese momento pensó que un libro que reuniera todas las respuestas a preguntas como aquella sería un éxito. No se equivocaba. Cuatro años más tarde se editó la primera edición del Libro Guinness de los Récords y, en menos de cuatro meses, era el más vendido en Gran Bretaña. Son muchas las personas que pueden ser famosas y figurar en el libro por co-

## LA MOTO MÁS ALTA

La motocicleta más alta que se pueda conducir es la construida por el estadounidense Gregory Dunham: mide casi tres metros y medio, pesa 3 toneladas y sus ruedas tienen una altura de casi 2 metros.



## LA MOTO MÁS PEQUEÑA

Pesa poco más de 1 kilo, el asiento está a 6,5 cm del suelo y su velocidad máxima es de 2 km/h. A pesar de ello, su fabricante, el sueco Tom Wiberg, la condujo durante 10 metros.



Drew Gardner/Guinness World Records

## LA MAYOR COLECCIÓN DE CONOS

Para récords curiosos, el del británico David Morgan que muestra orgulloso su cuanto menos original colección de 137 conos de tráfico.

## EL MÁS PESADO ARRASTRADO POR UNA PERSONA

El australiano Derek Boyer demostró no tener problemas a la hora de mover un vehículo a rastras. En marzo de 2005 batió el record al conseguir arrastrar un camión de bomberos de más de 50 toneladas durante un total de 30 metros.



## EL COCHE MÁS LARGO

Aunque en principio fue diseñada para usos cinematográficos, la limusina de Jay Ohrberg es, con sus 26 ruedas y más de 30 metros de longitud, el coche más largo del mundo. En su interior dispone, además, de piscina y cama de agua.



## EL VEHÍCULO QUE MENOS CONSUME

Con un consumo inferior a 0,02 litros de gasolina por cada 100 kilómetros, este vehículo, fabricado por el Instituto de Tecnología de Zurich (Suiza) en 2005, desbancó a los diésel, híbridos... Quizá en unos años empecemos a ver automóviles similares en las carreteras.

El mundo del motor tiene una gran presencia en el libro de los récords y en él figura registrado, por ejemplo, la carretera con menor tasa de accidentalidad, en Malta. La vía más larga transitada por vehículos es la autopista panamericana con más de 24.000 kilómetros de longitud. Por su parte, la más alta del mundo se encuentra a 5.682 metros de altitud en la región de Cachemira; aunque, analizando sólo las vías europeas, encontramos que este récord lo ostenta el Pico de Veleta en Sierra Nevada (Granada), situado a casi 3.500 metros sobre el nivel del mar. En el lado opuesto se encuentra el túnel noruego de Hitra, construido a 264 metros bajo el nivel del mar.

Seguro que más de una vez ha estado en un atasco durante horas, convencido de que estaba ante la peor retención de la historia; pero la mayor se registró en Francia, en 1980, con un total de 176 kilómetros. En cuanto al número de automóviles, el récord se batió en Berlín, tras la caída del muro, con un total de 18 millones de vehículos retenidos. Sin embargo, la red de carreteras más congestionada está en Hong Kong, con casi 290 vehículos por kilómetro.

El mayor parking del mundo, en Canadá, tiene cabida para 20.000 vehículos, mientras que el aparcamiento en paralelo más ajustado se realizó en Reino Unido al quedar sólo 33 centímetros libres entre el coche y los vehículos estacionados delante y detrás. ♦

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



## EL COCHE CON MÁS GENTE

Cuatro puntos se pierden por viajar en un coche con más ocupantes de los permitidos. Cuatro son también las plazas de las que dispone un Mini Cooper, pero hasta 21 personas se subieron a bordo de uno en el año 2004 en Atenas (Grecia), consiguiendo el récord de vehículo más atestado.

## EL QUAD MÁS ATESTADO

Un quad que circula durante 50 metros parece perfectamente normal. Pero en éste se subieron un total de 16 personas, consiguiendo ser el más 'cargado' de la historia. Eso sí, para recorrer esa distancia, tuvo que ponerse a dos ruedas. El récord se batió en Canadá en el año 2004.



cinar, por ejemplo, la paella más grande del mundo (récord que ostenta el valenciano Juan Carlos Galbis desde 1992 tras cocinar una con un diámetro de 20 metros), introducirse el máximo de abejas posible en la boca (concretamente 109 durante 10 segundos) o fabricar el collar de perlas más largo (150 metros) o ¿por qué no? construir la moto más alta, el vehículo que menos consume o conseguir meter al mayor número de personas posible en un coche.



## EL MÁS JOVEN Y EL MÁS VIEJO

El asturiano Fernando Alonso también figura en el libro Guinness. El español es el piloto más joven en ganar una carrera y también el más joven que ha ganado un Campeonato de Fórmula-1. Curiosamente, el actor estadounidense Paul Newman es, a sus 80 años, la persona de mayor edad que todavía compete en carreras de coches.



Casi 4 de cada 10 coches llevan el dibujo de sus neumáticos por debajo del límite legal

## EN MANTENIMIENTO, CERO

El 27% de los coches tiene un riesgo muy alto de sufrir un accidente debido al deteriorado estado de sus neumáticos. Pero el porcentaje se eleva al 57% si nos referimos al estado de los frenos y al 72% si se revisan los amortiguadores. Estos son algunos de los alarmantes resultados de un estudio realizado por NORAUTO en colaboración con el instituto de investigación INTRAS.



Mercedes LÓPEZ  
Fotos: Paul Alan PUTNAM

La mayoría de los conductores no tiene la percepción de que puede sufrir un accidente de tráfico debido al estado de deterioro o desgaste de los elementos del denominado triángulo de seguridad de su coche —los expertos designan de este modo al conjunto de neumáticos, frenos y amortiguadores de un vehículo—, según un estudio realizado por Norauto (empresa dedicada a la venta y sustitución de piezas y recambios del automóvil) en cola-

boración con el Intras (Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia).

El objetivo de este estudio es sensibilizar a los usuarios de la relación entre las buenas prácticas del mantenimiento del coche y la seguridad vial. "Porque —así lo explica Pepa Sospedra, técnico de investigación del Intras— el vehículo ha sido siempre el gran olvidado de la seguridad vial. Siempre se ha pensado que un siniestro causado por un mal funcionamiento del coche era inevitable, debido únicamente al azar". Cuando "es falso —continúa Sospedra—, pues un accidente causado por la falta de adherencia al asfalto o un fallo en los frenos podrían haberse evitado si el conductor hubiese revisado el vehículo con regularidad, preocupándose por el estado y mantenimiento de sus piezas".

**RESULTADOS ALARMANTES.** Para realizar el estudio, lo primero que se hizo fue analizar el estado en el que llegaban la piezas al taller. Para ello, se recogieron casi 700 neumáticos y cerca de 200 piezas más entre pastillas, discos y amortiguadores. "Nosotros sabíamos —explica Maud Pottier, directora de comunicación de Norauto— que el mantenimiento es el gran olvidado, pero el ni-

### EL DIAGNÓSTICO DEL TALLER

Son muchos los conductores que no prestan demasiada atención a elementos del vehículo (neumáticos, frenos y amortiguadores). Estos son los resultados del estudio realizado:



vel de desgaste que hemos encontrado es tan alto que hemos sido los primeros sorprendidos".

En el caso de los neumáticos, casi el 10% presentaba daños en la cubierta y un estado de degradación tan importante que se podían romper en cualquier momento y en más de un 20%, la profundidad 'del dibujo' era inferior al límite legal (1,6 milímetros). Si lo que se revisaba era el sistema de frenos, se observó que 7 de cada 10 coches llevaban los discos muy rallados, azulados o por debajo de la cota mínima de utilización y 4 de cada 10 pastillas estaban muy desgastadas o cristalizadas. En el caso de los amortiguadores, la realidad continuó siendo alarmante: fugas de aceite, sistema interno degenerado o desgastado por el uso... en casi 8 de cada 10 vehículos analizados.

**DESPRECIAMOS EL RIESGO.** Una vez conocidos el estado de las piezas, tres de los proveedores de Norauto (Michelin, Monroe y Fedoro) evaluaron el riesgo que suponía conducir en esas condi-

### NO PERCIBIMOS EL RIESGO

Los datos indican que cuanto más descuidado es el conductor con el mantenimiento (frenos, amortiguadores y neumáticos) de su vehículo, tiene menor percepción del riesgo de sufrir un accidente.

	ESTADO	CONSECUENCIA	RIESGO SEGÚN CONDUCTOR		
			MUY ALTO	MENOR	NINGUNO
NEUMÁTICOS	POR DEBAJO MÍNIMOS	RIESGO MUY ALTO	7%	67%	26%
FRENOS	MUY DESGASTADOS	RIESGO MUY ALTO	16%	48%	36%
AMORTIGUADORES	MUY DETERIORADOS	RIESGO MUY ALTO	17,5%	65%	17,5%

(Fuente: INTRAS-NORAUTO)

### LOS USUARIOS

CONSIDERAN QUE LAS CAMPAÑAS DE LOS FABRICANTES SON MARKETING Y NO CREEN QUE SE HAGAN POR SU SEGURIDAD VIAL

Pero ¿por qué el mantenimiento es el gran olvidado de los conductores? Maud Pottier lo tiene muy claro: "Mientras metas la llave y el coche arranque, los conductores no suelen preocuparse. En otros estudios que hemos realizado, hemos encontrado con que uno de cada tres conductores deja de realizar el mantenimiento de su vehículo para cubrir otras necesidades, como puede ser la compra de un electrodoméstico". Además, incide en el papel que juega el factor económico. "Los neumáticos pueden llegar a costar hasta 120 euros cada uno. Si lo multiplicamos por cuatro, el importe hace mucho daño en el presupuesto de una familia media". Pepa Sospedra añade otro argumento: "La mayoría de los conductores opina que las recomendaciones que hacen los fabricantes para que se revisen los elementos de los coches forman parte de las campañas de marketing de las grandes empresas y no consideran que se hagan para su propia seguridad en las carreteras".

A continuación, se relacionó este riesgo objetivo con la percepción de riesgo de los usuarios de los coches. Los resultados fueron alarmantes. Los conductores mayoritariamente consideraban que el riesgo de tener un accidente era inferior al real. Y lo que es peor, cuanto mayor era el deterioro de estos elementos, menor riesgo creían tener. Unos ejemplos: mientras que más de la mitad (57%) presentaba un riesgo muy alto debido al estado de su sistema de frenos, apenas un 7% de los consultados tenía esa percepción; y si nos referimos a amortiguadores, a pesar de que un 72% presentaba un riesgo muy alto por su deteriorado estado, sólo un 16% de sus propietarios pensaba lo mismo.





## Congreso "La Sociedad Civil ante el reto de la Seguridad Vial"

La sociedad civil –todos los ciudadanos– debe dar un paso adelante en la seguridad vial e implicarse en la tarea de la prevención de accidentes.

Esa es la conclusión general surgida del Congreso Internacional de Prevención de Accidentes de Tráfico organizado por la Fundación Mapfre, AESLEME y la Asociación de la Carretera y celebrado en Madrid entre el 30 de mayo y el 1 de junio. Médicos, publicistas, periodistas y expertos en seguridad, nacionales y extranjeros, analizaron la implicación de la sociedad frente a los accidentes.

# UN PASO AL FRENTE DE TODOS

Juan M. MENÉNDEZ

Tres organizaciones 'civiles' –Fundación Mapfre, Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME) y Asociación Española de la Carretera (AEC)– decidieron dar un paso adelante y plantearse qué debe hacer la Sociedad Civil ante el reto de la seguridad vial. Para ello, organizaron en Madrid un congreso bajo ese lema en el que, en contra de lo habitual, las organizaciones 'civiles' exponían y las administraciones escuchaban. Las conclusiones del mismo integrarán un libro verde que se enviará a todos los implicados en la seguridad vial y grupos políticos –"espero que salgan conclusiones que los Poderes Públicos podamos aprobar", dijo Jordi Jané, presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados– como guía y base a la política nacional en materia de seguridad vial.

Médicos como Juan García Reneses (presidente-fundador de AESLEME), Antonio Hernando (Hospital "12 de Octubre", de Madrid), Juliana Fariña (presidente del Colegio Oficial de Médicos de Madrid) y Salvador Espinosa (médico de emergencias) concluyeron que "el accidente de tráfico es una enfermedad y es evitable" mediante la prevención primaria y secundaria, sin descartar la 'mano dura'. Por su parte, Dinesh Sethi (Centro Europeo para la Salud y Transporte de la OMS) señaló que actuar sobre la velocidad, alcohol, cinturón, casco y visibilidad reduciría enormemente el número de víctimas, y destacó la política "Visión Cero" de las autoridades suecas, "que prioriza la vida y la seguridad incluso sobre la movilidad".

Richard Allsop (profesor de Estudios del Transporte de la Universidad de Londres) y Manfred Swarovski (presidente de la Federación Internacional de Carreteras) coincidieron en que la carretera juega un gran papel en la prevención: "Tras cada accidente hay un error humano. En este campo, la inge-

nería tiene una gran capacidad de solución. Y a corto plazo". De hecho, Allsop cree que "se pueden hacer, y de forma asequible, cambios en las vías para que sean más seguras". También el automóvil puede aportar su grano de arena. Miguel Fonseca (vicepresidente de Toyota España) pintó un presente en el que los coches vigilan al conductor, la vía e, incluso, a otros vehículos para gestionar un tráfico más seguro en la idea de "un futuro en el que no haya accidentes y el impacto de los automóviles sea cero"; mientras, Jesús Monclús (investigador principal de FITSA) señaló que "hay que hacer seguridad para todos: gordos, delgados, altos y bajos" y recordó al grupo de conductores mayores, cada vez más numeroso.

### MÁS INVESTIGACIÓN, MÁS EDUCACIÓN.

El catedrático de Seguridad Vial Luis Montoro reclamó más investigación y financiación para la misma ("¿cómo se puede hacer algo sin investigar previamente? No hay financiación pública. Sólo se investigan colectivos que interesen a la empresa privada") y recalzó que "se aprende desde pequeño a tener accidentes", por lo que es prioritario educar al niño en seguridad. En esta línea, José Miguel Báez (presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas) preguntó "¿por qué no empezamos con los padres, que son los primeros prescriptores?" para luego seguir en la escuela y con los conductores, y pidió exámenes prácticos "más completos".

Fred Wegman (Instituto de Investigación de Seguridad Vial de Holanda) recordó que la seguridad "no es una prioridad ni para la sociedad ni para el sistema educativo" y destacó la importan-



La Administración, representada por el director general de Tráfico, Pere Navarro, escuchó a la sociedad civil.

## "LA ACTITUD DEL CONDUCTOR TIENE UN SUSTRATO SOCIAL. LA SOCIEDAD MARCA EL LÍMITE"

JUAN DE DIOS IZQUIERDO, SOCIÓLOGO

cia de educar a los jóvenes. Por otro lado, Juan de Dios Izquierdo (profesor de Ciencias Políticas y Sociología de la UNED), explicó el sustrato social de la actitud psicológica del conductor ("la Sociedad marca el límite") y reclamó un pacto, en el que todo el que represente algo debe ser llamado para crear ese ambiente: "Es el eje para evitar los

accidentes evitables, que son la gran mayoría".

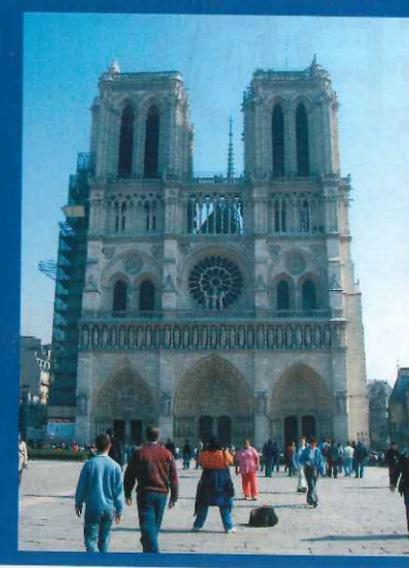
Nicolás Pérez-Serrano (letrado de las Cortes) evidenció que la iniciativa política en seguridad vial ha sido escasa y dispersa. De hecho, Jordi Jané (presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso) y Heliodoro Gallego (presidente de la FEMP) hicieron autocrítica: "Si hiciéramos una lista de lo que de verdad afecta al ciudadano, deberíamos dar prioridad a la seguridad vial". En esa línea, Roger Johansson (Departamento de Seguridad de la Administración Sueca de Carreteras) recordó que "si existe un compromiso político claro, se produce un movimiento en favor del cambio" y "es posible crear un tráfico seguro, donde los accidentes no produzcan víctimas".

Antonio Fraguas "Forges", Teófilo Marcos (Marcos y Asociados), Eduardo García Matilla (Corporación Multimedia) y Ángel Carchenilla (Motor 16) debatieron sobre el papel de la Prensa y la Publicidad en la seguridad vial y qué pueden aportar a la misma. Todos coincidieron en que debe cambiar la forma de dirigirse al usuario general y al colectivo juvenil, para obtener resultados.

**LA SOCIEDAD, EN MARCHA.** Christian Gerondeau, un experto internacional en seguridad vial, explicó cómo en Francia permiso por puntos y radares han reducido la accidentalidad. A continuación, Jaime Gil Robles (Fundación Alcohol y Sociedad), Dolors Vallespí (Pau Education), Ellen Townsend (ETSC) y Michael Woodford (KeyMed) mostraron iniciativas de entidades 'civiles' para mejorar la seguridad vial. Así, corporaciones con financiación europea, como ETSC, y nacionales –como Alcohol y Sociedad, financiada por las productoras de bebidas alcohólicas– a iniciativas individuales –como la de Michael Woodford– pueden dar un empujón a la seguridad vial a todos los niveles. ♦

## EL HOMBRE QUE CAMBIÓ EL TRÁFICO EN NOTRE DAME

Miguel Muñoz (presidente del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre) lo llamó "francotirador". Y puede que, por su trabajo solitario, lo sea. Michael Woodford, un alto cargo de una empresa que fabrica material médico de alta tecnología, puede presumir de haber cambiado el tráfico frente a Notre Dame de París, que los McDonald de toda Inglaterra hicieron cambios en los accesos de vehículos o que firmas como Audi hayan introducido cambios en la iluminación interior de sus modelos. Ante cualquier problema de seguridad que detecte, Woodford escribe a la autoridad correspondiente y, ante su insistencia y la 'amenaza' de llevarlo a la Prensa, consigue muchas veces que se solucione. "Hace treinta años, siendo niño, ví matarse un motorista en un cruce y eso me marcó para siempre. Me dije: 'Cuando sea mayor, haré algo...' Y este es el resultado de su promesa.





Fotomontaje: Dinos

Los vehículos híbridos, una alternativa con menos malos humos

# CORAZÓN VERDE

Hace nueve años salió a la venta el primer híbrido, un coche de electricidad y gasolina que puede abrir el camino hacia un futuro con automóviles más limpios. De momento hay sólo cuatro modelos diferentes en nuestro mercado y es raro encontrarse con uno por la calle, su alto precio lo limita a unos pocos 'ecologistas' que pueden pagar varios miles de euros más de sobreprecio.

Carlos NICOLÁS FRAILE  
Infografía: DLIRIOS

La clave del concepto del 'coche híbrido' es un segundo motor que funciona con electricidad en lugar de gasolina y que ayuda al de explosión, ahorrando litros de combustible al conductor y kilos de gases nocivos a la atmósfera. El desarrollo de la tecnología ha permitido que hoy merezca la pena cargar un coche con un equipo eléctrico, pero la idea no es nueva: surgió hace más de cien años, con el nacimiento del automóvil.

Su manejo no es distinto al de otro automóvil, "se conduce exactamente igual, todo ocurre en el motor y sólo hay que frenar y acelerar" explica Andrés Más, subdirector de "Motor 16". "Tráfico y Seguridad Vial" ha circulado con un Toyota "Prius" por todo tipo de vías y ha comprobado que, en carretera es como cualquier coche 'normal', sólo

## GASOLINA Y DIÉSEL FRENTE AL HÍBRIDO

El híbrido de Toyota gana en consumo medio y emisiones de CO<sub>2</sub> (gas de efecto invernadero) a modelos similares, pero pierde de largo en precio.

	Potencia (CV)	Consumo (l./100 km)	Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	Precio
 Toyota "Prius" 1.5 (gasolina + electricidad)	113	4,3	104	26.000 €
 Toyota "Corolla" 1.6 5p (gasolina)	110	7,0	168	16.380 €
 Toyota "Corolla" 2.0 5p (diésel)	116	5,6	149	17.980 €
 Seat "León" 1.6 (gasolina)	102	7,6	183	16.290 €
 Seat "León" 1.9 TDi (diésel)	105	5,2	141	18.350 €

(Fuente: Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía/IDAE. Precios del acabado básico).

que, en momentos de necesidad, el motor eléctrico 'ayuda' dando un empujoncito extra (siempre que no esté agotada la reserva de energía eléctrica), mientras que, durante la marcha, las baterías se van recargando en bajadas, deceleraciones y frenadas.

Pero en ciudad, el híbrido se convierte en un coche especial, limpio y sigiloso: si no damos acelerones, funciona en modo eléctrico y el motor se desconecta cuando el coche está parado. Después de 100 kilómetros rodando relajadamente por ciudad, autovía y carreteras secundarias, el ordenador de abordo marca 5 l./100 km, poco más del consumo medio oficial de 4,3 l./100 km. No es de extrañar, por tanto, que haya dos híbridos ("Civic" y "Prius") entre los tres primeros puestos de la clasificación

## LOS HÍBRIDOS TODAVÍA ESTÁN RESERVADOS A CONDUCTORES SENSIBLES A LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE QUE PUEDAN PAGAR SU ALTO PRECIO

## RADIOGRAFÍA DE UN HÍBRIDO



**Motor eléctrico.** Hace girar las ruedas con electricidad, así que no consume carburante y, por tanto, no contamina.

**Generador.** Produce la electricidad que usa el motor eléctrico y almacena la batería.

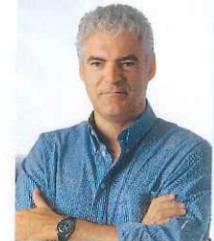
**Unidad de control de potencia.** El 'cerebro' del sistema: decide qué motor mueve el coche en cada momento y cuándo hay que cargar la batería.

**Motor de gasolina**

**Batería.** Almacena la electricidad, se carga durante la marcha y no se deteriora.

## EL EXPERTO OPINA

**ANDRÉS MÁS,**  
subdirector de Motor 16



- "El consumo no compensa la diferencia de precio, no ahorras tanto a no ser que hagas muchos kilómetros. Si igualaran los precios, sí sería rentable".
- "La eficacia de la propulsión híbrida se nota más en los todo-terreno, que tienden a consumir más por peso y aerodinámica".

**PEDRO MARTÍN,**  
director de Auto y Diesel



- "El precio es su principal pega. La Administración debería sufragar la diferencia: contribuiría a reducir el consumo de petróleo."
- "Puede interesar a personas comprometidas, porque es un coche muy respetuoso con el medio ambiente, sobre todo en ciudades atascadas."

**RAÚL RONCERO,**  
jefe de Pruebas y Producto de "Coche Actual"



- "Conducir un híbrido es una sensación fascinante, como un juego entre el sistema y tú para circular en modo eléctrico el mayor tiempo posible".
- "El híbrido es una alternativa para la ciudad, pero también en carretera; rinde como si tuviera un motor grande, pero consume menos".

**JESÚS AGUADO,**  
jefe de Pruebas y Producto de "Autopista"

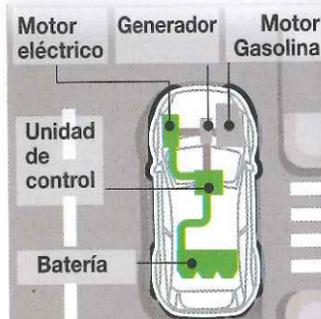


- "Seguramente no es rentable. Con el bolsillo no merece la pena, pero con la razón sí, aunque sólo sea por el hecho de ahorrar un litro de gasolina".
- "Son coches para personas con conciencia ecológica, pero no estaría mal que las administraciones también pusieran de su parte".

## CUANDO FUNCIONAN LOS MOTORES DE UN HÍBRIDO

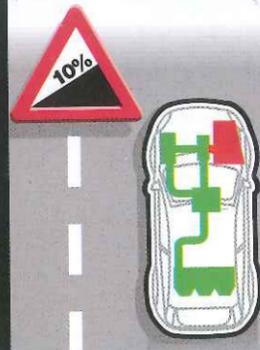
### En ciudad

A unos 40 km/h y sin acelerones, circula sólo en modo eléctrico.



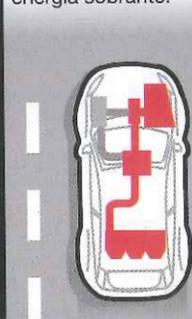
### Aceleraciones

Ambos motores trabajan juntos para dar la máxima potencia.



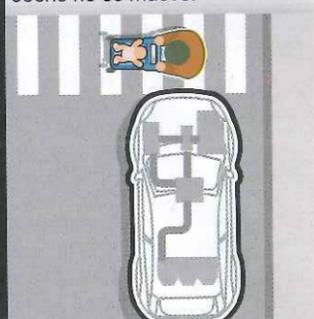
### En carretera

Principalmente, actúa el motor de gasolina. Si es necesario, el generador carga la batería con energía sobrante.



### Parado

El motor no gasta gasolina porque se desconecta cuando el coche no se mueve.



La batería se carga durante la marcha, al frenar o al levantar el pie del acelerador.

de los coches más compatibles con el medio ambiente del programa EcoTest que, desde 2003, puntúa anualmente el nivel de contaminación de los turismos. "Son la única alternativa real en consumo al motor diesel" opina Raúl Roncero, jefe de Pruebas de "Coche Actual".

Pero ponerse al volante de un híbrido está todavía reservado a unos pocos

## EN CIUDAD, EL HÍBRIDO SE CONVIERTE EN UN COCHE ESPECIAL, LIMPIO Y SIGILOSO

conductores sensibles al deterioro del medio ambiente y, por descontado, que puedan permitirse pagar su alto precio. Hasta la fecha, Toyota ha vendido 450.000 híbridos en todo el mundo y Honda, otros 130.000. En España, un "Prius" cuesta actualmente 26.000 y un Honda "Civic Hybrid", 24.200, varios miles de euros más que coches de similares características.

**INGÓGNITAS.** Una de las incógnitas de cara al futuro de estos vehículos es si se generalizará su uso algún día. Quizás en eso tenga mucho que ver no sólo la reducción de los precios, sino también las subvenciones estatales. "Los híbridos son coches caros, unos 6.000 más que el diesel comparable, porque se fabrican pocos. Hasta que no se generalice su uso, no serán más baratos" señala Pedro Martín, director de "Auto y Diesel".

Otra consideración además del precio, es la fiabilidad. Se trata de un coche como cualquier otro -el mantenimiento y las inspecciones técnicas son las mismas- con un equipamiento 'extra' de componentes específicos (ver infografía) encargados de generar la electricidad, almacenarla y llevarla a las ruedas. El tiempo y el uso dirán cuánto duran piezas como, por ejemplo, las baterías que cargan los híbridos, normalmente bajo el asiento trasero. Según nos explican en Toyota, están diseñadas para tener la misma vida útil del coche y hasta ahora, no han recibido queja alguna.

En la actualidad todavía hay poco donde elegir en el mercado español de automóviles híbridos, pero gota a gota llegan modelos nuevos. Desde esta pasada primavera, tenemos cuatro -todos japoneses-, dos recién llegados: el Honda "Civic Hybrid" y el Lexus "GS 450h", que se unen a otro Lexus, el

## LOS QUE ESTÁN EN EL MERCADO

Actualmente sólo hay cuatro modelos híbridos en el mercado español, todos ellos de marcas japonesas. Es muy probable que en los próximos años llegue alguno más, pues casi todos los grupos automovilísticos han desarrollado la propulsión híbrida.

### HONDA "CIVIC HYBRID"

Con un motor 1.3 de gasolina de 90 CV y uno eléctrico que da 20 CV más, consume 4,6 l./100 km. Disponible desde abril, cuesta 24.200 €.

### TOYOTA "PRIUS"

La segunda generación del híbrido más vendido en el mundo tiene motores de gasolina y eléctrico que rinden 110 CV juntos. Consume 4,3 l./100 km de media y vale 26.000 €.

### LEXUS "GS 450h"

Es el último híbrido llegado al mercado, una berlina con motor de gasolina de 3.5 litros acoplado a un propulsor eléctrico que desarrolla 200 CV.

### LEXUS "RX 400h"

Todoterreno con tres motores: uno de gasolina de 3.3 litros y dos eléctricos -uno en cada eje- que suman 272 CV. El consumo medio es de 8,1 l./100 km.



## MENOS CONTAMINACIÓN, MENOS IMPUESTOS

Algunas comunidades autónomas y ayuntamientos están premiando a los conductores que para contaminar un poco menos con sus coches tienen que 'rascarse el bolsillo' un poco más. En Andalucía por ejemplo, la Agencia Andaluza de Energía subvenciona desde agosto de hace un año la compra de vehículos híbridos pagando la mitad del sobreprecio con ayudas de hasta 2.500 euros. El ayuntamiento de Aranda de Duero (Burgos) también está bonificando el alta de vehículos menos contaminantes, en este caso con descuentos del 75% en el impuesto municipal de circulación durante los cuatro primeros años.

Pero de momento, parece que estas medidas no son todavía demasiado populares: sólo una persona en Aranda y no más de diez en toda Andalucía se han beneficiado de ellas.

"RX400h", y al 'pionero' Toyota "Prius", el primer híbrido, llegó al mercado en 1997. Y parece que esta hegemonía japonesa en el mercado de los híbridos puede acabar muy pronto, pues casi todos los grupos automovilísticos han desarrollado la tecnología híbrida y muchos fabricantes planean poner en el mercado nuevos modelos en los próximos años. Por ejemplo, General Motors (GM), BMW y DaimlerChrysler se asociaron en 2005 para desarrollar nuevos motores híbridos y GM anunció el pasado enero que pondrá a la venta doce nuevos modelos. Por su parte, el grupo PSA ha presentado reciente un Peugeot "307" híbrido de diesel y eléctrico que estará a la venta en un plazo de dos años. ♦

## ... Y LOS QUE PUEDEN LLEGAR



### Opel "Astra" diesel híbrido

Con motor turbodiesel de 1.7 litros, dos motores eléctricos y consumo mixto por debajo de 4 litros.



### Audi "Q7 híbrido"

Tiene un motor eléctrico y otro inyección directa de gasolina de ocho cilindros. Presentado en 2005, de momento no está prevista su venta.



### Daihatsu "UFE III"

Es un modelo experimental con tres motores: uno de inyección directa y dos eléctricos. Consume sólo 2,1 litros a los 100 kilómetros.



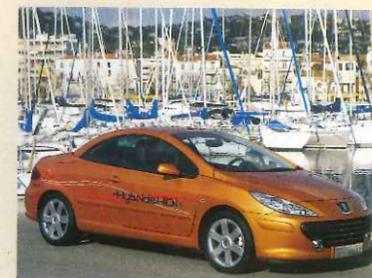
### Ford "Reflex Concept"

Híbrido experimental de diesel y electricidad con paneles solares para alimentar los faros. Presentado en 2006 en el mercado americano.



### Mazda "5 Hydrogen RE Hybrid"

Tres tecnologías en un monovolumen de tracción delantera con un motor de dos combustibles -gasolina o hidrógeno- de hasta 210 CV y otro eléctrico de 40 CV.



### Peugeot "307" y Citroën "C4 Hybride HDi"

El grupo PSA (Peugeot y Citroën) apuesta por un híbrido con motores diesel, en lugar de gasolina, y eléctrico. Consume 3,4 litros a los 100 km, un 30% menos que los modelos normales.



### Saab "BioPower Hybrid"

Un coche totalmente independiente del petróleo. Sus motores consumen electricidad y bioetanol, gasolina vegetal obtenida de cereales.

ACTUACIONES QUE PREVIENEN LESIONES:

## LA EFICACIA MÉDICA DE LOS RADARES

En el inicio de las vacaciones, sin duda, se abrirá el debate sobre el control de velocidad, una medida tan impulsada en los últimos años como debatida por la no siempre bien informada opinión pública. Veamos cómo la prevención de las lesiones está en la base de medidas como la instalación de radares para control de la velocidad.

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

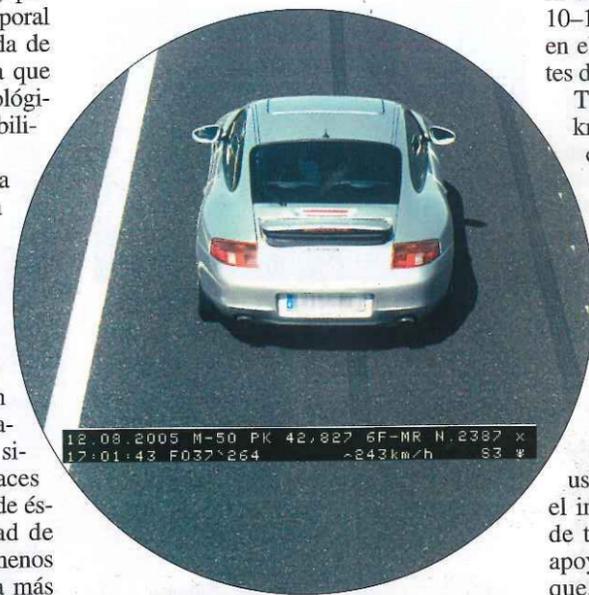
El primer problema de salud pública en España y, en breve, el tercer problema de salud a nivel mundial, las lesiones por accidente de tráfico, constituyen un problema evitable. En efecto, las lesiones se pueden prevenir o minimizar. Lesión (o traumatismo) por accidente de tráfico es todo daño corporal originado por la transferencia aguda de energía en una colisión de manera que supera el umbral de tolerancia fisiológica. Este es el principio de la 'evitabilidad' de las lesiones.

Tanto el origen y la transferencia de esta energía, como la tolerancia de los tejidos y órganos del cuerpo, son en gran parte conocidos. En este proceso, que comienza con la generación de la energía y acaba con la lesión, se han descrito distintas actuaciones que pueden evitar o minimizar el daño. William Haddon -médico, ingeniero y experto en salud pública- describió hace medio siglo diez principios generales eficaces para reducir o evitar la lesión. Uno de éstos consiste en reducir la cantidad de energía liberada en la colisión (a menos energía, menos lesión) y la manera más eficaz de reducirla es, sin duda, reducir la velocidad a la que se produce la colisión.

Por ello, todas las actuaciones tendientes a reducir la velocidad de circulación de los vehículos no sólo reducirán la probabilidad de que se produzca el accidente, sino que, además, reducirán la gravedad de las lesiones sufridas tras él.

Pero volvamos al temible radar que nos acosa cada vez más. ¿Hay evidencia de que poner radares reduzca la gravedad de las lesiones? La reducción de los límites de velocidad se asocia a la reducción de

la incidencia de lesiones graves y mortales. Como valores medios, se ha demostrado que reducir la velocidad media en torno a 7 km/h se asocia a una reducción de la accidentalidad mortal en torno al 15%. Muy recientemente se ha publicado una revisión bibliográfica de los estudios más relevantes existentes a nivel mundial sobre el efecto de los dispositivos de control automático de velocidad en la prevención de accidentes y lesiones. La mayor parte de estos estudios comparan los accidentes antes y después de la coloca-



**TRAS COLOCAR RADARES, EL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE VAN A VELOCIDAD EXCESIVA BAJA ENTRE UN 50 Y 65%, Y LOS ACCIDENTES MÁS GRAVES, ENTRE UN 40% Y 45%**

ción de los dispositivos. Tras colocar sistemas de control de velocidad, se reduce el número de vehículos que circulan a velocidad excesiva (más de 15 km/h por encima de la velocidad permitida) entre un 50 y 65%. Los accidentes con resultados lesivos más graves se reducen, tras colocar radares, entre un 40 y 45%. La gravedad de las lesiones se reduce en todos los niveles. El número de personas que sufren lesiones críticas (con una supervivencia menor del 50%), baja más del 10%.

Así, los radares se han demostrado eficaces no sólo en evitar accidentes, sino además en que éste suceda a menor velocidad. La reducción promedio de la velocidad relacionada con la colocación de un radar es variable: depende del límite de velocidad de la zona, tipo de vía, localización geográfica... Pero se observa que, en vías de doble sentido, la reducción de la velocidad media se sitúa en torno a 10-15 km/h y es sustancialmente mayor en el grupo de quienes exceden los límites de velocidad.

Traducido a lesiones, reducir en 20 km/h la velocidad a la que sucede una colisión contra un objeto indeformable puede suponer pasar de padecer una lesión craneoencefálica de nivel 5 (con una probabilidad de fallecer de más del 50%) a una de nivel 3 (con un riesgo de fallecer del 0,8 al 2,3%). Muchos otros factores condicionan el resultado de una lesión, pero el agente protagonista es la energía que recibe el organismo.

Aun hemos de trabajar más en el uso de los datos lesionales para evaluar el impacto de determinadas actuaciones de tráfico, pero la evidencia existente apoya intervenciones como los radares, que, sin duda significarán importantes mejoras en las cifras de accidentalidad vial. Siguiendo las recomendaciones de la OMS, entre las medidas necesarias para una reducción eficaz de los traumatismos por tráfico, destaca el establecer un enfoque científico del problema. La investigación sobre lesiones por tráfico es una línea de trabajo a impulsar en España. Las lesiones son evaluables y prevenibles y las consecuencias del accidente, por tanto, evitables, no por arte de magia, sino por la técnica y la aplicación del método científico. ♦

Coordina: MERCEDES LÓPEZ

Se han puesto de moda, a pesar de que son muy caros y consumen mucho



## GIGANTES EN LA CIUDAD

Pueden llegar a pesar con pasajeros y equipaje más de tres toneladas. Aunque nacieron para el

campo, prácticamente no salen de las grandes ciudades. Son difíciles de aparcar y gastan mucho. Pero están de moda, incluso entre el público femenino. Son un símbolo de estatus. Son gigantes de la carretera para familias sobradas.



► Los Hummer, pasan de pasear a la familia a ser protagonistas de series televisivas como 'CSI Miami' de gran impacto popular.

Andrés MÁS

Las estadísticas no dejan lugar a dudas. Según los últimos datos de ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles), entre enero y mayo de 2006, el segmento de los todoterreno incrementó sus ventas un 4,4% respecto al mismo período del año anterior, mientras los turismos bajaron un 0,7%. Estas cifras están íntimamente relacionadas con el 'boom' experimentado por los todoterreno de grandes dimensiones y lujosos acabados. De hecho, entre los diez más vendidos podemos encontrar tres modelos de los considerados grandes.

Desde el departamento de Marketing de Land Rover lo explican así: "Los clientes que antes compraban una berlina familiar de gama alta se han pasado al segmento de los 'SUV' de lujo,

## LOS 10 GRANDES MÁS VENDIDOS

TOYOTA "LAND CRUISER"	2.653 uds.	Desde 33.000 €
MITSUBISHI "MONTERO"	2.294	Desde 26.750 €
NISSAN "PATHFINDER"	1.806	Desde 34.810 €
VOLVO "XC90"	1.419	Desde 46.200 €
VW "TOUAREG"	1.374	Desde 44.480 €
SSANGYONG "REXTON"	1.357	Desde 28.195 €
MERCEDES "ML"	1.078	Desde 50.800 €
JEEP "GRAND CHEROKEE"	836	Desde 44.350 €
BMW "X5"	799	Desde 51.700 €
RANGE ROVER	778	Desde 54.600 €

(Fuente: ANFAC. Acumulado Enero-abril).



## ¿CUANTO PAGAN DE SEGURO?

El importe de la póliza del seguro de estos vehículos también está a la altura de su tamaño. Según cálculos realizados por Línea Directa Aseguradora, un conductor de 40 años, casado, con más de 10 años de antigüedad en el permiso de conducción y con domicilio en Madrid pagaría, según el modelo:

HUMMER "H3"	1.589 € (franquicia 210 €)
JEEP "COMMANDER 3.0 V6 CRD"	1.276 € (franquicia 60 €)
CADILLAC "SRX"	1.381 € (franquicia 60 €)
RANGE ROVER "4.2 V8 SUPERCHARGED"	1.353 € (franquicia 60 €)
PORSCHE "CAYENNE TURBO S"	1.357 € (franquicia 60 €)

porque valoran su versatilidad, su espacio y la seguridad que brindan gracias a su posición elevada de conducción". Aseguran, además, que "esta tendencia aumenta con el tiempo, porque hoy un SUV, por grande que sea, va igual de bien que un turismo" y que no hay un cliente tipo para este tipo de vehículos: "No tienen una edad ni unos ingresos concretos, aunque, lógicamente pertenecen como mínimo a una clase media alta".

**CADA VEZ MÁS MUJERES.** En la marca Hummer no pueden estar más satisfechos con esta moda. El importador de este 'salvaje' vehículo americano ha vendido hasta junio nada menos que 65 unidades del "H3", 15 unidades del "H2" y 1 del "H1". Para hacerse una idea, el "H3" cuesta entre 49.000 y 58.000 €, mide casi cinco metros de largo, su motor de gasolina tiene 220 caballos y su consumo en ciudad ronda los 20 l/100 km. Los "H2" y "H1" multiplican estas cifras. Respecto al perfil del cliente hay sorpresas: "Es complicado saberlo, pero empezamos a detectar un aumento en el público femenino, aunque creemos estar en un 70% hombres y 30% mujeres. El perfil es de clase alta y gente que empieza a demandar el coche como vehículo de uso diario y no sólo como de segundo uso. También aficionados al 4X4 o que, simplemente, les gusta el diseño y la fuerza del coche". Son palabras del responsable de Comunicación de la marca americana y ponen de manifiesto que la moda se encuentra en pleno apogeo.

**DIESEL SALVO EXCEPCIONES.** Elevado peso y aerodinámica castigada por su desmesurada altura, sus grandes ruedas y su carrocería, en general, cuadrada. Estos son los lunares que marcan de alguna forma su personalidad. Y no es la mejor receta para lograr un consumo comedido; por tanto, el comprador busca versiones die-



► Su interior no tiene nada que envidiar al de una gran berlina de lujo.

## TAMBIÉN MONOVOLUMENES GRANDES



Si de grandes vehículos se trata, no podemos dejar al margen a los grandes monovolúmenes que, cada vez más, pueblan nuestras ciudades y carreteras. De entre todos, destacan tres: Renault "Grand Espace", Chrysler "Grand Voyager" y Ssangyong "Rodius". Tienen tamaños que rondan e incluso superan holgadamente los cinco metros para poder ofrecer un maletero digno con las siete plazas disponibles ocupadas. Todos recurren a motores gasolina o turbodiesel y tienen algo más de lógica que un todocamión. Son más aerodinámicos, pesan menos, son más baratos (el "Rodius" está disponible desde 26.650 €), se manejan más como un turismo y se les suele dar un uso más acorde a sus características.



► Ssangyong "Rodius"



**EL MÁS GRANDE:**  
MERCEDES "GL" (5,09 metros).



**EL QUE MÁS GASTA:**  
VW "TOUAREG 6.0 W12 450 CV" (Media: 15,9 l/100 km).



**EL MÁS CARO:**  
PORSCHE "CAYENNE TURBO S" (131.032 €).

sel que reduzcan la factura del carburante. Salvo tres o cuatro marcas que sólo cuentan con motores de gasolina de gran caballaje y alto consumo –como Porsche con su "Cayenne", Hummer, Lexus o Cadillac–, lo normal es encontrar una variante diesel. Y también que sea la más vendida.

## EL 95% DE LOS TODOTERRENO NO PISA EL CAMPO NI SIQUIERA PARA HACER UNA EXCURSIÓN

La inclinación por los motores diesel es tan grande que marcas como Mitsubishi no traen a España motores de gasolina, salvo pedidos específicos. Los avances en su potencia, prestaciones, consumo y agrado de conducción de han permitido que, por ejemplo, Mercedes acabe de lanzar su modelo "GL 420 CDI" con un motor turbodiesel de 306 CV y un lujo comparable al de su mejor berlina.

**VENTAJAS E INCONVENIENTES.** "Parece una locura utilizar un todoterreno de más de dos toneladas con tracción a las cuatro ruedas y un motor de 320 CV exclusivamente para llevar a los niños al colegio e ir a la oficina". Lo confiesa un comercial de BMW que hace un mes vendió un "X5 4.4i" de gasolina a cambio de un talón de más de 70.000 €: "Vino una pareja y enseguida se decidieron. Intenté enumerarles las ventajas del sistema inteligente de tracción total, pero me dijeron que no les hacía falta, que no iban a pisar el campo. Y cuando quise convencerlos de que apostarían por un diesel, no me dieron opción: ¡Sólo iban a recorrer 8.000 kilómetros al año!"

Y no es un caso raro. El 95% de los compradores de un todoterreno no pisa el campo ni para hacer una excursión

tranquila y compran un coche de moda cuyos inconvenientes superan en muchos casos a las ventajas. Gasto de combustible o ruedas, peso elevado, inercias en zonas viradas, precio, seguro más caro, dificultad para aparcar, necesidad de más metros para frenar... La lista de pegas es larga, pero pocos la tienen en cuenta al comprar. Sólo se fijan en las ventajas: facilidad para superar recorridos de adherencia delicada como nieve o hielo, conducción en una posición elevada por lo que el conductor se puede anticipar a las maniobras de los demás, capacidad hasta para siete ocupantes...

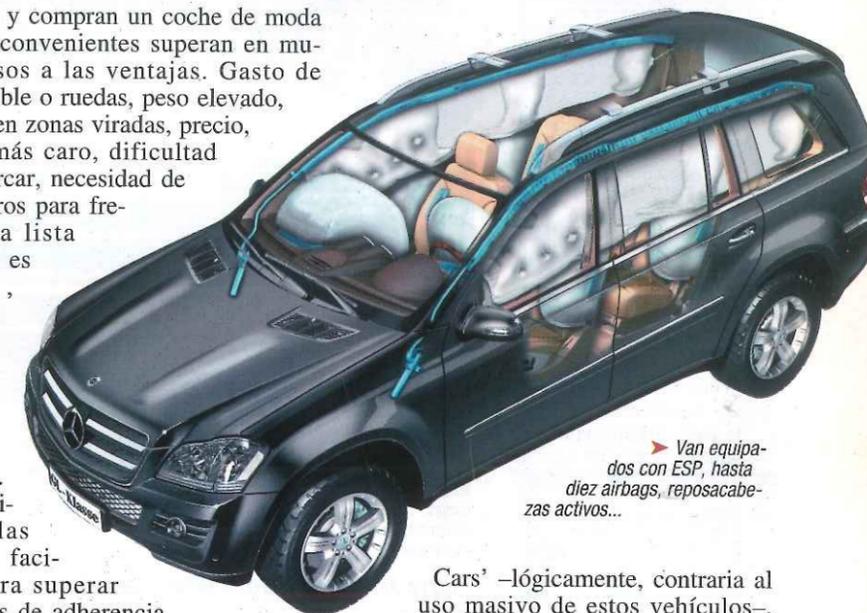
También hay ventajas que no son cuantificables, porque se refieren a sensaciones o sentimientos. Por ejemplo, la sensación de seguridad que transmite un todoterreno o el sentimiento de poder y control sobre el resto que se experimenta a bordo de un SUV. A veces, estos aspectos se superponen a los problemas que puede acarrear estos vehículos.

**¿SON SEGUROS O NO?** Según un estudio de la 'Americans for Fuel Efficient

## RUEDAS: ¡VAYA PRECIOS!



Si las medidas de sus ruedas son desmesuradas, también lo son sus precios. Así el propietario de un Audi "Q7", tiene que desembolsar 300 euros por rueda cuando vaya a cambiarlas, y si lo que tiene es un Hummer "H2", el precio asciende a 350 euros por unidad.



► Van equipados con ESP, hasta diez airbags, reposacabezas activos...

Cars' –lógicamente, contraria al uso masivo de estos vehículos–, estos coches pueden salir muy favorecidos en impactos frontales, pero tiene el doble de posibilidades de volcar. No obstante, la legislación de seguridad en Europa es más exigente que en EE. UU. y, por ello, todos los SUV de lujo comercializados en Europa cuentan con control de estabilidad ESP, entre 8 y 10 airbags, sistemas de retención de última generación, reposacabezas activos y unos frenos sobredimensionados para adaptarse al mayor peso del vehículo. Aunque una utilización irresponsable provoca mayores situaciones de peligro de las que se pueden encontrar en un turismo más pequeño y ligero. ♦



**CARACTERÍSTICAS**

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

**CARBURANTE:**  
Gasolina super sin plomo.

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**  
De serie: Airbags frontales delanteros. Airbags laterales. ABS. Cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas. Sistema Isofix para asientos de niños en plazas traseras laterales. Entre otros.

**Opcional:** ESP (406,34 €). Airbags de cortina y reposacabezas delanteros activos (396,67 €). Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
4,04 mts. (long.) 1,69 mts. (anc.) 1,62 mts. (alt.)  
Maletero: 350 litros.

**CONSUMO:**  
Urbano, 10 l./100 km.  
Carretera, 5,8 l./100 km.

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**

★★★★☆

**PRECIO:** Desde 16.300,35 €.

**AUTOPISTA**

**OPEL MERIVA 1.6 Cosmo**



	▶ Habitabilidad		
	▶ Precio		
	▶ Modularidad		
	▶ Prestaciones		
	▶ Falta de tracción		
	▶ Agilidad		

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

**NOTA MEDIA: 7,1. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,8.**

**COMENTARIO.**— El pequeño monovolumen de la marca ha recibido una serie de cambios estéticos para 'ponerlo al día' y que siga su vida comercial manteniendo su ritmo de ventas. Exteriormente, estos cambios se aprecian en su parrilla delantera, la presencia de nuevos faros antiniebla y unos grupos ópticos en la parte trasera de nueva factura. En su interior se han cambiado los colores de las tapicerías y se han incluido nuevas bandas decorativas en el salpicadero.

La versión dotada del motor 1.6 de gasolina no destaca por sus prestaciones, aunque lo cierto es que con la filosofía y planteamiento de este modelo este apartado no tiene especial relevancia.

El interior del nuevo "Meriva" ofrece una modularidad ciertamente destacable, sobre todo en lo que se refiere a las plazas traseras, ya que se puede transformar la banqueta de las habituales tres plazas a sólo dos, consiguiendo que ambas plazas gocen de una mayor amplitud y sensación de confort, algo que no es habitual en modelos de este segmento y longitud. ◆

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

**MOTOR 16**

**COMENTARIO.**— Se mire por donde se mire, el nuevo "207" de Peugeot parece más coche. Esta impresión inicial se confirma al entrar en el coche y conducirlo. No en vano el nuevo utilitario sustituto del "206" es más grande, ofrece una presentación más cuidada a nivel habitáculo y su relación equipamiento/precio se sitúa en una posición claramente ventajosa frente a sus rivales. Dotado del motor HDi de 90 caballos con 1,6 litros de cilindrada, el "207" se muestra algo perezoso, debido, entre otras cosas, a que su peso ha aumentado considerablemente.

Tampoco convence el tacto del cambio, que resulta algo gomoso. Sin embargo, los consumos son de risa, con una cifra media real medida por el equipo técnico de esta redacción de tan sólo 5,3 litros cada 100 kilómetros. Además, el conjunto mecánico apenas suena o vibra y sube de vueltas progresivamente y con suavidad.

En cuanto a seguridad se refiere, el "207" en acabado 'XS Pack' cuenta con dos airbags frontales, dos airbags laterales, dos de cortina y cinco cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje dotados de pretensores. Opcionalmente puede llevar ESP y control de presión de neumáticos. El "207" ha conseguido cinco estrellas en el test de EuroNCAP. ◆

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

**PEUGEOT 207 1.6 HDI 90 CV**



	▶ Acabados, materiales y presentación		
	▶ Comportamiento dinámico		
	▶ Consumo muy ajustado		
	▶ Rendimiento hasta 1.500 rpm		
	▶ acto del cambio		
	▶ Depósito con llave		

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

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

**CARACTERÍSTICAS**

**MOTOR:**  
Cilindrada: 1.587 c.c.  
Potencia máxima:  
90 CV a 4.000 r.p.m.

**CARBURANTE:**  
Gasoil

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**  
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cabeza. ABS. Entre otros.

**Opcional:** ASR (470 €). ESP+ASR (500 €). Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
4,03 mts. (long.) 1,72 mts. (anc.) 1,47 mts. (alt.)  
Maletero: 270 litros.

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

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**

★★★★☆

**PRECIO:** Desde 14.600 €.

**CARACTERÍSTICAS**

**MOTOR:**  
Cilindrada: 1.991 c.c.  
Potencia máxima:  
140 CV a 4.000 r.p.m.

**CARBURANTE:**  
Gasóleo.

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**  
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. Reposacabezas activos. ESP. ABS+BAS, TCS y EBD. Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
4,73 mts. (long.) 1,80 mts. (anc.) 1,48 mts. (alt.)  
Maletero: 420 litros.

**CONSUMO:**  
Urbano, 8,1 l./100 km.  
Carretera, 5,0 l./100 km.

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**

★★★★☆

**PRECIO:** Desde 22.800 €.

**AUTO Y DIESEL**

**KIA MAGENTIS 2.0 CRDi**



	▶ Precio y equipamiento		
	▶ Prestaciones. Respuesta del motor		
	▶ Interior amplio. Confort		
	▶ Suspensión blanda. Cambio impreciso		
	▶ Mecánica ruidosa. Consumo real		
	▶ Asientos poco firmes. Luz de cruce		

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

**NOTA MEDIA: 6,8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,9.**

**COMENTARIO.**— Dentro de la ofensiva comercial de la firma coreana, el "Magentis" tiene uno de los objetivos más complicados: rivalizar con los Ford "Mondeo", Volkswagen "Passat", Opel "Vectra" y compañía. Por suerte, la nueva generación de esta berlina cuenta ya con motor turbodiésel, un moderno cuatro cilindros de dos litros y 140 CV que no se distingue precisamente por su silencio, pero que aporta un buen empuje en carretera y bastante agrado en ciudad. Lástima que el gasto real sea tan alto: se anuncia una media de seis litros cada 100 kilómetros, pero hemos medido más de ocho en nuestro recorrido mixto. Y tampoco nos convence el "Magentis" por su maletero, algo justo para un coche de 4,74 metros de largo, o por su funcionalidad, ya que no tiene portón grande. Otros puntos a mejorar son el manejo del cambio o la falta de firmeza de la suspensión. Por contra, la berlina de Kia destaca por una relación entre precio y equipamiento muy favorable, tanto si elegimos la versión EX1 como si optamos por el nivel EX2, 4.000 euros más caro. Y nos ha gustado la potencia de frenada, la amplitud del habitáculo y el confort general, pese a unos asientos que pecan de blandos. ◆

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

**MOTOCICLISMO**

**DERBI MULHACÉN 659**

**COMENTARIO.**— Derbi ha puesto en escena su primera moto grande, que no es otra que la "Mulhacén 659". El diseñador José González y el ingeniero Klaus Nennowitz han creado una moto con una impactante imagen que recuerda a las motos tipo 'scrambler' de los años 70. La parte ciclo está compuesta por elementos de calidad, como la horquilla invertida Marzocchi, los frenos Brembo con pinza delantera de cuatro pistones y anclaje radial, y los discos tipo 'wave'. Para el propulsor se ha aprovechado la experiencia de Yamaha, y utiliza su monocilíndrico de cuatro tiempos, inyección electrónica y 660 cc que tan buen resultado ha dado en las "XT". En la práctica, la "Mulhacén" se maneja con facilidad, a pesar de que el asiento está algo elevado y es un poco duro para largos desplazamientos. Se siente ligera y su movilidad en el tráfico es destacable. La respuesta del propulsor es correcta en bajos y muy buena en medios, si bien la zona alta emite ciertas vibraciones. Su protección aerodinámica es reducida, pero en una moto ciudadana como ésta no es un factor importante. Además, cuenta con una elevada calidad. ◆

[www.mulhacen.derbi.es](http://www.mulhacen.derbi.es)



	▶ Parte ciclo		
	▶ Agilidad		
	▶ Diseño		
	▶ Asiento duro		
	▶ Escape cerca de la pierna		
	▶ Radio de giro escaso		

Estética: .....9	Velocidad punta: .....6	Suspensión trasera: .....7
Acabado: .....8	Aceleración: .....7	Frenos: .....8
Posición conductor: .....6	Consumo: .....8	Estabilidad: .....7
Pasajero: .....6		Luces: .....7
Instrumentación: .....7	SEGURIDAD:	Ciudad: .....9
Equipamiento: .....7	Chasis: .....8	Carretera: .....7
Motor: .....6	Suspensión delantera: .....7	Autopista: .....5

**NOTA MEDIA: 7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,2.**

**CARACTERÍSTICAS**

**MOTOR:**  
Tipo: 4 tiempos y 1 cilindro.  
Cilindrada: 659 c.c.  
Diámetro: 100 x 84 mm.  
Arranque: Eléctrico.  
Encendido: Electrónico digital.

**TRANSMISIÓN:**  
Depósito: 12 litros.  
Caja de cambios de cinco velocidades.

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

**SUSPENSIÓN:**  
Delantero, horquilla invertida; trasera, monoamortiguador con basculante.

**RUEDAS:**  
Neumáticos: Delantero, 110/80-18; trasero, 150/70-18.

**DIMENSIONES:**  
Longitud: 2,10 mts.  
Altura asiento: 835 mm.  
Peso: 162 kgs.

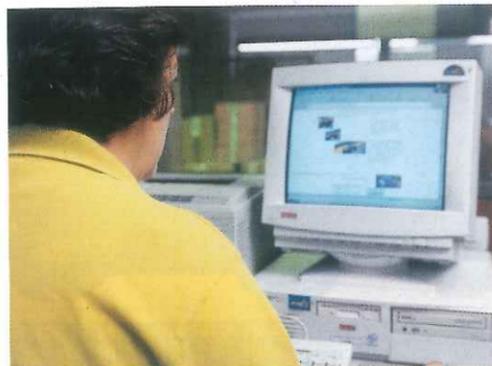
**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**

★★★★☆

**PRECIO:** 7.500 €.

## MÁS COCHES EN INTERNET

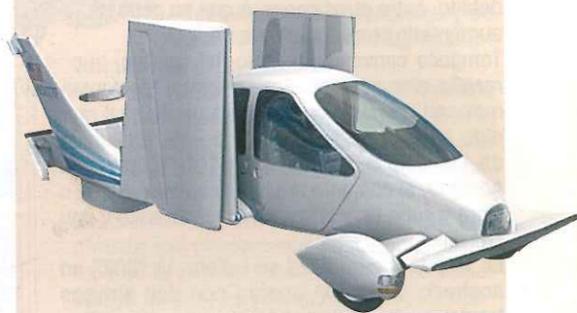
Más del 74% de los españoles decide la compra de su vehículo a través de Internet, aunque luego va al concesionario a realizar la operación, según un estudio elaborado por FACONAUTO (Federación de Concesionarios) y la empresa Nielsen/NetRatings. Este informe indica que siete de cada diez compradores acude a Internet para informarse de las características y prestaciones del vehículo, comparar modelos y precios, lo que supone un incremento superior al 30% durante el primer trimestre de este año. En cuanto al perfil de estos cibernautas, el estudio revela que el 73% son hom-



bres y el 27%, mujeres, y que los objetos de sus consultas son diferentes: mientras los hombres buscan, sobre todo, información sobre la potencia del coche, las mujeres prestan mayor atención a precios y diseño.

## ¿COCHE O AVIÓN?

Se llama "Transition". Es capaz de circular por la carretera como un coche y, una vez en pista, desplegar sus alas y volar. Es un proyecto de un grupo de estudiantes y profesores del Instituto Tecnológico de Massachusetts (EE. UU.). Se espera que el prototipo esté en el mercado a finales de 2008 por un precio que rondará los 120.000 euros.



## COMBUSTIBLES ECOLÓGICOS, EL FUTURO

Mejorar la calidad ambiental del aire gracias a la reducción de las emisiones de partículas, óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono e hidrocarburos es el objetivo que se ha planteado la Alianza para los Combustibles Sintéticos en Europa (ASFE), formada por fabricantes automovilísticos y empresas del sector de la energía. Su solución son los combustibles sintéticos, entre los que se encuentran el GTL (desarrollado a partir del gas natural), CTL (carbón) y BTL (biomasa). Estos expertos aseguran que en 2020 el 20% de los combustibles usados serán alternativos al petróleo.



Volvo también está trabajando en este sentido y recientemente ha presentado su prototipo "Multi-Fuel", diseñado para funcionar con cinco tipos de combustible: etano (10% de hidrógeno y 90% de metano), biometano, gas natural, bioetanol (85% bioetanol y 15% gasolina) y gasolina. Su objetivo es que el usuario pueda repostar con el combustible que esté disponible en el lugar en el que se encuentre. El motor se ajusta automáticamente a la mezcla y, para cambiar, el conductor sólo tiene que pre-

➤ **TOYOTA llamará a REVISIÓN a sus vehículos PRIUS, COROLLA y AVENSIS, por haberse detectado fallos en la dirección. Según la compañía, los ejes de los coches afectados carecen de la fuerza necesaria para resistir la presión recibida cuando el coche circula a baja velocidad y, como resultado, el conductor puede perder el control del vehículo.**

➤ **VOLVO ha presentado una NUEVA GENERACIÓN DEL SISTEMA DE ADVERTENCIA DE COLISIÓN, que es capaz de FRENAR AUTOMÁTICAMENTE el coche en caso de choque inminente, cuando detecta que el conductor no pisa el freno cuando es necesario.**

## EL PERSONAJE



**JUAN ANTONIO FERNÁNDEZ DE SEVILLA HA SIDO REELEGIDO PRESIDENTE DE ANFAC (ASOCIACIÓN NACIONAL DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES) POR UN NUEVO MANDATO.**

## EL AUDI "TT" SE RENUEVA

El nuevo Audi "TT Coupé" presenta su segunda generación. Debutó en otoño de 1998 y es todo un hito en el mundo del diseño automovilístico. Sin abandonar sus genes, ha introducido innovaciones en su exterior. En su equipamiento destaca el sistema de aparcamiento acústico que facilita la maniobra de aparcar hacia atrás, iluminación dinámica en curva, neumáticos con control de presión, opción de sistema Isofix...  
A partir de 35.280 euros.

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

## NUEVO "AVENSIS"

Ya está a la venta la nueva generación del Toyota "Avensis". Además de modificar su diseño exterior, la gama del nuevo "Avensis" incorpora un motor diesel totalmente nuevo, el '2.0 D-4-D de 126 CV', con lo que se ofrecerá en tres versiones diesel y cuatro de gasolina. En cuanto a seguridad, cuenta con nueve airbags de serie, entre ellos uno de rodilla SRS para el conductor. Los airbags frontales delanteros tienen infladores de dos etapas, ajustando la presión de inflado a la gravedad del impacto. También equipa ABS de última generación, sistema de ayuda al frenado, de control de estabilidad y de tracción.



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

➤ **EL HONDA "ACCORD" es, según un estudio elaborado por la aseguradora británica Warranty Direct, EL COCHE DE SEGUNDA MANO MÁS FIABLE. El estudio concluye que las doce marcas más fiables del mercado de coches usados son japonesas. Para elaborar la lista se ha tenido en cuenta el coste de las piezas y la frecuencia de las averías que sufren los coches usados.**



## CAMPEÓN AL VOLANTE

Rafael Nadal, nuestro flamante vencedor de Roland Garros por segundo año consecutivo, acaba de obtener el permiso de conducción. A partir de ahora se desplazará en un Kia "Sorento" de una serie especial, denominada 'tie-break', hecha exclusivamente para el tenista mallorquín. KIA es uno de los patrocinadores del tenista que más victorias consecutivas ha obtenido sobre pistas de tierra batida.

## SUPERVENTAS ABRIL DE 2006 (\*)

1		8.595
2		8.593
3		5.096
4		4.926
5		4.799
6		4.763
7		4.434
8		4.285
9		4.100
10		3.671

## LOS FABRICANTES

	RENAULT	14.959
	CITROEN	14.545
	PEUGEOT	13.759
	FORD	13.604
	SEAT	12.743
	OPEL	12.535
	VOLKSWAGEN	12.022
	TOYOTA	5.369
	AUDI	4.550
	MERCEDES	4.305

Fuente: ANFAC (Asoc. Nat. de Fabricantes de Vehículos)

↑ ↓ = Variaciones respecto al mes anterior

# EL OTRO MADRID, LA CUENCA DEL **JARAMA**



La capital del Reino, en un alarde de prepotencia tal vez inconsciente, fagocita el nombre mismo de Madrid. Por eso, por justicia, es preciso reivindicar la belleza de su Sierra, verdadero pulmón verde, válvula de escape de quienes huyen del cemento, para encontrarse ante una naturaleza atractiva, rica y variada, habitada por gentes que, tan cerca, viven sin embargo de espaldas al estrés contagiado por el "Gran Madrid".

Gorka ZUMETA  
Mapas: Charo LAIZ

**H**ay que tomar la A-1, en dirección a Burgos, y desviarse en el kilómetro 85 por la carretera M-141 que va hacia Horcajo de la Sierra y Horcajuelo de la Sierra para llegar a la ruta que proponemos. Horcajuelo se encuentra a 1.145 metros de altitud. La larga calle de la Constitución conduce hasta la plaza y la iglesia dedicada a San Nicolás de Bari (s. XV), con sorpresa gótica en su interior. Integran el pueblo, casi desierto de lunes a viernes y animado los fines de semana, atractivas casas de piedra pizarrosa. Este antiguo asentamiento ganadero tuvo su origen en las repoblaciones cristianas de los siglos XI y XII. Su nombre alude a su situación geográfica, al encontrarse en la horca-



► Fuente en Prádena del Rincón.

jadura o confluencia de los arroyos de la Garita y Grande. El pueblo invita a los forasteros a visitar, gratuitamente, sus Museos Etnológico y de la Fragua.

A dos kilómetros, continuando por la M-141, Montejo de la Sierra es el primer pueblo que riega el río Jarama, que nace cerca del pico de La Cebollera (2.169 m.), llamado también de las Tres Provincias (Segovia, Madrid y Guadalajara). El pueblo, antiguo Montejo del Rincón, fundado en el siglo XI, lo desdobló casi por completo el duro embate de la peste. La necesidad hizo que en él abriera una de las primeras boticas de la Sierra. Merece la pena visitar su iglesia, dedicada a San Pedro, que acoge una bella imagen románica de la Virgen de Nazaret.

Montejo se ha puesto de moda por su proximidad con El Chaparral o Hayedo de Montejo, el más meridional de Europa. Para llegar a él hay que salir de Montejo por la M-137 y, a dos kilómetros, to-

mar, a la izquierda, la M-139, una carretera que lleva al puerto de El Cardoso. El camino está muy bien indicado. Se trata de un bosque valioso y frágil, que cuenta con tres senderos para recorrerlo y un control riguroso que organiza la visita de los numerosos excursionistas atraídos por su incontestable belleza. En hora y media el visitante disfrutará de su riqueza arbórea: hayas, robles rebollos y albares, abedules y cerezos, entre otras especies.

Tras la visita al Hayedo, la ruta se adentra en tierras de Guadalajara, siguiendo el curso del río Jarama, hacia el pueblo de El Cardoso. Cinco kilómetros después, un desvío a la derecha nos conducirá por una pista (M-137) a La Hiruela, un pueblo con sólo dos calles y unas pocas callejas, pero con un encanto especial que se refleja en sus casas de piedra. Es, seguramente, el que mejor conserva la arquitectura popular serrana. Los amantes del senderismo tienen aquí un par de citas privilegiadas: la senda de las Carboneras y la de Molino a Molino.

La M-137 sube hasta el puerto de La Hiruela (1.477 m.), magnífico mirador natural de la riqueza paisajística de la zona, y descendiendo luego por Montejo, hasta Prádena del Rincón, población serrana donde destaca la iglesia románico-mudéjar de Santo Domingo de Silos. Saliendo de Prádena por la M-130, atravesamos otro puerto (Cerro Montejo) y bajamos por una vía llena de curvas hasta Puebla de la Sierra, el municipio más apartado y solitario de Madrid (sólo 1 habitante por km<sup>2</sup>). El éxodo madrileño del fin de semana atrae a cientos de excursionistas al área recreativa de La Tejera-Parque Avellanos, situada en las afueras, donde los robles melojos proporcionan una reconfortante sombra para un merecido descanso.

La ruta continúa por la M-130 en dirección a Robledillo de la Jara, dibujando en zigzag tantos miradores como curvas. Pero el conductor no debe despistarse: a kilómetro y medio debe desviarse a la izquierda por una pista de tierra en buen estado, que atraviesa el Valle del Riato y desemboca en el pueblo de El Atazar. Aquí enlazamos con la M-133 (única carretera asfaltada que sale del pueblo). A 4 kilómetros encontramos la presa de El Atazar, inaugurada en 1972, el mar de Madrid, el mayor embalse de la Comunidad de Madrid. Una enorme muralla de 484 m. de longitud y 134 de altura recoge las aguas del río Lozoya, formando un mar de 1.070 hectáreas de superficie, 72 kilómetros de costas y medio billón de litros de agua dulce, un monumental paraíso de aves acuáticas y también de windsurfistas. Quien quiera dis-



► Hayedo de Montejo, el más meridional de Europa.



**El tráfico**

Nuestra ruta utiliza varias carreteras de la red secundaria, pero como ocurre con la M-102, M-134 ó M-127, se encuentran bien señalizadas y asfaltadas e incluso en la M-134 se está mejorando la seguridad al agrandar arcenes y colocar barreras de seguridad.

- La M-130 está pendiente de un proyecto de mejora, pero de momento está bacheada y no dispone ni de señalización ni de defensas. Circule con cuidado ante estas limitaciones.
- La M-137 es una carretera estrecha (menos de 5 metros) y de montaña, pero el firme está en buen estado. Por ello, conviene extremar la precaución y más si viajamos en época invernal.
- La M-139 es también una carretera de montaña, estrecha, pero se están ensanchando los arcenes; no obstante, mantenga altos los niveles de precaución.
- Por último, la M-141 está bien señalizada y balizada.



► Patones, recuperado tras años de abandono.

frutar de una vista general del embalse, en el kilómetro 11 de la M-133 existe un mirador que permite contemplar en todo su esplendor y extensión esta monumental obra.

La última etapa de esta ruta lleva, tomando el siguiente cruce y enfilando la M-134, rumbo a Patones. Por el camino, rebasamos el poblado de la presa de El Atazar (diferente al pueblo del mismo nombre).

### "EL JARAMA", DE SÁNCHEZ FERLOSIO

Para los amantes de la buena literatura, recomendamos la novela "El Jarama" (Premio Nadal 1955) escrita por Rafael Sánchez Ferlosio (Roma, 1927 y Premio Cervantes 2004), donde el autor se revela como un profundo conocedor del escenario natural donde transcurre la acción: la cuenca del río Jarama. Escrita hace más de medio siglo, las cosas, sin embargo, no han cambiado tanto.

De vuelta a la M-134 hay que continuar hasta la M-102 que lleva a Patones de Abajo. Tras una breve subida de apenas dos kilómetros por la M-912, llegamos a Patones de Arriba, un pintoresco pueblo formado por construcciones de piedra y pizarra, que recuerda al paisaje de Las Hurdes.

Tras años abandonado a su suerte, casi derruido, los madrileños decidieron recobrar su paisaje rehabilitando viejas casas, siempre respetando la arquitectura serrana. Hoy es un destino habitual del fin de semana, un monumento en sí mismo, un pueblo congelado en el tiempo, situado en medio de una vega, la del Jarama, que sirve de relajante natural para eliminar las tensiones del día a día. ♦

► Presa de El Atazar, el mar de Madrid.

Tras años abandonado a su suerte, casi derruido, los madrileños decidieron recobrar su paisaje rehabilitando viejas casas, siempre respetando la arquitectura serrana. Hoy es un destino habitual del fin de semana, un monumento en sí mismo, un pueblo congelado en el tiempo, situado en medio de una vega, la del Jarama, que sirve de relajante natural para eliminar las tensiones del día a día. ♦

## EL REINO DE PATONES DE ARRIBA



"En aquella desgraciada edad en que los sarracenos se hicieron dueños de España —cuenta el cronista Antonio Ponz— algunos buenos cristianos se escondieron en estos agrestes parajes y eligieron entre ellos un rey que los gobernase. El aislamiento del pueblo hizo que transcurrieran siglos y que esta atípica situación perdurara".

Cuenta la tradición (sin documentos oficiales que avalen esta tesis, al parecer quemados por un descuidado secretario municipal en este mis-

mo siglo) que el rey Felipe II recibió una carta cuyo encabezamiento rezaba: "Del Rey de Patones al Rey de las Españas". Y, como es lógico, se interesó por el origen de semejante despropósito. Al enterarse de que era imposible el acceso al pueblo, por la inexistencia de caminos, desistió ante causas de mayor enjundia. Más tarde, Carlos III intentó, de nuevo sin éxito, gravarles con impuestos. Así, Patones de Arriba ha vivido el paso del tiempo, aislado de la historia y con un toque de altanería venido a menos.



### Dónde comer

La zona dispone de buenos restaurantes, pero conviene reservar, ya que muchos de ellos sólo abren los fines de semana. **EL POLEO** (Travesía del Arroyo 3, Patones de Arriba, Tel.: 91 843 21 01), local con encanto donde se combinan las recetas clásicas con la creatividad. Recomendable: cordero a la miel. **EL REY DE PATONES** (c/

Azas 16, Patones de Arriba, Tel.: 91 843 20 37) un clásico de la zona, siempre recomendable. Migas del rey con chorizo, torreznos y uvas. **AD LIBITUM** (c/ Pílon 64, La Hiruela, Tel.: 91 773 77 68) muy cercano al Hayedo de Montejo y con una carta atractiva y original. Atención a los pimientos rellenos de rape y gambas. **CASA MORALEDA** (Cardenal Cisneros, 15. Torrela-

guna, Tel.: 91 843 11 11) un templo dedicado al recetario clásico, con especial maestría en la elaboración del cocido serrano. **LA DEHESILLA** (Montejo de la Sierra, Tel.: 670 333 978) cocina sencilla de corte clásico. **LA POSADA DE HORCAJUELO** (c/Blanca 17, Horcajuelo de la Sierra, Tel.: 670 333 977) cocina elaborada con toques de creatividad con materia prima autóctona.



### Dónde dormir

**EL TIEMPO PERDIDO \*\*\*\*** (Travesía del Ayuntamiento, 7. Patones de Arriba. Tel.: 91 843 21 52). Hotel exclusivo con sólo 7 habitaciones decoradas bajo la inspiración de la obra de Marcel Proust. El mejor para perderse con todo lujo. **POSADA DEL CAMINO REAL \*\*** (S. Francisco, 6. Torrelaguna. Tel.: 91 843 00 03). Hotel de pueblo cargado de historia donde descansa-

ban los reyes camino de Madrid. Destaca su patio interior porticado, dedicado a Juan de Mena. **EL HAYEDO \*** (c/ Turco, 13. Montejo de la Sierra. Tel.: 91 869 70 23). Modesto y más que correcto hotel de aldea junto al Hayedo de Montejo. **EL PARADOR DE LA PUEBLA** (Pl. Carlos Ruiz 4. Puebla de la Sierra. Tel.: 91 869 72 56). Casa típica con sólo 5 habitaciones abuhardilladas. **ALOJAMIENTOS**

**TURÍSTICOS DEL BERRUECO** (c/ Real, el Castillo y La Iglesia. El Berrueco, Tel.: 91 868 61 36). Apartamentos bien equipados y con diferentes capacidades destinados a parejas y familias. **LA SONRISA DEL GNOMO** (c/ Carretera, 47. Horcajo de la Sierra, Tel.: 91 868 65 43 ó 649 542 037). Casa rural de dos alojamientos de hasta 6 plazas totalmente equipados y amueblados.



### Más información

Para llegar, tanto desde el Norte como el Sur, por la A-1 (Madrid-Burgos), tomando el desvío del kilómetro 85. Para obtener el permiso para visitar el Hayedo de Montejo, contacte con

el Centro de Recursos de Montaña en Montejo de la Sierra (c/ Real 1. Teléfono: 91 869.70.58/61 y 869 72 17). Cierra los lunes. Más información sobre la zona: [www.sierranorte.com](http://www.sierranorte.com)

## COMEN, HABLAN, CAMINAN Y CONDUCEN DEPRISA



NATIVEL PRECIADO

PERIODISTA



A noche dejé el coche aparcado a la salida de una celebración familiar porque había brindado con cava. Mis hijos estaban en la fiesta y quería que tomasen nota. Como la mayoría de los jóvenes, pienso que con un par de copas se puede conducir sin riesgo. Ellos controlan. Además, a diferencia de muchos de sus amigos, han tenido suerte y jamás les ha parado la Policía. Como todos los padres, vivo

estremecida cada vez que viajan en coche los fines de semana. Siempre digo que los años no perdonan y las ansias de seguridad aumentan en proporción inversa a la libertad de nuestros hijos. Entre los quince y los treinta años son muy pocos los que saben tomarse las cosas con calma. La mayoría que ma etapas de una manera insensata. Cuando eres demasiado joven no tienes conciencia del riesgo, sobre todo, cuando superas las pruebas y vas saliendo airoso de algunos peligros. Los jóvenes que conozco echan pestes de la entrada en vigor del permiso por puntos, porque lo consideran otra medida represiva. Les gusta comer, hablar, caminar, correr, conducir y, en definitiva, vivir deprisa. Dicen los expertos que cada uno conduce como vive: con educación, elegancia, delicadeza, calma, sensatez o todo lo contrario, grosería, impaciencia, vulgaridad, brusquedad o violencia. Vivimos a ritmo frenético, como si el sosiego y la calma fueran lamentables pérdidas de tiempo. Hoy el mundo divide a los seres humanos en función de su ritmo de vida. El poder lo ostentan los más rápidos. No crean que se trata de una metáfora. La aceleración vital está sobrevalorada en todos los sentidos, desde la comida rápida hasta la transmisión instantánea de datos. Ganan quienes anticipan la toma de decisiones o llegan antes a publicar su hallazgo científico. Unos segundos de retraso te

minuto del trabajo a la playa en cuatro horas tiene mejor reputación que quien lo hace en cuatro horas y media. Esos treinta minutos de diferencia, decisivos a la hora de contar kilómetros en la carretera, dividen a los conductores en jóvenes o seniles. Hay padres que se resisten a conducir con calma, porque piensan que es una manera de detener el tiempo, de acercarse más a de la edad de sus hijos. Quizá desconocen que, hasta los 29 años, el accidente de tráfico es la primera causa de muerte; que la mitad de más del centenar de muertos que se quedaron en el asfalto en la última Semana Santa iban sin cinturón de seguridad y uno de cada cuatro era menor de 25 años. Por eso, cuando existen tantos ignorantes que no saben el daño irreparable de una imprudencia en la carretera, bienvenido sea el permiso por puntos. Aquí me delata la edad. Celebro las medidas represivas que obliguen a respetar las normas de tráfico. Pido más agentes en la carretera que actúen con más eficacia a la hora de cazar a los suicidas que se juegan la vida propia y la ajena. Sabemos que algunos se pavonean de esquivar los insuficientes controles de tráfico. España es el penúltimo país de Europa que menos sanciones impone. Me gustaría, además, que los niños tuvieran una asignatura sobre seguridad vial desde que llegan al colegio; que las autoescuelas enseñaran bien a conducir y no a aprobar exámenes de buena o mala manera; que las carreteras fueran más seguras; que se limitara la velocidad de los coches cada vez más potentes. Sé que hay otros riesgos; la velocidad no es el único peligro. La falta de atención, el sueño, el desconocimiento de las normas y el alcohol, sobre todo, el alcohol. Por eso dejé el coche aparcado a la salida de la fiesta, con la esperanza de que mis hijos tomen nota y, en caso contrario, que pierdan puntos y aprendan a valorar las ventajas de la paciencia. ♦

### ANOCHÉ DEJÉ APARCADO EL COCHE A LA SALIDA DE UNA CELEBRACIÓN, PORQUE HABÍA BEBIDO. QUERÍA QUE MIS HIJOS TOMARAN NOTA



DLR/IOS

# CARMEN POSADAS

ESCRITORA

“LAS MUJERES SOMOS MÁS PRUDENTES”

El Premio Planeta descubrió a Carmen Posadas para el gran público, pero ella llevaba veinte años dedicada a la literatura, reconocida como una gran autora de cuentos. Acaba de publicar, "Juego de niños", la historia de una escritora que escribe una novela en la que se investiga la muerte de un niño. Como conductora, se define como prudente, partidaria del permiso por puntos ("todo son ventajas"), aunque cree que hay que mejorar la señalización de las carreteras o el límite de velocidad en las autopistas.

Emmanuel ZOCO

Fotos: Paul Alan PUTNAM

**E**l Premio Planeta, dio a conocer al gran público a Carmen Posadas, tras veinte años dedicada a la literatura, en especial a la infantil. Un reconocimiento que le ha costado conseguir y que se ha extendido al resto de su obra, teatro, ensayo y novela. Posadas llegó a España desde Uruguay con 12 años. Hija de diplomático, desde niña hubo de viajar por obligación. La escritora —que desprende amabilidad y paz— acaba de publicar una novela, "Juego de niños" (Ed. Planeta), la historia de Luisa, una escritora que escribe una novela en la que investiga la muerte de un niño y que se da cuenta de que su relato tiene que ver con su propia niñez y la de su hija.

- ¿Se ve reflejada en su obra...?

- Escribir es desnudarse de alguna manera, pero, como es tan duro hacerlo, había encontrado un truco buenísimo: esconderme detrás de personajes muy distintos a mí, y me ocultaba tras un hombre gay de 60 años o una adolescente de 16. Con ese antifaz me resultaba fácil poner cosas mías, pero

con esta novela decidí "tirar la chancleta", como se dice en Uruguay, y hacer un personaje que fuera como yo en mis circunstancias y ahí está la protagonista, muy parecida a mí sobre todo en los defectos más que en las virtudes.

- ¿Por qué ha escogido la maldad en los niños como tema?

- En mi libro "El buen sirviente" aparecía el diablo como una sombra, y ya que me habían quedado cosas en el tintero, decidí seguir profundizando en el mal. Pero no me interesaba el mal de los psicópatas ni el de los locos, sino el de los cuerdos. Hoy, se tiende a justificar el mal y eso es una excusa, porque, por ejemplo, no todos los niños de los que han abusado en la infancia se convierten en psicópatas. Mientras escribía estaba temblando pensando que en este mundo donde domina lo políticamente correcto y uno no se puede meter con las mujeres, niños o familias alternativas, yo arremetía contra todo eso. Por suerte, la respuesta está siendo muy buena.

- ¿Sabe a dónde quiere llegar cuando empieza a escribir una novela?

- Hay escritores que hacen esquemas y saben perfectamente qué va a pasar en el capítulo siete y con qué palabras van a cerrar el libro y otros, como yo,

“SOY PARTIDARIA DEL PERMISO POR PUNTOS. TODO SON VENTAJAS. HARÁ PENSAR A MUCHOS CONDUCTORES”

que no tienen ni idea de lo que va a pasar. Yo parto de una situación y acabo siendo la primera lectora y la más sorprendida del resultado.

- ¿Qué ritual sigue?  
- Soy una persona muy disciplinada y diurna -no me gusta nada la noche-; así que me levanto muy temprano, trabajo hasta la una, como y por la tarde leo... Pero todo eso se ve interrumpido por una monotonía de viajes de promoción, conferencias... Es lo que más me cuesta de mi trabajo, esa vida a doble velocidad que es por un lado escribir -que requiere mucho tiempo, introspección y soledad- y, por otro, salir, viajar y ser muy simpática.

- ¿Por qué cada cierto tiempo vuelve a publicar cuentos infantiles?

- Porque me hace mucha ilusión ayudar a crear nuevos lectores. Los cuentos siembran la semilla del interés por la literatura en futuros lectores adultos y, además, ayudan a los padres a jugar con sus hijos. En mi caso fue así, cada uno a su estilo; mi madre era una gran narradora oral, y contaba cuentos apasionantes y mi padre, más retraído y tímido, nos leía, nos leía todos los clásicos... Mi infancia está llena de cuentos.

- ¿Qué significan los premios?

- Yo debo mucho al Planeta, porque, aunque, había sido traducida a seis idiomas para niños, el salto a veinte idiomas se produjo por ese premio. Pero los premios son un arma de doble filo: mucha gente gana un galardón importante y luego desaparece completamente. Así que una cosa es ganar un premio y otra sobrevivir a él. Yo, por suerte, he sobrevivido. Los premios deberían ser una ayuda para conocer a autores nuevos, un trampolín para buenisimos libros de autores que no consiguen publicar. Romper la pescadilla que se muerde la cola de "no me conocen, no me publican; no me publican, no me conocen". Pero las editoriales argumentan que hacen premios editoriales y no institucionales. Y de esa pelea no salimos.

- ¿Qué odia del mundo literario?

- Cierta pedantería... Los escritores son muy pedantes porque todos se sienten tocados por Dios. Todo el mundo reconoce que un pintor debe aprender a dibujar o un músico, a tocar el piano. En cambio, se supone que el escritor no puede aprender, que tiene que tener un don divino y eso no es verdad... Para mí, escribir tiene una parte de talento y mucho de oficio.

- En España soportó muchos prejuicios por ser una mujer atractiva, pertenecer a la 'beautiful', y ser pasto de la



## “ESCRIBIR ES DESNUDARSE, Y COMO ES TAN DURO, YO ME ESCONDÍA TRAS PERSONAJES COMO UN GAY DE 60 AÑOS O UNA ADOLESCENTE DE 16”

prensa del corazón por su matrimonio con Mariano Rubio...

- Sí, había prejuicios terribles sobre mí, pero desde "El buen sirviente" noté un cambio de actitud aquí. Fuera de España era diferente, porque no tenía esos condicionantes extraliterarios, no sabían nada de mí, ni qué cara tenía.

- Su imagen es la de mujer distante...

- Existía esa percepción porque soy muy tímida y los tímidos parecemos muy antipáticos, y porque en la época en que estaba en el ojo público se creó un personaje virtual. La prensa sacaba declaraciones fuera de contexto, diciendo unas cretinadas espantosas y el personaje que recibía la gente era diferente al real.

- ¿Cómo aprovecha el tiempo en que

no escribe?

- Soy muy de tribu y me gusta pasar mucho tiempo con mi familia. Por otra parte, también necesito estar muchos ratos sola, hasta el punto de que si no paso sola la mitad del día, lo noto. De hecho, para viajar prefiero hacerlo sin compañía, pero no siempre lo consigo.

**PRUDENTE AL VOLANTE.** Ese viajar sin compañía es algo que Carmen Posadas también traslada al automóvil: "Cuando tengo un problema me gusta coger el coche e ir sin rumbo. Para mí, el coche es una terapia buenisima porque apago el teléfono -por supuesto-, pongo música y tengo una sensación de libertad muy grande".

- ¿Cómo se define como conductora?

- Soy bastante prudente, como el resto de las mujeres, que lo somos más que los hombres aunque tengamos mala fama como conductoras. He sido 'moteira' durante años y, como he sufrido las encerronas de los coches, soy muy respetuosa con bicis y motos. Cuando mis hijas empezaron a conducir les dije: "Hay que conducir por uno mismo y por los demás, no hay que pensar que el otro se va a apartar".

- ¿Le influyen las campañas de conciencia de Tráfico?

- Sí. Por ejemplo, la que preguntaba directamente si quieres morir este fin de semana, me parece muy impactante. No entiendo esa actitud tan generalizada de ir en contra de la utilidad de las campañas. Resultan necesarias. Los conductores tienen mucho que mejorar, aunque la DGT también tendría que cambiar algunas cosas.

- ¿A qué se refiere?

- A aspectos como señalización y límites de velocidad. La señalización debería ser más razonable, un conductor que viene de Dusseldorf no tiene por qué saber a dónde llega por ejemplo la A-5. Y en cuanto a los límites, convendría revisarlos... En autopista se podrían alcanzar los 140 km/h.

- ¿Qué opina del permiso por puntos?

- Estoy muy contenta de su entrada en vigor, soy partidaria. Todo son ventajas. Desde luego, hará pensar a muchos conductores como mi yerno, que conduce rapidísimo y está todo el día en la carretera.

- Y las sanciones por uso del móvil...

- Estas sanciones o incluso por fumar son apropiadas, porque realmente hablar por teléfono o fumar distrae, aunque también es verdad que otras cosas como cambiar el cassette o el cd también distraen y me parece muy difícil luchar contra eso. ♦

### Rectificamos: a 50 km/h

Según el art. 162.5, señales de localización, la S-500 (Entrada a poblado) indica el lugar donde empiezan a regir las normas correspondientes a poblado. Según bien explica el art. 50, los límites de velocidad podrán ser ampliados mediante el empleo de señales dentro de travesías, autopista y autovías. La pregunta de David Cuesta Potenciano (nº 178), la señal R-301, de 70 km./h, se encuentra en vía interurbana, pues todavía no hemos llegado a la señal S-500. -Jesús Izquierdo Sánchez. Badajoz.

▶▶ **Respuesta:** Si bien el Reglamento General de Circulación (art. 50.3) establece que los límites de velocidad genéricos se pueden ampliar mediante el empleo de la correspondiente señalización, en las travesías y en las autopistas y autovías dentro de poblado hay que tener en cuenta que, en el supuesto planteado, después de la señal de límite de velocidad a 70 km/h, está instalada la señal S-500 (entrada a poblado) que, de acuerdo con lo previsto en el mismo Reglamento (art. 162.5), "Indica el lugar a partir del cual rigen las normas de comportamiento en la circulación relativas a poblado". Esta señal implica, por tanto, la prohibición de circular a más de 50 km. Por ello, en el supuesto planteado, la limitación de velocidad en la travesía es de 50 km/h.



### Señal reciclada

¿Qué debemos hacer los días laborales? ¿Le darán la vuelta a la señal...? Habrá que ir al centro urbano de Campo Real (Madrid) para descubrirlo. -Pedro Fco. Fuentes Ortiz.

### Con casco y detrás

Tengo un hijo de 10 años. Legalmente, ¿puedo llevarlo conmigo en mi moto, una BMW R1150GS, tanto por vías urbanas como interurbanas, por supuesto provisto de casco y



vestimenta adecuada? -Jaume Borbonés Juanpere. Reus (Tarragona).

▶▶ **Respuesta:** Según el Reglamento General de Circulación (art. 12), con carácter general, en motos y ciclomotores, además del conductor, puede viajar, siempre que así conste en su permiso de circulación o licencia, un pasajero que sea mayor de 12 años, utilice casco de protección y cumpla las siguientes condiciones:

- Que vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.
- Que utilice el asiento correspondiente detrás del conductor.
- Que no se sitúe en lugar intermedio entre la persona que con-

duce y el manillar de dirección. Excepcionalmente, los mayores de 7 años podrán circular en motos o ciclomotores conducidos por su padre, madre o tutor o persona mayor de edad por ellos autorizada, siempre que utilicen casco homologado y se cumplan las prescripciones anteriores.

### Primar al híbrido

Leyendo el reportaje sobre coches 'verdes' y biocombustibles (nº 172), se me ocurre una sugerencia para paliar un problema que frena el éxito de los vehículos híbridos. Comentaba éste que los nuevos híbridos tienen un coste medio de 4.000 dólares más que los de gasolina y que ese gasto extra no se compensa, de momento, con el ahorro de combustible ni las subvenciones que se aplican a estos vehículos. Sugiero que igual que con los impuestos sobre ciertos productos (tabaco, alcohol...), se grave con un impuesto especial a los vehículos no ecológicos (por esos 4.000 dólares) que se destine a aumentar las subvenciones para los ecológicos. Así, costaría lo mismo, o incluso menos, uno

ecológico que uno contaminante, se fomentaría la compra de estos coches y los fabricantes, al aumentar su producción, podrían reducir costes y precios e investigar más en nuevas tecnologías ecológicas. -Juan Antonio Ferrándiz Tomás. Cartagena (Murcia).

### No puede conducir

En el incidente de dos conductores de autobús (conductor y reserva) 'pillados' en Jaén tras la denuncia de los viajeros por su conducción temeraria, consecuencia probable de ir con más alcohol del permitido, ¿ambos son sancionados por el exceso? Creo que sí, pues ambos estaban de servicio y al no permitir los agentes al conductor que iba al volante conducir y pasar el sustituto al volante y hacerle el test también es culpable por el exceso de alcohol. Últimamente proliferan carteles publicitarios por carreteras y autopistas, sobre todo cerca de núcleos de población importantes. ¿No había en vigor una norma que restringe hasta



casí la inexistencia estos carteles que años atrás eran una 'plaga'? -Antonio González. Avilés (Asturias).

▶▶ **Respuesta:** Para cometer la infracción tipificada en el Reglamento General de Circulación (art. 20) será necesario conducir superando las tasas de alcoholemia previstas en dicho precepto. Al conductor que "no fuera al volante" no se le denunciaría, pero los agentes, en aplicación del reglamento citado (art. 25), le impedirían sustituir al anterior y el vehículo quedaría inmovilizado, mediante precinto u otro procedimiento efectivo que impidiera su circulación.

Por otro lado, la Ley de Carreteras (art. 24) -BOE de 30.7.88- prohíbe la publicidad fuera de los tramos urbanos de las carreteras estatales, en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera.

### En la cabina

Soy conductor de ambulancia, ¿está permitido llevar pacientes o acompañantes de pacientes en la cabina del conductor? -Martín Minguez Delgado. Jadraque (Guadalajara).

## ACUSE DE RECIBO

### Limitar la velocidad de los coches

Todos los días leo en el periódico que ha habido algún fallecimiento en accidente de tráfico y que la causa ha sido el exceso de velocidad. Después de las merecidas vacaciones, lo mismo: miles de muertos en las carreteras españolas y otra vez la principal causa ha sido el exceso de velocidad junto a no llevar abrochado el cinturón de seguridad. Al hacer balance, creo que la solución sería limitar los coches, ya que las soluciones que da el Gobierno sólo abarcan más controles de alcohol, de teléfonos móviles y multas por radares, que en mi opinión son sólo meramente recaudatorias. Si de verdad se preocupasen por los fallecidos y se quisiera acabar con el problema, reitero que lo mejor sería limitar los coches. En mi opinión, los Gobiernos deberían enfrentarse a las industrias automovilistas imponiéndoles la limitación de los coches, como imponen otras cosas, ya que, por el contrario, podemos ver como por delante de las personas están los intereses económicos. -Aritz Urquijo García. Orduña (Vizcaya).

►► **Respuesta:** No existe en la legislación sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial precepto que prohíba llevar pacientes o acompañantes en la cabina de una ambulancia, siempre que el número de personas transportadas no sobrepase al de plazas que tenga autorizada, según el certificado de características o tarjeta de inspección técnica. No obstante, la normativa específica del transporte, en general, y de enfermos, en particular, es competencia del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de las atribuciones a las Comunidades Autónomas, tanto en materia de transportes como de Sanidad.



### Regad las plantas

Escribo por algo relacionado con la carretera, pero que no creo influya directamente en la seguridad. En los últimos años, se colocaron en las medianas plantas (adelfas, taráis...) A mí me agrada ver la carretera adornada con ellas: proporcionan un ambiente relajado, mitigan el efecto de tanto asfalto durante muchos kilómetros y no creo que distraigan al conductor, sino al contrario. Hay zonas en las que la belleza de la carretera es impresionante y me agrada conducir por ellas. Circular por Huelva es una maravilla por la cantidad de flores que hay durante muchos meses en gran parte de sus vías. Sin embargo, en provincias como Albacete las plantas están abandonadas, muertas o secas. En la autovía Madrid-Alicante a su paso por Albacete se plantaron miles de adelfas que se están dejando morir. Si se colocaron sería para atenderlas y no para dejar que mueran por falta de riego. ¿O el negocio es que mueran para volverlas a colocar y engrosar el bolsillo de alguien? -Juan José Alonso Sánchez. Santa Pola (Alicante).

### Baja temporal

Es muy común vender el vehículo que tenemos a un concesionario al



comprar uno nuevo. Para evitar posibles problemas de multas, impuestos municipales, etc., del vehículo que era de nuestra propiedad, ¿qué documento tendría que facilitarnos el concesionario en el momento que lo depositamos para demostrar que el vehículo ya no es nuestro -más adelante se podrían obtener informes en la DGT-, sea para venta o desguace? -M<sup>a</sup> Cruz Vera Marín. Badalona (Barcelona).

►► **Respuesta:** El anexo XIV del Reglamento General de Vehículos que regula el cambio de titularidad de los vehículos establece en el caso de las transmisiones en las que intervienen personas que se dedican a la compra-venta de vehículos, como sucede en este caso, que el trasmite debe, en el plazo de 10 días desde la entrega del vehículo, solicitar la baja temporal del mismo en la Jefatura Provincial de Tráfico acompañando entre otros documentos, el permiso de circulación del vehículo y un documento acreditativo de la entrega del vehículo al comprador, o en este caso, al concesionario, en el que constará el nombre, dirección y número de identificación fiscal de este, la identificación del vehículo entregado, la fecha de la entrega, el sello del concesionario y la firma de su representante. Con posterioridad, cualquier interesado puede obtener a través de la Jefatura de Tráfico, previo pago de la correspondiente tasa, información del registro de vehículos sobre la situación de un determinado vehículo, indicando su número de matrícula.

### Cambio de cotitulares

Soy cotitular (en el reverso figura mi nombre) de un vehículo con el per-

miso de circulación a nombre de mi padre. Con el futuro carné por puntos, ¿existe la posibilidad de cambiar esta situación sin realizar una transferencia propiamente dicha, ya que es gravosa económicamente? -José Manuel Zapata Paz. Madrid.

►► **Respuesta:** La alteración en el Registro de Vehículos del orden de los cotitulares de un vehículo no constituye una transferencia del mismo, sino una simple anotación en el Registro de Vehículos con expedición de un nuevo permiso de circulación mediante el abono de la tasa correspondiente. Ambos cotitulares deben solicitarlo conjuntamente en la Jefatura Provincial de Tráfico en que tengan su domicilio o en aquella en la cual se matriculó el vehículo, que, practicada la anotación y expedido el nuevo permiso de circulación, notificará el cambio de orden de cotitulares al ayuntamiento o ayuntamientos que pudieran verse afectados.

### Exigir el seguro

Conversación escuchada en la cola de la caja del súper. "Me han dicho que has comprado un coche. ¿Qué has hecho con el viejo?". "Me lo he quedado para el pueblo". "Pues al precio que están los seguros, prepárate...". "No. Lo he dado de baja. Total, en el pueblo no corro y no hay peligro de que te cojan". Estas situaciones son muy frecuentes. Igual que hay que poner un sello de que hemos superado la ITV, ¿no se podría poner otro sello anual con el seguro? Así, la autoridad competente sabría al instante la situación del vehículo, si tiene seguro o no, trabajo que, en las ciudades podrían hacer hasta los empleados de la ORA. -Miguel García Campillo. Eida (Alicante).

### Prohibir adelantar

Soy un conductor con más 20 años de carnet y, por trabajo, viajo por la N-630 (Ruta de la Plata) desde Salamanca hasta Cáceres y en ella entre puntos kilométricos 402 y 403 está permitido adelantar con la dificultad de visibilidad que hay para algunos automóviles. No sé realmente el número de accidentes que se han producido en este tramo (quizás pocos), pero considero que este tramo podría prohibirse el adelantamiento (si lo creen oportuno) por lo expuesto antes. -José Luis Pérez Villanueva. Salamanca (Correo electrónico).

### Manos libres ¿sí o no?

Poseo un manos libres Bluetooth que tiene un auricular para la oreja (no el de cascos). ¿Puedo o no llevarlo al volante? -Alfonso González Pérez. Jumilla (Murcia).



►► **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 18.2) prohíbe conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido y, más concretamente, la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar usando cascos, auriculares "o instrumentos similares". El sistema Bluetooth es un procedimiento similar a los auriculares mediante el cual el conductor se conecta con un dispositivo de telefonía móvil, por lo que su uso está prohibido durante la conducción.

### No si es vía ciclista

Uno de los muchos carriles para bicicletas que hay en Valencia recorre varios pueblos de la Huerta Norte. Por él circulan bicis, pero también paseantes, ya que no hay carril peatonal alternativo. Las bicicletas circulan por su derecha, pero entre los peatones la cosa no está clara: unos van por su derecha y otros por su izquierda. ¿Cuál es el lado correcto para el peatón en estos casos? Esto debería rotularse visiblemente en



beneficio de todos. -Alejandro Valero Nogueira. Alboraya, Valencia.

►► **Respuesta:** No se indica en la consulta como está señalizado el carril o vía de que se trata. No obstante, si estuviera señalizado el carril con la señal R-407 a) "Vía reservada para ciclos o vía ciclista", los peatones tendrían prohibida su utilización, conforme establece el artículo 155, del Reglamento General de Circulación (BOE de 23 de diciembre de 2003). Por otra parte, la circulación de los peatones está regulada, en los diversos supuestos según la vía por donde transiten, en los artículos 121 al 125, del mencionado Reglamento.

### Adivinar el bache

Es verdad: el cerebro es el sistema de seguridad más avanzado. No lo niego, pero me gustaría saber cómo sabes el estado del pavimento cuando circulas por una carretera y encuentras baches, una curva mal peraltada o un charco que parece un lago. Como conductor de caravana, puedo asegurar que en carreteras como la N-II entre Zaragoza y Madrid hay tramos con el pavimento en tal mal estado que la caravana se bambolea peligrosamente, pero no puedes prevenirlos, pues ni están avisados ni los conoces. Lo malo no es que estén, es que al cabo de 6 meses aun siguen, y tras un año, también. Otro ejemplo: durante años he circulado por la carretera de Berga al Túnel de Cadí. Hay una curva siempre helada en invierno, pues un reguero de agua la cruza y por la noche se



hiela. Consecuencia: cada fin de semana un accidente. ¿Cómo sabe el conductor que esa curva tiene hielo? ¿Por qué no se canaliza ese agua para que no pase por la carretera? Otro ejemplo: entrada a la C-58 dirección Barcelona en Sant Quirze del Vallés, en mitad de la curva que accede al carril de aceleración el pavimento está hundido desde hace más de dos años. ¿Cómo lo sabe un motorista en día de lluvia? Y si un camión o autocar con el depósito lleno de gasoil llega a una rotonda y por el tapón (si lleva) suelta gasoil y llegas tu moto a 15 km/h, ¿cómo prevés el suelo con gasoil? No quiero decir que los conductores no tengan cierta culpa (si llueve, afloja y adaptate a la conducción en mojado), pero un conductor no puede esperar un lago en mitad de una autopista, por negligencia de sus conservadores, por mal diseño o por un pavimento poco drenante. -Llorenç Esteve i Viñas. Sant Quirze del Vallés (Barcelona).

### ¿Por qué carriles especiales?

No entiendo porque deben ponerse en las operaciones de salida de puentes o vacaciones un carril en sentido contrario al habitual siempre en dirección a las costas: también la gente de las costas sale en dirección a la sierra u otros lugares, por huir de la playa que están hartos. Tampoco entiendo porque prohibir la circulación en dicha autovía a los camiones. ¿Acaso tienen preferencia los que se van a gastar el dinero antes de los que se lo están ganando? Además ponen carreteras alternativas, pero sólo a los camiones, ¿por qué no van por esas carreteras los vehículos que van a la playa? Digo esto porque el tacógrafo se pasa de horas yendo por carreteras alternativas y luego vienen las multas por favorecer a los demás. -Conchi Moreno Jaraba. Fuentes de Tajo (Madrid).

### Evitó un accidente

Miércoles 19/04/06. 15:30 h. N-232 dirección Zaragoza. Entre Fuentes y El Burgo de Ebro circulan en dicha dirección dos vehículos agrícolas (tractores) con grandes remolques. En una recta con buena visibilidad y sin tráfico de frente, los turistas nos acercamos a ellos y vamos adelantando. En un momento dado, el segundo tractor enciende sus cuatro intermitentes y seguidamente el izquierdo. ¡Precaución: algo pasa! El primer tractor gira a la izquierda para meterse por un camino. El segundo, sigue recto hacia su destino y, como sigue sin tráfico frontal, en-



### La señal tapada

Hice la foto en Uceda, un pueblo de Guadalajara pegando con Madrid. La señal se supone que indica hacia donde hay que ir para llegar a Torreaguna y a cuántos kilómetros está, pero por lo que se puede apreciar, no se distingue nada de todo eso. -Pedro Álvarez Torres (Correo electrónico).

ciendo su intermitente derecho. Al adelantarlo, doy un ligero toque de claxon en señal de agradecimiento por su comportamiento. Ese hombre, ese día, en ese lugar, evito un accidente. Conclusiones: Deberíamos estar muy atentos a los indicadores de estos vehículos especiales, que, por su trabajo, puedan estar algo sucios. Estas actuaciones deberían premiarse de alguna forma por la DGT. No sólo 'castigando' se rebaja el número de accidentes. Sólo intento aportar mi humilde grano de arena para evitar accidentes. -J. M. Agustín Budría. Madrid.

### ¡No me dejan ver!

Las Matas, autovía A-6. Vía de servicio km. 26 a 24 dirección Madrid: las pantallas antisonido instaladas en dicha vía ha disminuido la visibilidad de todos los cruces y entradas particulares. El vallado a lo largo de su acera impide la visibilidad a los que se van a incorporar a la vía de servicio, teniendo que sacar el 'morro' para poder ver. Paso superior km. 24 para incorporarse a vía de servicio dirección Villalba: los pinos plantados en la ladera impiden ver los vehículos que vienen de Madrid. En dicho lugar, en ciertas épocas, al amanecer, el sol da de frente impidiendo la visión (se solucionaría poniendo algunas pantallas antisonido -opacas- mencionadas antes). En varias poblaciones, las rotondas son bosques o monumentos faraónicos que disminuyen la visibilidad

global de la zona... -Francisco Javier López de Castilla Garnica. Las Matas (Madrid).

### Al César lo que es del César

Esta vez, me dirijo a "Tráfico" no para protestar, criticar, demandar, quejarme..., sino para felicitar (sí, sí, felicitar) al Ministerio de Fomento que ha tenido una gran actuación, y como tal hemos de reconocerlo. En la N-330, (que une Zaragoza y Valencia), a la altura del km 463, en el barranco de Torrubia, debido a las obras de la Autovía Mudéjar, se han producido afectaciones a la carretera general, que han obligado a cortarla durante el tiempo que duren (aproximadamente año y medio), lo cual impedía totalmente el paso a los ciclistas ya que los vehículos tienen paso alternativo por la autovía. Los responsables de la obra han habilitado un carril-bici de unos cientos de metros, totalmente asfaltado, y aprovechando un paso inferior del barranco, han dado continuidad a la vía, lo que permite que



la carretera más frecuentada por los ciclistas, siga siéndolo y en condiciones mucho más seguras. Sólo lamentar que algún vehículo de cuatro ruedas, se 'cuela' para atajar, pero eso es cuestión de educación vial y cívica. Lo dicho: Enhorabuena al Ministerio de Fomento, y que cunda el ejemplo. -Francisco Naval Pinillos (Zaragoza). ♦

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

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

TELÉFONOS DE EMERGENCIA

**112**

Toda España

900 123 505  
DGT

913 35 45 45  
Cruz Roja

091  
Policía Nacional

092  
Policía Local

062  
Guardia Civil

945 28 20 00  
País Vasco

088  
Cataluña (Policía Autónoma)

LAS LETRAS DE LA ÚLTIMA MATRÍCULA (17/06/2006)

**E FBS**

VEHÍCULOS MATRÍCULADOS POR TIPOS (mayo)

Total **224.820**



**155.806**  
Turismos



**37.938**  
Furgonetas y camiones



**28.300**  
Motocicletas



**1.784**  
Tractores industriales



**376**  
Autobuses



**616**  
Otros vehículos



Tasas DGT 2006

www.dgt.es

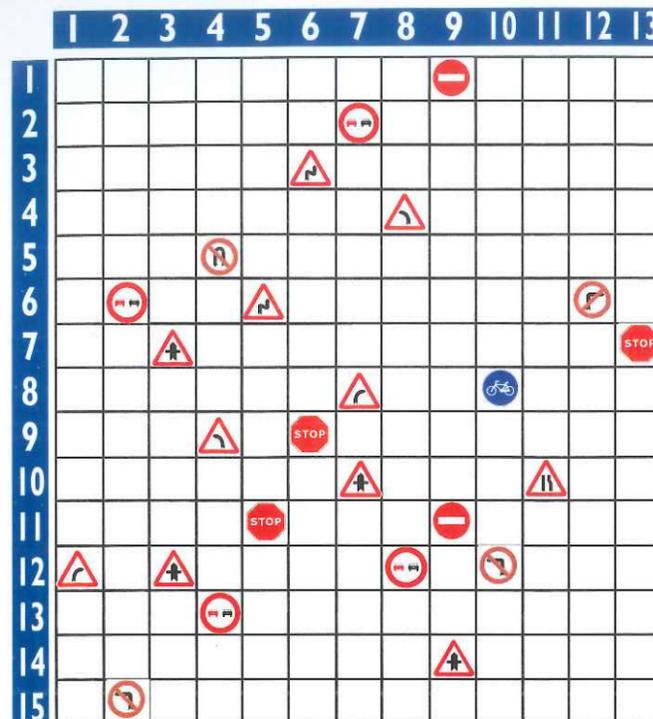
Trámite	€
Matriculación automóviles (Permiso Circulación).	68,00
Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación).	17,40
Permisos temporales para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales.	17,40
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (transferencia).	42,60
Examen conducción.	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 resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico	2,20

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

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

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

GRAN CRUCIGRAMA



**HORIZONTALES**  
**1:** Relativa a la fiebre. Rey impío de Israel, esposo de Jezabel.- **2:** El que habla en público. Lograra un beneficio.- **3:** Lago europeo atravesado por el río Ródano. Esencial, fundamental.- **4:** Que carece de todo olor. Se deriva una cosa de otra.- **5:** Moneda fraccionaria del Japón. Tranquilidad, sosiego.- **6:** Vocal. Símbolo químico del americio. Axila. Preposición.- **7:** Negación. Reuniera y guardara dinero.- **8:** Cerros aislados en los llanos. La mitad de nada. Repetición del sonido.- **9:** Título que se da a ciertos religiosos. Consonante. Pusiese el visto bueno en un documento.- **10:** Remedar. Toma. Medio lema.- **11:** Río de Suiza que desagua en el Rin. En este lugar. El día que precedió inmediatamente al de hoy.- **12:** Consonante. Ciudad de la Arabia antigua cuya soberana visitó a Salomón atraída por su sabiduría. Vocal. En Aragón, conjunto de tablas de huerta.- **13:** Yunque de platero. Falsas, imaginarias.- **14:** Quitas la vida alevosamente. Proa de la nave.- **15:** Consonante. Ciertos pases de muleta, de frente y con el engaño situado a la espalda del torero.

PROBLEMINO

El total de libros que tengo es un número de dos cifras que, dividido por 4, da como resto 6; dividido por 5, da como resto 4, y dividido por 9, da como resto 7. ¿Cuántos libros tengo?

**VERTICALES**  
**1:** Gobierno en el que cada ministro está reemplazado por un consejo. Semejante.- **2:** Nombre propio de mujer. Muebles semejantes a los canapés pero guarnecidos de almohadones.- **3:** Otro nombre de mujer. Príncipe o caudillo árabe. Hijo mayor de Noé.- **4:** Tiempo transcurrido desde el nacimiento. Extensión de agua salada. En plural, nombre de letra. Siglas comerciales.- **5:** Grados de la elevación de la voz o del sonido de un instrumento. Prenda que usan las monjas en la cabeza. Próximo, contiguo.- **6:** Terminación verbal. Cabeza de ganado. Planta crucifera de raíz comestible.- **7:** Letra numeral romana. Grupos de gente que canta. Consonante. Ajustado, exacto.- **8:** Oficial del ejército turco. Caucho endurecido por la vulcanización. Emplee, utilice.- **9:** Entristecióse. La mitad del alma. Consonante.- **10:** Relativa al alma. Antigua medida de longitud. En germanía, hola.- **11:** Dícese de los que prueban bebidas por oficio. Pedazo de yeso procedente de derribos.- **12:** Trampa, embuste. Aumento brusco de la velocidad de un motor.- **13:** Composición poética sentimental. Molestas, gravosas.

CHARADA

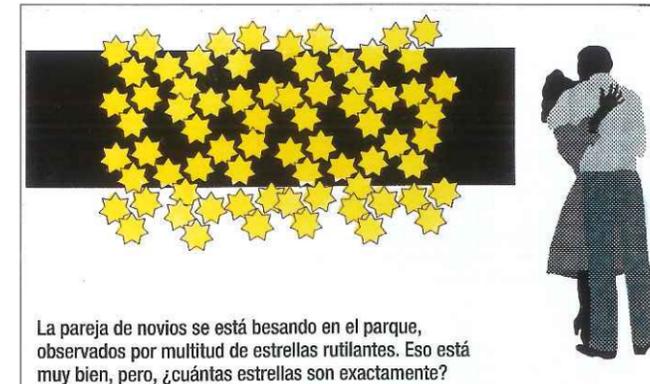
Me recibe en dos más prima Margarita, y me propone en el acto una partida de prima más dos por ella conocida, pues fumar mí todo quiere la bendita.

BUSCA LA DIFERENCIA



Una fuerte ráfaga de viento veraniega en el mercadillo de Peñíscola ha echado por tierra el tenderete del vendedor y, al recoger los objetos caídos, comprueba que se le ha perdido uno. Fijese bien en la viñeta inferior y trate de descubrir cuál ha sido.

JUEGO DE OBSERVACIÓN



La pareja de novios se está besando en el parque, observados por multitud de estrellas rutilantes. Eso está muy bien, pero, ¿cuántas estrellas son exactamente?

JEROGLÍFICO



¿Por qué no conduce?

**SOLUCIONES**  
**AL GRAN CRUCIGRAMA:** (sólo horizontales)  
 1: Prédica. Aca. - 2: Creador. Ganara. - 3: Le-mán. Capital. - 4: Indorio. Enana. - 5: Sen. Sere-midad. - 6: L. Am. Sobaco. A. - 7: No. Alesora. - 8: Oteros. Na. Eco. - 9: Dom. C. Vissen. - 10: Imhtar. Ten. Le. - 11: Aere. Aca. Ayr. - 12: N. Sa-ba. A. Fro. - 13: Tas. Fabulosas. - 14: Asestas.  
**A LA CHARADA:** Ta-be-co.  
**AL JEROGLÍFICO:** Es viejo ya (es: Vt; e; joya).  
**AL PROBLEMINO:** Tengo 34 libros.  
**AL JUEGO DE OBSERVACIÓN:** 72 estrellas.  
**AL BUSCA LA DIFERENCIA:** La púsera amarilla.

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/ Josefa Valcárcel, 28. 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 CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA REFERENCIA

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

POBLACIÓN CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA

La Dirección General de Tráfico tiene inscrito el fichero de suscriptores de la revista "Tráfico" (cuya finalidad es disponer del mismo para facilitar la distribución de la citada revista) en el Registro de la Agencia de Protección de Datos, regulado por la Orden del Ministerio de Justicia e Interior de 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
Balears, Illes	97 120 70 61
Canarias	92 848 06 39
Cantabria	94 235 60 60
Castilla y León	98 341 42 42
Castilla-La Mancha	92 526 78 00
Cataluña	93 484 92 97
Extremadura	902 488 000
Galicia	98 154 55 76
Madrid	91 580 21 06
Murcia	96 836 20 11
Melilla	95 269 91 25
Navarra	94 842 64 75
País Vasco	94 302 25 18
Rioja, La	94 129 13 88
Valenciana, Com.	96 353 91 11



30 JUN 01 JUL

**SI TODOS RESPETAMOS LAS SEÑALES,  
PODREMOS VER LA DIFERENCIA.**

Cada vez que respetas las señales, tú puedes hacer la diferencia. El 1 de julio entra en vigor el permiso por puntos. Y su éxito depende de todos. Por ello, y sólo si todos respetamos las señales de circulación, lograremos ver la gran diferencia: que cientos de personas sigan con vida cada año. Pero si no las respetas, además de la multa y la suspensión temporal del permiso en su caso, puedes perder hasta 6 puntos, dependiendo de la gravedad de la infracción, de los 12 u 8 que tiene tu saldo inicial. Y si pierdes todos tus puntos, perderás el permiso de conducir para que los demás circulemos más seguros. Con el nuevo permiso por puntos, vamos a conducir mejor.

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

902 200 677



**NO PODEMOS CONDUCIR POR TI.**



Especial **Verano 2006**

**Seguridad** **Vial** TRÁFICO

Este suplemento corresponde a la revista TRÁFICO y Seguridad Vial nº 179 de Julio-agosto de 2006



Todo para el  
viaje en  
coche

# **Ida** **(vacaciones)** **...y vuelta**

- **LOS PREPARATIVOS ANTES DEL VIAJE**
- **LOS TRUCOS PARA EVITAR SOBRESALTOS EN EL TRAYECTO**
- **RUTAS ALTERNATIVAS A LAS HABITUALES**
- **LO QUE DEBE REVISAR EN EL COCHE**
- **MAPA: PUNTOS CONFLICTIVOS Y TRAMOS EN OBRAS...**
- **LAS PEORES HORAS PARA SALIR A CARRETERA**
- **CONSEJOS PARA LOS VIAJES CON NIÑOS**



Los papeles, estudiar el desplazamiento, la ropa adecuada...

# La preparación del viaje

Planificar el viaje puede ser una magnífica alternativa para evitar sorpresas en ruta... o una vez en el destino elegido. Dedicar unos minutos para anotar qué no se nos debe olvidar, puede salvarnos la vida...

● **Pasar por el taller.** Si no ha pasado ya por el taller, reserve fecha cuanto antes para hacer una revisión, sobre todo, a los elementos de seguridad...

● **Planificar el desplazamiento.** Si no conocemos el trayecto que vamos a hacer, no está mal informarse un poco del recorrido, poblaciones por las que va a pasar, posibles sitios donde poder parar para descansar, para que los niños se desahoguen... Consulte un mapa de carreteras, mire su recorrido en Internet y consulte este suplemento en el que informamos de los posibles puntos conflictivos. Es interesante tener previstos algunas posibles 'escapadas' alternativas si el tráfico se complica...

● **Lista de cosas.** Para evitar sobresaltos antes, durante o después del viaje... nada como hacer una lista previa de todo aquello que no debemos olvidar. Desde los papeles necesarios —¿ha comprobado que lleva los del seguro en la guantera?—, las gafas de sol, pasando por las medicinas de siempre, las llaves del apartamento...



Interesante llevar los teléfonos que podamos necesitar. Desde nuestro seguro del coche, posibles teléfonos de emergencia de la compañía, de la grúa, etc...

● **Qué día, a qué hora.** Todos sabemos más o menos qué días y a qué horas tenemos todas las posibilidades de encontrarnos con las peores condiciones del tráfico, con mayor intensidad y con posibles atascos. Pero está bien que se informe antes de partir.

Una alternativa es la web de la DGT ([www.dgt.es](http://www.dgt.es)), que tiene un servicio que le permite ver su recorrido, y le podrá dar el itinerario más corto, en el que tendrá más kilómetros de autovía, etc.

También a través del teléfono móvil: Movistar (nº 505, 404+carretera o provincia), Amena (2230+tráfico) y Vodafone (141+carretera o provincia).

O en el teletexto: TVE (p. 600), Tele 5 (p. 540) y A-3 (p. 410). WAP: <http://www.dgt.es/index.wml>

● **Ropa de viaje.** Para un viaje así es importante llevar ropa muy cómoda, especialmente para los conductores. Amplia, mejor de fibras naturales, muy transpirable, nada de cosas que opriman. Es



muy importante el calzado del conductor que ajuste bien para que no corramos el peligro de que se salga en alguna maniobra... Nada de sandalias playeras: tiene muchos días para disfrutarlas...

● **Navegadores: una buena ayuda.** Los navegadores pueden ser una magnífica ayuda para estos viajes, sobre todo cuando se viaja a lugares desconocidos. Programe su destino y anote otras alternativas, posibles carreteras alternativas, lugares para hacer una 'escapadita' y huir de los atascos... Pero ¡jojo!: le pueden distraer.



● **Complementos.** Piense que es un viaje largo, que incluso se puede alargar en la salida y el regreso por los atascos si sale en los días punta. Unas cintas o unos DVDs, las 'botellitas' de agua para no tener que parar si no interesa... Y piense especialmente, si los tiene, en sus hijos: 'Para ellos es un

## ¿PARA QUÉ TANTO EQUIPAJE?

¿Se han fijado la cantidad de cosas que se meten muchas veces en la maleta para nada? Evite en lo posible cargar el maletero: luego es mucho más complicado meterlo todo, mucho más a la vuelta. Además, conviene colocar las cosas equilibrando los pesos y evitar que bultos importantes puedan tener exceso de "movilidad" en el maletero. Difícil, pero... Un golpe brusco en una curva podría causar movimientos extraños en el coche.



**QUE NO LE CIEGUE EL SOL**  
La flechas indican la dirección y el horario en el que el sol le molestará para conducir.



## ¡¡ OBLIGATORIO...!!

● **Papeles**

- El Permiso de Conducir y el de Circulación.
- La tarjeta de haber pasado la ITV.
- El recibo del seguro obligatorio.

● **Repuestos**

- Juego de lámparas y herramientas que vaya a necesitar para su sustitución.
- Triángulos de preseñalización.
- Rueda de repuesto —cuya presión debe también revisar antes de salir— y las herramientas para cambiarla.
- Chaleco.



viaje pesado, interminable y a las pocas horas de salir empezarán a ponerse pesados. ¿Que tal algún juguete, alguna música para ellos, alguna 'chuche', algo de comida? Puede ser suficiente para calmarlos al menos por un tiempo...

## Las carreteras más conflictivas



CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
AP-2 (Zaragoza-EI Vendrell-AP-7/EI Papiol-Molins de Rei)	El Vendrell (T)	estrechamiento carriles
	Molins de Rei-Barcelona-B-23 (B)	en salida
AP-6 (Villalba-Adanero)	El Espinar-San Rafael (SG)	túnel Guadarrama
AP-7 (La Jonquera-Puzos/Silla-Cartagena/Torremolinos-Guadiaro)	Maçanet de la Selva (GI)	C-35
	Granollers-Sant Celoni-Hostalric (B)	
	Llinars del Vallés (B)	
	El Papiol (B)	
	Martorell-Gelida (B)	
	Vilafranca Penedés-Sta. Margarita (B)	
	El Vendrell-Tarragona-L'Hospitalet (T)	
	San Juan (A)	
AP-9 (A Coruña-Vigo/Ferrol)		
	A Coruña (C)	A Coruña en AC-11
	Cebre-Macenda (C)	A-6
	Teo (C)	sentido Santiago
	Ferrol (C)	a Ferrol
C-31 (Barcelona-EI Vendrell)		
	Bellvitge-Prat de Llobregat (B)	
	Prat de Ll.-Castelldefels-Costa Garraf (B)	
	Cubelles (B)	Travesía
	Cunit y Segur Calafell (T)	Travesía
C-32 (EI Vendrell-Palafolls)		
	Sant Boi-Castelldefels (B)	
	Mongat-Vilassar-Arenys (B)	
A-1 (Madrid-Burgos)		
	Algete-EI Molar-Venturada (M)	
	Boceguillas (SG)	refuerzo firme
	Villalmanzo-Cogollos (BU)	coloc. barreras seg.
	Nudo Landa (BU)	BU-30
	Armiñón (VI)	N-1 y N-124
N-1 (Madrid-Irún)		
	Rubena-Villafraja (BU)	variante
	Ameyugo (BU)	construcc. paso superior





# Distracción y velocidad, las principales causas

## Dos meses con muchos accidentes

El verano es básicamente vacaciones y movimiento de coches de aquí para allá. Por eso es lógico que la accidentalidad crezca. No está mal repasar sus características para ver hasta qué punto está en nuestra mano rebajar estas cifras.

Andalucía es la comunidad en la que más muertos se produjeron durante las vacaciones de 2005 (99 en total), seguida de Castilla y León y Cataluña (85 y 84, respectivamente). Por ciudades, Madrid, Barcelona y Alicante se llevaron 'la palma'. En cuanto al tipo de accidentes, destacan por encima de los demás las salidas de la vía con choque posterior (124 accidentes y 151 muertos), seguidas de las colisiones frontales y frontolaterales. La distracción, la velocidad inadecuada y la infracción a distintas normas de circulación fueron las causas más habituales. Las peores horas, desde por la mañana hasta el mediodía, sin duda las de más tráfico.

En cuanto a las carreteras que tienen mayor número de accidentes, destacan por encima de todas las convencionales, donde se produjeron nada menos que el 72% de los muertos, con 481 muertos y 416 accidentes. Le siguen las autovías, las de mayor densidad de tráfico, con 97 muertos y 75 accidentes.



PAA: Proteger, Avisar y Ayudar. El orden de los factores es fundamental.

**Proteger:** Debe aparcar fuera de la carretera, no sea causa de otro accidente, y colocar el triángulo de preseñalización.

■ Compruebe si hay algún riesgo añadido (se ha derramado líquido inflamable, despiece del coche, del herido...) Quite el contacto del coche accidentado, ponga el freno de mano y hable con los heridos. Analice lo mejor que pueda su estado.

**Avisar:** A través del teléfono móvil, de un poste SOS, informe del accidente. Es importante que de una localización lo más precisa posible, del número de heridos, de su estado...

**Ayudar:** Este paso es muy delicado, pues hay cosas que puede hacer, pero otras que conviene no hacer.

### CÓMO ACTUAR EN UN ACCIDENTE

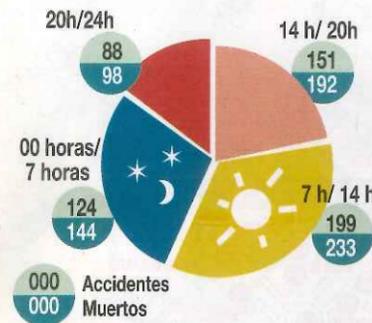
Recuerde siempre esta regla si encuentra un accidente en la carretera:

### LOS ACCIDENTES DEL VERANO

Año 2005

Cómo son	Accidentes	Muertos
Salida de la vía	124	151
Colisión frontal	90	117
Colisión fronto-lateral	94	117
Salida de la vía con vuelco	79	90
Atropello a peatón	47	47
Colisión por alcance	34	39

### ¿LAS PEORES HORAS?



### LAS CAUSAS



### NO DEBE...

- Dar al herido agua o algún medicamento
- Sacarle del vehículo, salvo que el co-

### CUIDADO: CARRETERA SECUNDARIA

El peligro muchas veces no está en las grandes vías, de mucho tráfico, como autovías o autopistas. Ni tan siquiera en las carreteras convencionales, que absorben gran parte de los accidentes. En carreteras de segunda fila se producen muchos accidentes, a veces fruto de la relajación, en las que quizá se baja la guardia al considerar que el riesgo es menor, que hay poco tráfico... Incluso olvidamos ciertas normas, como el uso del cinturón, conducimos con calzado poco adecuado... Y no olviden esta cifra: en la pasada Semana Santa, el 45% de las víctimas murió en choques frontales en vías de dos carriles.

che corra riesgo de incendiarse, caerse... ■ Tampoco es bueno llevarles a otro vehículo... salvo excepciones.

■ Nunca quitarles el casco a los motoristas.

### PUEDEN

■ Colocar un pañuelo o apósito en una herida abierta para minimizar la pérdida de sangre.

■ Si ve que respira con dificultad, comprobar si la lengua u otro objeto extraño obstruye el paso de aire. Hágame la respiración artificial, pero sin moverle del sitio.

■ Si está inconsciente y no respira ni tiene pulso, puede sacarle del coche, pero procurando hacerlo con ayuda y manteniendo recto el eje cabeza-cuello-columna para evitar una posible lesión medular. Si tiene alguna noción, intercalar dos bocaboca con quince masajes cardíacos.

### CLAVES PARA EVITARLOS

● **Descanso antes.** Es muy importante salir perfectamente descansado... sin retraso de sueño, sin agotamiento... Esto, más el calor puede llevarnos a un viaje complicado.



● **No alcohol.** El alcohol puede estar bien en algunos momentos de las vacaciones, pero nunca cuando va a viajar, durante el viaje y tampoco cuando sepa que tiene que coger el coche, aunque sea en trayectos cortos.



● **Velocidad.** Mantener la velocidad permitida y no sobrepasar los límites, dará unos niveles de seguridad muy altos y consumiremos menos. ¡Y no nos arriesgamos a multas y perder puntos!

● **Cinturón.** Siempre el cinturón puesto: conductor y demás ocupantes. Ya saben que, en caso de colisión, puede ser un auténtico salvavidas.



● **Comida frugal.** Antes de salir y durante el viaje, haga comidas ligeras. De lo contrario, tendrá cierta tentación a relajarse, adormilarse... ¡Peligroso!



CARRERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-VI (Villalba-Adanero/Benavente-A Coruña)		
Nadela (LU)	↑ autovía	LU-11
Piadela-Espiritu Santo (C)		
Iñas (C)	↑ acondicionamiento intersección	
A-7 (Tarragona-Algeciras)		
Algeciras-San Roque (CA)		
San Pedro (MA)		

Guadalmar (MA)		
Málaga (MA)	Rondas	Virreinas
Nerja (MA)		ensanche calzada
Roquetas-Aguadulce (AL)	↑	
Almería (AL)	↑	
Viator (AL)		
Vera-Cuevas de Almanzora (AL)		

Alcantarilla-Murcia (MU)	↑ refuerzo firme	
Espinarido (MU)		A-30
Almenara (CS)		
A-8 (Bilbao-Avilés)		
Irún (SS)	○ Paso Biriattou	
S. Sebastián/Donostia (SS)		en variante
Zarautz (SS)		

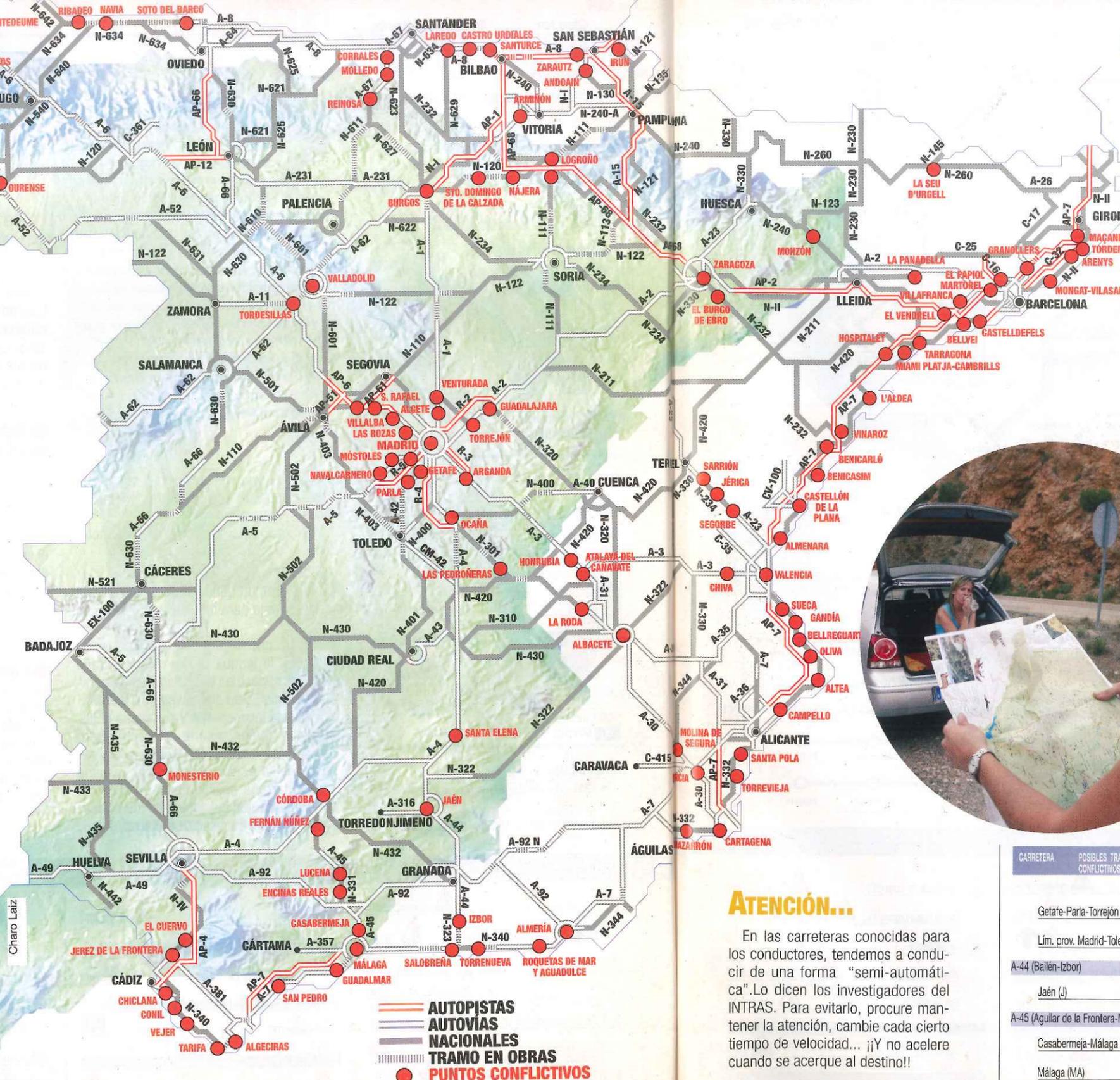
Itziar (SS)		acondic. calzada
Lím. pr. Guipúzcoa-Lím. pr. Cantabria (BI)		calzada
Santurzi-El Haya (BI)		salida sentido Cantabria y en retorno, sentido Bilbao
Castro Urdiales-Guriezo (S)		túneles de Hoz
Laredo (S)		
Vegarozadas-Alto Pravianio (O)		sent. Galicia

Gijón (O)		AS-1
A-11 (Valladolid-Zamora)		
Tordesillas-Lím. pr. Zamora (VA)		firme
A-23 (Sagunto-Segorbe/Sarrión-Monreal/Zaragoza-Nueno)		
Sarrión (TE)		
A-30 (Albacete-Cartagena)		
Lím. pr. Albacete-Puerto de la Cadena (MU)		

Murcia (MU)		Circunvalación y ↑
Baños y Méndigo (MU)		C-3319 (San Javier) y playas
Cartagena (MU)		con La Manga
A-31 (Atalaya del Cañavate-Alicante)		
Atalaya Cañavate (CU)		A-3
La Roda y Albacete (AB)		en variantes
A-42 (Madrid-Toledo)		



# LOS PUNTOS CONFLICTIVOS



### EMERGENCIAS

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

### AYUDA DE LAS MARCAS

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

### DE INFORMACIÓN

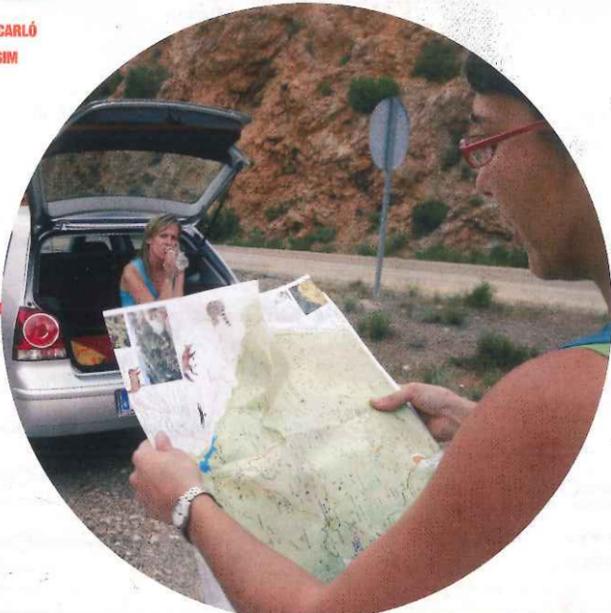
DGT	900-123 505
Internet	www.dgt.es/
wap	http://www.dgt.es/index.wml
Movistar	505 + carretera o provincia
Vodafone	404 + carretera o provincia
Amena	141 + carretera o provincia
	2230 + tráfico

— AUTOPISTAS  
— AUTOVIAS  
— NACIONALES  
— TRAMO EN OBRAS  
● PUNTOS CONFLICTIVOS

# CATALUÑA: Rutas alternativas y recomendadas



- TARRAGONA-GIRONA-FRANCIA**  
Tarragona -> AP-7 -> 3º cinturón -> AP-7 -> Girona -> Francia
- COSTA BRAVA**  
Cervera -> A-2 -> C-25 -> Girona (Costa Brava) **RECOMENDADO ★**  
Barcelona -> AP-7 -> Maçanet (Costa Brava) **RECOMENDADO ★**  
Barcelona -> N-II (norte) -> Palafrons (Costa Brava) **ALTERNATIVO**  
Barcelona -> B-20/C-32 -> C-32 -> Palafrons (Costa Brava) **ALTERNATIVO**
- COSTA DORADA**  
Barcelona -> C-32 -> AP-7 -> Salou (Costa Dorada) **RECOMENDADO ★**  
Barcelona -> N-340 -> N-340 -> N-340 -> Salou (Costa Dorada) **ALTERNATIVO**
- SITGES-VILANOVA I LA GELTRÚ-CUBELLES**  
Barcelona -> C-32 -> C-32 -> C-32 -> Cubelles **RECOMENDADO ★**  
Barcelona -> C-31 -> C-31 -> C-31 -> Cubelles **ALTERNATIVO**  
Barcelona -> AP-7 -> Vilanova -> C-15 -> Vilanova **ALTERNATIVO**
- BARCELONA-LLEIDA**  
Barcelona -> A-2 (Autovia Baix LL) -> A-2 -> Lleida **RECOMENDADO ★**  
Barcelona -> B-23 -> AP-2 -> AP-7 -> AP-2 -> Lleida **ALTERNATIVO**



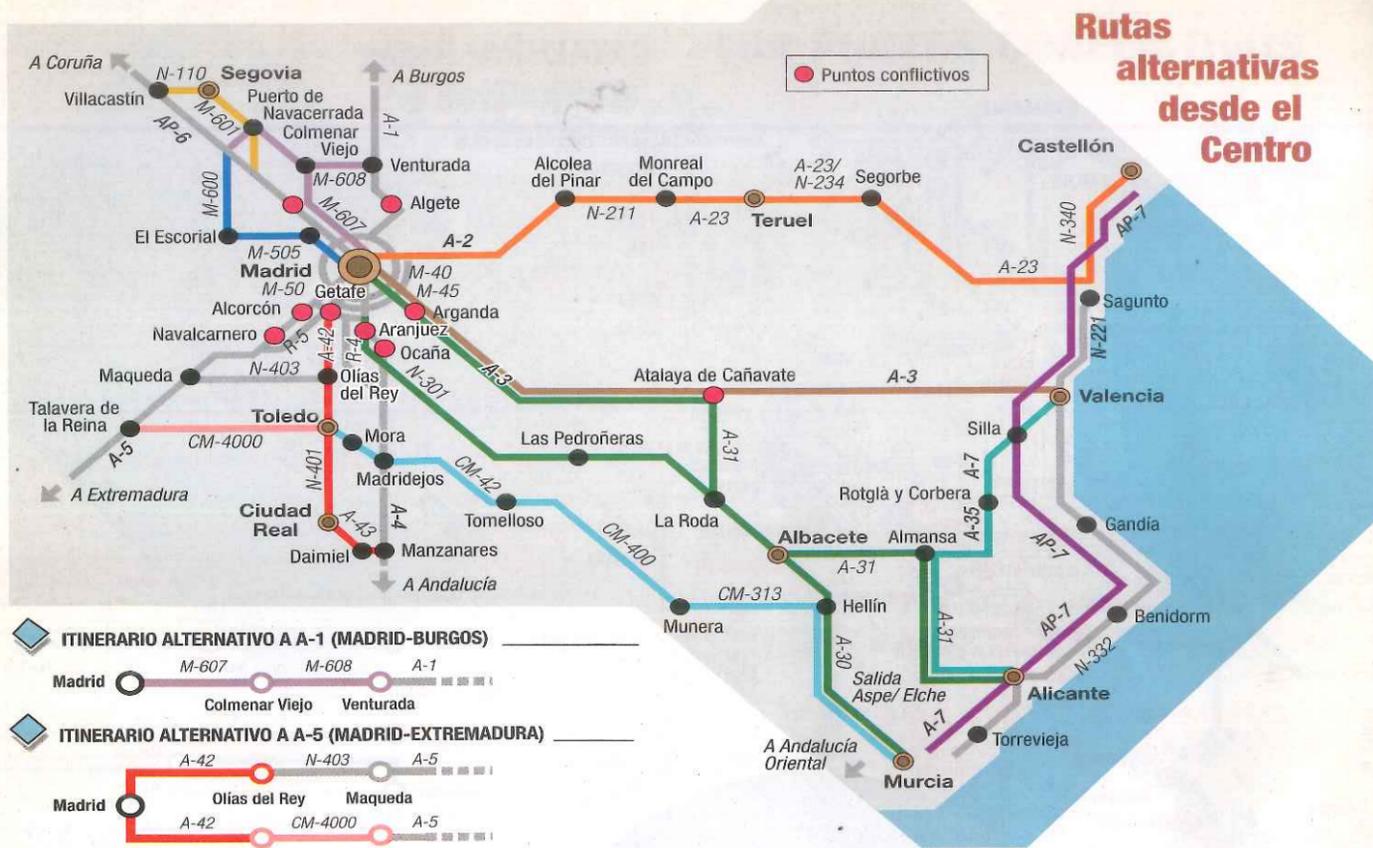
## ATENCIÓN...

En las carreteras conocidas para los conductores, tendemos a conducir de una forma "semi-automática". Lo dicen los investigadores del INTRAS. Para evitarlo, procure mantener la atención, cambie cada cierto tiempo de velocidad... ¡y no acelere cuando se acerque al destino!!

CARRERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Getafe-Parla-Torrejón de Ardoz (M)		
Lím. prov. Madrid-Toledo (TO)		refuerzo firme
A-44 (Bailén-Izbor)		
Jaén (J)		
A-45 (Aguilar de la Frontera-Málaga)		en túneles
Casabermeja-Málaga (MA)		en túneles
Málaga (MA)		en túneles

A-48 (San Fernando-Chiclana)		
Chiclana (CA)		refuerzo firme
A-52 (Benavente-Porrño)		repintado
Lím. pr. Zamora-Lím. pr. Pontevedra (OU)		
Ourense (OU)		N-120 y N-525
O Porrño (OU)		A-55
A-55 (Vigo-Tuy)		
Vigo (PO)		AP-9 y AG-57 (sent. Baiona)





CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-62 (Burgos-Ciudad Rodrigo)	Lim. pr. Palencia-Valladolid (VA)	
	Valladolid-Tordesillas (VA)	
	Simanca (VA)	variante. Estrechamiento
	Tordesillas (VA)	A-6
A-67 (Los Corrales de Buelna-Santander/Reinosa-Aguilar Campoo)	Molledo-Los Corrales (S)	en túneles
A-92 (Sevilla-Almería)		

Purullena (GR)	refuerzo firme
Baúl-Venta del Peral (GR) (A-92-N)	firme
Almería (AL)	
N-110 (San Esteban de Gormaz-Plasencia)	
Ávila (AV)	autovía y circunvalación
N-111 (Medinaceli-Pamplona)	
Los Llamosos-Soria (SO)	constr. A-15
Radona (SQ)	mejora trazado

La Poveda de Soria (SO)	túnel Piqueras
Albelda Iregua-Logroño (LO)	corte N-111 a
Logroño (LO)	AP-68 y LO-20
Viana-Lim. prov. La Rioja (LO)	A-12 Corte total tráfico
Estella-Villamayor Monjardín (NA)	constr. A-12
N-113 (Ágreda-Lóm. provincia Navarra)	
Valverde de Ágreda (SO)	firme
N-120 (Logroño-Vigo)	

Los elementos que conviene controlar antes de las vacaciones

# Coche revisado, coche seguro

¿Qué mejor momento que éste para poner el coche a punto? ¿Ventajas? Casi todas: menor riesgo de quedarse 'tirado', de accidentes, menor consumo... Se mire como se mire, es muy importante revisar, o mejor, que nos revisen, sobre todo, ciertos elementos esenciales para la seguridad. ¿Inconvenientes? Pues que cuesta un dinerito...



**Neumáticos.** Su mal estado es el causante de la mayor parte de accidentes achacables a "fallos mecánicos". De su buen estado depende en gran parte el buen 'agarre' del coche al asfalto. Que estén mejor o peor tiene mucho que ver con el uso del coche, con el tipo de conducción, de si 'duerme' en la calle o en garaje... Como norma, no duran más de 30.000-50.000 kilómetros en perfecto estado. Incluso a veces pueden aparentar buen estado, pero no es así. Tenga en cuenta que los

neumáticos también 'caducan'. Revise si están cuarteados, tienen grietas... y muy importante: la profundidad del dibujo, que debe ser de 1,6 milímetros mínimo.

**Dirección.** Cuidado por razones obvias: estamos ante un elemento esencial de seguridad que conviene también vigilar y estar muy atentos a los 'síntomas' de que algo puede estar fallando. Ejemplos: holguras,



ruidos, cierta dureza al girar, desgaste anómalo de los neumáticos o vibraciones. Pues antes de partir, ya sabe, otro elemento esencial para que le revisen los profesionales.

**Amortiguadores.** No se le da mucha



El Burgo de Ebro (Z)	Travesía
Agoncillo-Logroño (LO)	
Casalarreina (LO)	variante
N-234 (Segorbe-Burgos)	
Jérica-Viver-Segorbe (CS)	A-23
San Agustín (TE)	
N-240 (Tarragona-San Sebastián)	
Monzón (HU)	Travesía



importancia, pero su buen estado es esencial para nuestra seguridad. Por ejemplo, de su mal estado dependen la distancia de frenado, la mejor o peor adherencia en las curvas, incluso la aparición del aquaplaning —que flote el coche en el agua— si pasa por suelos mojados. Además, su deterioro es progresivo y, a veces, ni se percibe. Su vida útil puede estar en los 70.000 kilómetros, pero conviene revisarlos aunque sean 'jóvenes'.

**Frenos.** Un elemento del coche que debe estar siempre en perfecto estado. Mucho más para un viaje largo en el que va a solicitar su 'auxilio' muchas veces. Vamos, que un fallo le va a poner en una situación complicada. En serio riesgo. Su fallo es la segunda causa de accidentes causados por fallos mecánicos. Hay que revisar las pastillas, las zapatas, los discos, el nivel del líquido y todo el mecanismo.



**Luces.** Importante revisar las luces días antes de viajar. Para las operaciones más básicas, comprobar su buen estado, que funcionan todas las luces de posición, de frenado, intermitentes, etc... Incluso no es necesario acudir al taller, aunque sí es conveniente que le revisen en el taller el reglaje. Importante en este período en el que, por la mayor carga



## LA BATERÍA, PRINCIPAL FUENTE DE PROBLEMAS

La batería es el principal motivo de 'averías' en carretera. Es el problema (casi 67.000 asistencias en 2005) que más coches deja 'tirados' durante los meses de julio y agosto. Son datos facilitados a esta revista por el RACC (Real Automóvil Club de Cataluña). Los datos del RACE, más globales, dicen que las averías más habituales son las del motor. Además de las baterías descargadas y 'comunicadas', o problemas con los bornes o el ácido, le siguen los problemas de mecánica en general, según el RACC. Los principales fallos los generan la bomba de aceite, de agua o de gasolina, los filtros y el radiador. Después están el motor, el árbol de levas y la distribución, entre otros. También, la dirección, ruedas, palancas o palier. Importantes también las averías de electricidad y encendido, dato que coincide con las estadísticas del RACE: 16 de cada 100 problemas son por este motivo. Neumáticos, entre ellos muchos pinchazos, y la refrigeración también son causa de problemas para muchos automovilistas.

en el maletero, puede molestar gravemente a los demás conductores. Y muy básico: límpielos. A veces no vemos muy allá y es, sin más, un problema de suciedad.

**Lunas y limpiaparabrisas.** No se le suele dar mucha importancia, pero la limpieza en los cristales, evitar llevar pegatinas que puedan restarnos centímetros de visibilidad, es importante de cara a los viajes. Y más teniendo en cuenta que durante los mismos se suele acumular suciedad por los bichos que se estrellan contra la luna delantera. Además, ojo a las grietas o fisuras, que, por efecto de la velocidad, el calor pueden complicarnos la vida. Además, de-



be revisar que los 'limpios' funcionen bien... En verano también los va a necesitar...

**Niveles, correas...** El coche tiene en su motor una serie de elementos que le pueden dar más de un disgusto. Por ejemplo, correas —ojo con la distribución—, cableado eléctrico... Y luego, los líquidos. ¿Qué pasaría si se le pone bajo mínimos el nivel de aceite en pleno viaje? ¿Si sale con la batería seca? ¿Si está bajo el líquido de frenos o del sistema de refrigeración? Pues un problema, en algunos casos, grave. ¡Pues a revisarlos antes de partir!

**Batería.** Está ahí, escondida, aislada, abandonada y es el elemento que más coches deja 'tirados' en carretera. Si pasa por el taller, pues que le miren cómo está. De lo contrario, revise los vasos, el nivel de líquido —también aunque sea de bajo mantenimiento—, los bornes, el sulfatado, incluso la carga para que le detecten cualquier anomalía antes de que le de el disgusto en pleno viaje. ¿Se imagina que no le arranque el coche después de la paradita de descanso?

**Carburación.** Y si quiere que todo 'carbure' bien, no olvide que le revisen la carburación, sobre todo si nota síntomas, como 'tirones', alguna dificultad para arrancar, que se cala el coche... Además de ser problemas que pueden dejarle tirado en la ruta, una buena puesta a punto hará que consuma menos, que al precio que están los combustibles no es una opción desdeñable.



## LA TEMPERATURA, ELEMENTO DE SEGURIDAD

Si no ha comprobado ya el buen funcionamiento del aire acondicionado, ¡hágalo! Que le comprueben la carga. Es conveniente que se la revisen —hay que hacerlo al menos cada 2 ó 3 años— lo mismo que los filtros del aire, del polen... Su buen funcionamiento, llevar una temperatura ideal, es un elemento de seguridad. Nos evitará tener que llevar las ventanillas abiertas, fuente de ruido y la posible entrada de elementos extraños, incluidos bichos, y disminuye la fatiga. ¡Ojo también con poner una temperatura muy baja!: la ideal puede estar alrededor de 22 grados.

## LOS DÍAS MÁS CONFLICTIVOS

### Julio

Día	Horario	Zona urbana	Zona Vacacional
15	S	M	
16	D	T	
21	V	T	
22	S	M	
23	D	T	
28	V	T	
29	S	M	
30	D	T	
31	L	TD	

### Agosto

1	M	TD	
4	V	T	
5	S	M	
6	D	T	
11	V	T	
12	S	M	
13	D	T	
14	L	T	
15	M	T	
18	V	T	
19	S	M	
20	D	T	
25	V	T	
26	S	M	
27	D	T	
31	J	TD	

### Septiembre

1	V	TD	
2	S	M	
3	D	T	
8	V	T	
9	S	M	
10	D	T	

Nivel de circulación

● Lento ● Congestionado

Sentido predominante de circulación

Entrada ◀ Salida ▶ Ambos sentidos ↔

CARRERA POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS OBSERVACIONES

N-301 (Ocaña-La Roda)		
El Pedernoso (CU)	Travesía	
Las Pedroñeras (CU)	Travesía	
San Clemente (CU)	paso superior AP-43	
N-310 (Manzanares-N-320)		
Villanueva de la Jara (CU)		
N-320 (La Gineta-Venturada)		
Motilla del Palancar (CU)	viaducto	

Monteagudo de las Salinas (CU)	viaducto	
Horche-Guadalajara (GU)	trazado y viaducto	
N-323 (Izbor-Motril)		
Izbor-Salobreña (GR)		
Izbor-Vélez de Banaudalla (GR)	desdob. calzada	
N-331 (Córdoba-Antequera)		
Fernán Núñez (CO)	Travesía	
Aguilar Frontera-Lucena (CO)	A-45. Entrada y salida	

Encinas Reales (CO)	Travesía	
N-332 (Sollana-Cartagena)		
Mazarrón (MU)	Travesía	a Águilas
Torre Vieja (A)		a ciudad y playas
El Altet-Santa Pola (A)		ciudad y playas
Campello y Altea (A)	Travesía	población
Oliva, Bellreguart, Gandía y Sueca (A)	Travesía	
N-340 (Cádiz-Barcelona)		

Chiclana-Conil-Véjer-Tarifa y Algeciras (CA)		
Tarifa-San Roque (CA)	acondicionamiento	
Lím. prov. Málaga-Almuñécar (GR)	desdobl. calzada	
Salobreña (GR)		N-323
Torre Nueva (GR)	Travesía	
Albuñol-Lím. prov. Almería (GR)	desdobl. calzada	
Almería (AL)		

Lím. pr. Valencia-Lím. pr. Tarragona (CS)	Costa	
L'Aldea, Miami Platja y Cambrils (T)	Travesía	
Cambrils-Salou (T)	autovía	
Altafulla y Comarruga (T)	playas AP-7 y C-32	
Bellvei y L'Arboç (T)	Travesía	
Vallirana y Cerbelló (B)	Travesía	
N-344 (Murcia-La Font de la Higuera)		
Alcantarilla (MU)	A-7	

Molina de Segura (MU)	A-30	
N-400 (Toledo-Cuenca)		
Toledo-Lím. prov. Cuenca (TO)		
Tarancón-Horcajada Torre (CU)	autovía A-40	
N-401 (Toledo-Ciudad Real)		
Toledo (TO)	Sur	
N-403 (Toledo-Adanero)		

Usar los postes SOS, cómo actuar ante accidentes, averías...

Durante estos viajes de verano, normalmente largos, cabe alguna posibilidad de que pueda sufrir algún percance, que se encuentre con algún accidente en la carretera... Les damos pistas de cómo actuar...



# Preparados para las emergencias

## Así FUNCIONAN LOS POSTES SOS

Los verá en muchas carreteras, autovías y autopistas y le serán de gran ayuda en caso de percance, accidente... A través de ellos puede solicitar ayuda sanitaria, mecánica. Son los postes SOS y funcionan así:

- Debe dirigirse hacia el más cercano —hay flechas en la carretera que le indican hacia donde está—. Camine con seguridad por la parte exterior del arcén y lleve la documentación del coche, pues le pedirán algunos datos, incluidos los del seguro.

- Pulse el botón y una voz le confirmará que está siendo escuchado en el centro de control.

- Espere a que hablen con usted y facilite los datos que le pidan.

- Espere que le confirmen el envío de ayuda una vez conocido su problema.



## ¿CÓMO COLOCO LOS TRIÁNGULOS?

Cuando viajamos y vemos algún coche averiado y con los triángulos de preseñalización colocados, no es difícil comprobar

que éstos están mal colocados. A veces, muy mal colocados, peligrosamente colocados. Vamos, pues, a recordar cómo ponerlos correctamente, naturalmente después de ponerse el chaleco.

- En las carreteras de doble sentido, colocar un triángulo por delante y otro por detrás a ¡50 metros! cada uno del coche. ¿Por qué tantos metros?

Pues para que los demás coches adviertan su presencia y puedan maniobrar para evitar una desgracia. Si el triángulo está muy cerca del coche, un conductor puede no tener espacio para esquivar la presencia de usted y de su coche.



- En las autopistas y autovías, sólo es necesario colocar un triángulo en la parte posterior del coche, por donde vienen los coches. Igualmente, a 50 metros como mínimo.

- Nunca los coloque en otros lugares como, por ejemplo, en el techo del coche.
- Ojo a la hora de colocarlos: Mucha precaución y circule por zonas seguras, si es posible por detrás de las barreras de protección.

## ¿Y SI NECESITO LA GRÚA?

Por si tiene la desgracia de tener un percance en la carretera, o simplemente se queda 'tirado' por alguna avería, no está mal recordar algunas normas a seguir si tie-

ne que llamar a la grúa:

- Si tiene póliza con su compañía que le cubra la asistencia en carretera y no sabe cómo actuar, llame al teléfono y que le digan cómo hacerlo.
- Compruebe, antes de cargar el coche, que la grúa es realmente la que usted o su compañía han solicitado.

## VER BIEN...

La mayor parte de la información que recibimos los automovilistas nos llega a través de la vista. Sin una buena visión veremos peor o más tarde a ciclistas, peatones, detalles del tráfico... Pues bien, en el Colegio de ópticos de Andalucía han descubierto, tras analizar la vista de muchos conductores, que 3 de cada 100 no ven bien. De 5.000 conductores a los que se ha mirado su agudeza visual, 135 la tienen por debajo de lo que manda el Reglamento de Conductores. Este colectivo asegura que, para mejorar la seguridad vial, van a pedir que se sea más exigente y recomiendan una revisión antes del verano.



- Si llama a una grúa por su cuenta, antes de subir el coche, pida precio por el servicio total y no autorice el remolque si no está de acuerdo.

- Infórmese bien del taller donde llevarán el coche. Usted debe tener la última palabra a la hora de elegir taller.

- Pida al final una factura desglosada del servicio, en la que se incluyan el precio básico, por kilómetro recorrido, posibles recargos, etc.

- No firme una factura final en la que no se desglose el precio final definitivo o que no se corresponda con el servicio prestado.

**DÍAS FESTIVOS DE ÁMBITO NACIONAL Y AUTONÓMICO O DURANTE EL VERANO 2006**

Martes 15 de Agosto: Nacional  
Viernes 8 Septiembre: Asturias y Extremadura  
Lunes 11 Septiembre: Cataluña  
Viernes 15 Septiembre: Cantabria

CARRERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Toledo-Lím. prov. Madrid (TO)		repintado
Ávila (AV)		constr. carril veh. lentos
N-501 (Ávila-Salamanca)		
Ávila-Narriños de S. Leonardo (AV)		
N-525 (Benavente-Santiago Compostela)		
San Cibrao Das Viñas (OU)		constr. enlaces
Ourense (OU)		N-120
Ourense-Lím. prov. Pontevedra (OU)		refuerzo firme

N-550 (A Coruña-Tuy)		
Sigras (C)	A-6	sentido A Coruña
Milladoiro (C)	Travesía	Santiago
Padrón (C)		
Caldas de Reis (PO)	Travesía	
N-601 (Adanero-León por Valladolid)		
Boecillo-Laguna de Duero (VA)		duplicac. calzada
Villanubla-Lím. prov. León (VA)		firme

Golpejar (LE)		rotonda
N-603 (San Rafael-Segovia)		
San Rafael (SG)	AP-6	firme
N-610 (Palencia-Benavente)		
Lím. prov. Palencia-Becilla (VA)		firme
N-611 (Palencia-Santa Cruz de Bezana)		
Piña de Campos-Aguilar de Campoo (PA)		A-67
Reinosa-Arenas de Iguña (S)		

O (Tordesillas-Fuentes de Oñoro-Frontera Portugal)		
Salamanca (SA)		autovía A-62
Carpio de Azaba (SA)		autovía A-62
N-627 (San Martín de Ubierna-Aguilar de Campoo)		
S. Martín Ubierna-Sta. Cruz de Tozo (BU)		firme
N-630 (Gijón-Sevilla)		
La Robla (LE)		calzada y mejora

Arapiles (SA)		A-66
Lím. pr. Salamanca-lim. Badajoz (CC)		A-66
Monesterio (BA)		Travesía
N-632 (Ribadesella-Luarca)		
Alto Praviano-Soto del Barco (O)		
Soto del Barco (O)		glorieta y AS-16
Soto del Barco-Luarca (O)		autovía A-8

34 (San Sebastián-Santiago de Compostela)		
Navia (O)		A-8
Barres-Puente de los Santos (O)		A-8
Ribadeo (LU)		N-642 (Foz-Esposiñeira)
N-640 (Vegadeo-Vilagarcía de Arousa)		
Lugo (LU)		desdoblamiento calzada
N-651 (Betanzos-El Ferrol)		
Ponteume (C)		Ferrol



# Vacaciones con permiso

Comprender el nuevo Permiso por Puntos es muy fácil. Al menos así lo entiende el humorista Ramón Arangüena. No se pierdan su interpretación muy particular del Permiso. Si después de reirse un rato con el artículo quiere información de la buena, en serio, lea otras páginas - de la 10 a la 19 - de esta revista.

## Infracciones más comunes que restan puntos

Conducir en sentido contrario a las agujas del reloj en túneles o puentes.

Adelantar marcha atrás.

Conducir en atascos a una distancia de seguridad del vehículo precedente igual o inferior al duplo del cuadrado de la longitud de nuestro vehículo dividido por el ancho del mismo.

Conducir con exceso de ocupantes, salvo que se intente batir algún tipo de record debidamente autorizado.

El uso de teléfonos móviles o fijos, microondas, videojuegos, vitrocerámicas de gas o la realización de crucigramas y sudokus mientras se conduce.

Arrojar objetos pesados desde el vehículo o bajarse en marcha.

Conducir camiones de más de treinta y siete ejes o con una tara superior a 97 toneladas para llevar a los niños al colegio.

## Cómo se pierden y ganan

Si usted ha perdido puntos por una infracción los puede recuperar —en general— portándose bien, tanto en casa como al volante.

Estará siempre permitido el canje de puntos entre familiares. Como medida habitual, se podrán regalar paquetes de puntos de padres a hijos en bodas y fiestas señaladas.

Se permite la creación de comercios o ventanillas de alquiler o venta de puntos autorizados, pero nunca de forma callejera. Por ello, asegúrese de que la persona que le alquila o vende puntos está acreditada. Desconfíe de los vendedores de puntos a domicilio.

## Recuperación

Los conductores a los que se les haya retirado el permiso no podrán conducir salvo para asistir a los cursos de recuperación de puntos acompañados de un notario como copiloto.



RAMÓN ARANGÜENA

Estará terminantemente prohibido utilizar los cursos para intimar con los demás infractores, ligar o hacer nuevas amistades. Como medida preventiva, los posibles matrimonios entre infractores serán declarados nulos a todos los efectos.

## ¿Qué materias habrá que estudiar?

Geografía, introducción a la papiroflexia alumiñca e historia de los grandes infractores desde Rasputín hasta Nosferatu, ambos inclusive.

## ¿Cómo canjear los puntos?

Si usted es un buen conductor y consigue sumar puntos, los podrá canjear por premios en su comandancia de la Guardia Civil favorita. Pero no

se precipite, y recuerde que con un punto extra sólo se obtiene un balón de playa mientras que diez puntos implican su nombramiento como hijo predilecto de su localidad, con inauguración de calle, placa acreditativa y asistencia de banda de música.

Recuerde siempre que, según una encuesta de opinión, dos de cada tres españoles consideran que el permiso por puntos puede reducir los accidentes y

nueve de cada diez dentistas recomiendan un chicle sin azúcar. Si usted es uno de los dentistas que recomienda chicles con azúcar o es uno de los tres que no está de acuerdo con el permiso por puntos, piense que le va a dar igual lo que opine porque la cosa ya está en marcha. ♦

