

Accidentes

MENOS MUERTOS EN 2006, Y LAS MEJORES CIFRAS DESDE HACE 37 AÑOS

SIGUEN BAJANDO

CON EL PERMISO POR PUNTOS BAJÓ LA MORTALIDAD UN 15%

PERE NAVARRO, DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO: "ESTAMOS EN EL BUEN CAMINO, PERO TODAVÍA HAY MUCHOS ACCIDENTES"

■ FISCAL DE SEGURIDAD VIAL: "UN CONDUCTOR A 180 ES UNA BOMBA"

■ MOTORISTAS: BARRERAS MÁS SEGURAS

■ MÁS DE LA MITAD DE LOS ACCIDENTES, EN LAS CIUDADES



CINTURÓN: CAMPAÑA "DE CINE"

DÓNDE Y POR QUÉ SE INSTALAN LOS RADARES





12



25



22



45



33

Editorial	3
La Locura	4
El Maletero	5
Conducir Mejor	8
Mi Carril	11
Test (páginas especiales)	
Salud Vial	44
Tráfico del Motor	45
Banco de Pruebas	48
Noticias del Motor	50
La Ruta de Tráfico	52
La Pluma	55
La Entrevista	56
Cartas	59
Vía de Servicio	62
Área de Descanso	63

Secciones



12

BALANCE POSITIVO
El balance de la accidentalidad en el primer año de Permiso por Puntos es positivo y a este sistema se le atribuye una parte del mérito. En los últimos 37 años, nunca hubo un año en el que murieran menos personas que en 2006.

22

EL PORQUÉ DE LOS RADARES
La DGT coloca radares en las carreteras en función de criterios como puntos negros, accidentalidad y posibilidades técnicas, además de crear una malla homogénea en toda la geografía.

25

EL FISCAL DE LA SEGURIDAD
Bartolomé Vargas, el primer Fiscal Coordinador de Seguridad Vial cuenta a "Tráfico y Seguridad Vial" sus objetivos: dar una respuesta penal más contundente a la 'violencia vial', atender mejor a las víctimas...

30

BARRERAS MENOS PELIGROSAS
El Ministerio de Fomento colocará en los próximos seis años 1.500 kilómetros de barreras en las carreteras españolas no agresivas con los motoristas cuando chocan con ellas.

33

ACCIDENTES: MÁS DE LA MITAD, EN CIUDAD
El 53% de los accidentes con víctimas tienen como escenario la ciudad. Los atropellos a peatones siguen siendo los accidentes más numerosos, aunque están creciendo preocupantemente los de motocicletas.

45

LOS ALEMANES, ESTRELLAS DE LA SEGUNDA MANO
Si al comprar coche elegimos un vehículo Premium (alemán de alta gama), al cabo de tres años habrá perdido menos valor que un turismo de una marca generalista.

56

PABLO MOTOS.
El director y presentador de "El Hormiguero" se califica como "amigo del cinturón" y no entiende a quien dice que le molesta y no se lo pone: "Es como jugar a la ruleta rusa", explica.



Fotomontaje: Dirijos

AÑO XXIII
Número 182
Enero-febrero 2007

Director:
Jesús Soria (jsoria@dgt.es)

Redactores-jefe:
Juan M. Menéndez -edición- (jimmenendez@dgt.es)
y J. Ignacio Rodríguez -información- (jrodriguez@dgt.es)
Confección: José Béllamo.

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).

Secretaría de Redacción:
Ana Álvarez (amalvarez@dgt.es)

Colaboran en este número: Javier Álvarez, Arias, Juan C. González Luque, Charo Laiz, Quique, Ramón, Elena Valdés y Gorka Zumeta.

Infografía: Dirijos y DPI Comunicación.
Colaboración especial: José Antonio Marina.
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.: 128-07-001-3. **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 segunda quincena de marzo.

Edita:



Salvar vidas

Podríamos decir, simplemente, que en la DGT estamos muy contentos por haber conseguido que en 2006 la cifra de mortalidad en las carreteras haya bajando un 9,5%, con un descenso más que significativo -25,1%- en un mes tan trágico como agosto, mes vacacional lleno de luces y sombras. O que en los primeros seis meses del Permiso por Puntos, el descenso haya sido de un 15%. O que en 2006 se haya producido las cifras de muertes en la carretera más bajas desde 1969, es decir, en los últimos ¡37 años! Y podríamos citar muchos más datos. Pero preferimos centrarnos en que detrás de estas cifras y estos porcentajes hay otra cara: se han salvado 316 vidas respecto al año 2005 y nada menos que 1.013 desde 2003. Y lo que también es evidente y mala noticia: se hubieran podido salvar muchas más si, por ejemplo, todos los fallecidos hubieran llevado el cinturón de seguridad. Nada menos que 250.

Es obvio que estamos en una clara curva descendente: en los años 80, las cifras de muertos no bajaban de los cuatro mil; en algunos años de los noventa llegamos a los cinco mil, incluso a los seis mil; y desde 2004 -después de casi una década estancados en los cuatro mil- hemos llegado a los tres mil. Incluso en este número encontrará cifras que determinan que en fechas claves, como el invierno, la Semana Santa y el verano, con enorme cantidad de movimientos en carretera, las cifras de accidentalidad y mortalidad han descendido paulatinamente.

Unas cifras esperanzadoras, pero que lógicamente no nos satisfacen. Vamos a seguir con esta línea de trabajo, pero también adoptaremos otras medidas que reduzcan todavía más la siniestralidad en las carreteras. Por ejemplo, insistir en campañas para que quienes no se ponen el cinturón se lo pongan, y evitar con ello muchos muertos; para que todos se pongan el casco, o que no beba nadie que vaya a conducir... Pero también, con la máxima transparencia, más radares en las carreteras, quizá cambios en el sistema de pago de las multas... Muchas medidas que sólo persiguen un objetivo: reducir muertos. Sabemos que la mayoría de los conductores son responsables, pero hay que conseguir que todos lo sean. Es obvio que necesitamos la colaboración de todos.





1



2



3



4

1 Una máquina excavadora se desplaza por una vía urbana. Circula por lo que parece una rotonda partida que da salida a otra vía y entrada de la misma a la vía principal, y marcha por el arcén como si fuera a realizar un cambio de sentido aprovechando esta vía circular. Hasta aquí, en principio, todo parece normal...

2 Sin embargo, en la segunda fotografía de la secuencia, encontramos al conductor de este vehículo cruzando los dos carriles de la vía de incorporación en diagonal, entrando por una vía en la que se aprecia una señal de dirección prohibida y cuya señalización horizontal (dos ceda el paso pintados) hace pensar que está prohibido circular en ese sentido.

3 La tercera fotografía deja clara la intención del conductor: ahorrar tiempo a costa de poner en peligro a quien sea y a sí mismo. De hecho, el peligro sigue siendo claro, ya que vuelve a meterse por un tramo en el que está prohibido circular en ese sentido, donde lo que probablemente se encontrará es un vehículo circulando de frente a él...

4 ... Por suerte, este conductor no se ha encontrado a nadie de frente y recupera el lado derecho de la calzada para circular. Ha ahorrado tiempo en su desplazamiento, seguro, pero ¿a costa de qué? De ponerse en peligro él y a otros usuarios de la vía. ¿Ha merecido la pena? Un no rotundo es la respuesta.

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

ASÍ LO VI

Nos adelantó mientras adelantábamos, casi tocando el quitamiedos

Era el pasado 27 de septiembre, en la autovía Alicante-Madrid, en dirección a Madrid. A unos 20 kilómetros de Alicante existe una recta de unos dos o tres kilómetros que desciende hacia Orito. Eran las dos de la tarde, con plena visibilidad.

Yo iba solo en mi coche. Varios turismos estábamos adelantando a varios camiones por su izquierda. Todo normal. Me doy cuenta de que detrás, a un kilómetro de distancia o más, aparece la luz de una moto que destaca porque está en lo alto del descenso. Y a los pocos segundos nos adelanta por nuestra izquierda, sin prácticamente espacio, como una exhalación, la moto 'suicida', entre el quitamiedos y los coches, que como mucho son 40 centímetros...

Durante un segundo tuve la impresión de que nos hubiéramos matado con sólo tocar yo levemente el volante o que él hiciera lo propio. Creí ver algo tan increíble que nunca lo olvidaré. Lo único que ví claramente es que él siguió haciendo 'eses', adelantando a todo el mundo. - José Luis Bega. Fontilles (Alicante).

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 15 líneas de extensión.

Esta secuencia es no una acción concreta, sino un hecho continuado y dilatado en el tiempo. Por ello, cabe encuadrarla como conducción manifiestamente temeraria y calificarla como infracción muy grave, que llevaría aparejada una sanción de 301 a 600 euros y la suspensión del permiso de conducción de 1 a 3 meses. Y, además, la pérdida de 6 puntos.

Los más contaminantes pagarán más

Guerra a los vehículos que 'jueguen sucio'. Quien quiera un coche que contamine tendrá que pagar más. Varias medias anti-contaminación están al llegar: El Gobierno acaba de aprobar el proyecto de Ley de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera para proteger a las ciudades de los malos humos y estudio, además, una subida del impuesto de matriculación para los vehículos más contaminantes (por ejemplo, todoterrenos, vehículos viejos o de gran cilindrada). La primera en actuar podría ser Barcelona, donde las autoridades planean limitar la velocidad a 80 km/h en los accesos con el fin de reducir la contaminación. En otras capitales europeas también se han puesto manos a la obra contra el aire viciado: Londres ha establecido un super-peaje de 37 euros para los vehículos más contaminantes (la tarifa normal es de 12 €); y París se propone reducir el tráfico particular en un 40% de aquí a 2020 para recortar las emisiones de gases de efecto invernadero en un 60%.



¿Cuánto pesa su contaminación?

Si quiere saber cuánto dióxido de carbono (CO₂) emite su coche, en www.mejorconbici.com puede calcularlo. Introduzca el tipo de combustible y de recorrido, y la potencia del vehículo. Además, podrá comparar el resultado con la contaminación que generaría utilizando autobús o bicicleta. Por ejemplo, en un viaje de 15 kilómetros, su coche expulsa 23 kilos de CO₂ a la atmósfera; el autobús, 1; y la bici, ninguno. Otra web, la de la Asociación de Monitores Medioambientales 'Almijara' (Málaga), va más allá y el usuario puede calcular sus emisiones de CO₂ en kilos y 'anularlas' apadrinando los árboles necesarios para limpiar la suciedad del aire.



Los retrovisores anti-ángulo muerto, obligatorios

Desde este año, los camiones nuevos de más de 3,5 toneladas deberán llevar instalados espejos retrovisores que anulen los ángulos muertos, según una Directiva aprobada por la Comisión Europea. Esta nueva norma también incluye a los camiones matriculados desde 1998, cuyos propietarios tendrán entre uno y tres años para instalarlos, en función de la antigüedad del vehículo. El gasto para los transportistas será de unos 150 € por espejo y la medida afecta a 25 millones de vehículos pesados en la Unión Europea.



¡Alto! ¡Sólo vacas!

Se trata del primer carril-vaca de España, que terminará con los 'atascos' y 'molestias' provocadas por los rebaños de vacas en las carreteras locales del Bierzo. Tendrá cinco kilómetros de longitud y empezará a construirse en primavera entre las localidades leonesas de Balboa y Ambasmestas.

Más ESP en los coches

La cuota de instalación del ESP (Programa Electrónico de Estabilidad) en España ha aumentado un 8% y ya está en el 49% de los coches, siete puntos por encima de la media europea y sólo por detrás de Alemania, cuya cuota de penetración es del 75%. Este dato confirma los de una encuesta de Bosch, según la cual para los europeos es más importante la seguridad que el consumo o el precio. En las gamas altas, la instalación del ESP es total, no así en los utilitarios: poca gente se gasta dinero en ese sistema de seguridad e, incluso, en muchos modelos ni se ofrece como 'extra'.



Medallas de Seguridad Vial

Los guardias civiles Rafael Álvarez, Luis Acedo, Manuel Guisado, Eduardo Puerma y Juan Antonio Gallardo, muertos atropellados por un camión en acto de servicio, recibieron a título póstumo las medallas al Mérito en la Seguridad Vial, que entregó en ministro Alfredo Pérez Rubalcaba. También fueron premiados el ex-subdirector general de Seguridad Vial, Fernando Ortega, el guardia civil Luis Ramos y Vicente Sánchez, todos ellos por su contribución a favor de la seguridad vial.

EL *maletero*

Menos accidentes, menos transplantes

La reducción de la siniestralidad vial es una buena noticia que tiene su 'lado oscuro', pues está afectando a las personas que esperan un trasplante de corazón, riñón, hígado, páncreas, pulmón o intestino. En 2006, hubo 37 donantes



menos que el año anterior, y eso ha supuesto 76 transplantes menos. Según el Ministerio de Sanidad, la explicación se encuentra en la disminución de los fallecimientos por traumatismo craneal en accidentes de tráfico. Aun así, España

mantiene el primer puesto mundial, con 33,8 donantes por millón de habitantes (18,8 en la Unión Europea), y durante 2006 se realizaron nada menos que 3.756 operaciones de trasplante.

La frase

"La personalidad del conductor agresivo se corresponde mucho con la del delincuente reincidente",

Vicente Garrido, profesor de Criminología. Universidad de Valencia

Proyecto SUNFlower+6

Accidentes: Datos para mejorar

Saber por qué se producen los accidentes y qué diferencias existen en la percepción del riesgo en los países; conocer las medidas, actuaciones y políticas de cada país en materia de seguridad vial para aprender y saber cuáles funcionan y cuáles no, y adaptarlas a las singularidades de cada país son los objetivos del Proyecto SUNFlower+6, del que forma parte la DGT. Participan España, Suecia, Reino Unido, Países Bajos, República Checa, Hungría, Eslovenia, Grecia y Portugal.

Móvil 'anti-alcohol'

Una compañía japonesa ha empezado a comercializar un teléfono móvil con alcoholímetro para conductores profesionales que analiza el aliento del conductor, determina el nivel de alcoholemia y envía inmediatamente el resultado a las compañías de autobús, emitiendo una señal de alarma en caso de positivo. El precio, unos 750 dólares y de momento sólo se vende en Japón.



La apnea multiplica por seis los accidentes

La apnea del sueño (pausas respiratorias repetidas), que padecen hasta dos millones de españoles, sextuplica el riesgo de accidente. Si se añade el consumo de una pequeña cantidad de alcohol, el riesgo es diez veces mayor. Además, sólo del 5 al 9% de los afectados están diagnosticados y en tratamiento. Los médicos creen que su correcto tratamiento evitaría también 18.000 accidentes laborales.

Abiertas oposiciones para técnicos de la DGT

Como todos los años, la Dirección General de Tráfico convoca entre 10 y 15 plazas para la escala superior de técnicos de tráfico del grupo A para formar parte del grupo de directivos y predirectivos de este organismo. Para poder participar en estas oposiciones, hay varios requisitos imprescindibles:

- Ser español o ciudadano de la Unión Europea.
 - Mayor de 18 años.
 - Poseer el título de licenciado o equivalente.
- ¿Qué ejercicios hay que pasar en estas oposiciones?

■ Primer ejercicio: Examen escrito sobre temas generales, similares a los de otros cuerpos o escalas del Grupo A de la Administración General del Estado y se pueden adquirir en las principales academias.

■ Segundo: Traducción de un texto en francés o inglés.

■ Tercero: Examen oral sobre temario de tráfico (este temario se distribuye gratuitamente y está permanentemente actualizado y disponible en la página web de la DGT: www.dgt.es)

■ Cuarto: Caso práctico sobre temario de tráfico.

Retribuciones: Pueden oscilar, según donde sean destinados, entre 25.000 y 32.000 euros anuales en el primer destino.

Se puede pedir información sobre la oposición y preparadores en: www.dgt.es (apartado empleo público).

FE DE ERRORES

En el reportaje "Alcohol: nuevos hábitos en marcha" del número anterior (nº 181, noviembre-diciembre 2006), se incluyó un cuadro "Lo que emborracha cada copa" que indicaba el grado de alcoholemia que suponen diferentes bebidas. Por error, se intercambiaron las cifras correspondientes a hombres y mujeres. Reproducimos el cuadro con los datos correctos.

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 (‰)	Hombre	0,21	0,18	0,29	0,32	0,49	0,30	0,53	0,40
	Mujer	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.

Los aperitivos también son peligrosos

Cada día más personas saben que hay que evitar el alcohol en comidas, cenas y otras celebraciones si después van a conducir. Pero, ¿y si al sentarse a la mesa ya fuera demasiado tarde? Para dejar claro que el consumo de alcohol perjudica a todos los conductores a todas horas, el ayuntamiento de Alcobendas (Madrid) invitó a una charla y a una comida -aperitivo incluido- a cien vecinos, con la condición de que consumieran sus cantidades habituales y se sometieran a tres controles de alcoholemia antes, durante y después de las comidas. Alrededor de la mitad de los asistentes dio positivo tras el último control y más de uno salió pidiendo un taxi al final de la jornada. Para los organizadores, estas son jornadas muy positivas pues "ayudan a recapacitar, sobre todo a los que beben y piensan que controlan".



Absuelto el conductor "ciego"

La Audiencia de Barcelona ha absuelto de la acusación de estafa al invidente sorprendido conduciendo, al considerar que el acusado conserva cierta visión en el ojo derecho. Recordemos que Domingo Merino fue indemnizado en 1998 con casi 91 millones de pesetas (546.000 €) por un accidente tras declarar que sufría ceguera total.



La aseguradora le acusó entonces de fingir para cobrar la indemnización, ya que poco antes había sido multado por conducir un turismo a 154 km/h.

La DGT, premiada

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha recibido el premio Preventia 2006 por su labor de fomento y divulgación de la cultura de la prevención. Igualmente, ya había recibido el premio Prever 2005 por los méritos realizados a favor de la divulgación e implantación de la prevención del riesgo en el tejido socio-laboral español.



DETRÁS DEL ACCIDENTE

Atropellos de peatones: se pueden evitar

El final de 2006 fue especialmente trágico en lo referente a atropellos de peatones. Cuatro ocurrieron el mismo día, tres de ellos en carreteras convencionales y en horas nocturnas.



El primero fue en la carretera OU-206, en Carballino (Ourense), donde un joven de 28 años murió atropellado cuando la visibilidad en la vía era escasa a causa de la niebla. En el segundo, en Churriana (Málaga), en la MA-21 (Málaga-Torremolinos), un hombre de 81

años murió atropellado al cruzar la calzada por un lugar indebido. El tercer atropello costó la vida a un peatón en Santa María de Palautordera (Barcelona); y en el cuarto, una distracción del conductor de una furgoneta acabó con la vida de una mujer de 70

años que bajaba de un autobús en la BU-740, en Miranda de Ebro (Burgos). Sólo en carretera, 293 personas murieron atropellados en 2006 (cifras provisionales). Para prevenir los atropellos, algunos ayuntamientos, como los de Bilbao o Murcia, están haciendo campañas de denuncia a conductores y peatones. Y las condenas también son ejemplares: recientemente, un joven de 24 años ha sido condenado por un juzgado de Vitoria a más de tres años de prisión por atropellar mortalmente a dos mujeres en un paso para peatones en 2005 y huir sin auxiliarlas.



Madrid: cien taxis con sillitas infantiles

Un centenar de eurotaxis -concebidos originalmente para discapacitados- de Madrid cuenta desde enero con dos sillitas infantiles por vehículo, en una experiencia promovida por el Ayuntamiento y el Defensor del Menor de Madrid. En los taxis, los sistemas de retención infantil sólo son obligatorios en carretera.



Técnicas de visión para una conducción más segura

DÓNDE SE DEBE MIRAR

De los tres principios básicos de la conducción preventiva –visión anticipación y espacio– el primero nos permitirá saber guiar la mirada a lo lejos, a los lados, por los espejos retrovisores o girar la cabeza en los momentos adecuados, para recoger toda la información necesaria para conducir con seguridad.

José Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM

MIRAR A LO LEJOS y no sólo al vehículo que nos precede, permitirá recoger información del tráfico, analizarla y reaccionar con tiempo suficiente (unos 20 segundos). En una vía urbana o circulando a 40 km/h se ha de dirigir la mirada unos 220 m por delante. Como es lógico, cuanto más deprisa circulemos, más lejos debemos mirar. Así, en una autovía, a 120 km/h, la distancia a la que debemos buscar información de la carretera ha de superar los 600 m. De esta manera, además de anticipar las situaciones de peligro, evitaremos frenazos y acelerones y conseguiremos otras ventajas como mayor confort, ahorro de

combustible, desgastaremos menos los elementos mecánicos del vehículo y contaminaremos menos.

VISIÓN PERIFÉRICA. La visión periférica abarca lo que hay a los lados de la vía y permite detectar un cuerpo que avanza por un lateral, aunque el cerebro tardará al menos 0,3 segundos antes de centrar la atención en él y también se requiere un tiempo para analizar qué está pasando mientras el entorno sigue cambiando. Por ello, conviene revisar constantemente lo que sucede en el entorno para que no pasen inadvertidas situaciones como puertas de coches aparcados que pueden abrirse de repente, peatones en el borde de la calzada que se disponen a cruzarla o un motorista que efectúa una maniobra inesperada.



RETROVISORES: CADA CUÁNTO MIRAR

Vía urbana (retrovisores central y laterales): cada 5 segundos.
Carretera tráfico denso (central y laterales): cada 5 segundos.
Carretera sin tráfico (central e izquierdo): cada 10 segundos.
Autovía/autopista (central e izquierdo): cada 15 segundos.

CONSULTAR LOS RETROVISORES. Resulta imprescindible mirar por los retrovisores para saber qué se mueve a nuestro

alrededor y siempre que se vaya a realizar cualquier maniobra, sobre todo, antes de frenar. Además, en función del tipo de vía (ver recuadro) habrá que mirarlos con más frecuencia, como es el caso de las zonas urbanas, donde las posiciones de vehículos y peatones cambian con rapidez.

GIRAR LA CABEZA. En cualquier desplazamiento lateral, como es el caso de una incorporación, un cambio de carril o circulando por una rotonda, conviene realizar un leve giro de cabeza para completar la información que nos ofrece el retrovisor. No realizar un giro, de unos 45 grados como máximo, implica no disponer de toda la información necesaria, cuando el ángulo muerto podría esconder un peligro. Se calcula que en la Unión Europea, el temido ángulo muerto se cobra unos 500 muertos y unos 50.000 heridos al año. ♦



LAS REGLAS DE LA CONDUCCIÓN PREVENTIVA

El concepto de conducción preventiva hace referencia a un conjunto de técnicas que permiten prevenir muchos riesgos:

- **Mirar:**
 - A lo lejos, hacia donde se encontrará dentro de 20 segundos.
 - El entorno de la carretera, rastreándolo continuamente.
 - Por los retrovisores, de forma regular regularmente y girar la cabeza para controlar el ángulo muerto.
- **Cómo anticiparse:**
 - Pensar de forma desconfiada en determinadas situaciones (por ejemplo, al

acercarse a una intersección) Estar preparado para actuar para reaccionar en menos tiempo Hacerse ver y entender (señalizar las maniobras) para no asustar a los demás.

- **Controlar el espacio:**
 - Por delante, guardando una distancia de seguridad que garantice, al menos, 2 ó 3 segundos de reacción.
 - Por detrás, frenando con tiempo y progresivamente.
 - A los lados, evitando las zonas de incertidumbre, que pueden ser invadidas por otros usuarios y donde se pueden abrir puertas de vehículos detenidos.

CONOCER LAS SEÑALES

ZONA



S-30 ZONA A 30
Zona de circulación especialmente acondicionada, destinada en primer lugar a los peatones; la velocidad máxima de los vehículos es de 30 km/h y los peatones tienen prioridad sobre ellos.



S-32 TELEPEAJE
El vehículo que utilice el carril con esta señal debe contar con un dispositivo para el pago del peaje dinámico o telepeaje.



S-64 CARRIL BICI ADOSADO A LA CALZADA
El carril sobre el que está situada la señal de vía ciclista sólo puede ser utilizado por ciclos. Las flechas indican el número de carriles y su sentido.



R-413 ALUMBRADO DE CORTO ALCANCE Y FIN DE OBLIGACIÓN (S-24)
La primera obliga a circular, al menos, con el alumbrado de cruce. La segunda indica el final de la obligación y recuerda la posibilidad de prescindir del mismo, siempre que no venga impuesto por circunstancias de visibilidad, horario o iluminación de la vía.

LA CONSULTA: SEMÁFORO ROJO: ¿Impide hacer el giro a la derecha?



Sí, mientras el semáforo se encuentre en su fase roja.

■ **Qué hacer.** El conductor del vehículo que se propone girar a la derecha debe detenerse ante la línea transversal continua que se encuentra antes de la intersección (y más próxima al vehículo) para obedecer al semáforo en rojo que está al otro lado de la intersección.

■ **Lo que dice la norma.** El artículo 146, a) del Reglamento General de Circulación establece: "Una luz roja no intermitente prohíbe el paso. Mientras permanece encendida, los vehículos no deben rebasar el semáforo ni, si existe, la línea de detención anterior más próxima a aquél".

■ **Semáforo al otro lado de la intersección.** El mismo artículo concreta, además, muy claramente la situación que se observa en el gráfico: "Si el semáforo estuviese dentro o al lado opuesto de una intersección, los vehículos no deben internarse en ésta ni, si existe, rebasar la línea de detención situada antes de aquélla.

PLANTEE SU DUDA sobre situaciones conflictivas de circulación y envíela (gráficos y fotos) a la Revista Tráfico –Sección "Conducir Mejor"– (Josefa Valcárcel, 28, 28027 MADRID; e-mail: (jrodriguez@dgt.es). Se seleccionarán las más representativas. Con el asesoramiento de Carmela Rebolledo (DGT)

La compra de todoterrenos, coches de gama alta y usados, excluida



EL ÚLTIMO PREVER, MÁS ECOLÓGICO

El Gobierno ha decidido mantener el Plan Prever un año más, hasta el 1 de enero de 2008, pero con algunas modificaciones: quedan fuera los coches usados y los de cilindrada igual o mayor a 2.500 c.c. Durante una década, el Plan Prever ha retirado de la circulación más de tres millones de coches viejos.

SE MANTIENE LA AYUDA DE 480 EUROS COMO MÁXIMO AL ENTREGAR UN COCHE DE MÁS DE 10 AÑOS CUANDO SE COMPRA UNO NUEVO

Marian GARCÍA

Era una desaparición anunciada, aunque finalmente el Gobierno ha decidido prorrogar el Plan Prever un año más, hasta el 1 de enero de 2008. Según el Ministerio de Economía y Hacienda, las circunstancias han cambiado y la retirada de los vehículos antiguos se debe incentivar por otros medios. Así las cosas, durante este año el plan Prever sigue vigente, pero con algunas modificaciones. Se mantiene la ayuda máxima de 480,81 euros si se entrega un coche de más de 10 años al comprar uno nuevo, pero no se puede solicitar para adquirir coches usados. Hasta ahora, se podía pedir en el caso de un automóvil de menos de cinco años.

Tampoco se concederá esta ayuda si el coche nuevo que queremos comprar tiene una cilindrada igual a mayor de 2.500 c.c. Es decir, se excluyen casi todos los todoterrenos y turismos de gama alta. El motivo

de esta exclusión es, según el ministerio, "el carácter menos respetuoso con el medio ambiente" de estos vehículos, tanto por sus emisiones contaminantes como por su consumo de combustible. También ha desaparecido la deducción extraordinaria de 721 euros para la retirada de coches de más de diez años que utilizaran gasolina con plomo, al tratarse, según el ministerio, de una medida desfasada. También se podrá seguir solicitando para adquirir un vehículo industrial nuevo de menos de 6 toneladas que sustituya a otro de más de 7 años de antigüedad. Los fabricantes o primeros receptores del vehículo podrán deducirse la bonificación.

Las modificaciones de este año y su próxima desaparición no han sido bien recibidas ni por los fabricantes ni por los concesionarios, que han presentado incluso un recurso. Temen una caída de las ventas y reprochan al Gobierno que no utilicen criterios objetivos para penalizar a los coches más contaminantes, que, a su juicio, no son los más potentes, sino los más antiguos. ♦

LAS NUEVAS CONDICIONES

- 4 Podrán acogerse al Plan, con una ayuda máxima de 480,81 euros, los coches nuevos que sustituyan a otro de diez o más años de antigüedad.
- 4 No se podrá pedir esta subvención para comprar coches con una cilindrada igual o superior a los 2.500 c.c.
- 4 Desaparece el Plan Prever para los coches usados.
- 4 Desaparece la deducción extraordinaria "Prever gasolina".

MI carril



JARDINES. En el afán por la ecología, por lo verde, muchos ayuntamientos están afanándose en adecentar sus viales, y ahí están los servicios de jardinería poniendo plantas por aquí y por allá. Pero muchas veces sin contar para nada con el tráfico, con la seguridad vial. Por ejemplo, se colocan plantas que restan toda la visibilidad en glorietas y otros cruces. ¡Y luego dicen que hay muchos choques en las calles! Está muy bien lo de las plantas, pero no en todos los sitios. Con criterio, con cabeza.



MÓVILES. El teléfono móvil se ha convertido en un elemento fundamental en la conducción. Si lo manejas mientras conduces, las posibilidades de tener un accidente se multiplican considerablemente. Por el contrario, si puedes darle un uso muy racional para avisar de un accidente y posibilitar una auxilio mucho más rápido, al instante. El otro día, sin embargo, no le sirvió a un conductor que había sufrido un accidente. Llamó desde el interior del coche, pero no supo explicar bien dónde lo había sufrido. La ayuda le llegó tarde.



ÓRGANOS. La reducción en la accidentalidad es siempre motivo de alegría. Pero ya saben que cuando en la vida se cambia algo más o menos importante, y la accidentalidad lo es, hay otras piezas que lo sufren. Si hay guerras, sube el petróleo... ¡y la gasolina, y los plásticos! Si hay menos accidentes, bajan las víctimas... ¡y bajan las donaciones de órganos! Pero también se necesita menos sangre en los hospitales. Es decir que pese a estar a la cabeza en donaciones en el mundo, hay que ser más solidarios con las donaciones de órganos, y de sangre. Por si acaso...

Un 'bailaor' en la cárcel

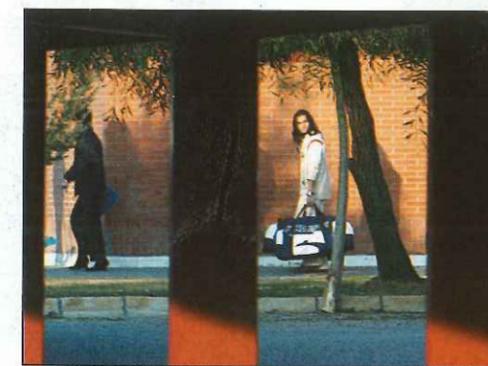
F

arruquito" ya está en la cárcel. Cuando el 'bailaor' fue procesado por atropellar a un hombre, Benjamín Olalla, en un paso para peatones, dejándole allí 'tirado', mortalmente herido, alguien pensó que su condición de famoso, de artista, le evitaría cumplir condena entre rejas. Que al final, la Justicia sería más benevolente, que la presión popular estaría a su favor... Pues no. Incluso, en alguna actuación sobre un 'tabla', sus fieles la dieron la espalda. Seguramente no por el atropello, por muy alocada que fuera su carrera, por muy censurable que sea. Ni por no tener permiso de conducir. Ni por ir a más velocidad de la permitida. Más bien por su huida, por sus mentiras —como tratar de 'cargarle el muerto' a su hermano menor— por su falta de humanidad, por su absoluto desprecio a una persona a la que había atropellado. Por eso no me da pena que pague por su grave imprudencia. Y después de un proceso bajo el foco de las cámaras, el papel 'couché' y las 'salsas rosas', el 16 de enero se comió su primer rancho en la prisión de Sevilla, no precisamente de cinco tenedores. Quizá ahí se dio cuenta que por encima de fama, prestigio



JESÚS SORIA

DIRECTOR



EL INGRESO DE "FARRUQUITO" EN LA CÁRCEL ES UNA GRAN NOTICIA PARA LA JUSTICIA, PARA LAS VÍCTIMAS DE LAS SALVAJADAS EN LA CARRETERA, PARA LA SEGURIDAD VIAL...

profesional, aplausos y entrevistas, es persona. Con derechos y con deberes, los que olvidó cuando atropelló a Benjamín. ¿A alguien le extraña la intransigencia y la petición de máxima dureza de la viuda? Se ha salido con la suya: está entre rejas. No me alegro, pero creo que es una gran noticia para la Justicia, para las víctimas de las imprudencias y salvajadas en la carretera, para la seguridad vial... Matar al volante de un coche no es gratis, al margen de que tenga que pagar 102.000 euros de indemnización a la viuda, 16.000 a los padres y 36.000 de multa. Eso no es nada comparado con la pérdida de una vida. Y creo que para muchos se acabará la sensación, a veces propiciada desde la misma Justicia, con sentencias más que polémicas, de que todo vale. Pues no: no vale escudarse en el desconocimiento de la Ley, ni valen las trampas como las que esgrimió el famoso 'bailaor'. No le sirvieron sus tretas. Finalmente, el taconeo de una estrella, el baile más puro, las giras, el negocio tendrá que estar 'a la sombra' por un tiempo... Como dijo Pierre Dninos, "la causa más importante de los accidentes de tráfico es que los hombres ponen en sus coches tanto ego como gasolina". ♦

En 2006 perdieron la vida en la carretera 3.016 personas, el número más bajo en 37 años

... “PERO SIGUEN SIENDO MUCHOS”

El permiso por puntos ha dado un ‘golpe de mano’ a la accidentalidad: 316 muertos menos que el año anterior. Aun así, para los responsables de Tráfico, 3.016 siguen siendo muchos muertos y tienen en marcha otros planes: 1.000 nuevos agentes, reforma del Código Penal, creación de un centro nacional de tratamiento de denuncias automáticas, reforma del procedimiento sancionador, aprobación de planes autonómicos y municipales de seguridad vial y más radares para seguir reduciendo la siniestralidad.



han registrado en las carreteras españolas siguen siendo muchos muertos; sus familias, compañeros y amigos nos piden que continuemos trabajando para que esto no vuelva a ocurrir”.

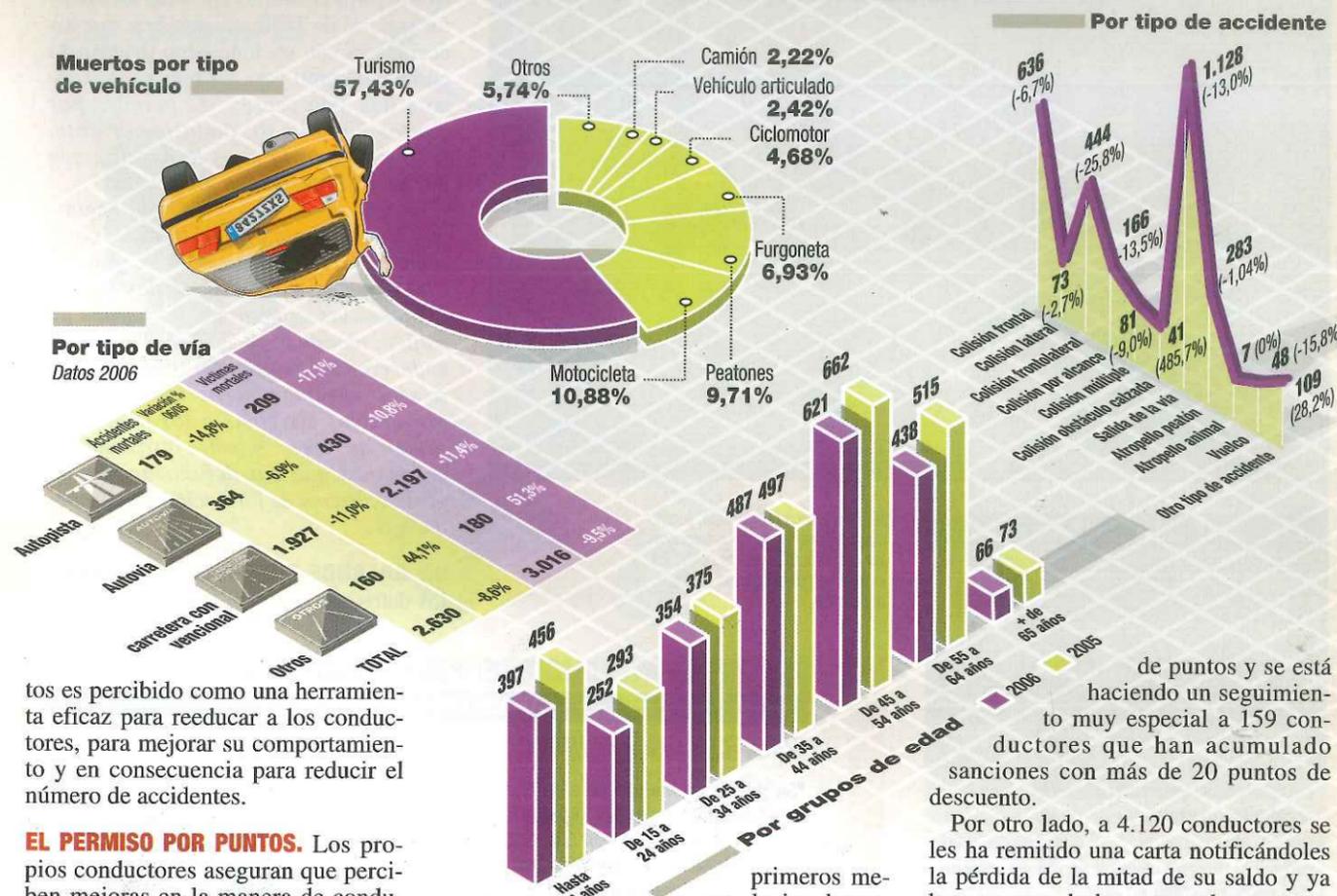
MEDIDAS COMPLEMENTARIAS. Antes de centrarnos en el análisis de la accidentalidad, haremos referencia a las principales medidas, complementarias al permiso por puntos, que se pondrán en marcha para atajar los accidentes. Por un lado, según señaló el ministro, todo parece indicar que 2007 será un año de consolidación de los resultados obtenidos, ya que las nuevas medidas –mil nuevos guardias civiles de tráfico, aprobación y puesta en marcha de la reforma del Código Penal, puesta en marcha del centro nacional de tratamiento de denuncias automáticas y la reforma del procedimiento sancionador– necesitan tiempo para que incidan en la seguridad vial.

En todo caso, se espera que la consolidación del permiso por puntos, la aprobación de los planes autonómicos y municipales de seguridad vial, la ampliación hasta 800 del número de radares (500 fijos y 300 móviles), la mayor atención y seguimiento de los multi-reincidentes y la continuación de las campañas especiales de vigilancia y control, entre otros, permitan seguir reduciendo las cifras de siniestralidad en las carreteras españolas.

Precisamente, las medidas que se están poniendo en marcha para luchar contra la sangría de las carreteras son muy bien valoradas por los españoles, especialmente la influencia del permiso por puntos, según una reciente encuesta (ver recuadro). Así, el permiso por pun-

tos es percibido como una herramienta eficaz para reeducar a los conductores, para mejorar su comportamiento y en consecuencia para reducir el número de accidentes.

RADIOGRAFÍA DE LOS ACCIDENTES MORTALES (2006/05)



José Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: PAUL ALAN PUTNAM. Infografía: DIRTOS

EL DESCENSO ACUMULADO DE LAS VÍCTIMAS MORTALES EN CARRETERA LOS TRES ÚLTIMOS AÑOS ES DEL 25%: 1.013 MUERTOS MENOS QUE EN 2003

En el año 2006 se produjeron 2.630 accidentes mortales en los que fallecieron 3.016 personas, 316 menos que en el año anterior, lo que supone un descenso del 9,5%. Son datos provisionales, porque se trata de accidentes en carretera, contabilizados a 24 horas. No obstante, el descenso más importante (el 15%, o lo que es lo mismo, 260 muertos menos) se produjo en los seis meses siguientes a la puesta en marcha del permiso por puntos el 1 de julio de 2006.

Por tercer año consecutivo se ha reducido la accidentalidad en carretera, con un descenso acumulado en la cifra de víctimas mortales del 25,1% y 1.013 muertos menos respecto al 2003. De hecho, las de 2006 son las cifras más

bajas de víctimas mortales en carretera desde 1969, 37 años, con un parque de vehículos siete veces mayor (4 y 29 millones, respectivamente).

Aun así, las autoridades de tráfico, empezando por el propio ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, consideran que “los 3.016 muertos que se



EL EFECTO DEL PERMISO POR PUNTOS

MAR COGOLLOS*

“LOS RESULTADOS HAN SIDO BUENOS”

“Los resultados han sido buenos y seguro que el permiso por puntos ha tenido algo que ver, pero creo que la mayor eficacia proviene de las campañas de comunicación en torno al mismo, porque todo el mundo ha estado hablando de ello. Este año será muy importante, pero sería fundamental agilizar el procedimiento sancionador y que la pérdida de puntos sea más inmediata.

La reforma del Código Penal será otra ‘pata’ fundamental y es imprescindible una mayor presencia de la Guardia Civil, más radares, actuaciones en carreteras... Sin olvidar una asignatura pendiente –la educación y la prevención–, aunque el permiso por puntos está en el centro de todas las medidas”.

(*) Presidenta de AESLEME (Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal)



LUIS MONTORO*

“EL COMPORTAMIENTO DE LOS CONDUCTORES HA MEJORADO LA SINIESTRALIDAD”

“El comportamiento de los conductores ha cambiado positivamente: mayor uso del cinturón, descenso de la velocidad media y del consumo de alcohol. Además, de enero a junio (sin permiso por puntos) descienden los muertos un 3,5%; y desde julio, ya con permiso por puntos, se ha producido un 15% menos de muertos, lo que indica que, si los coches y las carreteras son los mismos, el cambio en el comportamiento de los conductores es lo que ha mejorado la siniestralidad. No obstante, hay que consolidar el permiso por puntos e involucrar a los municipios. Debemos esperar que sigan bajando los accidentes, aunque con el tiempo, la reducción no tendrán ‘picos’ tan fuertes.

(*) Catedrático de Seguridad Vial (INTRAS)



EL EFECTO DEL PERMISO POR PUNTOS

MIGUEL MARÍA MUÑOZ MEDINA*

“ES DIFÍCIL ATRIBUIR EL DESCENSO A UNA SOLA CAUSA”

“Los accidentes de tráfico son un fenómeno demasiado complejo para atribuir su descenso a una sola causa. El permiso por puntos ha sido sin duda importante, pero más todavía lo es la movilización que se está creando en la sociedad. Sería muy deseable que durante este año se consoliden los resultados, pero es un tema tan complejo que nunca –y ahora tampoco– me he atrevido a hacer un pronóstico. Será preciso que se culmine el proceso de reforma del Código Penal, que se incrementen los medios humanos y tecnológicos y que se consiga la participación de todos los ayuntamientos en el sistema de puntos.

(*) Director Inst. Mapfre de Seguridad Vial y Presidente Asoc. Española de la Carretera.



RAFAEL FERNÁNDEZ-CHILLÓN*

“LO MÁS IMPORTANTE SERÁ EL RESULTADO DE LOS CURSOS DE RECUPERACIÓN”

“Es poco tiempo para una valoración rigurosa, pero el descenso de la siniestralidad es muy positivo, aunque no podía ser de otra manera con una norma mucho más rigurosa y coercitiva. Pero lo más importante será el resultado de los cursos de recuperación sobre las actitudes de los infractores. Es necesaria la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, más Guardia Civil y una actuación urgente sobre los tramos de concentración de accidentes y, sobre todo, que todos los ayuntamientos comuniquen a la DGT las denuncias firmes para que no se creen territorios que los automovilistas puedan considerar como ‘impunes’.”

(*) Director general del Comisariado Europeo del Automóvil (CEA).





La accidentalidad en los últimos 10 años en Navidad, Semana Santa y Verano

TENDENCIA A LA BAJA

En tan sólo diez años, las carreteras españolas se han cobrado un alto tributo: 38.957 víctimas mortales (contabilizadas en las primeras 24 horas del accidente). En este período, lo suficientemente amplio como para analizar la tendencia, se aprecia (ver gráfico) que el número de accidentes mortales y el de muertos va creciendo, alcanzando el 'pico' más alto en 2000, con 4.295 muertos. A partir de ahí, se inicia un descenso sostenido en el número de víctimas mortales, mucho más acelerado desde 2004. Un análisis parcial de esta década, poniendo el foco en los períodos de mayor intensidad circulatoria, muestra una evolución similar:

NAVIDAD: La tendencia a la baja experimenta el mayor repunte en 1998, con 277 muertos; en 2004 se consigue una reducción muy importante respecto al año anterior (30%) y, tras un nuevo incremento en 2005 (181 muertos), las últimas Navidades (ya con el efecto del permiso por puntos) registraron 67 muertos menos.

SEMANA SANTA: La peor de los últimos diez años es la de 1999, con 176 víctimas mortales, mientras que en los últimos tres años las cifras parecen estabilizarse: 103, 105 y 108 víctimas mortales.

VERANO: A lo largo de la última década, durante los meses de julio y agosto disminuyen las víctimas mortales, salvo un incremento en 2003. En el verano de 2006 se registró el balance más favorable, con 528 fallecidos, lo que supone una diferencia de 139 víctimas mortales con respecto al año anterior (20,8% menos) y de 400 muertos menos respecto al peor verano de la década, el del año 2000, con 928 fallecidos.

► El permiso por puntos, junto con el incremento de los controles de velocidad, entre otros, ha influido en el descenso de los accidentes.

bate que ha generado al respecto los buenos resultados, si bien algunos como Miguel María Muñoz Medina, ex-director general de Tráfico, considera que los accidentes son un fenómeno demasiado complejo como para atribuir su descenso a una sola causa: "El permiso por puntos ha sido sin duda importante, pero más todavía lo es la movilización que se está creando en la sociedad".

Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial, apunta algunas medidas complementarias al permiso por puntos: "Incrementar el control de las infracciones y las dotaciones policiales de tráfico; modificar el Código Penal para endurecer las penas a los infractores de riesgo; aumentar mucho las campañas preventivas dirigidas a los factores y grupos de riesgo; y, entre otras muchas cosas, hay que dar definitivamente un giro al sistema de formación de los conductores".

UN BALANCE POSITIVO. Ciertamente, los datos que arroja el balance provisio-

EL EFECTO DEL PERMISO POR PUNTOS

ANA MARÍA CAMPO (*)

"UNA REFLEXIÓN Y UNA DISMINUCIÓN DE LOS ACCIDENTES"

"Su puesta en marcha ha sido eficaz, en cuanto a informar debidamente a todos los ciudadanos, lo que ha comportado que las personas de 'bien' han reflexionado y han dejado de correr y de beber en exceso cuando no se debe. De ahí el descenso en el número de muertes en tráfico".

La responsable de esta asociación de víctimas de accidentes considera que los resultados se consolidarán si se cumplen las retiradas de carnet que están pendientes. "Si se tarda demasiado puede ser contraproducente, por la falta de rigor en hacer cumplir las sanciones anunciadas".

Según Ana María Campo, no es solamente la retirada del permiso lo que va a impedir que los negligentes, y muchas veces delincuentes, cesen estas desgracias. "Para mí, lo indispensable es la presencia policial itinerante en carreteras y vías urbanas y no precisamente para multar, sino para infundir respeto y, por supuesto, prevenir".

(*) Presidenta de Stop Accidentes



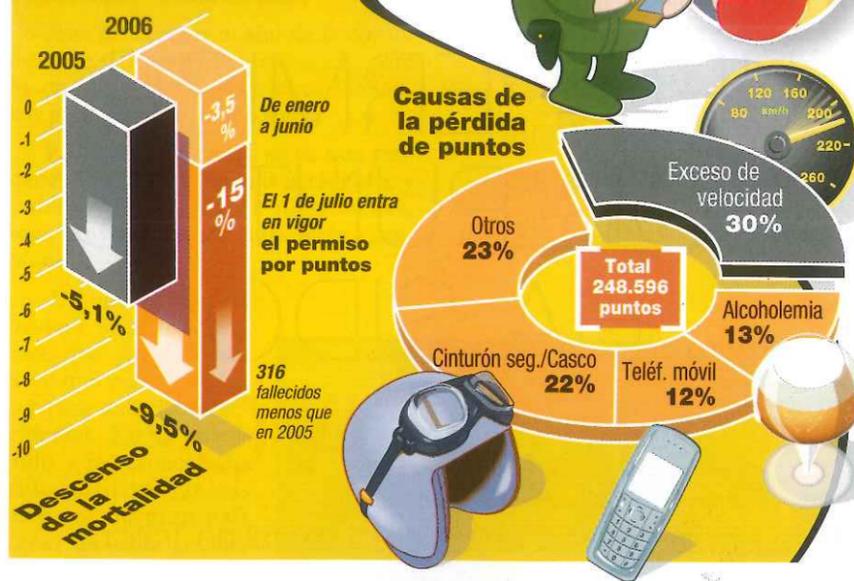
ACCIDENTES MORTALES (1997/2006)



Principales medidas

- 1997 Reglamento de Conductores
- 1998 Nuevas tasas de alcoholemia.
- 2001 Reforma Ley Seguridad Vial.
- 2002 Nuevo procedimiento sancionador.
- 2003 Reglamento de Circulación.
- 2004 Información accidentes en los paneles/ Intensificación de los controles (velocidad, alcohol, cinturón y casco).
- 2005 Ley permiso por puntos/ Plan Estratégico Seguridad Vial 2005/08
- 2006 Permiso por puntos desde el 1 de julio/ Creación del Fiscal de Seguridad Vial/ Luz verde a la reforma del Código Penal.

EL PERMISO POR PUNTOS REDUCE LOS ACCIDENTES



nal de 2006 indican la incidencia del permiso por puntos: durante el primer semestre, el descenso de las víctimas mortales fue del 3,5%, mientras que en el período julio-diciembre, es decir durante la etapa en la que se puso en marcha el permiso por puntos, el descenso fue del 14,8%.

La siniestralidad ha descendido en mayor o menor medida en todas las Comunidades Autónomas, excepto en Cantabria, donde se registraron 43 muertos en 2006, frente a los 27 del año 2005. Las que experimentaron mayor descenso fueron Navarra (-44,30% y 44 fallecidos); Murcia (-25,78% y 95 fallecidos); Canarias (-20,37% y 86 fallecidos); La Rioja (-20,0% y 32 fallecidos); y Asturias (-

EN EL PRIMER SEMESTRE, LAS VÍCTIMAS MORTALES DESCENDIERON EL 3,5%; EN EL SEGUNDO, CON LA APLICACIÓN DEL PERMISO POR PUNTOS, EL 15%.



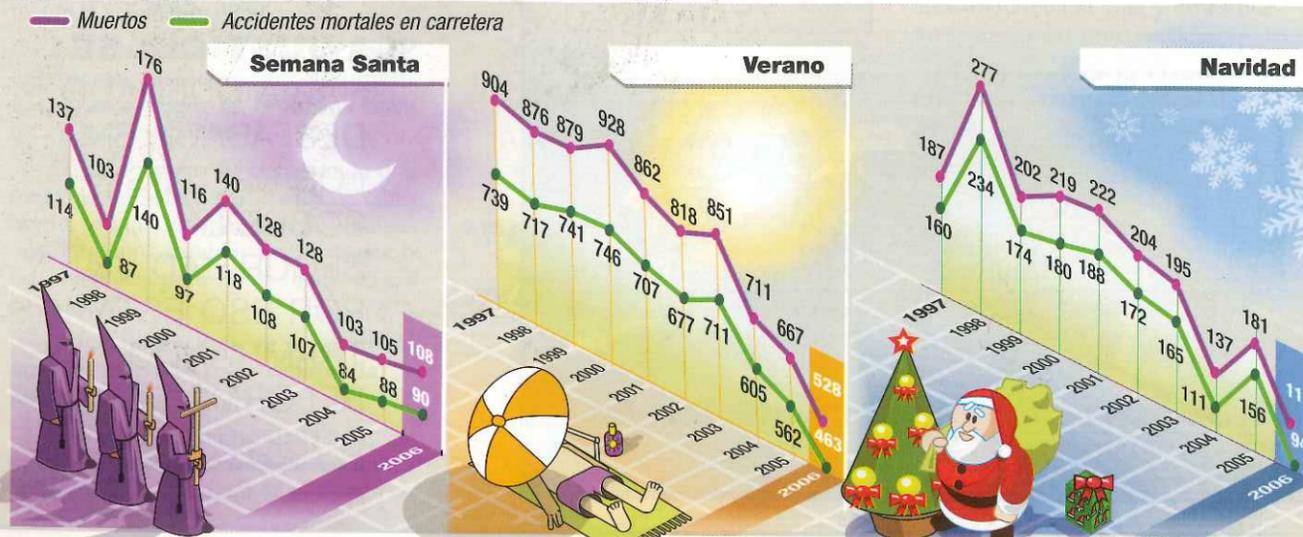
LO QUE PENSAMOS DEL PERMISO POR PUNTOS

Según la primera encuesta realizada tras la entrada en vigor del permiso por puntos, así opinamos los españoles:

- El 72% de los ciudadanos considera que "ha mejorado el comportamiento de los conductores" con el permiso por puntos.
- El 79% considera que "se está moderando la velocidad", frente al 49% recogido antes de la entrada en vigor del permiso por puntos.
- Se ha pasado del 67% de los que consideran que "se respetan más los límites de alcohol", al 78%.
- El 80% considera que los conductores separan más el alcohol y la conducción.
- Se utiliza más el cinturón de seguridad (95%) y los sistemas de sujeción infantil (96%).
- El 76% menciona el miedo a perder el permiso como la principal causa de la reducción de accidentes y un 14%, a una mayor concienciación de los conductores.
- El 24% conoce a alguien que le han puesto una multa con pérdida de puntos.

17,9% y 64 fallecidos). Asimismo, en 2006 descendieron las víctimas mortales en todos los grupos de edad, excepto en el tramo entre 35 y 44 años, que aumentó un 2%; pero si nos fijamos en su condición de conductores, el único que aumentó es el de 45 a 54 años. En cambio, llama la atención que el grupo que más disminuyó es el de los jóvenes, especialmente entre 15 y 24 años, con un 15% menos.

Por tipo de vehículo, destaca el descenso del 13,4% de los fallecidos en tu-



4.120 CONDUCTORES

HAN SIDO AVISADOS POR CARTA DE QUE HAN PERDIDO MÁS DE LA MITAD DE SU SALDO Y 33 YA HAN PERDIDO EL PERMISO



rismo y del 10,4% de peatones atropellados, mientras que el número de usuarios de motocicletas fallecidos se estabilizó, con un ligero aumento del 2,2%.

Las salidas de la vía continuaron siendo el tipo de accidente más frecuente, con un 37,4% de víctimas mortales y 1.128 fallecidos. No obstante, disminuyó un 13% respecto al año anterior, porcentaje que supera el descenso medio del total de fallecidos.

MÁS USO DEL CINTURÓN. Si se tiene en cuenta el uso de accesorios de seguridad, el porcentaje de conductores y pasajeros de turismos fallecidos que no llevaban puesto el cinturón de seguridad descendió al 28% en 2006, mientras que en 2005 fue de un 30,5% y del 33%, en 2004.

El porcentaje de usuarios de motocicleta fallecidos que no usaba casco descendió al 6% en 2006, cuando en 2005 fue del 8% y del 11% en 2004. Mayor fue el descenso del porcentaje de conductores y pasajeros de ciclomotor fallecidos que no lo usaban, pasando del 53% en 2005 al 36% en 2006.

En cuanto a los factores de riesgo, la velocidad, con el 24%, y la distracción al volante, con el 37%, siguen siendo la clave de los accidentes mortales en carretera. ♦



Pere Navarro, Director General de Tráfico, analiza el descenso de la accidentalidad

"EL PERMISO POR PUNTOS HA SIDO DECISIVO"

Pere Navarro Olivella es director general de Tráfico desde el 7 de mayo de 2004 y en esta entrevista analiza qué circunstancias se han dado para que se haya producido una rebaja tan importante en la mortalidad en las carreteras, del cambio de hábitos de muchos conductores al volante, de las reformas legislativas en marcha, de la cárcel del 'bailaor' "Farruquito" y de la figura del Fiscal de Seguridad Vial.

J. S. H.

Foto: Paul Alan PUTNAM

- ¿Qué siente cuando ve que las cifras de mortalidad en nuestras carreteras han descendido notablemente el último año?

- Estas cifras nos ayudan y estimulan a seguir trabajando, nos dicen que podemos estar en el buen camino pero que todavía hay demasiados accidentes y víctimas.

- ¿Qué factores cree que han sido más decisivos en esta reducción... y hasta que punto ha influido la puesta en marcha del permiso por puntos?

- Sin duda alguna, la puesta en marcha del permiso por puntos ha sido decisiva, pero éste no habría funcionado sin el consenso político, la complicidad de las asociaciones de usuarios, la buena acogida de los medios de comunicación y el apoyo de los ciudadanos.

"LA JUSTICIA SE HABÍA QUEDADO DESFASADA EN LOS DELITOS SOBRE LA SEGURIDAD VIAL Y POR ESO ESTAMOS TRAMITANDO LA REFORMA DEL CÓDIGO PENAL"

- El permiso por puntos, ya en pleno funcionamiento este año, ¿será decisivo en la reducción de la accidentalidad y la mortalidad?

- Este debería ser el año de la consolidación del permiso por puntos, pero ha de ir acompañado de otras iniciativas para mantener la tendencia.

- En los últimos años se ve una tendencia muy clara: menos accidentes y muertos pese a haber más coches, más movimientos... ¿Qué está cambiando?

- La sociedad está madura, se le ha explicado qué estaba pasando y qué había que hacer para reducir los accidentes. Lo ha entendido y la respuesta ha sido positiva. Quizás este sea un gran país capaz de hacer grandes cosas.

- Se han salvado muchas vidas respecto a años anteriores pero... ¿cuántas se salvarían si se cumplieran por todos ciertas normas básicas, como que todo conductor llevara el cinturón, que no bebieran antes de conducir, que respetaran los límites de velocidad...?

- Mirémoslo de otra manera: cada vez son más los conductores que llevan el cinturón de seguridad, la incompatibilidad entre alcohol y conducción ha ido calando en la sociedad y la velocidad, poco a poco, parece que está bajando, aunque esta es probablemente la asignatura pendiente.

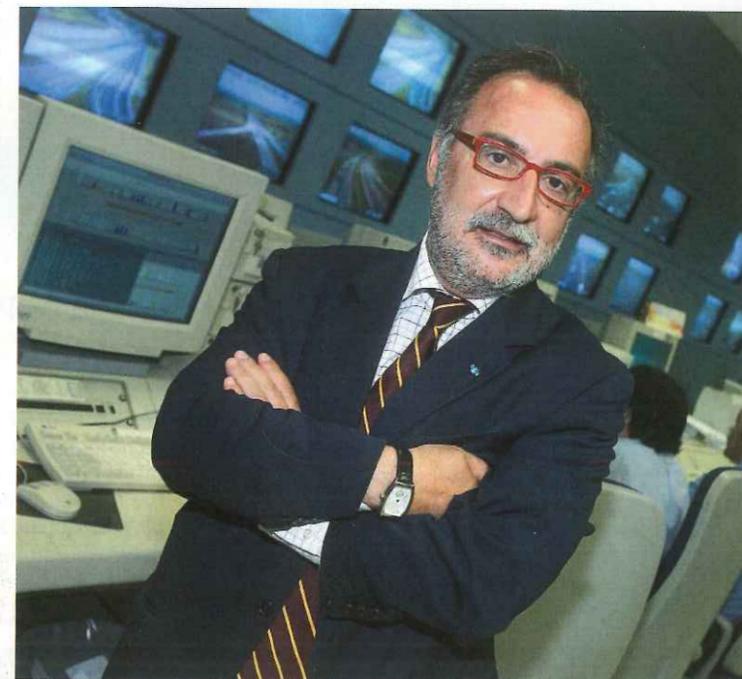
- Las campañas de control en las carreteras, las campañas divulgativas, ¿van a seguir en la misma línea o va a haber cambios?

- Cuando algo se ha demostrado que funciona no somos partidarios de cambiarlo, así que continuarán las campañas. Podemos cambiar los mensajes o las imágenes, pero no el fondo de las campañas.

- ¿Qué iniciativas va a poner en marcha este año para rebajar la siniestralidad?

- Este año se pone marcha la asignatura de seguridad vial en la enseñanza obligatoria, se tramitará en el Congreso

"LA SOCIEDAD ESTÁ MADURA, SE LE HA EXPLICADO LO QUE HABÍA QUE HACER PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES Y LA RESPUESTA HA SIDO POSITIVA"



"PODEMOS ESTAR EN EL BUEN CAMINO, PERO TODAVÍA HAY DEMASIADOS ACCIDENTES Y VÍCTIMAS"

"FARRUQUITO" TIENE UNA DEUDA CON LA SOCIEDAD Y ES BUENO PARA ÉL SALDARLA"

la modificación del Código Penal, se aprobará un nuevo Reglamento de Conductores, entrará en funcionamiento el Centro Nacional de Tratamiento de Denuncias Automáticas, se colocarán 200 nuevos radares fijos, se construirán 500 nuevos kilómetros de autovías y 14 variantes de población, se promoverán los planes municipales de seguridad vial y estamos trabajando en un plan de seguridad para las motocicletas, entre otras iniciativas.

- Las asociaciones de víctimas se quejan de una cierta impunidad en la carretera. ¿Está justificada esta sensación? ¿Son necesarios cambios legislativos para que no sea "barato" cometer delitos en la carretera?

- La Justicia se había quedado desfasada en el tratamiento de los delitos relacionados con la seguridad vial y es por ello que estamos tramitando la reforma del Código Penal y haciendo cursos de sensibilización para jueces, fiscales, secretarios judiciales y forenses. Sólo nos hace falta tiempo para que de resultados.

- Por cierto, ¿qué le parece que Farruquito haya entrado en la

cárcel?

- "Farruquito" tiene una deuda con la sociedad y es bueno para él saldarla; en caso contrario, la habría arrastrado toda la vida y no es bueno tener deudas pendientes.

- Cómo valora la creación de una figura como el Fiscal de Seguridad Vial? ¿Se puede interpretar como un respaldo inequívoco del Gobierno a la lucha contra la accidentalidad?

- Era otra asignatura pendiente y especialmente importante. Es de agradecer la sensibilidad demostrada desde el ministerio de Justicia y desde la Fiscalía General del Estado. Ahora tenemos un interlocutor especialmente implicado para coordinar las actuaciones ante la Justicia y que nos acompañará en este viaje apasionante. ♦



La DGT intenta que cada uno personalice el mensaje en su nueva campaña divulgativa

CINTURÓN: SIEMPRE HAY UNA RAZÓN

La DGT inicia el año con una campaña de concienciación y especial vigilancia del uso del cinturón de seguridad. Los controles de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil estarán apoyados por anuncios en los medios de comunicación que, con lenguaje cotidiano, intentan que el espectador escoja su razón para abrocharse el cinturón o ponerse el casco.

Mercedes LÓPEZ

No muestra imágenes de accidentes, ni de heridos... pero sí transmite mucho dramatismo. "Un personaje mira fijamente a la cámara, a los ojos del espectador y le da razones para que se ponga el cinturón o el casco. Hace que cada uno de nosotros personalice el mensaje y escoja su razón". Con estas palabras, Nicolás Hollander, director general creativo de Publicis, agencia que realizará durante todo este 2007 las campañas

publicitarias de la Dirección General de Tráfico, define la línea de los nuevos 'spots' publicitarios que en estos días estamos viendo en televisión y oyendo en radio. También hay inserciones en prensa e Internet. Los 'spots' están dirigidos por la reconocida directora de cine Isabel Coixet

Esta campaña no pretende ser un mensaje para todos, sino que cada uno se sienta personalmente aludido, busca la implicación de cada espectador. Para lograrlo, se utiliza un lenguaje cotidiano, directo y también desgarrado. "Porque el lenguaje mejor es el de la calle -explica Hollander-. Sobre todo, porque en la calle está la vida y no hay na-

da tan cercano a la vida como la publicidad de la DGT". Y con ese lenguaje se proponen múltiples razones: intimistas, "porque tu hijo necesita un padre", duras "porque vas a matar a tus colegas", crudas "para no partirte el cuello", económicas "porque te aho-

"PORQUE TE QUEDAN MUCHÍSIMAS COSAS POR HACER, PORQUE TE 'MOLA' UNA CHICA DE TU 'CURRO'..."

(FRASES DE LA CAMPAÑA)

rras los 300 euros de la multa", irónicas "porque odias las agujas" e, incluso, simpáticas "porque tu novia y tú habéis hecho planes para los próximos 50 años".

Los mensajes, uno para el cinturón de seguridad y otro para el casco, sirven de apoyo a la campaña de concienciación y especial vigilancia del uso del cinturón de seguridad que se está desarrollando del 12 al 25 de este mes de febrero. Durante este período, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia

Civil controlarán -alrededor de un millón de vehículos- el uso del cinturón de seguridad, así como de otros sistemas de retención homologados.

Una campaña que se encuadra dentro de las actuaciones que la DGT realiza periódicamente. La última, llevada a cabo para controlar el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil, tuvo lugar entre el 6 y el 19 de noviembre de 2006. En esa ocasión se controlaron más de 850.000 vehículos y se formularon 7.205 denuncias por no utilizar estos elementos de seguridad. De ellas, casi 6.000 lo fueron a conductores y más de 1.000 a pasajeros, de los que 400 viajaban en los asientos traseros.

LAS CIFRAS DE USO. Las cifras de las estadísticas de la DGT también son otra razón para concienciar: 250 personas hubieran salvado su vida el pasado cada año si se hubieran abrochado el cinturón, sin embargo, el 28% de las víctimas mortales del pasado año no lo llevaba. Por lo que se refiere al casco, el 99% de los conductores de motocicletas lo usa y el 94% de los de ciclomotor, mientras que entre los pasajeros su uso disminuye al 96,4% en moto y al 79,8% en ciclomotores.

Por todo ello, el mensaje del uso del cinturón de seguridad estará presente de forma continua en todas las acciones que durante este año realice la DGT. ♦

Los Ayuntamientos podrán ampliarlas a sus territorios con el apoyo de la DGT

VIGILANCIA DURANTE TODO EL AÑO

La Dirección General de Tráfico va a llevar a cabo durante este año distintas campañas de control y vigilancia, prácticamente una cada una mes. Se centrarán en aquellos aspectos que más incidencia tienen en la accidentalidad, como el cinturón, la velocidad, el alcohol, la distancia de seguridad, el uso del teléfono móvil o las distracciones.



Unas campañas en las que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil vigilará en especial el cumplimiento de algunas normas y en las que miles de conductores serán controlados y, si es necesario, denunciados.



La DGT pretende que los ayuntamientos puedan adherirse a estas campañas y realizarlas conjuntamente en sus ciudades. Esta colaboración se impulsará desde las jefaturas provinciales de Tráfico, desde donde se ha invitado a los al-

caldes de los municipios, que deberán formalizar su adhesión a través la Subdirección de Gestión de la Movilidad de la DGT (sga-circ@dtg.es)

A quienes quieran realizar en su ámbito estas campañas, se les enviará material divulgativo de apoyo, que pondrá a su disposición la Subdirección General de Educación, Divulgación y Formación Vial.

EL CALENDARIO DE 2007

- Febrero (12 al 25): Cinturón de Seguridad
- Marzo (12 al 18): Transporte de mercancías.
- Marzo (13 al 26): Velocidad.
- Junio (4 al 17): Alcohol.
- Julio (23 al 29): Uso del casco.
- Agosto (6 al 19): Velocidad.
- Septiembre (3 al 16): Cinturón de seguridad y transporte escolar.
- Octubre (8 al 14): Distancia de seguridad / Transporte de mercancías.
- Noviembre (12 al 25): Uso del teléfono móvil y distracciones.
- Diciembre (10 al 23): Control de alcoholemia.

Isabel Coixet dirige los 'spots' de la DGT

UNA DIRECTORA 'DE CINE'

Manuel ORTUÑO



"La fuerza creativa de la campaña es excelente. Nada distrae al espectador de lo que se le está contando"

Isabel Coixet es la directora de los spots que sobre el cinturón y el casco centran la campaña divulgativa de la DGT. Su profesionalidad en el campo de la publicidad está avalada por más de 20 años de trabajo. Y en la gran pantalla, sus películas, entre

las que destacan "Mi vida sin mí" y "La vida secreta de las palabras" (ganadora de cuatro Goyas), han tenido una gran acogida de crítica y público.

En esta campaña, Coixet ha utilizado la desnudez, la economía de elementos, tanto en vestuario, como en maquillaje, marco..., como aspectos clave para conseguir un efecto de crudeza y es el texto, presentado al espectador como un monólogo desnudo, sin florituras ni grandes montajes, el que soporta todo el peso del mensaje.

MÁS DE 200 POSITIVOS DIARIOS



Algo más de 230 conductores dieron positivo diariamente durante la última campaña especial de control de tasas de alcoholemia que la Dirección General de Tráfico (DGT) realizó entre los días 11 al 24 de diciembre del pasado año. En este período se intensificaron los controles de alcoholemia y se realizaron cerca de 300.000 pruebas a conductores, de las que 3.256 fueron positivas (1,1%). Las pruebas se realizaron en más de 800 puntos de control distribuidos por las carreteras de más intensidad de circulación, tanto en horario nocturno como diurno, para que los controles resultasen disuadidos de ingerir bebidas alcohólicas durante las comidas.

DESCENSO CONTINUADO

FECHA	Nº PRUEBAS	POSITIVAS	%
DICEMBRE 2004	233.367	3.654	1,56
JULIO 2005	260.418	3.810	1,46
DICEMBRE 2005	256.511	3.877	1,51
JUNIO 2006	326.952	4.785	1,46
DICEMBRE 2006	295.084	3.226	1,10

(Fuente: DGT).



En 2007 se controlará la velocidad en más de 500 puntos de nuestras carreteras EL OJO QUE TODO LO VE

Reducir los accidentes es el objetivo que persigue la DGT con el control de la velocidad a través de radares. Cuando termine 2007 se habrán realizado 500 instalaciones para ubicar estos dispositivos. La accidentalidad de la zona y la densidad del tráfico son los criterios que priman en su instalación. Primero se han colocado en la autovías; ahora les toca el turno a las carreteras convencionales.

Mercedes LÓPEZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM. Infografía: DIIrios

Evitarse que los vehículos sobrepasen las velocidades establecidas en cada tramo de carretera y, con ello, reducir la accidentalidad es el objetivo que la Dirección General de Tráfico (DGT) persigue con la instalación de radares fijos. Para ello, redactó un Plan General de actuación por el que a finales de 2007 existirían 500 puntos de control de velocidad en nuestras carreteras. Es decir, que habrá 500 instalaciones (en pórticos, cabinas laterales, banderolas...) en las que la DGT irá ubicando de forma aleatoria y rotativa los radares.

Esta medida ha suscitado la polémica en distintos sectores, que acusan a la DGT de afán recaudatorio y ponen en entredi-

cho los criterios de instalación.

¿Pero cuáles son esos criterios? Lo explican en el Área de Infraestructuras de la DGT: "Primero se colocan en los llamados puntos negros y en tramos de concentración de accidentes cuya causa fundamental sea la velocidad excesiva o inadecuada, de acuerdo con los datos que se van actualizando anualmente".

EN LOS PUNTOS NEGROS. La DGT ha realizado un estudio en el que se constata que más del 50% de las instalaciones realizadas hasta 2005 están ubicadas en las inmediaciones de un punto negro (lugar en el que se han registrado 3 ó más accidentes con víctimas en un año). Este porcentaje probablemente será superior en las realizadas en 2006. "También, -continúan- en puntos especialmente conflictivos, como túneles y tramos de alta densidad de tráfico con probabilidad de colisión por alcance".

SI LA VELOCIDAD SE REDUCE UN 1%, LOS ACCIDENTES BAJAN UN 3%

...en puntos especialmente conflictivos, como túneles y tramos de alta densidad de tráfico con probabilidad de colisión por alcance".



► La DGT informa de la ubicación de todos sus controles de velocidad

Y, por último, se tiene muy en cuenta la distribución territorial, con el fin de que ésta sea homogénea y crear una red de radares fijos lo más compacta posible. Por este motivo, se han asignado cuatro cinemómetros a cada provincia (excluidas las de las comunidades autónomas de Cataluña y País vasco, que tienen transferidas las competencias de tráfico). El resto se distribuye en función del número y la gravedad de los accidentes registrados en carretera durante 2003.

Además, existen condicionantes técnicos. Los radares se han ubicado primeramente en autovías, autopistas y vías rápidas, porque existía la infraestructura necesaria (pórticos, acometidas, redes de comunicación, cámaras...). Es decir, se disponía de energía eléctrica y fibra óptica necesarias para enviar automáticamente los datos al Centro de Gestión de Tráfico correspondiente. Después, se han ido colocando en carreteras convencionales donde se instalan mediante tecnología GPRS -comunicación mediante telefonía móvil-.

EFICACES. El objetivo principal es, como se ha indicado, reducir la siniestralidad. Las estadísticas, en este sentido, son muy preocupantes, ya que la velocidad inadecuada estuvo presente en el 16% de los accidentes ocurridos en 2005, según datos de la DGT. Y no debemos olvidar, así lo aseguran los expertos, que una reducción de un 1% en las velocidades, conlleva un descenso del 3% en la accidentalidad.

Además, desde el Área de Infraestructuras de la DGT se indica que mediante los radares se consiguen erradicar las velocidades excesivas, reducir las velocidades medias, disminuir las diferencias en las velocidades (que no existan picos, con velocidades muy altas y otras muy bajas) y destinar un buen número de agentes, que ahora se dedican al con-

CRITERIOS DE INSTALACIÓN

Estos son los criterios que sigue la DGT para ubicar los radares fijos:

- 1 EN LOS PUNTOS NEGROS**
Lugares en los que se ha detectado 3 o más accidentes con víctimas durante un año.
- 2 LUGARES ESPECIALMENTE CONFLICTIVOS**
En túneles y tramos de alta densidad de tráfico con probabilidad de colisión por alcance.
- 3 DISTRIBUCIÓN HOMOGÉNEA**
Por todo el territorio, de forma que se cree malla de radares fijos lo más compacta posible.
- 4 FÁCIL INSTALACIÓN**
Puntos con infraestructuras necesarias (energía eléctrica y fibra óptica) que faciliten su instalación.

MÁS DEL 50% DE LOS TRAMOS CONTROLADOS SON PUNTOS NEGROS

RADARES 'UNIFORMADOS'



Los encontramos, principalmente, en las carreteras secundarias, junto a los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Son los radares o cinemómetros móviles que los agentes colocan en los arcones de la vía o viajan a bordo -nos cuentan- "tanto de los coches camuflados como de los oficiales, a pesar de que está extendida la creencia de que los coches oficiales no llevan radar". En estos momentos, se cuenta con 208 de estos dispositivos distribuidos por los subsectores de todas las provincias, más otros 45 de nueva adquisición que aún no han sido asignados. Comparten objetivo -controlar la velocidad para reducir la accidentalidad- y criterios de

ubicación -aquellos lugares en los que existe riesgo de accidente como consecuencia de la velocidad, de acuerdo con los datos de la jefatura provincial de Tráfico y del subsector de la Guardia Civil de la zona- con los radares fijos.

Dentro de este capítulo, también hay que incluir los radares que la DGT cede -por un tiempo ajustado a las características de la localidad- a los ayuntamientos, a través de la firma de distintos convenios, para que la policía municipal haga los correspondientes controles. En 2006, 135 cinemómetros pasaron de un municipio a otro; en este 2007, se incorporarán otros 20 cinemómetro más.

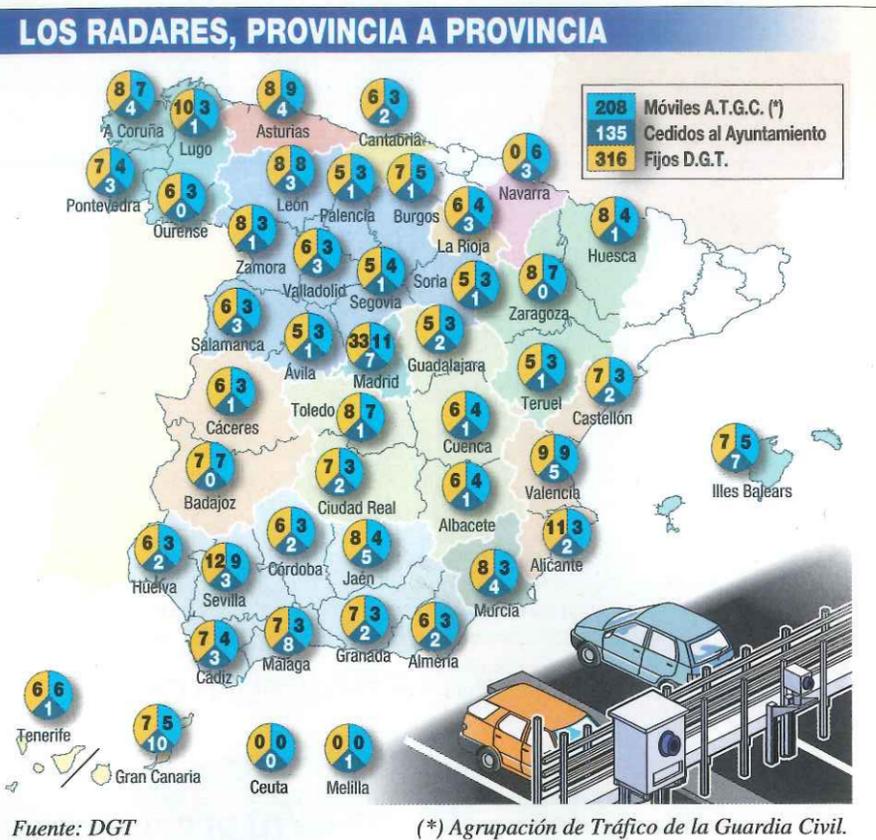


trol de la velocidad mediante los cinemómetros instalados en sus vehículos, a la vigilancia y la prestación de otros servicios, logrando un incremento de su presencia en las carreteras.

Los datos corroboran estas afirmaciones. Así, un estudio de la DGT que ha comparado las velocidades medias de los períodos julio/noviembre de los años 2005 y 2006, ha constatado que la velocidad media en nuestras carreteras descendió casi 9 km/h desde julio de 2005 (con un velocidad media de 119,46 km/h) a noviembre de 2006 (cuya media fue de 110,78 km/h).

FUNCIONAMIENTO. ¿Cómo funciona el sistema? Los radares miden la velocidad de todos los vehículos que circulan por la vía en la que están colocados y tienen una velocidad de captura pre-establecida. Cuando se detecta que la velocidad de un vehículo es superior, se dispara una foto en la que se incluyen los datos, tanto de la carretera y punto kilométrico como del vehículo.

Esta foto llega al Centro de Gestión de Tráfico correspondiente mediante comunicación por medio de fibra óptica o por GPRS (tecnología similar a la que se utiliza para conectarse a Internet con



► La velocidad media se ha reducido casi en 9km/h, desde junio de 2005 a noviembre de 2006.

el móvil). En ese centro, se lee la matrícula y se comunica al Registro de Vehículos, que proporciona los datos del titular del vehículo. A continuación se comprueba que la matrícula y el resto de datos del mismo se corresponden (modelo, color...) para que la identificación tenga total garantía. Se prepara el expediente correspondiente que se envía al Centro de Proceso de Datos de la DGT que inicia el proceso de notificación correspondiente.

La DGT informa a los conductores sobre la ubicación de todos los radares, mediante los paneles de mensaje, tanto fijos como variables. Además, en la página web de la DGT se incluye el mapa de carreteras con la situación exacta de los puntos de control de velocidad. ♦

Toda la información:

www.dgt.es

(apartado información de tráfico)

MENOS MUERTOS



La instalación de un radar fijo reduce el número de víctimas mortales y la gravedad de los heridos, según un estudio realizado por la DGT en las carreteras de Castilla y León. Sus conclusiones indican que las salidas de la vía se redujeron casi un 30%, así como su lesividad (menos muertos y heridos leves); aunque se incrementaron las colisiones (37%), pero sus consecuencias fueron, normalmente, daños materiales.

También se realizó una comparativa de velocidades entre diferentes tramos de carretera: unos con radar (estudiando las velocidades antes de la instalación del radar y después de su ubicación) y otros sin este dispositivo. Se constató que, en las inmediaciones de los puntos señalizados con radar, la velocidad media se redujo en unos 8 km/h, mientras que en las otras no se aprecia ninguna variación. Este estudio es la primera fase de un trabajo que abarcará el resto de las carreteras y que ya se está elaborando.

Bartolomé Vargas es el primer Fiscal de Seguridad Vial de ámbito nacional



“LAS VÍCTIMAS SON LAS GRANDES OLVIDADAS DE LA JUSTICIA”

El nuevo Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, lleva 29 años en la carrera fiscal. Los últimos doce en la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo. Su reciente nombramiento viene a reforzar la política del Gobierno

contra los accidentes de tráfico. Entre sus objetivos está dar una respuesta penal más contundente a la 'violencia vial', crear una cultura de responsabilidad y atender a las víctimas, a las que considera las "grandes olvidadas".

Bartolomé Vargas nació hace 57 años en Córdoba. Está casado y tiene tres hijos. Como Fiscal de Seguridad Vial le preocupa que los accidentes se vean como algo fortuito e inevitable y que las conductas delictivas en materia de tráfico no tengan la respuesta penal adecuada.

- **¿Cuál es el principal objetivo de la Fiscalía de Seguridad Vial? ¿Para qué se ha creado?**

- Se ha creado para coordinar e impulsar la actuación de los fiscales en materia de seguridad vial y para otorgar especial amparo y protección a las víctimas de accidentes de tráfico, que han estado olvidadas desde hace mucho tiempo, mediante una serie de esfuerzos y actividades encaminadas a darles la debida atención.

- **¿Cree que los accidentes de tráfico tienen un tratamiento adecuado en nuestra sociedad?**

- No. Hay una tendencia a trivializar los accidentes. Se tiende a considerarlos como un peaje que se paga por el progreso técnico y se asume con resignación. Todos pensamos que podemos tener un accidente. Por eso hay una cierta solidaridad, una complicidad para devaluar su importancia. La propia palabra es reveladora de la visión con la que se abordan los accidentes de tráfico. Como algo fortuito, producto de la casualidad, en lo que se puede ver implicado cualquiera. Hay que verlo de otra manera. El mensaje debe ser: los conductores deciden. Los accidentes son evitables.

- **¿Y la Justicia? ¿Ha tratado adecuadamente a las víctimas y a los autores de delitos de tráfico?**

- Por parte de la Justicia no ha habido un tratamiento adecuado. Ha habido reformas legislativas que han llevado a que la mayor parte de los accidentes de tráfico se ventilen como faltas y todo se



LOS CONDUCTORES DECIDEN; LOS ACCIDENTES SON EVITABLES

reduzca a un acuerdo entre los afectados y las aseguradoras. Hace falta una respuesta penal proporcionada y disuasoria. Ahora mismo contamos con una respuesta penal débil, difusa, y necesitamos una respuesta de mayor entidad. Y que los conductores sepan que esa respuesta existe, que hay penas de cárcel, prisiones preventivas... Los fiscales y jueces tienen la obligación de procurar que se apliquen. El cargo de Fiscal de Seguridad Vial está, entre otras cosas, para eso.

- **Recientemente, el Tribunal Cons-**

titucional amparó a un conductor que circulaba con un grado de alcohol cuatro veces superior al permitido. ¿Qué opinión le merece?

- Yo, como fiscal, estoy obligado a respetar las sentencias de los tribunales, tanto del Constitucional como del Supremo. Lo que puedo decir es que es un caso excepcional. Ante un conductor con esa cifra de alcohol en sangre (2,3 gr/l) en el 99,99% de los casos hay y habrá una sentencia de condena. No ha cambiado la jurisprudencia; es un caso muy puntual con dificultades probatorias y ha sido enjuiciado así. Los fiscales, a día de hoy, ya están pensando en algo para que se subsanen este tipo de dificultades probatorias.

- **¿Por qué se producen sentencias diferentes ante casos similares?**

- La Justicia no resuelve problemas generales, sino casos concretos. A veces sorprende que se emitan sentencias contradictorias, pero cada caso es diferente... La función de unificar criterios corresponde al Tribunal Supremo. Hay en curso reformas para que, mediante el recurso de casación, se puedan unificar los pronunciamientos de las Audiencias Provinciales en materia de delincuencia de tráfico. También la Fiscalía General del Estado ha emitido una instrucción para todos los fiscales que tiende a unificar criterios.

- **Se ha reunido ya con las asociaciones de vícti-**

mas ¿Cómo pretende atender sus demandas?

- Son las grandes olvidadas del sistema penal. Cada víctima es una tragedia personal y hace falta una consideración más humana. Las asociaciones de víctimas trabajan con esfuerzo para crear una conciencia de solidaridad contra la violencia vial, un término que yo asumo. Hay mucho que hacer. Es necesario un protocolo de actuación, que tengan asesoramiento sobre lo que tienen que hacer tras sufrir un accidente. Ahora muchos se encuentran perdidos e inde-

fenso. Yo personalmente lo voy a impulsar, lo asumo como una idea valiosa, absolutamente necesaria.

- **Habla usted de una respuesta penal débil. ¿Reclama más penas de cárcel por delitos de tráfico?**

- La pena de cárcel está prevista para los casos más graves (homicidios imprudentes, conducción suicida...) y no sólo como un recurso de penalización de delitos de tráfico, sino también de prevención. El derecho penal es un derecho protector de bienes jurídicos, pensado para proteger a posibles víctimas.

- **¿Cree que es necesaria la creación de juzgados especiales para delitos de tráfico?**

- Esta idea merece una reflexión, pero habría que estudiarla. De momento, sin necesidad de juzgados especializados, con los juzgados con los que contamos, se puede dar esa respuesta penal que hoy en día es insuficiente.

- **¿Retiraría usted el permiso de conducir de forma definitiva en algún caso?**

- Las penas perpetuas me parecen un exceso y son difícilmente conciliables con la Constitución. Quizás por largos períodos de tiempo, dependería de los plazos y la posibilidad de recuperar. En el Código ya se contemplan penas elevadas.

- **Recientemente se aplicó la prisión preventiva a un conductor que se dio a la fuga tras atropellar a una mujer. ¿Es partidario de aplicar esta medida?**

- La prisión preventiva es un caso excepcional porque desvirtúa la presunción de inocencia. No es generalizable. Sólo en los casos más graves se puede aplicar y es aconsejable. Siempre con sujeción a la ley.

- **¿Deberían los fiscales actuar de oficio aún cuando las víctimas renuncien a la vía judicial y opten por la indemnización?**

- La intervención del fiscal en los juicios de faltas dejó de ser obligatoria en 1992. Precisamente, la Fiscalía ha pedido a los fiscales que actúen de oficio en los casos más graves. Yo, en contacto directo con los fiscales jefes y coordinadores de las Audiencias, estoy haciendo un seguimiento personal de los accidentes que susci-

UN FISCAL CONTRA LA VIOLENCIA VIAL

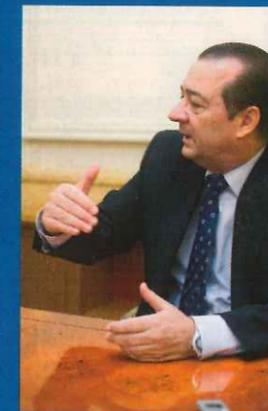
TODOS PENSAMOS QUE PODEMOS TENER UN ACCIDENTE. POR ESO HAY CIERTA COMPLICIDAD PARA DEVALUAR SU IMPORTANCIA



HACE FALTA UNA RESPUESTA PENAL PROPORCIONAL Y DISUASORIA. AHORA MISMO CONTAMOS CON UNA RESPUESTA DÉBIL Y DIFUSA



LA GENTE TIENE QUE SABER QUE UN CONDUCTOR QUE CIRCULA A 180 KM/H ES UNA BOMBA. UNA COLISIÓN EN ESTOS CASOS ES COMO UNA CAÍDA DE 36 PISOS



LO QUE MENOS ME GUSTA SON LOS CONDUCTORES QUE CIRCULAN CON UN SENTIDO DE PROPIEDAD DE LA CARRETERA, SIN SUJECIÓN A LAS LEYES Y CON AGRESIVIDAD



tan más impacto en la opinión pública para que haya una respuesta adecuada.

- **Como conductor, ¿qué es lo que más le gusta, lo que más teme y lo que más odia?**

- Lo que más me gusta es llegar tranquilo y bien a casa. Lo que más temo es tener fallos, causar un daño por no estar suficientemente atento. Generalmente no los tengo, conduzco con prudencia y voy atento a la conducción. Lo que menos me gusta: los conductores con 'violencia vial', con agresividad, que te acosan por detrás, que adelantan en cambios de rasante, que te insultan, que conducen, como decía un criminólogo, con el ego hinchado, con un sentido de propiedad de la carretera, como si fuera un camino de su finca, sin sujeción a las leyes y con agresividad. Hace falta una cultura de respeto a la ley. En ocasiones incluso está mal visto cumplir la ley. A mí me ha pasado. Vas a 120 km/h, te adelantan todos y además te pitan.

- **¿Le gusta el permiso por puntos?**

- Sí, creo que ha sido una medida muy positiva, eficaz, que promueve que se conduzca mejor en la carretera. Soy optimista. La sociedad ha empezado a despertar, también las instituciones. Queda mucho por hacer, estamos en los comienzos, pero quiero creer que hay que afrontar el futuro con esperanza, y ya se empieza a notar que algo se mueve.

- **¿Qué opina de los excesos de velocidad?**

- Alcohol y velocidad son dos cuestiones claves en la conducción. La gente tiene que saber que un conductor que circula a 180 km/h es una bomba. El campo de visión útil se reduce un 30% y una colisión en estos casos es como una caída de 36 pisos. No se trata del coche. Es el conductor el que no tiene capacidad de reacción. Y eso la gente a veces no lo sabe.

- **¿Cómo valora la reciente entrada en prisión de "Farruquito"?**

- Su ingreso en prisión supone el estricto cumplimiento de la ley, que es igual para todos los ciudadanos. Es bueno recordar que la sentencia en 1ª instancia fue de 16 meses y, gracias al recurso que presentó el Fiscal, se impuso la pena de tres años que ahora se empieza a cumplir. ♦

EuroRAP: las vías de calzada única con intersecciones son las menos seguras

EL PELIGRO ESTÁ EN EL CRUCE



Un 13% de los tramos analizados en el último informe de EuroRAP presenta un riesgo alto o medio-alto de peligrosidad, mientras que el 63% muestra un riesgo bajo o medio-bajo. Datos que indican que se incrementa la seguridad de nuestras carreteras y señalan a las intersecciones de las vías convencionales de calzada única, como los puntos más peligrosos.

Mercedes LÓPEZ
Mapas: Charo LAIZ

La N-340 entre Murcia y Alicante, exactamente desde el punto kilométrico 678,6 (fin zona urbana de El Siscar) al 698,5 (principio zona urbana de Albaterra) es el tramo más

peligroso de la red de carreteras españolas, según el último informe EuroRAP presentado por el Real Automóvil Club de España (RACE).

Este estudio, el cuarto que se realiza, analiza el número de accidentes, su gravedad y las características de la vía en la que han ocurrido, clasificando los diferentes tramos en función de un índice de riesgo (número de accidentes mortales y graves ocurridos en un tramo por cada 1000 millones de vehículos/kilómetro). De estos datos se deduce —explica Jorge Castellanos, del departamento de seguridad vial del RACE y coordinador del proyecto— “que el perfil de un tramo con nivel de

riesgo alto corresponde a una carretera convencional de calzada única, con intersecciones al mismo nivel y con una intensidad media de circulación por debajo de los 10.000 vehículos/día”. Es decir, las intersecciones al mismo nivel (lo que conocemos como cruce de carreteras) son los puntos más peligrosos. Así, el 21% de los tramos analizados con cruces han sido calificados como de

ASTURIAS Y ARAGÓN, LAS COMUNIDADES CON MÁS TRAMOS DE CARRETERA CON ÍNDICES DE PELIGROSIDAD ALTOS

riesgo alto o medio-alto, mientras que cuando las intersecciones son a distinto nivel, no hay ningún tramo con peligrosidad alta. A lo que hay que añadir las cifras de la dura estadística: el 35% de los accidentes que se producen en estos tramos están originados por salidas de la vía.

MEJORAMOS. Según los resultados del estudio, un 13% de los tramos estudiados presenta un índice de riesgo alto o medio-alto y un 63% tiene riesgo bajo o medio, unas cifras que, en palabras de Tomás Santacécilia, director de seguridad vial del RACE, “suponen un descenso de las vías peligrosas (del 16 al



LOS 10 TRAMOS MÁS NEGROS				
	VÍA	DESDE	HASTA	PROVINCIA
1	N-340	El Siscar (pk 678,6)	Albaterra (pk 698,5)	Murcia/Alicante
2	N-330	Vte. Este Sabiñánigo (pk 624,2)	Variante Jaca (pk 643)	Huesca
3	N-260	Límite Girona-Lleida (pk 193,9)	Martinet (pk 204,4)	Lleida
4	N-240	Angués (pk 185,8)	Cruce N-240 (antigua) (pk 204,7)	Huesca
5	N-501	Salvadiós (pk 44,4)	Cruce C-610 (pk 54,6)	Ávila
6	N-634	Variante Infiesto (pk 364,1)	Variante Nava (pk 374,9)	Asturias
7	CA-34	Enlace con N-340 (pk 0)	Comienzo Autovía (pk 0,4)	Cádiz
8	N-332	El Paraíso (pk 135,9)	Variante Benidorm (pk 152,4)	Alicante
9	N-330	María de Huerva (pk 480,5)	Zaragoza (pk 492)	Zaragoza
10	N-340	Nerja (pk 296,3)	Almuñécar (pk 312,9)	Málaga



13%) y un incremento del número de tramos con riesgo bajo (del 5 al 7%) respecto al informe del 2005”. Y añade otro dato que califica como realmente impactante: “Un tramo de la N-340, no sólo se mantiene con riesgo alto un año y otro, sino que su índice de riesgo se va incrementando”.

Si la distribución se realiza por Comunidades Autónomas, son Asturias y Aragón las que tienen mayor porcentaje de tramos con mayor índice de peligrosidad, mientras que Madrid aparece como la más segura, ya que tiene el mayor porcentaje de tramos con índice de ries-

CAMIONES: MÁS ACCIDENTES EN DETERMINADOS TRAMOS



El 15% de los accidentes mortales y graves donde hay implicados vehículos pesados se produce en 25 tramos de carretera, lo que supone que la lesividad de estos vehículos está más concentrada en determinados tramos, según las conclusiones del informe EuroRAP que ha evaluado, por primera vez, el riesgo de la accidentalidad de los usuarios de camiones. El tramo de la A-4 que une el comienzo de la variante de Almoradiel (Ciudad Real) con el comienzo de la variante de la Carolina (Jaén), es el más peligroso, con una media anual de 10 accidentes mortales y graves. Los datos del 2005 del RACE indican que en el 14% de los accidentes mortales y graves estuvo implicado un camión.



go bajo: el 92%.

Uno de los objetivos de EuroRAP, “aparte de encontrar e informar sobre aquellos tramos de mayor peligrosidad, —indica Santacécilia— es señalar con el dedo aquellos en los que se podría reducir la siniestralidad más fácilmente, incluso con medidas de bajo coste”. Y expone alguna de ellas: aumento del presupuesto para infraestructuras, sustitución de las actuales barreras, ubicación de radares en tramos con siniestralidad elevada o utilización de nuevos materiales. En este sentido, Santacécilia indica que deberíamos mirar a alguno de los países de nuestro entorno y copiar su metodología y pone dos ejemplos concretos: “En Inglaterra cuando se detecta un punto negro, por ley deben estar iluminados siempre, lo que alerta a los conductores. O Suecia, donde las farolas son de fibra de vidrio, un material que en caso de colisión produce menos daños”. ♦

Más información:

www.race.es

Fomento instalará 1.500 kilómetros de guardarraíles especiales para proteger a los motoristas

FRENO A LAS BARRERAS ASESINAS



Las tradicionales barreras de seguridad, eficaces para los vehículos de cuatro ruedas, pero que actúan como cuchillas con los motoristas, tienen los días contados. Las nuevas, diseñadas para proteger por igual a vehículos de dos y de cuatro ruedas, ya se están instalando de acuerdo con un plan del Ministerio de Fomento que culmina en 2011 y que comprende 1.500 kilómetros de los tramos más críticos de las carreteras de titularidad estatal.

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

El Ministerio de Fomento ha puesto en marcha un plan para 'asegurar' 1.500 kilómetros de barrera convencional entre 2006 y 2011, con el fin de evitar que los motoristas choquen contra las propias barreras, árboles, farolas o señales en caso de caída. Este plan —con un presu-

puesto de casi 43 millones de euros— establece que las nuevas barreras se instalarán en los tramos de carretera con fuertes deceleraciones debidas a la presencia de curvas cerradas o salidas a otras vías sin carril de deceleración, en los próximos seis años, en los 25.000 kilómetros de las carreteras de competencia estatal. Castilla-La Mancha (304 km.), Andalucía (264) y Asturias y Castilla y León (205 cada una) serán las comunidades con más kilómetros de barreras nuevas.

La supresión de las barreras peligrosas para los motoristas comenzó en 2004, con ensayos a escala real con diferentes tipos de guardarraíles contra los que se lanzaron 'dummies' con distintas velocidades y ángulos y la colaboración de las partes implicadas (ver recuadro). De ahí salió la clave de este plan: la Orden 18/2004, aplicable sólo a carreteras estatales, que obliga a proteger los tramos de vía de mayor peligrosidad con barreras igualmente efectivas para motos y coches desde 2005, especificando las características geométricas de los tramos y modelos de barreras a utilizar. "Las barreras pretenden reducir los daños, no evitar los accidentes" señalan en Fomento, y explican que deben ser efectivas en salidas de vía (evitan colisiones frontales, contra obstáculos, vuelcos, despeñamientos...) "para la mayoría de los vehículos, que son de cuatro ruedas".

Según la Dirección General de Carreteras, los accidentes son más graves en tramos sin barrera (su presencia disminuye la severidad un 30%). Pero aunque la utilidad de las vallas es incuestionable, su instalación sólo será obligatoria en las carreteras estatales (25.000 kiló-



Los motoristas quieren protecciones en todas las barreras de nuestras carreteras.

"NO MÁS MUERTES"

Unos 15.000 motoristas, reunidos por 'Moter por la vida', se manifestaron en tres ocasiones en noviembre y diciembre pasados para pedir "la protección de la totalidad de la red viaria con el fin de evitar cientos de muertes injustas todos los años". Sus solicitudes se dirigieron al gobierno central y a las comunidades autónomas, calificándose estas últimas de "desastre". Tras una reunión con responsables de la DGT y de Fomento, los motoristas han logrado el compromiso de licitación, para este año, de 330 km. de barreras, además de la formación de un grupo de trabajo con la DGT, Fomento y otros colectivos para estudiar la seguridad de los motoristas.

metros de los 160.000 que hay en España, donde se producen el 12% de todos los accidentes con víctimas, el 8% de los muertos y el 6% de los accidentes con víctimas por salidas de la vía de motos. En el resto de las carreteras, cada administración debe llevar a cabo sus propias acciones. De momento, entre los responsables autonómicos consultados por esta revista, a principios de enero, sólo La Rioja, Comunidad Valenciana y Guipúzcoa están reforzando las barreras de seguridad para los motoristas en 'puntos negros' de las carreteras de su competencia.

PROTECCIÓN EXTRA. Este recién iniciado plan pretende dotar a las barreras emplazadas en lugares conflictivos de un segundo pretil que impedirá que los motoristas 'pasen' bajo la misma, protegiéndoles de golpes contra los postes

ASÍ SON LAS NUEVAS BARRERAS.....



Características de la barrera doble:
Una segunda barrera inferior, añadida a la habitual, tapa el vano y cubre los postes.

Están diseñadas para proteger más a los vehículos y reduce los daños a los motoristas.

- CÓMO PROTEGEN:**
- 1- Impide las salidas de vía.
 - 2- Recogen suavemente al motorista.
 - 3- Protegen contra los postes.
 - 4- No rebota al motorista hacia la calzada.



(Fuentes: Ministerio de Fomento y CIDAUT).

... Y ASÍ "LESIONAN" LAS ANTIGÜAS

MODELO TRADICIONAL

Diseñado para reconducir los vehículos de cuatro ruedas y evitar su salida de la carretera, resultan especialmente lesivas para los motoristas



Postes

Son estrechos y rígidos. Los más peligrosos (en doble 'T') sólo están retirados de las carreteras estatales. Los que se instalan actualmente no tienen aristas.

Protecciones: de plástico, tapan las aristas y acolchan los postes.

DAÑOS HABITUALES

1. Impacto contra un poste: heridas mortales en cabeza, cuello, columna y vísceras. Amputaciones en las extremidades.
2. Impacto contra una protección: aunque cubren los filos cortantes, también provoca heridas mortales y amputaciones.
3. Salida de vía: el motorista puede pasar bajo la barrera y colisionar contra árboles, farolas, señales....



DÓNDE SE INSTALARÁN

CARRETERA CONVENCIONAL

ARCÉN mayor o igual 1,5 m

763 km

- En curvas con una reducción de velocidad 30 km/h o más
- En curvas de radio menor de 250 m

ARCÉN menor 1,5 m

175 km

- En curvas con una reducción de velocidad 30 km/h o más

TOTAL NUEVAS BARRERAS 1.505 km

AUTOVÍA

504 km

- En curvas de radio menor de 400 m
- En salidas sin carril de deceleración

TRAMOS ESPECIALES

(POR CONFIGURACIÓN O ACCIDENTALIDAD ELEVADA)

63 km

ASÍ LLEGARON LAS 'BARRERAS AMABLES'

La actual norma de homologación de las nuevas barreras fue fruto de la colaboración de todos los implicados: administraciones, investigadores, motoristas, ciclistas y víctimas. El soporte científico corrió a cargo del Centro de Investigación y Desarrollo del Automóvil (CIDAUT). "En nuestras pruebas, lanzamos un 'dummy' de 85 kilos contra los postes de una barrera convencional a 60 km/h: el muñeco tuvo heridas mortales en cuello, cabeza, columna y vísceras, además de amputaciones de extremidades -explica Alberto De Prado, responsable de laboratorio CIDAUT-. La finalidad de las pruebas era encontrar una barrera más amable, que recogiera el cuerpo del motorista y, al tiempo, no resultara ni demasiado flexible, para proteger del impacto contra los postes, ni demasiado rígida, para no causarle daños".

de tráfico son parte interesada en este asunto. Ana María Campo, presidenta de la asociación Stop Accidentes, asegura que "apoyamos todo lo que sea impedir desgracias y muertes". Para Pedro Fusté, víctima de un 'quitamiedos' "se puede acabar con esta locura, pero es de lamentar que tarden tanto tiempo; la inversión compensa, porque el precio en vidas siempre será muy superior". Fusté perdió el brazo derecho contra un poste en un accidente de moto y reconoce que "todavía pudo ser peor".

to es titular de sólo 25.000 kilómetros de carretera. Hay que unir iniciativas y trabajar todos juntos. Es necesario cambiar las barreras inmediatamente; los resultados con las nuevas se verán en seguida.

- Y las comunidades autónomas, ¿están por la labor?
- Hay muchas concienciadas, pero otras no. Voy a hablar con todas una por una y les voy a preguntar qué van a hacer con las barreras.
- ¿Cuántos kilómetros de barreras para proteger a los motoristas necesitamos en nuestras carreteras?
- Entre todas las administraciones podrían proteger con barreras seguras 10.000 kilómetros de carretera en dos años. Terminaríamos con el 40 ó 50% de los tramos peligrosos, sin agobios ni tirar la casa por la ventana.

metálicos que las anclan al suelo. "Vamos a instalar 1.500 kilómetros de barrera doble en seis años; es más segura para las motos, pero también para los vehículos ligeros -afirma Vicente Vilanova, subdirector de Conservación y Explotación de la Dirección General de Carreteras-. Pero no sustituiremos todos los 'quitamiedos' de las carreteras, es imposible e innecesario".

Por su parte, Juan Manuel Reyes, presidente de la asociación Mutua Motera, valora positivamente el plan, porque "por primera vez se está haciendo algo por los motoristas", pero considera que la norma que contiene la renovación es "muy limitada, pues no es de obligado cumplimiento" y cree que el plazo de seis años dado por Fomento es demasiado largo: "Cada semana 'cae' un motorista ante los guardarraíles. De nuestra aso-

ciación ya han fallecido tres". Según datos de las asociaciones de motoristas, 120 conductores de vehículos de dos ruedas murieron por las barreras en 2005. Sin embargo, lo cierto es que se carece de datos fiables al respecto. Según las cifras de la DGT, son 867 los conductores y pasajeros de motos, ciclomotores y bicicletas muertos en carretera y zona urbana en 2005, pero se desconoce el número de ellos que murieron por la presencia o ausencia de un 'quitamiedos'.

También las víctimas de los accidentes

Andrés Pérez Rubio, campeón de motociclismo y víctima de las barreras "Es necesario cambiarlas inmediatamente"

- Un poste le cortó las manos tras una caída hace 13 años, ¿hubiera sido distinto con otro tipo de barrera?

- Sin duda. El ángulo de choque fue de 15 grados e iba a unos 100 km/h. Caí sobre la valla y el saliente superior del poste me arrancó las manos. A la moto no le pasó nada. Los 'quitamiedos', son extremadamente peligrosos y provocan muertes, incapacidades, amputaciones...

- ¿Qué le parece el plan de sustitución de barreras de Fomento?

- Es el camino que hay que seguir. Pero Fomen-



test

PRUEBA TEÓRICA COMÚN DE CONOCIMIENTOS

PARA TODOS LOS PERMISOS

30 PREGUNTAS DEL EXAMEN DE CONDUCIR

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

5ª ENTREGA 2ª ÉPOCA



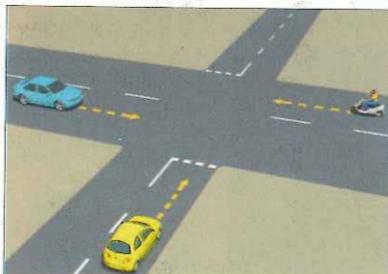
cionales.

c) Autovía y autopistas.



que frene bruscamente.

c) Aquélla que permita que otro vehículo adelante.



4 La señal del agente obliga a detenerse...

a) Sólo a los que se acerquen de frente.

1 La monotonía y disminución de la atención es un factor de riesgo que suele presentarse con más frecuencia cuando se circula por...

a) Vías urbanas y travesías.

b) Carreteras convencionales.

2 En vías urbanas, si no se quiere adelantar, ¿qué distancia de seguridad se debe mantener con el vehículo que va delante?

a) Siempre 50 metros.

b) La que permita detenerse sin colisionar con el vehículo que va delante en caso de

3 En la intersección, el vehículo amarillo debe ceder el paso...

a) Al vehículo de dos ruedas

b) Al vehículo azul.

c) A los dos.



b) Sólo a los que se acerquen de frente o por la espalda.

c) A todos los conductores que se acerquen.



5 En un cambio de rasante sin visibilidad, ¿está permitido realizar un cambio de sentido de la marcha?

a) Sí, cuando me asegure de que no se aproximen vehículos.

b) Sí, porque sólo está prohibido adelantar.

c) No.

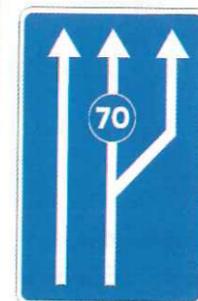


6 El vehículo verde avisa de que se desplaza para adelantar, ¿cuándo debe apagar el indicador?

a) Cuando haya terminado el desplazamiento.

b) Cuando vuelva al carril derecho.

c) Cuando haya rebasado al vehículo y antes de volver a la derecha.



7 En un tramo de vía con esta señal, si circula a 90 kilómetros por hora, debe utilizar el carril...

a) De la derecha, si las circunstancias lo permiten.

b) De la izquierda en el sentido de la marcha.

c) Que más convenga al destino del conductor.



8 A partir de las señales entra en un poblado en el que está prohibido...

- a) Estacionar únicamente en la travesía.
- b) Estacionar hasta la próxima intersección.

c) Estacionar en todo el poblado.



9 De acuerdo con las características de la vía, la señal del gráfico...

- a) Prohíbe ir a más velocidad sólo en el tramo que señala.

b) Recuerda la velocidad máxima a la que pueden circular los turistas y motocicletas.



10 Si por necesidades de la circulación queda detenido dentro del paso inferior, debe...

- a) Abandonar el vehículo, al igual que los pasajeros.

b) Apagar todos los sistemas eléctricos.

c) Apagar el motor, dejar las luces de posición encendidas y poner la señal de emergencia temporalmente.



11 La flecha en el centro de la calzada indica que...

a) Finaliza un carril.

b) Sólo puede girar a la izquierda en la próxima intersección.

c) Se aproxima a una línea continua y está prohibido circular por la izquierda de dicha línea.



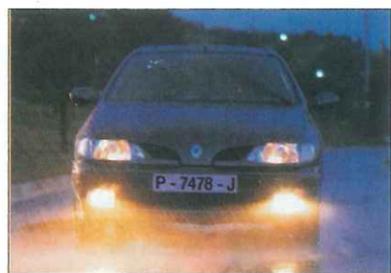
12 A mayor velocidad, ¿es mayor el riesgo de accidente?

a) Dependerá del vehículo con el que se circule.

b) Dependerá de la vía. No será mayor el

riesgo circulando por una autopista o autovía.

c) Sí, entre otras causas, la distancia de reacción y la de frenado es mayor.



13 En un tramo recto, de noche sin condiciones atmosféricas adversas, ¿es correcto el alumbrado que lleva encendido el vehículo?

a) No.

b) Sí.



14 En esta situación, ¿está permitido continuar de frente?

a) No, es obligatorio girar a la derecha.

b) No, se debe esperar a que se apague la flecha verde del semáforo.

c) No, porque el semáforo está en rojo.



15 Al girar a la derecha, el peatón se encuentra cruzando la calzada. ¿Debe dejarle pasar?

a) Sí, aunque no haya paso para peatones.

b) No, porque estoy en una intersección preferente.

c) No, porque no hay paso para peatones por donde está cruzando el peatón.



16 De día con niebla densa, ¿qué luces antiniebla está obligado a encender?

a) Sólo la luz posterior.

b) Sólo la luz delantera.

c) Tanto la luz delantera como la posterior.

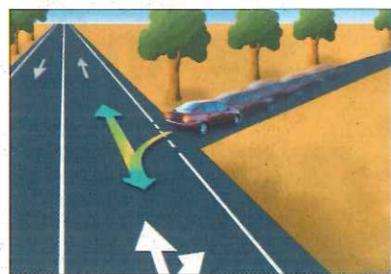


17 Antes de un paso a nivel, dos luces rojas intermitentes de forma alterna indican:

a) Que está prohibido el paso temporalmente.

b) Que el paso se va a cerrar y los vehículos deben cruzar rápidamente.

c) Que los conductores pueden pasar extremando la precaución.



18 Para incorporarse a la circulación, el conductor del vehículo rojo ha ido marcha atrás, tal como se observa en el gráfico, ¿es correcto?

a) No.

b) Sí.



19 Una buena técnica para tomar una curva es...

a) Frenar en la mitad de la curva aproximadamente.

b) Frenar antes de entrar en la curva y acelerar suavemente a la salida de la misma.

c) Mantener pisado el embrague desde la mitad de la curva hasta salir de ella.



20 En una calzada cubierta de hielo, ¿cómo debe actuar para detener el vehículo?

a) Utilizando el freno de mano a la vez que el freno de pie.

b) Reduciendo la velocidad suavemente y utilizando el freno de pie con mucha suavidad.

c) Dando un frenazo brusco para bloquear las ruedas.



21 Esta señal advierte que...

a) Existe congestión de tráfico.

b) Hay vehículos que obstruyen la calzada por avería o accidente.

c) Sólo existe un carril de circulación.



22 El consumo de bebidas alcohólicas, incluso en cantidades pequeñas, ¿qué efectos produce?

a) Mejora la precisión en el manejo del vehículo.

b) Aumenta el tiempo de reacción y reduce la percepción del entorno.

c) Se perciben mejor los riesgos.



23 ¿Qué significa esta señal?

a) Prohibición de girar a la izquierda y de hacer un cambio de sentido de la marcha.

b) Obligación de girar a la izquierda.

c) Que tienen prioridad los vehículos que vengán por la derecha.



24 Los niños menores de tres años, ¿cómo deben viajar en el vehículo?

a) Sujetos al menos con el cinturón de seguridad de los adultos.

- b) Siempre con un sistema de sujeción adaptado a su talla y peso.
- c) Sujetos en los brazos de un adulto.



25 Circular con el dispositivo silenciador de explosiones en mal estado, ¿está permitido?

a) Sí, pero fuera de poblado para no molestar.

- b) Sí, si su superficie no está rota.
- c) No.



26 ¿En qué tipo de vías es obligatorio llevar puesto el cinturón de seguridad?

a) Sólo en las vías fuera de poblado.

- b) Sólo en las travesías y vías urbanas.
- c) En todas.



27 ¿Cuántos espejos retrovisores debe llevar el vehículo de la fotografía?

- a) Como todos los turismos, sólo el exterior izquierdo y el interior.
- b) Dos exteriores, uno a la izquierda y otro a la derecha.
- c) El exterior izquierdo y el interior, que será panorámico.



28 Si su vehículo es de tracción delantera...

- a) La fuerza del motor se transmite a las ruedas delanteras.
- b) La fuerza del motor se transmite a las cuatro ruedas.
- c) La fuerza del motor se transmite a las ruedas traseras.



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

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

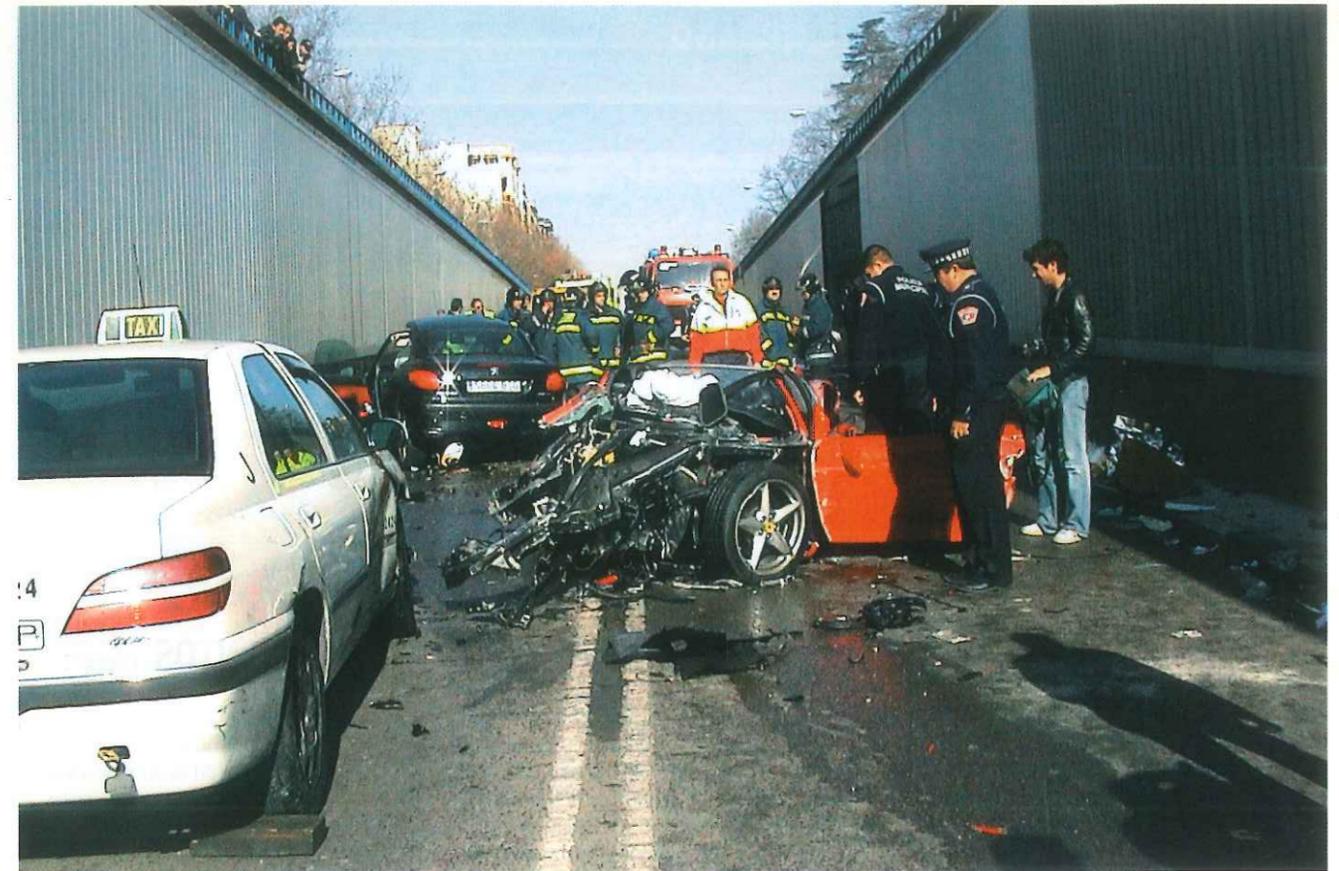


30 ¿Le está permitido entrar con su turismo al carril bus taxi por la zona de marcas discontinuas?

- a) No.
- b) Sí, cuando tenga que hacer una parada.
- c) Sí, cuando hay tráfico denso.

SOLUCIONES AL TEST

1: c; 2: b; 3: a; 4: c; 5: c; 6: a; 7: a; 8: c; 9: b; 10: c; 11: c; 12: 22: b; 23: a; 24: b; 25: c; 26: c; 27: a; 28: a; 29: c; 30: a.



Más de la mitad de los accidentes con víctimas y una sexta parte de los fallecidos se registran en zona urbana

LA CIUDAD TAMBIÉN MATA

¿Quién no ha sentido antes de iniciar un viaje por carretera un pequeño temor, una especie de alarma? Es la percepción del riesgo, que ayuda a prevenir y controlar. No ocurre lo mismo en ciudad y, sin embargo, más de la mitad de los accidentes tiene como escenario una zona urbana. La DGT ha elaborado una guía para que los municipios desarrollen su propio Plan de Seguridad Vial

Marian GARCÍA
Infografías: Diliros

A

unque las carreteras arrojan un mayor número de muertos, las ciudades se han convertido en el escenario de más de la mitad de los accidentes con víctimas que se registran en nuestro país, según los últimos datos publicados por la Dirección General de Tráfico (DGT) en el Anuario de Accidentes de 2005. En el ámbito urbano se produce una sexta parte de las muertes y un tercio de los heridos graves. En cuanto a los heridos leves, son incluso más numerosos en zonas urbanas y suponen un



gran coste social y sanitario, ya que muchas de las lesiones implican bajas laborales, indemnizaciones y tratamientos a medio y largo plazo, según Catherine Pérez, responsable del Sistema de Información de Lesiones y Accidentes de Tráfico de la Agencia de Salud Pública de Barcelona.

A pesar de ello, en las zonas urbanas el uso de los sistemas de seguridad es menor que en carretera. Según un estudio realizado por la DGT en 2006, el número de conductores y pasajeros de motocicleta que no utiliza casco en zona urbana es seis veces mayor al de las carreteras. En el caso del cinturón de seguridad, en ciudad el 18,3% de los conductores no lo utiliza frente al 7,6% que no se lo abrocha en carretera.

Las seis ciudades de más de 500.000 habitantes (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Zaragoza y Málaga) concen-

RADIOGRAFÍA DEL ACCIDENTE URBANO

Más de la mitad, en ciudad

Cifras globales

	Accidentes con víctimas	Muertos	Heridos graves	Heridos leves
 Ciudad	48.563	790	6.939	57.081
	53%	18%	32%	51%
 Carretera	42.624	3652	14.920	53.869
	47%	82%	68%	49%
Total	91.187	4.442	21.859	110.950

Datos 2005 / Fuente: DGT

tran la mitad de los accidentes y el 29% de las víctimas mortales. Sin embargo, ciudades más pequeñas arrojan proporcionalmente un mayor número de siniestros y de muertos. La mayoría carece de planes de Seguridad Vial. No obstante, los accidentes de tráfico urbanos en España tienden a disminuir a un ritmo de un 3% anual desde el año 2000. También los fallecimientos en este tipo de accidentes han registrado un descenso significativo: de las 1.070 víctimas mortales del año 2000 se ha bajado a las 790 del año 2005, un 26% menos.

ANÁLISIS DEL ACCIDENTE URBANO. La convivencia en el mismo espacio de diferentes usuarios y medios de transporte (peatones, bicis, motos, coches, furgonetas...) y la presencia de un mayor número de elementos en la vía hace que las zonas urbanas sean especialmente complicadas. En los núcleos urbanos, por ejemplo, gran parte de los acciden-



Lucía RIVAS

LA DGT 'GUIARÁ' A LOS AYUNTAMIENTOS



El Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico ha elaborado una guía para que los ayuntamientos desarrollen un plan municipal de Seguridad Vial. Esta guía proporciona herramientas a los municipios que, en función de su población, podrán analizar los accidentes y las posibles actuaciones para combatirlos. Según la directora del Observatorio, Anna Ferrer, "no se trata, todavía, de hacer una norma que obligue a asumir ciertas competencias; se trata

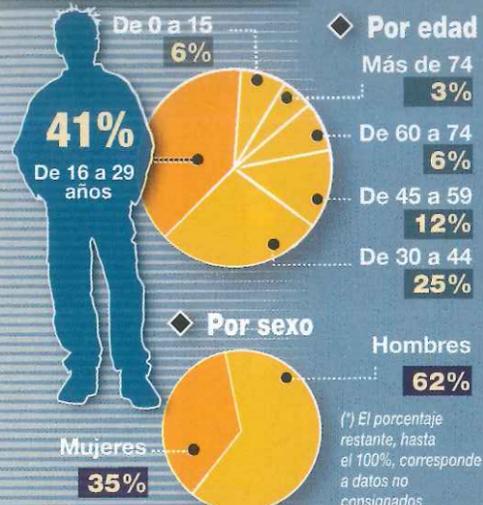
de crear un espacio de reflexión y trabajo dentro de la autonomía de gestión municipal contando con la participación de los ciudadanos". Durante este año, y gracias a los instrumentos que facilitará esta guía, se espera que todos los ayuntamientos de más de 100.000 habitantes desarrollen su propio plan de Seguridad Vial. En la actualidad sólo unos pocos lo tienen. En 2008, la DGT pretende celebrar el primer Encuentro de Ciudades para hablar precisamente de este tema.

tes (48%) tiene lugar en intersecciones y cruces, y abundan los atropellos, las incidencias en los pasos para peatones y los accidentes con ciclomotores y motocicletas. El comportamiento de conductores y peatones, cómo están diseñadas

las calles y el control de las infracciones son elementos que influyen en la accidentalidad de las ciudades. Según la directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, Anna Ferrer, "la ley de Tráfico y Seguridad Vial está pensada para la circulación en carretera y sería necesario tener en cuenta también la seguridad vial y la accidentalidad en las ciudades. Al director de Tráfico le gustaría abordar o iniciar una norma especial". De hecho, los ayuntamientos de Madrid y Barcelona han creado un grupo de trabajo para ver qué aspectos de la movilidad urbana no quedan reflejados en la ley. Con esta información se podría llegar a elaborar una propuesta de reglamento de circulación urbana, asegura la directora del Observatorio.

Al contrario de lo que ocurre en carretera, la mayor parte de los accidentes de tráfico en zona urbana se produce en días laborables y, habitualmente, en las franjas horarias que coinciden con las entradas y salidas de los centros de tra-

Perfil de las víctimas*



Según medio de desplazamiento

	Peatón	Turismo	Moto	Ciclomotor	Otros
 Ciudad	Heridos 15,2%	39,3%	13,7%	24,8%	7,0%
	Muertos 42,0%	18,7%	14,4%	17,6%	7,2%
 Carretera	Heridos 1,7%	72,2%	11,0%	5,6%	4%
	Muertos 9,5%	61,5%	10,2%	9,8%	9%

ZONA 30-ZONA CERO



Se está imponiendo, cada vez con más fuerza, la implantación de zonas 30 en las áreas residenciales o de gran confluencia, en las que se ha empezado a primar al peatón por encima del coche. En estas zonas, la velocidad máxima es de 30 km/h. En Ámsterdam, Londres y París esta limitación afecta al 60% de sus vías. Según el secretario de la Fundación RACC, Alfonso Perona, en Inglaterra ha propiciado una reducción del 56% de los accidentes urbanos y del 90% de los heridos graves.

bajo. Según las estadísticas, el viernes es el peor día de la semana, el que registra un mayor número de accidentes y muertos. Y un dato a destacar es que durante el fin de semana hay menos accidentes pero más graves. El 37% de los fallecimientos en zona urbana se registraron entre las 15 horas del viernes y las 24 del domingo. Y la mitad de los fallecidos en fin de semana tenía menos de 34 años. El alcohol y la velocidad estuvieron presentes en muchos de estos accidentes. Pero también las infracciones. En este sentido, la responsable del Observatorio Nacional de Seguridad Vial considera que las Policías Locales deben tener "una autoridad en su actuación más consistente y tramitar las multas. Con más autoridad serán más estrictos y más eficaces".

En cuanto a los factores ambientales, influyen en general menos de lo que pudiera pensarse. De hecho, el 93% de los accidentes urbanos tuvo lugar con buen

tiempo y el 69%, a plena luz del día. El 27% ocurrió de noche con la vía iluminada. Junio es el peor mes, con más fallecimientos, seguido de enero, febrero y marzo. En carretera, en cambio, julio y agosto son los meses 'negros' de la siniestralidad coincidiendo con las operaciones de las vacaciones.

ATROPELLO, EL MÁS LETAL. Las colisiones laterales y fronto-laterales son el tipo de accidente más frecuente en ciudad (42%), seguidas del atropello al peatón (19%). Sin embargo, si hablamos de muertes, el más letal es el atropello. Según refleja el Anuario Estadístico de Accidentes de la DGT de 2005, el 41%



Paul Alan PUTNAM

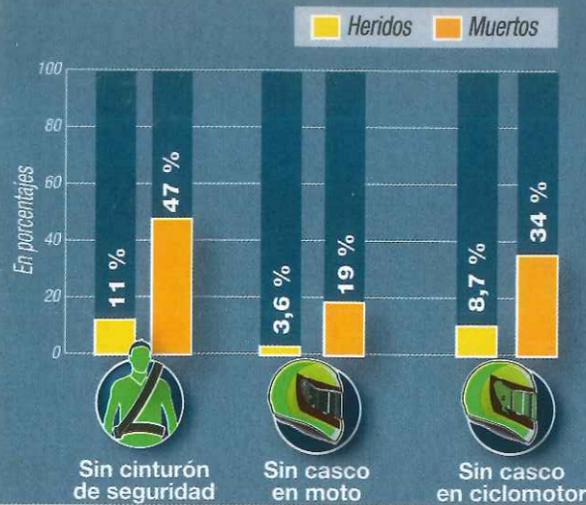
Los peatones son las principales víctimas de los accidentes urbanos, sobre todo las personas mayores.

EL 37% DE LOS FALLECIMIENTOS OCURRE ENTRE LAS 15 HORAS DEL VIERNES Y LAS 24 HORAS DEL DOMINGO

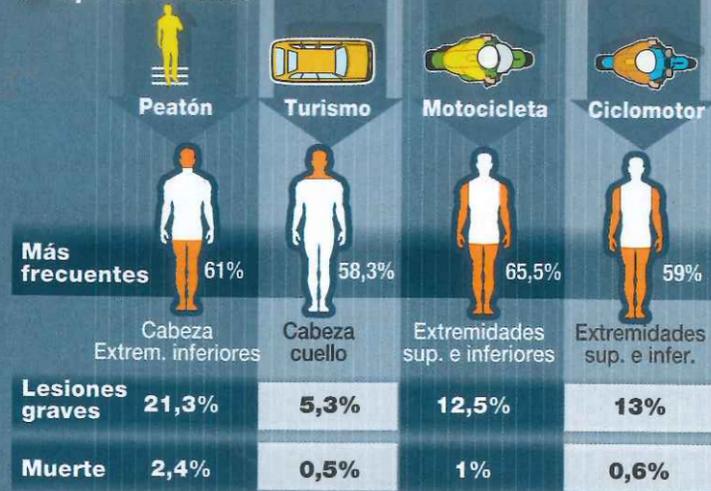
de las víctimas mortales en zona urbana fueron peatones, 326 de un total de 790. Y son las personas de más edad, los mayores de 74 años, las víctimas más frecuentes. También los niños pagan un caro peaje por transitar por el asfalto: 21 menores de 14 años murieron en 2005 en las zonas urbanas a causa de un atropello.

Según las estadísticas, el 55% de los fallecidos por atropello cruzaba reglamentariamente la calle. Algunos ayun-

Victimas sin sistema de seguridad



Tipo de lesiones



Condiciones del accidente urbano



Ranking de ciudades



Atropello: el accidente más letal



tamientos están realizando campañas especiales dirigidas a los peatones que incluyen sanciones de hasta 100 euros por cruzar un semáforo en rojo o por lugares indebidos. Es el caso de San Sebastián, la ciudad en la que, según un estudio realizado por Consumer Eroski, los peatones incumplen más las normas, seguida de Barcelona. Según este estudio, la proporción de automovilistas que no cede el paso a los peatones ha disminuido del 40% al 11% en tres años, pero, a la vez, se ha duplicado el número de peatones que cruza una calle sin mirar (del 11% al 24%).

JÓVENES Y MAYORES, PRINCIPALES VÍCTIMAS. En ciudad, los más jóvenes y los más mayores son los grupos más castigados por la lacra de los accidentes. El grupo de edad de 16 a 29 años, sobre todo de varones, es el más afectado por los accidentes de tráfico en zona urbana, ya que representa más del 40% del total. De hecho, en este grupo de edad, el accidente de circulación es la primera causa de muerte.

Las personas mayores de 65 años son el segundo grupo más afectado por los accidentes en ciudad, con casi 200 muertos en 2005. El 83 % de los fallecidos de más de 65 años eran peatones. Su falta de reflejos y sus limitaciones de movilidad los convierten en un grupo de riesgo elevado. Por sexos, hay que destacar que siguen siendo los hombres, como ocurre en carretera, los que se llevan la palma en el número de accidentes y fallecimientos. Durante el año 2005, el 62% de las víctimas de accidentes en zona urbana eran varones. Y más concretamente, entre los 16 y 44 años, el número de éstos implicados en accidentes duplica al de las mujeres.

RADARES, TAMBIÉN EN CIUDAD

La implantación de radares fijos es una medida que utilizan cada vez más los ayuntamientos para reducir la velocidad en sus calles. En las grandes ciudades ya es habitual. En Madrid, por ejemplo, se utilizan radares fijos y móviles con sistemas de captación de saltos de semáforos en vías rápidas como la Castellana o la M-30. En Barcelona se han instalado radares en los cinturones de circunvalación. Tras dos años de implantación, se ha observado una reducción del 27% de los accidentes, según datos aportados por Catherine Pérez, técnico de la Agencia de Salud Pública de Barcelona.



▶ Aunque el uso del casco se ha generalizado, aún queda un 9% que no lo utiliza en el ciclomotor.

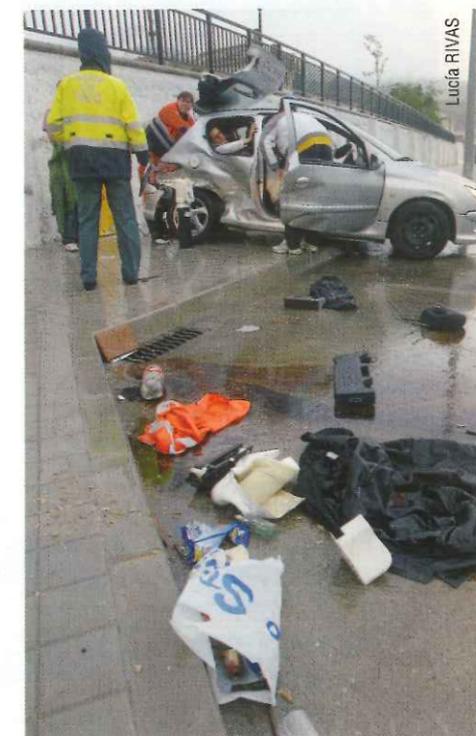
MÁS ACCIDENTES CON MOTOS. El porcentaje de motoristas fallecidos en las zonas urbanas ha ido en aumento en los últimos años. En 2005, el 30% de los muertos en accidente eran conductores de motos y ciclomotores, un problema que se agudiza en las poblaciones costeras, donde los vehículos de dos ruedas tienen aún más implantación. Es el caso de Barcelona, donde los accidentes de moto han disparado las estadísticas de siniestralidad. Durante 2005 crecieron un 21% los accidentes con víctimas y, en 2006, las cifras no han mejorado. Más de 900 motoristas sufrieron algún tipo de accidente y casi el 35% de los fallecidos era motorista. El jefe de Investigación de Accidentes de la Guardia Urbana, Manuel Haro, considera que el hecho de que los conductores con permiso B1 y 3 años de experiencia puedan conducir motos de hasta 125 c.c. sin ninguna formación específica es lo que

ha disparado las cifras de siniestralidad. "No es lo mismo conducir una moto que un coche; la conducción de motos es más defensiva, nunca tienes preferencia, hay que cambiar el chip", asegura Manuel Haro. La DGT está realizando un estudio para averiguar si realmente el cambio de normativa —en 2004— ha influido en el aumento de accidentes y durante este año elaborará un Plan Estratégico de la Moto que estudiará posibles medidas sobre el acceso a la conducción, los seguros e, incluso, el diseño de las calles. Se analizará la posibilidad de ampliar los carriles, que uno de ellos pueda ser compartido por motos y autobuses o la instalación de parrillas de salida para motos en los semáforos.

SIN PLANES DE SEGURIDAD VIAL. En general, de los más de 8.000 ayuntamientos que hay en España, sólo una ínfima parte tiene plan de Seguridad Vial para combatir los accidentes de tráfico y fomentar una movilidad más segura. Las grandes ciudades, como Madrid y Barcelona, son pioneras en este sentido. En Madrid, por ejemplo, según su director general de Movilidad, Javier Conde, el gobierno municipal pretende reducir en un 40% las muertes por accidente en el 2010. Es esta ciudad, donde las vías rápidas como la M-30 o la Castellana son escenario de la mayoría de las muertes por accidente, son frecuentes los controles de velocidad mediante radar, los de alcoholemia y la vigilancia con cámaras. Además se está extendiendo la implan-

VOLUNTARIOS CONTRA LOS ACCIDENTES

Las ONG's, a través de voluntarios, se implican también en la lucha contra los accidentes urbanos y, a veces, su labor, especialmente en ciudades pequeñas, cala más profundo que las campañas institucionales. Es el caso de Ourense, donde un grupo de policías locales, profesores, bomberos y técnicos en alcohol y drogas llevan años organizando campañas dirigidas a los grupos de riesgo: jóvenes conductores, adultos peatones y grupos de inmigrantes. De cara a los jóvenes realizan la campaña "Ponte un 0 en alcohol" para concienciarlos de que siempre debe quedar un conductor abstemio alternativo.



▶ El accidente de tráfico es la primera causa de muerte entre jóvenes de 16 a 29 años.

EL 41% DE LOS MUERTOS EN ZONA URBANA ERAN PEATONES Y EL 30% CONDUCTORES DE MOTOS Y CICLOMOTORES.

tación de 'Zonas 30' donde, la limitación de la velocidad a 30 km/h, se conjuga con otra serie de medidas como la construcción de estructuras viarias que favorezcan al peatón: aceras más anchas, pasos elevados, plataformas únicas... En otras ciudades como San Sebastián y Gijón también se han aprobado planes para mejorar la convivencia, moderar el tráfico y primar al peatón. Pero, en general, el déficit de Seguridad Vial en las zonas urbanas es grande y queda mucho por hacer. ♦



Los helicópteros de la DGT velan por la seguridad vial desde el aire

EL TRÁFICO A VISTA DE PÁJARO

Regular el tráfico en zonas con muchas retenciones y sancionar las infracciones, son las dos misiones fundamentales de los helicópteros de la DGT; aunque después de 40 años al servicio de la seguridad de todos los conductores, han realizado misiones de todo tipo. Actualmente se cuenta con seis bases y 18 helicópteros que cubren toda España. Así es el tráfico a vista de pájaro.

Carlos NICOLÁS FRAILE
Fotos: Servicio helicópteros DGT.
Infografía: Diliros

A las siete de la mañana ya hay movimiento en la base de la patrulla del Servicio de Helicópteros de la Dirección General de Tráfico (DGT) en el aeródromo de Cuatro Vientos, en Madrid. Se trata de una de las seis bases que tiene este servicio junto con las de A Coruña, Zaragoza, Valencia, Sevilla y Málaga. Los mecánicos y pilotos preparan el primer vuelo del día: un helicóptero va a sobrevolar los accesos a la ciudad en 'hora punta' de la mañana para informar del estado del tráfico a la Guardia Civil y al Centro de Control. que, a su

ve, dará información actualizada del tráfico en toda España a través de la televisión, la radio e Internet.

Cuando despegamos todavía es de noche pero el 'lío' de tráfico es ya monumental. Volamos en un gran círculo alrededor del área metropolitana de la capital, a unos 300 metros de altura, por debajo de las nubes para que no resten visión. Hay coches por todas partes, pero nada escapa al ojo experto del piloto, que calcula los kilómetros de retención en cada vía e informa inmediatamente por radio al Centro de Control. Algunos atascos se 'disuelven' rápidamente, son puntuales. Pero otros no.

SEIS KILÓMETROS DE ATASCO. Pero, de repente, algo llama la atención del piloto: un coche no se mueve en el carril de la izquierda de una de las circunvalaciones más concurridas y está provocando un atasco importante de seis kilómetros. Los agentes de la Guardia Civil están sacando a empujones el coche averiado de la vía, por delante de cientos de vehículos que parecen esperar la salida de un gran premio de F-1. "Los agentes se juegan la vida" dice el piloto observando la

"VAMOS ALLÍ DONDE SOMOS NECESARIOS: A SIERRA NEVADA, UNA VISITA DEL PAPA...", JESÚS GUARDIA, JEFE DE HELICÓPTEROS.

escena—. No es fácil meterse ahí y parar la circulación cuando hay tres carriles hasta arriba de coches".

Estos vuelos de regulación del tráfico, a los que se suman los de vigilancia para sancionar las infracciones, suman el 80% del total de las horas de vuelo, que al año son unas 6.250 entre los 18 helicópteros de las seis patrullas.

OTROS VUELOS. El resto del tiempo se dedica a vuelos de mantenimiento, divulgación, viajes o grabaciones encargadas por ayuntamientos o para el Ministerio de Fomento. Pero cada patrulla se adapta a sus propias necesidades: en Galicia, por ejemplo, no hay tanto volumen de tráfico para regular, así que se dedican más horas de vuelo para detectar y sancionar infracciones; en Madrid o Sevilla, en cambio, hay vuelos diarios de regulación, porque se producen retenciones todos los días. Además, las patrullas están condicionadas por la climatología, especialmente las del norte; en Zaragoza y A Coruña, por ejemplo, muchas veces no pueden salir a volar hasta bien entrado el día por el fuerte viento o la niebla.

Las vacaciones, puentes o eventos es-



Los helicópteros también acuden a eventos especiales, como campeonatos de esquí.

VIGILAR DESDE EL CIELO



Desde arriba todo se ve, nada se escapa por muy lejos que esté. Los vuelos de vigilancia se llevan alrededor del 40% de las horas de vuelo de la patrulla y en ellos se expiden unas 6.000 denuncias al año, la mayoría en carreteras secundarias. "Intensificamos la vigilancia en los tramos conflictivos" explica Jesús Guardia, jefe del servicio—. Desempeñamos una labor disuasoria cuando los conductores ven los helicópteros". Cada helicóptero de vigilancia está tripulado por un piloto y un agente de la Guardia Civil, que formula las denuncias. Así que, en pleno vuelo, a más de 300 metros de altura, el buen entendimiento entre ambos es fundamental.

ESTAS SON LAS PATRULLAS

El servicio de helicópteros de la DGT tiene seis patrullas permanentes con mecánicos y pilotos. Son estas:

Madrid	5 helicópteros	2.230 horas de vuelo
Málaga	2 helicópteros	878 horas de vuelo
Sevilla	2 helicópteros	667 horas de vuelo
Valencia	2 helicópteros	942 horas de vuelo
La Coruña	1 helicópteros	514 horas de vuelo
Zaragoza	1 helicópteros	264 horas de vuelo

peciales son los períodos más ajetreados para los helicópteros y pueden coincidir dos patrullas para tener vigilada una autovía entera. "Nos movemos hasta donde somos necesarios: a Sierra Nevada, cuando hay Campeonato del Mundo de esquí, para una visita del Papa..." explica Jesús Guardia, jefe del Servicio, quien puntualiza: "La Semana Santa es la época más complicada". Junto a las seis patrullas permanentes, en verano se suelen establecer otras tres temporales en las costas del Cantábrico, Levante e Illes Balears. Pero pronto se hará permanente esta última, la única que queda con personal sanitario, y se pondrá en marcha una de nueva creación en Valladolid, que cubrirá la zona de Castilla y León. ♦

ASÍ TRABAJAN

La patrulla de helicópteros realiza 6.000 horas de vuelo al año, casi la mitad se dedica a informar del estado del tráfico.

Vuelos de Regulación

- 1º Los helicópteros sobrevuelan los accesos a grandes ciudades en horas críticas.
- 2º Los pilotos informan del estado del tráfico y la incidencias a los centros de control.
- 3º La información del tráfico se actualiza continuamente (teletexto, Internet, pantallas en las carreteras...)



Y dentro de poco... con radar

En unos dos años, los helicópteros de la DGT llevarán cinemómetros instalados y podrán sancionar los exceso de velocidad. Constarán de los siguientes sistemas:



VIDEODETECCIÓN: Mide la velocidad de los coches y establece su posición exacta. Es una tecnología basada en el GPS, pero es mucho más precisa.



TELÉMETRO LÁSER: Dispara un láser al coche que calcula la distancia exacta entre el helicóptero y el vehículo. Es un sistema de apoyo para aumentar la precisión.

Atropelló a un hombre mortalmente y se dio a la fuga

El bailar "Farruquito" ingresó en prisión el pasado 16 de enero.

Fue condenado a tres años de cárcel por homicidio imprudente y omisión del deber de socorro. El artista no se paró tras atropellar a un peatón. Conducía sin permiso, sin seguro y a velocidad excesiva.



"FARRUQUITO", ENTRE REJAS

J. S. H.
Foto: EFE

Rodeado de muchos familiares y amigos, "Farruquito" ingresó en la prisión Sevilla II después de haber sido condenado a tres años por haber atropellado mortalmente con su BMW a Benjamín Olalla, al que no socorrió ni se cercioró de que estaba siendo "debidamente atendido". Llegó con gesto serio, con gafas de sol y arropado por familiares, incluso el hermano menor que se autointercupó del atropello mortal; no habló

con nadie. Su tragedia y su montaje llegaban a su final y pasaba del 'tablao' a estar entre rejas. A comer el rancho, como la primera cena: espinacas con garbanzos, filete de cerdo y yogur.

La familia de la víctima ha descansado tras el ingreso en prisión de "Farruquito": "Se ha hecho justicia y se ha demostrado que la Ley se cumple y que no hay tratamientos especiales por ser famoso o rico". Se cerraba así un largo proceso que ha durado más de tres años. Las asociaciones de víctimas y de automovilistas han visto con buenos ojos el final de esta triste historia.

Los abogados del famoso 'bailaor' intentaron hasta el final que esta pena de

cárcel fuera sustituida por una multa de trabajos comunitarios, pero lo rechazó la juez al considerar que el 'bailaor' cometió un delito "grave" y "quebró las elementales normas de solidaridad humana". También se oponía la viuda de Olalla. La Fiscalía incluso dijo que los perjuicios que sufrirá la familia, es un artista, son comunes al resto de los reclusos y se le recriminó que no hubiese pensado en estas consecuencias cuando atropelló y desatendió a la víctima.

Lo normal es que ahora pase al menos entre rejas sin ningún permiso la cuarta parte de la condena y, a partir de ahí, que disfrute de permisos de fin de semana y pase por la cárcel sólo para dormir. ♦

Gloria DINADER, Asesoría Jurídica del RACE

"HA QUEDADO CLARO QUE LAS LEYES SON IGUALES PARA TODOS"

Ha prevalecido la Justicia, y queda claro que la ley es igual para todos. "Farruquito" no ha ido a la cárcel sólo como autor de un homicidio por imprudencia, sino por omisión de socorro, quebrando las más elementales normas de solidaridad humana. "Farruquito" infringió gravemente las leyes y causó la muerte de una persona. El mensaje para la sociedad es que estas conductas no van a quedar impunes. La sangría en las carreteras y ciudades debe parar. Por último, sería interesante que, cumplida su sentencia, se sometiera a un curso de sensibilización, como cualquiera privado de sus puntos.

JEANNE PICARD vicepresidenta de STOP ACCIDENTES

"HAY QUE QUITAR A LOS DELINCUENTES DE LA CARRETERA"

El ingreso en la cárcel de "Farruquito" responde a una sentencia judicial "justa". Ha sido un proceso largo y difícil, puesto que tuvieron que recurrir una sentencia preliminar escandalosa, aunque por fin parece que la Justicia ha aplicado la Ley. Desde STOP ACCIDENTES pedimos y exigimos que se actúe para acabar con la impunidad. Hay que quitar de la carretera a los delincuentes, a los que no cumplen las normas que nos protegen. Creemos en una justicia preventiva y reeducadora, el único camino para que todos los ciudadanos se sientan responsables de sus actos, también en el tráfico.

Eugenia DOMENECH, presidenta de PAT (A) PAT

"SE HA APLICADO LA LEY"

Lo que se ha hecho es aplicar la ley. Nos debemos acostumbrar a que matar a una persona, aunque sea con un vehículo, no debe quedar impune. De un hecho tan trágico y desgraciado podemos sacar un hecho positivo y es que, dada la popularidad de "Farruquito", ha salido a la luz un tema que, por desgracia, ocurre cada día (la muerte en accidente de tráfico) y del que rara vez se habla, ni tiene la repercusión que ha tenido este caso. En el caso de "Farruquito", como en otros muchos, no se trata de un accidente, sino de una conducta imprudente que está calificada como un delito.



El 26% de los españoles tiene problemas de visión durante la conducción

EL DESLUMBRAMIENTO, LO MÁS PELIGROSO

La visión es fundamental para conducir. Y un conductor excesivamente sensible, por ejemplo, al deslumbramiento, acusa cuatro veces más el efecto cegador de los faros de otros vehículos, lo que le produce, además, fatiga. La Unión Europea ha estudiado cuántas personas lo sufren, el 6% en España, e instar a que revisen su visión antes de obtener el permiso de conducir.

Helena GIL
Fotos: Paul Alan PUTNAM. Infografía: DLIRIOS

Uno de cada cuatro españoles reconoce no ver bien durante la conducción y así lo demuestra una encuesta del Comisariado Europeo del Automóvil (CEA). Aunque muchos de estos problemas están relacionados con la agudeza visual, es decir, la capacidad para ver los pequeños detalles, cada vez son más las personas aquejadas de visión borrosa, reflejos y cegamiento. Estas sufren un excesivo deslumbramiento ante los faros de un coche o la luz del sol durante el amanecer o atardecer, entre otros motivos, por enfermedades como las cataratas. Este mayor deslumbramiento se debe a la mayor dispersión de la luz en la retina (ver infografía), algo que no se detecta con las pruebas que se realizan habitualmente en las revisiones.

UN EXCESIVO DESLUMBRAMIENTO PRODUCE NO SÓLO CEGUERA, SINO TAMBIÉN FATIGA Y DESORIENTACIÓN

Conscientes de la problemática que esto puede conllevar para la conducción, la Dirección de Seguridad en el Transporte de la Unión Europea (UE) promovió un estudio, denominado Proyecto Glare (deslumbramiento en inglés), sobre la sensibilidad al deslumbramiento y otros trastornos visuales en los conductores. España ha participado

en este estudio a través del Centro de Oftalmología Barraquer, con la colaboración de la Dirección General de Tráfico (DGT). Para conocer el número de personas que

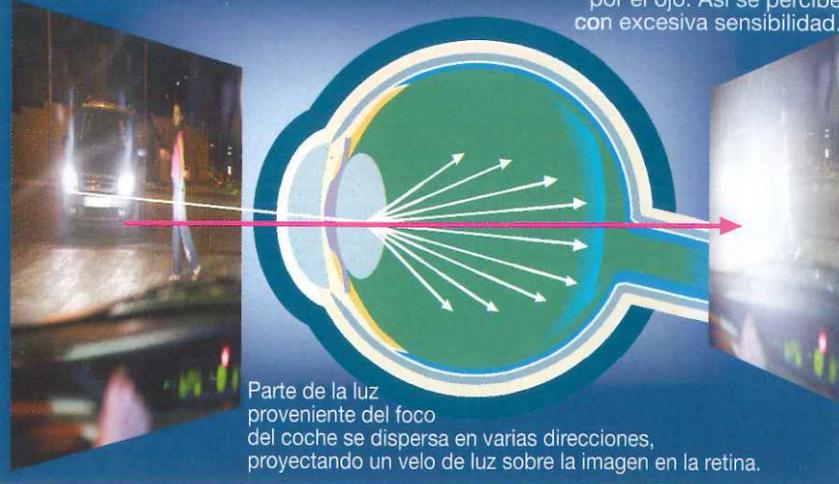
ASÍ SE PRODUCE EL DESLUMBRAMIENTO

Sensibilidad normal

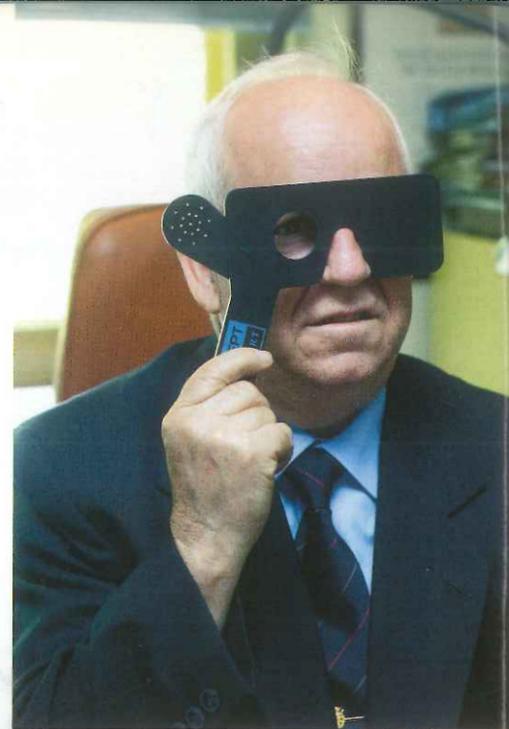
Imagen del mundo real tal y como se percibe sin disfunciones visuales.

Hipersensibilidad

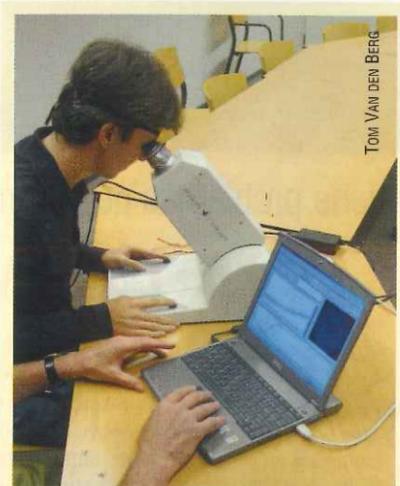
El velo de luz hace que disminuya el contraste en la imagen captada por el ojo. Así se percibe con excesiva sensibilidad.



Parte de la luz proveniente del foco del coche se dispersa en varias direcciones, proyectando un velo de luz sobre la imagen en la retina.



se deslumbran más de lo normal, lo primero que se planteó en el proyecto fue, según Juan Carlos González Luque –asesor médico de la DGT–, “determinar a partir de qué punto la sensibilidad al deslumbramiento es excesiva, es decir, cuándo se convierte en algo patológico, porque todos sufrimos un deslumbramiento al percibir la luz solar en el amanecer o atardecer o los faros de un coche”. Como el deslumbramiento se produce –explica Ralph Michael, ingeniero doctorado en oftalmología y coordinador de la investigación en España– “cuando la luz se dispersa en la retina a causa de impurezas que se encuentran en el recorrido de la luz en el ojo”, podemos hablar de un aumento de la sensibilidad cuanto mayor es la dispersión de la luz.



ASÍ SE REvisa

El paciente debe mirar a través de un aparato, que muestra dos puntos de luz que parpadean ligeramente, y presionar el botón correspondiente al lado donde la intensidad sea más fuerte. Tras veinte presentaciones de un segundo cada una, finaliza la prueba y en la pantalla adjunta se muestra el valor de luz dispersa. Cuanto mayor sea la luz dispersa, más deslumbramiento habrá.

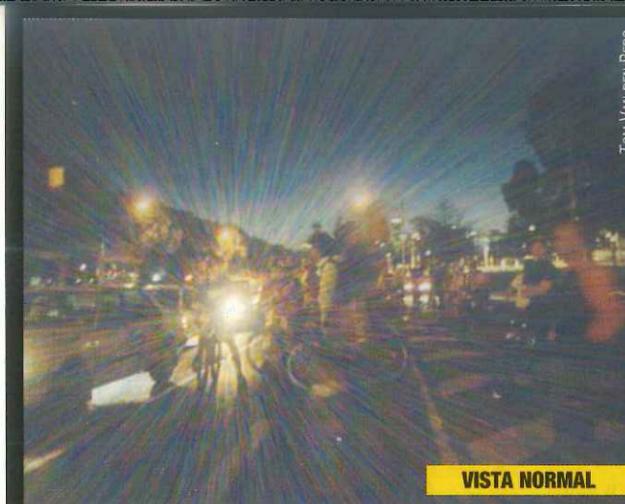
deslumbramiento de forma rápida (sólo 1 ó 2 minutos) y sencilla. Este aparato ha sido utilizado en las pruebas realizadas en todos los países participantes en el estudio. A partir de los resultados, el proyecto Glare concluye que se puede hablar de hipersensibilidad cuando se supera en cuatro veces la normal. Esto equivale, según Tom Van den Berg, “a recibir el deslumbramiento como de cuatro faros a la vez, en lugar de uno”. El peligro que supone un conductor con esta patología se incrementa, además, porque, en la conducción, la ceguera no dura un instante, sino que se repite, lo que genera, a su vez, fatiga e incluso desorientación.

Según las conclusiones del proyecto, en España el 6% de la población (más de 2,5 millones de personas) sufriría una excesiva sensibilidad al deslumbramiento, entre ellos, 1,3 millones de conductores. Las personas más propensas son, según Juan Carlos González Luque, “los mayores y los que padecen enfermedades de la retina y degeneraciones maculares causadas, en muchos casos, por diabetes o hipertensión”. El aumento de la sensibilidad al deslumbramiento es, además, un síntoma claro de padecer ca-

“CIEGOS” AL VOLANTE



Un estudio del Colegio de Ópticos de Andalucía sobre la visión de los conductores encontró casos tan alarmantes como un taxista que, con una agudeza visual de 0'2, negaba tener problemas de visión al distinguir las personas y los coches. Según Antonio Cantero, “una persona con esa agudeza visual no ve prácticamente nada de día, volviéndose casi ciego del todo por la noche”. Y, peor aún, un conductor que, con una agudeza de 0'1, tras sufrir un accidente sigue culpando al otro vehículo por no haber accionado el intermitente. “El problema es que cuando este conductor vio al otro vehículo, aquél ya estaba completamente encima y no pudo reaccionar a tiempo”.



VISTA NORMAL



VISTA HIPERSENSIBLE

MÁS SENSIBILIDAD, PEOR VISIÓN. Cuando la luz proviene de una distancia lejana, situación frecuente durante la conducción, el ojo percibe una especie de agujas de luz. Este fenómeno, denominado en inglés “cilliar corona”, se acentúa cuanto mayor es la sensibilidad al deslumbramiento.

taratas. Por ello, a pacientes que aún no han visto mermada su agudeza visual se les puede diagnosticar esta enfermedad debido a que sufren un mayor deslumbramiento. Sin embargo, también se han encontrado casos en personas de diferentes edades cuya sensibilidad al deslumbramiento se ha incrementado tras operarse con láser.

LA VISTA, A EXAMEN. El proyecto ha finalizado y, según Tom Van den Berg, “esta todo listo para empezar a hacer las pruebas en conductores”. Sin embargo, es la UE la primera que debe dar el visto bueno para que cada país tenga vía libre para implantar las pruebas en los centros de reconocimiento y que, así, los conductores cuya sensibilidad fuera de cuatro o más no podrían conducir hasta solucionar el problema, lo que, de momento, pasa exclusivamente por la cirugía.

A la espera de si finalmente se im-

EL LÁSER PODRÍA AUMENTAR EL DESLUMBRAMIENTO



Cada vez son más las personas afectadas de miopía que recurren a la cirugía con láser para olvidar definitivamente las gafas o las lentillas. Sin embargo, la solución a un problema de visión podría convertirse en causa de otro aún más grave. Aunque la hipersensibilidad es normalmente característica de las personas mayores, Tom Van den Berg alerta de que “hemos encontrado algunos casos de personas jóvenes que, tras operarse de la vista con láser, han sufrido un aumento de su sensibilidad al deslumbramiento”. Podríamos, por tanto, “enfrentarnos a un grave problema, aunque –insiste– esperamos que se trate sólo de casos aislados”.



plantan estas pruebas en España, lo que sí se revisa en los Centros de Reconocimiento es la agudeza visual. Para poder conducir, la DGT exige un mínimo de 0,5 de agudeza visual binocular (no valdría, por tanto, tener en un ojo 0,7 y en otro 0,3), siendo 1 la óptima; sin embargo, un estudio del Colegio de Ópticos de Andalucía muestra que el 3% de los conductores se encuentra en un límite inferior. Según Antonio Cantero –delegado en Sevilla del Colegio de Ópticos de Andalucía y principal promotor del estudio–, “de cada

100.000 conductores, 3.000 ven mal, lo que supone un grave peligro para la seguridad vial; sobre todo, porque la mayoría desconoce que tiene ese problema y no le pone remedio”. Además, según una encuesta de CEA, un 17% de los conductores no utiliza la corrección necesaria (gafas o lentes de contacto) para sus problemas de visión a pesar de conocer sus deficiencias. Además, más del 50% no revisa su vista con regularidad, y desconoce si tiene problemas de visión y en qué grado.

Con el fin de reducir el número de conductores que continúan al volante a pesar de sus problemas de visión, la DGT, la fundación Visión y Vida, la Federación Española de Asociaciones del Sector Óptico y el Colegio Nacional de Ópticos-Optometristas han realizado una nueva campaña, bajo el lema “buena visión, mayor seguridad en el tráfico”, para informar sobre los distintos problemas que afectan a la visión a conductores y peatones e instarles a revisarse la vista para prevenir, detectar y tratar cualquier disfunción visual. Si usted nota problemas de visión, acuda inmediatamente a su oftalmólogo. Al volante, está poniendo en peligro su vida y la de los demás. ♦

MUCHOS ESPAÑOLES NO SE REVISAN LA VISTA



Conductores mayores y tráfico

¿MÁS PROCLIVES A LAS COLISIONES?

Aunque los mayores son más propensos a las colisiones de tráfico y a que éstas sean más graves, el envejecimiento conlleva valores positivos de seguridad. Si con frecuencia un conductor mayor invade la otra calzada, en especial en carreteras sin marcas pintadas o no recuerda el trayecto... puede no estar en condiciones óptimas para conducir.

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



La cuestión de si los mayores están más frecuentemente implicados en colisiones de tráfico y/o presentan una mayor morbilidad y mortalidad en los mismos se ha convertido en una cuestión de alta relevancia en la Unión Europea (UE), habida cuenta del amplio porcentaje de población que puede definirse como 'mayor' y la creciente exposición al riesgo de los conductores y ocupantes de más edad.

A nivel mundial, la mayoría de intervenciones y fondos económicos en políticas de seguridad vial se dirigen a conductores (y peatones) jóvenes o de edad media (por ejemplo, control de velocidad, consumo de alcohol y drogas, uso de móviles...), en tanto que las más específicas sobre conductores mayores se han desarrollado más recientemente, y de modo más tímido. Como excepción, señalar que la valoración de la aptitud para la conducción —realizada en España en los Centros de Reconocimiento de Conductores— puede considerarse una acción de promoción de la seguridad vial a la que se ha prestado más atención.

El envejecimiento conlleva determinados deterioros de las capacidades (vista, oído...), y también una serie de padecimientos asociados con más frecuencia, y que pueden alterar las capacidades de conducción. No obstante, el problema es mucho más complejo: los mayores son un grupo muy heterogéneo y con importantes diferencias individuales. Además, el envejeci-

LA CUESTIÓN NO ES 'QUITAR' DE LA CARRETERA A LOS MAYORES, SINO ESTAR SEGUROS DE QUE CONDUCCION CON SEGURIDAD

CONSEJOS PARA LOS CONDUCTORES MAYORES

Para reducir las colisiones de tráfico deben tenerse en cuenta algunos aspectos.

● **DESCANSAR.** Los conductores mayores deben descansar con mayor frecuencia. Es aconsejable que lo hagan cada 1,5 horas ó 1 hora (mayores de 85 años).

● **DE NOCHE, NO.** Deben evitar conducir durante el crepúsculo (anochecer) y en general de noche o con condiciones climatológicas adversas.

● **CUIDAR LA VISTA.** La vista es la principal fuente de información para el conductor. Por ello, deben revisarla con frecuencia y llevar las correcciones ópticas adecua-

das. Lo mismo se aplica a la audición.

● **VÍAS CONOCIDAS.** En lo posible, deben circular por carreteras que conozcan. En EE. UU., las restricciones que imponen a algunos conductores mayores con deterioro en su aptitud para conducir son permitirles sólo circular en un radio próximo a su domicilio (por ejemplo, 50 km.), y, en general, que lo hagan en determinadas horas (evitando la noche).

● **¡OJO! MEDICINAS.** Hay que recordar lo sensible de la población mayor a los efectos sedantes de los medicamentos y a su interacción con el alcohol.

miento también se asocia a valores positivos de seguridad, experiencia, conocimiento de mecanismos de adaptación al medio, que debemos valorar en su medida.

Para el mayor, el vehículo es un medio de autonomía. En 2001, la OCDE analizó la problemática de los mayores y concluyó que estos conductores tienden a ser más seguros de lo que comúnmente se piensa, y que las que sufren limitaciones de salud a menudo dejan de caminar o usar el transporte público antes que de conducir. En la mayoría de los países desarrollados la gente mayor envejece conduciendo, y la comunidad debe facilitar este envejecimiento y promover una movilidad más duradera en los mayores.

La cuestión no es 'quitar' de la carretera a los mayores, sino facilitar su adaptación en la conducción de vehículos. De hecho, ni España ni los países de la UE establecen límites a la conducción por edad, a no ser que haya deterioros objetivos.

Los mayores son más vulnerables en las colisiones de tráfico, entre otros aspectos, porque sus huesos son menos 'fuertes' y toleran peor las fracturas. Además, frecuentemente presentan patología crónica.

Los estudios disponibles indican que la accidentalidad de los conductores mayores es superior a la general cuando se tienen en cuenta los kilómetros recorridos. Los mayores suelen conducir menos kilómetros por viaje y, lógicamente, su media de kilómetros anual es menor. Sin embargo, un reciente estudio publicado en la revista "Accident Analysis and Prevention" ha demostrado que la relación entre kilómetros conducidos (exposición) y riesgo de colisión de tráfico no es lineal y que quien conduce menos de 3.000 kilómetros al año presenta mayor riesgo de colisión de tráfico.

Envejecimiento y conducción de vehículos es un tema sensible. El estudio mencionado y otros previos indican que el incremento en las colisiones de tráfico es evidente a partir de los 75 años. Sin embargo, determinadas capacidades se modifican mucho antes. ♦

Con tres años de antigüedad, el precio de los coches de marcas Premium (alemanas de alta gama) es hasta un 12% superior al de los de marcas generalistas

Segunda Mano:

LOS ALEMANES PIERDEN MENOS VALOR

La compra de un automóvil es una de las menos racionales y más emocionales que hacemos: elegimos el coche que nos gusta o nos emociona. Sin embargo, un vehículo es también un bien con un valor económico una vez usado. Y, como tal, podríamos perder menos dinero a la hora de su venta, si compráramos un vehículo alemán de la gama 'Premium' (alta), los que menos se devalúan. Si lo permite el bolsillo, claro.

J. M. M.
Ilustración: Dierros

o todos los coches valen lo mismo en el mercado de segunda mano. Los de determinadas marcas, gamas y combustible pierden menos valor que otras. Así, inclinarse por un modelo supone diferencias en su valor a los cuatro años hasta un 14% superior. Servicios Jurídicos Letra2 y la revista "Dream Cars" han estudiado las ventas de vehículos usados entre empresas —en torno a la mitad— y han descubierto que "a los cuatro años, el valor residual de un ve-

hículo de una marca generalista —las habituales— apenas alcanza el 36% de su valor de nuevo, mientras que otro de una marca 'Premium' (alemanas de alta gama) llega al 48% —explica Ángel Marco, director de "Dream Cars"—, e incluso al 50% si es diesel".

Según sus datos (ver recuadro), el Porsche "Boxster S" es el que menos se devalúa: su valor queda en un 54% a los tres años y unos 100.000 kilómetros. En esas condiciones, el valor de los BMW "Z4" y "X3" y el Mini "Cooper" queda en el 52%; el BMW "X5", en el 51%; y los BMW "Serie 3" y "Serie



LOS ALEMANES SON LOS PREFERIDOS POR LA FIABILIDAD DE SU MECÁNICA

LOS 10 QUE MENOS VALOR PIERDEN

Modelo Valor pasados 3 años



1 Porsche Boxster S 54%



2 BMW Z4 52%



3 BMW X3 52%



4 Mini Cooper 52%



5 BMW X5 51%

Modelo Valor pasados 3 años



6 BMW Serie 3 50%



7 Mercedes SLK 50%



8 BMW Serie 1 50%



9 Mercedes CLK 48%



10 Porsche Cayenne 47%

(Fuente: Estudio Letra2 y revista "Dream Cars").

1" y Mercedes "SLK", en el 50%.

Desde GANVAM (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios), matizan que "los coches de alta gama se deprecian más el primer año de vida, durante el cual pierden casi el 40% de su valor" y confirman que "pasados 3 ó 4 años, su valor es más alto que el de otros segmentos. Los del segmento bajo, pasado ese tiempo, apenas tienen valor".

"Tráfico y Seguridad Vial" ha comparado la pérdida de valor en algunos de los modelos más vendidos, con resulta-

"LOS COCHES

ALEMANES ESTÁN SUJETOS, EN LA FABRICACIÓN Y EN LOS COMPONENTES, A UNOS ESTÁNDARES Y CONTROLES QUE LUEGO SE NOTAN"

(ÁNGEL YAGÜE, YAMOVIL)

dos similares (ver página siguiente). Así, modelos como el "Ibiza", "Astra" y "Clio" pierden, a los cinco años, del 48 al 54% de su valor, mientras el Audi "A4" o BMW "318i" pierden entre el 35 y 42%, respectivamente, casi un 10% menos que los generalistas.

En GANVAM—que controla datos de 800 concesionarios y 9.000 ventas al mes— confirman que "los coches alemanes tienen gran aceptación en el mercado de usados y se deprecian menos de los de marcas generalistas; y éstos menos que japoneses y coreanos". Además, estos datos son un baremo usado por todo el sector, incluso en la mitad de las ventas de usados que se producen entre particulares.

¿POR QUÉ ESAS MARCAS? Pero ¿por qué unas marcas se valoran mejor? En GANVAM indican que "existe un paralelismo entre el mercado de nuevos y de usados: los más vendidos como nuevos son los más buscados en usados" y recuerdan que en las ventas 'de impulso' "influyen factores como que el coche te guste o no". En esa línea, Alberto Piro, de Canalcar—especializada en la venta de usados— asegura que "unas marcas se valoran más y otras menos en función de los gustos".

La razón por la que las marcas Premium (alemanas de alta gama), como Mercedes, Porsche y BMW, son las más buscadas en usados y, a la vez, las que menos valor pierden, según Letra2 y "Dream Cars", es, según los expertos, que sus mecánicas son fiables y duran, sin problemas, varios años más. Además, el portal de subastas "e-Bay" asegura que "los propietarios suelen haberlos cuidado en extremo, por lo que no suelen presentar problemas" y afirma que la mecánica de los generalistas "no garantiza tanta durabilidad". Ángel Yagüe, de Yamóvil—otro especialista en segunda mano— abunda que la fama de los Premium "se fundamentan en el cré-



ASÍ BAJAN DE VALOR



Modelo	Precio 2000 (Nuevo)	Precio 2001 (1 año)	Precio 2006 (5 años)
Seat Ibiza 1.4 i	9.864,6 €	6.004,0 € (-39%)	5.160 € (-48%)
Opel Astra 1.6	12.963,0 €	9.832,6 € (-24%)	5.890 € (-55%)
Renault Clio 1.4	10.700,0 €	7.326,3 € (-30%)	5.900 € (-45%)
Opel Corsa 1.0	8.378,1 €	6.545,0 € (-22%)	4.370 € (-48%)
Volkswagen Passat 1.8	25.885,6 €	16.281,4 € (-37%)	15.060 € (-42%)
BMW 318 i	25.813,5 €	21.570,3 € (-16%)	15.030 € (-42%)
Audi A4 1.8	27.015,5 €	19.689,2 € (-27%)	17.520 € (-35%)

(Fuente: Valoración de Vehículos usados de GANVAM publicada en "Autopista").



dito que tienen entre los compradores" y apunta dos razones: "Son sinónimo de éxito en la vida y el trabajo. Y, por otro lado, por el resultado que dan sus mecánicas". En su opinión, un resultado constatable: "Es una realidad y no una opinión generalizada. Los productos alemanes están sujetos a unos estándares y controles, tanto durante la fabricación como en los componentes que utilizan, que luego se notan".

Tanto GANVAM como el estudio de Letra2 y "Dream Cars" coinciden en que la mayoría de los vehículos que se venden de profesional a particular "no vienen directamente de particulares, sino de flotas de alquiler y de vehículos tenidos en 'renting'". De hecho, el Renting "asegura inicialmente el valor de venta del automóvil usado", señala Ángel Marco, de "Dream Cars".

¿DÓNDE COMPRAR? En España en el año 2004, las ventas de vehículos usados igualaron a las de nuevos. En 2005, en torno a 2,4 millones de turismos usados cambiaron de mano (transferencias), frente a los 1,7 millones de turismos nuevos matriculados, lo que significa que algo más de un usado por cada nuevo, cerca de los niveles europeos: en Gran Bretaña se venden 3,5 usados por



cada nuevo; 2, en Alemania y 1,9 en Francia. Y, vistas las diferencias entre estas cifras, los expertos auguran a este mercado de la segunda mano en España un gran crecimiento en los próximos años.

Muchas ventas de coches usados se realizan entre particulares, ya que, en esos casos, el vendedor obtiene mejor precio que con un profesional, aunque estas operaciones implican más riesgos para el comprador, ya que la Ley de Garantías afecta sólo a las empresas. "El comprador—explican en GANVAM— paga prácticamente el mismo precio que en un establecimiento profesional y sólo tiene la garantía del Código Penal sobre defectos ocultos, y a través de un largo y caro procedimiento judicial. Sin embargo, el concesionario debe dar una garantía de dos años". Por esta razón, "vender un automóvil usado es cada vez más difícil para un particular—puntualiza Ángel Marco, director de "Dream Cars"—. Los profesionales de segunda mano están ofreciendo hasta un 25% menos del precio de cotización del vehículo usado. Realmente no compensa comprar al particular, sin garantías". ♦

¿USADO, SEMINUEVO, KILÓMETRO CERO...?

A grandes rasgos, los tipos de vehículos que se encuentran a la venta en el mercado, en función del grado de uso son:

● **NUEVO:** No se ha matriculado y está por estrenar.

● **"KILOMETRO CERO":** Es el primer eslabón en la cadena de usados y el concepto últimamente más publicitado. Está matriculado oficialmente, pero no ha rodado. No tiene por qué tener estrictamente cero kilómetros: puede haber rodado algunos. La matriculación se realiza, por ejemplo, para cumplir los objetivos de ventas de la marca.

● **SEMINUEVO:** Con más kilómetros que los 'kilómetro cero', pero menos que los de demostración, suelen tener menos de 1 año y pueden haberse usado para mostrar al cliente o ser de un comprador se haya cansado de él y lo cambia por otro modelo.

● **DE DEMOSTRACIÓN:** Se usan para enseñar al cliente cómo se comporta en movimiento el modelo por el que se interesa. Tiene más kilómetros y antigüedad que el seminuevo, por lo que es más barato.

● **USADO:** Ya ha sido vendido y ha circulado más kilómetros que los otros tipos de vehículos.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.997 c.c.
Potencia máxima:
140CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag rodilla conductor. Airbags de cortinilla. Reposacabezas activos. ABS y EBD (distribución electrónica de frenada). Sistema Isofix para sillitas infantiles. Entre otros.

DIMENSIONES:
4,82 mts. (long.) 1,85 mts. (anc.) 1,72 mts. (alt.)
Maletero: 308/2325 litros.

CONSUMO:
Urbano, 8,2 l./100 km.
Carretera, 5,5 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★☆

PRECIO: 34.065 €.

AUTOPISTA

FORD GALAXY 2.0 TDCI



	Habitabilidad
	Prestaciones y consumos
	Comportamiento dinámico
	ESP muy intrusivo
	Manejo de los asientos
	Detalles de equipamiento

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

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

COMENTARIO.— Esta nueva generación del monovolumen grande de Ford apenas hereda poco más que el nombre. Todo es nuevo. Lo primero que llama la atención en el “Galaxy” es su parecido con su hermano menor, el “S-Max”, algo que no tiene que tomarse como una pega, sino todo lo contrario. El nuevo “Galaxy” ha crecido, y mucho, hasta alcanzar los 4,82 metros de longitud, lo que le sitúa en el mismo segmento que el Renault “Gran espace”. El interior ha ganado bastante en la nueva generación; está conformado a base de asientos individuales —siete de serie— que se pueden configurar hasta en 32 posiciones distintas —salvo ir con los asientos enfrentados, casi todo es posible—, con lo que podremos configurar el interior del “Galaxy” prácticamente a la carta en cada momento, dependiendo de nuestras necesidades. En un principio sólo se ofrece con motor turbodiesel de 2 litros y 140 CV de potencia, un motor que se muestra más que suficiente para mover con agilidad los más de 1.800 kilogramos de peso —sin ocupantes a bordo—, y mantener un buen ritmo de marcha en un viaje largo. El consumo resulta bastante contenido. ♦

www.ford.es

MOTOR 16

COMENTARIO.— Hace tiempo que Volvo trabajaba sobre un modelo que le diera volumen de ventas y que crease una nueva línea de clientela al margen de sus grandes berlinas, sus exitosos familiares o sus todocamino que suben como la espuma. Y ha llegado el momento ya que ha lanzado al mercado el “C30”, un compacto singular y exclusivo que sin duda pondrá las cosas difíciles a modelos como el Audi “A3” o el Volkswagen “Golf”, ambos de tres puertas. El “C30” es elegante y atractivo, casi un coupé. Sin embargo, ha decidido ofrecer tan sólo cuatro plazas y un exiguu maletero que frenará a algún que otro comprador necesitado de mayor espacio. Esto y un precio ligeramente por encima de sus rivales más directos y también en el estrato alto y más caro del segmento, son casi las únicas pegas que podemos encontrar un modelo muy ágil y fácil de conducir. La estabilidad es uno de sus puntos fuertes, pero también la suavidad y empuje de su motor, la calidad de acabados y la exclusividad. Está claro que el comprador de un “C30” es un comprador más pasional que práctico. La marca sueca ofrece dos alternativas: un “C30” de 180 CV y un “1.6 D” de 109 CV a partir de los 31.400 euros. ♦

www.volvo.es

VOLVO C30 2.4 D5



	Exclusividad y equipamiento de serie
	Comportamiento dinámico
	Suavidad mecánica
	Sólo cuatro plazas
	Maletero pequeño
	Consumo y prestaciones frente a rivales

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

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

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 2.400 c.c.
Potencia máxima:
180 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Cinturones de seguridad con pretensores. Sistema de protección contra latigazo cervical (WHIPS). Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de techo latera. Sistema Isofix para sillitas infantiles. Control dinámico de estabilidad y tracción. Entre otros.

DIMENSIONES:
4,25 mts. (long.) 1,78 mts. (anc.) 1,44 mts. (alt.)

CONSUMO:
Urbano, 9,5 l./100 km.
Carretera, 5,4 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★☆

PRECIO: Desde 29.913 €.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.896 c.c.
Potencia máxima:
105 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbag conductor y acompañante. Airbags laterales. Airbags de cortina. ABS + MSR + Dual rate. Entre otros.

DIMENSIONES:
4,20 mts. (long.) 1,68 mts. (anc.) 1,60 mts. (alt.)
Maletero: 450 litros.

CONSUMO:
Urbano, 6,7 l./100 km.
Carretera, 4,6 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★☆

PRECIO: Desde 18.990 €.

AUTO Y DIESEL

SKODA ROOMSTER 1.9 TDI



	Maletero amplio y versátil
	Prestaciones y consumo. Seguridad
	Espacio. Opciones baratas
	Plaza central trasera estrecha
	Control de tracción y ESP opcionales
	Rumorosidad. Cubremaletero

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

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

COMENTARIO.— Para luchar frente a Hyundai “Matrix”, Nissan “Note” u Opel “Meriva”, la firma checa lanza el “Roomster”, un coche de la misma longitud que el Volkswagen “Golf”, concebido para satisfacer las necesidades prácticas y de espacio de familias jóvenes. El maletero ofrece 450 litros cuando tenemos la segunda fila en su posición retrasada, y puede llegar hasta 530 adelantando las butacas, que también pueden extraerse para crear un espacio de carga diáfano. En este sentido, es criticable que el equipaje quede, en ocasiones, a la vista. Pero además de amplitud y modularidad, el “Roomster” ofrece una calidad general notable, y un correcto equipamiento en el caso del acabado ‘Fun’, único disponible con el motor 1.9. Pero a pesar de que el coche se muestra seguro, el control de tracción y el de estabilidad deberían ser de serie, pues el coche ofrece 105 enérgicos caballos. Bien por sus prestaciones y muy bien por consumo, pues esta versión gasta entre 6 y 6,5 litros de media real. Entre lo peor, el tacto del cambio y la rumorosidad del motor, algo alta. ♦

www.skoda.es

COCHE ACTUAL

COMENTARIO.— El “Civic” destaca por su claro carácter deportivo, que se refleja ya en su diseño exterior y se confirma al acceder a su habitáculo, en el que encontramos además unas magníficas cotas de habitabilidad. En marcha, su comportamiento está marcado por la firmeza de sus tarados de amortiguación y por una dirección muy directa —sólo tiene 2,3 vueltas entre topes—, que le confieren una gran agilidad entre curvas y un aplomo muy elevado, a costa, eso sí, de penalizar su confort de rodadura sobre todo en asfaltos en mal estado, con rebotes continuados y una limitada capacidad de absorción. Y bajo el capó, el motor de 1,8 litros con tecnología VTEC de distribución variable en admisión hace que el funcionamiento sea brillante desde bajo régimen, con una respuesta muy progresiva y una capacidad de estirada habitual de los motores de la marca que le lleva sin problemas hasta casi las 7.000 rpm. La sensación que transmite no es la de un motor rápido y explosivo, pero sus cifras de aceleración le sitúan entre los mejores de su categoría, siempre, además, con unos consumos bastante ajustados. ♦

www.honda.es

HONDA CIVIC 1.8i 16V



	Comportamiento
	Diseño atractivo
	Capacidad del maletero
	Suspensión demasiado firme
	Recuperaciones
	Tamaño de banquetas posteriores

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

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

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.799 c.c.
Potencia máxima:
140 CV a 6.300 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasolina sin plomo

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. ABS con EBD y asistente a la frenada. Control de estabilidad y tracción. Sistema Isofix de seguridad delanteros con pretensores. Entre otros.

DIMENSIONES:
4,24 mts. (long.) 1,76 mts. (anc.) 1,46 mts. (alt.)
Maletero: 456 litros.

CONSUMO:
Urbano, 8,2 l./100 km.
Carretera, 5,4 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★☆

PRECIO: Desde 20.000 €.

LOS NAVEGADORES DISTRAEN

Los navegadores pueden provocar distracciones o reacciones imprevistas que conllevan situaciones de riesgo, según una prueba realizada por el Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre y la revista Autopista. Se ha comprobado que, en algunas ocasiones, los conductores no comprenden con claridad las órdenes de voz del navegador y en otras, las instrucciones son largas y repetitivas. En esos casos, los conductores dejaron de mirar a la vía para centrar toda su atención en la pantalla del navegador, lo que provocó situaciones críticas: se saltaron señales de stop, rebasaron un semáforo en rojo... Por ello, se concluye que es necesario un período inicial de aprendizaje tanto para interpretar correctamente las instrucciones como para manejar adecuadamente el na-



vegador. En España durante 2005 se vendieron medio millón de equipos portátiles y más de 75.000 turismos nuevos llevaban incorporado un sistema de navegación.

El **RENAULT "MEGANE"** ha sido el **MODELO MÁS VENDIDO** el pasado 2006, con casi cien mil unidades. Por **MARCAS** fue **CITROËN** la que ocupó el **PRIMER LUGAR**, con 157.659 coches vendidos, según los datos facilitados por ANFAC. Durante el pasado año, se matricularon 1.499.032 turismos, lo que supuso una caída del 2% respecto a 2005. A pesar de esta ralentización, desde ANFAC ha sido calificado como bueno y prevé para este 2007 un ligero descenso del 2% en el mercado de turismos (en el que ya estarán incluidos los todo-terreno para seguir los mismos criterios que la Unión Europea), con un volumen aproximado de ventas 1,6 millones de unidades.

¿MOTO O TRICICLO?

Se llama "MP3" y lo acaba de presentar el Grupo Piaggio como el primer triciclo motorizado a nivel mundial. Se trata de un 'scooter' urbano con tres ruedas, dos en el eje delantero y una en el trasero. De frente puede asemejarse a un 'quad', por los dos faros oblicuos y las dos ruedas. Aseguran que su manejo es muy sencillo y que aporta una sensación de seguridad muy elevada. Incluye un sensor que hace imposible arrancarla si el conductor no está sentado. Su precio es de 5.749 euros.

www.piaggio.com



El **HYUNDAI "ACCENT"** ha obtenido **LAS PEORES CALIFICACIONES** en unas pruebas de seguridad realizadas por el Instituto para la Seguridad en la Carreteras (IIHS) de Estados Unidos. Sus resultados fueron muy pobres en los impactos laterales, a pesar de equipar airbags laterales de fábrica.



NI UNA GOTA DE GASOLINA

Si usted vive en un radio de 30 kilómetros de su trabajo (lo que supone un recorrido diario de 60 kilómetros) puede no gastar una gota de gasolina si se pudiera comprar un Chevrolet "Volt", un concepto de coche eléctrico que acaba de presentarse. Este vehículo de 4 plazas va propulsado por baterías, que se pueden recargar enchufándolo a una toma de corriente de 110 V durante unas seis horas, con las que puede recorrer en tráfico urbano unos 60 kilómetros. Cuando la batería se agota o se realiza un viaje más largo, el "Volt" consume 4,7 litros cada 100 kilómetros al utilizar el motor de gasolina. Algunos expertos predicen que este tipo de baterías, se podrán fabricar hacia el 2012.

NUEVO GAMA "POLO"

Año nuevo, nueva gama. Eso es lo que han pensado en Volkswagen para su "Polo", que estrena nuevas versiones (Edition, GT y Highline), nuevas opciones y amplía sus mecánicas para los 'Edition': dos TDI, de 80 y 100 CV, y un motor de gasolina de 105 CV. Además, ofrece un amplio equipamiento: sensor de lluvia, ABS, airbag frontales y laterales delanteros, cinturones de seguridad traseros de tres puntos, tres reposacabezas traseros y anclajes Isofix. En el mercado desde 11.690 euros.



www.volkswagen.es

CONTRA LAS COLISIONES URBANAS

Vigila el tráfico con la ayuda de un radar óptico situado en el parabrisas y si detecta que el vehículo que va delante frena bruscamente y se puede producir una colisión, frena automáticamente el coche. Así funciona el último sistema presentado por Volvo, denominado City Safety, que ya equipa el nuevo "S80" y cuyo objetivo es evitar las colisiones a velocidades reducidas (se activa hasta los 30 km/h). Según Volvo, el 75% de las colisiones se producen a velocidades inferiores a 30 km/h. Funciona tanto de día como de noche.



NOS SEGUIMOS JUGANDO EL CUELLO

El 50% de los reposacabezas instalados en los vehículos no proporcionan la protección adecuada, según las últimas pruebas realizadas por el Instituto británico Thatcham, dedicado a la investigación sobre seguridad y reparaciones del automóvil. Aunque los resultados mejoran respecto al estudio de 2005, sólo un escaso 20% de los analizados protege adecuadamente frente al latigazo cervical. Volvo y Sa-



ab se mantienen como líderes, con el 100% de sus modelos con buenas notas, mientras que marcas como BMW, Alfa Romeo, Citroën Chevrolet, Fiat, Ford, Honda, Jaguar, Kia, Land Rover, Lexus, Mazda, Mitsubishi, Opel, Peugeot, Seat, Skoda, Suzuki, Toyota y Volkswagen tienen, al menos, alguno de sus modelos, con calificaciones más bajas. Todos los resultados en:

www.thatcham.org

APARCACOCHE DE BOLSILLO

Bosch acaba de presentar un nuevo modelo de su sistema ParkPilot (dispositivo electrónico de aparcamiento) que puede ser instalado fácilmente por el usuario en vehículos que ya están en servicio mediante un kit de montaje. Los sensores, se colocan de forma sencilla y rápida siguiendo las instrucciones. Una señal acústica informa sobre la distancia existente con otro vehículo u obstáculo (macetas, bolardos, alambradas...) y se apaga inmediatamente cuando la distancia al obstáculo aumenta. Tiene un sonido de aviso para la parte frontal y otro diferente para la trasera. Alrededor de 300 euros.



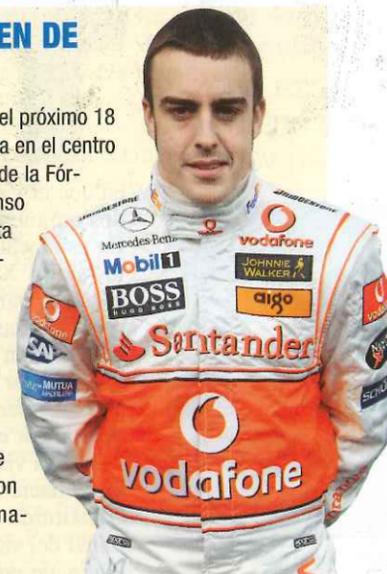
El **PEUGEOT "207"** ha sido elegido **Coche del Año en España en 2006**, por delante del Citroën "C4 Picasso" y el Chevrolet "Captiva".

El protagonista



LA NUEVA IMAGEN DE ALONSO

Todo está preparado para que el próximo 18 de marzo, Australia se convierta en el centro de atención de los seguidores de la Fórmula-1, y que Fernando Alonso acapare todas la miradas. Esta es la nueva imagen del bicampeón del mundo. Atrás han quedado la melena y los colores azul y amarillo; en 2007, Alonso se ha rapado 'al dos' y lucirá por todos los circuitos el plata y rojo de su escudería, al volante del MP4-22, de McLaren-Mercedes. Junto con Lewis Hamilton y sin Schumacher, a por el tercero.



RENAULT está trabajando para que a partir de 2009, pueda ofrecer una gama completa de **VEHÍCULOS QUE FUNCIONEN CON BIOCARBURANTES, A UN PRECIO COMPARABLE AL DE LOS MODELOS DE GASOLINA**. En estos momentos ya es posible adquirir sus modelos "Traffic" y "Master" equipados para admitir biodiesel y en primavera, aparecerá una versión del "Megane" que aceptará bioetanol.

SUPERVENTAS DICIEMBRE DE 2006

	8.789
	5.765
	5.476
	4.923
	4.105
	4.047
	3.699
	3.256
	2.980
	2.959

LOS FABRICANTES

	FORD	14.057
	CITROËN	12.765
	PEUGEOT	11.761
	OPEL	11.415
	SEAT	9.845
	RENAULT	9.838
	VOLKSWAGEN	8.849
	TOYOTA	5.459
	AUDI	4.070
	BMW	3.929

Fuente: ANFAC (Asoc. Nal. de Fabricantes de Vehículos)
 Variaciones respecto al mes anterior

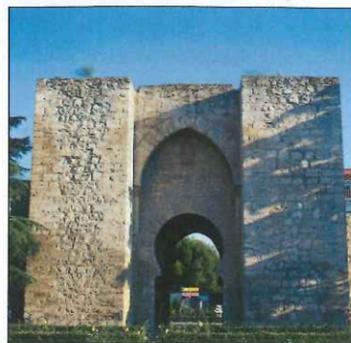
Puerto Lápice-Manzanares-Daimiel-Ciudad Real-Almagro A LA MANCHA MANCHEGA



► Parque Nacional de Las Tablas de Daimiel.

Dice la copla: "A La Mancha manchega que hay mucho vino, mucho pan, mucho aceite, mucho tocino. Y si vas a La Mancha, no te alborotes, porque vas a la tierra de don Quijote". Y la descripción sitúa en una tierra que regala calidad de vida, buenas materias primas y una de las páginas más universales de la literatura. No en vano

Cervantes situó a su Alonso Quijano, enloquecido por los libros de caballería, en sus paisajes amplios, abiertos, hechizantes, rudos y de recia meteorología, donde el invierno es helador y el verano, sofocante. El sentido común dicta visitarla en primavera y otoño, estaciones, por otra parte, prácticamente inexistentes en estos lares.



► Puerta de Toledo. Ciudad Real.

Gorka ZUMETA
Mapas: Charo LAIZ

Tradicionalmente, Puerto Lápice, situado al borde de la A-4, a 150 kilómetros de Madrid, es un pueblo de paso, pero merece una visita por derecho: es el primer lugar en que el visitante encuentra los decorados quijotescos descritos por Cervantes. En esa localidad encontramos ventas de los siglos XV y XVI, casas civiles blasonadas, paredes blancas y ejemplos de rejería ornamental en las fachadas que se repetirán en otras ciudades manchegas. Visitar su plaza mayor y contemplar su galería de madera es viajar en el tiempo por el Siglo de Oro español.

Tras la visita, por la A-4 seguimos camino hacia Manzanares. Esta localidad, constituida oficialmente en la primera mitad del siglo XIII, encierra tesoros repletos de encanto como su casco viejo,

en el que teja árabe y forja son sus tarjetas de visita, la Casa del Santo –la más antigua del pueblo–, el coqueto Parque del Polígono de 90.000 m² de extensión, sin olvidar la Parroquia de la Asunción de Nuestra Señora o sus ermitas dedicadas a la Virgen de la Paz, San Antón, San Blas y a la Vera Cruz. Mención aparte merece la recuperación del castillo Pilas Bonas, oculto en el corazón de la localidad durante más de un siglo y hoy recuperado por una empresa hostelera.

Una vez visitada Manzanares, tomamos la autovía A-43 que la une con Daimiel y con Ciudad Real, una moderna vía de comunicación de reciente apertura que acerca al centro geográfico de La Mancha, donde se encuentra el último reducto de los numerosos humedales que antiguamente se extendían por el centro de la Península Ibérica. Las Tablas de Daimiel son visita imprescindible para el amante de la naturaleza. Allí encontrará, si tiene suerte, especies como el ánade real, pato colorado, porrón común y aguilucho lagunero, entre otras. En Daimiel está el Centro de Recepción del Parque Nacional, que comprende casi dos mil hectáreas protegidas desde 1973, donde se informa de los recorridos. Se recomienda llevar buen calzado, protección solar y prismáticos para avistar estas aves.

HACIA CIUDAD REAL. Seguimos hacia la capital de la provincia por la A-43. Ciudad Real fue fundada por el Alfonso X El Sabio en 1420. Otrora fue ciudad militar fortificada, con gran protagonismo en la época de la Reconquista. La Puerta de Toledo (1328) es la única pieza conservada del antiguo Real Alcázar. En la época moderna sus murallas se derribaron para que la ciudad pudiera crecer. La capital es el centro comercial de la provincia, con una actividad desacostumbrada para su tamaño, con un censo que no supera los 80.000 habitantes.

No puede obviar la visita a la Catedral Basílica de los Órdenes Militares de Santa María del Prado, catedral desde 1875. De una sola y amplísima nave central, pueden contemplarse diferentes estilos, que se sucedieron durante la larga construcción del templo –casi tres siglos– erigido a la patrona de la ciudad. Tan bella como la Catedral, o más a criterio de algunos ciudarraleses, la Iglesia de San Pedro, Monumento Nacional, construcción gótica realizada entre los s. XIV y XV, acoge el sepulcro del Chantre de Coca, confesor particular y capellán de los Reyes Católicos, realizado por Gil de Siloé. El Ayuntamiento original de su Plaza Mayor porticada se derribó para construir uno nuevo en 1976, a cargo del arquitecto Higuera. El centro urbano de Ciudad Real, de reducidas dimensiones, presenta atractivos como el Palacio de la Diputación Provincial, de estilo neoclásico, y la Iglesia de Santiago, la



► Palacio de la Diputación, en Ciudad Real.



El tráfico



- Nuestra ruta de este número utiliza, entre Puerto Lápice y Manzanares, la autovía de Andalucía (A-4), con buen firme, largas rectas y ningún punto conflictivo.
- En Manzanares se toma la A-43, autovía inaugurada recientemente y que hasta Daimiel es prácticamente una recta de 22 kilómetros.
- Desde Daimiel hasta Ciudad Real existen curvas de radio

superior a 800 metros y el firme y la señalización son nuevos.

- En Ciudad Real se toma la CM-412, carretera convencional que lleva hasta Almagro. El firme es bueno y la señalización se encuentra en aceptable estado.
- En todo este recorrido, la jefatura provincial de Tráfico de Ciudad Real sólo nos señala un único punto conflictivo, la travesía de Pozuelo de Calatrava, donde conviene extremar la precaución.



► Ayuntamiento de Ciudad Real (izda.) y Corral de Comedias de Almagro.

más antigua de la capital (s. XIII y XIV). Constituye una novedad el pequeño pero coqueto Museo audiovisual del Quijote, abierto en la ronda de Ciuruela, próximo al Parque de Gasset.

CAPITAL DEL TEATRO. Desde Ciudad Real, por la CM-412, llegamos a la capital cultural de la provincia, Almagro. Un grupo de monjes cistercienses fundó, a comienzos del s. XII, la orden de Calatrava, la orden militar más antigua de España, que participó del afán colectivo de la Reconquista: expulsar al Islam de la Península, labor en la que se invirtieron ocho siglos. Esta orden decidió establecerse en Almagro, a mediados del s. XIII, confirmando a la población nobleza y señorío.

Inicie la ruta por su Plaza Mayor, rectangular y con dos flancos de soportales sustentados en 85 columnas de piedra, en su origen concebida como plaza de armas. Aquí se encuentra su popular Corral de Comedias, un patio de vecinos del s. XVI que sigue acogiendo representaciones, en especial durante su Festival Internacional de Teatro. Su larga tradición teatral también se ve apoyada por el Museo Nacional de Teatro, ubicado también en la Plaza Mayor. No olvide hitos de la arquitectura almagraña como la iglesia de San Bartolomé, el palacio del conde de Valparaíso, la iglesia de la Madre de Dios, el convento de Santo Domingo y, más alejado del casco histórico, el convento tardo gótico de la Asunción de Calatrava (s. XVI).

Tras disfrutar del paisaje urbano de Almagro, seguimos por la CM-412 rumbo a Valdepeñas, la tierra del vino. Aparte de visitar monumentos como las iglesias barrocas de los Trinitarios y del Santo Cristo de la Misericordia o pasear por las interesantes salas de sus tres museos (de los Molinos, Municipal y Fundación Gregorio Prieto), preste atención a atractivos tal vez más prosaicos, pero muy interesantes: las bodegas. Valdepeñas reúne en su casco urbano buena parte de las bodegas más conocidas de esta denominación de origen. Muchas de ellas se pueden y deben visitar y en todas se puede adquirir, a precio de bodeguero, una muestra de sus finos caldos.

Acercarse a Ciudad Real, una de las provincias castellano-manchegas con mayor oferta turístico-cultural, es una agradable -y hasta cierto punto sorprendente, por inesperada- experiencia. ♦

AMANECER EN LA MANCHA DESCRITO POR CERVANTES EN "EL QUIJOTE"



"Apenas había el rubicundo Apolo tendido por la faz de la ancha y espaciosa tierra las doradas hebras, de sus hermosos cabellos, y apenas los pintados y pequeños pajarillos con sus harpadas lenguas habían saludado con dulce y meliflua armonía la venida de la rosada aurora, que, dejando la blanca cama del celoso marido, por las puertas y balcones del manchego horizonte a los mortales se mostraba, cuando el famoso caballero don Quijote de la Mancha, dejando las ociosas plumas, subió sobre su famoso caballo Rocinante y comenzó a caminar por el antiguo y conocido campo de Montiel". (Primera parte, capítulo II. Que trata de la primera salida que de su tierra hizo el ingenioso don Quijote).



Dónde comer

Aquí están, para ser degustados, platos típicos como las gachas, las migas, las tortas de Alcázar o las berenjenas de Almagro. **GRAN MESÓN** (Ronda de Ciuruela, 34. Ciudad Real. Tel.: 926 22 72 39) combina clasicismo y modernidad, recomendable su sopa de sandía, tomate, con langostinos marinados y pan frito. **MIAMI PARK** (Ronda de Ciuruela, 34. Ciudad Real. Tel.: 926 22 20 43), situado puerta con puerta con el anterior, para no perderse. El restaurante de referencia en la capital

ciudarealeña. **CASA PITO**—I (Pasaje de Dulcinea del Toboso, 2. Ciudad Real. Tel.: 926 2266 62) especialidad en pescados fritos. Buena mano. **EL APRISCO** (Carretera de Madrid-Cádiz km.134. Puerto Lápice. Tel.: 926 57 61 50). Buena cocina manchega, servida con amabilidad. Barra para tapear. **VENTA DEL QUIJOTE** (El Molino, 4. Puerto Lápice. Tel.: 926 57 61 10) una auténtica venta para comer sintiéndose el Quijote. **EL CORREGIDOR** (Jerónimo Ceballos, 2. Almagro. Tel.: 926 86 06 48) cocina de autor entroncada en la

tradición de la zona. Para no equivocarse. **LAS NIEVES** (Ctra. Bolaños-Daimiel km. 3. Almagro. Tel.: 926 87 05 63) ocupa un conjunto monumental del s. XVII, cocina tradicional. **CALATRAVA** (Bolaños, 3. Almagro. Tel.: 926 86 13 53) el clásico de la zona, atentos a sus asados, perdiz escabechada y pan de Calatrava dulce. **LA AGUZADERA** (Autovía de Andalucía km. 197, 4. Valdepeñas. Tel.: 926 32 32 08) a medio camino entre la tradición y la modernidad. Excelente paté de perdiz.



Dónde dormir

Amplia oferta, y variada. En Ciudad Real, **SANTA CECILIA** **** (c/Tinte, 3. Tel.: 926 22 85 45) muy buenas instalaciones para un hotel frecuentado por ejecutivos y huéspedes de empresa. **ALFONSO X** **** (Carlos Vázquez, 8. Tel.: 926 22 42 81) muy bien situado junto al ayuntamiento, antiguo edificio señorial reformado. **DOÑA CARLOTA** *** (Ronda de Toledo, 21. Tel.: 926 23 16 10), en las afueras de la ciudad, junto a la Universidad, presume de ser el primer hotel inteligente de la capital.

En Almagro, el **PARADOR DE ALMAGRO** **** (Ronda de S. Francisco, 31. Tel.: 926 86 01 00) monasterio del s. XVI rehabilitado respetando las estancias originales, el comedor en el refectorio y el bar en la antigua bodega. **LA CASA DEL RECTOR** (Pedro de Oviedo, 8. Tel.: 926 26 12 59) antigua casona del s. XVI, mansión del rector Pedro Oviedo, mecenas del Siglo de Oro español, primorosamente rehabilitada. **HOSTERÍA DE ALMAGRO VALDEOLIVO** (c/ Dominicas, 17. Tel.: 686 41 61 63) antigua Casa de los Encajeros, magníficamente ubicada en

el centro histórico de esta población. **CASA DE COMEDIAS** (Plaza Mayor, 19. Tel.: 926 42 46 32) modesto establecimiento hostelería situado en un edificio del año 1600 ubicado al lado del Corral de Comedias. **PARADOR DE MANZANARES** *** (Ctra. A-4, km. 174. Tel.: 926 61 04 00) servicio habitual de Paradores, en ambiente apacible y mimado. **CASTILLO PILAS BONAS** (Plaza de San Blas, s/n. Tel.: 926 64 71 96) un establecimiento con encanto ubicado en un castillo medieval del siglo XIII recuperado.



Más información

CÓMO LLEGAR
Desde el Centro, Norte y Sur de España, por la A-4 (Madrid-Cádiz). Desde el Este, por las N-430 y N-420; y desde el Oeste, por la N-430.

Para ampliar detalles, puede consultar la web de la Diputación Provincial de Ciudad Real: www.dipucr.com www.ciudad-real.es

EDUCACIÓN Y CARRETERA



cabó de llegar a Madrid procedente de Almería. Un largo viaje en automóvil, bajo un cálido sol que no parece de invierno. En los últimos tiempos he cogido miedo a la carretera. Puedo conducir prudentemente, pero no puedo estar seguro de que el conductor que viene en dirección contraria vaya a hacer lo mismo. En España todavía se piensa que "buen conductor" es el que va muy rápido. Y las estadísticas nos dicen que, a pesar del descenso en el número de muertos, el tráfico produce demasiadas tragedias.

Cada vez que aparece un drama social, muchas miradas se vuelven hacia la escuela para solicitar su intervención. Esto sucede en el caso de los accidentes de tráfico. En este momento, la educación tiene un medio nuevo para ayudar en este problema tan complejo, me refiero a la nueva asignatura "Educación para la Ciudadanía", que se va a impartir en Primaria, Secundaria obligatoria y Bachillerato. La educación vial es uno de los temas del currículum, que a mi juicio conviene tratar con tres enfoques diferentes: afectivo, jurídico, ético.

En primer lugar, debemos informar sobre los accidentes, su gravedad, las tragedias que provocan, y de sus causas más frecuentes: exceso de velocidad, alcohol, distracciones... Nos interesa que los alumnos conozcan las cifras y conozcan también los efectos de las conductas imprudentes. En este nivel se trata de conmover ante la tragedia, porque sabemos que tanto la compasión por el dolor ajeno como el miedo por el dolor propio pueden servirnos de ayuda.

En segundo lugar, conviene hablar de las normas y responsabilidades jurídicas que afectan a estos hechos.

Por último, y esto nos parece lo más importante a todos los que estamos interesados en esta asignatura, debemos hacer una insistente y profunda pedagogía de la responsabilidad personal. Esta es una tarea educativa insoslayable, porque necesitamos ciudadanos responsables en todos los niveles: responsables acerca de su salud, en el trabajo, en las relaciones familiares, en la participación política,



JOSÉ ANTONIO MARINA

FILOSOFO Y ESCRITOR

en la carretera. Todos los padres han dicho alguna vez a sus hijos jóvenes: "Si yo no quiero tener que estar detrás de ti todo el día, vigilándote. Lo que quiero es que

seas responsable".

Responsabilidad es la capacidad de tomar decisiones inteligentes, teniendo en cuenta las consecuencias de las acciones. Es el gran antídoto para los comportamientos de riesgo, por lo que esta educación sirve para prevenir conductas peligrosas en la carretera, y también el abuso de drogas, los embarazos adolescentes, o el fracaso escolar. Un comportamiento irresponsable no es sólo peligroso: es éticamente malo porque desprecia los derechos propios y ajenos.

Para conseguir este objetivo educativo, conviene recordar algunas cosas elementales sobre educación. Ni los padres, ni los docentes, ni siquiera la unión de las

familias y las escuelas puede educar. Es la sociedad entera la que continuamente está educando -bien o mal- a través de interacciones múltiples y de múltiples canales. Por esta razón intento poner en funcionamiento una movilización educativa de la sociedad, que tiene dos lemas principales. El primero es un proverbio africano que dice: "Para educar a un niño, hace falta la tribu entera". El siguiente, añade: "Para educar bien a un niño, hace falta una buena tribu". Queremos explicar a los adultos que cons-

ciente o inconscientemente están transmitiendo a los niños y jóvenes patrones de conducta, cuyas consecuencias, después, van a horrorizarlos. Estamos intoxicando a nuestros jóvenes de irresponsabilidad, estamos dándoles una imagen del "todo vale", de "coge el dinero y corre", de "a vivir, que son dos días". Acabo de ver en televisión la imagen de Tierno Galván, cuando era alcalde de Madrid, diciendo a los jóvenes "colocaos y al loro". ¿Y si en vez de al loro a lo que iban era a la moto?

Invito a todos los lectores a colaborar en esta movilización educativa, y a que visiten nuestra página www.movilizacioneducativa.net si quieren enterarse de lo que hacemos o enviarnos sugerencias. Lo único que queremos es colaborar a una sociedad más libre y más inteligente, es decir, más responsable, y para ello hace falta TODA LA TRIBU. ♦



PABLO MOTOS

HOMBRE DE RADIO

“ NO USAR EL CINTURÓN ES JUGAR A LA RULETA RUSA ”

Pablo Motos ha tenido un 2006 increíble: un “Ondas” por su programa de radio, éxito de “El hormiguero” en televisión... Él se considera un hombre de radio (“es mi novia”) y, aunque le gusta la conducción deportiva, afirma no hacer ninguna tontería en carretera. El Permiso por Puntos le ha convencido por su eficacia, y se muestra incondicional del cinturón de seguridad (“el cinturón y yo somos amigos”) hasta el punto de afirmar que se lo pone para ir a cien metros, como conductor o como copiloto o que ir sin él “es jugar a la ruleta rusa”.

Emmanuel ZOCO
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Su programa “El hormiguero” ha sido una de las revelaciones de la temporada. Puso fin a 2006 –en el que recibió un “Ondas” por su programa en la radio– retransmitiendo las campanadas en Cuatro. “Ha sido un final de año con más emociones de las que puede soportar un ser humano; cuando de repente te vienen tantas noticias buenas, es curioso, pero no eres capaz de administrarlas”. Este valenciano comenzó su carrera en la radio. Trabajó con Julia Otero, quien le hizo confiar en su vena humorística y apostó por él. Dio el salto a televisión con “El club de la comedia” para volver a la radio y sustituir a Gomaespuma en el programa de M80. Tras un descanso, “El hormiguero” vuelve en febrero.

- ¿A qué cree que se debe el éxito de audiencia del programa?
- Partiendo de que en la tele nunca sabes cuándo vas a dar en la diana y de que hemos tenido mucha suerte, el público ha sabido ver que el programa refleja una manera de ver la vida. Pretendemos entretener, hacer pensar un poco y también tiene cierto carácter divulgativo. Me fastidió que un compañero dijera que en la tele nunca se aprende nada, a diferencia de la radio, y me propuse que el programa enseñara cosas. Tampoco hemos olvidado a los niños, en una hora en la que son espectadores.
- ¿Con qué idea nacen “No somos nadie” y “El hormiguero”?
- En todo lo que hacemos hay siempre

dos líneas, una superficial y otra para pararse un rato y pensar. La filosofía de “No somos nadie” es que frente al destino y al poder no somos nadie. El poder y el destino te convierten en un ser pequeño, una hormiga que sólo ve el culo de la que tiene delante, pero que aun así tiene una opinión sobre el mundo que sabemos que no interesa a nadie y que no va a cambiar nada. Y luego se esconde una ilusión: si nos organizamos, los poderosos somos nosotros. Todas las hormigas del mundo pesan dos veces más que todas las personas, un dato del poder oculto que tienen seres tan pequeños, tan fáciles de pisar y a los que no hacemos ni caso.

- ¿Qué límites se fija al hacer humor?

- Siempre funcionas con unas normas e intentas no saltártelas, pero hay una excepción, que el chiste sea muy bueno. El humor es un vicio y, de pronto, no te das cuenta y traspasas la barrera. En cualquier caso, no nos reímos de los débiles ni de lo que socialmente es difícil de encajar: no haríamos

un monólogo sobre el Tercer Mundo.

- ¿Es gracioso también sin un micrófono delante?

- Soy gracioso sin querer, por patético. No soy un tío ocurrente las 24 horas del día, sino que atraigo las situaciones patéticas, soy un imán del patetismo. Y lo paso muy mal, porque me pasan cosas raras y eso luego, contado, tiene gracia. No hay nada que guste más que otra persona sufriendo y metiendo la pata.

- ¿Es un profesional de la radio que hace televisión?

- Yo soy donde estoy bien es en la radio. A la televisión necesitaba ganarle una batalla, porque había estado mucho tiempo detrás y no lo pasaba bien. Con “El hormiguero” he conseguido disfru-

“EL PERMISO POR PUNTOS HA TENIDO UNA EFICACIA DE LA QUE DUDABA. Y AHÍ ESTÁN LAS CIFRAS...”

tar, pero prefiero la radio, porque no está todo a la vista. La tele sería un juguete perfecto y moderno, y la radio, un muñeco de trapo, con el que todo lo tienes que imaginar y con imaginación siempre mejoras la historia y la haces tuya.

- Le vemos demostrar también su faceta musical...

- Soy músico desde pequeño. Igual que tengo una incapacidad innata para la orientación y me he perdido en un centro comercial pensando además que me estaban 'haciendo una cámara oculta', tengo la habilidad de oír una canción y, al cabo de dos horas, tocarla con la guitarra. Empecé con este instrumento a los 9 años e incluso compuse una canción que ganó el festival de Benidorm.

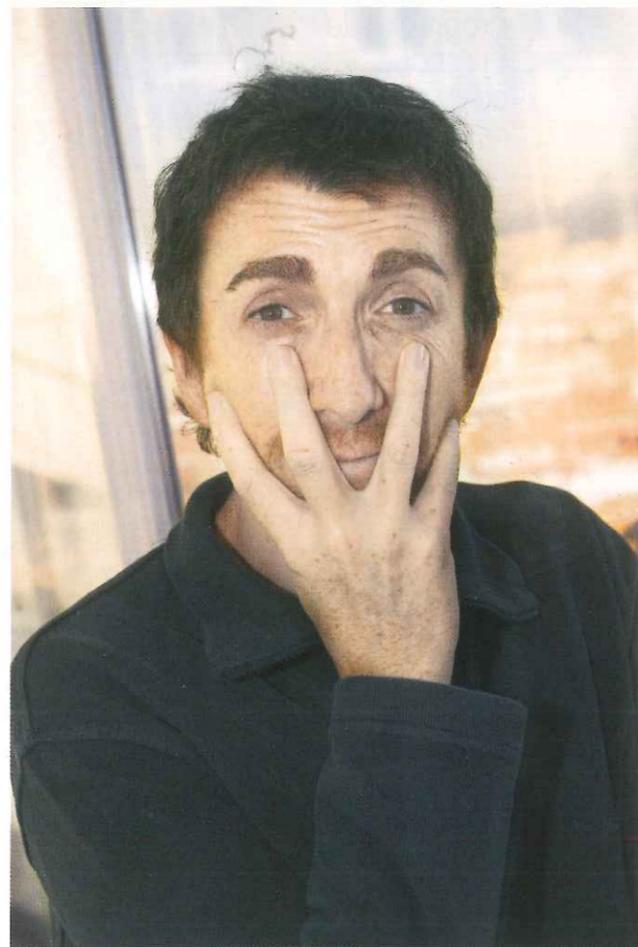
- ¿Cuántas veces le han preguntado si su apellido es auténtico?

- Cada dos o tres días. Es un apellido gitano. Es posible que toque bien la guitarra flamenca porque tenga un origen gitano que mis padres desconozcan. Un día, en la estación de tren de Valencia, aparecieron quince o veinte gitanos, me rodearon y me dijeron que éramos familia y empezaron a sacar el carné. El padre se llamaba Pablo Motos Motos.

- "El hormiguero" se graba en Barcelona y "No somos nadie" se realiza en Madrid, ¿cómo se organiza la semana?

- Me levanto todos los días a las cinco y veinte. Hago el programa y luego entro en la locura de reuniones y viajes a Barcelona. He descubierto el puente aéreo, que es un mundo en sí, un país donde están todos los famosos. Yo no sabía por qué todos los famosos se conocen y es que se conocen en los puentes aéreos. Yo me he hecho amigo de Buenafuente en el avión. Te pones a hablar con él, un día le das el teléfono, al siguiente le cuentas un problema... Con este ritmo 'pagan el pato' las horas de sueño. Nunca consigo acostarme antes de las once y media. Duermo muy poco y la única solución para aguantar es hacer deporte.

MI AMIGO EL CINTURÓN. Pablo Motos conduce desde los 18 años. Confiesa no hacer ninguna tontería en la carretera y es amante de la conducción deportiva. Del permiso por puntos piensa que "es una fórmula que está muy bien, pero me molesta mucho que, además de quitarte



"EL CONDUCTOR ALTERNATIVO ES UN HALLAZGO. EN MI ENTORNO HA CALADO..."

puntos, te pongan una multa. Reconozco que los puntos han tenido una eficacia de la que dudaba, pero ahí están cifras como 67 muertos menos en un puente... Hay una estadística que dice que cada muerto conoce a 100 personas en su entorno, así que bienvenido sea el carné por puntos. Yo he comprobado en la carretera -viajo a Valencia siempre que puedo- que, en general, todo el mundo conduce un poquito más despacio, la velocidad ha cambiado, el miedo es la mejor forma de conseguir menos muertos".

- ¿Cómo tratan el tema de los accidentes de tráfico en su programa de radio?

- Intentamos buscar fórmulas nuevas de decir que la carretera es un lugar muy peligroso. El miedo es algo muy raro, porque hay cosas que te dan miedo sin justificación y otras que, sin embargo, no dan miedo y son muy peligrosas. Después de ver "El exorcista" tienes miedo y miras debajo de la cama cuando es algo absurdo... Cuando conduces vas relajado y, sin embargo, es peligroso. Tratamos de dar consejos intentando que sean divertidos, las palabras se gastan y si usas mucho lo de prudencia en la carretera, al final suenan vacías...

- La figura del conductor alternativo cada vez se da más...

- Es un hallazgo y lo he podido comprobar. En mi entorno ha calado y dentro de mi equipo, que somos tres generaciones, los cincuentones, los cuarentones, y los de 20 años, lo hacen todos: todo el mundo cuando sale por la noche deja que uno no beba, lo deciden y no lo hace.

- A pesar de todo, el alcohol sigue siendo la principal razón de los accidentes de

los jóvenes...

- Porque hay mucha más publicidad positiva hacia el alcohol que negativa y, en consecuencia, apetece más tomarse unas copas y desinhibirse. Y, además, porque pensamos que por una caña no pasa nada, que un poco 'pedo' somos capaces de conducir sin poner en peligro nuestra vida y la de los demás, algo que es un error demostrable. Si pones a la misma persona dos días distintos a pasar entre pivotes sin tirarlos, se ve muy claro el día que se ha tomado una caña porque pierde reflejos.

- Muchas de las víctimas en Navidad no llevaban el cinturón...

- Me parece incomprensible que la gente no se lo ponga, porque es mentira que el cinturón fastidie: fastidia dos semanas, luego te acostumbras y son animales de costumbres. Cuando subo a un coche, aunque sólo sea para ir 100 metros, siento que algo raro pasa si no me lo pongo, no me molesta en absoluto, ni como conductor ni como copiloto ni si voy atrás, el cinturón y yo somos amigos, no usarlo es una barbaridad similar a jugar a la ruleta rusa. ♦

UTILIZAR EL CEREBRO

Entre las causas de accidente, omiten la principal: la tontería, entendida como causa de decisiones irreflexivas por parte de personas inteligentes. "La Locura" da ejemplos de maniobras equivocadas, tanto más sorprendentes cuanto más inteligente es quien las ejecuta.

Imaginen un sorteo anual extraordinario de la Lotería Nacional en el que los premios fueran 2.000 penas de muerte, 300 amputaciones... El ser humano es capaz de comprar boletos en tal lotería. Los payeses de mi pueblo decían que el hombre es el único animal que tropieza dos veces en la misma piedra; si un caballo come una hierba que le sienta mal, no volverá a comerla. ¿Por qué el ser humano es tan reacio a utilizar el cerebro? - Joseph Pros Tordiu. Santa Oliva-Molí (Girona).



VALIDEZ DE LAS FOTOCOPIAS

Según "Tráfico y Seguridad Vial" (respuesta a "Fotocopias Válidas", nº 180), la DGT da valor a las fotocopias debidamente compulsadas del Permiso de Circulación, Tarjeta de Inspección Técnica, Permiso o Licencia de Conducción y documentos justificativos de la existencia del seguro. Parece bien para trámites administrativos, pero cualquiera pensará que puede conducir un vehículo con fotocopias compulsadas. Y es erróneo: el Reglamento General de Vehículos (art. 26) sólo permite sustituir por fotocopias debidamente cotejadas el Permiso de Circulación y la Tarjeta de Inspección Técnica, regulados por ese reglamento, mientras que el Permiso o Licencia de Conducción los regula el Reglamento General de Conductores (art. 1.4), y dice: "El conductor de un vehículo queda obligado a estar en posesión y llevar consigo su permiso o licencia para conducir válido y vigente, y deberá exhibirlos ante los Agentes de la Autoridad que lo soliciten". No aparece en parte alguna que pueda ser sustituido por fotocopia cotejada. Otro tanto ocurre con el seguro obligatorio. No hay que confundir la validez -otorgada por la Ley 30/1992 (art. 46)- de una fotocopia debidamente

¿QUIERES DECIR QUE HAS COMPRADO EN LAS REBAJAS LA SILLITA HOMOLOGADA APROPIADA PARA SENTAR AL NIÑO EN EL COCHE?



cotejada del Permiso de Conducción o de los documentos justificativos de la existencia y vigencia del seguro, cuando estos se requieran o estén inmersos en un procedimiento administrativo, con su nula validez para acreditar la posesión de la autorización para conducir o del seguro obligatorio cuando un conductor desarrolla dicha actividad. Si la legislación permitiera conducir con fotocopias debidamente cotejadas del Permiso de Conducción y seguro obligatorio, podría darse la paradoja de que un conductor circulara careciendo de seguro o con el permiso de conducir caducado, retirado o intervenido, pudiera demostrar en el momento lo contrario. - A. O. Andosilla (Navarra).

▶▶ Respuesta: Si bien sólo el art. 26 del RD 2822/98, de 26 de diciembre, que aprueba el Reglamento General de Vehículos, recoge expresamente la posibilidad de llevar en el vehículo fotocopias cotejadas de la documentación del vehículo, la DGT

admite también la validez de las fotocopias cotejadas del resto de los documentos que está obligado a llevar todo conductor: permiso de circulación y tarjeta de inspección técnica o certificado de características técnicas, así como autorizaciones especiales, documentos acreditativos del seguro obligatorio y del pago de la prima del período correspondiente, y también el permiso o licencia de conducción. La validez de las fotocopias cotejadas es admitida a los solos efectos de acreditar la existencia del correspondiente documento original ante los agentes encargados de la vigilancia del tráfico, quedando su eficacia sujeta a comprobaciones posteriores que, eventualmente, se realicen y a las que en ese momento puedan realizar los agentes a través de su Central de Transmisiones.



PLACAS LARGAS

Vienen apareciendo en los nuevos coches -y supuestamente contradice el Código- placas de matrícula delantera más pequeñas (30 cm. de longitud) que las normales (53 cm). Deben ser válidas, ya que los concesionarios no se atreverían a contravenir la legalidad. Si es así, ¿tendría derecho a cambiar mi placa grande por otra pequeña? -Albert Roma Cabeza. Rubí (Barcelona).



ACUSE DE RECIBO

¿Por qué los autobuses no disponen de cinturón?

Soy profesor de Formación Vial. He dado alguna charla a los alumnos de Primaria del colegio donde vivo. Algunos han tenido caídas, golpes o sustos en el autobús de transporte escolar que cada día deben coger y han escrito una carta, que no saben a quien mandar. He pensado que quizás tuvieran sitio para presentar este interrogante que los alumnos de 2º de Primaria (7 años) han redactado con mucha seriedad y sensibilidad. Estos ciudadanos, de corta edad, ya participan en la circulación como acompañantes en los vehículos a motor y como conductores de bicis. Para ellos, ver que una revista tan seria, dinámica, realista e importante escucha sus problemas, les motivará a seguir sensibilizándose con la seguridad vial. - Francisco Rodríguez. Cobisa (Toledo).

"Somos un grupo de niños y niñas de 2º A pertenecientes al colegio Cardenal Tavera de Cobisa (Toledo). Estamos muy sensibilizados con todos los problemas y accidentes de tráfico que continuamente nos rodean. Paco, el papá de Javier, ha venido a clase para hablar de seguridad vial. Nos ha surgido una pregunta que creemos es importante: ¿Por qué los autobuses no disponen de cinturón de seguridad para los pasajeros? Creemos que es importante que las autoridades competentes lo tengan en cuenta. Igualmente nos gustaría que se animase a los Ayuntamientos para que tengamos carriles-bici en nuestros pueblos y ciudades. Gracias por escucharnos. Un saludo."

►► **Respuesta:** El Reglamento General de Vehículos (nº IV Anexo XVIII) regula la placa de matrícula ordinaria larga delantera y le asigna dimensiones de 340 x 110 mm. Está prevista como alternativa a la ordinaria larga (520 x 110 mm) sólo para determinados vehículos "de categoría M1 que, por construcción, el emplazamiento para la placa de matrícula delantera no permite la colocación de la placa ordinaria larga". Así, sólo es reglamentariamente correcta si el vehículo en el que se monta cumple con esos tres requisitos: que el emplazamiento para no admita la ordinaria larga, que el vehículo esté destinado a transporte de personas y, finalmente, que tenga ocho plazas como máximo, además del asiento del conductor.



ARCHIVO ADJUNTO

¿Señal o qué?

Rafael de Miguel, de Madrid, nos remite una foto que, como él mismo señala, "no tiene desperdicio". Doblada por varios puntos, con toda la pintura y el dibujo perdidos, no señaliza aquello para lo que fue instalada. Esperemos que los responsables de su mantenimiento la hayan ya sustituido y que este vandalismo no se repita.



porte especial o cuando las circunstancias del tráfico, vehículo o vía impidan mantener una velocidad superior a la mínima.- Eugenio Modesto Castro Praga. (Correo electrónico).

►► **Respuesta:** La alusión a la "exclusiva circulación de automóviles" de la definición de autopista, no de autovía, incluida en la Ley de Seguridad Vial (Anexo I), se refiere sólo al criterio con que dicha vía está proyectada, pero para saber qué vehículos pueden circular por ellas debemos acudir al articulado de dicha Ley y de los reglamentos que la desarrollan. De acuerdo con el Reglamento General de Circulación (art. 38.3), que desarrolla el art. 18 de la Ley, los vehículos especiales que no excedan de las masas y dimensiones establecidas en el Reglamento General de Vehículos y cumplan las condiciones del anexo III, podrán circular por autopistas y autovías cuando, con arreglo a sus características, puedan desarrollar una velocidad superior a 60 km/h en llano. El Reglamento General de Circulación (art. 49) se refiere a las velocidades mínimas con que pueden circular los vehículos, pero sólo por aquellas vías que a cada uno le estén autorizadas.

CAMINAR CON TRANQUILIDAD

Se han aprobado normas para disminuir accidentes y mejorar el tráfico en carretera y ciudad. Va siendo hora de acabar con la anarquía existente en las aceras, por donde circulan bicis, ciclomotores, motos y hasta automóviles de vez en cuando para evitar un rodeo. Lo triste es que, en el caso de bicis y ciclomotores, los policías municipales lo presencian y no intervienen. Llevo siete años viviendo a caballo entre Madrid y Valencia. Esto sucedía en pequeña escala, pero en los últimos tiempos ha crecido vertiginosamente. Nadie hace caso al carril-bici, pues debe producir mucho 'morbo' ir mo-

lestando al peatón, que, a menudo, se ve obligado a cederles el paso aún a riesgo de ser atropellado, riesgo que aumenta cuando, como yo, eres mayor y minusválido... Y puestos a sancionar, a ver si sancionan a los vehículos que impiden cruzar cuando el semáforo está en verde: muchos conductores interpretan el ámbar intermitente como preferencia de paso a su favor, ya que aceleran. Cuando estos deseos se cumplan, los viandantes podremos caminar tranquilos. A los mayores, los médicos nos prescriben paseos frecuentes, pero ¿cómo hacerles caso si no tenemos por dónde ir con tranquilidad? - Rafael Muñoz. Valencia.



RED O ARNÉS

Compré una red para el coche -según pone, legalizada para instalar en el interior del vehículo-. Para mi perro, tengo un arnés que le sujeta, cuya parte superior tiene un enganche de clic con dos anillas de acero, donde se ata una correa de 2,5 mts., y entre ambas, un gancho que aunque el perro gire cuantas veces quiera, no se lífa. Si llevo al perro en el asiento trasero, cogido al gancho de seguridad para las sillitas de niños, hace el mismo efecto de sujeción y no se puede mover. Con la red, el perro va suelto en la parte trasera; los animales buscan siempre al dueño, con el consiguiente peligro, lo que no pasa con el arnés. Como protección también es más seguro: el perro ocupa su espacio sin molestar a quien va en los asientos delanteros o traseros. ¿Por qué debo llevar la red, más engorrosa y peligrosa? ¿La Guardia Civil me puede parar y sancionarme si no llevo red pero sí arnés con los medios de seguridad mencionados? ¿La Ley contempla sólo la red o puede sustituirse por el arnés? - Nicolás Sánchez Sánchez. Zamora.

►► **Respuesta:** La Ley de Seguridad Vial (RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, BOE 14-03-1990), establece (art. 11.3): "El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la aten-

TUS OPINIONES, EN BREVE

En el número anterior, pedimos su opinión sobre el caso de Miguel Ángel Medina, el primer conductor en perder todos sus puntos en España y que ingresó en prisión para cumplir cuatro meses de reclusión por haber conducido bebido tras haberse retirado el permiso. Esta es una selección de los mensajes recibidos.

@ **REIRSE DE LA JUSTICIA.** Si yo fuese el juez que le juzgó, sencillamente le hubiese impuesto cuatro años de cárcel en lugar de cuatro meses, por reirse además de la Justicia.- Miguel Henarejos

@ **LEYES MÁS ERICTAS.** La gente que se dedica a burlarse de la Justicia no tendría que salir de la cárcel por cometer infracciones al volante. Dos años y ocho meses sin conducir no es nada; y cuatro meses de cárcel no son suficientes. Por gente así, otros que no tiene culpa mueren en carretera todos los días. Las leyes todavía tendrían que ponerse más estrictas para todos.- Cristina Piris

@ **DELINCUENTES "HÉROES".** Casos peores sufriremos. La falta de principios, la inversión de valores y falta de sanción proporcionada se manifiestan de esta indeseable forma. Quien trabaja en beneficio de la sociedad no genera noticias. Delincuentes y personajillos sin intimidación son 'héroes', se sienten protagonistas e importantes, y los medios de difusión les dan 'nombre', dinero y aplauso de parte del 'respectable'.- Agustín Martín.

@ **JUSTOS POR PECADORES.** Personajes como este -y hay muchos- no se preocupan lo más mínimo por las consecuencias de sus actos, ni por el castigo. Tampoco parece importarle su posible ingreso en prisión. ¿Los cambios que se introducen para disminuir las víctimas en carretera sirven para controlar a los 'descontrolados'? A quienes cumplimos las normas nos preocupa perder un sólo punto, algo que puede pasar a cualquiera por despiste. Confío en que la levedad de la falta y la ausencia de anteriores infracciones pesen en la autoridad al sancionar y que no pague los platos rotos quien en general cumple.- José A. Maroto Rubio.

@ **NO CAMBIARÁ.** ¿Qué hará este personaje cuando salga de prisión? Lo primero, en mi opinión, ir a por su coche. Está demostrado que no tiene el más mínimo arrepentimiento y ningún cursillo va cambiar su forma de actuar.- Vicente Luenago Pascual. Coria (Cáceres).

@ **MÁS RIGOR.** La sociedad tiene que defenderse con más rigor de estos delincuentes. Aplicar con immediatez la inmovilización del vehículo 'infractor' y hasta una fecha sería... De esta y otras maneras más podríamos evitar que este tipo de alcohólicos se tomen a 'chuffa' el Código Civil y el Penal. Para estos delincuentes no valen puntos, ni cuantías económicas.- Koldo Jáuregui.

ción permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, debe cuidar especialmente de mantener la posición adecuada, que la mantenga el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos y animales transportados para que no haya interferencias entre el conductor y cualquiera de ellos". La norma no concreta la forma en que un animal debe ir sujeto o separado del conductor. Por ello, si para evitar la interferencia entre conductor y animal, tanto sirve una red como un arnés, utilizar éste sin red no sería motivo de infracción.

PLAZAS Y NIÑOS

Tengo un Citroën "C 8" para siete personas. Vamos a viajar dos familias de cuatro miembros: una tiene un niño de 8 años y otro de 4, y la otra, otros, uno de 4 años y otro de 3. Se que el de 3 años debe utilizar un sistema de su-

jeción homologado adaptado a su talla, y que el de 8 puede utilizar el cinturón de seguridad. ¿Pueden ir los dos niños de 4 años sentados en el mismo asiento, sujetos por el mismo cinturón de seguridad, ya que no se sobrepasa el límite de ocupantes del vehículo? Si no pueden ir así, ¿cuál sería la forma correcta de poder ir las dos familias en el "C 8", si es posible? - José Pedro Cano Duque. Leganés (Madrid).

►► **Respuesta:** En la actualidad no es posible que el número de personas que ocupe un vehículo sobrepase el número de plazas para las que está autorizado, con independencia de la edad de los ocupantes, ya que el artículo del Reglamento General de Circulación (9.2.b) que permitía que en los turismos, en determinadas condiciones, los niños computaran como media plaza, lo derogó el RD 965/2006. En consecuencia, no está permitido que dos niños de cuatro años de edad compartan asiento y cinturón de seguridad. ♦

CARTA DEL médico

Gafas: repuesto y operación visual

Figura en mi Permiso de Conducir que debo llevar gafas (¿y también repuesto?), pero hace 4 meses me operé la vista y ahora ya no necesito gafas para nada. ¿Qué debo hacer si me detienen? ¿Debo llevar las gafas antiguas aunque sea absurdo? - Carmen Moreno Evangelista. Alzira (Valencia).

►► **Respuesta:** Aunque resulta recomendable, las personas que necesitan utilizar corrección óptica (gafas o lentes de contacto) durante la conducción no están obligadas expresamente a llevar gafas de repuesto en el vehículo. Por ello, no existe la posibilidad de denuncia por esta razón. Las personas que, tras ser intervenidas quirúrgicamente, no tienen necesidad de gafas deben comunicarlo a la jefatura provincial de Tráfico donde tienen expedido su permiso o licencia de conducción o al centro de reconocimiento de conductores en el momento de la revisión del permiso, aportando el correspondiente informe oftalmológico. La razón es que, para que en el permiso deje de figurar la obligatoriedad de utilizarlas durante la conducción, es preciso acreditar el cambio en las aptitudes requeridas para conducir -figuran en el Anexo IV del Reglamento General de Conductores-.



Como figura en dicha norma, tras la intervención quirúrgica es necesario evitar la conducción durante 1 mes (3 si se trata de un permiso de conducción profesional), hasta que se pueda valorar adecuadamente la capacidad visual resultante. Pasado un año de la intervención, y siempre que el resultado sea óptimo según informe oftalmológico, el permiso o licencia de conducción volverá a tener el periodo de vigencia correspondiente a la edad del sujeto.

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

REVISTA "Tráfico y Seguridad Vial"
c/ Josefa Válcárcel, 28. 28027 MADRID
Sección CARTAS
e-mail: jmmendez@dgt.es

TELÉFONOS DE EMERGENCIA

112
 Toda España

900 123 505
 DGT

913 35 45 45
 Cruz Roja

091
 Policía Nacional

092
 Policía Local

062
 Guardia Civil

945 28 20 00
 País Vasco

088
 Cataluña (Policía Autónoma)

LAS LETRAS DE LA ÚLTIMA MATRÍCULA (17/1/2007)

E FKM

VEHÍCULOS MATRÍCULADOS POR TIPOS (noviembre y diciembre 06)

Total **380.159**

	271.865 Turismos
	68.262 Furgonetas y camiones
	35.320 Motocicletas
	3.371 Tractores industriales
	526 Autobuses
	815 Otros vehículos

Tasas DGT 2007
 www.dgt.es

Trámite	€
Matriculación automóviles (Permiso Circulación).	69,40
Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación).	17,80
Permisos temporales para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales.	17,80
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (transferencia).	43,40
Examen conducción.	78,20
Examen fuera de la capital de la provincia.	86,80
Baja de un vehículo.	7,40
Licencias para conducción de ciclomotores.	17,80
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (p. e., información sobre una matrícula), certificación, cotejo y desglose de documentos.	7,40
Duplicado permisos (extravío, deterioro, revisión o modificación).	18,00
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	3,60
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	7,20
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	10,80
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	14,40
Duplicado licencia (extravío, deterioro, revisión o modificación).	7,80
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	1,60
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	3,20
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	4,60
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	6,20
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).

Listado de Centros de Reconocimiento de Conductores
<http://www.dgt.es/tramites/crc/crc.htm>

Listado de Centros de Recogida de Vehículos fuera de uso
<http://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 y Seguridad Vial" 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 1º APELLIDO 2º APELLIDO

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

POBLACIÓN CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA REFERENCIA

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

POBLACIÓN CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA

La Dirección General de Tráfico tiene inscrito el fichero de suscriptores de la revista "Tráfico 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, Comunidad	96 353 91 11

Listado de Estaciones ITV
<http://www.dgt.es/tramites/itv/itv.htm>

GRAN CRUCIGRAMA

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

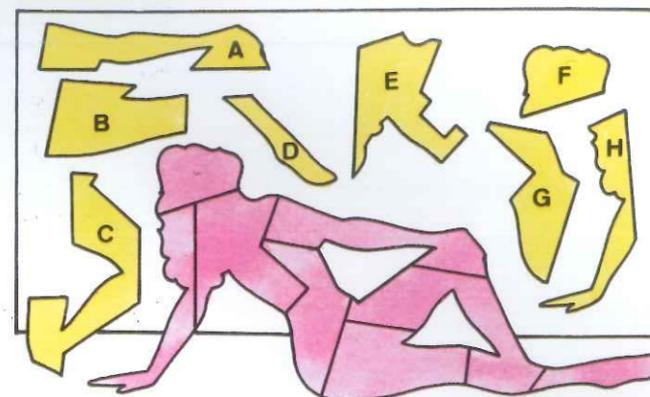
HORIZONTALES - 1: Municipio de la provincia de Salamanca. En plural, nombre de letra.- 2: Diosa griega de la Luna. Avise, advierta.- 3: Dueño. Los que cooperan o auxilian.- 4: Heridas superficiales de la piel. Metal precioso.- 5: Hiciémosnos cuadros en la huerta para sembrar en ellos. Letra numeral romana. Consonante.- 6: Raspaba una superficie con instrumento cortante. Apellido de un príncipe de Palmira, esposo de Zenobia.- 7: Vocal. Consonante. Abreviatura de punto cardinal. Relativa a un estado de ánimo.- 8: Súbdito de un soberano. Quieres, estimas.- 9: Nota musical. Aceites sagrados. Papagayo.- 10: Hablase en público. Consonante. Morena o pan de perro.- 11: Cabeza de ganado. Siglas comerciales. Acuden. Vocal repetida.- 12: Medio zato. Estipulan las condiciones por ambas partes para conducir un negocio. Consonante. Símbolo químico del azufre.- 13: Los que ejercen alguna de las Bellas Artes. Apodo que se da a las personas.- 14: Vía férrea. Persiguiese sin dar tregua ni reposo.- 15: Partes posteriores de las caballerías. El que mata con violencia.

VERTICALES - 1: Ciruelo silvestre de ramas espinosas. Tomara u ocupara por la fuerza.- 2: En sentido figurado, cualquier cosa que detiene. Derribara con vara los frutos del olivo.- 3: Municipio de la provincia de Málaga. Campeón. Movimiento nervioso habitual.- 4: Nombre de letras. Agarradero. Llamada internacional de auxilio. Pieza cóncava para el agua bautismal.- 5: Ave palmípeda. Religiosas de la Orden de la Visitación. Consonante.- 6: Segunda posición del intestino delgado. Dativo de él. Relación escrita de lo acordado en la junta.- 7: Vocal. Animales anfíbios de cuerpo anguiliforme y desnudo. Alacena pequeña.- 8: Practicásemos cierto deporte acuático. Conductos sanguíneos.- 9: Flancos de un ejército. Negación. Perro. Conozco.- 10: Preposición. Natural de cierta región española. Adverbio de cantidad.- 11: Salida de un astro. Varilla del cohete que le sirve de dirección. Uní con la aguja e hilo.- 12: Poéticamente, cielo. Órgano femenino de la reproducción. Toma.- 13: Masa nerviosa contenida en el cerebro. Arrasóse, destruyóse. Vocal.

PROBLEMINO

Si la raíz cuadrada del producto de las edades de Silvia y Carmen es igual a cinco veces la raíz cuadrada de la primera de ellas, y si sabemos también que Silvia ha cumplido 49 años, ¿qué edad crees que tiene Carmen?

JUEGO DE OBSERVACIÓN



¿Cuál de las ocho piezas que figuran en el dibujo no encaja exactamente en la silueta de la mujer?

BUSCA LA DIFERENCIA



Al limpiar los objetos de plata, como todos los viernes, Ana no se ha dado cuenta de que uno de ellos se ha caído de la mesa y que, por lo tanto, ha dejado de limpiar. Fíjate bien en la viñeta inferior y trata de descubrir cuál ha sido.



JEROGLÍFICO



¿Ante quién dijo esas cosas?

ADIVINANZA

Soy consultor de las damas,
 Y por ellas muy querido;
 Nunca hablo la verdad
 Ni en mentira me han cogido.

Las. Mote.- 14: Hall. Accese.- 15: Anca. Aesmo.
 Res. Sa. Van. 00.- 12: Za. Facten. C.- 13: Arts.
 Armas.- 9: Pa. Oicos. Loro.- 10: Orase. S. Canil.- 11:
 Pata. Odenia.- 7: O. N. S. Emolva.- 8: Vassio.
 dantes.- 4: Rozaduras. Oro.- 5: Frasesos. C.- 6:
 Ardeyona. Des.- 2: Seena. Alera.- 3: Amo. Ayu.
 iguales.
AL GRAN CRUCIGRAMA: (Solo horizontales).- 1:
 letra E.
A BUSCA LA DIFERENCIA: Uno de los candelabros
 letra E.
AL JUEGO DE OBSERVACIÓN: La señalada con la
 letra E.
AL PROBLEMINO: Tiene 25 años.
AL JEROGLÍFICO: Estaba Nicolás (es; t; abanico);
 la Adivinanza: El espejo.

SOLUCIONES

- > Porque te salva la vida.
- > Porque te ahorras los 300 euros de la multa.
- > Porque no quieres ver a un amigo rompiendo el cristal de tu coche con la cabeza.
- > Por las croquetas de tu madre.
- > Por los hijos que aún no has tenido.
- > Para que tu madre no tenga que ir con flores al Km. 23 de alguna carretera.
- > Para poder seguir mirando a tu pareja a la cara.
- > Para no ver a tu hijo saliendo despedido por el parabrisas.
- > Para no acabar rompiéndote el cuello o rompiéndoselo al de delante.
- > Porque te sientes más seguro.
- > Porque te lo están repitiendo todo el santo día.
- > Para callar a los que dicen que ponértelo no sirve para nada.
- > Por tus amigos.
- > Porque si tienes un accidente no te dejas la mandíbula en el salpicadero.
- > Porque a 50 kilómetros por hora un accidente puede ser mortal.
- > Porque puede ser la diferencia entre seguir vivo o no.
- > Porque has hecho planes.
- > Porque tienes entradas para un concierto.
- > Por los puntos que te quitan.
- > Porque acabar tu vida en una carretera no mola nada.
- > Porque no encuentras una buena razón para no usarlo.
- > Para que no tengan que amputarte una pierna.
- > Porque en marzo te dan tu bonita casa.
- > Para no partirte el cráneo contra el asfalto.
- > Porque casi la mitad de los conductores muertos que no lo llevaban, seguirían vivos.
- > Para no quedarte parapléjico.
- > Por las partidas de mus de los martes.
- > Porque diciéndole que se lo ponga le salvas la vida al copiloto.
- > Porque partirse la cabeza con la luna del coche no es un buen final.
- > Para que tu familia se quede tranquila.
- > Por tus hijos.
- > Porque en los asientos traseros también salva vidas.

**Hay muchas razones para ponerse el cinturón de seguridad.
Elige la tuya y hazlo.**

- > Porque si estás embarazada salvas dos vidas.
- > Porque un bebé en brazos es lo primero que sale disparado.
- > Para no partite la espalda.
- > Porque tu hijo necesita un padre.
- > Porque con él, 250 personas hubiesen salvado la vida el año pasado.
- > Porque sin él, tus colegas se van a matar.
- > Porque hay mucha gente a la que le destrozaría la vida.
- > Porque odiás las agujas.
- > Por no escuchar a tus amigos.
- > Porque tu novia y tú habéis hecho planes para los próximos 50 años.
- > Por conocer a tus nietos.
- > Porque no quieres destrozarte la vida con 20 años.
- > Porque tienes una familia.
- > Por no pedirle a tu hermano un riñón.
- > Por ver cómo crece tu hijo.
- > Porque te quedan muchísimas cosas por hacer.
- > Por no pasar toda tu vida con un maldito bastón.
- > Porque si te ve la policía te va a parar.
- > Para que no aumenten las cifras de muertos en la carretera.
- > Porque partirse la cadera duele muchísimo.
- > Porque te mola una chica de tu curro.
- > Por no escuchar los gritos de tu pareja.
- > Por no machacarte las costillas con el volante.
- > Por saber quién va a ganar la liga.
- > Para que tus amigos se fíen de ti.
- > Por salir todos los días que quieras.
- > Por no escuchar cómo se rompen tus huesos.
- > Por no pasar una semana en el hospital.
- > Porque tu hijo tiene un 70% de posibilidades más de salir ileso.
- > Porque no te cuesta nada ponértelo.
- > Por ti.



NO PODEMOS CONDUCIR POR TI.
www.nopodemosconducirportti.com
www.permisopor puntos.es