www.dgt.es/revista

Seguridad TRÁFICO y Vial

AÑO XXII ● Nº 181 ● Noviembre-diciembre 2006



PERMISO POR PUNTOS Y CONTROLES PROPICIAN EL CONSUMO DE "OTRAS" BEBIDAS

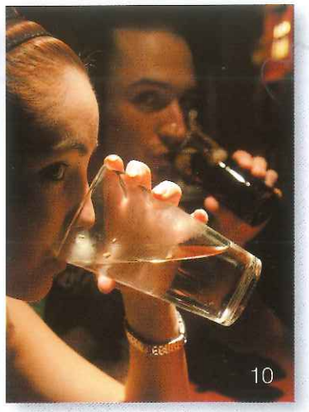
ALCOHOL: CAMBIO DE HÁBITOS AL VOLANTE

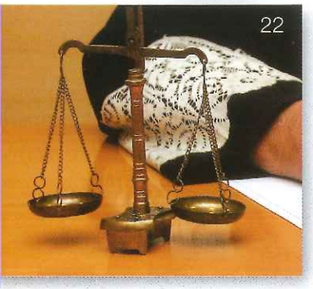
- **EN CASO DE CHOQUE, LOS NIÑOS SIN SILLITAS, O MUERTOS O GRAVES**
- **ACCIDENTES: "VÍCTIMAS" DE LAS SENTENCIAS**
- **CINTURÓN: EL "AVISADOR", BÁSICO PARA USARLO**

EMPRESAS "QUITAMULTAS"
¿SON TODAS FIABLES?

CUADERNILLO
ESPECIAL INVIERNO
(CON MAPA DE INCIDENCIAS)











Secciones

Editorial	3
La Locura	4
El Maletero	6
Mi Carril	9
Suplemento Especial de Invierno (páginas centrales)	
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

10 **CAMBIO DE HÁBITOS EN MARCHA**

El cambio de hábitos de consumo de alcohol de los conductores españoles está en marcha: descienden los positivos en los controles de alcoholemia y el consumo de vino y combinados, crece el de agua y refrescos...

17 **PERMISO POR PUNTOS: BALANCE POSITIVO**

Tras cuatro meses de funcionamiento, el balance del permiso por puntos es positivo. Le contamos cuántos puntos se han retirado, cuántos muertos se han evitado, cómo ha funcionado en comparación con otros países…

22 **VÍCTIMAS DE LAS SENTENCIAS**

Las víctimas de los accidentes de tráfico se quejan de que algunas sentencias judiciales les dejan poco menos que desamparados. Algunas son tan 'difíciles' que dejan insatisfechos hasta a los mismos jueces.

27 **CINTURÓN: EL CONDUCTOR MARCA TENDENCIA**

Si el conductor se pone el cinturón, su ejemplo 'arrastra' a los demás ocupantes, que pasan a utilizarlo en un 90% de los casos. Además, la DGT aconseja en su campaña de publicidad elegir coches con avisador del uso del cinturón.

30 **LAS SILLITAS INFANTILES, UN SEGURO**

Tres de cada cuatro niños accidentados no utiliza Sistemas de Retención Infantil (SRI) y todos los que no lo utilizaban tuvieron que se atendidos por lesiones graves.

ESPECIAL INVIERNO:

Suplemento especial con la información sobre dónde puede encontrar las incidencias invernales (nieve, hielo, puertos cerrados, obras, zonas de niebla) y cómo conducir para que éstas no representen un peligro.





56 **'PEPU' HERNÁNDEZ**

El seleccionador nacional de baloncesto se define como alguien prudente y metódico al volante. *"No muevo el coche un centímetro si no está todo el mundo con el cinturón en estado de revista"*, cuenta.

Foto: Lucía RIVAS



AÑO XXII
Número 181
Noviembre-diciembre 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)*, *Marian García (agruiz@dgt.es)*,
Helena Gil *(hgil@dgt.es)* y Carlos Nicolás *(cnicolas@dgt.es)*
Fotografía:
Paul Alan Putnam, Diego Gómez y Lucía Rivas (colaboradores).
Secretaria de Redacción:
Ana Álvarez *(amalvarez@dgt.es)*
Colaboran en este número: Javier Álvarez, Arias, Juan C. González Luque, Charo Laiz, Andrés Más, Quique, Ramón, Elena Valdés y Gorka Zumeta.
Infografía: Dlirios y DPI Comunicación.
Colaboración especial: Luis Ignacio Parada.
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:** 1886-3558.

(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 diciembre.

Edita:

MINISTERIO DEL INTERIOR
Dirección Gral. de Tráfico

Positivo cambio de hábitos

El recién estrenado permiso por puntos y el recuento minucioso de las infracciones que dan pie a la retirada de nuestra 'bolsa' de los 12 que tenemos de 'crédito', está confirmando lo que se ha dicho tantas veces: la mayoría de los automovilistas son conductores responsables, y existe una minoría que incumple las normas en ocasiones y representa un serio peligro en la carretera. Pero confirma también que luego hay unos 'poquitos' cuyos comportamientos al volante representan un muy serio peligro para la seguridad vial y parece obvio que hay que hacer todos los esfuerzos para retirarles de la carretera. Con estos insensatos nadie puede estar tranquilo. Noventa sólo han necesitado unas semanas para quedarse sin puntos.

Pero al margen de estos insensatos, lo cierto es que en España están empezando a cambiar algunas cosas, nuestros comportamientos. Lo primero, por la madurez de la mayor parte de los conductores; y segundo, por la 'ayuda' de la presión de guardias y policías en forma de más vigilancia, más controles de alcoholemia, con el impulso de más campañas institucionales, con más medidas divulgativas... El caso es que se ha conseguido que empiecen a cambiar los hábitos de muchos conductores con algo muy arraigado en nuestra sociedad y que tanta incidencia tiene en los accidentes: el alcohol. Los vinitos y cañas del mediodía, los cubatas de la tarde y noche, el vino en las comidas y cenas... Y ya hay cifras que publicamos en este número que confirman esta tendencia. No es que los conductores no beban, pero hay menos alcohol en las comidas, menos vino, menos 'chupitos', menos 'pelotazos'; se vende más agua envasada y refrescos, se ha disparado el consumo de cerveza 'sin'... Y con la colaboración de los sectores implicados. Pero hay otros cambios que confirman que el conductor de este país está interiorizando su responsabilidad, incluidos muchos jóvenes: se afianza el conductor 'alternativo', utilizamos más taxis u otros transportes cuando salimos de marcha en detrimento del coche, se imponen las bodas con autocares incluidos y hasta, poco a poco, los transportes para las 'movidas' de del fin de semana.

Seguimos teniendo muchas asignaturas pendientes, no todos llevan llevan cinturón, no todos se ponen el casco, no todos respetan los límites de velocidad... pero se ven serios síntomas de cambio. Y todo esto tiene mucho que ver con la importante reducción en la accidentalidad en los últimos años. Porque ustedes llevan el volante...

Seguridad Vial



1



2



3



4

1 La cámara de vigilancia situada en el punto kilométrico 106,8 de la A-5 (Madrid-Badajoz) captó el pasado 2 de septiembre a un turismo detenido entre el carril derecho y el arcén con la doble intermitencia y la luz de marcha atrás encendidas. Rápidamente, dado el tráfico existente en la autovía, varios coches deben esquivarlo, ya que su posición en la calzada implica peligro para todos.

2 El conductor comienza a circular marcha atrás sin motivo aparente. Lo hace con escasa pericia, zigzagueando e invadiendo en varias ocasiones el carril derecho. Eso sí, procura detenerse y sólo circula cuando no ve venir a nadie. No obstante, algún vehículo pesado tiene 'dificultades' para esquivarlo y el peligro de choque es real en varias oportunidades…

3 El conductor continúa circulando marcha atrás y deteniéndose, alternativamente, en función del tráfico. Ahora, la cámara –que ha dado media vuelta para seguir al infractor– nos enseña la razón: trata de retroceder hasta la salida que debería haber tomado, aunque en el intento se ponga en peligro a él, a los ocupantes del vehículo que conduce y a los demás usuarios. Sobre todo cuando se acerca a la misma, que está justo antes de una curva sin demasiada visibilidad

4 Durante casi ocho largos minutos y unos 300 metros, el peligro ha sido evidente. Tras tomar la salida, fue detenido por una patrulla de la Guardia Civil de Tráfico avisada al efecto por el centro de control. ¿Pudo pensar el conductor que merecía la pena esta forma de recuperar su camino? En ocho minutos, por autovía seguro que habría encontrado una cambio de sentido y habría evitado muchos sustos y mucho peligro.

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

450 euros, dos meses de suspensión y 6 puntos menos

La infracción de esta "Locura", está considerada como *"conducción manifiestamente temeraria"* y la sanción aplicable sería una multa de 450 € y dos meses de suspensión del permiso para conducir. Además, esta infracción conlleva la pérdida de 6 puntos en el permiso.

ASÍ LO VI

Aceleró y me impidió volver a la derecha...

Circulando entre Puerto Lápice y Daimiel, por la N-420. Inmensas rectas por la meseta manchega. Velocímetro entre 100 y 110 km/h. Tráfico casi nulo.
Diviso a lo lejos dos turismos que, al cabo de un tiempo, alcanzo. Tras señalizar la maniobra, inicio el adelantamiento del segundo de ellos. Ante la imposibilidad de adelantar al primero, por acercarse una señal de prohibición, trato de volver al carril derecho, pero me resulta imposible: el segundo vehículo ha acelerado y me lo impide al no dejar espacio suficiente. La conductora celebra su 'gracia' con gestos festivos y de chanza. Me veo obligado a frenar bruscamente para no pisar la línea continua y dejar paso al segundo vehículo. Lamento la actitud insolidaria e intransigente de esta conductora, posiblemente molesta por haber sido adelantada, y expreso mi temor porque esta clase de comportamiento pueda ser causa en el futuro de una grave accidente. *–Isaac López Clemente. Zaragoza.*

CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO. Si quiere contar alguna locura que haya presenciado, envíe una carta a la Revista "Tráfico y Seguridad Vial" (c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid) relatándola. El escrito no debe sobrepasar las 10 líneas de extensión.

LA SEGURIDAD VIAL: UNA REVOLUCIÓN SILENCIOSA

Desde hace unos dos años, se está produciendo en nuestro país una pequeña revolución silenciosa, un cambio de profundo calado social del que no somos totalmente conscientes. La reducción de las víctimas de los accidentes de tráfico.

En el año 2003 hubo en España 5.400 fallecidos en accidente de tráfico y en el año 2005 ha habido 4.443 fallecidos en accidente de tráfico; es decir, 957 muertos menos.

Más allá de las estadísticas, estos casi mil muertos menos suponen casi mil dramas personales y familiares que, entre todos, hemos sabido y podido evitar.

Probablemente sea una de las noticias mejores y más importantes que se hayan dado en los últimos tiempos aunque la vorágine informativa, las prisas con que vivimos y la relatividad en que nos hemos instalado no nos haya permitido darnos cuenta de la magnitud de lo que está pasando.

Estos datos adquieren su verdadera dimensión al situarlos en su contexto de más vehículos, más conductores y más desplazamientos en el que, simplemente con que no aumentaran los accidentes de tráfico y sus víctimas, ya sería por si solo una buena noticia.

¿Qué ha pasado o qué está pasando?, cabría preguntarse. La respuesta no es sencilla y, probablemente, habrá que recurrir a la psicología y a la sociología para poderlo entender.

Es verdad que el permiso por puntos tiene mucho que ver, que ha ayudado a abrir el debate social, que la campaña de información ha sido buena y que el miedo guarda la viña, pero no deberíamos olvidar que el permiso por puntos no ha entrado en vigor hasta el 1 de julio de 2006 y que este sorprendente descenso de los accidentes y de sus víctimas ha sido anterior a su puesta en marcha.

Lo curioso de esta transformación es que no ha habido mucha más policía de tráfico en las carreteras, que hace falta, que no ha habido muchas más denuncias, que hacen falta y que, en definitiva, no ha sido un cambio que descansara única y exclusivamente en el miedo a la sanción.

Este era un país dormido ante el drama de las carreteras y esperaba a alguien o algo que le despertara. Esta es una sociedad madura que esperaba a alguien o algo que la pusiera en marcha y el permiso por puntos puede haber sido el catalizador que ha desencadenado la reacción.

En primer lugar es bueno recordar que en mayo del 2004 se hizo una encuesta preguntando a los españoles cuántos fallecidos creían que se producían cada año por accidentes de tráfico y la respuesta fue que pensaban que entre 800 y 900. El año anterior había habido 5.400. Así pues, había que explicar a los ciudadanos la magnitud de la tragedia y así surgió la iniciativa, en el verano de 2004, de informar a través de los paneles de información variable en las carreteras de los muertos de cada puente o fin de semana significativo. Esta iniciativa, criticada en su día por los expertos –que no admitían que se utilizaran los paneles de información variable para algo distinto a la información sobre el estado del tráfico–, tuvo un alto grado de eficacia a un coste nulo. Aquí empezamos a aprender que la imaginación podía ser tan importante como los recursos y que no todo era cuestión de presupuesto.

Luego hubo que explicar e intentar convencer a los ciudadanos de que los accidentes son evitables, que no son accidentales ni producto de la fatalidad y que en países de nuestro entorno lo estaban consiguiendo. Es posible que el hecho de estar a la cola de Europa en índices de siniestralidad hiriera nuestro amor propio, que no era de recibo el *"Spain is different"* en este tema tan vital y nunca mejor dicho y que había llegado la hora del *"basta ya"*.

Pero no es suficiente el quererlo, además hay que hacerlo y aquí, la hoja de ruta nos la estaban enseñando Francia, Holanda y Gran Bretaña.

Había que huir de lo complejo y abstracto y centrarse en lo concreto y sencillo. El alcohol y la conducción, el cinturón de seguridad, la velocidad y las distracciones.

Al ciudadano se le explicó que el alcohol y la conducción son incompatibles y lo ha ido entendiendo. No se trataba de explicar cuántos gramos de alcohol en sangre o cuántas copas podían tomarse, sino que el mensaje debía de ser claro, comprensible y pedagógico: *"Al volante, ni una sola gota de alcohol"*. Los jóvenes son los que mejor lo han entendido y el conductor alternativo se ha ido consolidando como una práctica habitual.

Lo del cinturón de seguridad ha sido más curioso. Después de haber amenazado con sanciones y de haber repetido hasta la saciedad que sin el cinturón podías matarte, el punto de inflexión se produjo un fin de semana en que el mensaje era "cinturón de seguridad, por favor" en los paneles de información variable. Una vez más se demostró que se cazan más moscas con miel que con hiel.

Sobre la velocidad todo ha sido más complicado. El debate sobre los límites de velocidad no ayudaba a concretar el mensaje y sólo el permiso por puntos ha tenido un efecto claro e indiscutible en la moderación. Todos sabemos que es aburrido hacer un viaje largo por unas buenas autopistas y autovías a 120 m/h, pero por este motivo tiene más mérito la actitud de los conductores al levantar el pie del acelerador. Aquí, en su día, los radares nos ayudarán a consolidar

ESTE ERA UN PAÍS DORMIDO ANTE EL DRAMA DE LAS CARRETERAS Y EL PERMISO POR PUNTOS PUEDE HABER SIDO EL CATALIZADOR QUE HA DESENCADENADO LA REACCIÓN



PERE NAVARRO OLIVELLA
DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

el cambio de conducta, pero hace falta tiempo. En Gran Bretaña hay 7.000 radares fijos; en Holanda, 1.000; en Francia, van hacia los 2.000; y en España tenemos 196. Las cifras hablan por sí solas.

La importancia de las distracciones era más difícil de explicar. Lo intentamos con el uso del teléfono móvil con resultado desigual. Quisimos explicar que la conducción requería atención y que al volante no se debía hablar por teléfono. Nunca quisimos promover el manos libres, sino que el mensaje era más sencillo: "no hables por teléfono conduciendo", pero la irrupción del manos libres y su campaña de promoción y venta pudo con nosotros y todo quedó diluido. Aquí, curiosamente, tuvo mucha mejor acogida la campaña contra el fumar conduciendo. No estaba prohibido, no había denuncias, pero todo el mundo entendió que fumar conduciendo reducía sensiblemente la atención y creaba peligro. La campaña informativa tuvo una buena aceptación por parte de los ciudadanos y la atención a las distracciones ganó actualidad.

Y, al final, el Permiso por Puntos. Lo habían probado otros países con buenos resultados, lo había aprobado en el Congreso sin votos en contra, los clubes de automóviles estaban de acuerdo y todos los medios de comunicación habían hablado de ello. Resultado: un alto nivel de aceptación ciudadana, una buena acogida por los medios de comunicación, un alto grado de expectativas y todos éramos o nos sentíamos protagonistas de la medida.

NUNCA QUISIMOS PROMOVER EL USO DEL MANOS LIBRES. EL MENSAJE ES MÁS SENCILLO: NO HABLES POR TELÉFONO SI CONDUCES

Estas sencillas medidas pueden explicar en parte esta pequeña revolución silenciosa de la reducción de los accidentes, pero faltan algunos elementos esenciales: la voluntad política, las asociaciones de víctimas, las entidades de la sociedad civil y los conductores.

La voluntad política, puesta de manifiesto con decisiones claras, concretas y pedagógicas avaladas por el consenso político. Una vez más se ha puesto de manifiesto que si las medidas son razonables y se explican bien son aceptadas, que la política es importante y que el consenso tiene un valor excepcional.

Las asociaciones de víctimas y familiares de víctimas de los accidentes de tráfico, con su abrumadora razón y perseverancia, que han visto reconocido su especial protagonismo y credibilidad en este tema.

La hoy llamada sociedad civil, que ha entendido la oportunidad y necesidad de implicarse a través de asociaciones, entidades y fundaciones y ha ejercido un papel preponderante no dejando en manos de la Administración toda la responsabilidad para afrontar el problema.

Y los ciudadanos, que son los auténticos protagonistas adecuando sus conductas y comportamientos a estos nuevos requerimientos.

Por último, señalar que detrás de la seguridad vial hay unos valores como son la responsabilidad, el civismo y el sentido colectivo que, aunque no estén de moda, podrían estar señalando que este es un gran país capaz de alcanzar objetivos colectivos ambiciosos. ◆

36.000 denunciados por exceso de velocidad



La campaña de control de la velocidad realizada por la DGT durante octubre controló, en dos semanas, a 1,3 millones de vehículos. De ellos fueron denunciados casi 36.000 conductores (2,7%), tres décimas más que en la campaña anterior realizada en agosto (2,4%).

LOS ÚLTIMOS CONTROLES...

	veh. controlados	veh. denunciados (%)
11-14 abril 2005	1.901.635	3,03%
1-14 agosto 2005	1.686.120	3,01%
7-20 agosto 2006	1.328.791	2,41%
2-15 octubre 2006	1.319.277	2,72%

Destacan los resultados del control compartido (velocidad y alcohol) que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil estableció en la A-5 (Madrid-Badajoz) el último sábado de octubre, en el que se formularon 24 denuncias por exceso de volocidad y otras 20 por alcoholemia positiva de un total de 350 pruebas. Y también los Mossos d'Esquadra, que denunciaron, en sólo cuatro horas, a 165 conductores de furgonetas por exceso de velocidad en la entrada de Barcelona por la AP-7.

Y 59 radares más

La DGT está instalando en los últimos meses otros 59 radares para llegar a final de este año 2006 a un total de 196 cinemómetros fijos en nuestras carreteras. Estos 59 nuevos radares han costado 12,9 millones de euros y la mayoría se instalará en carreteras convencionales.



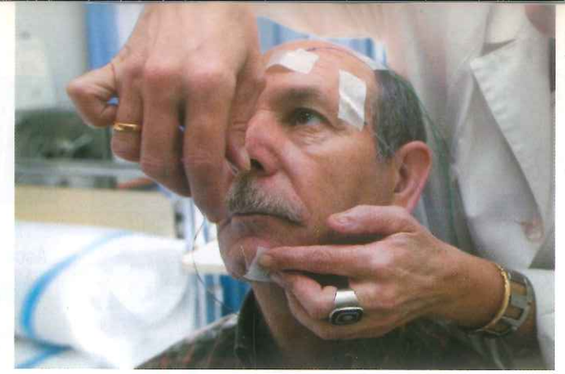
Fin a las señales sexistas

Fuenlabrada (Madrid) ha sido la localidad pionera en introducir figuras femeninas en las señales de tráfico y semáforos, dentro del programa 'Igualdad también en la Seguridad Vial'. *"Así se acabará con el sexismo que hasta ahora se ha dado en las señales de tráfico"*, declaró la edil de Tráfico y Seguridad Ciudadana, Rosalina Guijarro. Por cierto, estos pictogramas femeninos no están recogidos en el Reglamento de Circulación. El debate está abierto.

Sin seguro, al desguace

Muy pronto será posible requisar y convertir en chatarra todo aquel automóvil que no esté asegurado, si se aprueba la modificación de la Ley del Seguro obligatorio que, al cierre de esta edición se encuentra pendiente de aprobación en Consejo de Ministros. Las compañías de seguros calculan que en España circula un millón de automóviles sin asegurar.





Los médicos, por la Seguridad Vial

Ocho de cada diez médicos consideran que la inseguridad vial es un problema de salud pública de primer orden, según una encuesta de la Fundación Mapfre a médicos de toda España. Destaca en esta consulta que el 82,9% de los especialistas considera que salud y seguridad vial están directamente relacionadas, aunque sólo el 58,2% aconseja a sus pacientes sobre los efectos secundarios de los medicamentos al volante y, además, el 87% no conoce material didáctico alguno que relacione tratamientos y seguridad vial. Esta encuesta será el inicio de la campaña denominada "Médicos por la Seguridad Vial", un programa de salud y seguridad vial que se desarrollará durante 2007 y para el que la Fundación Mapfre ha creado una web (www.medicosporlaseguridadvial.com) y una serie de fichas para los médicos, con información específica para prevenir los accidentes.

DETRÁS DEL ACCIDENTE

"Tomé vino, un carajillo y una copa"

Un mantenimiento deficiente, el exceso de velocidad y sobre todo, el alcohol, son los causantes del accidente mortal de este número.

9.30 de la mañana. El camión hormigonera conducido por J.M.V. (nos pide que no le nombramos) enfila la travesía de Torrella (Girona). La calzada de doble sentido es estrecha (6,8 m) y recta, con la acera muy cerca, hay buena visibilidad y el firme está seco. Circula por encima de los 50 km/h permitidos y se dirige a cargar. De pronto, las ruedas gemelas traseras se salen de la calzada, golpean el bordillo de la acera y el vehículo sale rebotado al carril contrario, por donde circula el monovolumen conducido por Svitlana Tymoshchuk, ucraniana de 30 años residente en Playa de Aro. La hormigonera (12.000 kilos) choca frontalmente a 80 km/h (se sabe por el tacógrafo) contra el monovolumen y mata a Svitlana casi en el acto. J.M.V., que lleva el cinturón, sale ileso. "*Fue cuestión de segundos* -dice- *vi el coche, lo golpeé y pensé: 'La he cagado'. No pude esquivarla. Tengo la imagen grabada. No se me va olvidar nunca*". Según J.M.V., las ruedas "*algo gastadas*" y la carretera estrecha "*influyeron en que se me fuera el camión*". Pero hay más. La prueba de alcoholemia da positivo, 0,84 mg/l., casi seis veces más del máximo permitido.





"*Acababa de almorzar, tomé un vino, un carajillo y una copa* –nos reconoce J.M.V.–. *Me encontré con un compañero y lo que pasa.... No era la primera vez que bebía antes de conducir, pero no siempre voy como una caja de bombas*". A la espera de lo que diga el juez, J.M.V. está en libertad acusado de un delito de homicidio imprudente y otro contra la seguridad del tráfico. "*Me espera la cárcel, seguro. Lo tengo claro y asumido: de 1 a 4 años. Mejor que me hubiera matado yo sólo, y no liar la que he liado*". Lo que nadie podrá reparar es la pérdida de una vida. Svitlana tenía dos hijos y vino a España a trabajar hace cinco años con su familia. Vyacheslav, su marido, nos cuenta desde Ucrania que en el momento del accidente, Svitlana iba a clase de cocina pues quería ser cocinera. "*Me da igual si el conductor del camión va o no a la cárcel, no quiero hacer nada contra él. Dios sabe qué hacer con él. Sólo sé que no es posible volver atrás. Ahora hay dos niños sin madre, esto es muy difícil.*". Su hijo pequeño cumplió tres años el pasado 20 de octubre, el mismo día que perdió a su madre.

La DGT, Premio Ondas

La campaña de concienciación de la DGT de la Semana Santa de 2006 ha recibido el premio Ondas de la Cadena Ser, en concreto a la cuña más popular por la votación de los oyentes. El corte ganador, titulado 'Desplazamientos', reproduce un impactante diálogo telefónico donde un conductor es preguntado por sus posibilidades de morir en la carretera durante las próximas vacaciones.



Un proyecto de cine

La policía municipal y los ciudadanos de Fuenlabrada y Pedrezuela (Madrid) fueron actores por un día en los rodajes de dos cortometrajes sobre la seguridad vial en octubre. Ambos proyectos están realizados por dos de los Grupos de Trabajo de Educación Vial para Personas Adultas, que convoca la DGT.

Jornadas de Seguridad Vial y Salud

La localidad cántabra de Santillana del Mar fue la anfitriona en noviembre de las tradicionales Jornadas de Seguridad Vial y Salud de la DGT, dirigidas a todos aquellos profesionales involucrados en la seguridad vial. El propósito en esta edición ha sido la puesta en común de conocimientos y prácticas sobre prevención y tratamiento de las lesiones en accidentes de tráfico, entre otras, las lesiones en niños o las provocadas por el consumo de alcohol.

No más víctimas en la carretera



Los accidentes de tráfico se cobran más de un millón y medio de vidas al año en todo el mundo y dejan malheridas a millones de personas. Por esto, dos eventos recientes proponen medidas para terminar con esta tragedia.

Con motivo del 'Día Mundial de las Víctimas de la Violencia Vial' (19 de noviembre), Stop Accidentes exige, entre otras medidas;

- Mayor presencia policial para hacer cumplir la normativa.
- Tipificación de delitos para aplicar la ley sin dilación.
- Limitaciones de velocidad en vehículos desde su fabricación.
- Un compromiso institucional para acabar con la violencia vial.
- Atención institucional a todas las víctimas de los siniestros de tráfico.

Por otro lado, el "I Congreso sobre Prevención de la Lesión Medular en los Accidentes de Tráfico y Seguridad", celebrado en octubre en La Coruña, también apunta soluciones contra la inseguridad vial. Destacamos:

- Romper el mito de la juventud como causante de accidentes.
- Mayor penalización de algunas infracciones viales.
- Campañas de sensibilización desde edades tempranas.
- Fomentar los controles para la detección de drogas y alcohol.
- Sistemas avanzados de seguridad activa y pasiva en los vehículos.
- Concienciar a los jóvenes de los problemas ocasionados por las lesiones medulares.
- Adriestramientos de conductores más completos.

Cambio climático y contaminación: "No te puedes quedar frío"

Para combatir los problemas que genera el calentamiento global, bajo el lema, "Ante el cambio climático no te puedes quedar frío", ha nacido el "Movimiento clima" promovido por WWF Adena, Intermón Oxfam, la organización de consumidores OCU y Comisiones Obreras. Es un llamamiento a gobiernos e industrias para reducir las emisiones contaminantes, pero también a los ciudadanos que, con sencillas prácticas, podemos rebajar las emisiones de CO_2. Por ejemplo, sustituyendo el coche actual por uno híbrido, evitaríamos más de 1.000 kilos de CO_2 a la atmósfera, yendo al trabajo a pie o en transporte público en vez de en coche, 'ahorramos' más de 300 kilos, una buena puesta a punto del coche, comprando electrodomésticos de bajo consumo, bajando la calefacción un grado...

www.movimientoclima.org

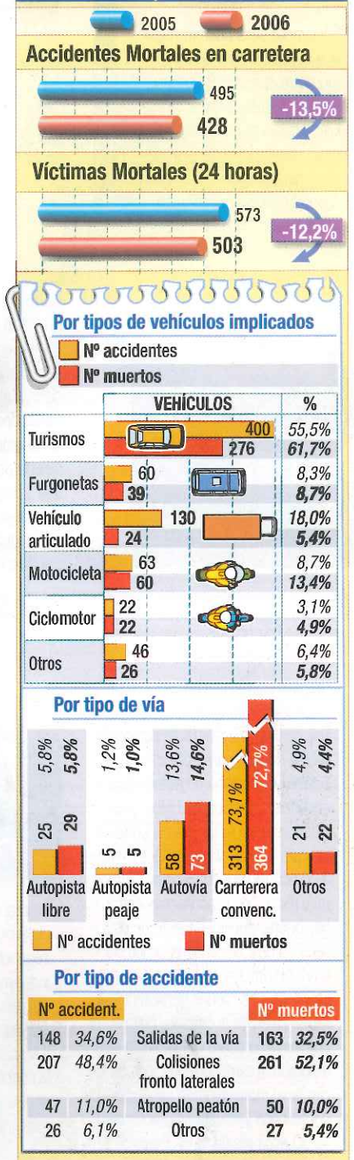


Y mata a 225.000 personas

La contaminación procedente del tráfico mata anualmente a 225.000 personas (16.000 en España), según ha desvelado un estudio del Observatorio del Riesgo del Instituto de Estudios de Seguridad. El director del Observatorio, Jaime Curbet señaló: *"Estamos acostumbrados a pensar que el único efecto perverso del tráfico son las víctimas de accidentes"* cuando los muertos por contaminación quintuplican esta cifra.

Escáner

Accidentalidad
septiembre-octubre 2006



Todas las carreteras en el navegador

Navteq, proveedor de mapas digitales para navegadores de automóviles, ha completado la cobertura de todas las carreteras de la Península Ibérica. La nueva cartografía contiene más de 160 atributos y más de 70.000 puntos de interés de 46 categorías diferentes para todas las carreteras de España (726.147 km) y Portugal (181.000 km).



"CARS" ya está en la web

Desde mediados de noviembre ya están en la página web de educación vial de la Dirección General de Tráfico los "Cars" de Disney. Mediante juegos y pasatiempos, estos enseñan a los niños las normas básicas de seguridad para circular en bicicleta, como pasajeros de un vehículo o como peatones. Además, una vez finalizados los juegos, los niños que hayan respondido correctamente podrán descargarse gratis láminas de la película.

www.dgt.es/educacionvial

TALLERES. Las asociaciones que representan a los talleres de coches han decidido poner en marcha un foro para promover la competitividad en el sector. Al margen de otras 'guerras' de éstos con las aseguradoras, con los clientes de por medio, está bien que se hable del asunto: sobre todo si sirve para racionalizar reparaciones, para evitar que nos cobren por dos horas de mano de obra cuando han tardado una, para que no nos cuelen piezas que no son originales. Naturalmente, algunos.

MÉDICOS. Los médicos reconocen mayoritariamente en un estudio de la Fundación Mapfre que la inseguridad vial es un riesgo de salud pública y que algunas enfermedades y fármacos son un peligro para la seguridad. Es decir, que su labor tiene mucho que ver con los accidentes. Por eso es interesante esta iniciativa para concienciarles e informarles de cómo ellos pueden decirnos a los pacientes cuándo no debemos llevar el coche. Lo que ocurre es que se olvidan tantas veces de este aspecto... Esperamos el cambio.

PEAJE. Los londinenses con coches 4x4 o similares, como algunos familiares, van a tener que rascarse más el bolsillo para meterse en la ciudad: tendrán que pagar nada más y nada menos que 37 € al día. Es una forma de seguir poniendo trabas a los coches más contaminantes. Por contra, los menos contaminantes pagarán un peaje 'normal', unos 12 €. Mientras los ecologistas se frotan las manos, alguien puede pensar que es una barbaridad, y otros se plantean para qué quieren algunos coches así para moverse por la ciudad...

Descerebrados

La carretera estaba limitada a 40. Pero el cuentakilómetros del coche marcaba 210 km/h. Dos chicos, con 25 años uno y 21 el otro se estrellaban contra una pared y allí dejaban la vida. Era en Betanzos. Fin de semana. A esa velocidad quizá hubiera servido de poco, pero no llevaban cinturón. Uno quedó atrapado en el coche y otro salió despedido ocho metros. No era la primera vez que el conductor destrozaba un coche. Triste y trágico balance para su edad. A la cuarta se destrozó el también. No digo que sea fácil para los padres manejar una vida que se vuelve loca con los coches, con la velocidad, con el riesgo... pero quizá sí podamos pensar que hay cosas que son manifiestamente mejorables. ¿Podríamos hacer algo más los padres? ¿O nos sacudimos también este "muerto" de un fin de semana sí y otro también? Lleva el mismo camino un descerebrado al que hace unos días pude sufrir: se pegó a mi coche como una lapa, me adelantó como Fernando Alonso solo hace con los Raikkonen, Schumacher y compañía en un circuito. Como a 150 ó 170 km/h. Le ví entrar en una glorieta sin apenas visibilidad. Sin tocar el freno. Le ví derrapar peligrosamente. Circulaba por una zona de glorietas, en obras y, por lo tanto, con velocidad limitada, con posibles obstáculos en la vía... ¡¡ Llevaba un niño a su lado!! Iba en un Porsche. Es un candidato a perder los puntos de una tacada pero, sobre todo, a protagonizar cualquier tragedia en la que, lamentablemente, él no será el único protagonista. En el diccionario no hay calificativos para estos personajes. Pero sí estará en cualquier museo de coches de las tragedias. En los cementarios del horror. Sin llegar a estos extremos, hay algunos más por ahí que desprecian normas, su vida, la de los demás.... Pero, afortunadamente, pocos. No se si a personajes como estos la labor pastoral de algunos sacerdotes podrá meter en el redil de la normalidad. ¡Y mira que lo intentan algunos con notable esfuerzo! Por ejemplo, Vicente Hernández García, delegado diocesano del Apostolado de la Carretera de Plasencia, que acaba de escribir un nuevo libro, "Para tí, conductor", con buenos consejos para evitar siniestros. Buena y loable labor la suya. Pero me ha llamado la atención uno de sus epígrafes, "San Cristóbal te ayudará", después de ver tantos muertos en la carretera. ¡¡Ahhh!!, me pregunto: ¿pero está por ahí San Cristóbal? Ya se que alguno me dirá que gracias a él y otros no hay más... Ya lo se, pero permítanme la reflexión. ◆

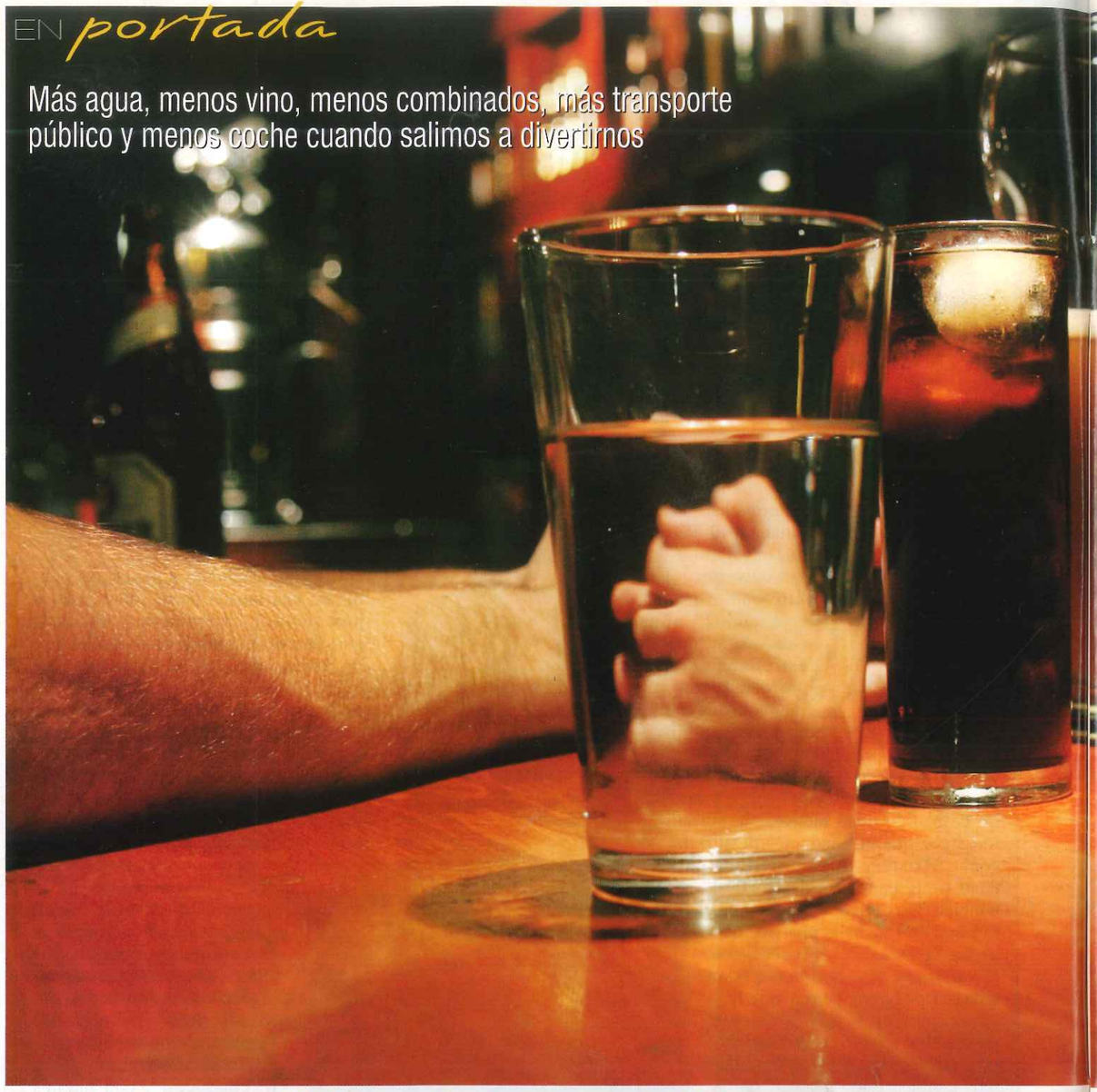


JESÚS SORIA
DIRECTOR



CARRETERA LIMITADA A 40... PERO EL CUENTAKILÓMETROS MARCABA 210. SE ESTRELLARON. LLEVABA EL MISMO CAMINO DE QUIEN LLEVA UN PORSCHE QUE VA A 170 EN ZONA DE OBRAS...

Más agua, menos vino, menos combinados, más transporte público y menos coche cuando salimos a divertirnos



Alcohol: NUEVOS HÁBITOS EN MARCHA

Los hábitos de consumo de alcohol de los conductores españoles están cambiando. Aunque tímidamente, las cifras empiezan a hablar: descienden el consumo de vino y combinados, al tiempo que se incrementa el de agua y refrescos. Los hosteleros lo notan. Paralelamente, bajan los positivos en los controles de alcoholemia. Analizamos la situación de todos los sectores implicados y las alternativas encaminadas a lograr un consumo responsable. ¿Estamos en el buen camino?

Mercedes LÓPEZ
Fotos: Lucía RIVAS. Infografía: DIIrios

¿Un chupito? No, gracias, tengo que conducir". Esta frase podría suponer la diferencia entre la vida y la muerte. De hecho, los expertos consideran que si se erradicara el consumo de alcohol entre los conductores, se evitaría la muerte de mil personas al año. Conseguirlo es uno de los objetivos de la Dirección General de Tráfico (DGT). Los caminos, desde las campañas divulgativas a través de los diferentes medios de comunicación (prensa, radio, TV, Internet...), al incremento del número de controles de alcoholemia –la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ha pasado de realizar 1.762.375 controles en el año 2000 a superar los 3 millones en 2005–, las sanciones económicas con cuantías entre 302 y 602 euros, la retirada del permiso de conducir por un período de hasta tres meses, la tipificación en el Código Penal de los delitos contra la seguridad del tráfico con penas de prisión o, la apuesta más reciente, el permiso por puntos, que establece la pérdida de 4 a 6 puntos cuando el conductor supera las tasas de alcohol permitidas.

¿Pero se está logrando? *"Evidentemente* –responde Luis Montoro, catedrático de seguridad vial–. *Hace unos años, el consumo de alcohol cuando se conducía no se tenía demasiado en cuenta por un amplio sector de la población"*. Hoy, el alcohol en la conducción ha pasado a formar parte del debate social. Jaime Gil Robles –portavoz de la Fundación Alcohol y Sociedad– así lo considera: *"Hasta hace poco, sólo se tocaba el tema del alcohol cuando había un accidente; ahora se considera un elemento de alarma social cuando hablamos de conductores"*.

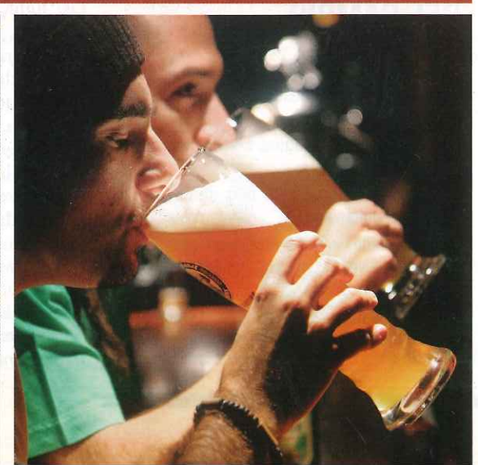


¿Las cifras lo corroboran? Oficialmente los datos son escasos. Según el Panel de Consumo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, durante el primer semestre de 2006 ha descendido más de un 7% el consumo de vino en Hostelería respecto al año anterior. Las distintas fuentes del sector son muy prudentes. Adolfo Aguilar –portavoz de DIAGEO (Asociación de Empresas de Bebidas Alcohólicas de Alta graduación)– indica que *"las cifras de las que se dispone son las del verano, que es un período con un pico importante en nuestras ventas"*. Aunque también empiezan a recono-











Los españoles somos bebedores sociales, en compañía y compartiendo, además, una tapa o ración.

censo. Carlo Galimberti, director de promoción y desarrollo de Vinoselección, confirma que *"la tendencia es a que se consuma menos vino, estamos en 26 litros por persona/año, cuando hace 17 años, se bebían 52 litros por persona"*.

Desde Casbega –una de las embotelladoras de Coca-Cola, Fanta, Nestea o Aquarius– se señala que las llamadas consumiciones de copa larga (combinados de alcohol y refresco) están cediendo terreno.



SÍ SE NOTA. Detrás de las barras lo tienen mucho más claro. José Luis Langa –propietario del Hotel "Langa", ubicado en la población segoviana de Cerezo de Abajo– admite que *"se nota mucho más de lo que nos imaginamos. Esto es un restaurante de carretera y antes el vino y la gaseosa a la hora de la comida eran comunes, –práctica también muy frecuente hasta hace poco en muchos hogares– y puedo afirmar que ahora más del 50% de la gente que consumía alcohol se ha pasado al agua"*. Desde ANEABE (Asociación Nacional de Empresas de Aguas Envasadas) se indica que la producción de aguas envasadas ascendió en 2005 a casi 5.500 millones de litros, un 5,5% más que el año anterior. Para Juan García –encargado del Mesón "La Conce", en Somosierra (Madrid)–, el descenso en el consumo de alcohol es todavía más acusado y lo cuantifica: *"Se bebe un 95% menos"*.

LOS HOSTELEROS AFIRMAN QUE EL AGUA HA SUSTITUIDO AL VINO Y LA GASEOSA EN UN 50% DE LAS COMIDAS

Pero, además de agua, ¿qué otras bebidas han reemplazado al vino? *"Curiosamente, no podemos dar la respuesta que parece más lógica: la cerveza* –señala rotundo Carlo Galimberti–, *sino que se están imponiendo un montón de bebidas nuevas: refrescos 'lights', zumos con calcio, con leche, con omega-3, bebidas bio..."*. Este es un mercado, sin duda, en alza. Según las estadísticas de la Industria de las Bebidas Refrescantes en España, las bebidas de este tipo para deportistas, las 'light' y los nuevos sabores son las que más crecen, un 2,5% más que el año anterior. Esta respuesta no es compartida desde el sector de cerveceros, sobre todo cuando se refieren al consumo de la 'sin', con un crecimiento del 16%, según Jacobo Olalla –director general de la Asociación de Cerveceros–.

Las posturas se acercan cuando hablamos del sector que más ha perdido: el de las copas de sobremesa. *"Nosotros estamos ubicados en un polígono industrial y en nuestras mesas se reúnen muchos empresarios de la zona. Ya no se toman tantos whiskies, cubatas o licores en la sobremesa"*, apunta Manuel Verdaguer –gerente del restaurante "Mediterráneo", de Albal (Valencia)–. Incluso se atreven, así lo hace José Luis Langa, al señalar a los 'desaparecidos': el coñac, el 'carajillo' y, en gran medida, el 'chupito' *"En todo caso nos piden 'sin alcohol'"*, afirma Marian Martínez –propietaria del restaurante cántabro "El cenador de Amos", con una estrella Michelín–. Respecto a las razones, nos apunta sin dudar: *"El cliente está muy mentalizado, el comentario sobre el tráfico, los puntos, los controles es generalizado"*.

LAS CIFRAS DEL CAMBIO

- ✔ Durante el primer semestre de este año el consumo de vino ha descendido un 7% en la Hostelería.
- ✔ La producción de aguas envasadas subió en 2005 un 5,5%.
- ✔ Se ha bebido un 16% más de cerveza "sin" en el último año.
- ✔ Las bebidas refrescantes, para deportistas, y de nuevos sabores ha crecido también un 2,5%.
- ✔ Los taxis han visto incrementado sus servicios entre un 10 y un 20%.





LA RAZÓN: LOS PUNTOS. Que detrás está el permiso por puntos es una opinión compartida por todos. Tomás Martín –director comercial de Casbega– opina que bebemos menos alcohol por varias razones y que la más importante es *"el carné por puntos"*. En el mismo sentido se expresa Dionisio Lara –empresario y presidente de la Asociación de Empresarios por la Calidad del Ocio (ECO)–: *"Es un hecho que, como consecuencia de todas las medidas tomadas desde la DGT, estamos asistiendo a un descenso sostenido de los consumos*



Jesús Martín



José Carlos Nieto



Santacruz Meseguer.



Ángel Antonio Caminero.



Juan José Lobato.

OPINAN LOS CONDUCTORES

JESÚS MARTÍN. Taxista.

"CUANDO TOCAN EL BOLSILLO ES CUANDO OBEDECEMOS"

"Llevo once años al volante y, desde luego, he observado que la gente ha cambiado mucho. Entre nosotros hablamos mucho del tema y pensamos que ya no se bebe como antes. La causa, para mí, está clara: En este país, cuando tocan el bolsillo es cuando obedecemos y, en nuestro caso (profesionales del taxi), el permiso por puntos nos puede hacer mucha 'pupa'. Al vivir del volante, la mejor solución es tomarte la copa cuando has aparcado el coche".

EMILIO MANCIA. Comercial

"SIEMPRE COMO FUERA Y HE OPTADO POR EL AGUA"

"Por mi trabajo, en menos de un año he recorrido 40.000 kilómetros; como todos los días fuera de casa y observo que la gente bebe generalmente agua y, sobre todo, que la 'copita' que acompañaba al café ha desaparecido. Yo antes comía con vino y gaseosa y he optado por el agua y me tomo sólo la cerveza cuando estoy cerca de casa y he aparcado ya el coche. Incluso, ya me he acostumbrado y en casa se toma 'sin alcohol'".

JOSÉ CARLOS NIETO. Empresario de transportes

"SI SE TRABAJA, NI UNA GOTA DE ALCOHOL"

"Tengo una pequeña empresa de transportes y, aunque no se haya producido un cambio radical en los hábitos –antes tampoco se bebía mucho–, sí puedo afirmar que hay más precaución. Desde luego, si van a salir por la tarde, en la comida no beben ni una gota de alcohol. A mis empleados les recomiendo que en las horas de trabajo no consuman nada de alcohol y también les aconsejo que en su vida personal recuerden siempre que son profesionales y que es mejor coger un taxi que perder seis meses de sueldo".

SANTACRUZ MESEGUER. Comercial

"BUSCAMOS UN RESTAURANTE QUE ESTÉ CERCA DE CASA"

"Llevo más de 8 años en la carretera y desde luego hay mucha más prudencia. Si salgo con amigos, buscamos un restaurante cerquita de casa o uno no bebe para que lleve el coche. Para mí, la labor de la DGT con los paneles informativos es la más positiva. Al ver el panel, instintivamente levantas el pie. Es lo mejor. Antes se enviaba a los conductores un mensaje más sancionador y ahora, más informativo. Es mejor ser educativos y no poner al agente para que te pille, porque muchas personas vivimos de esto".

ÁNGEL ANTONIO CAMINERO. Profesor.

"CREAR Y UTILIZAR UN TRANSPORTE NOCTURNO EFICAZ"

"Claro que hay que evitar las consecuencias desastrosas del alcohol cuando conducimos, pero la prevención no debe suponer un cambio en los hábitos sociales (responsables y moderados) que caracterizan nuestra cultura. Hay que prevenir, vigilar y sancionar, pero las instituciones también deben pensar en alternativas que permitan seguir viviendo y divirtiéndose. Se deben crear y utilizar servicios de transporte nocturnos urbano e interurbano, asequibles y eficaces. Una buena manera de no terminar con nuestra forma de vida y evitar que nos la dejemos en un accidente de tráfico".

JUAN JOSÉ LOBATO. Restaurador.

"EL QUE CONDUCE, RECHAZA EL 'CHUPITO'"

"Llevo muchos años al frente del negocio y afirmo, con rotundidad, que el consumo de alcohol ha descendido muchísimo. El que conduce cuando le ofrecemos el 'chupito', siempre lo rechaza y se suele tomar sólo una copa de vino en la comida. Casi el 30% de las mesas comen con agua y se ha disparado la demanda de taxis a la salida. Una nueva iniciativa es la de los alcoholímetros de bolsillo, que muchas empresas están incluyendo como regalo de representación y que está teniendo mucho éxito. Todavía no me lo han ofrecido, pero me lo planteo como otro servicio más para mis clientes".

(Fotos: Paul Alan PUTNAM).

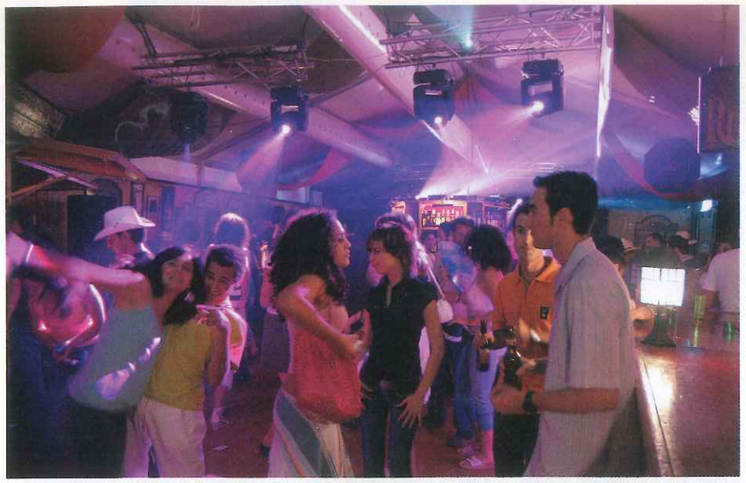
de alcohol". Y subraya: *"Si bien provocan una enorme preocupación en el sector hostelero, son asumidas desde el máximo compromiso y responsabilidad social. Van en beneficio de todos y, además, ya están dando los primeros resultados con un descenso significativo de los accidentes de tráfico"*. Lo que piden a cambio, son ideas y recursos para conseguir un consumo responsable de alcohol cuando se tiene que coger el volante.

Las iniciativas son numerosas. Cerveceros de España lleva 6 años recomendando que se consuma cerveza sin alcohol cuando se va a conducir. Su campaña "La carretera te pide sin" habla de la incompatibilidad de alcohol y conducción. La Fundación Alcohol y Sociedad hace tiempo que puso en marcha el programa "Conductor Alternativo", que propone que cada noche entre todos los miembros del grupo uno no beba y sea el que conduce y que ha movilizado especialmente a los más jóvenes, *"el sector de la población más permeable a las campañas* –en palabras de Luis Montoro–, *pero siempre que estén pensadas y diseñadas de manera específica para ellos"*.

LA LLAVE ALCOHOLÍMETRO

Tiene el tamaño de un teléfono móvil, se llama AlcoKey y es la 'llave-alcoholímetro' que ha presentado Saab. Antes de arrancar, el conductor debe soplar por la boquilla durante unos tres segundos hasta que suena un pitido. La muestra de aliento pasa por un sensor y se enciende una luz verde o roja. Si es verde (significa que el conductor no ha bebido), el inmovilizador electrónico del motor se libera, permitiendo que el conductor arranque el coche. Si se enciende la roja (el nivel de alcohol del conductor es superior al permitido), no es posible arrancar. El dispositivo también mide la temperatura del aliento, para distinguir entre la muestra de una persona o, por ejemplo, el aire de un balón y evitar trucos. Por ahora, sólo estará disponible en Suecia.







➤ *En las discotecas se empieza a bailar a ritmo de cervezas 'sin' y refrescos, desplazando a los combinados.*

Desde la Federación Española de Hostelería, José Luis Guerra señala que *"se está trabajando en muchos frentes para incentivar el consumo responsable. Nosotros, está claro, queremos hábitos saludables. Además de por responsabilidad social, por negocio. Si no, no hay futuro"*. Y nos habla del tema de los envases. *"Las botellas de vino de tres cuartos, normalmente, son excesivas, incluso la media botella, por eso se tiende a formatos más pequeños. Algo parecido a lo que se ofrece en los aviones que supone alrededor de una copa"*.

Además, están apareciendo empresas que ofrecen nuevos servicios. Es el caso de Partybus, que se dedica al transporte de viajeros y a la organización de eventos. Su director, César Gutiérrez, dice que son una alternativa al uso del coche durante las noches de los fines de semana y que cada vez son más los grupos que les contratan cuando celebran despedidas de soltero, cenas de empresa o bodas. *"Ellos se olvidan del coche, del parking, de los controles y sólo tienen que divertirse"*, indica Gutiérrez. Unos 200 clientes contratan sus servicios cada fin de semana, sólo en Madrid. También funciona en Barcelona.



TRANSPORTE PÚBLICO. Pero la gran alternativa al uso del coche debería ser el transporte público.

LO QUE EMBORRACHA CADA COPA



		VASO DE VINO	CERVEZA (1/5)	CERVEZA (1/3)	COPA BRANDY/LICOR	COMBINADO	MEDIO WHISKY	WHISKY	AGUARDIENTE
Volumen	C.C.	100	200	333	45	70	40	70	45
Grados	Alcohol	12	5	5	40	40	43	43	50
Tasa de alcoholemia (*)	Mujer	0,21	0,18	0,29	0,32	0,49	0,30	0,53	0,40
	Hombre	0,29	0,24	0,40	0,44	0,68	0,42	0,73	0,55

(*) Alcoholemia calculada, respectivamente, para un varón que pese 65 kg y para una mujer de 55 kg. En ambos casos con una única consumición y en ayunas.

Sin embargo, y de ello se quejan los empresarios de la noche, *"tiene importantes déficits* –apunta Dionisio Lara–. *Es una de las asignaturas pendientes de la sociedad española y de sus ciudades, ya que prácticamente no existen recursos de transporte público para cubrir las necesidades de movilidad en el ocio nocturno"*. Esta es una afirmación que corroboran sus clientes. *"Hace ya tiempo que no salgo con el coche por las noches. Me suelo ir en Metro y vuelvo en taxi, si es que encuentras uno, porque entre las 3 y las 5 de la madrugada es muy difícil conseguir uno libre, por lo que hay que ir a pie hasta la parada de 'búho' más cercana (que nunca lo está), cosa harto incomoda a esas horas, según dónde te encuentres y la temperatura que haga"* explica Ángel Caminero, profesor madrileño.

Los hosteleros también se implican en este tema y han puesto ideas y recursos para popularizar el transporte público y promocionarlo. Es el caso de la campaña "Bonotaxi", creada por la Federación Valenciana de Hostelería y dirigida a promocionar el uso del taxi mediante la distribución de bonos descuento entre los clientes de restaurantes y locales de ocio. El taxi es otro de los sectores que ha notado "la influencia de las medidas de tráfico". *"Aunque no es el 'boom' que esperábamos* –comenta sincero el presidente de la Federación Gallega del Taxi, Laureano Herrera–, *sí podemos hablar de un incremento de entre un 10 y 20% de nuestros servicios, sobre todo por la noche y los fines de semana. Todos nuestros clientes comentan lo mismo: han dejado el coche en casa por miedo a perder puntos o a los controles de alcoholemia"*.

CREENCIAS EQUIVOCADAS. Algo, desde luego, está cambiando. Los resultados de las pruebas de alcoholemia realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil también lo reflejan. Si en el año 2000, casi el 5% de los controles fue positivo, en 2003 la cifra se redujo al 4% y en 2005 superó escasamente el 2,5%. Sin embargo, los expertos hacen una llamada de atención. Jaime Gil Robles dice: *"Se está produciendo una disfunción, porque muchos cambian y beben cerveza porque piensan que, al tener menos alcohol, no dan positivo en los controles"*. Un estudio de Dvuelta, asociación dedicada a la tramitación de recursos de multas por al-

EFECTO MULTIPLICADOR

El consumo de bebidas alcohólicas produce importantes alteraciones en la capacidad de conducción. Con tasas de alcoholemia entre 0,2 y 0,5 g/l el individuo sufre alteraciones sobre la percepción visual, el tiempo de reacción o la coordinación motriz. Cuando la tasa llega al 1,5 g/l, el riesgo de sufrir un accidente mortal se multiplica por 25. Además, la conducción bajo los efectos del alcohol suele ir unida a otros factores como la velocidad elevada, el no uso del cinturón de seguridad o el consumo de otras sustancias tóxicas que incrementan y agravan las consecuencias de los accidentes.
Un ejemplo: una cerveza o un vaso de vino sitúan los niveles de alcoholemia de un adulto alrededor de los 0,3 g/l. En este caso, los expertos aseguran que *"la probabilidad de sufrir un accidente se multiplica, en ese caso, por 2"*.



➤ *El transporte público nocturno es una de las alternativas que las instituciones deben de mejorar*

EN DESPEDIDAS DE SOLTERO, BODAS.. ES FRECUENTE CONTRATAR UN AUTOCAR PARA OLVIDARSE DEL COCHE



➤ *Cada vez es más frecuente que el agua reemplace al vino en las mesas de los restaurantes.*

coholemias positivas, señala que la cerveza es responsable del 43% de las alcoholemias positivas y que gran parte de los denunciados manifiesta sorpresa por dar positivo cuando *"sólo habían consumido unas cervezas"*. Sin embargo, en aquellos casos en los que el positivo era consecuencia de la ingesta de vino o licores, los afectados reconocieron estar corriendo el riesgo de dar positivo en caso de ser sorprendidos en un control.

"INCENTIVAMOS UN CONSUMO RESPONSABLE. SI NO, NO HAY FUTURO" (HOSTELEROS)

En este mismo sentido se manifiesta Gloria Vinader, abogada de la Asesoría Jurídica del RACE (Real Automóvil Club): *"Aún existe mucha ignorancia. Si se ha tomado una bebida de baja graduación y, además, se ha comido, no se tiene conciencia del riesgo. Y si se ha bebido poco, muchos comentan lo mismo: no me han parado por hacer nada. Yo iba bien. Era un control rutinario"*. También, según Vinader, existen dudas sobre cuánto duran los efectos del alcohol en el cuerpo: *"Es muy normal que nos digan que hacía mucho tiempo que había bebido"*.

EDUCACIÓN SIEMPRE. Por ello, Luis Montoro recalca *"la necesidad de recurrir a la educación, las campañas y la formación a lo largo de todo el ciclo vital del individuo, para que se conozcan los peligros del alcohol al volante, el porqué de las normas o los graves efectos que se derivan de la mezcla de alcohol con la conducción"*. Los datos en este sentido, asegura Montoro, son preocupantes: *"El 51% de los conductores no conoce las tasas de alcohol permitidas por la legislación española"*. ◆



CENA CON COCHE Y CHÓFER

Por 100 euros más por viaje en la factura final, los clientes del restaurante "Retiro da Costiña", de Comba (A Coruña), pueden olvidarse del coche y disfrutar tranquilamente de la bodega de su restaurante favorito, gracias a un nuevo servicio que han puesto en marcha sus propietarios. *"Es cariño que damos a nuestros clientes* –comenta Manuel García–. *Estamos situados en un pequeño pueblo y nuestros clientes vienen fundamentalmente de A Coruña y Santiago. Pensamos que era bueno ofrecerles un transporte para que pudieran disfrutar con tranquilidad, sin tener que conducir luego"*. Para ello, hicieron adaptar un Volkswagen "Caravelle" de 8 plazas. Hacen un servicio (previa reserva) al mediodía y otro por la noche.

BEBER LO JUSTO



Los datos indican que el consumo de vino en hostelería ha bajado. Las razones son claras para los restauradores: el miedo a perder 'puntos'. Los altos precios también están detrás. Para incentivar un consumo responsable -'beba, pero sólo lo necesario'- y no perder en el negocio, se han puesto en marcha dos iniciativas interesantes.

Ha terminado de cenar y todavía queda vino en la botella. Pida una bolsa al camarero –las han diseñado especialmente– para llevársela a casa. No sienta vergüenza, esta costumbre es un signo de modernidad. Por el momento, en más de 500 restaurantes (entre ellos los de cocineros tan prestigiosos como Arzak, Sergi Arola, Martín Berasategui o Carlos Arguiñano) ya puede hacerlo. Toda la información de la campaña *"El disfrute se prolonga en casa"*, www.eurotoques.com.

Pero, si lo que quiere es llevarse al restaurante esa botella de vino 'tan bueno' que le han regalado, también es posible. A cambio de 8 euros, podrá descorcharla y llevarse lo que sobre a casa. Es una iniciativa del club Vinoselección denominada *"Cene con su vino"*. En la página www.otraguia.com aparece el listado de los restaurantes acogidos a esta experiencia.



98 conductores han perdido la mitad de sus puntos y uno se ha quedado sin permiso

CONTINÚA LA CUENTA ATRÁS

Se están tramitando unas 200.000 denuncias por infracciones que restan puntos, 98 conductores ya han perdido la mitad de su saldo, e incluso un conductor se ha quedado sin permiso por perder 14 puntos en un solo día. Son datos que ponen de relieve que, aunque con cierta lentitud, el sistema del permiso por puntos funciona y continúa la cuenta atrás: en estos primeros cuatro meses ha habido 207 muertos menos (16,7%) que en el mismo período del año anterior.

José Ignacio RODRÍGUEZ
Infografía: DIRIOS Fotos: Paul Alan PUTNAM

Unas 200.000 denuncias por infracciones de tráfico que van acompañadas con la pérdida de puntos se encuentran en una u otra fase de tramitación. Suponen unos 660.000 puntos y las infracciones más comunes han sido las de exceso de velocidad (90.000), cinturón/casco (35.000), alcohol (20.500) y hablar por el teléfono móvil (17.000). Son algunos de los datos que el director general de Tráfico, Pere Navarro, puso de relieve en su comparecencia en el Senado del pasado 6 de noviembre, para informar de la marcha del permiso por puntos que, como se recordará, se puso en marcha el pasado 1 de julio.

De todo ese conjunto ya hay 2.194



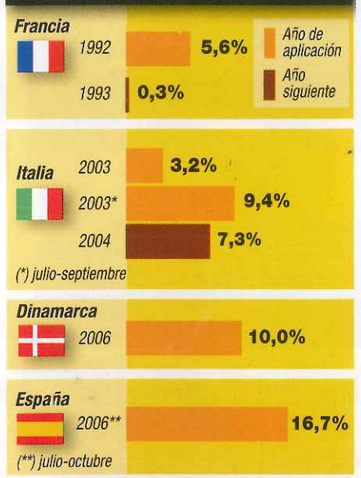


➤ *La velocidad es la infracción que lleva descuento de puntos más frecuente.*

EL PERMISO POR PUNTOS EN EUROPA

Reducción del nº de fallecidos

En porcentajes respecto al periodo anterior





resoluciones con pérdida de puntos notificadas o en proceso de notificación, a las que hay que sumar 800 del Servei Català de Tránsit, mientras que los ficheros del País Vasco, en el momento de la comparecencia, todavía estaban en fase de envío de pruebas. Por otro lado, 98 conductores han perdido la mitad de sus puntos con sanciones firmes y se les ha enviado la carta-recordatorio de que han perdido la mitad o más de puntos e informándoles sobre la forma de recuperarlos. Incluso ya hay un conductor que ha perdido su permiso de conducción por acumulación de 14 puntos.

REINCIDENTES. En los cuatro meses de implantación del permiso por puntos se ha detectado que existe un grupo de infractores multi-reincidentes que son los que, de forma sistemática, incumplen las normas de seguridad vial, con evidente desprecio al resto de los conductores. De hecho, la DGT está realizando un especial seguimiento de 91 conductores –entre ellos sólo una mujer– que llevarían perdidos más de 20 puntos, con el fin de agilizar las tramitaciones para apartarlos por todos los medios legales de las vías públicas.

Otra de las piezas angulares del sistema del permiso por puntos, los centros donde se impartirán los cursos de sensibilización y reeducación, ya están en gran medida a punto y se completarán antes del 1 de enero, lo mismo que la formación de los profesores.

No obstante, el responsable de Dirección General de Tráfico puso de relieve que los ayuntamientos suponen la parte más lenta del sistema que están actualmente en proceso de adaptación.

SU SALDO, EN INTERNET



Se accede por la página web de la DGT (www.dgt.es). Estos son los pasos:

- Se introduce el nombre, DNI, fecha de expedición del permiso de conducir y dirección del correo electrónico.
- El sistema envía la contraseña a la dirección de correo electrónico que usted ha facilitado.
- Con la contraseña (que puede usted cambiar posteriormente para facilitar su memorización) ya puede consultar en cualquier momento su saldo rellenando la casilla del NIF y de la Clave.
- Consultar antecedentes. Puede consultarlos, además del saldo. Para ello necesita un Certificado Digital de la FNMT (obtener información en http://.cert.fnmt.es) o el DNI electrónico (http://www.dnielectronico.es/obtener.html).

Con fecha 11 de octubre, 68.577 personas han solicitado ya su clave para acceder por Internet a la consulta de su salud



SIN PUNTOS Y EN LA CÁRCEL

Miguel Ángel Medina ha ingresado en prisión donde permanecerá cuatro meses por haber conducido bebido, después de haber ostentado el dudoso honor de ser el primero en perder todos los puntos en un instante: por conducir por el carril contrario en una vía de doble sentido (4 puntos), no respetar las señales de los agentes (4 puntos) y conducir con el doble de la tasa de alcohol permitida (6 puntos). Unos días después de quedarse sin permiso, fue sorprendido al volante, conduciendo en zig-zag y triplicando la tasa de alcohol autorizada. Además de la cárcel, no podrá conducir durante dos años y ocho meses, aunque previamente tendrá que superar un curso de sensibilización y reeducación y una prueba.



Foto: CANARIAS 7

ENVÍENOS SU OPINIÓN

Si quiere manifestar su opinión sobre este caso, envíenos un texto (máximo cinco líneas) al e-mail: jmmenendez@dgt.es

➤ *El protagonista, haciendo guiños a los fotógrafos durante el juicio por conducir bebido. Al salir, camino de la carcel, se cubrió con un abrigo.*

LOS AYUNTAMIENTOS PARTICIPAN. En este sentido, Pere Navarro informó de que la DGT ha distribuido una guía para la implantación en los municipios del permiso por puntos, ha habilitado en las Jefaturas Provinciales puestos de consulta y asesoramiento a los ayuntamientos y ya ha firmado convenios con 650 municipios para la conexión digital segura para el envío de sus resoluciones sancionadoras.

Precisamente, la DGT tiene previsto poner en marcha un gran centro nacional de tramitación y tratamiento de denuncias de tráfico, con conexiones de líneas de fibra óptica y RDSI para tramitar de forma automática todas las infracciones captadas por el radar.

Navarro puso especial énfasis en que el permiso por puntos es una apuesta a medio plazo y, aunque por sí solo no va a resolver los problemas de la siniestralidad, sin él no se podría abordar en serio la situación. "*Y aunque nos queda un largo camino por recorrer, los muertos y heridos que hemos evitado ya nadie nos los va a quitar*". Lo cierto es que los datos indican que en los cuatro meses (de julio a octubre) de vigencia del permiso por puntos se han registrado 207 muertos menos que en el mismo período del año anterior, lo que supone un descenso del 16,7%, mientras que la disminución en lo que va de año es de algo superior al 9%.

SE TRAMITAN EXPEDIENTES DE 91 CONDUCTORES (SÓLO UNA MUJER) POR LA PÉRDIDA DE MÁS DE 20 PUNTOS

Esta evolución positiva se está traduciendo en acciones concretas por parte de algunas aseguradoras, como Mapfre, que premia con descuentos en la prima del seguro de automóviles a los clientes que mantengan los puntos del permiso de conducir; o como Línea Directa Aseguradora, que está aplicando descuentos del 10% en sus pólizas.

Como puede apreciarse en el recuadro "El Permiso por Puntos en Europa", su aplicación en nuestro país ha sido bastante positiva en comparación con otros, como Francia o Italia. En el caso de la República Checa, que puso en marcha el sistema al mismo tiempo que España, se ha producido un rechazo ciudadano y las autoridades se plantean dejar en suspenso su aplicación o aumentar el saldo de puntos. ◆

PRIMERO PAGUE, LUEGO RECLAME

Según el director general de Tráfico, Pere Navarro, *"el procedimiento sancionador en nuestro país es extraordinariamente complejo, largo y difícil, y para que una sanción sea eficaz debe ser ágil y rápida, y aquí no lo son. Nos falta la inmediatez"*. En este sentido, recordó que en Francia tenían el mismo problema hasta que aprobaron la Ley contra la Violencia Vial, que estableció un procedimiento sancionador propio en que primero se paga y después se reclama, y han obtenido un espléndido resultado. Lo mismo que en Portugal, donde reformaron el procedimiento sancionador en julio de 2005, aplicando el principio de primero pagar y luego reclamar.



La Administración sólo estima el 10% de los recursos

¿"QUITAMULTAS"



O SACACUARTOS?

Algunas empresas que se dedican a recurrir multas aseguran porcentajes altísimos de éxito, incluso el 90%, cuando en realidad, según DGT y ayuntamientos, los conductores ganan menos del 10%. Además, ya han aparecido denuncias contra algunas de estas empresas que estafaban miles de euros y, por ello, la Generalitat de Cataluña ha aprobado un decreto que regule su actividad.

Helena GIL
Fotos: Paul Alan PUTNAM. Infografía: DIIrios

En los últimos años, debido al aumento de controles y sanciones de tráfico, ha crecido, también, el número de recursos contra las multas de tráfico: por ejemplo, en Barcelona, entre enero y septiembre de 2005, se presentaron casi 190.000 recursos, mientras que este año la cifra supera los 225.000, lo que supone un aumento del 20%. Además, con la entrada en vigor del permiso por puntos, algunos conductores están dispuestos, en muchos casos, a hacer lo que sea para 'librarse' de la multa y evitar la pérdida de puntos. Quizá por ello, según los datos de los ayuntamientos de Barcelona, Bilbao, Valladolid y Badajoz (Madrid y Valencia no han proporcionado datos), la mitad delegan esta tarea en las llamadas empresas 'quitamultas', de las que cada día vemos más anuncios, en lugar de recurrir ellos mismos. Sin embargo, si el conductor, que tiene derecho a recurrir siempre, decide hacerlo a través de una de estas empresas, es preciso que se informe bien y no se deje engañar por las falsas promesas de unas pocas: dicen ganar el 100% de los recursos cuando, según datos de la DGT y los ayuntamientos, el 90% (ver infografía) son favorables a la Administración y no al conductor. Por ejemplo, de los 124.000 recursos llegados a la DGT en 2005 los conductores sólo ganaron 11.000. Este año, de 58.000, el conductor ha ganado 5.800.

MEDIDAS REGULADORAS. En Cataluña, la Agencia Catalana del Consumo, dependiente de la Consejería de Trabajo e Industria, ha recibido en los dos últimos años más de un centenar de denuncias relacionadas con el mal servicio prestado y las falsas expectativas creadas por la publicidad. Como comenta Jordi Valls, al cierre de esta edición conseller de Trabajo e Industria, *"afortunadamente, la mayoría actúa dentro de los cauces de la legalidad, siendo una minoría aquellos que se saltan las reglas de actuación"*. Sin embargo, el aumento de estas denuncias ha llevado a la Generalitat de Cataluña a aprobar un decreto para regular su actividad y así *"garantizar que al usuario le llegue toda la información de una manera correcta, clara y suficiente para que pueda tomar libremente la determinación de pagar la sanción o bien iniciar los trámites de recurso"*. El decreto obliga a las empresas a indicar en la publicidad sus datos y teléfono, que no podrá ser de tarificación adicional; a realizar una factura de los servicios prestados y, si el cliente lo solicita, un presupuesto previo; y, además, a disponer de hojas de reclamación e informar al usuario durante todo el proceso. A raiz de esto, la Comisión de Cooperación de Consumo, en la que están todas las comunidades autonómas, podría estudiar en su próxima reunión la posibilidad de aplicarla con carácter general. Por su parte, organizaciones de consumidores como OCU, CECU y FACUA confirman que, aunque no es lo más frecuente, sí que reciben algunas quejas contra estas empresas.

Las empresas quieren acabar con estas prácticas ilegales de unas pocas porque, como comenta Miguel Javaloyes –director jurídico de Dvuelta–, *"dañan la imagen de todo el sector y además, no podemos competir con empresas que garantizan un éxito del 100% o la devolución del dinero si no ganan"*. De hecho, Dvuelta demandó a dos empresas, Direct Recursos y Control de Recursos de Multas, de las que encontramos quejas hasta en foros de Internet. Javaloyes está de acuerdo con que se regule el sector, *"siempre que no afecte negativamente al derecho de las personas a recurrir"*.

De momento, la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, a raíz del aumento de recursos, ha abierto el debate para *"simplificar y agilizar el procedimiento sancionador que da lugar a picarescas"*, comenta Jordi Jané, diputado de CIU y presidente de la Comisión, que añade que *"no se puede negar la libre empresa, pero tampoco jugar con la seguridad vial y que una persona crea que violando las normas va a quedar impune"*. ◆

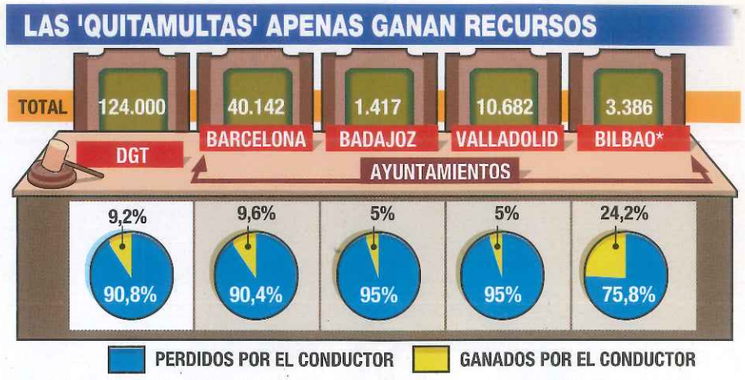
PROMESAS IMPOSIBLES

Un redactor de "Tráfico y Seguridad Vial" ha llamado a varias empresas haciéndose pasar por conductores multados y preguntando sobre precios y posibilidades de ganar los recursos. En cuanto a precios, algunas diferencian entre infracciones leves o graves y, además, la mayoría ofrece un contrato anual de unos 70 € que cubre todas las multas de ese año. En cuanto a posibilidades de ganar el recurso, en "Sin Multas" y "Dvuelta" nos comentan que *"no disponemos de datos de cuántas ganamos o perdemos y no podemos, por tanto, garantizarle que su caso lo ganamos sin ninguna duda, porque sería mentir"*. Sin embargo, en "Multalia" y "Multauto" nos aseguraron que *"ganamos el 90% de los recursos"*, aunque al menos afirman que *"no podemos garantizar que le vayamos a quitar la multa, puesto que cada caso es distinto"*.

...Y PAGÓ EL TRIPLE

C.T. tenía varias multas y decidió acudir a varias empresas para que se las recurrieran. Pero *"en lugar de deshacerme de las multas, acabé pagando el triple"*. Cuando contactó con ellos le prometieron que le quitarían las multas, tanto si eran de alcoholemia como de aparcamiento... Para comenzar el proceso *"me exigieron que desembolsara una comisión, que oscilaba entre el 30 y 70% de la cuantía de la multa, y que me devolverían en caso de no ganar el recurso"*. Sin embargo, la Administración desestimó el recurso una y otra vez, entre otros motivos porque se limitaban a rellenar un modelo de recurso igual para todos. *"Me embargaron la cuenta, pero ellos seguían diciendo que iban a ganar"*. Cuando se dio cuenta de que le estaban estafando *"ya había pagado 1.500 € de comisiones a estas empresas que nunca me devolvieron y, además, las multas con todos los recargos por demora"*.

LAS 'QUITAMULTAS' APENAS GANAN RECURSOS



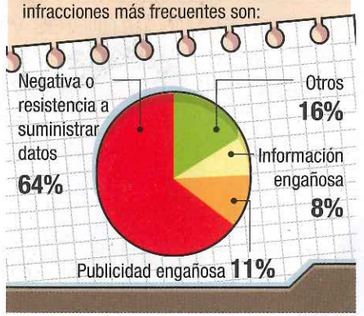
* Datos de las resoluciones definitivas de 2005, excepto Bilbao que son de 2006 (enero a octubre).



➤ *Algunas empresas reparten publicidad en las jefaturas provinciales.*

LAS INFRACCIONES QUE COMETEN LAS EMPRESAS

Según los datos de la Agencia Catalana del Consumo, de los 15 expedientes abiertos a empresas entre 2004 y 2006, las infracciones más frecuentes son:





Las víctimas de accidentes de tráfico denuncian sentencias que no hacen justicia

SENTENCIAS DE PENA

El tratamiento que da la Justicia a los accidentes de tráfico sigue haciendo correr ríos de tinta y de lágrimas; las de familiares y víctimas que, muchas veces, unen a su pena la sensación de sentirse abandonados, de que existe cierta impunidad cuando se mata con un volante entre las manos. Jueces, fiscales y víctimas buscan un consuelo justo y una respuesta proporcionada.

Marian GARCÍA
Fotos: Lucía Rivas/ Paul Alan Putman

Los accidentes de tráfico son siempre tragedias inesperadas que dejan tras de sí un reguero de dolor y de impotencia. En algunas ocasiones los provocan conductas irresponsables e incluso delictivas; es entonces cuando la Justicia entra en juego. Y aquí empieza para las víctimas y sus familiares un nuevo "vía crucis" del que salen sintiéndose, en muchas ocasiones, aún más solas y desprotegidas. La falta de concreción de algunos delitos deja en manos de la interpretación de los jueces el peso de la sentencia. El dolor que sienten las víctimas y sus familias hace que a menudo se de por perdida la batalla penal incluso antes de iniciarla y todo se acaba zanjando con el pago de una indemnización. Y a veces pasan años antes de que se juzguen algunos casos.

En el panorama general encontramos sentencias que castigan con una multa un atropello mortal causado por un conductor sin permiso, sin seguro y que se dio la fuga –esta sentencia fue recurrida y se elevó finalmente a dos años de cárcel–; sentencias que condenan a 21 meses de prisión –no entra en la cárcel– a un conductor que provocó la muerte de cinco albañiles al invadir el carril contrario –el juez no lo consideró imprudencia temeraria al no haber alcohol, ni infracciones previas, ni velocidad excesiva–; hay autos judiciales que califican de falta leve un accidente con cinco muertos provocado por un conductor sin permiso y con exceso de velocidad –este caso también ha sido recurrido–. Pero también, sería injusto no reconocerlo, se pueden encontrar casos como el de un conductor sorprendido por la Guardia Civil cuando circulaba a 260 km/h por la A-231, para el que la Fiscalía de Burgos pide 2 años de prisión. O la reciente condena a cuatro meses de cárcel por un delito de conducción temeraria a un conductor novel que circulaba a 213 km/h por la A-4. La impuso un juez de Manzanares (Ciudad Real). Precisamente, una de estas sentencias 'ejemplares' que ha saltado a las portadas de la Prensa ha sido la punta de lan-





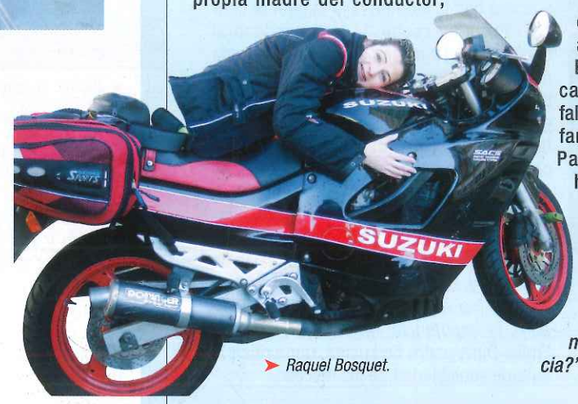
LAS VÍCTIMAS PIDEN QUE SE ENDUREZCAN LAS PENAS PARA LOS HOMICIDAS AL VOLANTE

CINCO MUERTES, FALTA LEVE

"Si aparcar mal puede ser falta grave, ¿cómo matar a cinco personas es una falta leve?"
(hermano de Raquel)

EL CONDUCTOR, SIN PERMISO DE CONDUCIR, PROVOCÓ LA MUERTE DE CUATRO MOTORISTAS Y DE SU PROPIA MADRE QUE VIAJABA CON ÉL

Raquel Bosquet, tenía 33 años y era una apasionada de las motos. Tras su muerte, sus familiares esparcieron sus cenizas en el puente de Toralla, en Pontevedra. Cerca de un millar de motoristas asistieron en silencio. Ella es una de las cinco víctimas mortales del accidente ocurrido el pasado 14 de abril de 2006 en la Vía de Salnés, en Meis (Pontevedra). Un turismo conducido por un chico de 18 años, sin permiso de conducir, invadió el carril contrario a 140 km/h y chocó contra dos motos: murieron cuatro motoristas y la propia madre del conductor, que viajaba en el asiento del copiloto. El juez de instrucción calificó los hechos de falta leve. El fiscal y las familias han recurrido. Para Carlos Bosquet, hermano de Raquel, es un jarro de agua fría. *"Lo que para la inmensa mayoría de los ciudadanos es un hecho gravísimo, ¿sólo merece una multa para la Justicia?"*, se pregunta.



➤ *Raquel Bosquet.*

ACCIDENTE: Un conductor sin permiso choca con dos motos. **RESULTADO:** Cinco personas muertas. **SENTENCIA:** El juez instructor lo califica de falta leve.

SEIS AÑOS ESPERANDO UN JUICIO

Denuncian la lentitud de la Justicia y la indefensión de las familias



➤ *Manuel Queipo.*

Manuel Queipo tenía 23 años y estudiaba Ingeniería Agrónoma. Aquel verano tenía previsto irse con una ONG. El 7 de agosto de 2000, en una zona de curvas descendente de la N-634, en Cantabria, un camión articulado con el freno hidráulico desconectado arroyó a 3 vehículos. Uno de ellos el de Manuel, que resultó decapitado. Su copiloto quedó en coma y murió 3 años después. Según el tacógrafo, el camión había superado la velocidad permitida en algunos tramos. La fecha del juicio se acaba de fijar, seis años después. Todos los afectados, salvo la familia de Manuel, han retirado los cargos. Su madre, Charo Gutiérrez –delegada de Stop Accidentes–, denuncia la lentitud de la Justicia y la indefensión de las familias. *"Luchamos contra el sistema; nos tocan el punto débil y algunos ceden"*, señala, refiriéndose a los acuerdos con los seguros.

ACCIDENTE: Un camión arroya a tres coches. **RESULTADO:** Muere un conductor;su copiloto,tres años después. **SENTENCIA:** Tardan seis años en fijar el juicio.

EL CONDUCTOR EBRIO QUE PROVOCÓ EL ACCIDENTE NO PISARÁ LA CÁRCEL

"No comprendo la tibieza de jueces y fiscales, trabajan de espaldas a la sociedad" (padre de Luismi)

Luis Miguel Díaz, de 31 años, era profesor de Educación Especial y cantautor. En el aniversario de su muerte, sus amigos grabaron un disco con sus canciones y le dedicaron un homenaje. El 11 de abril de 2003, en la carretera A-382, un conductor ebrio –dio 1,25 gr/l de alcohol en sangre dos horas y media después–, invadió el carril contrario y acabó con la vida de Luis Miguel al chocar contra su coche. El juez condenó al conductor a 18 meses de cárcel y retirada del permiso durante 22 meses por homicidio imprudente con un delito contra la seguridad del tráfico por conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Sin antecedentes, las penas inferiores a 2 años no implican la entrada en la cárcel. La acusación particular pedía la pena máxima, cuatro años de prisión. La familia esperaba una sentencia que mirase más al valor de una vida y al sufrimiento de las personas. Pero no fue así. *"Vino entonces el desamparo, la impotencia, la rabia…"*, asegura Emilio Díaz, padre de Luismi, que critica la falta de sensibilidad de los jueces.

LAURO GANDUL, ABOGADO DE LA FAMILIA, PEDÍA QUE INGRESARA EN PRISIÓN AL MENOS UNO O DOS MESES COMO REPROCHE SOCIAL A UNA CONDUCTA TAN GRAVE



➤ *Luis Miguel Cíaz.*

ACCIDENTE: Un conductor ebrio choca contra un coche. **RESULTADO:** El conductor contrario muere en el acto. **SENTENCIA:** 18 meses de prisión. No entra en la cárcel.

LE ATROPELLAN HACIENDO CARRERAS Y SE DAN A LA FUGA

La familia cree que había pruebas suficientes



➤ *Ricardo Gutiérrez.*

Ricardo Gutiérrez tenía 66 años y 5 hijos. Había trabajado toda su vida como chapista y estaba jubilado. Le encantaban los toros, salir con amigos y disfrutar de sus hijos. El 16 de febrero de 2003 murió atropellado por un vehículo que circulaba a gran velocidad, y cuyo conductor huyó sin prestarle auxilio. Ocurrió en Caspe, Zaragoza. El vehículo que le atropelló fue incendiado horas después. El propietario y el otro conductor con el que, según testigos, hacía carreras, fueron absueltos de un delito de homicidio por imprudencia por falta de pruebas. *"Cuando te pasa, te das cuenta de la impunidad que existe con respecto a los accidentes de tráfico. Y el batacazo es doble; pierdes al ser querido y ves que la justicia no está de tu lado"*, reflexiona David, uno de los hijos de Ricardo, quien se pregunta: *"¿Si un coche circula por ciudad a 100 km/h y arrolla a un peatón, ¿es un accidente?"*

FÉLIX MORENO, ABOGADO: "SERÍA DISTINTO SI HUBIERA SIDO UNA CUCHILLADA, AUNQUE LOS CONDUCTORES SEAN DELINCUENTES, CON ANTECEDENTES, SIN CARNÉ NI SEGURO…"

ACCIDENTE: Un vehículo atropella a un peatón mientras compite con otro. **RESULTADO:** El peatón muere en el acto. **SENTENCIA:** Los acusados son absueltos por falta de pruebas.

za que ha vuelto a reabrir la polémica sobre las sentencias judiciales en los accidentes de tráfico. Hablamos de la sentencia de "Farruquito", Juan Manuel Fernández Montoya, condenado a tres años de prisión por matar a un peatón y darse a la fuga cuando conducía sin permiso ni seguro. La magistrada que ha llevado el caso ha rechazado conmutarle la pena por trabajos comunitarios al considerar que *"quebró las elementales normas de solidaridad humana"*. Sin embargo, hay otros casos menos conocidos, que no ocupan portadas y que se olvidan fácilmente. Algunos de ellos los hemos querido recuperar en este reportaje. Con nombres, caras e historias. Hijos, maridos y hermanos que salieron un día de casa y dejaron su historia personal y su vida tendida en el asfalto por una imprudencia que no siempre recibe la respuesta judicial que los afectados esperan.

LOS JUECES. La disparidad de sentencias inquieta incluso a los propios jueces. En este sentido, la Asociación de Jueces Francisco de Vitoria ha manifestado, a través de su portavoz, Juan Pedro Quintana, su preocupación por la evolución en los últimos tiempos de la siniestralidad relacionada con la circulación. No obstante, esta asociación destaca *"la proliferación de conductas notoriamente antisociales e incívicas, que ponen en grave riesgo la vida y la integridad física de las personas. Resulta necesario incidir en labores de prevención y en la persecución eficaz de las infracciones administrativas que se cometan, tal y como se viene haciendo acertadamente desde la Dirección General de Trafico"*, asegura el portavoz Juan Pedro Quintana. La asociación Jueces para la Democracia (JPD) también cree necesaria la unificación de doctrina a través de jurisprudencia. Su coordinador, Jaime Tapia Parreño –juez de la Audiencia de Vitoria–, reconoce que existen discrepancias sobre algunas resoluciones judiciales y que hay Audiencias más benévolas con los infractores y otras más severas, aunque, puntualiza el juez, depende mucho de las fiscalías. En cualquier caso, en cuestiones de tráfico es muy difícil encontrar dos casos iguales, asegura el coordinador de JPD. Es necesario aplicar la ley y distinguir en función de la gravedad de

LAS PENAS DE CÁRCEL NO RESUELVEN TODOS LOS PROBLEMAS, SEGÚN LOS JUECES

ARROLLA A SU HIJO Y LES RECLAMA DESPERFECTOS

"El conductor que mató a mi hijo no recibió ni siquiera una multa" (madre de Enaitz)

Enaitz Iriondo tenía 17 años y estudiaba 1º de Bachiller. Pertenecía a la Asociación de Naturaleza de Durango y enseñaba a pescar y a buscar setas a los niños pequeños de su pueblo. El pasado 26 de agosto de 2004, volvía de una excursión en bicicleta al camping de La Rioja donde veraneaba con su familia, cuando fue arrollado por un A-8 que circulaba a 160 km/h. El impacto le lanzó a 18 metros y murió en el acto. Un mes después se archivaron las actuaciones penales. El primer abogado de la familia les aconsejó que pactaran con el seguro porque las cosas funcionaban así. Dos años después, los padres recibieron una denuncia del autor del atropello reclamándoles 20.000 euros por los desperfectos del coche. La familia, que no lo podía creer, ha emprendido acciones penales. *"Cuando te matan a un hijo no estás en condiciones de luchar"*, asegura la madre, Rosa María Trinidad, quien se lamenta: *"El conductor que mató a mi hijo no recibió ni siquiera una multa, ni la retirada del carné... Ante el cadáver de mi hijo metió prisas a los agentes para irse a cazar. ¿Una muerte en la carretera no vale nada?"*. Su actual abogado, Francisco Gómez Llorente, considera que la investigación dejó lagunas que favorecieron el archivo.

SU PRIMER ABOGADO LES ACONSEJÓ QUE COGIERAN LA INDEMNIZACIÓN Y "OLVIDARAN"



➤ *Enaitz Iriondo.*

ACCIDENTE: Un turismo arroya a un ciclista. **RESULTADO:** El ciclista muere en el acto. **SENTENCIA:** Se archivan las diligencias.

UNA MULTA DE 135 EUROS SALDÓ SU MUERTE

El padre no lo superó y murió de un infarto tres años después

Gabriel Guardia acababa de terminar el servicio militar y llevaba dos meses trabajando. Tenía 21 años y era hijo único. La mecánica era su pasión. La vida de Gabriel y de su familia se truncó el 31 de julio de 1999. Era sábado por la noche. Sus padres le acababan de comprar un coche de segunda mano y se lo dejó conducir a otro joven para trasladarse de Hostalets de Pierola a Piera (Barcelona) por una carretera estrecha y sin arcén, la BV-2243. En un adelantamiento a 97 km/h, chocaron contra unos árboles, el coche volcó y se incendió. Gabriel murió carbonizado. El conductor, que se salvó, dio 1 gramo de alcohol en sangre tres horas después. La familia de Gabriel le denunció. La Audiencia Provincial de Barcelona le impuso una multa de135 euros y seis meses de retirada del permiso. El padre de Gabriel no superó la pena, se hundió en una depresión y falleció de un infarto tres años después. Tras conocer la sentencia, la madre quedó postrada 15 días en cama. Después se levantó y empezó a luchar a través de la asociación PAT-APAT, que defiende a las víctimas de accidentes de tráfico.



➤ *Gabriel Guardia con su padre.*

CUANDO LA MADRE CONOCIÓ LA SENTENCIA ENFERMÓ Y ESTUVO 15 DÍAS EN CAMA

ACCIDENTE: Un conductor bebido se sale de la carretera. **RESULTADO:** El copiloto muere carbonizado. **SENTENCIA:** Multa de 135 euros y retirada del permiso seis meses.



los hechos. Esta asociación no es partidaria de endurecer las penas, sino más bien de aplicar medidas reparadoras mediante trabajos o cursos: *"Las penas de cárcel no resuelven todos los problemas. Confiamos más en la prevención, la educación y la reparación"*.

LAS VÍCTIMAS CLAMAN JUSTICIA. Las que sí reclaman un endurecimiento de las penas son las asociaciones de víctimas de accidentes de circulación que se lamentan de que ni jueces ni fiscales se hayan sensibilizado aún suficientemente. Ana María Campo, presidenta de Stop Accidentes, es pesimista: *"No hemos notado ningún cambio* –asegura–. *Desgraciadamente, y como se puede observar en las noticias, las sentencias continúan levantando ampollas"*. No obstante, dice, esperan mucho de los cambios que se tramitan en el Código Penal. *"Sería un avance tipificar las*

penas sin dejar hilos sueltos, para evitar que abogados 'listos' sin escrúpulos consigan la absolución de delincuentes natos". También serviría para que los jueces aplicaran la ley en función de criterios objetivos y no del suyo propio, asegura la presidenta de Stop Accidentes, quien pide que se investigue a fondo mediante atestados con rango de ley todos los siniestros, con el fin de dilucidar la culpabilidad y poder así juzgarla debidamente. El vicepresidente de la Asociación de Prevención y Afectados de Accidentes de Tráfico (PAT-APAT), Olé Thorson –ingeniero de Caminos y catedrático de Movilidad–, también considera que hay sentencias que hieren la sensibilidad: *"Se puede matar y recibir una multa de 300 euros* –asegura–. *Esto deriva en una situación de 'desamparo' de las víctimas, de sentirse 'expulsados' por la sociedad. La cuestión es cómo valoramos la vida. ¿Qué es una víctima en la sociedad? ¿Es un perdedor? ¿Alguien a quien hay que cuidar? ¿O no? Es lo mismo que con las víctimas de la violencia doméstica, el terrorismo... La sociedad no está preparada y los legisladores no han modificado los marcos legales para que los jueces puedan interpretar las leyes de otra manera* –asegura el catedrático–. *Estamos convencidos de que la próxima modificación del Código Penal en materia de Seguridad Vial mejorará la sensibilidad de los jueces".* No obstante, el vicepresidente de PAT-APAT teme que, en algunos aspectos, se pueda quedar corta. Por ejemplo, si no se penaliza adecuadamente la conducción sin permiso: *"Con la implantación del permiso por puntos habrá más personas que se queden sin carné. Si no se penaliza lo suficiente, será una válvula de escape para los que decidan conducir sin él".*



FIN A LA IMPUNIDAD. La última memoria del Fiscal General del Estado, la correspondiente al año 2005, señala que *"la gran mayoría de las imprudencias cometidas en el ámbito de la circulación de los vehículos a motor se valoran como leves y la mayor parte de los accidentes viarios con resultados mortales y lesivos se ventilan como juicios de faltas".* La memoria señala la necesidad de que, desde la Administración de Justicia, se acabe con el sentimiento de impunidad que ha ido calando en la ciudadanía. En cuanto a las cifras, destaca la carencia de datos sobre los juicios de faltas por accidentes de circulación, que son la mayoría. De los que se tramitan como delitos, la memoria arroja los siguientes datos: en 2005 se abrieron 465 diligencias por homicidios por accidente de tráfico. Y de las 34.453 diligencias previas que se iniciaron por delitos contra la seguridad del tráfico, la gran mayoría, 30.246, fueron delitos de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. El Fiscal General recomienda en su memoria establecer límites claros, tipificar siempre como delito la conducción temeraria y establecer como enseñanza obligatoria la Seguridad Vial. Por su parte, el Consejo de Ministros acaba de nombrar al primer Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial: Bartolomé Vargas Cabrera, anteriormente fiscal de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo desde hace doce años. Se trata de una figura de reciente creación, cuya misión será perseguir los delitos relacionados con el tráfico. ◆

LAS FISCALÍAS ABRIERON 465 DILIGENCIAS DE HOMICIDIOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO EN 2005



➤ *El exceso de velocidad estuvo presente en el 31% de los accidentes mortales en 2005.*

PUNTO DE ENCUENTRO

La organización PAT-APAT de afectados por accidente de tráfico, convoca todo los meses un punto de encuentro en Barcelona, en Casa Elizalde, c/ Valencia, 302, para prestar asistencia y apoyo a las víctimas y sus familias. A estos encuentros acuden también una abogada, un psicólogo, a veces policías locales y autonómicos... se trata de una cita informal para intercambiar experiencias y reflexiones y ayudarse en lo posible. Según la secretaria de afectados de PAT-APAT, Margareta Jonson, muchas veces *"se canaliza la rabia que sienten los afectados"*. Más información: www.pat-apat.org



Símbolo de la Inseguridad Vial de PAT-APAT.



La DGT ha puesto en marcha una campaña para fomentar el uso del cinturón

EL CONDUCTOR MARCA LA PAUTA

El 40% de los muertos en accidente en 2005 no llevaba el cinturón de seguridad. Por ello, la DGT ha realizado una campaña para concienciar a los españoles sobre la importancia de utilizarlo siempre e instarles a comprar vehículos con avisadores de cinturones. Además, un estudio demuestra que cuando el conductor de un vehículo se abrocha el cinturón, los pasajeros lo usan hasta 3 veces más.



Helena GIL
Infografía: DIIrios

Sólo el 60% de los conductores lleva puesto el cinturón cuando circula en zona urbana y cerca del 90% lo hace en carretera. En cuanto al uso en las plazas traseras, obligatorio desde 1992, los datos son más alarmantes: sólo la mitad lo utiliza. Así lo demuestran los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) que indica, también, que casi el 40% de los fallecidos en carretera durante 2005 no llevaba el cinturón. Aunque en lo que llevamos de año esta cifra se ha reducido hasta el 30%, todavía queda mucho por hacer y España sigue a la cola, en cuanto al uso del cinturón, comparada

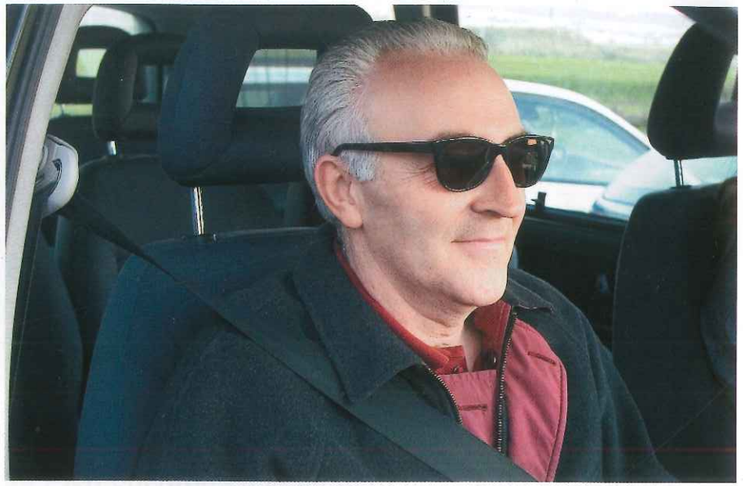
EN CARRETERA LO USAMOS MÁS





con otros países europeos como Francia, Gran Bretaña y Alemania (ver recuadro). Teniendo en cuenta que llevando el cinturón se reduce a la mitad el riesgo de muerte en caso de accidente, es fundamental convencer a los ciudadanos de la importancia de su uso. Por ello, la DGT ha realizado durante el mes de noviembre una campaña bajo el eslogan "*El cinturón salva vidas: cinturón todos, cinturón siempre*". A través de mensajes en medios impresos, televisión y radio se ha querido incidir en distintos aspectos: el papel de los padres a la hora de inculcar comportamientos seguros a sus hijos; las consecuencias de que los pasajeros de los asientos traseros no lleven el cinturón; y, además, ha querido instar a los conductores a que tengan en cuenta, a la hora de comprar un vehículo, si éste va equipado con avisador de utilización de los cinturones, puesto que el porcentaje de uso en coches que lo llevan aumenta hasta el 99%. Según los datos obtenidos tras la primera semana de campaña, en la que se controlaron más de 400.000 vehículos, casi 3.000 conductores y 600 pasajeros no llevaban abrochado el cinturón.





➤ *En turismos se utiliza más el cinturón que en otros vehículos como furgonetas y taxis.*

DETRÁS SE USA POCO. Para determinar las conductas de los españoles en lo referente al uso del cinturón, el Real Automóvil Club de España (RACE) y Direct Seguros han realizado un estudio sobre una muestra de 22.000 vehículos. Los resultados obtenidos son similares a los de la DGT: más de la mitad de los españoles sigue sin abrocharse el cinturón cuando viaja en las plazas traseras y, concretamente, en la central tan sólo lo llevan tres de cada diez.

Sin embargo, el estudio ha demostrado, como explica Francisco Serrat –director de Direct Seguros–, que *"cuando un conductor se pone el cinturón, tiene un efecto resonancia y ejerce una influencia positiva en los demás ocupantes"*. Así, si el conductor lo lleva, el copiloto lo hará en el 90% de los casos, mientras que si no lo hace, el porcentaje se reducirá hasta el 27% (ver infografía). Por todo ello –explica Tomás Santacecilia, director de seguridad vial del RACE–, *"es necesario centrar los mensajes en el conductor; que comprenda la importancia de su uso para dar luego ejemplo al copiloto y a los pasajeros de las plazas traseras"*.

El estudio también concluye que las mujeres se ponen un 11% más el cinturón que los hombres; y, además, los residentes en Madrid, Asturias, Illes Balears y Andalucía son los que más lo llevan, mientras que los gallegos y murcianos son los que menos. Otro dato: sólo uno de cada tres taxistas se abrocha el cinturón en zona urbana. Aunque en este caso puede estar justificado, porque la ley les exime de hacerlo, no lo está cuando circulan por carretera, donde menos de la mitad lo lleva. En todos los casos encontramos las mismas excusas por parte de los conductores: se trata de desplazamientos cortos, con paradas frecuentes, a velocidad reducida… Sin embargo, está demostrado que un impacto a 50 km/h sin cinturón provoca lesiones cerebrales y en el cráneo; si, además, se trata del pasajero de los asientos traseros, aumentar un 20% las posibilidades de fallecer del conductor, o del copiloto, por el impacto que recibe de aquellos con un fuerza de casi 2.500 kilos. Además, según un informe elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), el cinturón de seguridad tiene un efecto preventivo de hasta un 65% en caso de colisiones mortales. Es, de hecho, el elemento de seguridad pasiva más importante del automóvil. En caso de colisión o vuelco su uso evita sufrir golpes y salir despedido. Además, como indica Ignacio Díaz–Pines, coordinador general del RACE, si se produce un accidente y el cinturón no va abrochado, se "*anulan los efectos de otros dispositivos como el airbag o el reposacabezas*". De hecho, el airbag no es, en modo alguno, un sustituto del cinturón, sino un complemento que podría incluso resultar peligroso si el cinturón no va abrochado. ◆

LA MITAD DE LOS ESPAÑOLES NO SE PONE EL CINTURÓN EN LAS PLAZAS TRASERAS

LAS VIDAS QUE SALVA EL CINTURÓN

El cinturón de seguridad es el dispositivo más eficaz a la hora de reducir lesiones y evitar muertes. Así lo demuestran las cifras de la DGT: llevarlo abrochado, en caso de que se produzca un accidente, reduce entre un 40 y 45% la mortalidad de los pasajeros delanteros y entre el 20 y 40%, la de los traseros. Además, la posibilidad de sufrir lesiones graves o muy graves disminuye entre un 30 y 50%. Si el siniestro se produce en ciudad, donde la velocidad está limitada a 50 km/h, llevar el cinturón marca la diferencia entre resultar ileso y sufrir heridas graves o mortales. Además, aunque el conductor lleve el cinturón puede sufrir heridas de gravedad si los pasajeros van sin él.

EN EUROPA, LOS ÚLTIMOS

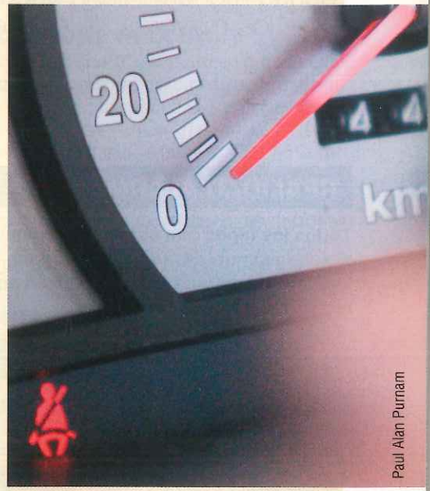
Nivel de uso	Conductor	Acompañante	Asientos traseros
Alemania	96%	96%	89%
Gran Bretaña	92%	95%	68%
Francia	98%	96%	73%
España	81%	83%	52%

UN IMPACTO A 50 KM/H, SIN CINTURÓN, CAUSA LESIONES CEREBRALES Y EN EL CRÁNEO

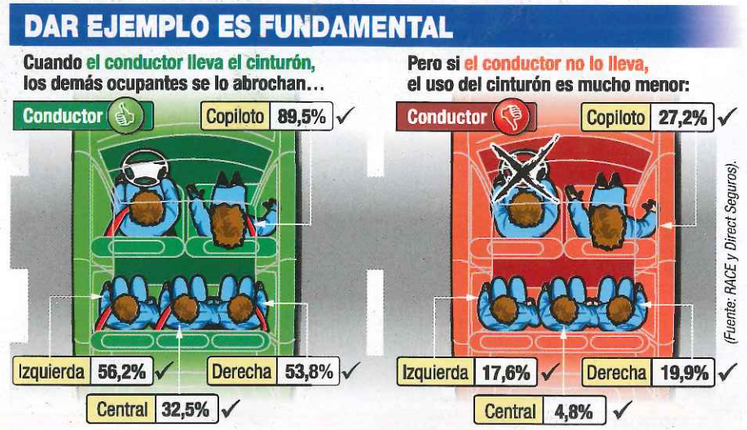
CON AVISADOR, NOS PONEMOS MÁS EL CINTURÓN

"Cuando compres un coche, escoge uno que tenga avisador de cinturones". Así finaliza la cuña radiofónica emitida por la DGT dentro de la campaña sobre uso de cinturón en la que se ha instado a los conductores a que, a la hora de comprar un vehículo, tengan en cuenta si éste lleva incorporado un avisador del uso de los cinturones. Este dispositivo avisa al conductor mediante señales visuales, acústicas o ambas a la vez de que su cinturón, o el del copiloto y los de las plazas traseras en determinados modelos, permanece sin abrochar. Según los datos de un estudio realizado en seis ciudades europeas, en un vehículo equipado con avisa-cinturones avanzados (combinan señales visuales y acústicas), los conductores se lo abrochan más. Un ejemplo: en Bruselas (Bélgica), sólo lo utiliza el 70%, pero si el coche lleva avisador, el porcentaje de uso aumenta hasta el 93%. Teniendo en cuenta que si todos los vehículos fueran equipados con avisador de cinturones se salvarían cada año en España entre 273 y 642 vidas, según un estudio realizado por la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad y el Medio Ambiente del Automóvil (FITSA), es fundamental que se generalice la implantación de este dispositivo. El año pasado en nuestro país lo llevaba el 60% en la plaza del conductor y España ha pedido a la Comisión Europea que estudie la obligatoriedad de disponer de avisadores para conductor y acompañante en todos los vehículos. Teniendo en cuenta que estos avisadores, concretamente el acústico, son la medida más eficaz para hacer extensivo el uso de cinturones, es necesario que los conductores lo tengan en cuenta al comprar un coche porque, como dice la DGT, *"hay accesorios interesantes. Otros te salvan la vida"*.





DAR EJEMPLO ES FUNDAMENTAL



Sillitas infantiles:

Tres de cada cuatro niños que sufrió un accidente y no usaba sistema de retención tuvo que ser hospitalizado

SEGURO DE VIDA

El 100% de los niños que murieron o sufrieron lesiones graves en un accidente de tráfico, viajaba sin utilizar una sillita infantil, según un estudio del RACC y Jané.
Por el contrario, ninguno de los que iban sujetos sufrió lesión grave.
Sin embargo, los datos de uso de sillitas son muy preocupantes: el 25% de los menores de 6 años y el 75% de los mayores de esta edad, viajaba suelto.

Mercedes LÓPEZ
Infografía: Dilrios

Tres de cada cuatro niños que no utilizaban sillita infantil tuvieron que ser hospitalizados como consecuencia de las lesiones producidas en accidentes de tráfico, según un estudio realizado por el RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) y la empresa Jané, a partir de los datos de accidentes reales con menores de 12 años recogidos en las unidades de urgencias de doce hospitales españoles. El estudio ha sido desarrollado por la Sociedad Española de Urgencias de Pediatría y por el Servicio Médico del RACC, con la coordinación del Hospital Sant Joan de Déu (Barcelona).

En este estudio, explica José María Soto –doctor especialista en urgencias del Servicio Médico del RACC–, *"hemos intentado demostrar como las sillitas infantiles reducen la gravedad de las lesiones en los accidentes de tráfico en los niños menores de 12 años"*. Las conclusiones han sido contundentes: mientras que el 100% de los niños que no usaban sillita, sufrió lesiones graves en cabeza, cuello, abdomen y tórax –y las consiguientes secuelas–, ninguno de los que llevaba un sistema de sujeción adecuado murió, ninguno tuvo un traumatismo craneal, abdominal o torácico grave que pusiera en riesgo su vida y ninguno necesitó ser ingresado en una unidad de cuidados intensivos (UCI).

El objetivo principal de este trabajo es concienciar a los padres de la importancia de los Sistemas de Retención Infantil (SRI), más conocidos como sillitas infantiles, para reducir las lesiones o sus consecuencias, puesto que los datos de utilización de los mismos siguen siendo alarmantes: el 48% de los niños cuyos casos han sido analizados no usaba SRI. *"Con una particularidad* –subraya el doctor Soto–. *Si las cifras son preocupantes al referirnos a menores de 6 años –el 25% de los niños comprendidos en esta franja de edad no va adecuadamente ubicado en una sillita infantil–, cuando crecen, entre 6 y 12 años, el dato se dispara, puesto que el 75% de los niños viajaba suelto en el momento del accidente"*.

EN EL AÑO 2005, EN ESPAÑA MURIERON EN ACCIDENTE DE TRÁFICO 121 MENORES DE 14 AÑOS



LO QUE DICE LA LEY

- ✔ *Desde el pasado mes de septiembre, todos los ocupantes de un vehículo de hasta nueve plazas, con una altura inferior a 1,35 metros deben utilizar un sistema de retención adaptado a su peso y talla.*
- ✔ *A partir de la entrada en vigor del permiso de conducir por puntos –julio de 2006–, "conducir sin utilizar el cinturón de seguridad, el casco y otros elementos de protección o dispositivos de seguridad" comporta la pérdida de tres puntos al titular del permiso o licencia de conducción que sea sancionado.*

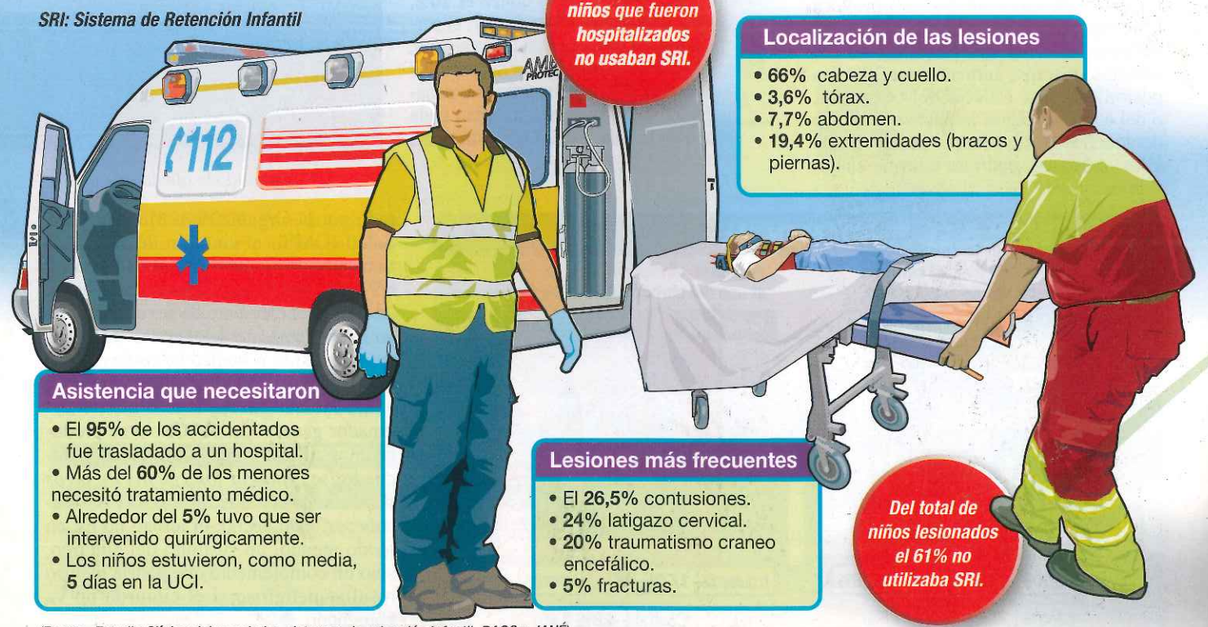
CINCO DÍAS EN LA UCI. Y las consecuencias son trágicas: tres de cada cuatro niños que no usaba sillita infantil tuvo que ser hospitalizado y permaneció, como media, cinco días en la UCI del centro sanitario. Alrededor del 65% necesitó tratamiento médico y más del 5% tuvo que ser intervenido quirúrgicamente. Las contusiones fueron las lesiones más frecuentes (más de la cuarta parte de los niños hubo de ser atendidos por esta causa), seguidas por el latigazo cervical (cerca del 25%) y los traumatismos craneoencefálicos que afectaron al 20% de los menores.

Al analizar la localización de las heridas se comprobó que las tres cuartas partes de los niños había sufrido lesiones (graves en todos los casos en los que los viajaban sin sillita) en un órga-

REALIDAD ALARMANTE

Todos los niños que sufrieron lesiones graves en órganos vitales viajaban sin utilizar una sillita infantil. Estas y otras cifras, igualmente alarmantes, se analizan en el estudio realizado por el RACC y JANÉ.

SRI: Sistema de Retención Infantil



Localización de las lesiones

- **66%** cabeza y cuello.
- **3,6%** tórax.
- **7,7%** abdomen.
- **19,4%** extremidades (brazos y piernas).

Asistencia que necesitaron

- El **95%** de los accidentados fue trasladado a un hospital.
- Más del **60%** de los menores necesitó tratamiento médico.
- Alrededor del **5%** tuvo que ser intervenido quirúrgicamente.
- Los niños estuvieron, como media, **5** días en la UCI.

Lesiones más frecuentes

- El **26,5%** contusiones.
- **24%** latigazo cervical.
- **20%** traumatismo craneo encefálico.
- **5%** fracturas.

(Fuente: Estudio Clínico del uso de los sistemas de retención infantil. RACC y JANÉ).

Características de los accidentes

- Casi el **70%** fueron colisiones entre dos automóviles.
- De ellas, el **36%** por impactos posteriores y el **25%** laterales.
- Cerca del **40%** se registraron entre las 17 y las 21 horas.



Uso de los sistemas de retención infantil

- El **48%** de los niños no iba sujeto con sistema de retención.
- El **25%** de los menores de 6 años no utiliza SRI.
- El **75%** de los mayores de 6 años viaja sin SRI.

LOS NIÑOS PERMANECIERON, COMO MEDIA, 5 DÍAS EN LA UCI Y MÁS DEL 5% TUVO QUE PASAR POR EL QUIROFANO



➤ *Los padres no son conscientes: sólo el 25% de los niños de 6 a 12 años va sujeto.*

no vital: cabeza, cuello, tórax o abdomen. La cabeza y el cuello fueron las más afectadas, en el 66% de los casos. *"Son las zonas del cuerpo más vulnerables en los menores y, además, en las que las lesiones producen secuelas más importantes e incluso la muerte"*, destaca José María Soto.

En España, durante 2005 –según datos de la Dirección General de Tráfico–, murieron 121 menores de 14 años, 860 sufrieron lesiones graves y cerca de 5.000, resultaron con heridas leves. En el estudio realizado por el RACC y Jané, se tomaron como muestra los casos de 366 pacientes menores de 12 años, víctimas de accidentes de tráfico entre junio y diciembre de 2005 y que habían sido atendidos por los servicios de urgencias de doce centros hospitalarios de toda España (ubicados en Madrid, Barcelona, Zaragoza, Bilbao, Gijón, A Coruña, Toledo y Córdoba). ◆

Más información:

www.racc.es

Para elegir la sillita más adecuada al niño en función de su talla y peso:

www.tenecesitanprotegeles.com

MERCEDES DE LA TORRE

(Presidenta de la Sociedad Española de Urgencias de Pediatría)

"CADA SEMANA MUEREN DOS NIÑOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO"



PAUL ALAN PUTNAM

- En un accidente, ¿qué lesiones son las más frecuentes en los niños y qué secuelas provocan?

- La mayoría se localizan en órganos vitales: cabeza, tórax y abdomen. En los mayores de un año, el traumatismo craneal es el más frecuente; por eso, las secuelas más importantes afectan al área psíquica y motora.

- ¿Influye la edad del niño en el tipo de lesión que sufre?

- Sí. Los niños tienen la cabeza proporcionalmente más grande que los adultos en relación con el cuerpo, y sus ligamentos y músculos del cuello son más flexibles y débiles. Esto provoca que su cabeza se 'lance' por delante y sea el punto de impacto. Tienen también más probabilidad de lesión craneal, cervical y de médula espinal, con el riesgo de parálisis u otras secuelas motoras. Además, hígado y bazo son, en proporción, más grandes y están peor protegidos por las costillas y la pared abdominal, que es más blanda. Por eso, el riesgo de rotura visceral y hemorragia grave ante un traumatismo abdominal es mayor.

- ¿Qué accidentes tienen consecuencias más graves para los niños?

- En los choques frontales, la velocidad de impacto suele ser mayor, con mayor intercambio de energía, menor distancia de detención, mayor superficie afectada y, en consecuencia, mayor posibilidad de lesión. Sin embargo, con una velocidad de impacto similar, el choque lateral provoca lesiones más graves si van sentados en asientos laterales. El cuerpo está más cerca del exterior y del otro coche. Por eso, el asiento más seguro es el central posterior.

- ¿Cómo protegen los SRI a los niños?

- Además de actuar como el cinturón de seguridad, disminuyen el desplazamiento lateral y anteroposterior del niño, evitando su impacto contra estructuras del coche y que salgan despedidos.

- ¿Los médicos informan a los padres sobre la importancia de los SRI?

- Sí, y se debe continuar haciendo campañas, estudios y trabajos Según las cifras, los accidentes son el problema de salud pública infantil más importante en los países desarrollados: en España, cada semana mueren dos niños en accidente de tráfico; 16, sufren lesiones graves y 90, resultan heridos leves. El papel del pediatra de atención primaria es primordial para concienciar y asesorar a los padres, y es básico para 'vacunar' contra el accidente de tráfico induciendo a utilizar SRI.

"El papel del pediatra de atención primaria es básico para 'vacunar' contra el accidente induciendo a utilizar sillitas"

- Sin embargo, los datos sobre el bajo uso de SRI son alarmantes...

- El nivel de concienciación de los padres es bajo y disminuye según crece el niño. Realmente, la prevención es una asignatura pendiente en España. En algunos accidentes con hermanos implicados, el más pequeño, a priori más vulnerable, bien sujeto con su sillita resulta ileso, mientras el mayor, sin sujeción ninguna, sufre lesiones graves con riesgo para su vida. También es preocupante una postura (tumbados a lo largo del asiento trasero) que niños mayores utilizan mucho y que los padres perciben como segura: una desaceleración brusca desencadena un arqueamiento de la columna y provoca una lesión medular que puede dejar como secuela una parálisis para toda la vida.

- ¿Se baja la guardia en los trayectos cortos también con los niños?

- Los trayectos cortos –cuando les llevamos al colegio o a actividades extraescolares– son los más peligrosos. ¡Total, por cinco minutos!, no se utiliza el SRI. Es un error muy importante a corregir. Con las velocidades menores del interior de la ciudad, su eficacia es máxima.

Este suplemento corresponde a la revista TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL nº 181 de noviembre-diciembre de 2006

CONDUCIR EN INVIERNO

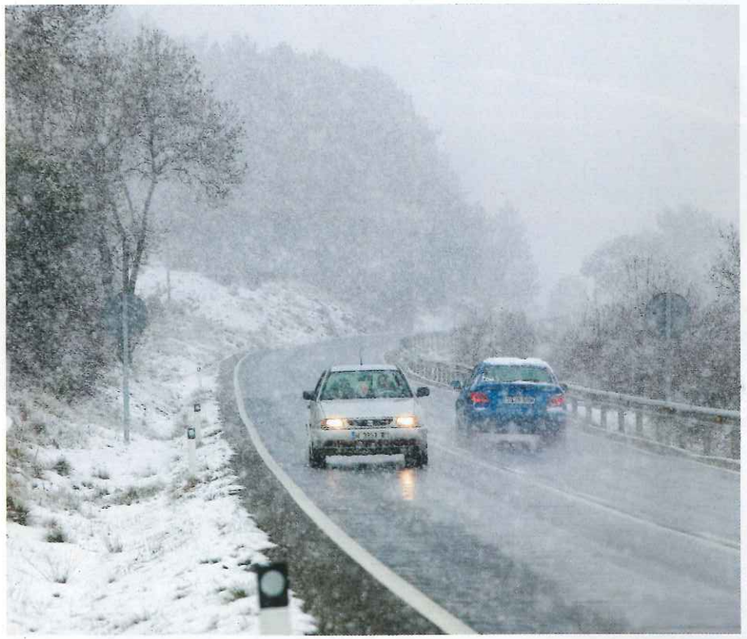


La lluvia es el fenómeno invernal más común –y, por ello, el más peligroso– en toda España, aunque la nieve figure en la mente de todos como el más 'típico' y el que más problemas acarrea. La falta de visibilidad y la baja adherencia son los problemas; la precaución, la preparación del coche y del viaje, la reducción de la velocidad y el incremento de la distancia, los medios para evitarlos.

❄ Las zonas con mayor incidencia del invierno ❄ Los elementos del coche a revisar ❄ Dónde se encuentran las obras, puntos conflictivos y problemas por nieve, hielo, niebla… ❄ Cómo afrontar los problemas que crean la lluvia, nieve y hielo ❄ Los utensilios obligatorios y los que pueden ayudar durante el viaje

Los efectos negativos de la lluvia, nieve, hielo y niebla

MENOS ADHERENCIA, MENOS VISIBILIDAD



Todos los fenómenos meteorológicos invernales tienen dos cosas en común: la reducción de la visibilidad y de la adherencia de la calzada, lo que hace crecer la distancia de detención. Aumentar la distancia de seguridad respecto al coche que circula delante y adecuar la velocidad a las circunstancias son dos recetas que dan resultado.

Menos adherencia y menos visibilidad. Ese podría ser el resumen de los efectos negativos de los fenómenos meteorológicos invernales sobre la conducción. Es un resumen sencillo, pero sus resultados son muy peligrosos.

CASI NO VE

En un buen número de accidentes, el conductor no ve o ve demasiado tarde a los restantes implicados. Esto, durante el invierno, puede deberse a la mala visibilidad que provocan niebla, nieve y lluvia –ésta, incluso cuando ha cesado de caer, ya que los vehículos levantan el agua caída en la calzada al circular–.

Las primeras gotas de lluvia suelen 'pillar' al conductor con el parabrisas lleno de polvo y sin haber revisado los 'limpias', que, en mal estado, no hacen bien su labor. Además, si la lluvia es fuerte, el campo de visión disminuye drásticamente y se reduce la luminosidad –las nubes densas llegan a casi hacer anochecer antes de tiempo–. Por otro lado, el agua que levantan del asfalto los vehículos precedentes ensucia notablemente el parabrisas y reduce la visión aunque no llueva. Lo mismo sucede con el vaho que empaña los cristales de los vehículos con la llegada del frío y la humedad del invierno.

Lo mismo se aplica a la nieve –que, además, cuando cuaja 'tapa' la señalización horizontal y el contorno de la carretera– y, más acusadamente, la niebla. La niebla llega incluso a despistar al conductor más familiarizado con una vía, ¡qué no hará con quien no la conoce!

De esto se deduce la importancia de tener a punto los limpiaparabrisas –incluido agua jabonosa en el depósito– y las luces –sin olvidar su altura, para no deslumbrar, ni el funcionamiento de las antiniebla– para ver y ser vistos.

MÁS METROS PARA FRENAR

El otro efecto negativo es la reducción de la adherencia. Esto, al 'no verse', hace que muchos conductores conduzcan sin tenerlo en cuenta: van a la misma velocidad con lluvia que en seco y dejan la misma distancia entre vehículos, lo que provoca muchos accidentes y, en el mejor de los casos, sustos.

Las primeras gotas son muy 'traidoras', ya que forman, con el polvo, grasa y restos de neumáticos presentes en la calzada, una mezcla muy deslizante. Naturalmente, más deslizantes son el hielo y la nieve, sin olvidar los charcos, donde puede producirse con cierta facilidad el fenómeno del acquaplanning, flotando literalmente el coche sobre ellos sin control.

El correcto estado de neumáticos –profundidad del dibujo y presión– y frenos y amortiguadores son fundamentales, así como la presencia de cadenas entre el equipaje, junto con amplias dosis de prudencia por parte de los conductores.

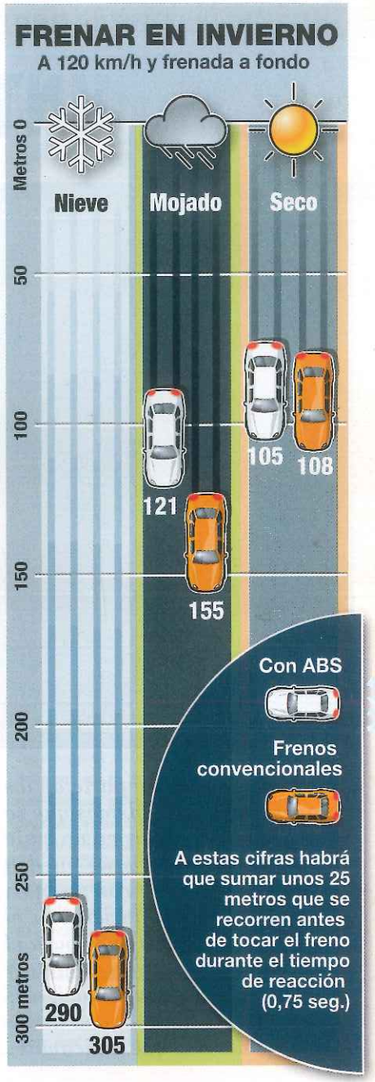
Además, el Ministerio de Fomento destina 863 máquinas quitanieves (26 más que en 2005) y 42 millones de € para despejar las carreteras de problemas invernales (Plan de Vialidad Invernal. ◆



EL ACCIDENTE...

La lluvia, indeseada protagonista

La lluvia y la velocidad inadecuada fueron indeseados protagonistas... Un turismo circulaba a velocidad inadecuada entre Turre y Mojácar, en Almería (AL-6111); llovía y el firme estaba mojado... Al salir de una curva, el turismo invade el carril contrario y choca contra un camión, que circulaba en sentido contrario, frontal y brutalmente. La conductora y el pasajero –sin airbag–, a pesar de usar cinturón de seguridad, mueren, y el del camionero sufre heridas leves...



LAS CARRETERAS CONFLICTIVAS

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-1 (Madrid-Burgos/Lím. Álava-Irún)		
	Pto. Somosierra [Buitrago (M)-Cerezo (SG)]	
	Boceguillas-Lím. prov. Burgos (SG)	firme
	Milagros-Aranda de Duero (BU)	firme
	Villalmanzo-Burgos (BU)	
A-2 (Madrid-Zaragoza/Fraga-Pto. Panadella/Sta. Mª Camí-Cornella)		
	Alcolea Pinar (GU)-Esteras Medinacelli (SO)	
	Ptos.Cabero, Frasno, La Perdiz y La Muela [Calatayud-La Muela (Z)]	
	Monreal de Ariza (Z)	Reparación puente
	Bell-lloc d'Urgell-Bellpuig (L)	firme
A-3 (Madrid-Valencia)		
	Tarancón (CU)	firme
	Villarrubio-La Almarcha (CU)	
	Zafra de Záncara-La Hinojosa (CU)	firme
	Minglanilla (CU)-Requena (V)	
A-4 (Madrid-Sevilla/Jerez de la Frontera-Cádiz)		
	Ocaña-Dos Barrios (TO)	AP-36
	Sta. Elena-La Carolina-Carboneros (J)	
	Ronda Exterior Córdoba (CO)	constr. nuevo carril
A-5 (Madrid-Badajóz-frontera portuguesa)		
	Valmojado-Maqueda (TO)	señalización h. y firme
	Torralba Oropesa-Lím. prov. Cáceres (TO)	
A-6 (Madrid-Villalba/Adanero-A Coruña)		
	Arévalo (AV)-Medina del Campo (VA)	
A-7 (Tarragona-Algeciras)		
	Elche (A)	
	Alcantarilla-Murcia (MU)	firme
	Vera-Antas-Cuevas de Almanzora (AL)	
	Málaga (MA)	Virreinas
A-8 (Bilbao-Avilés)		
	Lím. prov. Guipúzcoa-Lím. pr. Cantabria (BI)	
	Gijón (O)	AS-A
A-15 (Tudela-Irurzun)		
	Pto. Leitzarán [Berastegi-Villabona (SS)]	
A-23 (Sagunto-Segorbe/Sarrión-Monrreal Campo/Zaragoza-Nueno)		
	Sarrión (TE)	
	Santa Eulalia-Monrreal (TE)	firme
A-30 Albacete-Cartagena)		
	Albacete-Hellín (AB)	
	Campillo Negro-Lím. prov. Murcia (AB)	trazado
	Lím. prov. Albacete-Pto. La Cadena (MU)	
A-31 (Atalaya de Cañavate-Alicante)		
	La Roda-Albacete (AB)	
	Puerto El Blanco (AB)	
A-35 (Almansa-Xátiva)		
	Pto. Almansa [Almansa (AB)-Mogente (CU)]	
A-40 (Horcajada de la Torre-Cuenca)		
	Puerto Cabrejas [Naharros-Cuenca (CU)]	
A-42 (Madrid-Toledo)		

Hielo/nieve · Cerrado · Cadenas · Travesía · Desvío · Enlace · Niebla · Obras · Accesos

Revisar las piezas neurálgicas del coche puede evitar sustos en carretera

LOS PUNTOS CLAVE



Una buena parte de los accidentes y problemas que se pueden presentar en un viaje durante el invierno pueden prevenirse con un buen mantenimiento. El invierno es el período más duro para el automóvil, póngalo a punto y haga revisar sus principales elementos si nota alguno de los síntomas que indicamos .

NEUMÁTICOS:

- Presión.
- Dibujo (mínima 1,6 milímetros).
- Desgaste anómalo en la banda de rodadura.
- Grietas o golpes en los flancos.



LUCES

- Funcionamiento de todos los pilotos y luces.
- Altura del haz, para evitar deslumbrar.



FILTROS

- Fecha de sustitución, por si toca cambiarlo.
- Si tiene posición, en función de la estación.



ACEITE:

- Última sustitución, por si llega el momento del cambio.
- Si se enciende el testigo del vehículo.
- Si nota pérdidas o ve manchas en el suelo.



LIMPIAPARABRISAS:

- Compruebe si debe sustituirlos, en especial si dejan marcas en el parabrisas.
- Nivel del líquido y añada algo de jabón, para mejorar su actuación.



BATERÍA:

- Nivel del líquido en los vasos.
- Posible sulfatación en los bornes (protéjalos con vaselina).



ANTICONGELANTE:

- Nivel de líquido. Si tiene que rellenarlo no mezcle marcas distintas).
- Fecha de caducidad del líquido, por si hay que sustituirlo.



DIRECCIÓN:

- Si observa desgaste irregular en los neumáticos.
- Si nota ruidos, holguras o vibraciones anormales en el volante.



AMORTIGUADORES:

- Cuando se acerque el fin de su vida útil (70.000 km).
- Si oye ruidos raros al frenar.
- Si al apoyar el peso del cuerpo en uno de ellos, no vuelve a su posición con normalidad.



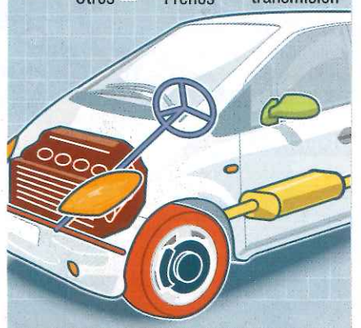
FRENOS

- Si se enciende el testigo de desgaste.
- Si se desvía de la trayectoria en una frenada.
- Si oye chirridos o ruidos al frenar.

LAS AVERÍAS MÁS FRECUENTES

En porcentaje





Fuente: Turismos con defectos grave y leves en las inspecciones ITV año 2005. AECA-ITV



BUJÍAS Y CABLES:

- Si hay cables pelados, 'mordidos', pelados o chamuscados.
- Si nota problemas durante el arranque.

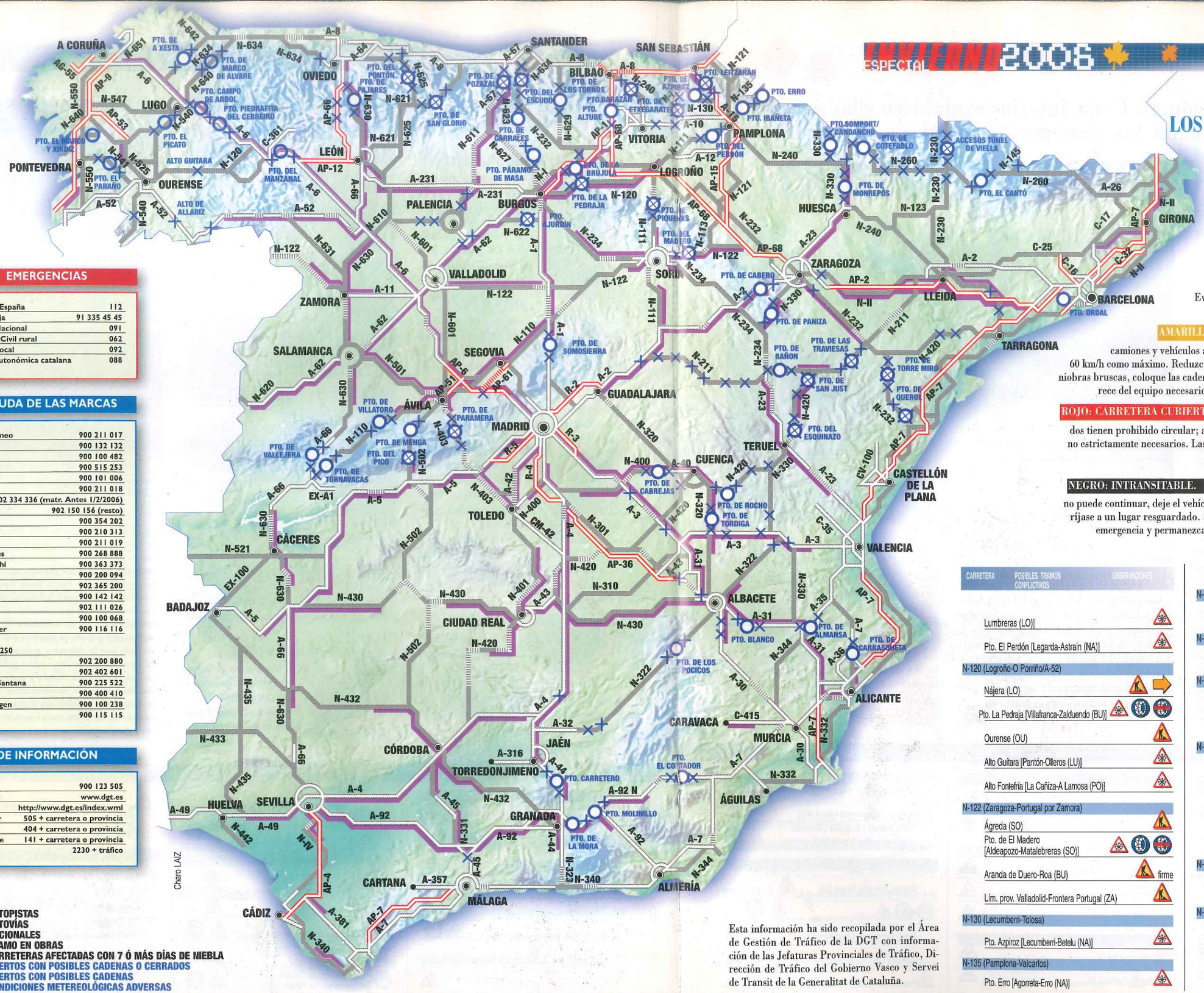


EL ACCIDENTE...

Un neumático en mal estado...

Un Peugeot "405" circulaba por el carril derecho de la A-92 (Sevilla-Almería). Era noviembre, pero hacía buen tiempo y la calzada estaba seca y limpia. De repente, uno de los neumáticos traseros pierde la banda de rodadura. El conductor pierde el control del coche y se sale por la derecha, volcando.
El conductor resulta herido grave; uno de los ocupantes muere y otro presenta heridas leves. La Guardia Civil inspeccionó el vehículo y encontró que todos los neumáticos se encontraban en muy mal estado.

CARRETERA — POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Lím. prov. Madrid-Toledo (TO)	
Olías del Rey (TO)	AP-41
A-44 (Bailén-Izbor)	
La Cerradura-Campillo Arenas (J)	
Pto. Carretero [Campillo Arenas (J)-Campotejar (GR)]	
A-45 (Aguilar de la Frontera-Málaga)	
Antequera-Casabermeja (MA)	
A-52 (Benavente-Porriño)	
Benavente-Lím. prov. Ourense (ZA)	
A Gudiña-Alvariz (OU)	
Ourense (OU)	N-120 y N-525
A-62 (Burgos-Aldehuela de la Bóveda)	
Quintana del Puente-Dueñas (P)	
A-66 (Gijón-Sevilla)	
Salamanca (SA)	constr. paso inferior CL-512
A-92 (Sevilla-Almería)	
Antequera (MA)	
Puertos de La Mora y El Molinillo [Viznar-Diezma (GR)]	
A-92-N (Guadix-Lím. prov. Murcia)	
Cúllar (GR)	firme
Puerto de El Contador [Las Vertientes (GR)-Chirivel (AL)]	
AP-2 (Zaragoza-El Vendrell/El Papiol-Molins de Rei)	
Zaragoza-Pina de Ebro (Z)	
AP-6 (Villalba-Adanero)	
Acceso túnel Guadarrama (M)-S. Rafael (SG)	
AP-61 (Segovia-AP-6)	
San Rafael-Segovia (SG)	firme. Corte calzada
AP-66 (Campomanes-León)	
Campomanes-lím. prov. León (O)	
AP-68 (Bilbao-Zaragoza)	
Pto. Altube [Andagoya-Berganza (VI)]	
N-I (Madrid-Irún)	
Rubena (BU)	construcción variante
Pto. La Brújula [Quintanapalla-Monasterio Rodilla (BU)]	
Ameyugo (BU)	construcción paso superior AP-1
Armiñón-Salvatierra (VI)	
Treviño (VI)	acondicionamiento
Pto. Etxegáragte [Alsasua-Idiazábal (SS)]	
N-VI (Villalba-Adanero/Benavente-A Coruña)	
Guadarrama-San Rafael (SG)	firme
Villacastín-Adanero (SG)	firme
Pto. Manzanal [Combarros-Torre Bierzo (LE)]	
Piedrafita (LU)	firme
Pto. de Piedrafita de Cebreiro [La Herrería (LE)-As Nogais (LU)]	
Pto. Campo de Arbol [Becerreá-Baralla (LU)]	
Piadela-Iñas (C)	
N-110 (S. Esteban de Gormaz-Plasencia)	
Ávila (AV)	circunvalación Ávila
Pto. Villatoro [Casas del Puerto-Villatoro (AV)]	
Pto. Tornavacas [Puerto Castilla-Tornavacas (CC)]	
N-111 (Medinaceli-Límite provincia Navarra)	
Túnel Pto. Piqueras [La Poveda (SO)-S. Andrés (LO)]	



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 (matr. Antes 1/2/2006)	902 150 156 (resto)
Honda	900 354 202
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
	404 + carretera o provincia
Vodafone	141 + carretera o provincia
Orange	2230 + tráfico

AUTOPISTAS
AUTOVÍAS
NACIONALES
TRAMO EN OBRAS
CARRETERAS AFECTADAS CON 7 Ó MÁS DÍAS DE NIEBLA
PUERTOS CON POSIBLES CADENAS O CERRADOS
PUERTOS CON POSIBLES CADENAS
CONDICIONES METEREOLÓGICAS ADVERSAS

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

LOS 'COLORES' DE LA NIEVE

La información sobre el estado de las carreteras en invierno se facilita con una clave de colores que indica la gravedad de la incidencia y la posibilidad de circular. Estos son los 'colores' de la nieve.

VERDE: COMIENZA A NEVAR

La circulación resulta poco afectada. Los límites de velocidad son 100 km/h (autopistas y autovías) y 80 km/h (carreteras convencionales). Los camiones tienen prohibido adelantar. Evite los puertos de montaña e incremente la precaución en zonas húmedas y altas.

AMARILLO: CARRETERA ALGO CUBIERTA. Los camiones y vehículos articulados deben detenerse; el resto, circular a 60 km/h como máximo. Reduzca la velocidad en curvas y pendientes, evite maniobras bruscas, coloque las cadenas y mantenga la distancia de seguridad. Si carece del equipo necesario, deténgase en el área de servicio más próxima.

ROJO: CARRETERA CUBIERTA. Camiones, autobuses y vehículos articulados tienen prohibido circular; a los demás, se les recomienda aplazar los viajes no estrictamente necesarios. Las cadenas son imprescindibles. No circule a más de 30 km/h. Extreme la precaución.

NEGRO: INTRANSITABLE. La nieve o el hielo hacen imposible circular. Si no puede continuar, deje el vehículo donde no obstaculice, apague el motor y diríjase a un lugar resguardado. Si no hay ninguno cerca, avise a los servicios de emergencia y permanezca dentro del coche con la calefacción encendida.

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Lumbreras (LO)]	
	Pto. El Perdón [Legarda-Astrain (NA)]	
N-120 (Logroño-O Porriño/A-52)		
	Nájera (LO)	
	Pto. La Piedraja [Villafranca-Zalduendo (BU)]	
	Ourense (OU)	
	Alto Guitara [Pantón-Olleros (LU)]	
	Alto Fontefría [La Cañiza-A Lamosa (PO)]	
N-122 (Zaragoza-Portugal por Zamora)		
	Ágreda (SO)	
	Pto. de El Madero [Aldeapozo-Matalebreras (SO)]	
	Aranda de Duero-Roa (BU)	firme
	Lím. prov. Valladolid-Frontera Portugal (ZA)	
N-130 (Lecumberri-Tolosa)		
	Pto. Azpiroz [Lecumberri-Betelu (NA)]	
N-135 (Pamplona-Valcarlos)		
	Pto. Erro [Agorreta-Erro (NA)]	
	Pto. Ibañeta-Roncesvalles [Roncesvalles-Valcarlos (NA)]	
N-141 (Girona-Francia por El Portillón)		
	Pto. El Portillón [Bossot (L)-Francia]	
N-145 (La Seu d'Urgell-Andorra)		
	La Seu d'Urgell (L)-Andorra	
N-152 (Ripoll-Puigcerdá)		
	Pto. de Tosses [Ribes Freser-Puigcerdá (GI)]	
	Puigcerdá (GI)	
N-211 (Alcolea del Pinar-Fraga)		
	Alcolea Pinar-Lím. prov. Teruel (GU)	
	Pto. Bañón [Caminreal-Cosa (TE)]	
	Pto. Las Traviesas [Castel Cabra-Gargallo (TE)]	
	Ventas Valdealgorfa-lím prov. Tarragona (TE)	
N-230 (Tortosa-Francia por Valle de Arán)		
	Accesos túnel de Vielha [Sopeira-Vielha (HU/L)]	
N-232 (Vinarós-Santander)		
	La Vallivana-lím. prov. Teruel (CS)	
	Pto. de Querol [Virgen Vallivana-Morella (CS)]	
	Pto. Torre Miró [Morella-lím. prov. Teruel (CS)]	

Ambas mesetas, Aragón, La Rioja, interior cantábrico y las sierras de Granada, las zonas más 'castigadas'

INVIERNO: DÓNDE Y CUÁNDO

El invierno se presenta en España de maneras muy diversas. En algunas zonas del sur, apenas si produce incidencias en las carreteras, mientras que en zonas de montaña y del centro, las carreteras sufren fuertes embates. Además, el período en el que persiste peligro por la meteorología va desde noviembre hasta marzo.



Las incidencias invernales sobre las carreteras comienzan, en la España peninsular, fundamentalmente en el mes de noviembre, abarcando una amplia zona del centro y norte de España, con alguna repercusión en Sierra Nevada y sus alrededores. En diciembre, este área se extiende por el noroeste del país hasta casi alcanzar la costa atlántica, mientras que en el pirineo aragonés y zonas localizadas de las serranías de Jaén, Granada y Murcia comienzan a registrarse episodios de importancia.

Durante enero y febrero, la 'mancha invernal' alcanza la mayor extensión (ver infografía): abarca las dos mesetas, Aragón, Navarra, La Rioja, interior de Galicia, interior cantábrico, Jaén, Granada y llegando por el este, hasta el Mediterráneo; y por el oeste, hasta Portugal y casi el Atlántico.

LAS VÍAS MÁS CASTIGADAS

Las carreteras N-611 (Cantabria y Castilla y León), la N-630 (Asturias y Castilla y León), N-420 (Castilla-La Mancha y Aragón), A-52 (Galicia y Castilla y León), A-6 (Madrid-Castilla y León y Galicia) y A-1/AP-1 (Madrid y Castilla y León) son las que mayor número de incidencias por inclemencias meteorológicas registran.

Uno de los aspectos que se viene observando es que, cuanto mayor es el índice de gravedad de la incidencia, menor es la extensión; y que las incidencias más graves (nivel negro) se producen en las zonas llanas cercanas a los puertos de montaña, donde, lógicamente, el número de incidencias es más numeroso.

Por último, los episodios de nevadas suelen reunirse en torno a un mes, habitualmente diciembre-enero, aunque en los últimos años se está retrasando y tienen lugar entre enero y febrero. ◆

CARRETERA / POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Valdealgorfa (TE)	
Pina de Ebro-Zaragoza (Z)	
N-240 ((Tarragona-San Sebastián)	
Coll de L'Illa [Valls-Montblanc (T)]	
Puerto Barazar [Ubidea-Ceanuri (BI)]	
N-260 Eje Pirenaico (Portbou-Sabiñánigo)	
Puerto El Cantó [Vallerols-Vilamur (L)]	
Puerto Cotefablo [Linás Broto-Yésero (HU)]	
Castarnés-Sabiñánigo (HU)	
N-320 (La Gineta-Venturada)	
Puerto Tórdiga [Villar Saz-Almodóvar (CU)]	
Monasterio (GU)	trazado y
N-322 (Córdoba-Valencia)	
Úbeda-Villacarrillo-Villanueva Arzobispo (J)	
Puerto Los Pocicos [Alcaraz-Robledo (AB)]	
Requena (V)	
N-330 (Almansa-Puerto de Somport)	
Requena-Utiel (V)	
Daroca-Cariñena (Z)	
Puerto Paniza [Paniza-Mainar (Z)]	
Puerto Monrepós [Arguis-Lanavé (HU)]	
Puerto Somport y accesos a Candanchú [Canfranc-frontera Francia (HU)]	
N-340 (Chiclana de la Frontera-Molins de Rei)	
Albuñol-Límite prov. Almería (GR)	desdob. calzada
Alicante (A)	N-338
Puerto Carrasqueta [Jijona-Alcoy (A)]	
Tarragona (T)	
Puerto Ordal [Subirats-Vallirana (B)]	

Lluvia y niebla, los elementos meteorológicos que más influyen en los accidentes invernales

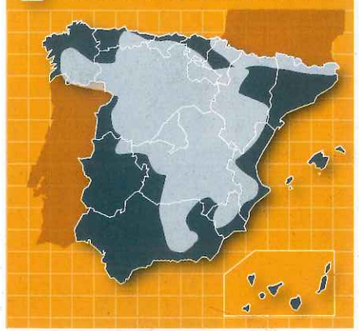
LOS PEORES "TRAGOS"

Durante el invierno pasado, en España se produjeron 21.122 accidentes mortales. Diciembre fue el mes con más accidentes (7.481), seguido de enero (6.901) y febrero (6.740). Incluso en invierno, la mayoría de los accidentes en España se produce con buen tiempo (80%), como es lógico en un país con la climatología mediterránea. No obstante, la lluvia es el fenómeno que más influye en la accidentalidad y bajo ella se produce el 62% de los siniestros que tienen lugar con 'mal tiempo'. Por detrás de la lluvia, la niebla se configura como el elemento invernal más peligroso, ya que está detrás del 12,8% de los siniestros, el doble que los que se producen con nieve (6,4%) o viento (5%) y muy por delante del granizo, que apenas aparece en el 1,4% de los accidentes del invierno.

DÓNDE 'PEGA' EL INVIERNO

Las Meseta central y las áreas de montaña son las zonas donde los fenómenos meteorológicos tiene más incidencia en la carretera.

Áreas con metorología adversa en invierno



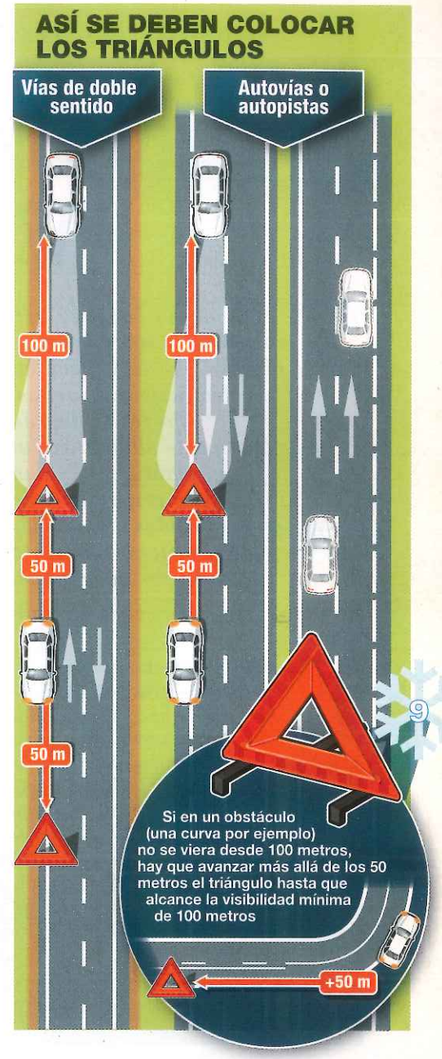
OJO CON LA NOCHE.

La mayor parte de los accidentes durante el invierno se producen en vías convencionales (31%) o de otro tipo, dejando muy atrás a las autopistas (3%) y autovías (9%). La calzada se encuentra en el 78% de los casos seca y limpia; mojada, sólo en el 16%; helada, en el 1,6%; umbría, en el 1,3%; y nevada, en el 0,9%, lo que viene a confirmar que el estado de la vía tiene una influencia más bien escasa.

Otro aspecto a tener en cuenta es que el 38% de los accidentes en invierno sucede de noche o durante el crepúsculo (4,7%). Y de ellos, un 15%, con iluminación insuficiente. De ahí que la frase de "ver y ser vistos" y todos los consejos relativos al cuidado de las luces, limpieza de los mismos e, incluso, uso durante el día cobren especial importancia.

Y por último, en caso de incidencia, recuerde: póngase el chaleco y coloque los triángulos. ◆

ASÍ SE DEBEN COLOCAR LOS TRIÁNGULOS



N-400 (Toledo-Cuenca)	
Tarancón-Horcajada Torre (CU)	construcción A-40
Puerto Cabrejas [Naharros-Cuenca (CU)]	
N-403 (Toledo-Adanero)	
Toledo-Almorox (TO)	señalización horizontal
Torrijos-Val de Sto. Domingo (TO)	firme y constr. A-40
Puerto Paramera [El Barraco-Ávila (AV)]	
Ávila (AV)	construcción carril veh. lentos
N-420 (Montoro-Reus)	
Fuencaliente-lím. prov. Cuenca (CR)	
Mota Altarejos-Villar de Olalla (CU)	
Puerto Rocho [Fuentes-Reillo (CU)]	
Cañete-lím. prov. Valencia (CU)	
Teruel-Perales Alfambra (TE)	firme
Ptos. El Esquinazo y Sant Just [Perales Alfambra-Escucha (TE)]	
Mora La Nova-Riudecols (T)	
N-430 (Badajoz-Albacete)	
Presa García Sola-Intersec. N-502 (BA)	
Lím. prov. Badajoz-Fuente Retama (CR)	firme
Albacete-Almansa (AB)	
N-502 (Ávila-Córdoba)	
Mengamuñoz-Cuevas del Valle (AV)]	
Puerto de Menga [Mengamuñoz-Fonda Sta. Teresa (AV)]	
Pto. del Pico[Venta del Obispo-Cuevas Valle (AV)]	
Velada-Sevilleja Jara (TO)	mejora sist. contención
Lím. prov. Badajoz-lím. prov. Córdoba (CR)	
N-525 (Benavente-Santiago de Compostela)	
Mombuey-Lím. Ourense (ZA)	

Durante las fiestas, la incidencia de las bebidas alcohólicas y el cansancio suben

ALCOHOL Y CANSANCIO, PAREJA DE CUIDADO

El alcohol y la fatiga o la somnolencia son dos de los peligros que se 'agazapan' tras las fiestas navideñas. Prever medios de transporte alternativos al automóvil o hacer un consumo responsable de las bebidas alcohólicas pueden evitarnos un susto muy grave.


Lucía RIVAS

El período de fiestas navideñas esconde dos peligros ocultos: el alcohol y la fatiga. Durante estos días de celebraciones, quien más quien menos debe asistir a comidas familiares, de empresa o, simplemente, de amigos o a 'copas' de celebración en los lugares de trabajo. En todas ellas, todos bebemos algo más de lo que acostumbramos, muchas veces sin tener en cuenta que luego debemos conducir. Así, el director general de Tráfico, Pere Navarro, ya alertó el año pasado de la necesidad de, en estas fiestas, hacer un consumo responsable de las bebidas alcohólicas, e incluso los panales de información variable de las carreteras lo recordaron durante las pasadas navidades.

En este sentido, una jornada de controles de alcoholemia realizada recientemente en una autovía cercana a Madrid destapó que un 6% de los conductores que fueron detenidos para realizar la prueba dio positivo en la misma.

Además, los médicos alertan del peligro no sólo de conducir con un grado de alcoholemia alto (ver infografía), sino del riesgo añadido que supone la ingestión de alcohol incluso en bajas cantidades. De hecho, en las personas con poca costumbre se produce un alto nivel de somnolencia incluso cuando se encuentran por debajo de los niveles de alcoholemia legalmente permitidos para conducir, con el consiguiente peligro de accidente, debido al cansancio o a la distracción. Y no digamos ya en los casos de que la 'fiesta' se prolongue hasta 'las tantas' y aparezca el peligroso coctel alcohol-cansancio.

VIAJES PROLONGADOS.

Por otro lado, en Navidades son habituales las reuniones familiares para comidas y cenas, y, en muchos casos, éstas son precedidas por un viaje más o menos largo desde el lugar de residencia hasta las zonas donde viven los familiares. También mucha gente opta por vacaciones en lugares apartados o por aprovechar los días de asueto para visitar las innumerables fiestas que se organizan. Estos viajes prolongados –a veces a largas distancias–, que se realizan tratando de llegar en el menor tiempo posible o 'estirando' al máximo el período de vacaciones, provocan un cansancio que puede degenerar en accidente por fatiga, somnolencia o, simplemente, despiste. ◆

EL ACCIDENTE...

Tras ocho horas de viaje

Habían salido de Málaga hacia Cantabria a las 16:30 h. Iban cinco personas. A las 02:00 h., en Luena (Cantabria), en la N-623 (Burgos-Santander) el turismo en el que viajaban se sale de la vía en una curva a la izquierda y choca con la valla de protección. Al parecer, la somnolencia, el cansancio por el largo viaje y lo avanzado de la hora fueron las causas. El resultado, un muerto, dos heridos graves y dos heridos leves.

EL ACCIDENTE...

Ni vio las luces...

Sábado. 06:30 h. de la madrugada. En Don Benito (Badajoz), en un tramo recto de la N-430 (Torrefresneda-Albacete), el conductor de un Opel "Corsa" va frenando para efectuar un cambio de dirección a la izquierda y entrar a una finca particular. Un Renault "Laguna" que iba con exceso de velocidad (120 km/h) colisiona en el lateral posterior izquierdo a pesar de que ve la luz de frenado. El conductor iba bajo la influencia de bebidas alcohólicas –0,52 mg/l.– y acabó con la vida del otro conductor.



NO SE ARRIESGUE POR EL ALCOHOL

Límites legales

	En aire espirado	En sangre
General	0,25 mg/l.	0,5 gr./l.
Profesionales	0,15 mg/l.	0,3 gr./l.
Noveles	0,15 mg/l.	0,3 gr./l.

Tanto bebes, tanto arriesgas

Nivel de alcoholemia por...	El riesgo se multiplica
de 0,3 gr/l a 0,5 gr/l	x2
de 0,5 gr/l a 0,8 gr/l	x5
de 0,8 gr/l a 1,5 gr/l	x9
de 1,5 gr/l a 2,5 gr/l	x20
a partir de 3 gr/l	x40



CONSEJOS PARA UN VIAJE

Evite los charcos. Uno de los peligros de la lluvia es el acquaplanning. Se produce cuando el neumático no puede evacuar el agua y pierde 'agarre' con la calzada. Puede evitarlo no circulando sobre grandes charcos o zonas de agua embalsada. Y si se encuentra con este problema, mantenga firme la dirección, levante el pie del acelerador y no toque el freno hasta recuperar la tracción.

Alcohol para descongelar. Si una cerradura se congelada –por el frío nocturno o por aparcar en una zona invernal–, un poco de alcohol puede ayudar a descongelarla…

Cuidado con la calefacción. La calefacción para eliminar el vaho del parabrisas puede producir somnolencia, sobre todo por la tarde-noche, después de comer o tras varias horas de viaje… Abra un poco la ventanilla, y el aire fresco contrarrestará el efecto.

Cargue el móvil. Antes de salir de viaje compruebe si está cargado y tiene saldo. Ante cualquier incidencia –y más en parajes poco concurridos– puede ser ideal para avisar y sacarle de un apuro.

Cómo frenar en invierno. Con frenos convencionales, si pisa el freno a fondo, bloqueará las ruedas y perderá el control con la dirección –el coche seguirá recto o se producirá un vuelco o trompo–. Para evitarlo, mantenga una presión constante en el pedal, levante el pie cuando vayan a bloquearse y vuelva a pisar con suavidad y firmeza.

Con ABS la frenada es diferente. Éste suelta la presión del freno para evitar el bloqueo y vuelve a apretar cuando es necesario; por ello, el conductor debe pisar a fondo y no soltar cuando oiga un zumbido y una vibración en el pedal (señal de que el ABS entra en funcionamiento).

Contra el vaho, un trapo. La humedad ambiental y el frío se condensan en el parabrisas en forma de vaho, impidiendo ver. Con la calefacción o el aire acondicionado dirigidos hacia el mismo solucionará el problema. Un trapo es también suficientemente eficaz.

Encienda la luz de cruce. En invierno, las horas de luz y la visibilidad son menores. Puede circular con la luz de cruce durante el día. La UE calcula que generalizar su uso reduciría un 5% los accidentes mortales –otros estudios hablan del 20%–. Además, no sólo aumenta la visibilidad, sino que se estiman mejor la distancia de los demás vehículos.

Cómo secar los frenos. Si pisa zonas encharcadas, tras una noche de lluvia o con mucha humedad, los frenos podrían mojarse y perder eficacia. Una serie de toques cortos y suaves al freno secarán las pastillas y volverán a funcionar adecuadamente.

Escuche las previsiones para los días y lugares de desplazamiento. Se evitará problemas en el camino y podrá, en caso de mal tiempo, buscar un camino alternativo –o suspender el viaje si es necesario– y añadir al equipaje elementos para las inclemencias.

LLEVE CADENAS.

De noviembre a marzo, lleve siempre cadenas en el maletero y estará preparado para nevadas. En caso necesario, poner las cadenas es la asignatura 'pendiente' de muchos.

Aunque ya hay 'cadenas' de tela plástica (65-120 €), más fáciles de poner (se coloca la banda textil sobre el neumático y se mueve el coche hasta cubrirlo), son más utilizadas las 'clásicas' (20-100 €). Éstas se colocan situando el aro en la parte interna del neumático; luego se cubre con la cadena, se tensa y se amarra por la exterior. Conviene ensayar alguna vez antes de salir de viaje, ya que en condiciones de poca luz, baja temperatura y nevada puede resultar algo complicado. También modelos de palas (285-400 €): ocupan más espacio en el maletero y exigen haber fijado antes una pieza a la llanta, pero su montaje es algo más sencillo.



REPUESTOS OBLIGATORIOS

Hay una serie de elementos que obligatoriamente debe llevar en su vehículo (chaleco, triángulos, rueda y lámparas de repuesto y herramientas para cambiarlas). No sólo debe llevarlas por el miedo a la multa, sino porque son elementos para su seguridad y para evitar quedarse tirado innecesariamente.

Director: Jesús Soria. **Redactores-jefe:** Juan M. Menéndez y J. Ignacio Rodríguez. **Textos:** Juan M. Menéndez. **Diseño:** José Bélamo. **Fotografía:** Paul Alan Putnam. **Infografías:** Dlirios. **Mapa:** Charo Laiz. **Edita:** Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).

El buen uso de los reposacabezas nos puede salvar el cuello en el caso de un alcance o un frenazo brusco. Sin embargo, un estudio de la Fundación Mapfre demuestra que la mayoría no sabe cómo colocarlo. Para que nos proteja, debemos ponerlo a la altura de los ojos y acercarlo lo más posible a nuestra cabeza.



Ejemplo de un reposacabezas mal colocado.

Reposacabezas:

El 40% de los conductores no lo usa correctamente

NO SABEMOS COLOCARLO

Marian GARCÍA

Dos de cada cinco conductores ponen en peligro su cuello bien por un uso incorrecto del reposacabezas, por deficiencias técnicas de este elemento de seguridad o por ignorancia. De hecho, el 75% de los conductores no sabe cómo se debe colocar para evitar el tan temido y a la vez frecuente "latigazo cervical". La Fundación Mapfre ha realizado un estudio sobre el uso del reposacabezas fotografiando a mil conductores al volante en tres ciudades españolas. Según este estudio, el 40% no lo utiliza correctamente y de ellos, más de la mitad, el 22%, lo hace rematadamente mal, poniendo en peligro incluso su integridad.

El buen uso de los reposacabezas depende de dos cuestiones. La primera, de que esté colocado a una altura adecuada, es decir, que la parte superior rebase claramente la altura de las orejas del conductor. La segunda condición es que la cabeza del conductor esté lo más pegada posible al reposacabezas: lo mejor a 6 ´0 7 centímetros.

El estudio refleja otros datos significativos. Por ejemplo, que la edad de los conductores no influye en el buen o mal uso de este elemento. Sí hay diferencias según el sexo: las mujeres lo emplean bien en el 75% de los casos frente al 52% de los conductores varones. Ahora bien, en lo que fallan más las mujeres es en la distancia de colocación de su cabeza. La colocación del asiento también es fundamental hasta el punto de que llevar el asiento más retrasado y reclinado de lo adecuado multiplica las posibilidades de sufrir un latigazo cervical en caso de colisión o frenazo brusco. Respecto al tipo de vehículo, el reposacabezas se utiliza peor en las furgonetas y en los utilitarios pequeños; en éstos últimos, además, los efectos de un golpe se dejan notar mucho más. ◆

DEBE ESTAR CERCA DE LA CABEZA Y SU PARTE SUPERIOR SOBREPASAR LA ALTURA DE LAS OREJAS

ELLAS LO EMPLEAN MEJOR

El 75% de las mujeres conductoras utiliza correctamente el reposacabezas frente al 52% de los hombres. No obstante, las mujeres tienen más probabilidades de sufrir un esguince cervical. La causa es la postura que adoptan al conducir, con el cuerpo ligeramente avanzado en el asiento. Un error en el que incurren especialmente las mujeres de mediana edad, entre 30 y 50 años.

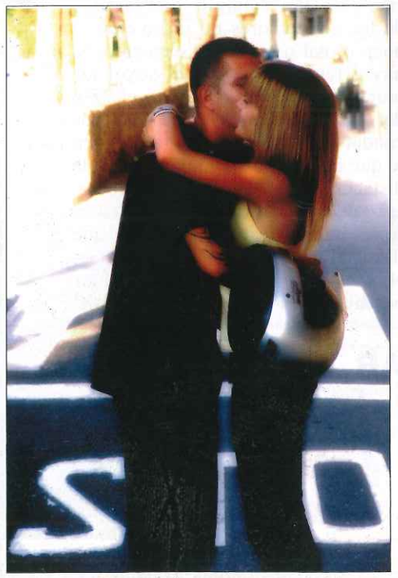




Emociones al volante: alguna, como el temor, incide positivamente en la seguridad

¿QUIÉN DIJO MIEDO?

Conducir provoca emociones, generalmente positivas, ya que a la mayor parte de los conductores españoles les pone de buen humor y les divierte; y, curiosamente, sufren menos accidentes que los conductores tristes y pesimistas. Además, el miedo produce conductas más seguras, según los resultados de un estudio presentado por Attitudes.



Los conductores alegres sufren menos accidentes.

J.I.R.

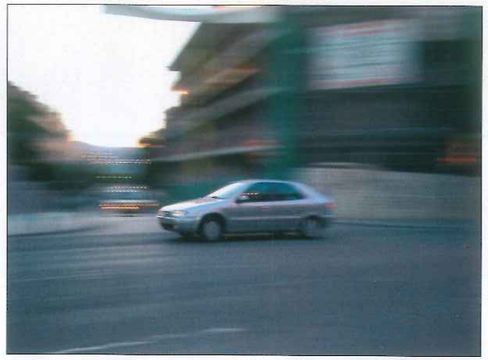
La actividad de conducir en España se asocia con emociones positivas: el 90% de los conductores señala que conducir le pone de buen humor, al 85% le divierte y al 72% le relaja. También en un alto porcentaje, los conductores aseguran que la conducción no les produce ansiedad, estrés o fatiga. Este efecto positivo se acentúa entre los conductores con edades comprendidas entre los 18 y 25 años y en los de más de 65. En el lado negativo de la balanza, sólo el 10% confiesa que conducir les pone de mal humor; casi el 15%, que le aburre; y algo más del 27% asegura que les produce tensión. Son algunos de los datos presentados por Attitudes en las jornadas de reflexión sobre la conducción emocional y su influencia en la seguridad vial, celebradas recientemente con el lema "¿Conduces tú o tus emociones?".

Curiosamente, el miedo es el estado emocional que más afecta al comportamiento de los conductores. No un miedo equiparable al pánico, que sin duda agarrotaría a cualquiera, sino un miedo que se traduce más bien en una preocupación por el comportamiento de los demás conductores.

ANTE SITUACIONES AMENAZANTES. Según los expertos, el miedo es una emoción que se produce ante una amenaza o peligro que produce ansiedad, y en la que tendemos a la protección. El motivo más común de miedo es la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico. En este sentido, la población española tiene miedo de los demás conductores (81,8%) y no de las propias conductas que desarrolla.

Así, bajo un estado emocional de miedo, los conductores tienden a realizar cambios hacia conductas positivas y seguras: prestar más atención (67,2%), arriesgarse menos (58,5%), cometer menos errores e infracciones (34,9%), respetar más la distancia de seguridad (41,3%), realizar menos adelantamientos (49,2%) y aumentar conductas de respeto (25,3%).

Pero no todas las emociones negativas, como el miedo, inciden positivamente en la seguridad vial. Por ejemplo, con aburrimiento se presta menos atención y bajo la irritación y la indignación nos olvidamos del respeto a los demás conductores y asumimos más riesgos.





INTELIGENCIA EMOCIONAL. La mayoría de conductores españoles (55%) presenta un nivel medio de inteligencia emocional en la conducción. A ellos le siguen los conductores de inteligencia emocional alta (27,8%) y baja (17,1%).

De todas las variables relacionadas con las emociones, la inteligencia emocional es la que más influye en la seguridad vial. Ser inteligente emocionalmente en la conducción es saber gestionar las emociones para no dejarnos arrastrar por ellas cuando éstas afectan negativamente a nuestra seguridad. Es decir, a mayor inteligencia emocional menos posibilidades de tener accidentes de tráfico.

En términos generales, según el estudio, las conductoras españolas son más inteligentes emocionalmente en el tráfico que los hombres y, además, forman parte del grupo de riesgo bajo, conducen más despacio, generalmente se ven menos implicadas en accidentes de tráfico y reciben menos multas que los conductores.

Del estudio se desprende un último aspecto de interés, como es que los conductores alegres y optimistas sufren menos accidentes de tráfico (43% y 42,8%, respectivamente) que los que tienen un carácter triste y pesimista (72% y 61%, respectivamente). Estos datos confirman otros estudios europeos. ◆

LO QUE GUSTA Y LO QUE NO

Lo que más le gusta al conductor español es los beneficios del automóvil frente a otros medios de transporte. Sobre todo por la comodidad, ahorro de tiempo, movilidad, independencia y libertad que proporciona.

Lo que menos agrada a los conductores son las cuestiones relacionadas con la seguridad. También molesta el comportamiento de "los demás" conductores: el incumplimiento de las normas de tráfico; que realicen adelantamientos forzosos; y a la impaciencia de los demás conductores.

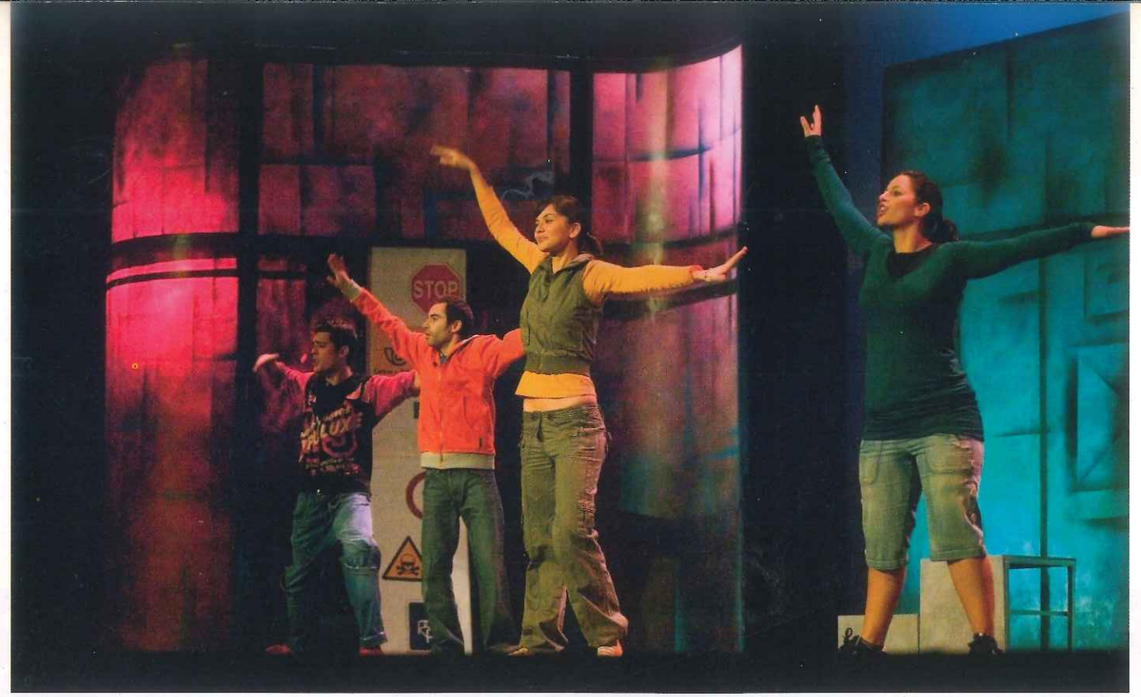
EL CONDUCTOR MÁS INTELIGENTE, UNA MUJER

El conductor español emocionalmente más inteligente responde, según el estudio de Attitudes, al siguiente perfil:

- Mujer.
- Mayor de 46 años.
- Más de 21 años de experiencia al volante.
- Realiza una conducción lenta y segura.
- No le gusta ni relaja especialmente la conducción.

EL PROBLEMA DE LA ANSIEDAD

En general, mantener un cierto nivel de ansiedad puede facilitar que el organismo emita la respuesta adecuada en el momento necesario, pero si está siempre presente, incapacita para llevar una vida normal. De hecho, son muchos los conductores que, aunque no lo manifiestan por vergüenza, experimentan ansiedad cada vez que tienen que conducir por puentes, autopistas o autovías, vías urbanas, tráfico denso, incorporaciones, etc. En este caso, la ansiedad puede deteriorar las capacidades necesarias, porque dispersa o dirige la atención hacia cosas irrelevantes, disminuye la exactitud e incrementa el tiempo necesario para identificar objetos situados en la periferia del campo visual. Además, aumenta la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico y lleva, en casos extremos a la aparición de un ataque de pánico.



Una obra de teatro de la DGT incide en la importancia de ser responsables en materia de tráfico

LA SEGURIDAD VIAL, A ESCENA

Durante los próximos meses, adolescentes de todo el país podrán asistir a una obra de teatro musical, "133.6 FM. En el espacio interior", realizada por la DGT, que pretende hacer hincapié, de forma entretenida, en la importancia de actuar con responsabilidad en diferentes aspectos de la vida: el tráfico, los estudios, la relación con los padres…

Helena GIL
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Sube el telón y empieza a sonar una música. Entran en escena cuatro adolescentes con cara de duda. No se conocen y tampoco saben cómo han ido a parar a ese extraño lugar. Pero tienen algo en común: los cuatro escuchaban el mismo programa de radio, "El Cruce", justo antes de ser trasladados a esa especie de nave espacial. Así comienza la representación de *"133.6 FM En el espacio interior"*, una obra de teatro musical realizada por la Dirección General de Tráfico (DGT), y dirigida a adolescentes, que pretende, a través de las conversaciones y canciones de los cuatro protagonistas, recordar a los jóvenes la importancia de ponerse siempre el casco, respetar las señales, abrocharse el cinturón o no beber y conducir.

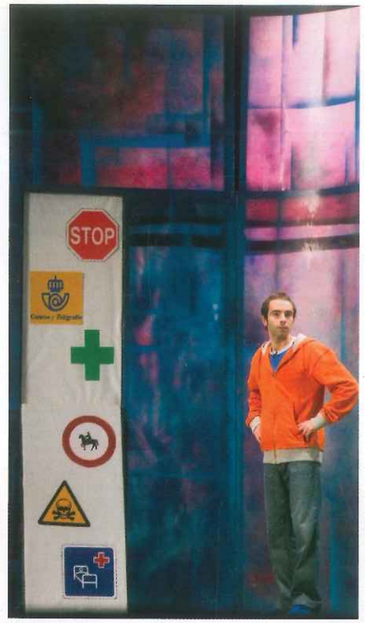
La obra termina con un final sorprendente pero antes los cuatro personajes, deberán enfrentaránse a diversos enigmas. Y para resolverlos tendrán que trabajar juntos los cuatro personajes, que representan personalidades bien distintas: María, la prudencia y el equilibrio; Paula, la inseguridad y los miedos; Rafa, la racionalidad y el análisis; y Juanma, la aventura y el riesgo.

POR QUÉ TEATRO. En 1994, la DGT, afín al espíritu innovador de la educación tras la entrada en vigor de la LOGSE, elige el teatro como un recurso más para difundir mensajes de seguridad vial: *"Escogimos el teatro porque lo consideramos innovador y muy eficaz, una manera lúdica y atractiva de comunicar contenidos sobre seguridad vial fuera de las aulas"*, comenta Mari Cruz García Egido, de la asesoría pedagógica de la DGT. Y añade: *"La experiencia durante estos años nos ha demostrado que el teatro tiene gran aceptación por parte de todas las edades y, de hecho, además de para adolescentes, también hacemos representaciones para niños, mayores…"*. En total, más de un millón de personas han acudido a estas obras y casi la mitad de ellos son adolescentes.

LA ASIGNATURA PENDIENTE

Desde 1991, con la entrada en vigor de la LOGSE, en los colegios se imparte la educación vial de forma transversal, es decir, incluida dentro de otras asignaturas como lengua y matemáticas. Sin embargo, actualmente se debate la posibilidad de incluirla en la nueva asignatura de Educación para la Ciudadanía y los Derechos Humanos. De hecho, la Fiscalía General de Estado ha solicitado que la educación vial sea una enseñanza obligatoria en institutos y colegios.

EL CASCO, CON RITMO. "Tráfico y Seguridad Vial" asistió a una representación y pudo comprobar como el público aplaudía cada canción y comentaba aspectos de la obra una vez finalizada. Lo que más gustaron fueron las canciones, porque, como nos comentaron Diana y Daniel, alumnos del IES Galileo Galilei (Madrid), *"con el ritmo y la música te incitan a ponerte el casco, pero sin que te des cuenta, el mensaje se mete sólo con la música"*. Su profesor, Pedro Morato, coincide con ellos y asegura que le parece *"fundamental el papel que realiza esta obra de repaso del cumplimiento de las normas, porque se explica porqué hay que cumplirlas y las graves consecuencias que conlleva no hacerlo"*. Por su parte, Carlos Ibarra –director de la obra– considera que la clave está en la relación entre el personaje de Juanma, que bebe y luego conduce su moto, y los otros tres, que condenan su comportamiento: *"Al final de la obra es Juanma quien tiene envidia de los otros tres, que no se drogan ni beben pero hacen lo mismo que todos los adolescentes con diversión y placer"*. De hecho, opina que lo mejor que puede conseguir la obra es que *"los chavales que vengan a verla y sean como Juanma, empiecen a tener envidia de otros jóvenes e imiten esos comportamientos"*.



La DGT espera llegar al mayor número de jóvenes posible y tiene previsto, a partir de enero, entregar un CD con las canciones de la obra a todos los asistentes y publicar, además, una página web, con todo lo referente a la obra, y también información específica y actualizada sobre otras actividades que se realicen en la ciudad donde se represente. ◆

HABLAN LOS ACTORES

CARLOS HIDALGO, "RAFA"
"Hay jóvenes muy responsables"

"No todos los jóvenes incumplen las normas, muchos conducen bien, no beben y se ponen su casco siempre; pero también hay personas de todas las edades que, sin beber ni drogarse, son un peligro en carretera por exceso de velocidad…", asegura el actor que encarna al personaje que representa la lógica que además considera *"muy buenos los anuncios que hace la DGT ahora, porque, aunque sean fuertes e impactantes, muestran la realidad tal y como es"*.



NORA CALLEJO, "PAULA"
"Beber y conducir la moto es incompatible"

"Esta obra desmiente el mito que tienen muchos adolescentes de que, a pesar de que beban, 'controlan' y pueden conducir su moto", dice la actriz que representa a la chica miedosa que reconoce que, *"por desgracia, hay jóvenes que piensan como Juanma, que quien se pone el casco es un 'pringao'"*. Además opina que el teatro puede llegarles más, porque *"lo que decimos en la obra ya lo saben, pero con la representación, la música y las canciones hacemos de nuevo hincapié de una manera más divertida"*.



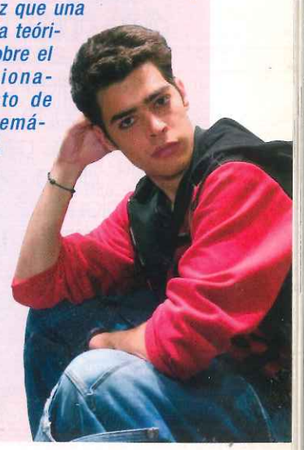
TERESA HERNANDO, "MARÍA"
"La educación vial, mejor desde niños"

"María" representa la prudencia y considera necesaria *"la educación desde pequeños como medio para mejorar la seguridad vial"*. Cree que los jóvenes pueden tener moto o coche *"siempre que tengan la educación necesaria para ello"*. Al igual que a los demás actores, le parece bien que se premie a los responsables *"con campañas dirigidas a los que cumplen las normas, felicitándoles, pero no con premios materiales, porque no hay mejor regalo que la propia vida"*.



JORGE CORRALES, "JUANMA"
"La moto te puede matar"

Su personaje es el más rebelde y atrevido, y asegura 'controlar' al conducir su moto a pesar de haber bebido. Nada más distinto de la opinión del actor: *"Educación y responsabilidad son imprescindibles para poder conducir, porque una moto o un coche pueden ser un medio de transporte estupendo, pero también una máquina que te puede matar"*. Le parece que aprender seguridad vial con canciones y bailes es *"mucho más divertido y eficaz que una charla teórica sobre el funcionamiento de un semáforo"*.





Otra 'fórmula' para fomentar la seguridad en ciclomotor: decora tu propio casco

PÍNTALO, PÓNTELO

Con colores e imaginación no es difícil convertir un casco de moto en una pieza única. Desde hace unos años, cientos de chavales participan en talleres donde decoran sus cascos para exhibirlos después sobre sus ciclomotores. Nada de echárselo al brazo o dejarlo olvidado en casa: el casco en la cabeza, que todos lo vean.

Carlos NICOLÁS FRAILE

Recientemente, la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha publicado un manual para promover el uso del casco protector a nivel mundial, donde afirma que es "*la forma más efectiva de reducir las heridas en la cabeza causadas por accidente de bici y moto*", pues "*reduce el peligro de muerte en un 40% y la gravedad de las heridas en un 70%*". Pero todavía muchos siguen sin ponérselo. El pasado verano, treinta ciclomotoristas murieron durante julio y agosto: la mitad no llevaba protección alguna en la cabeza.



Dando otra vuelta de tuerca, la Fundación Mapfre colabora desde hace un par de años con institutos, ayuntamientos y asociaciones para implicar a estos conductores jóvenes en la seguridad vial. Inicialmente, la Fundación Mapfre empezó a regalar cascos a chicos de 14 a 16 años, pero vieron que eso no era efectivo. Por ello, sus directivos pensaron en que decoraran ellos mismos sus cascos y comenzaron a organizar talleres gratuitos de decoración con pintura en pistolas a presión (aerografía). "*Compagina las habilidades artísti-*





➤ *Cada alumno del taller de aerografiado recibe un casco blanco y lo decora a su gusto.*

"LA MOTIVACIÓN PARA LOS CHAVALES ES LLEVAR EL CASCO CON SUS PROPIOS DISEÑOS"
ANTONIO GARCÍA, (FUNDACIÓN MAPFRE)

cas con la seguridad vial, la motivación para los chavales es llevar el casco con sus propios diseños", asegura Antonio García, director técnico del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. En dos años de cursos, más de 400 adolescentes de Zaragoza, Málaga, La Rioja, Teruel, Madrid, Ciudad Real o Sevilla han convertido sus cascos en piezas exclusivas, únicas en el mundo. "*Cada curso dura ocho horas, con unos 15-20 alumnos, casi todos adolescentes* –explica Javier Conde, monitor responsable de estos talleres–. *El formato es para inexpertos y no hace falta saber de dibujo: sobre un casco en blanco damos un fondo de color; encima, dibujamos con plantilla o a mano alzada y al final, una capa de laca. Usamos varios tipos de pistolas y pinturas que no dañan el policarbonato del casco. Todo lo hacen ellos; yo sólo doy la capa de laca, porque es una sustancia tóxica*".

PINTAN SUS CASCOS. Uno de los ayuntamientos que organiza estos talleres de aerografiado es el de Pozuelo de Alarcón, en Madrid, como parte de un curso gratuito en el que además del casco, los alumnos obtienen la licencia de conducción de ciclomotor gracias a la colaboración de la DGT. En cuatro años, han participado más de 150 adolescentes y ya tienen lista de espera para el año que viene. Su organizador, el policía municipal Bienvenido Nieto, se muestra satisfecho de los resultados: "*Ha tenido buena aceptación, a los chavales les gusta porque ellos fabrican sus cascos y ellos los lucen*". Y Nieto asegura: "*Todavía no hay denuncias a ninguno de ellos por no llevar el casco*". Una de las alumnas destacadas del último curso fue Mónica Arce, de 15 años, que también un premio por su diseño, un cheque-regalo de 90 euros. "*Te dan el casco para que lo decores y te lo pongas; y es mejor llevarlo puesto* –dice Mónica–, *así el golpe se lo lleva él y no nuestra cabeza*".◆

OBRAS DE ARTE 'SALVAVIDAS'

Decorar un casco con diseños propios no es sólo cosa de niños, ni mucho menos. Los mayores pueden ser aún más forofos y pagar grandes cantidades por convertir cascos, motocicletas y hasta coches enteros en pequeñas obras de arte. Por ejemplo, un casco aerografiado a nuestro gusto por un profesional viene a costar entre 150 y 350 euros. Daniel Fernández, 'Danikxt', explica que *"es como pintar un coche. El casco queda igual que salido de fábrica, pero nuestros clientes pagan por llevarse algo raro, original, único"*. José Javier Álvarez, 'Jota', también se dedica a la aerografía y ha pintado desde tapas de depósitos de gasolina hasta guitarras eléctricas. *"Siempre trabajo sobre cascos nuevos, es raro que me traigan cascos con golpes o de poca calidad* –dice–. *El que va en moto sabe que la seguridad es lo primero"*. Normalmente, sus clientes saben lo que quieren y acuden a ellos con fotografías o bocetos. *"Los 'moteros' de ruta piden motivos indios, calaveras...; los de carretera, réplicas de cascos de pilotos famosos, como Alonso o Senna"*, afirma Daniel 'Jota' se dedica sobre todo a los encargos de pilotos profesionales que, para él, *"son los más trabajosos de hacer. Los más bonitos son los más sencillos"*.



Danikxt



Danikxt



JotaDesigns



Danikxt





La DGT edita un folleto sobre señalización dirigido a conductores iberoamericanos

¿QUÉ DICE ESTA SEÑAL?

Algunos conductores iberoamericanos que conducen en España ignoran el significado de algunas de las señales de tráfico. Por ello, la Dirección General de Tráfico (DGT) ha editado un folleto en el que explica su significado y la equivalencia con las de sus países de origen.

J. M. M.
Infografía: DLIRIOS

La llegada de trabajadores extranjeros a España tiene, también, un efecto sobre la seguridad vial. Algunos de ellos provienen de países donde la señalización es diferente y, ante algunas señales que desconocen, ignoran su significado. Por ello, la Dirección General de Tráfico (DGT) y el instituto Mapfre han editado un folleto informativo –coordinado por Horacio Botta-Bernans (Asesor de la Intendencia de Córdoba, en Argentina) y Lucas Facello (exdirector nacional de Transporte de Uruguay)– que se entrega a los conductores iberoamericanos cuando canjean sus permisos en España. El folleto, del que se han editado 250.000 ejemplares, muestra las señales españolas que pueden plantear problemas, junto a sus equivalentes de distintos países iberoamericanos y explica su significado. ◆





Fotomontaje: DLIRIOS

Asfaltar con neumáticos, algo más que ventajas medioambientales

CARRETERAS DE GOMA

Los neumáticos usados son un grave problema medioambiental. ¿Qué hacer con los 35 millones que generamos cada año? Pues desde hace unos años se experimenta con mezclas de asfaltos y polvo de caucho obtenido precisamente de neumáticos fuera de uso para conseguir mejores pavimentos en nuestras carreteras y, de paso, deshacerse limpiamente de un residuo contaminante.

Carlos NICOLÁS FRAILE
Infografía: Dlirios

De momento es algo experimental y sólo existen unos cuantos tramos de carretera asfaltados con neumáticos fuera de uso (NFU), unos 200 kilómetros en total, según el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX). Los primeros datan de 1994, aunque la mayoría se ha construido desde 2002. En la actualidad, todo parece propicio para el despegue definitivo de las 'carreteras de goma': desde julio, una ley prohíbe el vertido de NFU y obliga a los fabricantes a recogerlos y, al mismo tiempo, los ministerios de Fomento y Medio Ambiente en colaboración con el CEDEX han terminado el "Manual de Empleo de Caucho Procedente de NFU en Mezclas Bituminosas" y proyectan la construcción de una serie de tramos donde estudiar cómo se comportan estás mezclas según la técnica empleada, el tráfico o el clima. *"La viabilidad técnica ya está constatada a través de los tramos experimentales* –asegura José María Bermejo, director técnico de Signus, una de las empresas responsable de la recogida de los NFU–, *pero las posturas* [en la Administración] *son más bien conservadoras y prudentes y los pliegos de prescripciones técnicas tardan en ponerse en marcha"*. Juan Antonio Tejela, ingeniero de obras públicas y director de RENECAL, empresa de reciclado, lo confirma: *"Esto está empezando, el porcentaje de neumáticos usados para carreteras es todavía bajo"*.

NADA NUEVO. En realidad, no es algo nuevo. Los asfaltos modificados con neumático ya se utilizaban en los Estados Unidos hace más de 60 años. Con el tiempo, las mezclas mejoraron y, por ejemplo, en los años 60 se desarrolló en Suecia una mezcla asfáltica con caucho



➤ *El neumático triturado, la materia prima de las 'carreteras de goma'.*

35 MILLONES DE NEUMÁTICOS AL AÑO PARA CARRETERAS

Desde julio pasado, la Ley prohíbe el "*abandono, vertido o eliminación incontrolada de neumáticos fuera de uso*" y obliga los productores a recogerlos y gestionarlos correctamente. En España generamos alrededor de 300.000 toneladas de neumáticos fuera de uso, es decir, unos 35 millones de unidades anuales, de las que sólo aprovechamos una de cada cinco en recauchutados, reciclaje o como combustible. El resto, un 80%, queda amontonado en vertederos o abandonado, convirtiéndose en un residuo difícil de eliminar pues el neumático resiste el paso del tiempo y es muy contaminante y difícil de extinguir cuando arde. Desde octubre, dos entidades creadas por recicladores, gestores y productores –Signus y TNU– se encargan de esta nueva gestión medioambiental que, por cierto, ha encarecido los neumáticos nuevos entre 1€ para turismos y 40 € para camiones, según medidas y distribuidores.
Más información en www.tnu.es y www.signus.es

resistente a las ruedas con clavos y cadenas, que después también se llevó a carreteras de Alaska y otros estados norteamericanos.

El ingrediente estrella de estas 'carreteras de goma' es el caucho, que se obtiene de forma sencilla: una vez recogidos, los neumáticos usados se transportan a plantas de tratamiento donde son despedazados; la goma –la mitad del peso del neumático– se separa de las partes metálicas y textiles y tritura hasta reducirla a partículas no mayores de un milímetro. El resultado es polvo de caucho que, añadido al betún (el 'pegamento' en la construcción de carreteras) y a los áridos (arena y piedras), proporciona un asfalto mejor que el convencional. Actualmente, millones de toneladas de NFU se utilizan en la construcción de carreteras en Portugal, Grecia, Italia,

EL BETÚN

MODIFICADO CON CAUCHO HACE MENOS RUIDO Y RESISTE BIEN LAS DEFORMACIONES Y LAS FISURAS

EE.UU., Rusia o China. España, genera unas 300.000 toneladas de NFU al año –quinto país de la UE– y parece que lo mejor para deshacerse de este residuo es devolverlo a la carretera como material de construcción. Así lo cree Jaime Alejandre, director general de Calidad Medioambiental del Ministerio de Medio Ambiente: *"No veremos más esas montañas de neumáticos usados en los vertederos* –asegura–. *Sólo se recicla el 10%; nuestro objetivo es reciclarlos todos en 2 ó 3 años y dedicar el 70% para carreteras. Es la mejor salida"*.

Por su parte, los grupos ecologistas están de acuerdo en dar una segunda vida a los los NFU, no sólo en la construcción de carreteras, sino también como suelas de zapatos, pantallas anti-ruido, pistas de polideportivas, campos de hierba artificial o baldosas de seguridad para parques infantiles: *"Estamos a favor, son demasiado valiosos y su fabricación es costosa como para que terminen quemados como combustible en cementeras y otras fábricas"*, opina Leticia Baselga, responsable del Área de Residuos de Ecologistas en Acción.

Todos los expertos consultados coinci-





➤ *El asfalto-caucho ha empezado a utilizarse en vías urbanas.*

TAMBIÉN EN LAS CALLES

Aunque el asfalto con caucho se emplea principalmente en carreteras, muy especialmente en las que soportan trafico pesado, también las calzadas de las calles se están empezando a cubrir con goma. Durante el pasado verano, se asfaltaron 18.800 metros cuadrados (tres campos de fútbol) de calle en Madrid con polvo de neumático, una experiencia piloto positiva. Según Fermín Oslé, director general de Vías Públicas del Ayuntamiento de Madrid, este betún con asfalto "*es un 'pelín' más caro pero es más resistente, así que es una buena inversión a largo plazo. Disminuye el ruido y evacua mejor el agua, así que los días de lluvia las calles no se convertirán en espejos. Seguiremos utilizándolo* -añade Oslé-, *lo haremos casi obligatorio*".

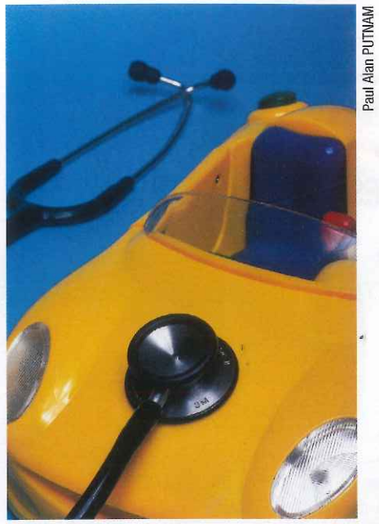


den en las ventajas del asfalto modificado respecto al convencional. *"Es otro mundo"*, afirma el responsable de producción de Asfatos Uribe, en Vizcaya, pero advierte: *"Entre modificar asfalto con neumático o con otros aditivos no hay grandes diferencias"*. Según Baltasar Rubio, del Centro de Estudios de Transporte del CEDEX, el asfalto con caucho *"da salida a los NFU, pero tambien mayor resistencia (según la mezcla), hace menos ruido y es más resistente a fisuras"*, aunque reconoce que *"no se han visto muchas diferencias con otros asfaltos modificados"*. Desde el Ministerio de Fomento afirman que las mezclas de betún y caucho *"no tienen inconvenientes desde el punto de vista de la adherencia y la seguridad vial"*, aunque *"reducen los rendimientos, porque los tiempos de mezclado y compactación son mayores"* y son *"más caras que las tradicionales"* por el sobrecosto del polvo de neumático y porque necesitan más betún. Esto ocurre porque el caucho es muy absorvente, así que la tonelada de asfalto se encarece de 3 a 5 €. A pesar de esto, para Juan Antonio Tejela es rentable, porque *"las mezclas con caucho son muy flexibles y alargan la vida útil de las carreteras, así que, en lugar de renovarse cada 10 años, con neumático lo hacen cada 15"*. ◆

TRASTORNOS CARDIOVASCULARES Y SEGURIDAD VIAL

Los trastornos cardiovasculares (TCV) con influencia en la capacidad de conducir son un amplio conjunto de enfermedades que no provocan demasiados accidentes. Sin embargo, los propios enfermos a menudo desconocen su interferencia en la vida diaria y en la conducción de vehículos.

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



Paul Alan PUTNAM

EN ESPAÑA SE PUEDE CONDUCIR CON MUCHOS TRASTORNOS CARDIACOS. POR ELLO, NO SE LOS OCULTE AL MÉDICO

Aunque los trastornos cardiovasculares (TCV) no son una causa frecuente de accidente de tráfico –suponen menos del 1% de los accidentes con víctimas–, no cabe duda de que las herramientas fundamentales para mantener bajo el riesgo de accidente son la correcta valoración médica de la capacidad de los conductores, el control de la enfermedad y su tratamiento y una adecuada educación del paciente-conductor.

Las afecciones cardiacas provocan disnea, dolor torácico, síncope, fatiga, palpitaciones y edemas. El problema fundamental para la seguridad al conducir no son tanto la presencia de los síntomas, como el riesgo de que el conductor pierda o reduzca su nivel de conciencia y de atención, lo que puede aparecer de forma súbita. Entre el 17 y 30% de los síncopes (pérdidas abruptas de conciencia) que suceden durante la conducción son de origen cardíaco. Y en la cuarta parte de los casos, la cardiopatía de base no se conoce previamente, y el síncope es su primera manifestación.

El riesgo de síncope o de muerte súbita del enfermo viene dado, fundamentalmente, por la aparición de arritmias, que pueden aparecer en mucgos TCV.

En España, el Anexo IV del Reglamento General de Conductores (RD 1598/2004) establece que no podrán obtener o revisar el permiso (o licencia, en su caso) de conducción:

- Los conductores incapaces de realizar cualquier actividad física sin presentar síntomas (angina, palpitaciones, disnea o fatiga), que los tengan en reposo o tras realizar actividades menores de las habituales ("clases funcionales III y IV New York Hearth Association")
- En conductores profesionales, cuando los esfuerzos habituales de la vida diaria provocan la aparición de síntomas (clase funcional II).

Independientemente de estos criterios, cada TCV tiene limitaciones específicas para la conducción. Al no poder ser prolijos, destacaremos que:

- En general, para permitir la conducción, deben haber trascurrido entre 6 meses y 2 años desde la aparición de una arritmia con pérdida de conciencia o atención.
- Usar marcapasos no es, por sí mismo, causa para denegar el permiso, siempre que existan control de la sintomatología y control cardiológico adecuado.
- No se admiten los Desfibriladores Automáticos Implantables (DAI) en los conductores profesionales, debido al posible riesgo de síncope.
- La causa más frecuente de pérdida de conciencia se debe a trastornos neurovegetativos de la regulación de la presión arterial y frecuencia cardiaca (síncopes vasovagales e hipersensibilidad del seno carotídeo). En los infrecuentes casos en que estos trastornos no se controlen médicamente, debe recomendarse evitar conducir vehículos.
- Haber padecido un infarto de miocardio no es el único factor a tener en cuenta al conducir; de hecho, 3 meses después del infarto, es posible conducir, siempre que estén controlados el riesgo de arritmias y la función ventricular.
- Los conductores operados por cardiopatía isquémica y los que tengan implantadas prótesis valvulares podrán seguir conduciendo siempre que se sometan a controles específicos adecuados. ◆

RECOMENDACIONES PARA CONDUCTORES CON TCV

- Si sufre algún TCV, comente al médico que conduce, cuánto y por qué, y pregúntele sobre la interferencia de su enfermedad y del tratamiento prescrito en la capacidad de conducción.
- No oculte al médico que es conductor, ni al centro de reconocimiento que sufre de un TCV. La norma española permite conducir en la mayor parte de casos; su objetivo es garantizar su seguridad y la de los demás.
- Utilice los medicamentos que le han prescrito del modo y manera que le indiquen su médico o farmacéutico.
- Observe si tras comenzar un tratamiento o su modificación padece somnolencia, mareos, fatiga, problemas de visión o dificultades de atención; si es así, coméntelo al médico o farmacéutico.
- Procure adecuar su conducción a los síntomas de su enfermedad. Muchos TCV son crónicos y tal vez deba aprender a modificar algunos hábitos de conducción a medida que pase el tiempo.
- El cansancio, fatiga y falta de atención siempre son un peligro para la conducción, y pueden deberse a su enfermedad. No sea tolerante con estos síntomas. En ello le puede ir la vida. Y la de los que le rodean.

Coordina: MERCEDES LÓPEZ



COCHES MADE IN CHINA

A partir del próximo enero, varias fabricantes chinos de coches van a desembarcar en Europa y, por tanto, en España. Su mejor carta de presentación serán sus precios, hasta un 40% más baratos que el resto del mercado. Pero su nivel de acabado aún debe mirarse con lupa. Habrá que esperar unos meses para ver su desarrollo e irse acostumbrando.

Andrés MÁS
Ilustración: DLIRIOS

Le están hablando de nuevos modelos de coches y le dicen que también puede mirar un Nanjing o un Land Wind ¿Le suena a chino? Pues tendrá que acostumbrarse, porque, a partir de enero, se espera la llegada de un buen número de modelos procedentes de las fábricas del gigante amarillo.

En el último Salón de París –celebrado a finales de septiembre– ya se pudo comprobar que las dos marcas chinas allí presentes hacían alarde de modelos y también de homologaciones europeas.

Por ejemplo, Land Wind –perteneciente al Grupo Jiangling y que llegará a España en enero de la mano de Sino Motors– ya tiene listo no sólo uno, sino dos coches para su desem-



➤ *Landwind "X-Pedition", el primer todoterreno chino que llegará a España.*



➤ "Smart" original.



➤ Shandong "Huoyun"

IMITAN RELOJES, BOLSOS, ROPA... Y COCHES

De todos es sabido la habilidad de los asiáticos para copiar todo aquello que les produce agrado o dinero. En Japón, el espionaje industrial se hace con cuidado y, normalmente, bastante disimulo. Sin embargo, en China ni cuidado, ni disimulo, ni miedo a posibles denuncias del imitado. Por la calle se pueden ver transitar tranquilamente modelos chinos que son copias casi exactas de coches o motos japoneses, coreanos o europeos. Utilitarios con frontal de Mercedes "Clase C", una copia perfecta del antiguo Daewoo "Matiz" o del Smart –al que llaman Shandong "Huoyun", es eléctrico y alcanza los 50 km/h–, monovolúmenes, deportivos de altas prestaciones... Por ejemplo, Honda mantiene denuncias desde hace años por copias exactas de una de sus motos más vendidas allí. La lentísima burocracia interna y unas leyes muy anticuadas permiten que esto ocurra más a menudo de lo que muchas marcas desearían.

barco en Europa. El primero es el "X-Pedition" –ya olvidados sus resultados en el crash-test europeo del que salió mal parado– superará, según sus responsables, todas las pruebas a las que se le someta y llegará durante el primer semestre de 2007 dotado de motores de gasolina de 2.0 y 2.4 litros de cilindrada, con 84 y 92 caballos respectivamente.

EQUIPAMIENTO. Antes del verano, el "X-Pedition" contará con un motor turbodiesel de origen europeo producido en China bajo licencia de colaboración. Habrá versiones de dos y cuatro ruedas motrices y su equipamiento de serie incluirá doble airbag, ABS con EBD, sensor de marcha atrás, alarma, llantas de aleación, aire acondicionado, cierre centralizado, tapicería de cuero y radio CD entre otros elementos.

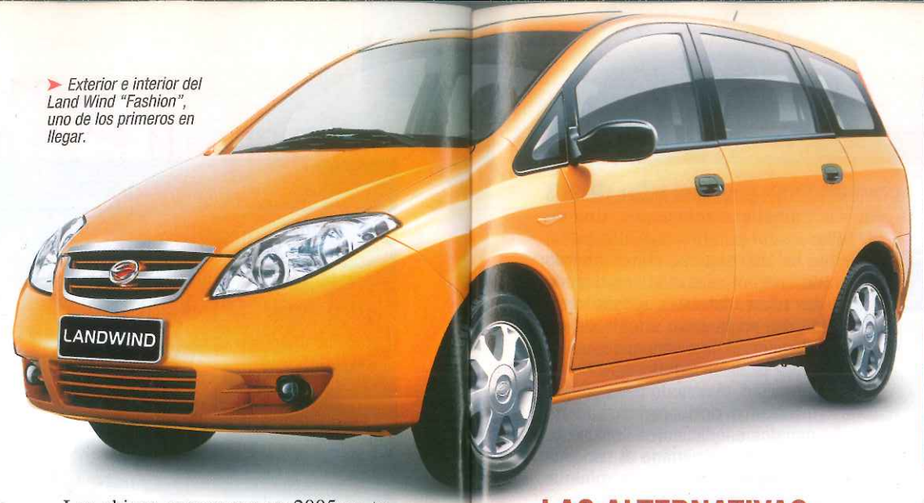
SUS PRECIOS, ENTRE UN 25 Y UN 40% MÁS BARATOS, SON SU MAYOR ATRACTIVO

El otro modelo que llegará de la mano de Land Wind será un monovolumen compacto bautizado como "Fashion", desarrollado en colaboración con expertas empresas europeas. Por ejemplo, el diseño es de los italianos de IDEA; el motor ha sido desarrollado por los alemanes de FEV, socios tecnológicos de BWW y Volkswagen; la caja de cambios, por los alemanes de Getrag; el chasis, por la compañía inglesa MIRA; y la carrocería, por la firma japonesa OGHIHARA.

Con siete plazas y una tercera fila de asientos escamoteable en el piso del maletero, el "Fashion" contará con motores de 1.6 y 2.0 litros de cilindrada y 95 ó 137 caballos. También con un equipamiento en el que se incluye de serie doble airbag, ABS con EBD, aire acondicionado, asiento del conductor eléctrico y radio CD. Estos dos modelos cuentan con una garantía del fabricante de dos años, con kilometraje ilimitado y asistencia en cualquier país de Europa gestionado por el grupo Europ Assistance.



➤ El "V5" de Chery, ya se vende en Sudamérica.



➤ Exterior e interior del Land Wind "Fashion", uno de los primeros en llegar.

Los chinos compraron en 2005 un total de 5,9 millones de coches. En 2006, esta cifra aumentará hasta 6,9 millones y se espera que en 2010 este país asiático sea el segundo mercado mundial por detrás de Estados Unidos, con 10 millones de coches matriculados. Pero una cosa es lo que venden en su país y otra lo que venderán en Europa. ¿Serán capaces de adaptarse a las nuevas exigencias de Occidente en materia de seguridad, emisiones o calidad?

La realidad es que ni los coches construidos allí son tan malos –porque también allí el cliente comienza a exigir calidad a cambio de su dinero– ni tampoco están al nivel de un fabricante europeo, japonés o un producto de última generación de una marca coreana como Hyundai o Kia. No podemos menospreciar, sin embargo, el poder, los medios y la filosofía de los fabricantes chinos.

PUNTOS CLAVE DE LOS 'NUEVOS INVASORES'
VENTAJAS
Relación precio-tamaño-equipamiento
Sencillez técnica de construcción igual a menores averías
Facilidad de reparación
Repuestos económicos
Mantenimiento asequible
Disponibilidad
Electrónica integrada
INCONVENIENTES
Calidad de acabado mejorable
Calidad visual de materiales pobre
Niveles de seguridad muy justos cuando no escasos
Depreciación elevada
Tecnología básica
Envejecimiento prematuro
Equipamiento ajustado

LAS ALTERNATIVAS EUROPEAS

Los coches que lleguen de China tendrán un precio tan atractivo que muchos compradores se plantearán su compra. No obstante, esta decisión, acertada en muchos casos, debería tomarse una vez analizados una serie de modelos europeos con un precio muy competitivo. Hay ejemplos claros. Uno de ellos es el Dacia "Logan", una berlina media robusta y con un gran maletero, un acabado muy honesto y la garantía de Renault, que se vende por precios que parten de 7.800 e. Skoda ofrece modelos con una relación calidad-equipamiento-precio muy interesante y hay un mercado cada vez más serio de seminuevos que puede suponer una interesante alternativa a estos vehículos hasta que haya tiempo a comprobar su fiabilidad y el ritmo de envejecimiento.





➤ El Dacia "Logan", una alternativa, ligada a Renault, que ya está en el mercado.



SU FILOSOFÍA. Tienen fábricas con maquinaria, en muchos casos, de última generación, ingenieros y técnicos de alto nivel y saben muy bien qué pasos deben dar para 'meterse en el bolsillo' al cliente. Uno de los atractivos para conseguir ese objetivo será el precio. La mano de obra barata y las interminables jornadas laborales permiten costes muy bajos y fabricar a un ritmo endiablado y con un precio demoledor. Un turismo de tipo medio-alto, un monovolumen o un todoterreno adaptados a las exigencias de seguridad y ecología del mercado europeo podrá venderse entre un 25 y 40% más baratos.

El camino de cada fabricante para entender la idiosincrasia europea ha sido diferente. Por ejemplo, Nanking compró MG para acceder a modelos ya homologados en Europa. SAIC compró el 52% de SsangYong para distribuir sus marcas a través de la marca coreana, y otros constructores, como Geely, Chery o SAIC, ya comercializan sus productos en mercados de Sudamérica con distribuidores europeos –como, Bergé– para ir acostumbrándose a las exigencias europeas.

SUS NIVELES DE SEGURIDAD SON MUY JUSTOS, CUANDO NO ESCASOS

En definitiva, China desembarca en Europa como en su día lo hizo Corea, con modelos de precios muy por debajo de la media, pero cuyo nivel de acabado habrá que analizar con lupa. Lo más inteligente sería esperar unos meses para ver cómo se desarrollan los acontecimientos. ◆

TAMBIÉN LLEGAN LOS INDIOS...

Son ya dos las marcas hindús que se están importando desde España, con modelos en su gran mayoría todoterreno y 'pick-up'. Por un lado encontramos los Tata, importados por Bergé Automoción, y con una bastante amplia gama de turismos y todoterrenos. Por otro, Mahindra, importada por Sino Motors, que también está dispuesta a comercializar en España la marca china LandWind. Tata comercializa en este momento una gama de once modelos con precios que oscilan entre 6.675 y 20.700 €. Tiene una red de concesionarios de 58 puntos y ofrece una garantía de 3 años ó 100.000 kilómetros. Por su parte, los recién llegados de Mahindra ofrecen tres modelos: "Bolero", "Goa" y "Goa Pick up". La marca cuenta con 30 concesionarios y su garantía es de 2 años sin límite de kilómetros. Ambas marcas ofrecen una muy interesante relación tamaño-precio-equipamiento, aunque, como es lógico, en las versiones más baratas se echa de menos un acabado al nivel que se espera en Europa.



➤ Tata "Grand Safari".

COCHE ACTUAL

CITROËN C4 PICASSO 2.0 HDI CMP



COMENTARIO.– Este siete plazas destaca por sus llamativas soluciones. Una de ellas es un parabrisas panorámico: así es fácil sentirse como a bordo de una burbuja, más aún cuando los pilares laterales apenas interfieren en nuestro ángulo de visión.

Para explicar tanta sensación de amplitud, el resto lo pone un salpicadero podo recargado de mandos e indicadores. Incluso se prescinde de freno de mano al uso y la palanca de cambio robotizado es mínima: para mejorarlo en manual bastan las levas tras el volante.

En cuestión de centímetros, el Citroën es grande incluso donde otros no lo son: en el espacio de la tercera fila. Se siente como un coche antes fácil de conducir y cómodo de suspensiones que ágil en curva. En cuando al 2.0 HDI, es tan progresivo y suave como el de 110 CV, pero indiscutiblemente más enérgico.

Otro de los aspectos que le hacen diferente es la aportación de tecnología embarcada: desde un sistema que nos indica cómo aparcar, a faros direccionables, la alerta por cambio de carril involuntario... En sofisticación, nadie da más. Y a buen precio. ◆

- ► Amplitud interior
- ► Equipamiento disponible
- ► Visibilidad y luminosidad

- ► Agilidad en curva
- ► 2.0 HDI sólo con cambio robotizado
- ► Tamaño de banquetas posteriores

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

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

www.citroen.es

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.997 c.c.
Potencia máxima: 138 CV a 4.000 r.p.m.
CARBURANTE: Gasoil
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag rodilla conductor. Airbags de techo delanteros y segunda fila. ABS, ESP y ASR. Cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas. Cuatro sistemas Isofix para sillitas infantiles. Entre otros.
DIMENSIONES:
4,59 mts. (long.) 1,83 mts. (anc.) 1,68 mts. (alt.)
Maletero: 208/1951 litros.
CONSUMO:
Urbano, 7,9 l./100 km.
Carretera, 5,1l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★★
PRECIO: Desde 22.380 €.

MOTOR 16

HYUNDAI ACCENT 1.5 CRDI



COMENTARIO.– A caballo por filosofía entre el segmento de los utilitarios más grandes y el de los compactos más pequeños, el nuevo "Accent" juega con ventaja por equipamiento y prestaciones. Esta quinta generación aporta una mayor distancia entre ejes, con mayor espacio detrás, mayor funcionalidad y una calidad de acabados en claro ascenso. Además, este modelo, asociado al motor turbodiesel de 110 caballos, aporta silencio de marcha, unas prestaciones destacables y un consumo de utilitario. De hecho, el consumo homologado por la marca no supera los 5 litros de media cada 100 kilómetros, lo que es todo un logro para un modelo de casi 1.300 kilogramos. En el lado negativo, hay que criticar una suspensión algo blanda. Además, el control de estabilidad ESP no está disponible ni en opción. Con todo, nos parece muy equilibrado y, sobre todo, marca un avance importante en calidad. Con un precio final de 16.500 €, un equipamiento muy competo y una garantía de tres años, se sitúa en una posición privilegiada en un mercado cada vez más competitivo. ◆

- ► Motor suave y potente
- ► Dotación de seguridad
- ► Relación precio/equipamiento

- ► Suspensión blanda
- ► Acceso a las plazas traseras
- ► ESP no disponible

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

NOTA MEDIA: 7,4. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,8.

www.hyundai.es

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.493 c.c.
Potencia máxima: 110 CV a 4.000 r.p.m.
CARBURANTE: Gasoil.
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales, laterales y de cortina. ABS + EBD. Cinturones de segridad delanteros con pretensores. Entre otros.
DIMENSIONES:
4,04 mts. (long.) 1,69 mts. (anc.) 1,47mts. (alt.)
CONSUMO:
Urbano, 5,6 l./100 km.
Carretera, 4 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO: Desde 16.500 €.

AUTOPISTA

OPEL CORSA 1.3 CDTI

COMENTARIO.– La nueva generación del "Corsa" ha crecido en todos los sentidos: más grande en su longitud, mayor habitabilidad en su interior y ofrece un mayor equipamiento, tanto de serie como opcional. Estéticamente se parece mucho a su hermano mayor, el "Astra". En el interior llama la atención el buen trabajo realizado, tanto en su faceta estética como en la aplicación de materiales de destacada calidad visual. Es una pena que no hayan 'tocado' el manejo del complejo sistema de audio, climatización y navegación, que sigue siendo un tanto complejo. Otra de las cosas que destacan es su habitabilidad, sobre todo en lo que se refiere a espacio para las piernas en las plazas traseras, que le sitúa entre los mejores de la categoría.

El motor 1.3 CDTI del "Corsa" ya estaba en la anterior generación. Se trata de una mecánica con inyección directa por conducto común, con 90 CV de potencia que se ofrece con caja de cambios manual de seis relaciones. Lo cierto es que esta mecánica nunca ha destacado por su funcionamiento, sobre todo en las primeras 2.000 rpm, donde se nota un vacío de potencia, sobre todo en uso urbano. Una vez superado ese régimen, el motor permite viajar con un buen ritmo de marcha. ◆



- ► Habitabilidad
- ► Calidad visual
- ► Cambio de 6 velocidades

- ► Motor a bajas revoluciones
- ► Distancias de frenado
- ► Consumos

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

NOTA MEDIA: 7 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,8

www.opel.es

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.248 c.c.
Potencia máxima: 90 CV a 4.000 r.p.m.
CARBURANTE: Gasoil
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales delanteros. Airbags laterales. Airbags de cortina. ABS. Cinturones de seguridad con 3 puntos de anclaje. Cinturones de seguridad delanteros con limitadores de tensión. Reposacabezas activos delanteros. Entre otros.
DIMENSIONES:
3,99 mts. (long.) 1,71 mts. (anc.) 1,48 mts. (alt.)
Maletero: 285 litros.
CONSUMO:
Urbano, 5,8 l /100 km.
Carretera, 3,9 l/100km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★☆☆
PRECIO: Desde 14.950 €.

AUTO Y DIESEL SEMANAL

SEAT ALTEA XL 2.0 TDI DSG

COMENTARIO.– Si busca un modelo de cinco puertas, de tamaño medio y amplio interior, busque en los concesionarios de Seat. Allí, le mostrarán el "León", el "Altea" y el "Toledo", familia a la que se suma ahora el "Altea XL", cuya denominación explica bien lo que es: un "Altea" de 'talla grande'. El voladizo trasero crece 19 centímetros, y eso revierte en el maletero, que alcanza los 517 litros de capacidad –409 en un "Altea" normal–. Y como la segunda fila de asientos es desplazable por partes, el usuario puede variar la disposición del interior hasta lograr, con cinco pasajeros a bordo, 635 litros. Además, hay gran cantidad de huecos donde colocar cosas, si bien algunos echarán de menos una tercera fila de asientos que otros modelos de similar tamaño ya ofrecen. En el plano mecánico, la mejor alternativa es combinar el motor diésel de 140 CV con el cambio automático DGS, que tiene un modo manual secuencial y se caracteriza por un funcionamiento rápido y suave. Así, disfrutaremos de un vehículo muy ágil, seguro en maniobras de adelantamiento y con un consumo real que ronda los 7 litros cada 100 kilómetros. Y encima, con un equipo de serie fantástico. ◆



- ► Interior amplio y práctico. Maletero
- ► Comportamiento rutero excelente
- ► Prestaciones y consumo. Cambio DGS

- ► Motor algo ruidoso y con vibraciones
- ► Tacto de ciertos plásticos
- ► Confort de suspensión mejorable

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

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

www.seat.es

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.968 c.c.
Potencia máxima: 140 CV a 4.000 r.p.m.
CARBURANTE: Gasoil.
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. ABS + EBA. Testigo presión de neumáticos. Control de velocidad. Entre otros.
Opción: Airbags laterales traseros (253 €)
DIMENSIONES:
4,46 mts. (long.) 1,76 mts. (anc.) 1,58 mts. (alt.)
Maletero: 532 litros.
CONSUMO:
Urbano, 7,5l/100 km.
Carretera, 5,1 l/100 km

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★★
PRECIO: Desde 25.725 €.

ASÍ COMPRAN LAS FAMILIAS EL COCHE

El estudio

El vehículo medio de las familias españolas es una berlina, de 1.700 c.c., 80 caballos de potencia y motor diesel, según un estudio del Observatorio Cetelem que analiza la visión del consumidor sobre el automóvil y sus preferencias a la hora de comprar o cambiar de coche.

El 22% conduce un Renault; el 17%, un Ford; y el 15%, un Citroën o un Seat. También indica el estudio que no mostramos mucho interés por los coches eléctricos o híbridos, debido a sus altos precios, aunque cada vez el conductor español se identifica más con las marcas comprometidas con el medio ambiente. Pero son la seguridad, la relación calidad-precio y la fiabilidad los parámetros que más se valoran. El interés por la seguridad se incrementa con la



edad; el de relación calidad/precio preocupa entre los 31 y 45 años; y son los jóvenes los que más se fijan en las marcas fiables y duraderas. Al ir a comprar, el 36% consulta Internet y nueve de cada diez visita varios concesionarios antes de decidirse. La opinión de la mujer cada día cuenta más y parece ser que es el cliente más mimado por los fabricantes.

PROTEGER LA NUCA DE LOS MOTORISTAS

Se llama 'Neck Brace System', y es un sistema de protección de la nuca diseñado para que lo usen los motoristas como un complemento al casco, no como un sustituto. Es una estructura de fibra de carbono y plástico, recubierta de gomaespuma. Se coloca alrededor del cuello como un collar. La libertad de movimiento se mantiene y su objetivo es reducir el peligro de lesiones en la región de la nuca, las vértebras cervicales y la clavícula como consecuencia de una caída. Un tipo de lesión que representan un gran peligro para el motorista, porque sus consecuencias suelen ser graves. BMW lo comercializará en 2007.

"AURIS", EL NUEVO TOYOTA

Este es el nuevo Toyota "Auris", sustituto del "Corolla" –con más de diez generaciones a sus espaldas–. Se sitúa como un monovolumen familiar, con una longitud de 4,22 m. Sorprende el atrevido diseño de su consola central. Estará disponible en 3 y 5 puertas y con dos motores de gasolina (1.4 y 1.6 l) y tres diesel (1.4, 2.0 y 2.2 l). Saldrá a la venta en la primavera de 2007.

www.toyota.es



EL COCHE DE LOS CIEN OJOS

Es capaz de ver todo lo que ocurre a su alrededor y se llama "Prototipo avanzado". Acaba de ser presentado por el Centro Tecnológico de Automoción de Galicia (CTAG). El coche utilizado es un Citroën "C5", al que se han incorporado aplicaciones electrónicas e informáticas de última generación. Su tecnología radar, ya existente en otros vehículos, es mucho más efectiva, porque su radio alrededor del coche es de 360º, por lo que es posible avisar al conductor de cualquier incidencia que se produzca tanto frontal como lateral o trasera. Asimismo, cuenta con visión artificial a través de cámaras que pueden 'acabar' con los espejos retrovisores. También tiene un sistema de comunicación GPS para establecer contacto con otros coches e infraestructuras, así como elementos de uso lúdico (ordenador, imágenes, i-Pod...). Su llegada al mercado todavía no está prevista.



ESCÁNER DE LÁSER · RADAR 24 GHZ
CÁMARA INFRA-ROJOS · CÁMARA INTERIOR
MAPAS DIGITALES AVANZADOS

PRUEBAS EXTREMAS



Volkswagen acaba de inaugurar un centro de pruebas de temperaturas extremas. En él se realizarán pruebas intensivas bajo una amplia variedad de condiciones climáticas, con temperaturas que van desde –40º a +150º C. Incuso se puede simular la radiación directa del sol, humedad de hasta el 95%, altitud de hasta 3000 metros y rachas de viento.

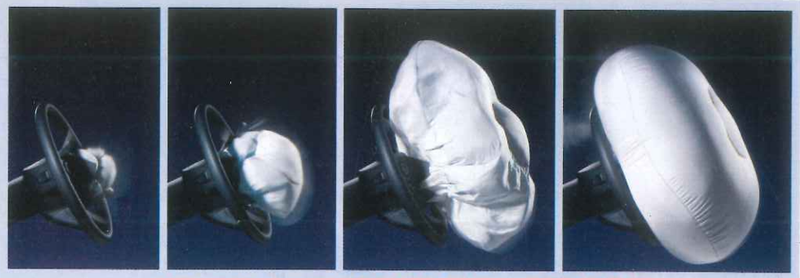
VOLVO C30, PARA 'FASHIONS'

Bajo la denominación "C30", el último modelo de Volvo y el más pequeño de su gama llegará en 2007. Se presenta como el vehículo para solteros o parejas con un intenso estilo de vida urbano. Podrá elegirse entre gasolina (5 motores) y diesel (3 motores). Con dos puertas y cuatro asientos, su equipamiento tecnológico y de seguridad es amplísimo: airbags dos fases, tensores de cinturones, airbags lateral, cortinas inflables, WHIPS, sistema de información de ángulos muertos...



www.volvo.es

Del 25 AL 29 DE ABRIL, Madrid se convertirá en la capital de la motocicleta y el ciclomotor, al celebrarse en Ifema LA GRAN SEMANA DE LA MOTO "MADRID MÁS MOTO". Contará con la participación de los principales fabricantes, firmas de accesorios, seguros y competición y se espera la asistencia de 200.000 personas. Nace con vocación de continuidad y se celebrará cada dos años.



25 ANIVERSARIO DEL AIRBAG

Hace 25 años se presentó uno de los elementos de seguridad pasiva más revolucionarios del automóvil: el airbag. Su uso se extendió en los 90, pero fue en 1981 cuando Mercedes lo incorporó por primera vez ea uno de sus modelos: el "Clase S". Llevaba trabajando en este invento desde 1967 y pronto se dio cuenta que era el compañero ideal para el cinturón de seguridad, pues entra en funcionamiento en las colisiones que se producen a más de 30 km/h, cuando la sola sujeción del cinturón no es suficiente. Realizó más de 250 crash-tests y unas 2.500 pruebas para comprobar su eficacia, y lo presentó en el Salón de Ginebra de 1981. En el primer año fue solicitado por 2.636 compradores. Hoy, más del 99% de los coches ofrece algún airbag y en algún caso llevan más de diez: frontal, lateral, de cortina, de rodilla, antideslizamiento... Incluso, Honda acaba de presentar uno para motos.

COCHES DEMASIADO CONTAMINANTES

Fiat, Citroën, Renault, Ford y Peugeot son los únicos fabricantes que están cumpliendo con la promesa de reducción de las emisiones de CO_2 que ANFAC asumió con la UE en 1998, para que, en 2008, no se superaran los 140 gms/km y, a partir de 2010, los 120 gramos. Quince de las veinte compañías que venden en Europa no siguen el ritmo. Suspenden, entre otros, Nissan, Suzuki, Mazda, Audi, Volvo, BMW y Volkswagen.

El personaje



MAGDA SALARICH, consejera delegada y directora general de Automóviles Citroën España, ha sido elegida "Personaje del Año del Sector de la Automoción".

LAS VENTAS DE COCHES SE HAN INCREMENTADO UN 5,8% en el mes de OCTUBRE, según los datos de la patronal del automóvil ANFAC. Un crecimiento que, para GERMÁN LÓPEZ (presidente de ANIACAM), *"se explica por la comparación con octubre de 2005, el mes de mayor caída de ventas, debido a la huelga de los transportistas de coches, que impidió a los concesionarios matricular y entregar nuevos vehículos a sus clientes".*

EL MEJOR AÑO: TRES CAMPEONES MUNDIALES

El deporte del motor se ha vestido este año de color español. Fernando Alonso revalidó en el circuito de Interlagos (Brasil) su título de campeón de Fórmula-1, convirtiéndose en el piloto más joven en lograr dos campeonatos consecutivos; además, se ha despedido de Renault para vestir al año que viene el 'mono' de McLaren.

En dos ruedas también estamos de enhorabuena. Por una parte, Jorge Lorenzo, con 19 años, se ha proclamado campeón del mundo de 250 c.c., mientras Álvaro Bautista se alzó con el campeonato mundial en 125 c.c. ¡Enhorabuena, campeones!



EFE

Álvaro Bautista



Fernando Alonso.



EFE

Jorge Lorenzo

SUPERVENTAS OCTUBRE DE 2006 (*)

1	Renault Megane	7.035	=
2	Seat Ibiza	5.468	↑
3	Ford Focus	5.405	↓
4	Citroën C4	4.594	↑
5	Renault Clio	3.783	↑
6	Seat León	3.583	↑
7	Peugeot 207	3.582	=
8	Peugeot 307	3.575	↑
9	Volkswagen Golf	3.149	↑
10	Citroën Xsara	3.126	↓

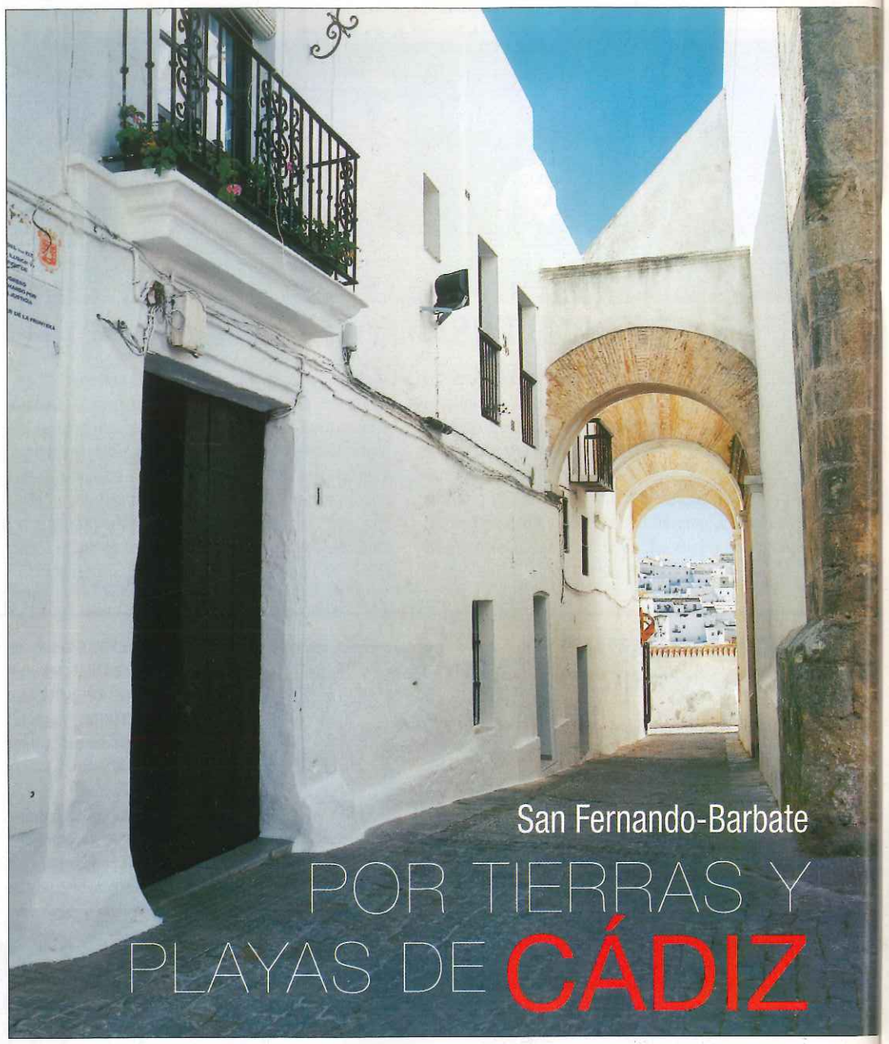
LOS FABRICANTES

SEAT	12.896
CITROËN	12.795
RENAULT	12.488
PEUGEOT	11.160
FORD	9.333
VOLKSWAGEN	8.474
OPEL	7.920
TOYOTA	5.489
AUDI	3.672
MERCEDES	3.198

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

↑ = ↓ Variaciones respecto al mes anterior

Romanos, fenicios, árabes... Estos pueblos, y algunos más, legaron a esta tierra lo mejor de sí y Cádiz, orgullosa, enarbola la bandera de la excelencia, sabedora de que su costa es una de las más valoradas por los que buscan combinar paz interior y bullicio comedido. Deliciosas playas, bellos paisajes, una rica herencia del pasado y una atractiva gastronomía, hacen la estancia inolvidable. Sólo el viento, caprichoso, poderoso, muestra, en ocasiones, que Cádiz tiene mucho carácter.



San Fernando-Barbate

POR TIERRAS Y PLAYAS DE CÁDIZ

Gorka ZUMETA
Mapas: Charo LAIZ

➤ *El Callejón de las Monjas. en Véjer, mantiene el encanto de los pueblos andaluces.*

San Fernando es nuestro primer destino. Se llega a ella apurando la A-4/N-IV y ya desde esta vía se disfruta la belleza de su techo, como el del Real Instituto y Observatorio de la Armada, cuya cúpula –bajo la que, por cierto, se establece la hora oficial de España– da la bienvenida a este municipio costero, situado a 13 kilómetros de la capital. Núcleo militar otrora, hoy es parada obligatoria, y muy bien organizada por su oficina de turismo, con visita guiada a sus principales atractivos: la Iglesia del Carmen, el Ayuntamiento del siglo XVIII, el puente Zuazo, la Iglesia Mayor, donde los diputados juraron 'la Pepa', la Constitución de 1812, o el grandioso Panteón de Marinos Ilustres, entre otros. Sin olvidar la íntima relación de San Fernando con el flamenco, como testimonia en la plaza de Juan Vargas la escultura sedente de Camarón de la Isla. Hoy, otros nombres, como Sara Baras, la Niña Pastori o El Chato de la Isla ejercen también de embajadores.

Nuestro recorrido prosigue ya en su mayor parte a través de la N-340, una vía de distribución de toda la costa gaditana. El siguiente punto de destino es Chiclana de la Frontera. Antiguo asentamiento fenicio, y con indudables atractivos como su Iglesia de Jesús Nazareno, hoy Chiclana, sin embargo, ha cedido parte de su personalidad al ocio/negocio del turismo, potenciando una enorme urbanización hotelera en torno al Novo Sancti Petri, que habla casi más en alemán e inglés que en español. La playa de la Barrosa es sin duda, si el viento lo permite, la gran playa de Cádiz, no sólo por su tamaño y perfil rectilíneo, sino también por el ambiente que acoge, variopinto y hasta bohemio. El puerto de Sancti-Petri constituye todo un contraste con el entorno urbanístico de la zona, al ofrecer al visitante una imagen desoladora de casas abandonadas, que pertenecieron al poblado almadrabero de 1940 que hace 25 años fue víctima del inevitable y a veces injusto progreso. En el mar, a un kilómetro de la orilla, se encuentra la isla de Sancti-Petri, de reminiscencias mitológicas, donde hubo un templo erigido a Hércules. Hoy se recomienda tomar alguno de los barcos que realizan recorridos por la bahía para disfrutar del bello paisaje, en especial el último de la tarde, que tiene como principal atractivo la puesta de sol en torno a la isla de Sancti-Petri.

➤ *Iglesia Mayor de San Fernando.*

En la misma Chiclana tomaremos la A-390 para dirigirnos, hacia el interior, a Medina Sidonia. La visita a esta población de poco más de 10.000 habitantes constituye sin duda una sorpresa para el curioso. Aparte de la grandiosidad de su Iglesia de Santa María la Mayor la Coronada, con retablo renacentista y una talla del Cristo del Perdón (1667) firmada por Pedro Roldán en su interior; aparte del arco de la Pastora, fechado en el siglo X o de admirar la rejería de la calle de La Loba, Medina Sidonia conserva con mimo vestigios del paso de los romanos por la población, como las cloacas o un fragmento de una calzada romana, impresionante, que nos retrotrae hasta tiempos inmemoriales.

HACIA LAS PLAYAS. Al salir de Medina Sidonia, la A-393 nos lleva en dirección a uno de los pueblos blancos gaditanos por excelencia: Vejer de la Frontera. Situado a 190 metros sobre el nivel del mar, conviene, al llegar, aparcar en el parking disuasorio situado junto a la oficina de turismo y empezar a patear el pueblo, por más que las empinadas cuestas nos desanimen. El pueblo más bello de Andalucía –dicen– merece el esfuerzo. En la subida encontraremos el palacio del Marqués de Tamarón, cruzaremos la puerta de La Segur, visitaremos la iglesia-fortaleza del Divino Salvador –testigo privilegiado de la dominación árabe–, atravesaremos el callejón de las Monjas y desembocaremos, callejuela a callejuela, en la colorista plaza de España. Durante el recorrido, angosto y blanco, nos acompañará, imponente, el cinturón de murallas que protege Vejer.

A 17 kilómetros, retomando la N-340 hacia el oeste, se encuentra Conil de la Frontera, un antiguo poblado de pescadores que



➤ *Las playas de Barbate son unas de las más visitadas de Cádiz.*





El tráfico

Nuestra ruta recorre uno de los tramos más bellos de la costa gaditana, con muchas de sus principales zonas playeras.

- El primer punto a vigilar es el nudo de Tres Caminos, donde desembocan la A-4 y la A-48, pendiente de reforma, ya que se ha quedado 'pequeño'.
- La parte más conflictiva está en la A-390, desde Chiclana a Medina Sidonia, ya que se encuentra en obras de mejora del firme.
- De Barbate a Conil, la carretera es estrecha, sin señalización de los carriles, pero su firme está bien. Deberemos aumentar la precaución, en especial en los períodos de mucho tránsito (verano).
- La N-340 se toma tanto al comienzo como al final y soporta mucho tráfico. Los tramos más conflictivos están desdoblados en autovía (23 km.), lo que palía el problema, aunque sea conveniente extremar la precaución.





Las playas son uno de los principales atractivos de la zona.

Si mi voz muriera en tierra,
llevadla al nivel del mar
y dejadla en la ribera.
Llevadla al nivel del mar
y nombradla capitana
de un blanco bajel de guerra.
¡Oh mi voz condecorada
con la insignia marinera:
sobre el corazón un ancla
y sobre el ancla una estrella
y sobre la estrella el viento
y sobre el viento una vela!

Marinero en Tierra (1924)
Rafael Alberti
(Las cenizas de Alberti fueron aventadas en la Bahía de Cádiz en 1999).

hoy, al igual que Chiclana, ha cedido terreno al turismo familiar y a las urbanizaciones hoteleras. A pesar de la invasión, se impone una visita a su convento de Santa Catalina, del siglo XVI, que acoge la imagen de la Virgen de las Virtudes y la torre de Guzmán del siglo XV, cuya terraza almenada puede visitarse, gracias a la oficina de turismo, para disfrutar de unas espléndidas vistas de Castilnovo y cabo Roche.

CITA CON LA HISTORIA. Dejando atrás Conil, atravesamos la CA-2144 que recorre la costa, y enlazamos con la CA-2141, para llegar al Cabo de Trafalgar, de tanta resonancia histórica, donde mejor se siente la fuerza del mar, impetuoso. El faro se sitúa junto a una torre (s. XVII) desde la que se velaba por la seguridad de la zona, asediada por piratas. Continuando por la misma vía llegamos a Los Caños de Meca, visita imprescindible para aprehender toda la belleza de la costa gaditana. Los espectaculares acantilados serán sin duda objeto de las cámaras fotográficas. Las últimas casas del pueblo brindan el acceso a las playas. Mucho cuidado con las corrientes marinas. El baño, aquí, sólo está recomendado para los más expertos. Pero la contemplación del paisaje es de obligado cumplimiento para todos.

Continuando por la CA-2141, hasta encontrar la CA-2143, desembocaremos en Barbate, último destino de nuestro itinerario. Contrariamente a otras localidades gaditanas, el puerto de Barbate, alegre y desenfadado gracias a sus coquetas barcazas, es uno de los más activos del país. Su pujante industria conservera y de salazones se ve favorecida por almadrabas o bancos de atunes de una gran riqueza.

La costa gaditana suma atractivos a cada paso. Con una ventajosa característica frente a otros destinos: cada cual encuentra lo que busca, tranquilidad, emoción, cultura, riesgo, etc. Cádiz presenta numerosas lecturas, todas atractivas, ricas y complementarias entre sí. Y no hemos mencionado la capital –la ciudad más antigua de Occidente- que encierra en su Tacita de plata miles de historias y tesoros, como por ejemplo su Catedral, en proceso de restauración, con una sugerente cripta repleta de interés. Y esto es sólo el comienzo. ◆

Dónde comer

En Cádiz se encuentran los reyes de la fritura y del 'pescaíto'. Los excelentes pescados de la zona –sin olvidar la caza y ganado del interior–, reciben un excelente tratamiento. CASA FLORES (Ribera del río, 9. Puerto de Sta. María. Tel.: 956 54 35 12) *pescados y mariscos, además de magnífico jamón y carnes rojas.* MARISQUERÍA MANGUITA (Doctor Pedro Vélez. Chiclana. Tel.: 956 40 14 40), *lenguado de estero y langostinos de caño.* VENTA PINTO (Ctra. Cádiz-Málaga, km. 37. La Barca de Vejer. Vejer. Tel.: 956 45 08 77), *antigua casa de postas, especializada en pescado y guisos de caza.* DEHESA MONTENMEDIO (Ctra. N-340, km.42,5. Vejer. Tel.: 956 45 50 04), *arroz de marisco y postres tradicionales.* TRAFALGAR (Plaza de España, 1. Vejer. Tel.: 956 44 76 38), *arroces caldosos, un magnífico rabo estofado y mimadas carnes de ganado.* LA FONTANILLA (Playa de la Fontanilla. Conil. Tel.: 956 44 07 79), *langostinos y urta al horno.* VENTA LA DUQUESA (Ctra. Medina-Vejer, km. 3. Medina Sidonia. Tel.: 956 41 08 36), *conviene reservar. Magníficos pescados y guisos autóctonos.*

Dónde dormir

Zona turística, donde abundan los establecimientos hoteleros, situados en Novo Sancti Petri y Conil. No obstante, nuestras recomendaciones priman la calidad del alojamiento, no siempre reñida con el precio. DUQUES DE MEDINACELI ***** (Pl. Jazmines, 2. Puerto de Sta. María. Tel.: 956 86 07 77). Casa-Palacio construida entre los s. XVII y XVIII, con un espléndido jardín, distribuida en torno a un patio andaluz acristalado y pavimentado con mármol. Lujo. HOTEL MEDINA SIDONIA *** (Pl. Llanete de Herederos, 1. Medina Sidonia. Tel.: 956 4123 17). Casa-Palacio reconvertida en pequeño hotel, cómodo y funcional, con un interesante mesón. HOSPEDERÍA DEL CONVENTO DE S. FRANCISCO (Plazuela, s/n. Vejer. Tel.: 956 45 10 01), edificio del s. XVII, bien situado, totalmente remozado. CASA CINCO (Sancho IV el Bravo, 5. Vejer. Tel.: 956 45 50 29), por fuera una casa más; por dentro, sorprende su decoración, atrevida y acogedora. CORTIJO EL CASERÍO (Los Majadales de Roche. Conil. Tel.: 956 23 26 77), casa rural con encanto, abierta sólo en temporada alta. SANTIAGO (La Barrosa. Chiclana. Tel.: 956 49 48 40), chalé con ambiente familiar, acogedor, precios razonables, junto a la playa.

Más información

CÓMO LLEGAR
Desde el norte y centro de España, por la A-4. Desde el Este y costa mediterránea, por la A-7 y N-340.
Es aconsejable consultar www.cadizturismo.com o www.playasdecadiz.info para ampliar detalles y conocer horarios de museos y servicios turísticos. Quien desee navegar en la historia del Cabo Trafalgar, www.batalladetrafalgar.com.

CUIDADO CON LOS PROMEDIOS



LUIS IGNACIO PARADA
PERIODISTA

Un matrimonio americano había salido de viaje. El esposo conducía enfebrecido. Había hecho ya trescientos kilómetros sin dejar de mirar de reojo al salpicadero. De repente la esposa consultó la guía de carreteras y anunció: *"Nos hemos perdido"*. *"¿Y qué?* –replicó el marido–. *¡Llevamos un promedio estupendo!"* No puedo dejar de acordarme de ese chascarrillo cada vez que un amigo me dice que en su viaje semanal desde Madrid a una capital castellana consigue el mismo promedio de velocidad que antes de que se implantara el carné por puntos. Para justificar su convencimiento asegura que coloca el velocímetro automático de su coche a 90 km/h en los tramos de carretera nacional y a 120 en los de autopista.

Dice que con eso consigue una media de 105 km/h. Y afirma que antes hacía el tramo de autopista rodando entre 140 y 155 km/h y en los de carretera no bajaba de 120 con lo que lograba un promedio de 110. Está encantado porque ahora se ahorra multas y puntos y tan sólo tarda ocho minutos más que antes en un viaje de dos horas. No se cómo aprobó las matemáticas. Me preocupa su forma de conducir. Pero, sobre todo, la equivocada idea que tiene de las medias aritméticas y las estadísticas en general.

Mi amigo debe de ser una de esas personas convencidas de que la probabilidad de tener un accidente de tráfico aumenta con el tiempo que te pases en la calle. Y que, por tanto, cuanto más rápido circules, menor es la probabilidad que tienes de tener un accidente. Para mí que es de los que creen que si en 1984 murieron en España muchas más personas por accidente de tráfico que en 1960 es porque era más peligroso viajar en 1984 que en 1960. Seguro que también está seguro de que, como casi todos los accidentes de automóvil ocurren cerca de nuestra casa eso significa que es más seguro viajar por carretera, a muchos kilómetros de nuestra ciudad que por nuestro propio barrio.



DLIRIOS

MI AMIGO DEBE CREER QUE CUANTO MÁS RÁPIDO CIRCULES, MENOR ES LA PROBABILIDAD DE TENER UN ACCIDENTE

Hay que tener mucho cuidado con las estadísticas basadas en las medias y en el cálculo de probabilidades. Porque es una verdad estadística que cuantos menos motores tiene una avión, menor es la probabilidad de que alguno de ellos se estropee. De lo que no se puede concluir que los aviones más seguros son los que tienen un solo motor. También en los accidentes ferroviarios, el mayor número de víctimas suele estar en los últimos vagones. Y ninguna compañía de seguros negaría el seguro a los pasajeros que no viajaran en la locomotora.

La probabilidad de tener un accidente de tráfico aumenta en función del tiempo que uno permanece circulando en coche por las calzadas. En consecuencia, ¿cuanto más deprisa se conduzca menor es la probabilidad de tener un accidente? Las probabilidades de morir en un hospital son mucho mayores que las de morir en cualquier otro sitio. ¿Deberíamos impedir que nos llevaran al hospital?

Hablando de promedios habrá que recordar que la ciudad del Vaticano tiene dos Papas por kilómetro cuadrado, porque sólo mide medio kilómetro cuadrado.

Y que el ser humano 'promedio' tiene una teta y medio pene. ¿O no? Como aberración máxima en materia de promedios está la promesa electoral de aquel político que aseguró que si salía elegido subiría todos los sueldos, de forma que nadie cobrase por debajo de la media nacional.

Cuidado con los promedios. Los que les dan un significado equivocado son tan insensatos como el conductor que valoraba más la velocidad que la dirección correcta. El "estupendo promedio" camino de ningún sitio sólo demuestra que cuando uno no sabe adónde va, acaba en otra parte. ◆

JOSÉ VICENTE HERNÁNDEZ "PEPU"

SELECCIONADOR DE BALONCESTO



"NO MUEVO EL COCHE SIN EL CINTURÓN"

Tranquilo al volante y prudente (*"El coche no se mueve ni un centímetro hasta que todo el mundo está en pleno estado de revista con su cinturón"*), José Vicente 'Pepu' Hernández –seleccionador de baloncesto que ha llevado a España a ser campeona del mundo– es tan minucioso en el coche (sus hijas van siempre en sillita y con cinturón, revisa el coche para evitar que haya objetos caídos que vuelen en caso de frenazo…) como en su profesión, entrenador de baloncesto.

Emmanuel ZOCO
Fotos: Paul Alan PUTNAM

No ha podido estrenar José Vicente "Pepu" Hernández su cargo de seleccionador del equipo español de baloncesto con mejores resultados: España se ha proclamado campeón del Mundial de baloncesto. Y es que en un verano marcado por el Mundial de fútbol, el baloncesto ha sido quien nos ha dado la mayor alegría al vencer a Grecia en Japón. El mérito corresponde a los jugadores y también a este madrileño de 48 años, casado y padre de dos hijas –una de 12 años y dos gemelas de tres–, vinculado al equipo de Estudiantes siempre como entrenador y que sorprendió a todos al fallecer su padre horas antes de la final del Mundobasket y no decírselo a sus jugadores para que no afectara a su concentración. El trabajo de la selección ha sido recompensado con el Premio Príncipe de Asturias a los Deportes. *"Es muy especia. Primero, por la importancia del premio, también por los motivos que el jurado expresó en su fallo y, además, por mi vinculación con Asturias, que es muy grande. En la entrega pasamos un fin de semana extraordinario, muchísimo más emotivo de lo que me podía imaginar".*

- ¿Qué significa la palabra baloncesto?

- El baloncesto ha sido mi vida y también parte de mi formación; y espero que también lo sea de la educación de mis hijas. El baloncesto transmite unos valores muy importantes para completar una formación íntegra de la persona, para saber trabajar en equipo. Transmite solidaridad y generosidad; en definitiva, no sólo es un deporte que puede formar el cuerpo, sino también la mente por las peculiaridades que tiene, sobre todo por el trato con tus propios compañeros.

- Todo el país ha vibrado con ustedes...

- Sí, el apoyo ha sido espectacular, pero incluso más allá de por haber tenido un éxito deportivo, por haberse hecho de una forma distinta, por cómo nos hemos divertido, por el modo de celebrarlo; de alguna manera, eso también ha llegado a la afición del baloncesto y ha traspasado a la sociedad en general. Quizás suenen como palabras muy grandes, pero algo hay de esto: se han alegrado personas que no están vinculadas al baloncesto e incluso al deporte. Por eso le doy un valor especial.

- ¿Pesa ahora la responsabilidad?

- No. No quiero que pesen las responsabilidades, quiero que se lleve de una forma natural y que sepamos que si hemos hecho cosas buenas tenemos que poner todo lo posible para repetir, pero no porque sí, sino actuando como hemos actuado: comportándonos como un equipo en todo momento, teniendo generosidad para todos, tratando de hacer el mejor baloncesto, y si eso es así, la suma puede permitir que al final llegue otro éxito. La gente no nos va a pedir directamente una medalla, sino que sigamos siendo como somos. En definitiva, tenemos que tener los pies en la tierra y pensar que estamos en camino, que no hemos llegado a ningún sitio.

- ¿Qué papel tiene el entrenador?

- Espero seguir siendo discreto. Cuando el papel del entrenador es discreto quiere decir que todo lo demás va bien. Un entrenador es un ayudante, alguien debe estar muy preparado en el plano técnico, humano y táctico para echar una mano al jugador cuando lo necesite. Me extraña que yo esté apare-

EL BALONCESTO TRANSMITE SOLIDARIDAD Y GENEROSIDAD. FORMA EL CUERPO Y LA MENTE, SOBRE TODO POR EL TRATO CON LOS COMPAÑEROS

ciendo tanto, porque quienes deberían hacerlo constantemente son los jugadores: ellos han sido los que han llevado absolutamente todo el peso de la competición y, por supuesto, del éxito.

- ¿Cómo ha conseguido lidiar con los jugadores, algunos auténticas estrellas?

- Resulta muy sencillo cuando tienes un grupo formado por gente con una personalidad extraordinaria, con un talento deportivo grande dispuesto a ponerlo a favor del equipo y que conocen perfectamente el baloncesto, tanto que saben que si no eres un equipo no eres nada y no consigues nada.

- Empezó a entrenar muy pronto...

- Sí, a los 15 años, porque me di cuenta de que era muy difícil que yo llegara a ser un jugador y que hacer realidad los sueños que tenía con 11 años (alcanzar el primer equipo y ser jugador del Estudiantes) iban a quedar muy lejos. Quería seguir vinculado al baloncesto y enseñar era una buena forma. A los 22 fui consciente de que me quería dedicar realmente a entrenar. Había hecho intentos con otras vocaciones, como el periodismo, y al final decidí dedicarme profesionalmente a ser entrenador de baloncesto.

- ¿Qué hace en su tiempo libre?

- Leer, estar con la familia, ir con asiduidad al cine... Y estoy intentando jugar al golf. De momento es una pelea que espero ir ganando, me relaja y a veces me pone 'de los nervios'. Y, cada vez que puedo, hago una escapada a Asturias, me encuentro muy bien allí por su clima y su gente.

- ¿Cuál es su próximo reto?

- A corto plazo, el Eurobasket, pero lo que me gustaría es consolidar un equipo, un estilo, una forma de actuar. Me gusta más el camino que la llegada. Ir cubriendo etapas con un buen estilo de juego y una buena preparación mental... Eso es lo que me está motivando.



TRANQUILIDAD PARA CONDUCIR. Con carné desde los 18 años y sin haber sufrido accidentes, 'Pepu' Hernández se considera *"un conductor más o menos tranquilo. No me complico la vida, soy prudente, me gusta rodearme de una cierta tranquilidad cuando conduzco, no tener que estar pendiente de determinadas situaciones que pueden ocurrir dentro del coche, muchas veces tengo que abstraerme de los gritos y lloros de los hijos pequeños para concentrarme en la conducción"*.

EL MÓVIL ES MUY PELIGROSO, PERO VA A COSTAR DEJARLO. HAY QUE ABANDONARLO POR CONVENCIMIENTO PROPIO

- ¿Qué medidas de precaución toma al viajar con niños?

- Me gusta observar determinados detalles, como, por ejemplo, que no quede ningún bulto suelto que, en un momento determinado, pueda volar por el coche. Y, por supuesto, las pequeñas siempre van en sus sillas y con el cinturón. El coche no se mueve ni un centímetro hasta que todo el mundo está en estado de revista con su cinturón.

- ¿Qué opina del permiso por puntos?

- Es muy buena idea, la relación causa-efecto es muy rápida, y muchas veces es lo que necesitamos: cometes un error, tienes menos puntos. Cuando te han quitado los dos primeros puntos, ya estás sobre aviso. Sucede lo mismo que cuando aparcas en sitio prohibido varias veces porque nunca te ponen una multa y no dejas de hacerlo hasta el día que te la ponen. Es curioso que, teóricamente, los conductores no deberíamos cambiar mucho de mentalidad con este sistema si estamos realmente convencidos de que no debemos arriesgarnos. Yo trato de actuar en carretera con el mismo rigor que antes, pero no hay duda de que, en general, ha cambiado la actitud al volante; ahora, por ejemplo, se corre menos.

- ¿Qué le parecen los límites de velocidad?

- Deberían revisarse al alza en algunas carreteras (120 km/h para determinadas autopistas es escaso), pero, al mismo tiempo, me parecen correctísimos para determinadas carreteras secundarias y hay que cumplirlos al 100% en determinadas autovías, porque el hecho de que sea una autovía no significa seguridad, hay autovías muy complicadas. Por otra parte, deberían controlarse y señalizarse mejor las zonas peligrosas que existen en carreteras secundarias.

- Pese a la prohibición seguimos usando el teléfono móvil...

- Sí, con lo peligroso que resulta, estamos metiendo todos la pata. Y lo malo es que nos va a costar dejar de utilizarlo. Ocurre como con las malas manías: hay que abandonarlas por propio convencimiento. Por desgracia, muchas veces sólo aprendemos cuando sufrimos un accidente o una situación extrema.

- Y no nos acabamos de concienciar de la gravedad de conducir con alcohol...

- De alguna manera creemos que no nos afecta; es uno de los efectos que produce el propio alcohol: nos hace creer que eso no va con nosotros, que no es un problema y sólo nos damos cuenta de que no tenemos los mismos reflejos cuando pasa algo. ◆

ÁREA DE DESGUACE

¿Es un área de desguace? ¿Se ha pasado en la duración de la parada o se ha encontrado tan confortable a 5 minutos que no ha vuelto? ¿Es un lugar recóndito? ¿El área ofrece tan poca seguridad que en pocos minutos se han llevado todo? No. Es un área de descanso –concretamente, junto al acueducto romano de Pont de les Ferreres– de la AP-7 (de pago). O la empresa gestora tiene importantes problemas de mantenimiento, su departamento de gestión medioambiental 'pasa' o trata de incluir un monumento que compita en antigüedad con el romano. En cualquier caso, no es de recibo que sea habitual encontrar vehículos en este estado (a eso no se llega en dos días) durante períodos prolongados en áreas de descanso de la AP-7 y AP-2. O a l menos no se debería consentir.-***Pío Manuel Peroy Pérez. Reus (Tarragona).***



COLGANTES Y PELUCHES

Comprobado el peligro que conlleva fumar o usar el 'móvil' al volante, las vallas publicitarias en las vías y la fauna incontrolada, ¿qué grado de distracción ocasionan los colgantes que llevan algunos en el retrovisor central –cada vez más y más grandes– y la fauna inerte –peluches– que llevan en el salpicadero y la bandeja trasera o colgados por doquier con ventosas? Ya que al volante es fundamental la buena visibilidad, ¿es sancionable esa actitud?– ***Nicolás Ramírez Blesa.***

Respuesta: El Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (art. 11.2), establece que el conductor de un vehículo está obligado a mantener el campo necesario de visión y cuidar de la adecuada colocación de los objetos. Por ello, colocar en el vehículo objetos que disminuyan el campo de visión del conductor está tipificado como infracción, y es un hecho sancionable.



PROHIBIR LIMPIAR EL CRISTAL

He mandado esta queja al Ayuntamiento de San Juan Despí: "Esta tarde, y siendo las 17:30 horas, estaba en el aparcamiento del polideportivo Salvador Gimeno de San Juan Despí, en zona azul, con el ticket en vigor, y como estaba el coche al sol, abrí las puertas y, mientras esperaba a mi esposa, provisto de un limpiacristales y un trapo, me puse a limpiar el cristal delantero (que limitaba la visión). Aparece un vigilante de la zona azul, y tras comprobar que el ticket estaba en vigor, dijo que estaba prohibido limpiar el coche en zona azul. Contesté que sólo limpiaba el cristal, y me contestó que la Ordenanza Municipal prohíbe limpiar el coche. ¿De verdad no hay temas más importantes para tratar, legislar y prohibir, que el que trate uno de llevar buena visón en el coche? Les he dado la hora, así que pueden saber el vigilante y 'premiarlo' por el celo en el desempeño de su papel". ¡Que Dios nos coja confesados como sigan así! –***Manuel Ojeda Vicente. S. Feliú Llobregat (Barcelona).***

QUITAR LA "L"

Mi hija acaba de sacarse el carné, utiliza mi coche y lleva la "L". Cuando conduzco yo, ¿es necesario quitarla o puedo dejarla? En ese caso, si rebaso el límite de velocidad para noveles y me para la policía, ¿me podría multar a pesar que hace 25 años que tengo permiso de conducir? –***Elena González García.***



Respuesta: El Anexo XI del Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998, de 23 de diciembre), al definir la señal V-13 de conductor novel, señala que *"indica que el vehículo está conducido por una persona cuyo permiso de conducción tiene menos de un año de antigüedad"*. Por ello, cuando sea conducido por una persona con permiso de más de un año de antigüedad, debe retirar la señal de su visible ubicación. Pero el límite de velocidad aplicable a este conductor, aunque se le hubiere olvidado retirar la señal, no es el correspondiente a conductores noveles, sino el genérico o específico señalado para la vía por la que circule.

NO SEAS IMBÉCIL

Estoy harto de oir cosas como *"fui de Madrid a Gijón en 3 horas y media"* o barbaridades similares. Lo triste es que aún se ve con buenos ojos al con-

ACUSE DE RECIBO



Con los cinco sentidos

Con buen tiempo, la conducción de los vehículos se realiza con el cristal de la ventanilla bajado. El aire refresca el interior de coche y se agradece. Ciertos conductores, con 'malos' hábitos, sacan el brazo, como si fueran a señalizar una maniobra, pero sólo lo dejan colgado, distrayendo al que le precede con ello. Podemos observar su proliferación, alcanzando incluso el extremo de verlo en autovías, comarcales y, sobre todo, en ciudad. ¿Cómo se explica conducir con una mano, realizando maniobras, con la posible situación de eventualidad que pueda surgir? Y esta costumbre puede llegar a ser peligrosa. Incluso peligra la extremidad de quien lo hace, ya que un roce o colisión le supondría un disgusto. Las manos deben estar en el volante, en correcta posición (10 menos 10) para realizar una buena conducción; estar con los cinco sentidos y respetando las normas de circulación. –Javier Hidalgo Blanco. Valencia.

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 (16/11/2006)

E **FHN**

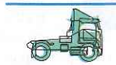
VEHÍCULOS MATRÍCULADOS POR TIPOS (septiembre y octubre)

Total **345.284**


235.665 Turismos


57.984 Furgonetas y camiones


45.040 Motocicletas


4.985 Tractores industriales


917 Autobuses


693 Otros vehículos

Estas informaciones, y otras más, pueden consultarse con más detalle en el teléfono de la DGT 900 123 505 y en estas direcciones:
INTERNET: http://www.dgt.es
TELETEXTO: TVE (p. 600), Tele 5 (p. 540) y A-3 (p. 410)
WAP http://www.dgt.es/index.wml
TELÉFONO MÓVIL: Movistar (nº 505, 404 + carretera o provincia), Amena (2230 + tráfico) y Vodafone (141+ carretera o provincia).

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

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 y Seguridad Vial". c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 MADRID.*** ***Fax: 91 320 41 38,*** o al e-mail: amalvarez@dgt.es

NOMBRE 1er 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

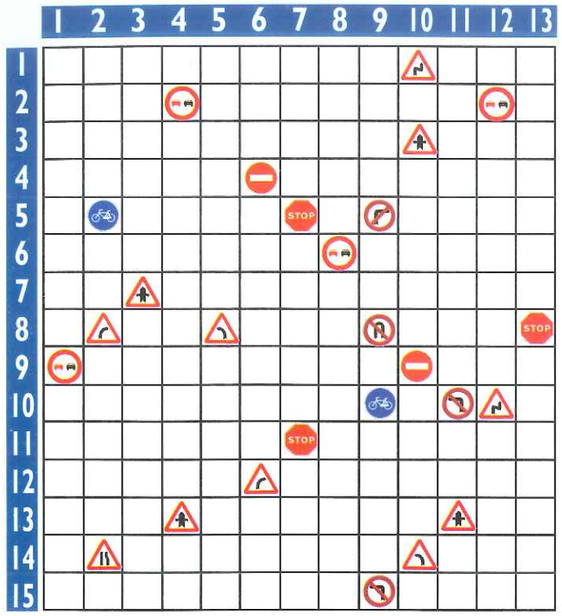
La Dirección General de Tráfico tiene inscrito el fichero de suscriptores de la revista "Tráfico y Seguridad Vial" (cuya finalidad es disponer del mismo para facilitar la distribución de la citada revista) en el Registro de la Agencia de Protección de Datos, regulado por la Orden del Ministerio de Justicia 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	945 018 216
Rioja, La	94 129 13 88
Valenciana, Com.	96 353 91 11

ARIAS

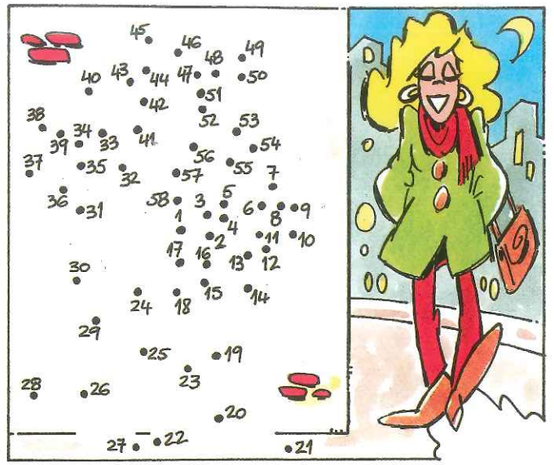
GRAN CRUCIGRAMA



HORIZONTALES **1:** Certidumbre en la realización de un proyecto. Hueso de la cadera.- **2:** Chiflado, perturbado. Relativo o concerniente a nuestra península. Consonante.- **3:** Acontecimiento desdichado inevitable. Nave, barco.- **4:** Municipio de la provincia de Barcelona. Aromática, que exhala perfume.- **5:** Abreviatura de punto cardinal. Extraño, poco común. Preposición. En la cirugía antigua, líquido que procede de las úlceras.- **6:** Terminara, pusiera fin. Utilícela, empléela.- **7:** Nota musical. Inundáralas las tierras de agua.- **8:** Conjunción disyuntiva. Símbolo químico del astatinio. Divinidad egipcia. Cloruro sódico.- **9:** Espuelas de una sola punta. Existe.- **10:** Perfeccionanos, enseñanos conocimientos culturales. Consonante. Símbolo de tonelada.- **11:** Insegura, poco cierta. Compusiera con curiosidad y limpieza.- **12:** Nombre propio de mujer. Fogosos, muy animosos.- **13:** Gran extensión de agua salada. Rectos, fieles a una causa determinada. Nombre de letra.- **14:** Vocal. Ásperos al paladar. Óxido de calcio.- **15:** Os restableciéseis de una enfermedad. Neta, que no está mezclada con nada.

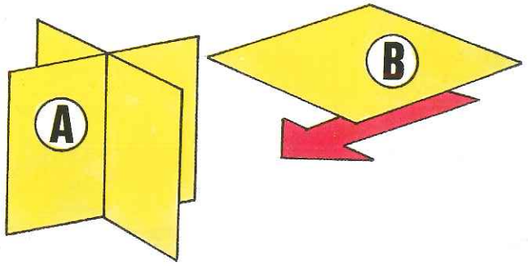
VERTICALES **-1:** Molusco lamelibranquio de cabeza no diferenciada y provisto de mando. Ciertos tumores blandos.- **2:** Tiempo transcurrido desde el nacimiento. Símbolo químico del cobalto. Halaga con fin interesado. Vocal.- **3:** Filtración de agua en el techo. Vendrán.- **4:** Vocal. Vientos ocasionados por corrientes de aire caldeado. Interjección castiza.- **5:** Temblaran, tiritaran de frío. Úneles en matrimonio.- **6:** Municipio de la provincia de Alicante. Sistema montañoso en la meseta de Castilla la Nueva. Nombre de letra.- **7:** Extremidad de la mano. Termino con una cosa. Familiarmente, babero, bata.- **8:** Lábrala. Hablando de los cabos de las velas, tensarlos.- **9:** Hija del rey de Tiro, fundadora de Cartago. Patria de Abrahán. Consonante. Afirmaciones.- **10:** Letra numeral romana. Manifestaciones ruidosas de alegría. Acusados de un delito. Consonante.- **11:** Quiero que sepas quiénes son, que no te sean desconocidas. Primero, preeminente. Símbolo químico del cobre.- **12:** Vocal. Arrásale, destrúyele. Tomar para sí con violencia lo ajeno.- **13:** Remolcaras una embarcación. Ligásela con cuerdas.

EL DIBUJO INVISIBLE



De regreso a su casa, después de una emotiva velada, descubra la desagradable sorpresa que le espera a nuestra amiga Silvia cuando doble la esquina. Para ello, una cuidadosamente los puntos numerados del 1 al 58.

JUEGO DE OBSERVACIÓN



Como puede verse, la figura A tiene ocho planos. Si se insertara la figura B en el sentido de la flecha, ¿cuántos planos cree usted que tendría la nueva figura resultante?



¿Es que no funciona en tubo de escape?

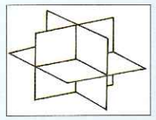
CHARADA

Mi prima son, sin duda,
tus ojos.
Tus ojos son, pues, mi segunda,
Y mi todo el color de tus ojos…

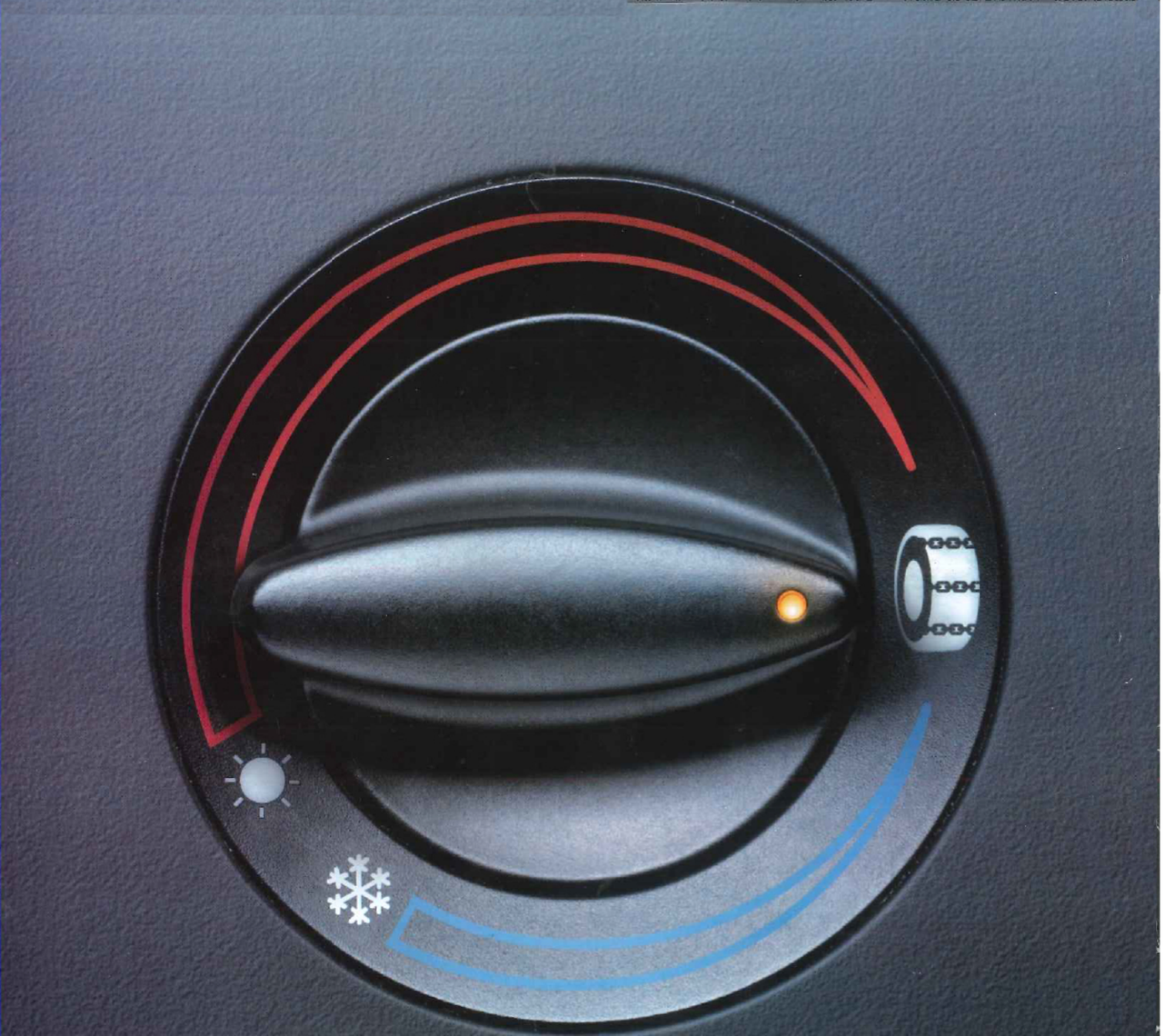
PROBLEMINO

Al salir del chalet de mi amigo Jesús, me encontré una hilera de tilos separados cinco metros entre sí. Sabiendo que el primero dista ocho metros de la casa y el último 93, ¿puede decirnos cuántos tilos tiene mi amigo en su jardín?

SOLUCIONES



A LA CHARADA: Par-dos.
AL JEROGLÍFICO: Se atasco (se-A-tas-c, o).
AL PROBLEMINO: Exactamente, 18 tilos.
AL DIBUJO INVISIBLE: Un atracador.
AL GRAN CRUCIGRAMA: (Solo horizontales.- 1: Seguridad. Cla.- 2: Ido. Ibérico. T.- 3: Fatalidad. Nao.- 4: Odena. Olorosa.- 5: N. Raro. A. Ilcor.- 6: Acabara. Usaba.- 7: Do. Angarilas.- 8: O. Al. Tal. Sal.- 9: Acabos. Sea.- 10: Educamos. R. T.- 11: Dudosa. Asegarra.- 12: Elisa. Ilnosos.- 13: Mar. Lados. Be.- 14: Acerbos. Cal.- 15: Sanaseis. Pura. 24, como puede apreciarse en la solución.



CUANDO LLEGA EL FRÍO, PON LAS CADENAS EN EL MALETERO.

A partir de noviembre, lleva siempre las cadenas en el maletero y no las saques hasta marzo. Asegúrate de que las sabes poner, es decir, pruébalas antes de tener que usarlas. Prepara tu vehículo para el invierno. Comprueba el dibujo y la presión de los neumáticos. Y si tienes que viajar con mal tiempo, no te confíes: consulta el estado de las carreteras y la meteorología, llena el depósito, no te olvides el móvil y coge ropa de abrigo.

MINISTERIO DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

NO PODEMOS CONDUCIR POR TI.

www.nopodemosconducirporti.com
www.dgt.es