

EL **PERMISO POR PUNTOS**, QUE CUMPLE UN AÑO, HACE MÁS PRUDENTES A MUCHOS CONDUCTORES

## 467 MUERTOS MENOS

### CÁRCEL PARA CIERTOS DELITOS

Superar algunos límites de alcohol y velocidad o ir sin permiso serán castigados con severidad



- Consejos para realizar el viaje con seguridad, para llevar a los niños, para poner el coche a punto...
- Los tramos más conflictivos, carreteras alternativas...

- **MOTORISTAS: DEMASIADOS MUERTOS**
- **FATIGA: LOS PELIGROS DE "PASARSE" AL VOLANTE**
- **MUCHOS EQUÍVOCOS CON EL ALCOHOL**



### LOS PARAPLÉJICOS LUCHAN CONTRA LOS ACCIDENTES



### LLEGA EL PERMISO DE 1 € / DÍA PARA LOS JÓVENES



12



37



24



30

Editorial	3
La Locura	4
El Maletero	5
Mi Carril	11
Salud Vial	48
Tráfico del Motor	49
Banco de Pruebas	52
Noticias del Motor	54
La Ruta de Tráfico	56
La Pluma	59
La Entrevista	60
Cartas	63
Vía de Servicio	66
Área de Descanso	67



60

**CARMEN RUSCALLEDA**

La primera cocinera española en obtener la prestigiosa tercera estrella de la Guía Michelin es una firme partidaria del uso del cinturón de seguridad y contraria al móvil: "Cada vez que veo a alguien con el móvil pienso: será idiota, está poniendo en peligro su vida y la de los demás el móvil distrae".



8

**DELITOS EN RUTA**

Los partidos políticos han logrado ponerse de acuerdo para tramitar la reforma del Código Penal en materia de seguridad vial. Allí se concretan a partir de qué es delito en relación a alcohol y velocidad al volante, la conducción sin permiso o con él retirado.

12

**UN AÑO DE PERMISO POR PUNTOS**

Pasados doce meses de la entrada en vigor del sistema de puntos, hacemos balance de su aplicación: un 14% menos de muertos, cuáles son las infracciones más habituales, cuál el perfil tipo del conductor que pierde el permiso...

24

**NO CAMBIOS DE RUEDAS**

Voluntarios en sillas de ruedas por accidentes de tráfico han sido los protagonistas, en plena carretera, de la última campaña de control de alcoholemia. "Si no conduces con cuidado, puedes acabar como yo", decían a los conductores.

30

**EL MILAGRO PORTUGUÉS**

La aplicación del sistema de pago automático de multas, antes incluso de poder recurrir la sanción, ha rebajado la siniestralidad en Portugal a niveles que son la envidia de Europa.

37

**LAS RUTAS CON MÁS CICLISTAS**

Un estudio de la DGT ha desvelado cuáles son los criterios por los que los ciclistas eligen sus rutas y cuáles son las carreteras de nueve provincias por las que habitualmente marchan.

**SUPLEMENTO ESPECIAL VERANO**

Con el gran mapa con los puntos conflictivos, obras, retenciones, incidencias, las rutas y desvíos alternativos, por dónde realizar los grandes desplazamientos, consejos e informaciones útiles para preparar el coche y el viaje más largo para la mayoría.

**El permiso por puntos funciona**

**E**l permiso por puntos acaba de cumplir un año. Y el balance se puede considerar como razonablemente bueno, especialmente si tenemos en cuenta la situación de partida. Lo confirman los datos: Desde su entrada en vigor el 1 de julio de 2006 y hasta la misma fecha de este año ha habido una reducción de 467 muertos con respecto al mismo período del año anterior, lo que supone una reducción en la mortalidad de un 14,3%. Cifras más que esperanzadoras que confirman un cambio de tendencia y que afianzan una política firme por reducir drásticamente la siniestralidad en las carreteras. Como recalcó el ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, en la presentación del balance de primer año del permiso por puntos, se partía de una accidentalidad de 128 muertos por millón en 2003 y se ha reducido, con el permiso por puntos y otras medidas para controlar a los multi-reincidentes, a 91 por millón.

**O**tro dato positivo de la eficacia del permiso en su primer aniversario (recordemos con el respaldo de todos los grupos políticos) es que aquí se han producido mejores resultados en los seis primeros meses del primer año que en los países de nuestro entorno que lo aplicaron: en Francia, por ejemplo, la mortalidad descendió un 5,6%; en Gran Bretaña, un 1,1%; en Irlanda, un 1,43%; en Italia, un 3,2%; y en Dinamarca, un 14%, el único que supera los datos de España: 7,6%.

Pero no sólo es positiva la reducción de muertos y accidentes en carretera. Ya decíamos aquí hace un año que confiábamos en que el permiso por puntos cambiaría muchos malos hábitos. Pues bien, esos cambios de hábitos efectivamente se han ido produciendo poco a poco. Se bebe menos, se respetan más los límites de velocidad, se utiliza más el casco y los conductores y acompañantes se ponen más el cinturón. Dos ejemplos: el uso del cinturón de los conductores ha pasado del 74% al 84,5% en los asientos delanteros y la velocidad media ha bajado entre un 3 y 4%.

**E**so sí, 280.000 conductores han perdido casi un millón de puntos, hay otras 640.000 denuncias que supondrán la pérdida de más de dos millones de puntos y que están ahora en tramitación... Son los que o cambian o quedarán inhabilitados para conducir. Unos conductores contra los que se va a seguir luchando. Ya hay medidas en marcha para que haya más inmediatez en la pérdida de puntos, más guardias civiles, más radares... Paralelamente, más formación, más medidas para acabar con los puntos negros...

El permiso por puntos no es la panacea, pero con la colaboración de la mayoría de los conductores, y muy especialmente de los jóvenes, porcentualmente los que menos puntos han perdido, somos más prudentes. Y por eso hay menos muertos en la carretera.



AÑO XXIII  
Número 185  
Julio-agosto 2007

**Director:**  
Jesús Soria ([jsoria@dgt.es](mailto:jsoria@dgt.es))

**Redactores-jefe:**  
Juan M. Menéndez -edición- ([jmmenendez@dgt.es](mailto:jmmenendez@dgt.es))  
y J. Ignacio Rodríguez -información- ([jrodriguez@dgt.es](mailto:jrodriguez@dgt.es))

**Confección:** José Bélamo.

**Redactores:**  
Mercedes López ([mlopez@dgt.es](mailto:mlopez@dgt.es)), Marian García ([agruiz@dgt.es](mailto:agruiz@dgt.es)),  
y Carlos Nicolás ([cnicolas@dgt.es](mailto:cnicolas@dgt.es))

**Fotografía:**  
Paul Alan Putnam, Lucía Rivas y Diego Gómez (colaboradores).  
**Secretaría de Redacción:**  
Ana Álvarez ([amalvarez@dgt.es](mailto:amalvarez@dgt.es))

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

**Infografía:** Dírrios y DPI Comunicación.  
**Colaboración especial:** Federico Mayor Zaragoza.  
**Redacción:** c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.  
Teléf. directo: 91 301 84 25.  
Fax: 91 320 41 38.

**Dirección en Internet:**  
[www.dgt.es/revista](http://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 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.

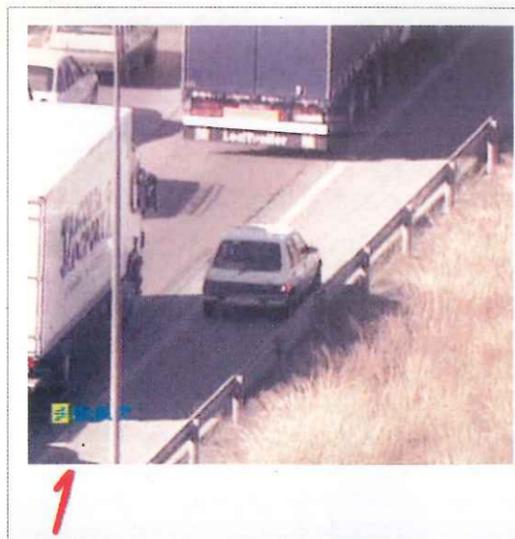
(La revista "Tráfico y Seguridad Vial" no comparte, necesariamente, la opinión de sus colaboradores). Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, con excepción de las firmas invitadas, siempre que se cite a la revista "Tráfico y Seguridad Vial" como fuente. Se 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

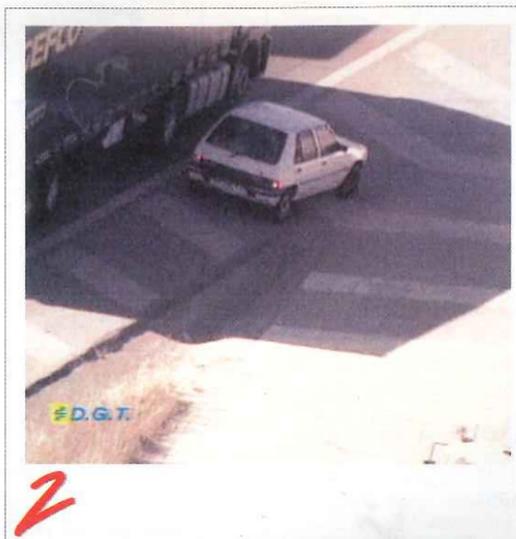
El próximo número de "Tráfico y Seguridad Vial" comenzará a distribuirse la primera quincena de octubre.

**Edita:**

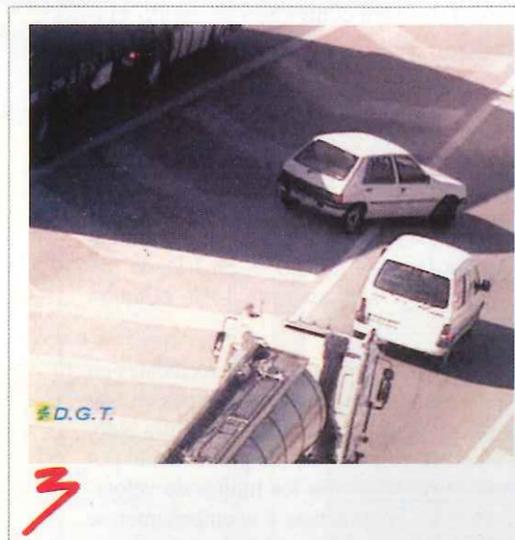




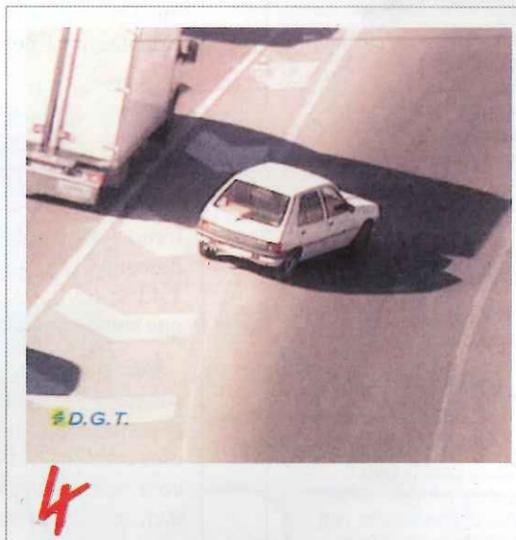
1



2



3



4

1 En la primera fotografía de la secuencia, encontramos al conductor del turismo blanco circulando indebidamente por el arcén. El atasco es evidente, pero él debe tener una 'patente de corso' y está 'autorizado' a saltárselo. Esto, aparte de una infracción, no deja de ser una falta de respeto para quienes sí esperan la cola y respetan los carriles y la señalización.

2 En la segunda fotografía, el 'listillo' ha llegado a la siguiente salida y decide tomarla, eso sí, circulando por una zona restringida al tráfico (zona rayada). Eso sí, con el intermitente indica su intención de girar a la derecha a incorporarse a un carril de aceleración también bastante congestionado de tráfico...

3 En la tercera fotografía vemos el peligro evidente de su maniobra: no sólo quiere 'adelantar' en el atasco, sino que pretende cruzarse por delante de los vehículos que marchan por el carril de aceleración, incorporándose desde un lugar prohibido y desde el que los conductores no lo esperan...

4 Por último, una vez cruzado ese carril de aceleración —con el consiguiente peligro de choque— y una vez despejado su camino, continúa su marcha hacia la salida que más le interesaba. Eso sí, dejando a su espalda algunas infracciones, algún peligro y, sobre todo, mucha falta de respeto hacia los demás.

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

### ... Y seis puntos menos

La locura que presentamos se calificaría como conducción manifiestamente temeraria. Se trata de una infracción muy grave que lleva aparejada sanción de 301 a 600 € y la suspensión del permiso de conducción por un mínimo de 1 mes y hasta 3 meses. Además llevaría pérdida de 6 puntos.

### ASÍ LO VI

#### Comía pipas y hablaba por teléfono

Un autocar con sólo dos meses de servicio; 50 pasajeros dentro que viajan de Barcelona a Toledo. Se efectúan las paradas reglamentarias, pues el aparato electrónico que sustituye al tacógrafo le indica cuándo y cuánto debe parar.

En una de las paradas —aún faltan tres horas para llegar al punto de destino—, el conductor compra un gran paquete de pipas de girasol y con la mano izquierda empieza a comerlas mientras conduce con la derecha. Todo el viaje se hace por autopista, lo que le permite poner el automático en 100 km/h. y despreocuparse, salvo imprevisto, de otros cuidados.

Le llaman por teléfono y, ante el asombro de los pasajeros que lo veíamos, abre el móvil y comienza una larga y distendida conversación. Más tarde él llama, probablemente a un amigo, y habla largo y tendido de fútbol y del Barça. Posteriormente vuelve a hablar un par de veces más y así hasta que llegamos al hotel donde nos alojamos. Durante algunos minutos, de forma alternativa, movía el volante con el codo de la mano derecha. Alguien debió llamarle la atención una vez llegados y la amabilidad que mostraba al principio desapareció. A la vuelta comió pipas a ratos, pero no habló por el teléfono. Si estos profesionales del volante no atienden las normas ni muestran el mínimo respeto ante tantos pasajeros, ¿de qué valen todas las medidas que se ponen en evitación de accidentes? José Márquez Rodríguez.

CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO. Si quiere contar alguna locura que haya presenciado, envíe una carta a la Revista "Tráfico" (c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid) relatándola. El escrito no debe sobrepasar las 15 líneas de extensión.

## www.dgt.es: ahora, más útil

El sitio web de la Dirección General de Tráfico (www.dgt.es) se renueva e incorporará este verano una aplicación denominada e-Traffic que permite al usuario conocer las últimas incidencias del tráfico antes de salir de viaje. Sobre un mapa, los conductores podrán consultar el estado de la circulación, acceder a las cámaras de vigilancia para ver imágenes de las carreteras en tiempo real o conocer detalles como la ocupación de la vía, la duración de su recorrido o el tiempo meteorológico que hace en un tramo determinado. Además, la aplicación ofrecerá la opción de personalizar las búsquedas, memorizando las rutas más habituales. Otra novedad es la posibilidad, mediante un sistema de 'votación', de conocer las horas y días de salida más solicitadas, durante las operaciones especiales. Así, los conductores 'votarán' a



qué hora piensan salir y consultarán la estadística, por días y horas, para 'organizarse' entre ellos y evitar las retenciones y horas punta. Además, desde de junio, la DGT también ofrece un nuevo servicio de información. Cada día, desde las 6:30 de la mañana, los internautas podrán consultar los boletines con información del estado de la circulación de Radio Nacional de España, que se irán actualizando cada media hora.

### Prostitutas 'quitamultas'

Las prostitutas de Padua, en el noreste de Italia, ofrecen sus servicios gratuitos a todos sus clientes que hayan sido multados (50 euros) por la policía por obstaculizar con sus coches el tráfico mientras están contratando su compañía. La medida fue adoptada por el alcalde de este municipio italiano para acabar con la prostitución.



### Cámaras anti-atropellos

Los ángulos muertos en los vehículos de grandes dimensiones ya están resueltos. Un sistema de cámaras empotradas, colocadas en lugares estratégicos de los transportes de pasajeros, permite al conductor ver en todo momento si hay alguien alrededor del vehículo, evitando que pueda producirse un atropello.



www.eurosealand.com

### Las víctimas piden soluciones

La ONG Stop Accidentes demandó en su IV Foro Contra la Violencia Vial soluciones para prevenir los siniestros de tráfico, uno de los más graves problemas de salud pública a los que se enfrenta nuestra sociedad. En los debates y mesas redondas —en las que, entre otros, participó el Fiscal Especial de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas—, se puso de relieve la necesidad de reformas normativas para prevenir y castigar determinadas conductas temerarias y se abordaron los protocolos de actuación desde el ámbito sanitario para mejorar la atención a las víctimas y sus familiares. En este sentido, Stop Accidentes ha editado una guía didáctica que el Ministerio de Sanidad y Consumo distribuirá en los hospitales, en la que se ofrece asesoramiento y ayuda a las víctimas.



### El Defensor del Pueblo: enaltecer a los pilotos, un peligro

Enrique Múgica, Defensor del Pueblo, afirmó recientemente en el Congreso de los Diputados que las retransmisiones de las competiciones de Motociclismo y Fórmula-1 incitan a pisar el acelerador en la carretera. "A nadie se le oculta la incitación a pisar el acelerador que toda esa cobertura sonora, gráfica y visual encierra. Eso, por no hablar de los alardes de necedad e inmadurez personal que alimentan, sobre todo en los jóvenes, fuera de los circuitos preparados para ello, con el peligro consiguiente en nuestras carreteras, calles y plazas" afirmó el Defensor del Pueblo, partidario de crear un debate para la limitación de la velocidad.

### Mercancías peligrosas, a la última

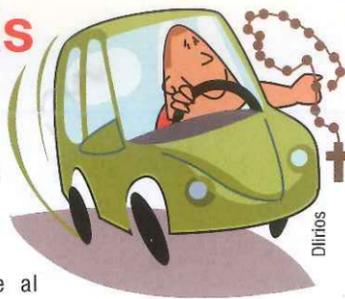
Desde el 1 de julio, los cuestionarios de examen elaborados por la DGT para mercancías peligrosas estarán adaptados a la normativa ADR 2007. Ya se está difundiendo la base de datos de preguntas de esta materia, tanto en soporte CD como por e-mail previa petición a la siguiente dirección: Imoliner@dgt.es

## EL maletero

### Al volante, no matarás

- Como en tiempos bíblicos hizo Moisés, el Vaticano ha divulgado los nuevos diez mandamientos, esta vez sólo para el buen conductor:
- I. No matarás.
  - II. La carretera deber ser un espacio de comunicación, no de daño mortal.
  - III. La cortesía y la prudencia al volante ayudan a superar los imprevistos.
  - IV. Se caritativo, ayuda al que lo necesita.
  - V. El automóvil no debe ser una expresión de pecado.
  - VI. Convence de no conducir a quien no esté

- en condiciones.
- VII. Apoya a los familiares de las víctimas.
  - VIII. Reúne al conductor culpable y su víctima para que vivan la experiencia liberadora del perdón.
  - IX. Protege a los más débiles en la carretera.
  - X. Siéntete responsable de los demás.



### Autocaravanas: necesitan más servicios

El autocaravanismo es un turismo de nivel medio-alto que se practica cada vez más, pero que se enfrenta a numerosas carencias en infraestructuras, servicios e incluso reglamentación. En España hay al menos 30.000 autocaravanas y menos de una docena de áreas de servicio donde puedan estacionar libremente sin ser multadas por los ayuntamientos. En 2006, el Pleno del Senado aprobó una moción socialista para fomentar el autocaravanismo y a primeros de año se constituyó en el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial un grupo de trabajo en el que están representados todos los implicados: usuarios, fabricantes, municipios y ministerios de Fomento, Interior y Medio Ambiente. Este grupo pretende impulsar la creación de áreas de servicios y revisar la reglamentación y señalización del sector.

### Y con doce bicis en el capó...

Los Mossos D'Esquadra detuvieron dos veces el mismo día a un conductor con una docena de bicis en el capó del coche. El vehículo viajaba a Marruecos sobrecargado y circulaba a 20 km/h en una pendiente de Tarragona. Tras la denuncia por mala colocación de la carga y velocidad anormalmente reducida, el conductor alquiló una furgoneta, traspasó la carga y continuó. Poco después, otra patrulla volvió a detenerle: había despedido la furgoneta y vuelto a traspasar la carga a su vehículo...

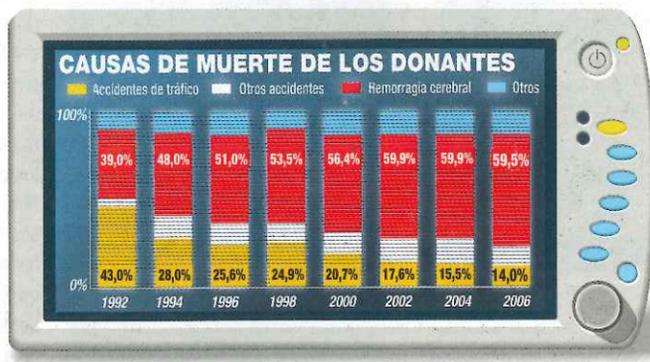


### Las Fiscalías Provinciales tendrán secciones de seguridad vial

Las Fiscalías Provinciales podrán constituir secciones especializadas en delitos de seguridad vial cuando requieran una actuación específica en esta materia. El Congreso de los Diputados aprobó el pasado mayo esta propuesta de CiU, que constituye una de las enmiendas presentadas al Estatuto del Ministerio Fiscal. Entre las medidas aprobadas destacan la concesión de más competencias al Fiscal Superior de la Comunidad Autónoma, la posibilidad de establecer convenios entre el Ministerio Fiscal y las CC. AA. o la creación de unidades especiales de apoyo al Fiscal Superior. Según el presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso, Jordi Jané, estos acuerdos dan respuesta a "una de las preocupaciones de la sociedad en lo que concierne a los accidentes en las carreteras".

### Fe de errores

La infografía del reportaje "Transplantes. Ya no 'viven' de los accidentes", que se incluyó en el nº184, decía "accidentes de trabajo" donde debía decir "accidentes de tráfico".



### Un tetrapléjico, en camilla por la autovía

Igual que ocurre en las películas, la policía local del municipio coruñés de Narón detuvo en mayo a un parapléjico que conducía una camilla motorizada por la autovía AG-64 (Ferrol-Vilalba). Al parecer, una discapacidad en el 95% de su cuerpo no le impidió dirigirse hacia un prostíbulo cercano, conduciendo el 'vehículo' con la boca durante varios kilómetros por carretera hasta que, en una glorieta se equivocó de dirección y acabó adentrándose en la autovía.

### La barbaridad

"La nueva autovía entre la capital navarra y Logroño me ha permitido venir a Allo (50 km de recorrido) en 20 minutos (a 150 km/h), y no nos ha parado la policía".

Miguel Sanz, presidente en funciones de Navarra, en un acto electoral.

### 50 aniversario de Ganvam

La Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos acaba de cumplir 50 años. Una historia, la de esta asociación que ha pasado de la España del "600" (que también está de celebración) a la era de la globalización. La presidencia de honor del aniversario ha sido aceptada por S. M. El Rey don Juan Carlos I.



### Paris, a la cárcel por conducir sin permiso

Paris Hilton, heredera del imperio hotelero, ha pasado 23 días (con algún paréntesis polémico) en la cárcel de mujeres de Lynwood, California. La famosa heredera había sido arrestada el pasado septiembre por conducir ebria y, tras un proceso judicial, fue sentenciada a tres años sin permiso de conducción. Pero Hilton no hizo demasiado caso y el pasado febrero fue detenida nuevamente conduciendo con exceso de velocidad. La violación de la primera sentencia ha hecho que Paris terminase con sus 'fashions' huesos en la cárcel.



**Aplauso.** Para Manuel Pellegrini, entrenador del Villarreal C.F. Recientemente fue parado por los agentes de tráfico de la Guardia Civil, dentro de un control rutinario de alcoholemia. Pellegrini dio 0,0. Todo un ejemplo.

**Otra que tal.** La actriz estadounidense Lindsay Lohan ha ingresado en un centro de rehabilitación, tras sufrir un accidente automovilístico mientras, al parecer, conducía bajo los efectos de las drogas.

### Camera Café, con la seguridad vial

Junto a las campañas habituales, la DGT recomendará prudencia en carretera a través de varias acciones especiales. Los personajes de la comedia 'Camera Café' (Tele 5) explicarán en julio la importancia de respetar la distancia de seguridad, así como de evitar las distracciones al conducir, en unos cortos que también estarán disponibles en [www.dgt.es](http://www.dgt.es). Además, este verano se pondrán en marcha dos campañas para niños: las zonas de servicio 'Áreas' regalarán juegos con los personajes de Disney en los menús infantiles de sus restaurantes y los McDonalds volverán a re-



cordar la necesidad de hacer "clic" cuando subas al coche. Y durante julio y agosto, los catálogos de los talleres Norauto incluirán consejos de la DGT para circular seguro.

### DETRÁS DEL ACCIDENTE

#### "La falta de pericia con el quad fue determinante"

La experiencia y manejo del vehículo del conductor es un factor decisivo. Así lo demuestra nuestro accidente de este número, en el que dos jóvenes (18 años) fallecieron en un accidente de quad a principios del pasado junio. Conducían un quad por una avenida de la localidad madrileña de San Sebastián de los Reyes. Esa misma mañana lo habían sacado del concesionario. En un tramo entre dos gloriets, el conductor perdió repentinamente el control, chocando contra el bordillo de la mediana, esto puso al quad sobre dos



ruedas e hizo que los ocupantes salieran despedidos hacia el sentido contrario. A pesar de que los dos llevaban casco (uno de ellos lo perdió, seguramente por no llevarlo abrochado) y no circulaban a velocidad excesiva (no más de 50 km/h), las heridas del golpe contra el suelo fueron mortales. Según la policía local, "la falta de pericia a los mandos del quad fue determinante. Los chicos no vieron que se iban hacia la mediana: no hubo reacción, ni frenada, ni siquiera trataron de agarrarse".

## Escáner

### Accidentalidad

mayo 2007

■ mayo 2006    ■ mayo 2007

#### Accidentes Mortales en carretera

241	-13,7%
208	

#### Víctimas Mortales (24 horas)

273	-13,2%
237	

#### Por tipos de vehículos implicados

	Nº vehículos en accidentes mortales	Nº muertos
<b>Turismos</b>	195	131
<b>Furgonetas</b>	32	11
<b>Vehículo articulado</b>	16	3
<b>Motocicleta</b>	46	42
<b>Ciclomotor</b>	6	8
<b>Otros</b>	55	20

	VEHÍCULOS	%
Turismos	195	55,7%
Furgonetas	32	9,1%
Vehículo articulado	16	4,6%
Motocicleta	46	13,1%
Ciclomotor	6	1,7%
Otros	55	15,7%

#### Por tipo de vía

Vía	Nº accidentes	Nº muertos
Autopista libre	10	11
Autovía peaje	2	2
Vía autom. conv.	29	33
Carret	156	180
Otros	9	9

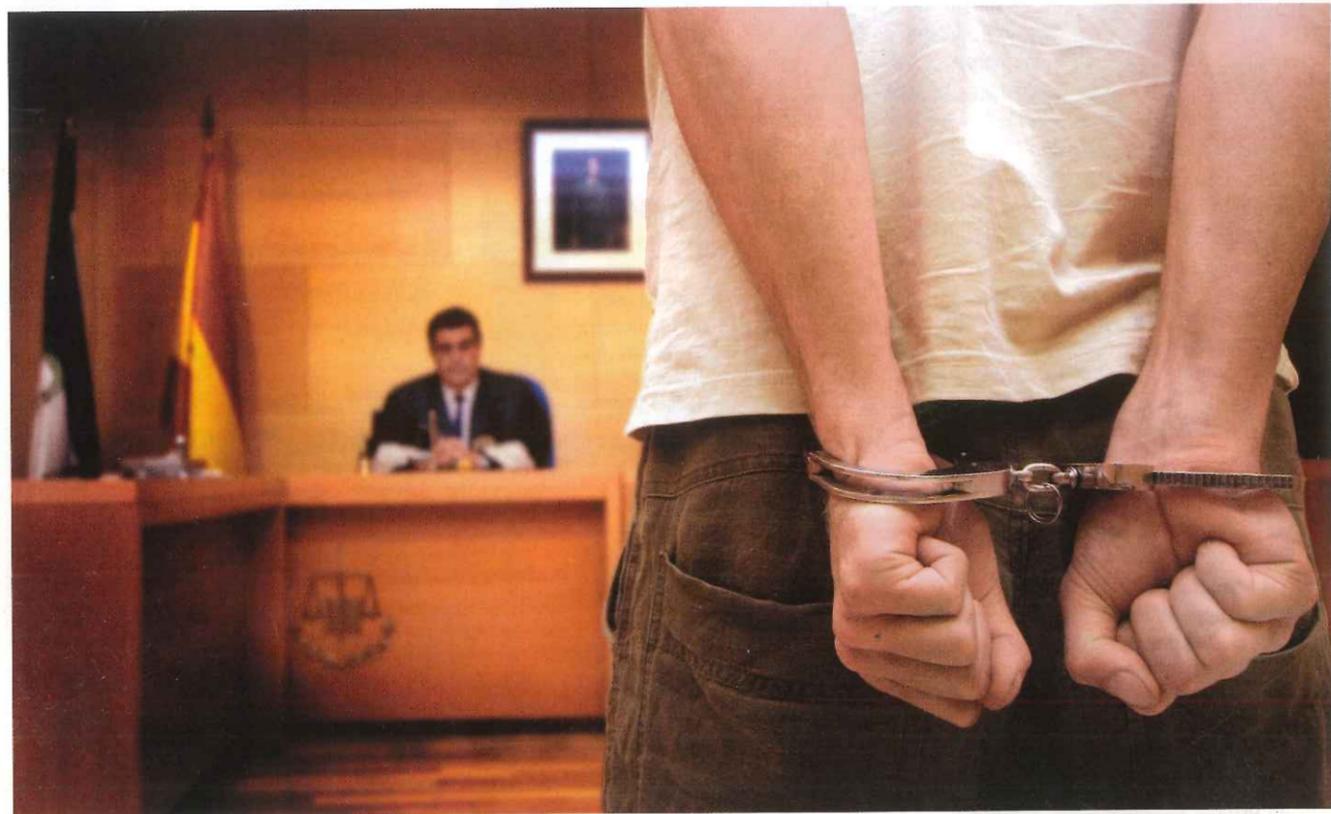
#### Por tipo de accidente

Nº accident.	Nº muertos
87 41,8%	Salidas de la vía 97 40,9%
89 42,8%	Colisiones 107 45,1%
19 9,1%	Atropello peatón 20 8,4%
13 6,2%	Otros 13 5,5%



Cárcel o trabajos en un hospital por circular sin permiso o con excesos concretos de velocidad y alcoholemia

# BATALLA A LA IMPUNIDAD



LUCIA RIVAS

Los grupos políticos han alcanzado un amplio acuerdo para reformar el Código Penal en materia de Seguridad Vial antes de que acabe esta legislatura y tipificar como delito penal superar unos límites de velocidad concretos, sobrepasar una tasa de alcoholemia determinada o circular con el carné retirado o cuando se han perdido todos los puntos.

**José Ignacio RODRÍGUEZ**  
Infografía: DÍRRIOS.

Los trabajos realizados en el seno de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso han permitido alcanzar un acuerdo para tramitar por vía de urgencia la reforma de los delitos de tráfico, por lo que podría estar en vigor el próximo otoño. Para entonces, el presidente de la citada Comisión, Jordi Jané, confía que el acuerdo logrado por seis grupos parlamentarios se amplíe a la "unanimitad" (faltan PP y PNV).

Con esta iniciativa se delimita y concreta a partir de qué límites de velocidad y tasa de alcoholemia se considera delito. Así, se tipifica co-

mo tal circular con un exceso superior a 60 km/h en vía urbana o de 80 km/h en carretera. Lo mismo ocurre por conducir con una tasa de alcohol de más de 0,6 mg por litro de sangre en aire espirado (1,2 gr/l en sangre). En ambos casos se castigará con penas de prisión de 3 a 6 meses o multa de 6 a 12 meses; o bien, trabajos en beneficio de la comunidad, ayudando a las víctimas de accidentes de 31 a 90 días; y, además, suspensión del permiso de 1 a 4 años.

Por otro lado, se incorpora como delito la conducción con el permiso suspendido temporalmente o de forma definitiva por la pérdida de todos los puntos y será castigado con penas de prisión de 3 a 6 meses, o multa de 12-24 meses y trabajos comunitarios 31-90 días y, en todo caso, la privación del derecho a conducir por

**SE PERDERÁ EL PERMISO DEFINITIVAMENTE SI LA PENNA DE CÁRCEL, QUE PUEDE LLEGAR A CINCO AÑOS, ES SUPERIOR A DOS**

## LOS CAMBIOS PRINCIPALES

Se concretan los delitos de velocidad y alcoholemia y se añade el de conducir sin permiso.

### Límites de velocidad

- Autopista/autovía: Más de 200 km/h.
- Carreteras de 90: Más de 170 km/h.
- Carreteras de 100: Más de 180 km/h.
- Vías urbanas: Más de 110 km/h

Prisión de 3 a 6 meses, o multa (\*) de 6 a 12 meses.

- Trabajos comunitarios (\*\*): 31-90 días
- Sin permiso: 1-4 años

### Alcoholemia

- Conducir bajo los efectos de alcohol con una tasa superior a 0,6 mg por litro de sangre en aire espirado (1,2 gramos de alcohol en sangre).

Prisión de 3 a 6 meses, o multa de 6 a 12 meses.

- Trabajos comunitarios: 31-90 días
- Sin permiso: 1-4 años

### Conducir sin permiso

- Conducir sin permiso por tenerlo suspendido temporalmente o por haberlo perdido al quedarse sin puntos.

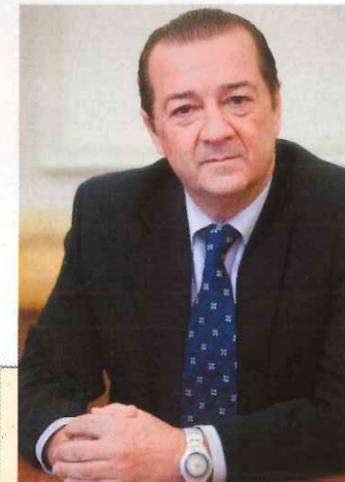
Prisión de 3 a 6 meses, o multa de 12 a 24 meses.

- Trabajos comunitarios: 31-90 días
- Sin permiso: 1-6 años

(\*) Entre 2 y 400 euros, en función del patrimonio y circunstancias económicas personales.  
(\*\*) Por ejemplo, ayudar a los servicios de emergencia o la atención a víctimas de accidentes.

un período de 1 a 6 años.

Las penas y consecuencias se incrementan notablemente y se añade la posibilidad de considerar instrumento del delito el propio vehículo, que podrá ser comisado. Otros delitos, como la conducción temeraria, negarse a las pruebas de alcohol o drogas y crear riesgo a la circulación también experimentan un endurecimiento, con penas de hasta 5 años de cárcel. En este sentido, cuando la pena sea superior a dos años, la proposición de Ley añade que supondrá la pérdida de vigencia del permiso o licencia para conducir. ♦



PAUL ALAN PUTNAM

**Bartolomé Vargas, Fiscal de Seguridad Vial**  
**"EL CONDUCTOR NECESITA SABER QUE LAS INFRACCIONES NO SON IMPUNES"**

- ¿Cómo valora la reforma del Código Penal?  
- La apoyo plenamente. El que haya una tramitación urgente para estos delitos significa que comienzan a priorizarse las cuestiones de Seguridad Vial. Va a suponer una respuesta penal de mejor calidad técnica, disuasoria y, por tanto, tendente a evitar víctimas y tragedias personales en las carreteras y ciudades y que otorgue mayor protección a los bienes jurídicos más fundamentales como son la vida e integridad física.  
- ¿Influirá en la reducción de los accidentes?  
- Creo que habrá una repercusión favorable en la disminución del elevado número de víctimas. Lo

que ocurre es que tratándose de normas penales no pueden hacerse valoraciones a corto o medio plazo. Tiene que entrar en vigor, interpretarse, traducirse en la instrucción de procedimientos y resoluciones. No caben valoraciones apresuradas. Además, la disminución de la siniestralidad vial necesita no sólo de un sistema sancionatorio eficaz y disuasorio sino también de una fuerte apuesta institucional en materia de prevención y educación.  
- ¿El miedo a la cárcel nos hará cambiar?  
- El conductor necesita saber que las infracciones de tráfico no son impunes. En la actualidad hay un sentimiento generalizado

de impunidad que propician las imprudencias y la inobservancia de las reglas del tráfico rodado. De ahí que las normas penales cumplan un papel pedagógico en el sentido de presionar la voluntad de los conductores y llevarla hacia una cultura de respeto a la ley ante la posibilidad de ser sancionados, incluso con cárcel en los casos más graves. Al mismo tiempo el Derecho Penal tiene una finalidad reeducadora tendente a que los conductores infractores vuelvan a la legalidad. En este sentido la reforma potencia la pena de trabajos en beneficio de la comunidad que tienen una marcada finalidad resocializadora.

## JORDI JANÉ I GUASCH

Presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso

### "UNA REFORMA DESDE EL CONSENSO Y LA MODERACIÓN"

La reforma del Código Penal es necesaria. A falta de concretar muchos aspectos, debe contemplarse también como pena la pérdida del permiso de conducción definitiva, con la obligación de volverse a examinar tal y como ocurre cuando se pierden todos los puntos. De no hacerlo así, podría resultar menos costosa una infracción penal que una administrativa y no se reforzarían los efectos disuasorios del nuevo permiso de conducción por puntos.

No obstante, esta reforma debe realizarse desde el consenso y desde la moderación. Debemos primar los trabajos en beneficio de la comunidad porque las penas de prisión no encajan bien en muchas de estas



conductas transgresoras, especialmente cuando no ha habido víctimas. También deberemos aplicar sentido común y ponderación en el establecimiento de los límites concretos de velocidad, dado que superar los mismos puede conllevar una actuación delictiva. Por tanto, debemos estar seguros que estos límites obedecen a lo que mayoritariamente se considera adecuado y creíble desde el conjunto de la sociedad. Sólo de esta manera conseguiremos que la reforma penal se acepte y produzca la necesaria tarea disuasoria y preventiva redundando en beneficio de la seguridad vial y de la prevención de accidentes de tráfico.

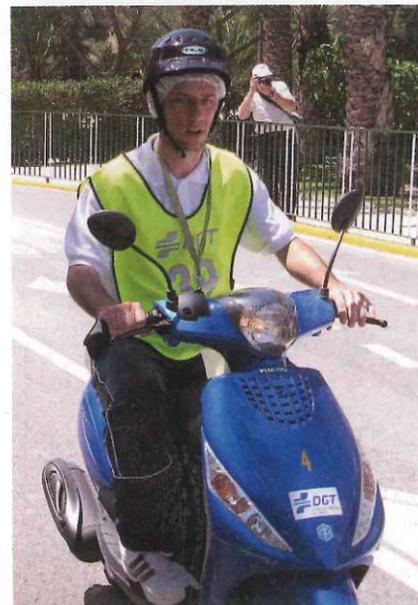


# LOS "VOLANTES" DEL MAÑANA

Del 11 al 13 de mayo se celebró en Elche (Alicante) el XLIII Concurso Nacional de Educación Vial en Parques Infantiles de Tráfico y XXIX de Seguridad Vial en Ciclomotor. Los representantes de Elche, tanto en categoría individual como por equipos, arrasaron, pero los futuros conductores dieron la talla.

res, pero, sobre todo, su educación vial sobre una pista y en convivencia con los demás conductores.

Los representantes del parque de Elche coparon los premios en todas las categorías, tanto en individual como por equipos, en una fiesta que para todos los participantes supuso la culminación del trabajo realizado a lo largo de los doce meses anteriores con sus profesores y los técnicos de la DGT. ♦



J.M.M.  
Fotos: Alberto J. CARRILLO GALINDO

Los futuros buenos conductores se reunieron, como cada año, en los concursos nacionales de Educación Vial (XLIII edición) y de Seguridad Vial en Ciclomotor (XXIX edición) que, organizados por la Dirección General de Tráfico (DGT), tuvieron lugar este año en la localidad alicantina de Elche. Los chicos mostraron sus habilidades y conocimientos sobre los karts, bicicletas y ciclomotor.

## LOS GANADORES

### XXIX Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor

#### Clasificación Individual:

- 1º Fernando Torres Marcos. Elche (Alicante)
- 2º José María Gómez López. Elche (Alicante)
- 3º Eduardo Bolado Yonte. Alpedrete (Madrid)

#### Clasificación por Equipos:

- Campeón: Elche (Alicante)
- Subcampeón: Alpedrete (Madrid)
- 3º clasificado: Alhama de Murcia (Murcia)

### XLIII Concurso Nacional de Educación Vial en Parques Infantiles de Tráfico

#### Clasificación Individual:

- 1º Eric Navarrete Caparrós. Elche (Alicante)
- 2º Cristian Soto Vicente. Elche (Alicante)
- 3º José María Verdú Perpiñán. Yecla (Murcia)

#### Clasificación por Equipos:

- Campeón: Elche (Alicante)
- Subcampeón: Yecla (Murcia)
- 3º clasificado: Teruel
- 4º clasificado: Alcobendas (Madrid)
- 5º clasificado: Torrepacheco (Murcia)
- 6º clasificado: Motril (Granada)



**1.200.000 MUERTOS.** Es la cifra de muertos anuales en el mundo. La ha ofrecido la Organización Mundial de la Salud, que dice que el tráfico es uno de los principales problemas de la humanidad. Además, entre 20 y 50 millones sufren lesiones, alrededor de 5 millones quedan discapacitados, son la primera causa de muerte en jóvenes entre 5 y 25 años y cada día mueren 1.100 menores. Y de continuar la tendencia actual, las cifras se incrementarán un 65% en 20 años. Para reflexionar.



**EJEMPLO.** El ejemplo que dan ciertos colectivos es muy negativo en materia de tráfico. Famosos que llegan a la cárcel, como Paris Hilton, por conducir bebida. Políticos que alardean de haber llegado a no sé qué destino en muy poco tiempo, incumpliendo claramente las normas de velocidad. Profesionales de la salud que, según una encuesta de la Universidad de Navarra, son los que más conducen bajo los efectos del alcohol. Corren, beben, no se ponen el cinturón... Unos "angelitos" cuyos comportamientos deberían tener mucho más rechazo social.



**POLÍTICOS.** Que el tema del tráfico y los accidentes esté tan a menudo en el Parlamento, en boca de los políticos, es un avance importante. Que se preocupen, se impliquen de verdad. Que hasta el propio Defensor del Pueblo haya llevado el asunto a la Comisión Mixta del Congreso, también. Que Enrique Múgica haya mostrado su preocupación incluso por los riesgos de enaltecer en los medios las hazañas de nuestros campeones de Fórmula-1 y de las motos, lo mismo. El debate siempre es positivo. Como dijo aquel, que hablen de mi aunque sea mal. Que se siga hablando.

## Mil razones



JESÚS SORIA

DIRECTOR

**D**ice la nueva campaña de la DGT que hay muchas razones para ponerse el cinturón de seguridad. O para colocarse el casco. O para no correr. O para no coger el volante si nos hemos tomado alguna copilla, si no somos conductores 0'0... Y nos ha invitado a elegir razones nuevamente este verano para que lo hagamos. Incluso nos ha dado algunas pistas para los que no estén muy por la labor de pensar: Para no quedarte parapléjico... Para no partirte la espalda... Porque puede ser la diferencia entre seguir vivo o no... Porque partirte la cabeza con la luna del coche no es un buen final... Por no escuchar los gritos de tu pareja... Porque acabar la vida en la carretera no mola nada... Son, sin duda, razones de peso. Pero seguramente hay otras muchas razones para no tomarse a broma la carretera, que cada año se cobra varios miles de vidas. Les recuerdo un dato: si todos los conductores y ocupantes de coches que sufrieron algún accidente el año pasado hubieran llevado el cinturón de seguridad, se habrían salvado nada menos que 360 vidas. 360 muertos, que es como si hubieran desaparecido poblaciones enteras de nuestra geografía como Jorba, Rubielos de Mora, Villamanrique de Tajo, Mazuecos, Bubián, Garganta del Villar, Senija, Ribiera de Pi-

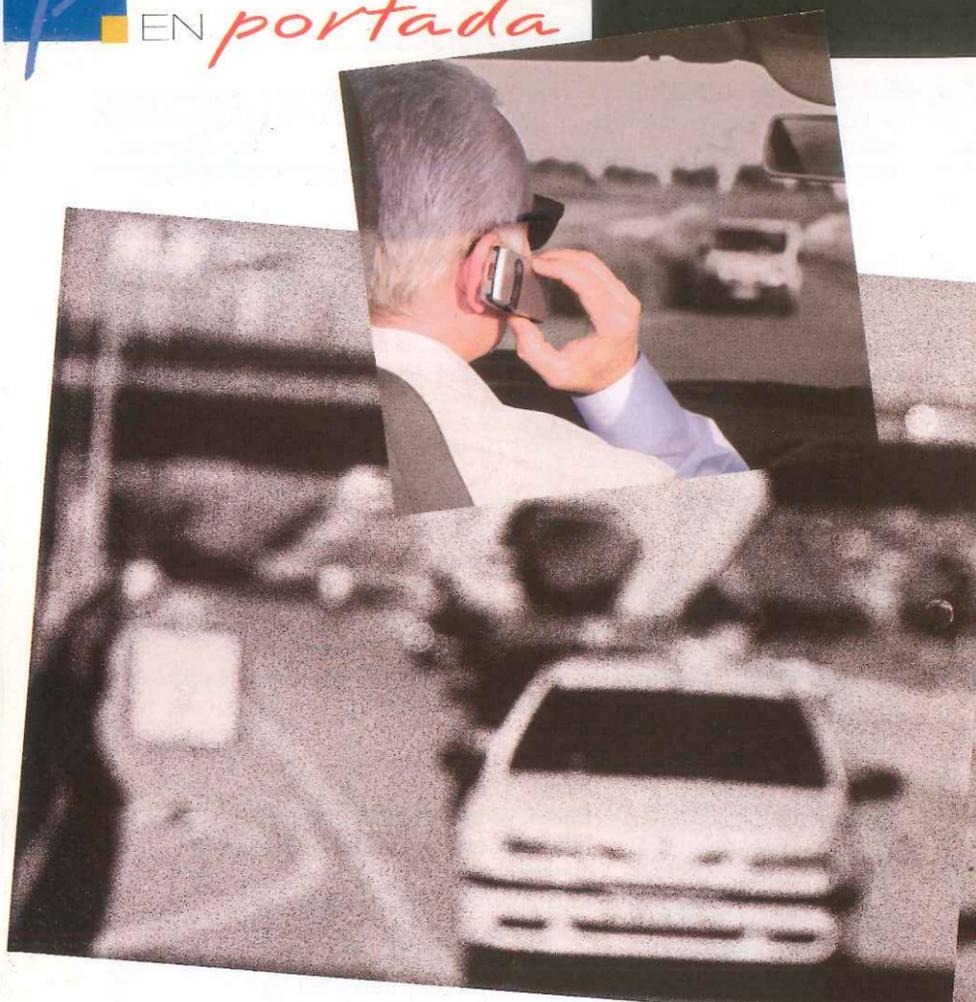


**PORQUE HACIENDA ESTÁ A PUNTO DE ENVIARTE LA DEVOLUCIÓN... PORQUE NO PUEDES PERDERTE EL INICIO DE LA LIGA... PORQUE TE QUEDAN MUCHOS DÍAS DE VACACIONES Y MUCHAS CERVEZAS...**

quin... ¿Se imaginan? ¡Ha desaparecido...! Por eso me parece un buen ejercicio de responsabilidad buscarse unas cuentas razones para no pasarnos este verano -ni nunca- con el acelerador. ¿Qué vamos a ganar? ¿Diez minutos? ¿Quince? Bueno, yo me he puesto a pensar y me han salido unas cuantas razones para ponerme el cinturón, no ir como Alonso por la N-III, y dejar la cerveza para mi chiringuito... Porque hay que comenzar el curso y comprar los nuevos libros a tus hijos, los uniformes... Porque no puedes perderte la Liga... Porque tu equipo sí dará la talla este año... Porque en Navidad sí te va a tocar el Gordo... Porque te quedan muchas vacaciones... Para poder ir por fin a los fiordos noruegos y a Roma...

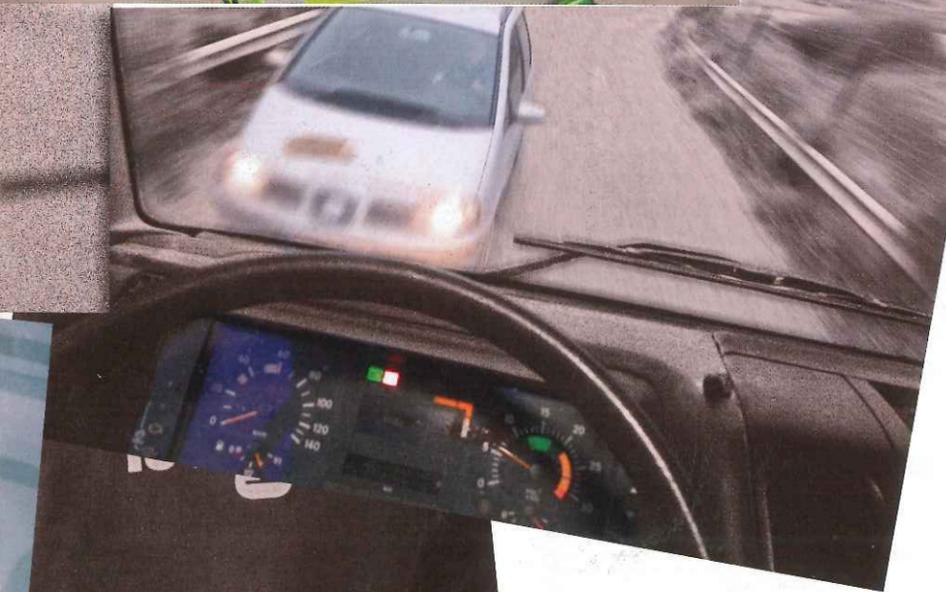
Porque no puedes renunciar a la fabada y a la paella que tanto te gustan... Porque quizá tu jefe sí está pensando en tu ascenso... Porque te esperan en el bar donde cada viernes te tomas las cervezas... Porque Hacienda está a punto de enviarte la devolución que te corresponde... Porque en unos meses vas a poder comprarte el nuevo coche que tanto desees... Porque tu partido necesita tus votos en las próximas elecciones... Porque tus amigos no podrán vivir sin tus chistes... Porque quizá este año sí encontrarás a la chica/chico de tu vida... ¡Como para no tomarnos la carretera en serio! ♦

Primer año del  
permiso por puntos:  
**467**  
muertos menos



# “LA GENTE ES MÁS PRUDENTE”

El balance del primer año del permiso por puntos se ha saldado con 467 muertos menos, el 14,3%, cifras mucho más positivas que las de otros países donde se implantó. Además, como dijo el Ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, los hábitos de muchos conductores han cambiado y se bebe menos, se usa más el cinturón... “La gente es más prudente”, dijo. En este reportaje recordamos las claves del sistema y recogemos la valoración de distintos los expertos.



**¿Qué es el permiso por puntos?**  
Es un título de confianza que permite conducir, pero está supeditado a disponer de un saldo positivo de puntos.



J.I. RODRÍGUEZ y J. SORIA  
Fotos: Paul Alan PUTNAM. Infografía: Diritos

Desde que se puso en marcha el permiso por puntos el 1 de julio de 2006, hasta el 1 de julio de 2007, han fallecido 467 personas menos que en el mismo período del año anterior. En números relativos, la disminución ha sido del 14,3%; o lo que es lo mismo, 1,28 fallecidos menos cada día. “Son resultados muy positivos del permiso por puntos, pero que no es una medida aislada y sí un conjunto de actuaciones que nos alejan de las cifras escandalosas que teníamos en 2003”, dijo el ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, en la presentación del balance.

Desde la puesta en marcha del sistema, 280.000 conductores –el 1% del censo– ha perdido un millón de puntos y en estos momentos se están tramitando 640.000 denuncias que supondrán la pérdida de más de dos millones de puntos. Casi el 40% de estas infracciones se deben a exceso de velocidad, el 15% a infracciones relacionadas con el uso del cinturón de seguridad o del casco, el 11,6% por alcoholemia y el 11% por el uso del teléfono móvil. No obstante, el ministro recalcó que los conductores están cambiando sus hábitos “y son más prudentes”. Según explicó con datos, se bebe menos (“hay más controles y sin embargo menos positivos”), se utiliza más el casco y el cinturón y la velocidad también ha disminuido. “Por eso hay 467 muertos menos”, dijo. Pero el ministro aseguró no conformarse y anunció medidas para seguir rebajando la siniestralidad y aumentar su eficacia, aunque advirtió de que en el segundo año de permiso, lógicamente, los resultados no serán presumiblemente tan positivos, tal y como ha ocurrido en otros países. Entre esas medidas se refirió a la tramitación de las multas y a una mayor inmediatez en la pérdida de los puntos, más radares fijos y móviles, más guardias civiles, más convenios con ayuntamientos para implantar el sistema de puntos y más medidas legislativas, como, por ejemplo, que conducir sin permiso pueda suponer la cárcel. “La colaboración ciudadana ha sido fundamental y ha admitido mayoritariamente, como desmues-



tran algunas encuestas". Se mostró orgulloso de que el colectivo de jóvenes haya supuesto tan solo el 18,7% de los infractores, muy por debajo de otros tramos de edad.

Además, informó de que más de 56.800 conductores han recibido una carta de la DGT (Dirección General de Tráfico) en la que se les avisa de que han perdido la mitad de su saldo de puntos. Y, como consecuencia de la

### ¿Con cuántos puntos partimos?

La mayoría parte con 12 puntos, pero los conductores con menos de 3 años de antigüedad, sólo cuentan con 8 puntos.



pérdida de todos los puntos -915 acumulan un saldo negativo de superior a 20 puntos-, a 358 conductores se les ha declarado la pérdida de vigencia de su permiso y se tramita la retirada a otros 1.018. Para recuperarlo, tendrán que esperar seis meses, superar un curso de reeducación y seguridad vial, y una prueba teórica.

Para la realización de estos cursos, desde el 1 de enero ya había abiertos 237 centros autorizados para impartirlos, atendidos por 767 profesores o formadores y 751 psicólogos. Hasta el momento se han realizado 292 cursos para recuperar puntos -a los que han asistido algo más de un millar de alumnos- y han comenzado los primeros para recuperar el permiso.

## 115 PUNTOS EN 44 INFRACCIONES



La Jefatura Provincial de Tráfico de Pontevedra dio la voz de alarma el pasado mes de marzo al constatar que un Lexus IS220D, sólo en esa provincia, había sido fotografiado en 28 ocasiones por los radares, aunque había 'huellas' de su paso infractor por otras carreteras gallegas, castellano-leonesas, zaragozanas y onubenses, que totalizaban 44 expedientes sancionadores, multas por más de 15.000 euros y 115 puntos de descuento. Las pesquisas para dar con su paradero condujeron a la Guardia Civil, a través del Registro Mercantil, al empresario R.M.A., propietario y conductor habitual del coche. En el informe que preparó la Guardia Civil para imputarlo ante el juzgado como autor de un delito continuado contra la seguridad del tráfico elaboró un detallado informe de las circunstancias en las que se produjeron los excesos de velocidad. Por ejemplo, en los 98 km que separan dos radares de la A-52 alcanzó una velocidad media de 196,4 km/h, el 63,7% superior el límite máximo.



## MULTI-REINCIDENTES: PERFIL PELIGROSO

Más de medio centenar de conductores han perdido 50 puntos o más, sobre todo por culpa de la velocidad. Además de otros "pecados" como no usar cinturón o casco y algún otro problema con el alcohol. Esta es una selección de 10 casos típicos.



**Jonatan M.G., 21 años, ningún permiso**  
Puntos perdidos: 231  
Núm. de infracciones: 61  
Sin permiso adecuado: 52  
Sin cinturón: 8  
Usar el teléfono móvil: 1  
Escenario infracciones: Sevilla y Huelva

**Juan G.L., 32 años, permiso B desde 2004**  
Puntos perdidos: 91  
Núm. de infracciones: 16  
Velocidad: 16  
Escenario infracciones: Sevilla

**Ezequiel M.N., 22 años, ningún permiso**  
Puntos perdidos: 70  
Núm. de infracciones: 17  
Sin permiso adecuado: 13  
Sin casco: 2  
Alcoholemia: 1  
Velocidad: 1  
Escenario infracciones: Sevilla

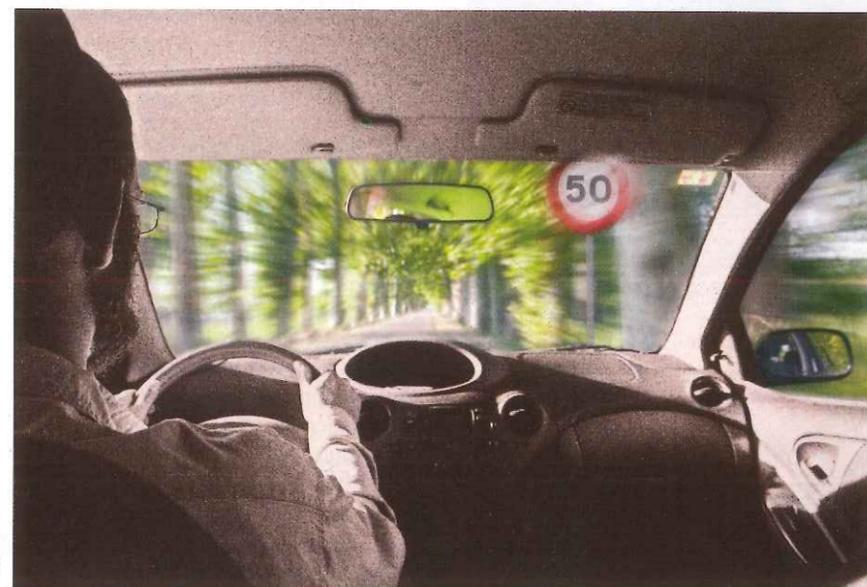
**José Ignacio L.I., 52 años, permiso B desde 1976**  
Puntos perdidos: 75  
Núm. de infracciones: 21 y 21 exceso de velocidad  
Escenario infracciones: Badajoz, Cáceres, Sevilla, Valladolid, Zamora, Madrid, Ávila, Cuenca

El 1 de julio de 2006, España puso en marcha el sistema del permiso de conducir por puntos, 15 años después de que lo hiciera Francia, 10 años después de Alemania, 3 años después que Italia, 4 que Luxemburgo, y más de 30 años después que el Reino Unido.

**SE INICIA LA RESTA.** La incorporación a este sistema se producía ante unos alarmantes datos de siniestralidad en nuestro país: en 2003, España tenía un índice de 128 muertos/millón de habitantes, lejos de los países como Holanda o Reino Unido (60 muertos por millón de habitantes), y más cerca

### ¿Por qué se pierden puntos?

Por cometer infracciones graves o muy graves pueden restarse 6, 4, 3 ó 2 puntos.



**Javier L.L., 33 años, licencia de ciclomotor/1990**  
Puntos perdidos: 81  
Núm. de infracciones: 21  
Sin permiso adecuado: 16  
Conducción temeraria: 1  
Velocidad: 4  
Escenario infracciones: Cantabria

**Miguel L.M., 28 años, permiso B año 2001, suspensión temporal del permiso en 2002**  
Puntos perdidos: 61  
Núm. de infracciones: 19  
Velocidad: 19  
Escenario de las infracciones: Ciudad Real, Madrid, Cuenca, Toledo y Valencia

**Joaquín L.T., 41 años, permiso B desde 1996**  
Puntos perdidos: 58  
Núm. de infracciones: 11  
Velocidad: 11  
Escenario de las infracciones: Sevilla

**Casto B.L., 25 años, licencia de ciclomotor**  
Puntos perdidos: 58  
Núm. de infracciones: 16  
Infracciones:  
Sin permiso adecuado: 9  
Sin casco: 5  
Sin cinturón: 1  
Escenario de las infracciones: Castellón y Valencia

### ¿Hay que pagar multa?

Además de perder puntos, por las infracciones graves hay que pagar entre 91 y 300 €, y posible suspensión del permiso de 1 a 3 meses; por las muy graves, de 301 a 600 € y, en todo caso, suspensión del permiso de 1 a 3 meses.



**Raúl F.S., 29 años, permiso B1 desde 1997**  
Puntos perdidos: 56  
Núm. de infracciones: 13  
Velocidad: 13  
Escenario de las infracciones: Murcia

**Javier Fernando Q.L., 23 años, licencia de ciclomotor desde 2002**  
Puntos perdidos: 51  
Núm. de infracciones: 17  
Sin casco: 17  
Escenario de las infracciones: Santa Cruz de Tenerife



## MEJOR QUE EN OTROS PAÍSES

El permiso por puntos ha tenido diferente evolución en otros países.

**FRANCIA:** Implantado en 1992, el primer año produjo un descenso de víctimas mortales del 5,6%.

**REINO UNIDO:** Nuevo impulso en 1995, con un descenso en el número de víctimas mortales del 1,1%.

**IRLANDA:** El primer año (2001), el descenso de víctimas mortales fue del 1,43%.

**ITALIA:** Se implantó el 1 de julio de 2003 y en ese año se redujo el número de muertos el 3,2%.

**DINAMARCA:** Se empezó en 2005, con un descenso del número de muertos del 14%.

**ESPAÑA:** Se puso en marcha el 1 de julio de 2006 y ese año el descenso de víctimas mortales fue del 7,6%.

de países recién incorporados a la Unión Europea como Estonia o Letonia (200 muertos por millón de habitantes), mientras que la media Europea era de 91 muertos por millón de habitantes.

Ante esta situación, España puso en marcha el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, entre cuyas medidas se encontraba la implantación del permiso por puntos, cuyos resultados



### ¿Cómo se recuperan puntos?

Podrá recuperar su crédito inicial de 12 puntos si transcurren dos años sin infracciones; pero si las infracciones por las que le quitaron puntos eran muy graves, tres años.



### MÁS DE 56.000 CONDUCTORES HAN RECIBIDO UNA CARTA PERSONAL DE LA DGT AVISÁNDOLES DE QUE HAN PERDIDO LA MITAD DE SU SALDO

a más de cuatro en 2006; y de un 4,3% de pruebas positivas al 2,4%.

**BAJÓ LA VELOCIDAD.** En cuanto a la velocidad, el porcentaje de vehículos detectados por los radares que sobrepasaba en autovía los 140 km/h ha pasado del 6,8% en julio de 2005 al 1,1% en julio de 2006 y al 0,8% en abril de 2007. Para conseguir estos resultados ha sido decisiva la instalación de 300 radares fijos y los 250 móviles de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Además, se espera que para finales de año existan 300 radares móviles y 500 fijos y el Consejo de Ministros ya ha aprobado los créditos necesarios

han situado a nuestro país en la media europea, lo que supone un avance muy importante, teniendo además en cuenta el aumento del número de desplazamientos, un crecimiento del parque de cerca de un millón de vehículos y medio millón el del censo de conductores.

Por ello, se plantea el permiso por

puntos como una herramienta más, no la única, para reducir la siniestralidad. Radares fijos, controles para verificar la tasa de alcoholemia y del uso del cinturón de seguridad... todos estos instrumentos cobran más fuerza con el permiso por puntos. Así, el uso del cinturón de seguridad ha pasado del 74% al 84,5% en los asientos delanteros; y del 50,5% al 63,5% en los ocupantes de los asientos traseros.

Y en cuanto al alcohol, se ha pasado de dos millones de controles preventivos en 2003

### ¿Cómo se ganan puntos?

No cometiendo infracciones durante tres años, obtendrá 2 puntos; y si pasan otros tres, se sumará otro punto extra, con lo que un buen conductor puede acumular hasta 15 puntos. El trámite es automático.



## 7 EXPERTOS VALORAN EL PERMISO POR PUNTOS

El 1 de julio se cumplió un año desde la implantación del permiso de conducir por puntos.

1. ¿Cómo valora los resultados?
2. ¿Cree que continuará descendiendo el número de víctimas?
3. ¿Serían necesarias otras medidas de apoyo?

#### JOSEP PÉREZ MOYA

Director del Servei Català de Transít

**"CREO QUE LOS ACCIDENTES CONTINUARÁN BAJANDO"**



1. Los resultados son positivos y dentro de lo esperado, aunque los ciudadanos no perciben su influencia ejemplarizante porque los plazos son muy largos.
2. Es el resultado del esfuerzo de todos y el permiso por puntos es un instrumento más de concienciación. Creo que los accidentes continuarán bajando.
3. Campañas de concienciación, educación básica en la escuela, en la red viaria, más vigilancia...

#### RAFAEL FERNÁNDEZ-CHILLÓN

Director General de CEA

**"SIN PUNTOS HABRÍA MÁS MUERTOS, PERO HACEN FALTA MÁS MEDIDAS"**



1. Sin carné por puntos habría más muertos, pero es una ingenuidad pensar que se iban a reducir drásticamente.
2. Serán necesarias, conjuntamente al carné por puntos, otras medidas.
3. Creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial que aglutine competencias dispersas, más vigilancia, un plan ambicioso de eliminación de los puntos negros, mucha más información y, sobre todo, más educación vial como asignatura obligatoria.

#### MIGUEL M<sup>a</sup> MUÑOZ MEDINA

Director del Instituto Mapfre de Seguridad Vial, presidente de AEC

**"HAY QUE SEGUIR MOVILIZANDO A LA OPINIÓN PÚBLICA"**



1. Cada accidente es una realidad excesivamente compleja como para tratar de encontrar en una sola medida las causas del descenso. Probablemente el permiso por puntos está detrás de ello, pero no se puede decir en qué proporción.
2. Por la misma complejidad no me atrevo a hacer ningún pronóstico.
3. Fundamentalmente, seguir movilizándolo a la opinión pública. Es ante todo una cuestión de comunicación.

### ¿Cada cuánto se puede hacer un curso?

Cada dos años (los profesionales, un año) y se pueden obtener hasta 4 puntos (nunca más de los perdidos) superando un curso de sensibilización y reeducación de 12 horas.



para poner en marcha el Centro Estatal para el Tratamiento de Denuncias Automáticas de León.

Por otro lado, el permiso necesitaba otras reformas, como la de los delitos de tráfico. Precisamente, se está tramitando por vía de urgencia el fijar una tasa de alcohol y un límite de velocidad para que sea delito, y que también se incluya conducir sin permiso. Asimismo, según Ramón Ledesma, subdirector general de Normativa y Recursos de la DGT, es preciso reformar el procedimiento sancionador: "No es admisible que las consecuencias de una alcoholemia se produzcan 8 meses después".

En definitiva, tal y como se ha puesto de relieve en la jornada "Balance de un año del permiso por puntos en España", celebrada recientemente en Barcelona, se ha conseguido reducir la mortalidad en las carreteras, aunque sólo es un instrumento más y hay que mejorar algunas cosas.

Para Bartolomé Vargas, Fiscal de Seguridad Vial, "la valoración ha de hacerse a medio o largo plazo, pero esti-

## ASÍ VALORAMOS EL PERMISO POR PUNTOS

Los conductores han destacado cosas positivas en el sistema

93%

Va a afectar positivamente a la sociedad

80%

Se muestra a favor y le gusta este sistema

77%

No percibe que el permiso por puntos se dirija principalmente a sancionar y a recaudar el dinero

57%



### Lo que más gusta

- Disminuye las infracciones.
- Aparta de la conducción a los más peligrosos.
- Aumenta la conciencia sobre la seguridad vial.
- Reduce los accidentes de tráfico.

### Lo que menos gusta

- Sólo un tercio ha hecho críticas al sistema muy bajas:
- Las infracciones contempladas y el número de puntos que se detraen por ellas.
- Las penalizaciones de puntos injustas, fundamentalmente las de aparcamiento.

(Fuente: Encuesta APAG/INTRAS)

mo que ha sido una medida necesaria para la prevención de la seguridad vial, aunque no es el único remedio y hay que poner en juego otros recur-



### ¿Qué hacer si se queda sin puntos?

Si quiere recuperar el permiso, deberá superar un curso de sensibilización de 24 horas y una prueba teórica, y empezará con un saldo de 8 puntos. Pero la primera vez tendrá que estar 6 meses sin conducir ó 12 en las siguientes (los profesionales 3 y 6 meses).

#### LUIS MONTORO

Catedrático de Seguridad Vial, Universidad de Valencia

**"EN UN AÑO HABRÁ MEJORES RESULTADOS"**



1. La accidentalidad ha descendido de manera considerable y el permiso por puntos ha tenido un peso importante.
2. Cada vez será más complejo disminuir las cifras, pero el impacto importante del permiso por puntos tendrá su punto más alto en un año.
3. Más vigilancia, que las ciudades se sumen al sistema, más rapidez en la tramitación de las multas y puntos, que los cursos de reeducación sean eficaces; y cambiar el Código Penal.

#### ANDONI ARRIOLA

Director de Tráfico del Gobierno Vasco

**"EL TEMOR A PERDER PUNTOS SE VA DISIPANDO"**



1. En el País Vasco ayudó al principio a consolidar la tendencia descendente de la accidentalidad y ahora el efecto está desapareciendo porque el temor a perder los puntos se va disipando.
2. Hasta ahora han disminuido gracias a hábitos cada vez más seguros; el permiso por puntos debe afianzarse para contribuir a ello.
3. Falta la inmediatez de la sanción y trasladar el estilo de los juicios rápidos al procedimiento sancionador.

#### ALFONSO PERONA

Secretario Ejecutivo de la Fundación RACC

**"ES PRIORITARIO PERFECCIONAR EL SISTEMA"**



1. Valoramos positivamente los resultados.
2. La tendencia a la baja debe continuar, pero no sólo apoyándose en el permiso por puntos, cuya principal virtud es que ha permitido que se hable de seguridad vial.
3. Es prioritario perfeccionar el sistema y debe completarse con otras medidas: mejora de los puntos negros, campañas específicas de concienciación dirigidas a colectivos, como el de jóvenes, etc.

#### TOMAS SANTACECILIA

Director de Seguridad Vial del RACE

**"EL RETO Y LOS BENEFICIOS ESTÁN AÚN POR LLEGAR"**



1. Era necesario disponer de este sistema, pero el reto y los beneficios del mismo están aun por llegar.
2. Llegará a su techo en breve y para poder reducir al 50% las víctimas son necesarios otros retos, como el de aumentar la seguridad pasiva de la vía en caso de accidente.
3. Aumentar las campañas de casco, cinturón y fatiga y destinar recursos a guardarrailas para motoristas y puntos negros.

## LAS INFRACCIONES MÁS HABITUALES

De las infracciones que restan puntos, éstas son las más frecuentes



### Velocidad

Infracción	Puntos
Sobrepasarla en más de un 50%, superando, al menos, en 30 km/h el límite	6
Exceder los límites en más de 40 km/h (salvo el caso anterior)	4
De 30 a 40 km/h	3
De 20 a 30 km/h	2



### Alcohol

Infracción	Puntos
Conducir con más de 0,50 mg/l en aire espirado (profesionales y noveles, más de 0,30 mg/l)	6
Entre 0,25 y 0,50 mg/l (profesionales y noveles más de 0,16 hasta 0,30 mg/l)	4



### Cinturón y casco

Infracción	Puntos
Conducir sin cinturón, casco u otros elementos de protección o dispositivos de seguridad obligatorios	3



### Teléfono móvil

Infracción	Puntos
Utilizar el móvil, auriculares u otros aparatos que dificulten la atención a la conducción	3



...sas de orden educativo, preventivo y de eficacia en la sanción". En todo caso, "la decisión final está en manos de los conductores y por ello la clave está en una adecuada concienciación y cultura en seguridad vial y respeto a la Ley y en que se cuente con los mejores medios materiales posibles".

**SUSPENSO EN CONOCIMIENTOS.** Según un estudio realizado por ARAG y el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), basado en 2.014 entrevistas sobre lo que opinan los españoles sobre el permiso por puntos, al 77% les gusta el sistema y el 77,5% está a favor de su implantación.

Aunque la gran mayoría de los conductores (92,4%) cree que su conocimiento sobre el permiso por puntos es adecuado, la mayoría (60,8%) no ha alcanzado el aprobado. Por ejemplo, son muy deficientes los conocimientos sobre las infracciones que restan puntos y cuántos; muchos desconocen cómo recuperar algunos puntos antes de agotar los 12 iniciales y sólo la mitad conoce la posibilidad de asistir a un curso de recuperación de puntos.

Igualmente, un 15,5% piensa erróneamente que hay que hacer un examen para recuperar algunos puntos, sólo un tercio sabe que se recuperan puntos si

### ¿Cómo es la prueba?

Consiste en rellenar un cuestionario tipo test de 30 preguntas, durante 30 minutos, admitiéndose hasta 3 errores. Si suspende, tiene dos oportunidades más, tras un ciclo formativo de 4 horas.



...pasa un tiempo sin infracciones y casi la mitad desconoce la posibilidad de obtener puntos extra que se suman a los 12 iniciales mediante un buen comportamiento al volante.

En definitiva, según Luis Montoro, director de INTRAS, "la aceptación del permiso por puntos es bastante masiva en la sociedad española". También cree el profesor Montoro que "es muy alta la confianza de los conductores en que pueda servir para mejorar la seguridad vial, pero su funcionamiento es bastante desconocido por una gran mayoría de conductores españoles".

Respecto de la opinión que tienen los conductores sobre la eficacia del permiso por puntos, el 92% cree que este sistema ha sido un factor clave en la reducción de accidentes el año 2006 y más del 80% cree que van a mejorar aspectos como el número de accidentes y de víctimas, el número de infracciones y de conductores "peligrosos", los hábitos de conducción y la concienciación de los conductores. No obstante, un 15% de los conductores es escéptico respecto a la eficacia del permiso por puntos. ♦

### ¿Cómo conocer el saldo?

Vía internet ([www.dgt.es](http://www.dgt.es)), mediante el DNI y la fecha de expedición del permiso de conducir. Para consultar los expedientes pida una clave en la Jefatura de Tráfico.



*Victimas de la moto:* La DGT elabora un plan contra la creciente siniestralidad de las dos ruedas

## SIGUEN AUMENTANDO

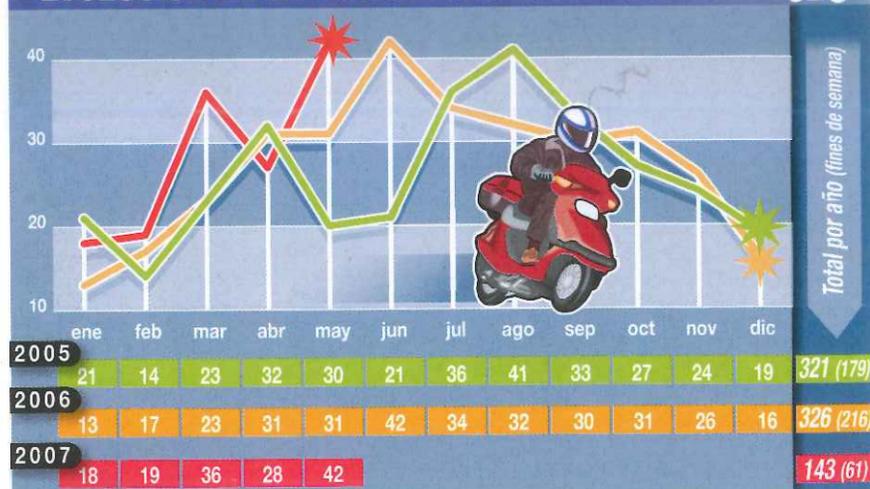
Los accidentes en moto han seguido aumentando por tercer año consecutivo. Hasta mayo han muerto casi 150 motoristas en las carreteras, un 24% más respecto al mismo período de 2006. Para frenar esta escalada de la accidentalidad de las dos ruedas, la DGT prepara un plan de actuación concebido para mejorar la seguridad en toda la red viaria y que contempla medidas de actuación sobre infraestructuras, usuarios y vehículos.

Carlos NICOLÁS FRAILE

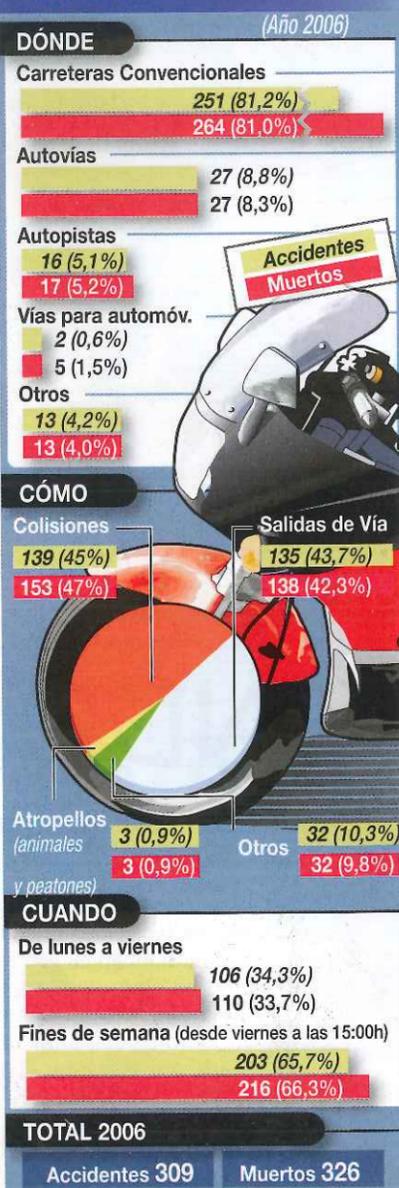
Fotos: Lucía RIVAS. Infografía: DLIRIOS

En contra de lo que ocurre con la accidentalidad y la mortalidad en carretera, en claro descenso, los accidentes mortales en moto siguen aumentando en España. En 2004 se invirtió el descenso de la siniestralidad de estos vehículos de los últimos años y, desde entonces, el número de muertos y heridos graves en carretera

## EVOLUCIÓN DE LA MORTALIDAD 2005- 2006-2007



## ACCIDENTES EN MOTO



## DOS DE CADA TRES MUERTES EN MOTO SE PRODUCEN EN FIN DE SEMANA

graves en carretera no para de crecer año a año, hasta llegar a 326 fallecidos en los 309 accidentes mortales registrados en 2006, contabilizados en las 24 horas posteriores a cada accidente. Unas cifras trágicas que, de seguir así las cosas, podrían aún empeorar al final de este año. Así lo auguran los datos parciales de 2007: en sólo cinco meses —de enero a mayo— han muerto 143 motoristas en carretera, es decir, 28 más que en el mismo período de 2006 (+24%) y 23 más que en 2005 (+19%). Y hay que destacar que, durante el último año y medio, la siniestralidad fue especialmente alta durante los fines de semana: dos de cada tres muertes (66%) se producen entre las 15.00 horas del viernes y las 00.00 horas del domingo. Por meses, junio, julio y agosto fueron los peores en 2006, con una media de 36 muertos mensuales. Y este año, con el verano todavía por delante, ya hemos igualado ese número en marzo pasado (en el que se celebró el Gran Pre-



## LA SINIESTRALIDAD DE LA MOTO, EN NÚMEROS

- El riesgo de perder la vida en accidente de moto es **20 VECES** mayor que en coche.
- El **69%** de los accidentes de moto en las carreteras estatales ocurrió en vías con una sola calzada (1999-2003).
- Los accidentes por salida de calzada en moto suponen un **50%** de los muertos y heridos graves.
- El **8%** de los vehículos implicados en accidente fue una moto (2005).
- 1 DE CADA 6** muertos y **10 DE CADA 100** víctimas viajaban en moto o ciclomotor (2005).
- Es el único medio de transporte cuyo número de muertos y heridos graves **ESTÁ CRECIENDO**.

mio de Jerez de Motociclismo) y lo superamos con 42 víctimas mortales en mayo, el peor mes de los últimos años. De hecho, el siniestro más frecuente, en la radiografía del accidente de moto en 2006, según el lugar en el que se produjo, cómo y cuándo, es una salida de la calzada con choque en una carretera convencional durante el fin de semana.

**UN PLAN PARA TODOS.** Para tratar de acabar con esta preocupante escalada de la siniestralidad de la moto, la Dirección General de Tráfico (DGT) ha diseñado el denominado "Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores" (PESVM), en consenso con otras instituciones del Estado (Ministerio de Fomento, Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, ayuntamientos de Madrid y Barcelona), además del sector privado (fabricantes de vehículos de dos ruedas, compañías aseguradoras, asociaciones de vendedo-

## ASÍ ES LA EQUIPACIÓN DEL MOTORISTA



**1. Casco**  
Fabricados en un tricompuesto de carbono, kevlar y fibra de vidrio. Los de competición son más ligeros..

**2. Botas**  
Protegen las espinillas y los tobillos. Las de Pedrosa tienen refuerzos metálicos en laterales y punteras.

**3. Espaldera**  
Protección contra lesiones de columna. En el mono de competición se llama *aleta dorsal*.

**4. Ropa especial**  
Protege del frío y las caídas. El mono de Dani Pedrosa es especial, confeccionarlo lleva 50 horas de trabajo.

**6. Guantes**  
Los de competición llevan refuerzos de titanio.

**5. Hombros, caderas y rodilleras**  
Integradas en el traje, protegen las articulaciones. En el mono de Pedrosa son de plásticos especiales muy resistentes.

## MOTORISTA EQUIPADO, MOTORISTA SEGURO

Por las propias características del vehículo, ir en moto requiere un buen equipamiento. "Es fundamental, la única medida de seguridad pasiva sobre la moto. El que monta en moto se cae, antes o después, y en moto no hay una 'jaula' de seguridad alrededor que te proteja" explica Juan Manuel Reyes, presidente de la asociación de usuarios 'Plataforma Motera'.

El casco es, sin duda, el elemento 'rey' en la equipación y no debe faltar a ningún motorista, pues es su seguro de vida sobre las dos ruedas. Un buen casco debe permitir buena visibilidad y movilidad de la cabeza. Y, por supuesto, debe estar homologado. Pero es también una protección contra salpicaduras, piedrecitas, insectos (muy abundantes en verano)... Un simple mosquito en la cara durante la marcha puede provocar un accidente. Del resto del equipamiento, destacamos la ropa adecuada (chaqueta y pantalón o mono), muy importante porque aísla del sol, frío, agua y, sobre todo, porque protege de las abrasiones producidas por el asfalto en caso de caída. Además, la ropa suele integrar refuerzos plásticos en codos, hombros, rodillas y espalda. Suele ser de cuero —el material más resistente y que utilizan los pilotos de competición— o cordura (textil). Completando el mono, las botas, con protecciones en espinillas y tobillos; y guantes, reforzados para evitar quemaduras en las manos. Y una novedad: un collarín bajo el casco, similar al 'hans' de los pilotos de Fórmula-1, para proteger el cuello de movimientos bruscos.

res de vehículos de segunda mano, clubes de automovilistas...) y los propios usuarios de motocicletas. El objetivo del PESVM es sentar las líneas de actuación para reducir los accidentes de motocicletas y ciclomotores en toda la red viaria, tanto en carretera como en ciudad.

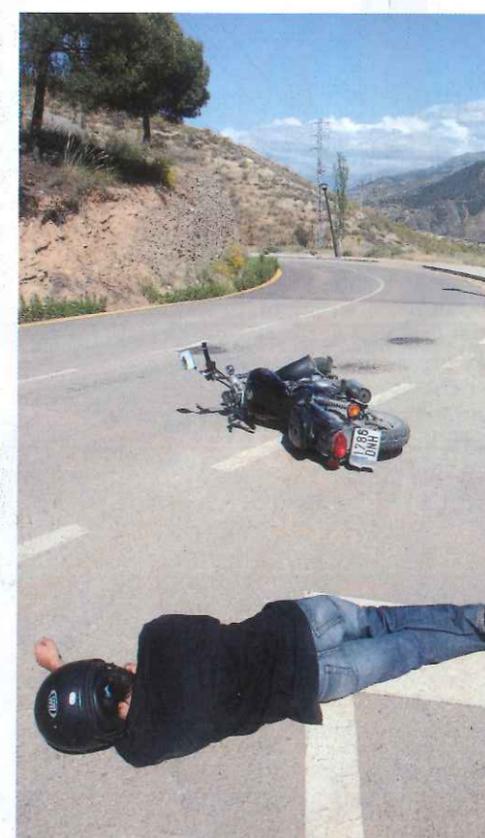
Tras un estudio previo de los accidentes de los motoristas, actualmente se están analizando todas las causas que pueden concurrir en situaciones de riesgo (destreza del piloto, prácticas de riesgo, escenarios de alta siniestralidad y medidas de protección). De este análisis saldrán las soluciones, un catálogo de medidas concretas, muy prácticas que, según las previsiones, estará listo para empezar a aplicarse a finales de este año.

### MÁS USUARIOS.

Pero la siniestralidad de la motocicleta no es sólo un problema en España, sino que tiene alcance continental: la moto es el único vehículo en el que ha crecido la mortalidad en la Unión Europea (UE) entre 1995 y 2004. En el resto de vehículos ha des-

cendido entre el 30 y 40%. Sin duda, el aumento del número de usuarios de las dos ruedas ha influido en repunte de la accidentalidad. Hay más motos y hay más accidentes. España es el tercer país de la UE —tras Alemania e Italia— con más de 4.000.000 de motos y ciclomotores (14,5%

del parque móvil) y en los últimos cuatro años, las matriculaciones de motocicletas se han disparado, pasando de menos de 125.000 unidades, en 2003, a 275.000, en 2006. Para Juan Manuel Reyes, presidente de la asociación de usuarios Mutua Motera, las claves están en que el abaratamiento de los seguros y la homologación del permiso de la clase A para titulares del B con más de tres años ha provocado que ahora haya "muchos motoristas jóvenes e inexpertos". Para Reyes, una de las soluciones pasa por "regular el acceso a la moto, hacerlo escalonado y con lógica, para impedir que un chaval de 18 años salga a circular con una moto de 160 caballos de potencia". ♦



Una nueva campaña recuerda a los jóvenes que alcohol y conducción son incompatibles

# SI CONDUCES, 0,0 ES LA ÚNICA ALTERNATIVA

La tercera parte de los jóvenes que salen 'de marcha' por las noches deja de beber una o dos horas antes de coger el coche para volver a casa. La mayoría cree que es suficiente para eliminar las huellas del alcohol, pero no saben que hacen falta muchas horas y mucho descanso para evitar riesgos en la conducción.



Marian GARCÍA RUIZ  
Foto: Lucía RIVAS, Infografía: Dliños

**N**o importa que sólo te hayas tomado una cerveza, un combinado o una copa de vino. El alcohol siempre deja huella, aunque no se traspase el límite legal. Según un estudio elaborado por Milward Brown para la Federación Española de Bebidas Espirituosas (FEBE), el 54% de los jóvenes que salen 'de marcha' no bebe nada si va a conducir. El estudio, basado en las entrevistas realizadas a 1.255 jóvenes, refleja además que un 7% sigue bebiendo sin control y que otro 33% deja de beber a lo largo de la noche. Este último segmento, en el que se sitúa un numeroso grupo de jóvenes, incurre en una doble equivocación: por un lado, creer que controlan y, por otro, pensar que los efectos del alcohol se pueden disipar en un par de horas. Este reportaje tiene como objetivo mostrar una vez más que beber y conducir es incompatible, porque el alcohol siempre deja en nuestro organismo una huella física

y mental que merma de forma muy importante la capacidad para conducir.

**SIEMPRE DEJA HUELLA.** La tasa de alcohol en sangre depende de muchas cosas: de la velocidad con la que se bebe, de la cantidad, de la ingestión de comida, de la edad, el peso y sexo del conductor, de la hora... En función de todas estas variables afectará más o menos. En este terreno, según el director de FEBE y portavoz de la Fundación Alcohol y Sociedad, Jaime Gil Robles, hay que hacer una especial mención a ese 10% de chicas de 18 a 20 años que intenta emular al grupo de chicos que beben y conducen. "El problema es que las chicas tardan más en metabolizar el alcohol, pero es difícil lanzarles un mensaje diferenciado".

También hay que prestar atención a los efectos de la resaca. Según Juan Carlos González Luque, asesor médico de la DGT, "tras una noche de copas, aunque el nivel de alcohol vuelva a cero, siempre aumenta la excitabilidad y la fatiga y decrece la capacidad de respuesta y control. Se ve afectada la capacidad de reconocer nuestras propias limitaciones y el estado de nuestras facultades". El exceso de confianza puede ser el arma más peligrosa.

**PREFIEREN MOVERSE EN COCHE.** Aunque en algunas ciudades españolas existe transporte público durante la noche (metro, autobuses nocturnos...), lo cierto es que el 64% de los jóvenes prefiere moverse en coche cuando sale 'de marcha'. Un 13% utiliza el taxi y el 12% se mueve a pie. Además, muchos jóvenes no conducen, pero viajan en un automóvil

## LOS NOC-TURNOS



La Federación Española de Bebidas Espirituosas (FEBE) ha lanzado una nueva campaña para promover la figura del conductor alternativo entre la gente joven. Esta campaña, denominada "Los Noc-turnos", recorrerá 14 ciudades españolas durante el presente año. Los monitores del programa visitan las zonas de botellón o 'de marcha' de las ciudades para captar a jóvenes conductores que quieran comprometerse a no beber durante esa noche. Les entregan vales para que beban refrescos y deben pasar cuatro controles de alcoholemia a lo largo de la noche. Al final, si los jóvenes conductores pasan todos los controles con éxito, reciben un vale de 20 euros para gasolina.

## LOS MITOS DEL ALCOHOL

Alrededor del alcohol han ido surgiendo falsas creencias. La realidad es ésta:

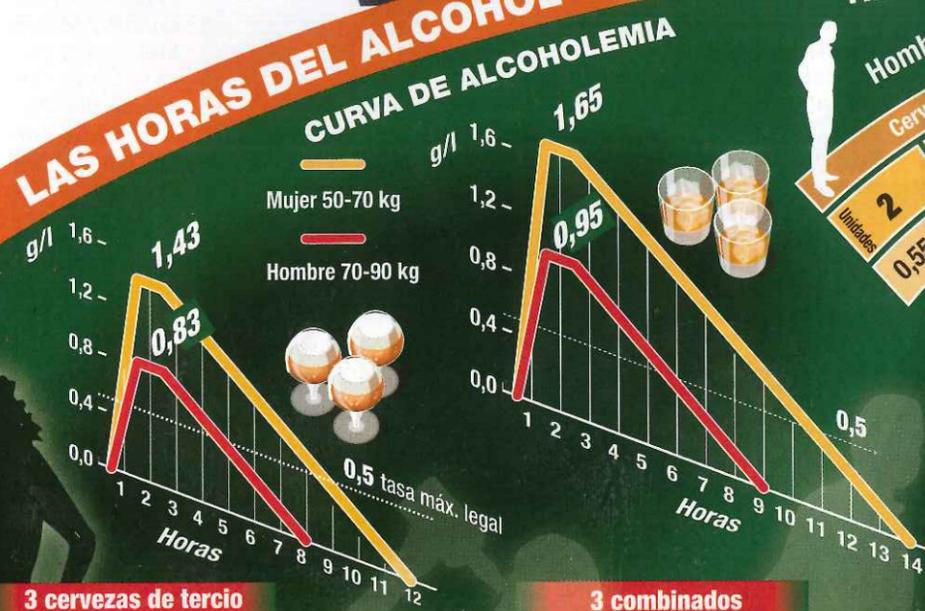
- No es un alimento, sólo aporta calorías.
- No sirve para combatir el frío.
- No es un estimulante, sino un depresor del sistema nervioso.
- No aumenta la potencia sexual, sino que la inhibe.
- No estimula el apetito ni el crecimiento.
- Si bebes a lo largo del día, el alcohol se acumula y si lo ingieres en la comida, pasa a la sangre, aunque más lentamente.
- No reduce la tasa de alcohol: comer chicles y caramelos, beber aceite, agua o café, fumar, consumir cocaína, hacer ejercicio, tomar clara de huevo, darse una ducha o echar una cabezadita...

cuyo conductor ha bebido. Así ocurre con un 32% de los jóvenes de esta encuesta realizada entre participantes en el programa "Conductor Alternativo", que consiste en elegir a un miembro del grupo de amigos para que no beba y se encargue de conducir. Este programa pretende evitar la conducción bajo los efectos del alcohol y fomentar una actitud responsable entre los jóvenes. Además, según Gil Robles, la figura del conductor alternativo provoca el "efecto ancla": "Los acompañantes beben menos cuando hay alguien abstemio porque la euforia es menor. Y el conductor, al no beber, tiene ganas de volver antes a casa".

El "Conductor Alternativo" es una campaña recomendada por la UE para luchar contra el fatal binomio alcohol y conducción y se centra en la población joven. Aunque no se pueden lanzar las campanas al vuelo, parece que el mensaje de unos y otros comienza a calar. Según datos de la DGT, durante el verano de 2006, el número de muertos de 15 a 24 años en accidente de tráfico bajó un 37% respecto al verano anterior.

"Apostamos por los más jóvenes para que, si no podemos curar algunas conductas, podamos prevenir otras -asegura Gil Robles-. Es un trabajo a largo plazo, con vista a los próximos 10 ó 15 años".

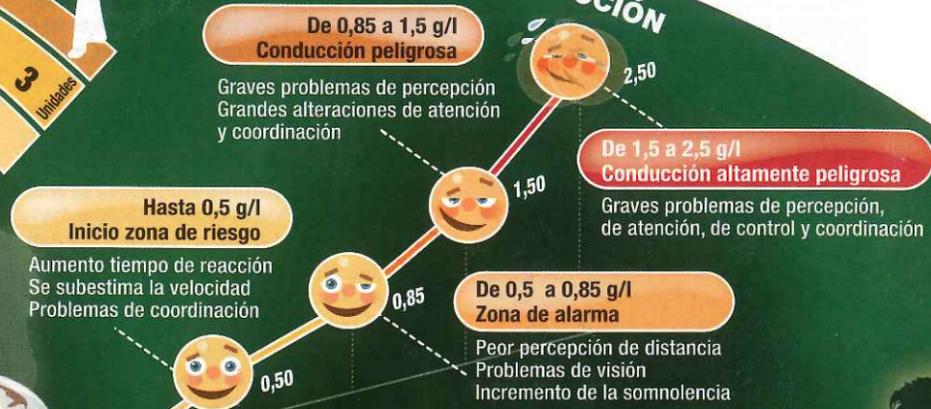
## LAS HORAS DEL ALCOHOL



## TIEMPO MÍNIMO EN DESAPARECER



## EFFECTOS SOBRE LA CONDUCCIÓN





Lesionados medulares previenen a los conductores en la última campaña de la DGT

## "NO CAMBIAS DE RUEDAS"

La última campaña de control de la alcoholemia de la DGT ha sido diferente a las anteriores. Esta vez los agentes de la Guardia Civil no estaban solos. Les han acompañado 110 lesionados medulares, que, desde sus sillas de ruedas, han advertido cara a cara a los conductores: "Conduce con cuidado, no bebas... o puedes acabar como yo".

Carlos NICOLÁS FRAILE  
Fotos: Paul Alan PUTNAM

**P**rimero viernes de junio. Seis y media de la tarde. Junto a una gasolinera de la A-2, todo está preparado para iniciar un control de alcoholemia. Llegan los primeros coches y, tras los formalismos de la prueba, el guardia cede su sitio a un voluntario de la Asociación de Lesionados Medulares (ASPAYM) en silla de ruedas. A través de la ventanilla del vehículo, se presenta al sorprendido conductor: "Sólo quiero pedirte que conduzcas con cuidado. Si no lo haces, puedes acabar como yo, en una silla de ruedas".

Así transcurrió la campaña especial de la DGT y TISPOL (la red europea de policías de tráfico), para intensificar del 4 al 17 de junio el control de la alcoholemia de conductores de toda Europa bajo el eslogan, "Porque la única tasa segura para conducir es 0,0 gr/l". Sólo

en España, se realizaron más de 356.000 pruebas de alcoholemia en horas nocturnas y también diurnas en más de 800 puntos de control. En total, hubo casi 4.500 positivos (1,26%). Pero esta vez no sólo fue soplar en el alcoholímetro y sancionar al conductor con más de 0,25 mg/l (0,15 para noveles y profesionales). Hubo más. En esos catorce días, 110 voluntarios de ASPAYM colaboraron con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en puntos de control en 20 provincias.

Es sabido —o debería serlo— que el alcohol altera la percepción del conductor. En 2006 murieron más de 4.000 personas en accidente y en muchos el alcohol fue el desencadenante. Pero, además, miles quedan heridos graves —en 2006, unos 21.000—, muchos con lesiones irreversibles como las de médula espinal.

En España, según ASPAYM, se producen 1.000 nuevos lesionados medulares cada año (el 70-80% por accidentes de tráfico) y una gran número varones

## LESIONADOS MEDULARES, PROTAGONISTAS DE LA CAMPAÑA

JOSÉ MARÍA ORDEJÓN (49 años)

**"Esta lesión ha cambiado toda mi vida"**

José María no puede caminar desde que tuvo un accidente en Lanzarote hace 27 años. Viajaba con una conductora bebida, pero él no lo sabía. "La carretera era mala, tomamos una curva a 120, nos salimos y dimos varias vueltas de campana. Yo iba sentado detrás, entonces los coches no tenían cinturón en los asientos traseros. Quedé aprisionado contra el asiento delantero. Una chica que viajaba junto a mí salió disparada por la ventanilla. Esta lesión ha cambiado toda mi vida. Me encantaba bailar, jugar al fútbol...". Se ha prestado voluntario para hablarle a los conductores en este control de alcoholemia,



pero prefiere no contar su caso: "No hace falta, creo que es suficiente con que me vean y les diga que vayan con cuidado si no quieren acabar como yo, en especial a los más jóvenes. En esas edades creemos que somos inmortales". ●

LUIS MANUEL PÉREZ (36 años)

**"La familia también sufre las consecuencias"**

Luis solía conducir y era aficionado a la moto. Reconoce haber hecho todo tipo de locuras cuando era más joven y ya tuvo algún accidente antes del que le dejó en silla de ruedas. "Me quedé en silla de ruedas en el más tonto: dando marcha atrás, caí por un



barranco de 40 metros con el coche. Antes de llegar abajo, abrí la puerta y salté afuera y caí sobre una piedra. Me fracturé varias vértebras, costillas... Y demasiado bien estoy: podría haberme matado". Luis destaca que él no es el único que ha sufrido las consecuencias. "La familia también sufre las consecuencias de los accidentes. Tu lo asumes porque es tuyo, pero a los padres, esposa, amigos... les viene impuesto". Para Luis, respetar los límites de velocidad y no beber alcohol es básico cuando conduces. "Les he dicho a los conductores que estar en silla supone montones de problemas: si vas al cine o a tomar una copa y hay 5 escalones, te tienen que estar subiendo y bajando... Hay muchas barreras". ●

### 2000-2006: MÁS CONTROLES, MENOS POSITIVOS

Las alcoholemias positivas detectadas en los controles de alcoholemia se han reducido a la mitad en los últimos seis años, pese a que el número de controles son actualmente más del doble. Esta es la evolución:

	Total controles	Positivos
2000	1.762.375	4,99%
2001	1.821.644	4,82%
2002	1.909.205	4,29%
2003	2.081.408	3,94%
2004	2.743.619	3,16%
2005	2.302.896	2,57%
2006	3.860.626	2,47%

que quedan parálíticos muy jóvenes, entre los 15 y 30 años. Así, en ASPAYM surgió la idea de colaborar con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para mostrar a los conductores que conduciendo de forma irresponsable ponemos en riesgo nuestras vidas y las de otros. Un riesgo enorme pero 'invisible', pues nadie cree realmente que le pueda tocar. Para Alberto de Pinto, presidente de ASPAYM, la combinación de alcohol y velocidad al volante es "una oposición al hospital". Y apunta: "No queremos que nadie pase por lo que nosotros hemos pasado". De hecho, el lema de ASPAYM en esta campaña es 'No corras, no bebas... no cambies de ruedas'. "Si hace 35 años alguien me hubiera multado con 2.000 ó 3.000 euros y trabajos sociales, probablemente hoy no estaría en silla de ruedas", asegura Pinto. ◆

ÓSCAR UTRILLA (30 años)

**"No merece la pena jugársela, puedes acabar en estas condiciones"**

Oscar tiene 30 años y quedó lesionado en un accidente de moto a los 18: había gravilla en la calzada, se salió, se dió un golpe seco en la espalda y se fracturó la columna. "No merece la pena jugársela en la carretera, porque puedes acabar en estas condiciones. Creo que las personas que me ven en silla de ruedas y saben lo que me pasó, se conciencian al momento. Debería haber más controles en las carreteras para que la gente pensara que si van mal, les van a pillar". ●



RAFAEL (58 años) conductor

**"Las limitaciones tienen que estar en nuestra cabeza"**

Rafael se dirigía en su coche familiar a repostar y la Guardia Civil le ha dado el alto. Después del control, ha estado charlando unos minutos con uno de los voluntarios de la Asociación de Lesionados Medulares y cree que el mensaje de estas personas puede calar. "Sí, te das cuenta de que hay que ir con cuidado. Te puede pasar a ti". No obstante, es optimista y cree que los conductores vamos tomando conciencia. "Está muy bien salir e ir a fiestas, pero con cabeza. Por ejemplo, mi hijo de 28 años se turna con los amigos para que conduzca el que no bebe. Eso es algo que nosotros no hacíamos a su edad". Para Rafael las limitaciones "tienen que estar en nuestra cabeza", pues no merece la pena correr riesgos. "Hay que llegar a viejo y vivir la vida, que es lo más bonito, en todas sus etapas". ●

**FEDERICO FERNÁNDEZ,**  
subdirector general de Gestión  
del Tráfico y Movilidad de la DGT



## “LA MITAD DE LOS CONDUCTORES SUPERA LA VELOCIDAD TOLERADA”

Tiene permanentemente un ojo en papeles, estudios, soluciones para el tráfico, puntos negros, radares, carreteras alternativas... y el otro en las pantallas que radiografían al segundo la situación de cientos de puntos de las carreteras. Y en verano su actividad se vuelve más frenética, aunque, como dice, afortunadamente, no todos salimos el 1 de agosto. Es Federico Fernández, subdirector general del Tráfico y Movilidad de la Dirección General de Tráfico.

Jesús SORIA / José I. RODRÍGUEZ  
Fotos: Paul Alan PUTNAM

**V**a de aquí para allá y es difícil mantenerle diez minutos centrado en las preguntas. Sus teléfonos, incluido el móvil, no paran de sonar. Son las ocho y poco de

la mañana...

- Muchos españoles están a punto de salir de vacaciones. ¿Qué supone el verano para la DGT?

- Es una etapa complicada, la época en la que se mueven más automóviles, aunque en un período amplio y, además, han cambiado los hábitos. Ya no coincidimos todos en salir el 1 o el 15, ni regresamos el 31 de agosto... por cierto, un buen día para volver.

- ¿Cuáles son los momentos más difíciles hablando de seguridad?

- No todos los fines de semana o puentes del verano son iguales. Por ejemplo, durante el fin de semana ante-

rior y posterior al 1 de agosto se produce un volumen crítico de desplazamientos —aproximadamente el 30% del total del verano—, que, además, se junta con la fase del paso del Estrecho de muchos emigrantes; también el 15 de agosto, día de la Virgen, fiesta en la mayoría de los pueblos de España, de fiesta en fiesta, a altas horas de la madrugada, con el problema del alcohol...

- ¿Son más peligrosos los desplazamientos cortos?

- En el viaje al lugar de vacaciones, el conductor se concienza más, prepara el viaje, el coche, todo el mundo se pone el cinturón, la sillita... En los cortos se baja la guardia, sin cinturón, con unas cervezas...

- ¿En qué se ha notado la entrada en vigor del permiso por puntos?

- Sobre todo en el uso de carriles y en la velocidad. A través de las cámaras vemos en los tramos rectos una hilera de coches por el carril derecho, ligeramente por encima de la velocidad límite, y pocos por el izquierdo. Cuando se circula a esa velocidad similar, las necesidades de adelantamiento son menores y se produce un fenómeno de calma del tráfico; hay menos riesgo y la capacidad de la carretera aumenta. La velocidad media ha descendido en torno a un 3-4% en carretera; teniendo en cuenta que, según la UE, reducir el 1% la velocidad media supone la reducción del 3% en el número de accidentes, ese dato podría explicar por sí mismo la disminución de los accidentes.

- ¿Muchos superan el límite?

- Aproximadamente el 50% de los conductores, aunque por muy poco. Pero lo que sí ha disminuido de una forma mucho más acusada es el “percentil 85”, es decir, la velocidad —entre 150 y 160 km/h— que sólo es superada por el 15% de los vehículos. La diferencia de ir a 120 ó 150, supone incrementar la energía cinética en el 56%.

- ¿Hay que mantener los límites? ¿Hay que modificarlos?

- En ningún lugar de Europa o del mundo parece viable aumentarlos, aunque quizá sería conveniente adaptarlos a las circunstancias, porque no es lo mismo circular en condiciones normales que con escasa visibilidad o poca adherencia. Por lo tanto, a mí no me parecería descabellado establecer una diferencia de velocidad en autovía y autopista, como pasa en Francia, entre el día o la noche.

- ¿Qué opina del conductor captado por un radar a 260 km/h y absuelto por el Juez? ¿Es una anécdota?

- Lamentablemente no lo es y el problema reside en la falta de objetivización de determinadas actitudes y com-



“**NO SE PUEDEN CONSTRUIR CARRETERAS PARA LOS MOMENTOS PUNTA; LA CUESTIÓN NO ES CONSTRUIR MÁS, EL PROBLEMA ES MANTENERLAS**

**EN EL DESPLAZAMIENTO LARGO DE VACACIONES EL CONDUCTOR SE CONCIENTA MÁS. LO MALO SON LOS VIAJES CORTOS, SIN CINTURÓN, CON UNAS CERVEZAS...**



**LA VELOCIDAD HA DESCENDIDO EN TORNO A UN 3-4% EN CARRETERA Y, SEGÚN LA UE, CADA 1% DE REDUCCIÓN SUPONE BAJAR LOS ACCIDENTES UN 3%.**

**RADARES: EXISTE UNA RELACIÓN DIRECTA ENTRE MÁS VIGILANCIA Y MEJORAS EN LA SEGURIDAD VIAL.**”

portamientos. En Francia existe el delito de alta velocidad para todo aquel que supere en 50 km/h el límite, en línea con las modificaciones previstas aquí. En esa misma carretera por la que ese señor iba a 260 km/h, dos meses después un guardia civil de tráfico que realizaba un control de velocidad, murió atropellado.

- Se instalan radares en vías convencionales ¿Disminuirán los accidentes?

- El control de estas carreteras es mucho más complicado, por el gran número de kilómetros y unos cuantos radares más no bastan. Lo que puede tener influencia decisiva es que todos los conductores se conciencien de que tienen que respetar las limitaciones.

- Si hubiera más radares, ¿cambiarían mucho las cosas?

- Existe una relación directa, demostrada en muchos estudios, entre una mayor vigilancia y mejores los resultados en seguridad vial. Pero no es una relación lineal. Si se incrementa esa vigilancia un 50%, la seguridad vial mejora, pero no un 50%.

- ¿Resultan eficaces para combatir los puntos negros?

- Hay muchos puntos negros por exceso de velocidad en cuyas inmediaciones se instaló un radar y dejó de serlo. Pero no hay que achacarlo sólo al radar, sino a un conjunto de medidas correctoras.

- ¿Nuestras carreteras disponen de suficientes elementos de protección?

- La sociedad se gasta cientos de millones de euros para proteger la vida de los motoristas en caso de accidente, pero sirve de poco si, por ejemplo, el motorista no lleva el casco o va a una velocidad muy alta.

- ¿El estado de las carretera sigue teniendo mucha importancia en la accidentalidad?

- En España han mejorado mucho las carreteras, su pavimento, el trazado, sobre todo las importantes. Aunque no es el caso de las secundarias, cuyo principal problema son los accidentes por salidas de la vía. Se deben tomar medidas, pero no todas las Administraciones competentes (comunidades autónomas, ayuntamientos, diputaciones...) tienen la misma preocupación por la seguridad vial.

- ¿El mantenimiento es una asignatura pendiente?

- La cuestión no es construir carreteras, y menos para los días punta, el problema es mantenerlas. Los países más avanzados construyen poco y mejoran y mantienen mucho, pero aquí seguimos con la idea de que es preferible estrenar que arreglar y mantener. ♦



► De la adecuada actuación de todos los servicios de emergencia depende la vida o secuelas de los heridos.

## Más medios, más coordinación y más formación, principales necesidades LOS POLÍTICOS EXAMINAN LAS EMERGENCIAS

Mejorar los tiempos de respuesta, la coordinación de todos los servicios de urgencia, así como la atención sanitaria y psicológica, tanto a las víctimas como a sus familias, fueron algunas de las propuestas que se pusieron encima de la mesa en la última reunión de la Comisión de Seguridad Vial, cuyo objetivo fue estudiar la situación de los servicios de emergencia en nuestro país.

Mercedes LÓPEZ  
Fotos: Bomberos de Palma

**M**ejorar los tiempos de llegada al lugar del accidente, la coordinación de todos los servicios que intervienen, así como la atención sanitaria y psicológica tanto a las víctimas de accidentes como a sus familias fueron algunas de las propuestas que salieron de la última reunión de Comisión sobre Seguridad Vial y Accidentes de Tráfico que, bajo la presidencia del diputado de CIU Jordi Jané, reunió expertos y políticos para estudiar la situación de los servicios de ur-

gencia y emergencia en nuestro país. Según un informe del Automóvil Club Alemán (ADAC), unos servicios de emergencia adecuados podrían disminuir el número de muertos en un 11% y el de discapacitados en un 12%.

Se planteó la necesidad de mejorar los tiempos de llegada al lugar del accidente. Tiempos que, según un estudio realizado en 2004 por el Observatorio Nacional de la Seguridad Vial, estaban entre 25 y 38 minutos. Pere Navarro, director general de Tráfico, explicó que, tanto la DGT como el Ministerio de Sanidad y Consumo están realizando estudios para conocer la situación actual y establecer una serie de recomendaciones. En algunos países europeos están regulados por ley los tiempos máxi-

**UNOS SERVICIOS DE URGENCIA EFICACES PODRÍAN DISMINUIR UN 11% EL NUMERO DE MUERTOS**

mos de llegada. En España, Andalucía ha establecido como objetivo que el tiempo de respuesta no sea superior a 20 minutos en carretera y a 10 minutos en zona urbana.

**EL SISTEMA 'E-CALL'.** La utilización de nuevas tecnologías, concretamente del sistema 'e-call' —un dispositivo que pueden incorporar los coches y que mediante el GPS es capaz de alertar automáticamente en caso de accidente—, fue otra de las peticiones realizadas en el contexto de la Comisión. Rafael Fernández, presidente de CEA, en este sentido, señaló que el Parlamento Europeo está intentando que este dispositivo sea obligatorio en todos los vehículos nuevos a partir de septiembre de 2009. España no ha podido incorporarse a este proyecto europeo, según informó Navarro, porque aún no se cuenta con la conformidad de todas las comunidades autónomas, que son quienes tienen las competencias en la materia.

Otro punto clave es la atención a los heridos. Salvador Espinosa, director médico de SESCAM (Servicio Médico de Castilla-La Mancha), explicó que "existe la mortalidad evitable: entre un 10 y un 25% de los fallecidos se salvarían si recibieran la atención adecuada en el lugar del accidente". Para ello, dijo que sería necesario incrementar los recursos, mejorar las infraestructuras y crear una especialidad de enfermería y medicina de urgencias. El director médico del RACC, Francesc Bonet, añadió que es necesaria la creación de un cuadro de atención inmediata en los hospitales, "puesto que desde el herido llega hasta que recibe un primer diagnóstico pueden pasar hasta 40 minutos".

Por último, Mar Cogollos, presidenta de AESLEME, reclamó la formación de los ciudadanos para que sepan qué hacer en caso de que presencien un accidente, para evitar la figura del 'buen samaritano', responsable, según algunos estudios, del 25% de las paraplejías. ♦

### SUBE EL NÚMERO DE LLAMADAS AL 112



El 61% de los ciudadanos acude al 112 en caso de emergencia, según una encuesta realizada por la DGT en diciembre de 2006. Este porcentaje es superior al obtenido un año antes, que se situó en el 54%, aunque aún estamos muy lejos de alcanzar las medias europeas, superiores al 90%. Por ello se considera necesario promover y potenciar el uso del 112 como número de llamada preferente en caso de accidente. La encuesta pone de manifiesto la diferencia entre las distintas comunidades autónomas. Así, La Rioja, Madrid, Murcia, Navarra, País Vasco, Extremadura y Ceuta son las que reciben más llamadas en el 112, entre un 70 y 80%. Mientras, los ciudadanos de Galicia (33%), Melilla (40%), Andalucía (37%), Illes Balears (25%) y Cataluña (38%) son los que menos acuden al 112.

### UN DECÁLOGO DE PROPUESTAS



**112.** Promover y potenciar el uso del 112.

**FORMACIÓN** de los ciudadanos para que sepan qué hacer y qué no cuando presencien un accidente.

**E-CALL.** Incorporar este sistema de llamada automática de emergencia en todos los vehículos.

**COORDINACIÓN** entre todas las Comunidades Autónomas.

**PROTOCOLO.** Fijar protocolos de actuación de todos los servicios que intervienen "in situ" en los accidentes de tráfico.

**TIEMPOS.** Establecer tiempos de llegada de los diferentes servicios al lugar del accidente.

**"E-RESCUE".** Un programa para que los bomberos tengan un conocimiento técnico completo de los equipamientos de todos los vehículos.

**TRASLADO** de los heridos (en ambulancia o helicóptero) en el medio más eficaz y eficiente, al centro hospitalario más próximo y adecuado.

**ESPECIALISTAS.** Formar especialistas en enfermería y medicina de urgencias.

**PSICÓLOGOS.** Generalizar la asistencia psicológica a víctimas y sus familiares.



### ALCOHOL

#### TEST A TODOS LOS CONDUCTORES HERIDOS



Cambiar la actual normativa para que a todo conductor implicado en un accidente de tráfico que sea ingresado en un hospital se le realicen las pruebas que determinen su nivel de alcohol o drogas en sangre fue una de las propuestas que Pere Navarro, director general de Tráfico, realizó en la Comisión sobre seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico. Actualmente, en nuestro país es necesaria la conformidad del herido o la ob-

tención de la correspondiente autorización judicial mediante solicitud de los agentes de la autoridad. "Una formalidad que —explicó Navarro— dificulta, cuando no impide, la obtención de una prueba que debería ser automática, sin otro requisito más que la prueba fuera realizada por personal facultativo". Las razones son claras: se trata de una información muy importante para el estudio en detalle de los accidentes, sus causas y para mejorar el contenido de los atestados.

La obligación de pagar las multas antes de recurrir rebaja drásticamente la accidentalidad



## EL SECRETO PORTUGUÉS

Portugal ha conseguido, en los últimos meses, las mejores cifras de toda Europa en la reducción de accidentes de tráfico. La clave —o, al menos, una de ellas— está en la 'telecolecta', que es como popularmente se conoce al Pago Automático de Sanciones. Mediante este sistema, los conductores portugueses se ven 'obligados' a pagar de forma inmediata, en metálico, cheque o con tarjeta, la multa por la infracción que acaban de cometer.

Álvaro BLANCO  
Fotos: Paulo AMORIM

Las autoridades portuguesas han encontrado un sistema pionero para combatir el impago de multas, el Pago Automático de Sanciones (POS), conocido como "Telecolecta". El POS tiene un funcionamiento implacable para los que desobedecen el nuevo Código de Circulación (CE, en portugués). Una vez cometida la infracción, los agentes piden la documentación, consultan la base de datos de Tráfico y obtienen toda la información del vehículo y del conductor.

Con el terminal de cobro inmediato 'mirando' fijamente a la cartera, el conductor se ve 'obligado' a abonar la multa en metálico, cheque o tarjeta de crédito.

**SI NO SE PAGA EN EL MOMENTO LA MULTA O SE HACE UN DEPÓSITO, SE RETIRAN DE INMEDIATO PERMISO DE CONDUCIR Y LOS PAPELES**

Parece fácil y que simplifica el proceso burocrático, pero si el conductor paga y asume que cometió la infracción, automáticamente descarta una posterior defensa ante la hipotética retirada temporal del permiso, ya que abonar la sanción supone la inmediata 'sentencia' y archivo del caso. Sin embargo, el infractor puede abonar un depósito por la multa mínima que se impondría a la infracción. Así dispone de 15 días para reclamar, aunque si no lo hace, el sistema considera que el pago fue voluntario y cierra el proceso.

La segunda posibilidad es negarse a abonar multa y depósito, lo que supone la retirada del carné y papeles del vehículo —se emite una 'documentación' oficial que debe ser renovada regularmente— hasta el posterior pago voluntario de la sanción o la resolución del proceso, que puede tardar años.

Este sistema entró en vigor en marzo de 2005 como una de las medidas del nuevo CE, acompañado de más controles de velocidad, alcohol y detección de la utilización de los sistemas de retención infantil. Y todo ello ha tenido un efecto disuasorio en los conductores. "Este CE supuso la moralización y valorización de la credibilidad de la multa como sanción, lo que se ha traducido una disminución de los comportamientos de riesgo", opina el presidente de la Asociación de Ciudadanos Motorizados, Manuel Joao Ramos, que recordó que en 2006 se redujo en un 22,3% el número de víctimas mortales.

**MEJORA LA ACCIDENTALIDAD.** Los primeros meses de funcionamiento no fueron fáciles: falta de información a los conductores, problemas técnicos en los terminales y falta de formación de los agentes llevaron a que esta medida naciese 'coja', según el mayor Lourenço da Silva, portavoz de la Brigada de Tránsito de la Guardia Nacional Republicana. Superados los problemas iniciales, el Gobierno luso presume de haber logrado la mayoría de los objetivos de reducción de la siniestralidad marcados para 2010. Así, las 850 víctimas mortales de 2006, suponen reducir a más de la mitad el número de muertos en accidentes sobre la media de 1998 a 2000 (1.748). El pasado año también se logró disminuir un 60% los peatones fallecidos por atropello. Además, las autoridades afirman que anticiparán un año la reducción del 60% de los muertos y heridos graves en accidentes de tráfico urbano, y bajarán en el mismo porcentaje la de motoristas muertos.

Para Paulo Marques, presidente de la Autoridad Nacional de Seguridad en Carretera (ANSR, en portugués), los cambios han tenido un "papel fundamental" en la reducción de la siniestralidad, gracias a la mejor adecuación de las sanciones a la gravedad de las infracciones y la intensificación de la fiscalización policial. Y destaca, además, el establecimiento de multas por exceso de velocidad diferenciadas dentro y fuera de población y el incremento de la sanción tanto económica como en la retirada del carné.

José Manuel Trigoso, presidente de la asociación Prevención Rodoviaria Portuguesa (PRP), señala que el pago inmediato de multas ha provocado una "fuerte presión" sobre el conductor, que antes tenía un cierto sentimiento de 'impunidad' (ha comprobado que se eliminaba la amnistía a multas pendientes de cobro por el Estado



El pago inmediato se mueve entre la polémica y los espectaculares resultados en la rebaja de la siniestralidad.

### ASÍ FUNCIONA EL COBRO INMEDIATO



- ✓ El pago de la multa puede ser efectuado en el momento de ser 'cazado' y archivar así el proceso legal, excepto en las infracciones graves o muy graves, que prosigue activo para aplicar la prohibición temporal de conducir.
- ✓ El conductor puede optar por pagar en metálico, en cheque o a través de tarjeta, por medio de un terminal inalámbrico de cobro, similar al utilizado en restaurantes o comercios.
- ✓ Si el conductor no quiere pagar voluntariamente la multa, debe hacer un depósito por el valor mínimo de la multa prevista para la infracción cometida. Ese importe es devuelto en caso de que finalmente no se produzca una condena.
- ✓ Si el infractor opta por no abonar la multa ni dejar el depósito, el agente le retira el permiso de conducir o los papeles del vehículo, que son devueltos al efectuar el pago correspondiente.
- ✓ El susto se puede multiplicar si el conductor tiene multas anteriores sin pagar, ya que tiene que abonarlas en el mismo momento, a riesgo de quedarse sin el permiso o la documentación del vehículo. Para evitar dramas económicos, se permite el pago fraccionado con un plazo máximo de 12 meses.

#### EVOLUCIÓN DE LAS INFRACCIONES

	Muy graves	Graves	Leves	Total
2002	24.307	224.549	987.553	1.236.409
2003	29.144	234.941	1.001.676	1.265.918
2004	27.493	230.567	1.214.474	1.472.394
2005	46.597	232.396	997.467	1.276.521
2006	53.368	192.960	622.427	868.830

cada vez que un presidente tomaba posesión o se iniciaba una nueva legislación en el Parlamento, lo que prácticamente se producía cada dos años), y además se ha aumentado la "agilidad y efectividad" del proceso sancionador.

Pero no todos son opiniones favorables. La abogada Teresa Lume considera que el pago inmediato es "coercitivo", porque los agentes no informan de la posibilidad de abonar sólo el depósito y juegan con el "miedo" de las personas, al asegurar que o pagan la multa o se les retira el carné, lo que ha llevado a que sólo el 7% de los infractores se niegue a pagar en el momento.

**RETIRADA DEFINITIVA DEL CARNÉ.** A pesar de la polémica por el pago inmediato, otro punto del nuevo CE levanta ampollas en la sociedad lusa. El nuevo reglamento da a la ANSR potestad de retirar definitivamente el permiso a todo aquel que sea sancionado por falta grave o muy grave, habiendo cometido en los cinco años anteriores tres infracciones muy graves y dos graves o cinco graves. En estos casos, los portugueses deben examinarse de nuevo pasados dos años para poder conducir cualquier vehículo motorizado. Y esto sin pasar por los Tribunales, sin derecho a defensa o alegación. El criterio se aplica automáticamente, sin analizar cada caso, ni atenuantes ni agravantes. Lume considera la medida "arbitraria" e "inconstitucional", dado que el CE establece que ésta no es una sanción, sino una "medida de seguridad", lo que obliga a valorar los hechos "juzgados", mientras que en el actual sistema sólo existe el criterio de cuantificación de

## PEATONES EN PELIGRO



Los peatones de las grandes ciudades portuguesas caminan más tranquilos en los últimos años, conocedores de las iniciativas tomadas por las autoridades y que están produciendo una reducción de las cifras de mortalidad, que han disminuido un 260% en sólo nueve años.

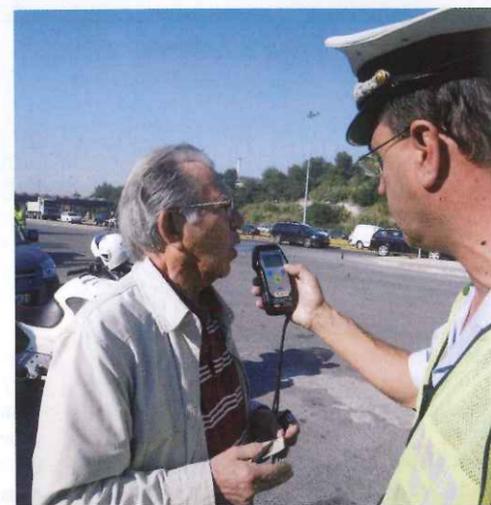
Lisboa es un buen ejemplo de ello. El Ayuntamiento está empeñado en reducir los atropellos y por eso ha puesto en práctica varias medidas para reducir el número de peatones que mueren en sus calles.

Los responsables lisboetas instalaron una veintena de radares en las principales avenidas de la ciudad para reducir la velocidad de los vehículos y restringieron el tráfico en algunos de sus barrios históricos, donde se registraba un alto número de atropellos debido a que los peatones se veían obligados a caminar por la calzada al encontrar ocupadas las estrechas aceras.

Sin embargo, la medida más polémica fue ampliar las competencias de la empresa municipal de estacionamiento, que, desde este año, multa a los vehículos aparcados en zonas no autorizadas, como pasos para peatones o las propias aceras, costumbre muy arraigada en los habitantes de la capital. De esta forma pretenden que los peatones sólo bajen al asfalto en las zonas previstas.



► Las cifras de accidentalidad en los peatones de las grandes ciudades han disminuido drásticamente.



las infracciones, sin tener en cuenta el peligro real. Por el contrario, el presidente de la PRP está "claramente" a favor, porque, cuando la retirada dependía de los Tribunales, sólo tres o cuatro de los cientos de casos que llegaban a juicio concluían con la retirada efectiva del permiso, lo que suponía "un descrédito para el sistema".

Pero no hay duda de que las medidas están dando fruto. Según un reciente estudio de Estradas de Portugal, la tasa de víctimas mortales en accidente de tráfico por millón de habitantes bajó un 297% de 1995 a 2006. La reducción ha hecho pasar a Portugal de un indicador cercano al doble de la Unión Europea a sólo un 5% encima de la media comunitaria. Con estos datos, el ministro luso de Obras Públicas y Transportes, Mario Lino, destaca que Portugal, gracias al CE y la construcción de nuevas vías, es el país que más ha rebajado la siniestralidad en los últimos años.

**MULTAS MAS CARAS.** Otro factor fundamental ha sido el encarecimiento de las multas. La máxima en 2005 por exceso de velocidad era de 1.200 € y ahora es de 2.500, mientras que por superar la tasa de alcohol de 0,8 g/l (el mínimo es 0,5) se ha pasado de 300/1.800 a 500/2.500 €. El bolsillo de los portugueses lo ha notado desde la entrada en vigor del nuevo CE y eso se dejó notar en 2006, cuando se produjeron 35.680 accidentes con víctimas (-20,4% respecto a 2005) y en el que la gravedad de los accidentes alcanzó su mínimo histórico (2,4 fallecidos/100 siniestros con víctimas).

Sea como sea, cada día se oyen menos sirenas en las carreteras portuguesas. España y otros países estudian ya medidas similares para reducir los accidentes. ♦

### VARIACIÓN DE LAS MULTAS

Infracción	Anterior Código	Nuevo Código
Tasa de alcohol entre 0,8 y 1,2 g/l	300-1.800 euros	500-2.500 + retirada temporal del carné
Entre 60 y 80 km/h más de lo permitido en vía	300-1.500	120-600
Circular a 80 km/h más de lo permitido en vía	240-1.200	500-2.500
Utilizar teléfono móvil al volante	120-600	120-600 + retirada temporal del carné
No utilizar sistemas de retención infantil	30-150	120-600 + retirada temporal del carné
Falta de seguro	300-1.500	500-2.500
Aparcar en paso de peatones	30-150	60-300

### EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTES SEGÚN EL TIPO DE VÍA

	Accidentes / víctimas		Víctimas mortales		Heridos graves		Total		Índice gravedad	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006
Autopista	2.035	2.327	86	74	188	216	3.153	3.603	4,2	3,2
Nacional	10.370	9.418	467	354	1.279	1.173	15.247	13.756	7,5	3,8
IP/IC	1.561	1.299	118	75	230	192	2.435	2.010	7,6	5,8
Local	3.875	3.685	154	129	454	414	5.316	4.930	4,0	3,5
Regionales y forestales	762	727	37	29	95	78	1.163	1.008	4,9	4,0
Ciudad	18.463	18.224	232	189	1.516	1.10	23.029	22.680	1,3	1,0
Total red	37.066	35.680	1.094	850	45.487	43.654	50.343	47.987	3,0	2,4

Vehículos involucrados en accidentes en 2006: Bicicletas: 2,9%. Ciclomotores: 7,8%. Motocicletas: 6,8%. Vehículos ligeros: 77,7%. Vehículos pesados: 4,6%.

Analizadas **39** sillitas infantiles: la cuarta parte, muy mal; la mitad, bien



# TODAS NO SON BUENAS

Una de cada cuatro sillitas infantiles ha obtenido muy malos resultados en las pruebas de choque realizadas por los clubes automovilistas europeos, aunque resulta 'alentador' que en el 50% el balance fuera positivo. A la vista de las conclusiones del estudio, es aconsejable utilizar siempre sillitas con respaldo y sistemas homologados para un solo grupo de edad.

Mercedes LÓPEZ

**U**n 25% de las sillitas infantiles que se venden no protegen adecuadamente a los niños, según el último informe que, sobre la seguridad en los sistemas de retención infantil, que han realizado diferentes clubes de automovilistas europeos, entre ellos el RACE (Real Automóvil Club de España). Este estudio ha analizado 39 modelos de sillitas (de todos los grupos de edad, marcas y precios) con unos resultados que deben llevarnos a la reflexión. Aunque

casi la mitad de las sillitas ha obtenido la calificación de "satisfactorio" y desde el RACE se indica que "estos resultados son particularmente alentadores", sólo una, el modelo "Maxi Cosi Cabriofix con Easyfix", ha sido calificada como "muy satisfactoria". Por el contrario, la cuarta parte ha obtenido resultados "insatisfactorios".

**PUNTOS DÉBILES.** Durante el estudio se analizó la seguridad de los sistemas de retención infantil (en choque frontal y lateral), su instalación, confort y características de uso. En las pruebas de colisión, algunas sillitas presentaron puntos débiles, con unos resultados preocupantes. Así, en la sillita "Little Shield Combi" se rompió la guía inferior del cinturón y toda la superficie del asiento; en la "Renolux Easy Comfort", el cinturón de pelvis penetró en el abdomen del maniquí; en la "Brio Zento", el cinturón

**LOS COJINES SIN RESPALDO NO PROTEGEN EN CHOQUES LATERALES**

**GRUPO 0+**

HASTA LOS 13 KILOS ó HASTA LOS 18 MESES, APROXIMADAMENTE

MUY BIEN

**MAXI COSI CABRIOFIX CON EASYFIX**

Sillita tipo capazo que ha obtenido la mejor calificación en seguridad con el sistema de sujeción Isofix. Se instala fácil y establemente en el vehículo.



MEJOR SILLITA 2007

**BRITAX COSYTOT ISOFIX**

Silla tipo capazo con sujeción Isofix, que obtuvo la mejor calificación en seguridad. Los resultados empeoraron cuando se sujetó con los cinturones de seguridad del coche.



BIEN

**PHIL&TEDS BEBE CAR SEAT**

Silla tipo capazo muy ligera. Puntos débiles: Protección media en choque frontal. No se puede sujetar firmemente al coche y sus instrucciones son insatisfactorias.



BIEN

**CONCORD ION**

Silla tipo capazo con buenas calificaciones en las pruebas. Puntos débiles: Protección mediana en choque frontal. Además, presenta un alto riesgo de manejo erróneo.



BIEN

**RECARO YOUNG PROFI PLUS**

Silla tipo capazo. Es más complicada de montar que otros modelos. Con sistema Isofix sólo puede ser instalada en los vehículos indicados por el fabricante.



BIEN

**BÉBÉCAR EASYBOB MAXI SPP**

Buena sillita tipo capazo. Puntos débiles: no se puede sujetar firmemente del todo al vehículo.



BIEN

**MAXI COSI CITI SPS**

Silla tipo capazo muy ligera y con buenas calificaciones. Puntos débiles: Protección media en choque frontal.



BIEN

**BÉBÉ CONFORT CREATISFIX**

Buena silla tipo capazo. Puntos débiles: el niño puede sufrir cargas medias caso de choque frontal y la sillita no se puede sujetar firmemente al coche.



BIEN

**HTS BESAFE IZI SEP**

Silla tipo capazo. Puntos débiles: Protección media en choque frontal. Resulta complicado sujetar al niño con el cinturón de seguridad y su instalación es complicada.



BIEN

**JANÉ MATRIZ CUP**

Silla tipo capazo. Se puede instalar de diferentes formas, lo que ha repercutido en su protección que es media en caso de choque frontal. El recorrido del cinturón es inconveniente y resulta complicado sujetar al niño. Además, su instalación es difícil.



MAL

**GRUPO 0,I**

HASTA 18 Kgs. ó 4 AÑOS, APROXIMADAMENTE



ACEPTABLE

**AKTA GRACO DUOLOGIC**

Silla tipo capazo con buenos resultados. Su mayor inconveniente es el alto riesgo de manejo erróneo.

**TEAMTEX DRIVER SP**

Silla tipo capazo. Puntos débiles: mala protección en choque frontal. No se puede sujetar firmemente al vehículo. Su instalación resulta complicada, al igual que sujetar al niño con el cinturón de seguridad.

ACEPTABLE

**GRUPO 0, I, II**

HASTA 25 Kgs. ó 7 AÑOS, APROXIMADAMENTE



MAL

**BRIO ZENTO**

El capazo requiere mucho espacio por su gran tamaño, por lo que su instalación en coches pequeños es problemática. Puntos débiles: Altos coeficientes de carga en choque frontal y el cinturón entró en contacto con el cuello del maniquí.

**RECOMENDACIONES**

Las sillitas tipo capazo no deben instalarse de frente, porque los bebés siempre deben viajar en posición contraria al sentido de la marcha. Utilice siempre sistemas con respaldo. Además de proteger durante el choque lateral, sujeta al niño si se duerme, ayuda a mantener la postura correcta y coloca adecuadamente el cinturón a la altura de su hombro. Es mejor utilizar sillitas homologadas para una sola categoría de peso, los modelos que sirven para un grupo amplio de edades han obtenido muy malos resultados. Antes de comprar, compruebe que puede usarla en su coche. Sobre todo si lleva sistema Isofix.

**GRUPO I**

(DE 9 A 18 Kgs., DE 1 A 4 AÑOS, APROXIMADAMENTE)



**KIDDY INFINITY PRO**

Sillita tipo capazo muy ligera con buenos resultados en las pruebas. Puntos débiles: resulta difícil sujetar la sillita al vehículo.

BIEN



**MAXI COSI PRIORIFIX**

Silla tipo capazo con buenas calificaciones cuando se utiliza como sillita Isofix. Es pesada y cara.

BIEN



**CHICCO KEY 1 ISOFIX**

Silla tipo capazo con sujeción Isofix que obtiene buenos resultados en seguridad. Es muy pesada.

BIEN



**RÖMER DUO PLUS**

Silla tipo capazo. Puntos débiles: Protección media en choque frontal. Si se utiliza el sistema Top Tether (sólo en los vehículos idóneos para ellos), se puede incrementar la seguridad del niño.

BIEN



**HTS BESAFE IZI COMFORT X1 (ISOFIX)**

Silla tipo capazo que obtiene las mejores calificaciones cuando se utiliza con el sistema Isofix. Puntos débiles: protección media en choque frontal. Es muy pesada y cara y sus instrucciones de manejo y advertencia son insatisfactorias.

BIEN



**CONCORD TRIMAX**

Sillita infantil tipo capazo bastante ligera. Entre sus puntos débiles destaca porque en choque frontal su protección es media.

ACEPTABLE



**HTS BESAFE IZI COMFORT X1**

Silla tipo capazo. Puntos débiles: protección media en choque frontal. Sus instrucciones de manejo y advertencias son insatisfactorias.

ACEPTABLE



**MAXI COSI TOBI**

Silla tipo capazo. Puntos débiles: Protección media en choque frontal. Manejo sencillo, resulta cómoda.

ACEPTABLE



**RECARO YOUNG EXPERT PLUS**

Silla tipo capazo. Puntos débiles: protección media en coche frontal. Es muy pesada y complicada de manejar. Cuando se opta por la sujeción Isofix, sólo puede instalarse en los vehículos indicados por el fabricante.

ACEPTABLE



**CHICCO KEY 1 X-PLUS**

Silla tipo capazo muy corriente. Puntos débiles: Mala protección en choque frontal. Además, la sillita no se puede sujetar firmemente al coche.

ACEPTABLE

GRUPO I, II, III

(DE 9 A 36 Kgs., Ó de 1 a 12 AÑOS)

TEAMTEX NEWFIX SP

Silla tipo capazo. Puntos débiles: Protección media en choque frontal, mala en colisión lateral. Sujeción insuficiente de la cabeza. Recorrido insuficiente del cinturón. Resulta difícil sujetarla al coche, su instalación es complicada y la instrucciones insatisfactorias.

MUY MAL

ACEPTABLE



MAL



STM STARLIGHT SP

Silla tipo capazo. Puntos débiles: Protección media en choque frontal y lateral. No se puede sujetar firmemente al coche.

MAL



CHICO MAX-3S

Cojín elevador con respaldo. Puntos débiles: Recorrido del cinturón de seguridad. No se puede sujetar adecuadamente al vehículo. Mejor si se retira el reposacabezas o si se coloca inclinada hacia atrás.

MUY MAL



LITTLE SHIELD COMBI 123

Cojín elevador con respaldo. Puntos débiles: Mala protección en choque frontal y lateral y sujeción insuficiente de la cabeza del niño. El recorrido del cinturón es muy crítico y resulta difícil sujetarla al coche.

MUY MAL



MAMAS&PAPAS PRO-TOUR

Silla tipo capazo. Puntos débiles: Mala protección en choque lateral, media en choque frontal y sujeción insuficiente de la cabeza. El recorrido del cinturón es inconveniente y resulta difícil sujetarla al coche. Su instalación es complicada así como sujetar al niño con el cinturón de seguridad. A partir de los 25 kgs. No se puede utilizar el respaldo, por lo que no ofrece ninguna protección en caso de choque lateral.

MAL



PRÉNATAL RAFFAELLO

Cojín elevador con respaldo y también sillita de la categoría I. Puntos débiles: Protección media en choque frontal y mala en choque lateral. Recorrido muy crítico del cinturón y es muy difícil de sujetar al coche.

GRUPO II, III

(DE 15 A 36 Kgs., Ó de 4 a 12 AÑOS)

BIEN



RÖMER KIDFIX

Cojín elevador con respaldo. El anclaje en el sistema de sujeción Isofix, aumenta la estabilidad lateral e impide que la silla vuelque.

BIEN



MAXI COSI RODI XR

SATISFACTORIO Cojín elevador con respaldo. Puntos débiles: Protección media en choque frontal. No se puede sujetar firmemente al vehículo. En algunos casos queda más estable si se retira el reposacabezas del vehículo o se coloca inclinado hacia atrás.

BIEN



RÖMER KID PLUS

Cojín elevador con respaldo. Puntos débiles: Protección media en choque frontal. No se puede sujetar firmemente al coche. En algunos casos se mantendrá más estable si se retira el reposacabezas o si se coloca inclinado hacia atrás.

BIEN



CONCORD LIFT EVO PT

SATISFACTORIO Cojín elevador con respaldo. Puntos débiles: Protección media en choque frontal. En vehículos con poco espacio para la cabeza puede producir problemas de espacio porque es muy alta.

BIEN



FAIR JUNIOR

Cojín elevador con respaldo. Punto débiles: Protección media en choque frontal. En algunos casos, la silla quedara más estable en el coche, si se retira el reposacabezas del vehículo o si se coloca inclinado hacia atrás.

ACEPTABLE



CYBEX SOLUTION S

ACEPTABLE Cojín elevador con respaldo. Puntos débiles: Protección media en choque frontal. No se puede sujetar firmemente al vehículo.

MAL



RENOLUX EASY CONFORT

Cojín elevador con respaldo. Puntos débiles: Mala protección en choque frontal y lateral. El recorrido del cinturón es inadecuado y sus instrucciones de manejo son insatisfactorias.

MUY MAL



CAM LE MANS

Cojín elevador sin respaldo. Puntos débiles: Escasa protección tanto en choque frontal como, y sobre todo, en lateral. Mala sujeción de la cabeza y mal recorrido del cinturón.

Fuente.- Real Automóvil Club de España (RACE) Información completa (resultados y comentarios) en [www.race.es](http://www.race.es)



La DGT elabora un informe para determinar el perfil del ciclista de carretera y de las vías por las que circula para mejorar su seguridad

# CONOCER AL CICLISTA

Para reducir la accidentalidad de los ciclistas en las carreteras españolas, la Dirección General de Tráfico encargó un estudio para determinar cómo son estos ciclistas y por qué carreteras circulan. Las conclusiones del mismo han dado las pistas para ver qué hay que mejorar en las rutas que transitan estos vehículos y cómo mejorar la seguridad de quienes son una de las partes más débiles del tráfico.

J.M.M. Fotos: Paul Alan PUTNAM. Infografías: Diirtos

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico (DGT), como primer paso de su plan de trabajo para reducir la accidentalidad de los ciclistas, encargó a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles –promotora de las Vías Verdes– un estudio en diez provincias para determinar cómo son los ciclistas de carretera, cómo circulan (solos o en grupo), qué criterios utilizan elegir rutas, sus hábitos... A partir de esos datos –que la DGT estudia ampliar al resto de España– se pondrían en marcha medidas para mejorar su seguridad vial.

El estudio ha ‘dibujado’ un ‘retrato-robot’ del ciclista de carretera

(ver infografía): varón (96%), 38 años de edad media, estudios medios o superiores (80%), asalariado (69%), afiliado a un club (74%), que sale en bici 2 ó 3 días en semana (52%) o más (22%), en un grupo (70%) que suele ser de menos de cinco personas (59%) –aunque en fin de semana el número es mayor–. Las mujeres son minoría (5%) y sólo tienen presencia significativa en grupos de edad inferior a 40 años. No obstante, “sus tasas de accidentalidad en carretera son superiores a lo que cabría esperar”.

La edad media varía mucho si se relaciona con el número de personas del grupo: los veteranos circulan en grupos mayores, mientras jóvenes y quien no pertenece a clubes van en solitario o grupos pequeños. Además, se supone que los grupos, donde la presencia de socios de clubes es mayor-

## ELEMENTOS DE SEGURIDAD



## LOS CICLISTAS PUNTÚAN



## POR QUÉ ELIGEN LOS RECORRIDOS

Porcentaje de ciclistas que eligen la ruta situando este criterio como muy importante.



taria, cuentan con algún tipo de organización que minimice riesgos, mientras los ciclistas solitarios son "el colectivo con mayor vulnerabilidad respecto al tráfico" pues su presencia "es peor percibida por los conductores que la de un grupo numeroso".

**POR DÓNDE VAN.** Los ciclistas recorren de 50 a 200 kilómetros en cada salida; y más de la mitad hace, como media, más de 70, dato que alcanza el 60% en mayores de 40 años. La cifra, evidentemente, cambia según la provincia: en Zaragoza el 65,5% realiza más de 70 kilómetros, mientras en Málaga es el 33,7% y en Guipúzcoa, el 42,6%. Además, a mayor tamaño del grupo, mayor distancia recorre, mientras los ciclistas solitarios ruedan menos kilómetros. Y, como recuerda el estudio, esto implica "una experiencia más larga".

El trabajo estudió los criterios de los ciclistas para elegir recorrido y cuáles eran sus carreteras preferidas (ver mapas). Estos eligen rutas con origen en su domicilio (56%) y poco tráfico (54%), con arcén (44%) y entorno atractivo (36%). También valoran —aunque hay tantos que lo valoran como que les da igual— el buen firme, las dificultades montañosas o que sea local, comarcal o autonómica (y poco o nada nacionales y autovías), pero el carril-bici tiene mucho valor para un 33% y es nulo para el 32,9%. Además, según el estudio, "el recorrido con origen en el domicilio es la opción deseada por la gran mayoría", por lo que "parece claro que es necesario realizar algún tipo de intervención encaminada a facilitar la salida de los núcleos de población", aunque es complicado en grandes ciudades.

Al estudiar, las vías frecuentadas, autovías y nacionales son, en efecto, poco usadas (5 y 12%), mientras las carreteras con origen en el domicilio lo son por el 80%; las vías con poco tráfico o dificultades montañosas las eligen en

segundo y tercer lugar (más del 50%), mientras las que poseen arcén —en teoría, bien valoradas— se retrasan, quizás porque no siempre es posible circular por este tipo de vías.

**CARRETERAS PELIGROSAS.** También valoraron la peligrosidad de las carreteras de 'su' provincia. Todas suspenden, aunque les parecen más peligrosas las de Málaga (7,8 sobre 10) y A Coruña (7,4). También "puntuaron" el estado de cada parte de la vía (ver infografía): señalización y adecuación del firme aprueban (5,3 sobre 10), pero suspenden la seguridad en cruces (4), vallas y quitamiedos (3,8), bandas sonoras resaltadas (3,5), ancho del arcén y carriles segregados (3,3), señalización de precaución hacia ciclistas (2,6) y arcén-bici

coloreado (2,5). La peor valorada es la limpieza del arcén (2,3).

"Casi el 60% afirma haber sufrido algún accidente, aunque en este porcentaje se incluyen también los accidentes en los que no ha intervenido un conductor de vehículo", explica el informe. Los datos señalan que un 20% ha sufrido accidentes graves con y sin hospitalización (6,4 y 13,3%, respectivamente), y el 38,5%, leves. Así, desde 1996, los accidentes en carretera con ciclistas han descendido de 1.002 a 728 (27%) y los muertos, de 82 a 59 (28%), volviendo, tras unos años, al nivel del año 2000 (61 muertos).

El 95% de los ciclistas lleva habitualmente el casco (ver infografía), pero apenas el 16% usa luces y el 5% retrovisores. De hecho, es más habitual (78%) una revisión completa previa —frenos, ruedas...— y prendas reflectantes (49%), aunque el estudio destaca el "frecuente uso de prendas deportivas de colores oscuros", lo que "afecta de manera negativa a la percepción de los ciclistas por parte de los conductores".

No obstante, los ciclistas apuntan otras prácticas que mejoran la seguridad vial: llevar móvil, señalar con el brazo los cambios de dirección, usar gafas y guantes, llevar herramientas, alimentos y/o bebidas, conocer previamente recorridos, lugares de descanso y predicción

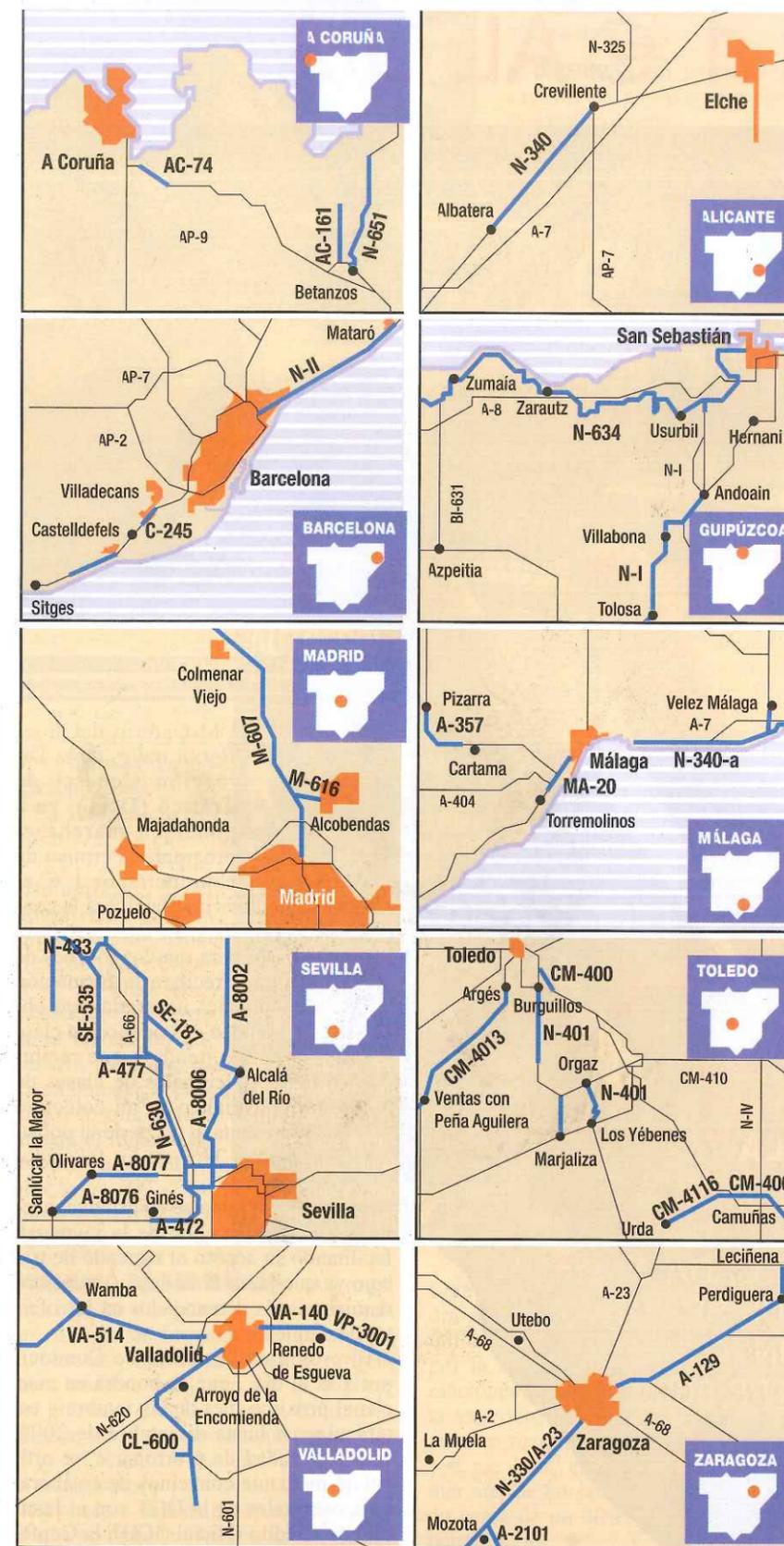
## NO CIRCULE CON AURICULARES

La DGT ha detectado un incremento del número de ciclistas que utilizan, mientras circulan, auriculares conectados a aparatos de sonido (por ejemplo, mp3). El Reglamento de Circulación lo prohíbe (art. 18.2), ya que lleva aparejado un gran peligro de accidente: tanto por la posible distracción como por no recibir cierta información (un vehículo que se acerca, un claxon...). Por ello, porque es necesaria la máxima atención —y permanente— al conducir cualquier vehículo, Pere Navarro, director general de Tráfico, ha declarado que "no se trata de sancionar, sino de que entre todos podamos evitar una mala práctica, que, además, es peligrosa". Hay que recordar, no obstante, que podrían ser multados con 150 €.



## LAS RUTAS PREFERIDAS

En cada una de las diez provincias estudiadas, existe una serie de carreteras que son las más transitadas por los ciclistas. Aquí se marcan los tramos que utiliza más del 40% de los ciclistas que circulan por esa provincia. Así ciclistas y conductores pueden extremar la precaución.



meteorológica, no salir de noche, circular en grupo...

**MÁS VÍAS Y CONECTADAS.** Los ciclistas plantean ejes de actuación básicos para aumentar su seguridad. Por ejemplo, mayor extensión de vías ciclistas y carriles-bici protegidos, su uso exclusivo por ciclistas y su interconexión. También actuaciones específicas en puntos peligrosos para evitar riesgos (por ejemplo, aumentar los reducidos arcones en puertos de montaña), y creen fundamental la limpieza y mantenimiento constante de las vías ciclistas, mejorar el firme, añadir áreas de descanso, fuentes.

Y apuntan cambios normativos para reforzar su seguridad: limitar la velocidad en adelantamientos a ciclistas, restringir el tráfico en las vías de mayor tránsito ciclista en fin de semana, festivos o primera hora de la mañana, prioridad ciclista en las vías más frecuentadas —ya funciona en el País Vasco— y permitir circular a ciclistas por el arcén de las autovías, ya que no suelen existir vías alternativas...

Además, creen necesario mejorar la

## LAS RUTAS CON ORIGEN EN EL DOMICILIO Y POCO TRÁFICO SON LAS PREFERIDAS POR LOS CICLISTAS

formación de la Guardia Civil en relación al ciclismo, potenciar las nuevas tecnologías (p.ej.: cámaras en puntos conflictivos), más controles de alcoholemia en fin de semana, informar de las nuevas normas, derechos y deberes del ciclista, sensibilizar sobre la peligrosidad de algunos comportamientos del conductor, campañas publicitarias y de educación vial que aboguen por la convivencia y uso compartido de las vías, difundir el uso de la bici como deporte y medio de transporte, y diseñar las carreteras adecuadas a la práctica ciclista...

Pero hacen especial hincapié en construir arcones asfaltados en las vías más usadas por ciclistas, ensanchándolos, señalizándolos —incluso de forma especial— y manteniéndolos en buenas condiciones. Y es que el arcén es el espacio vital del ciclista en carretera. ♦



Los jóvenes recibirán a cambio 10 horas extras de formación en seguridad vial

# PERMISO DE CONDUCIR POR 1 € AL DÍA

Por tan sólo 1 euro al día, cualquier joven con edades comprendidas entre 17 y 25 años podrá obtener su permiso de conducir mediante un crédito bancario de entre 500 y 1.000 euros, sin intereses, a devolver en tres años. A cambio, los cerca de 100.000 jóvenes que se beneficiarán del programa, deberán recibir 10 horas de clases de seguridad vial.



José Ignacio RODRÍGUEZ  
Fotos: Paul Alan PUTNAM. Infografía: Diliós

**E**l Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico (DGT), va a poner en marcha el programa "Permiso de Conducir por 1 € al día", una iniciativa que facilitará la concesión de préstamos sin intereses y sin ningún gasto para que los jóvenes de 17 a 25 años reciban la formación teórica y práctica necesaria para obtener el permiso de conducción clase B. A cambio, tendrán que recibir 10 horas adicionales de clases de seguridad vial, para un colectivo que representa el 22 % de la población, pero el 33 % de los fallecidos en accidente.

Con este programa se contribuye, además, a la socialización de la juventud, facilitando su acceso al mercado de trabajo ya que junto al idioma, son los dos requisitos más demandados en las ofertas de empleo.

El programa "Permiso de Conducir por 1 € al día", que se pondrá en marcha el próximo mes de noviembre y estará vigente hasta diciembre de 2008, con posibilidad de prorrogarse, se articulará mediante convenios de colaboración bilaterales de la DGT con el Instituto de Crédito Oficial (ICO), la Confe-



## OBJETIVOS

- ✓ **AUMENTAR** la calidad de la formación impartida por las autoescuelas a los jóvenes.
- ✓ **SENSIBILIZAR** a la juventud en materia de seguridad vial.
- ✓ **DISMINUIR** el número de conductores que conduce sin el permiso correspondiente.
- ✓ **POSIBILITAR** a los jóvenes el acceso a financiación ajena para costear su permiso de conducir en condiciones asumibles para ellos.
- ✓ **AUMENTAR** la proporción de jóvenes que son titulares de un permiso de conducir de la clase B.

deración Nacional de Autoescuelas (CNAE) y con todas aquellas autoescuelas que cumplan los requisitos de acceso al programa y quieran participar.

Cualquier joven (español o extranjero) residente en España, que tenga entre 17 y 25 años, y que no haya sido previamente titular de un permiso clase B, puede participar en el programa. Para

ello, acudirá primeramente a una autoescuela colaboradora que podrá localizar a través de la web [www.dgt.es](http://www.dgt.es) y el número de información telefónica 060.

La autoescuela explicará al joven los beneficios y el funcionamiento de la iniciativa y le hará entrega de un "Dossier de Participación". La autoescuela estimará el coste de la formación necesaria para que el joven obtenga el permiso, lo que determinará el importe de los préstamos posibles: entre 500 y 750 euros y entre 750 y 1.000.

## AUTOESCUELAS: PASOS A SEGUIR

Para participar en el programa, las autoescuelas deberán:

- Firmar un convenio de colaboración con la Dirección General de Tráfico.
- Haber constituido una garantía financiera.
- No haber obtenido, en la última medición llevada a cabo por la Administración, una desviación a la baja respecto a la media de aprobados de la provincia superior al 20%.
- Aunque la certificación ISO 9001 no se plantea de momento como imprescindible para que las autoescuelas participen en el "Programa Permiso por 1 euro", la DGT la considera recomendable y maneja la posibilidad de exigirlo como requisito imprescindible.

**CONTRATO DE FORMACIÓN.** A continuación, las dos partes cumplimentarán un contrato de formación estándar y la autoescuela emitirá una factura proforma a nombre del joven por el importe del préstamo elegido. Con el contrato y el resto de la documentación requerida, el joven acudirá a una entidad financiera colaboradora.

El banco o caja de ahorros comprobará que se cumplen los requisitos de ac-

ceso, que la autoescuela está dada de alta en el programa y que el importe del contrato de formación corresponde a uno de los importes prefijados. Y tras analizar, de acuerdo a su propia metodología, el riesgo de la operación de préstamo, la entidad financiera transferirá el importe del contrato a la autoescuela en virtud del contrato de formación y la factura proforma. El joven, por su parte, reembolsará mensualmente la cantidad de 30 € al mes, si bien podrá amortizar anticipadamente las cantidades que estime convenientes. El plazo máximo de amortización del préstamo es de tres años.

Aproximadamente, unos 425.000 jóvenes con edades entre 18 y 24 años obtienen cada año el permiso de la clase B que autoriza a conducir turismos en España. Se estima que entre 80.000 y 100.000 jóvenes participarán

cada año en el programa, lo que supondrá un coste anual aproximado de 50 millones de euros que serán financiados por la DGT. Precisamente, estas estimaciones de participación se basan en la experiencia francesa. El país vecino puso en marcha su programa "Permiso a 1 € par Jour" en el que, durante el primer año de lanzamiento, han participado cerca de un 20% de los potenciales beneficiarios. ♦

## CÓMO PARTICIPAR EN EL PROGRAMA

Los jóvenes de entre 17 y 25 años podrán participar, a partir de noviembre de 2007, en el programa "Permiso de Conducir por 1 euro al día" para financiar, sin intereses, su formación en una autoescuela. Estos serán los pasos a seguir:

- 1** Ir a una autoescuela adherida al programa y firmar un contrato de formación por importe de 500 a 1.000 euros.
- 2** Acudir a una entidad financiera colaboradora del programa y solicitar un préstamo por el importe correspondiente.
- 3** La entidad financiera concederá el préstamo al joven y transferirá su importe íntegro a la cuenta corriente de la autoescuela.
- 4** El interesado recibe la formación de acuerdo con los requisitos de calidad exigidos por el programa e irá pagando a la entidad financiera hasta 30 euros al mes (1 euro al día) durante la vigencia de su contrato de préstamo.

**LA AUTOESCUELA  
VALORARÁ LA  
NECESIDAD DE  
FORMACIÓN DE CADA  
JOVEN PARA QUE SE  
LE CONCEDA UN  
PRÉSTAMO ENTRE 500  
Y 1.000 EUROS**

Una expedición del RACE recorre 1.800 kilómetros, desde Madrid hasta el sur de Marruecos, para estudiar los efectos del cansancio en la conducción

Mayte GONZALEZ-GIL



## VIAJE A LA FATIGA

La fatiga aumenta el tiempo de reacción y disminuye la capacidad para procesar información y calcular distancias y velocidades. Según el Estudio sobre la Fatiga, realizado por el RACE y ANFABRA, parar cada dos horas e hidratarse disminuye la fatiga, pero si la conducción es prolongada, ésta acaba apareciendo. En ese momento lo importante es identificarla y descansar.

Enviada especial: Marian GARCÍA RUIZ  
Infografía: DLIRIOS

**U**n conductor fatigado es un peligro para sí mismo y para los demás. Y al cabo de varias horas al volante, cualquier conductor sufre un deterioro de su capacidad física y mental que dificulta la conducción. Pero si además, ese conductor no realiza prácticas de prevención, como es una buena hidratación y parar cada dos horas o 200 kilómetros de recorrido, el riesgo de sufrir un accidente es aún mayor.

A esta conclusión ha llegado el Real Club Automóvil de España (RACE) tras realizar un estudio sobre la fatiga, causante de al menos el 30% de los acci-

### DATOS DEL ESTUDIO



- **Componen la expedición** 9 personas que viajan en todoterreno: un médico, un psicólogo, un responsable técnico y 6 conductores
- **Salen** el 25 de mayo del Circuito del Jarama (Madrid)
- **Recorren** 1.800 kilómetros en tres días
- **Las escalas son** Algeciras-Marrakech-Ouarzazate
- **Patrocina el estudio:** El Real Automóvil Club de España (RACE) y la Asociación Nacional de Fabricantes de Refrescos Analcohólicos (ANFABRA)



Mayte GONZALEZ-GIL

**EL TIEMPO DE REACCIÓN, TRAS SEIS HORAS AL VOLANTE, AUMENTA UN 80% Y SE PIERDE EL 20% DE LA CAPACIDAD PARA CAPTAR INFORMACIÓN**

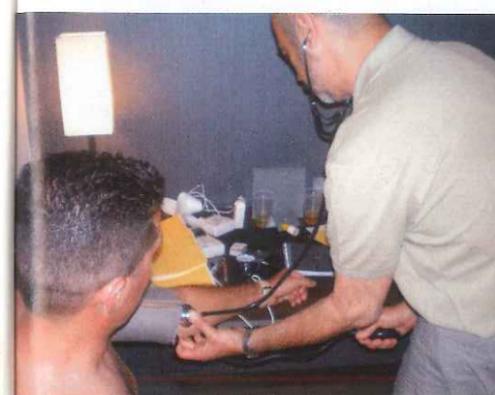
conductor ante un imprevisto, después de seis horas al volante, aumenta un 80%. Una inmensidad si tenemos en cuenta que, a veces, evitar un accidente es cuestión de segundos.

Por otra parte, el estudio muestra diferencias entre los conductores que toman medidas preventivas y los que no descansan ni se hidratan adecuadamente. Los que conducen 'de tirón', hasta llegar a su punto de destino, presentan síntomas de fatiga antes. No obstante, al cabo de cuatro de horas de viaje la fatiga aparece en todos los casos. En ese punto, lo importante es aprender a identificar los síntomas y parar.

### PRIMER ESTUDIO EN SITUACIÓN REAL.

El estudio, el primero que se hace en España en condiciones reales, se puso en marcha el pasado 25 de mayo cuando partió del Circuito del Jarama, en Madrid, una expedición del RACE compuesta por ocho vehículos todoterreno. En ellos viajaban un equipo de apoyo técnico y otro sanitario y seis conductores divididos en tres grupos que obedecían a tres patrones diferentes de conducción. Los dos primeros no llevaron a cabo medidas preventivas y el tercero, sí.

El primero realizó una conducción extrema. Durante cada etapa, de unos 600 kilómetros, sólo paró para repostar y tomó un máximo de 250 ml de líqui-



► Los conductores se sometieron a pruebas médicas al inicio y al final de cada una de las jornadas.

RACE

### LOS SÍNTOMAS

#### EN LA CONDUCTA



- Moverse mucho en el asiento
- Cambiar de postura
- Bostezar
- Estirarse



- Tocarse la cara o el cuello
- Equivocarse en el cambio de marchas

#### FÍSICOS



- Dolores musculares
- Calambres o cosquilleos en las extremidades
- Pesadez de cabeza
- Tensión en el cuello
- Malestar y cansancio general



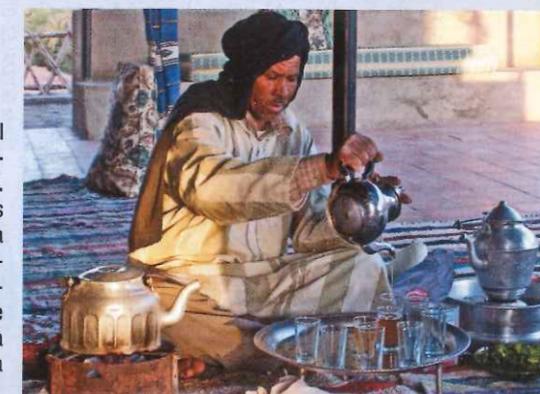
- Respiración superficial
- Picor de ojos
- Parpadeo constante
- Somnolencia

dentes de tráfico que se producen en nuestro país. El estudio ha consistido en un viaje de 1.800 kilómetros en tres etapas. En la última de éstas etapas, en Ouarzazate, al sur de Marruecos, nos incorporamos un grupo de periodistas, entre los que me encontraba como enviada especial de esta revista "Tráfico y Seguridad Vial". Tras una jornada de conducción por pistas de piedra y arena y carreteras sinuosas a los pies del Atlas, los periodistas pudimos comprobar cómo la conducción prolongada, el calor y la sed hacen mella en cualquier conductor. Y más con una intensa luminosidad y temperaturas rondando los 34 grados. Una estampa, por cierto, no tan diferente a la que viven miles de automovilistas cada verano en la operación salida.

El estudio, llevado a cabo por el psicólogo Juan Antonio Sánchez-Trillo y el médico Javier Pallarés, ambos del RACE, concluye que, tras seis horas de conducción, se calculan peor las distancias y la velocidad, y la atención selectiva, que nos permite recibir la información exterior, también se deteriora. En cuanto al tiempo de reacción de un

### EXPEDICIÓN A OUARZAZATE

Una vez atravesada la escarpada cordillera del Atlas por carreteras sinuosas y paisaje desértico, la expedición del RACE llegó a Ouarzazate. Una localidad del sur de Marruecos donde nos incorporamos un grupo de periodistas para aportar nuestro pequeño grano de arena al estudio. Participamos en una jornada de conducción por pistas de piedra y arena, salpicadas de vez en cuando, con un oasis, una aldea o una kasbah de rojizo adobe. Un té con hierbabuena mitigó nuestra fatiga.





Mayte GONZALEZ-GIL

► En la expedición se utilizaron coches 4 x 4 por su capacidad para adaptarse al terreno

segundo grupo reprodujo la conducta habitual con una parada para echar gasolina y algo más de hidratación (660 ml, dos latas de refresco). El tercer grupo, el que representa el comportamiento ideal, paró 30 minutos cada dos horas, realizó ejercicios físicos moderados (paseos y estiramientos) y comió y bebió ligeramente durante el recorrido.

El viaje se realizó en tres etapas: Madrid-Algeciras, por autovía, Algeciras-Marrakech, por autopista, y Marrakech-Ouarzazate, por carreteras secundarias con bastante dificultad. La expedición atravesó la cordillera del Atlas por vías sinuosas y desérticas, con firmes de poca calidad y a temperaturas diurnas elevadas, unos 34 grados. Durante los tres días que duró el viaje, los pilotos se sometieron a una serie de pruebas psicofísicas al inicio y final de la jornada para registrar los cambios que se producían tras las seis horas de conducción.

Las pruebas físicas, que midieron entre otras cosas la tensión, pulso, densidad de orina, saturación de oxígeno en sangre, ritmo cardíaco y lagrimeo, pusieron de manifiesto alteraciones fisiológicas que no llegaron a ser patológicas; la más significativa afectó al sentido de la vista. Al cabo de seis horas al volante, la secreción de lágrimas disminuyó en todos los casos produciendo picor de ojos, visión borrosa y dificultad en el enfoque. En las pruebas psicofísicas, se realizaron una serie de tests para evaluar la estimación de distancias, velocidad, tiempo de reacción y atención selectiva.

**PREVENIR Y RECONOCER.** Todas las pruebas reflejaron un claro deterioro tras seis horas de conducción. A partir de la cuarta hora, la fatiga se manifestó en todos los casos. Sin embargo, los síntomas de la fatiga psicológica ape-

### 10 CONSEJOS PARA EVITAR LA FATIGA AL VOLANTE



● Antes de emprender un viaje largo, duerma lo suficiente

● Evite las comidas copiosas



● Ajuste bien el asiento, el reposacabezas y el volante

● Si toma medicamentos, compruebe si afectan a la conducción



● Mantenga la temperatura en el coche entre 20 y 22 grados

● Cada dos horas, realice paradas de 10 a 15 minutos

● Haga estiramientos y ejercicio



● Manténgase hidratado y nutrido. No deje caer el nivel de azúcar

● Evite las horas más calurosas del día para viajar

● Nunca pruebe el alcohol si va a conducir



Mayte GONZALEZ-GIL

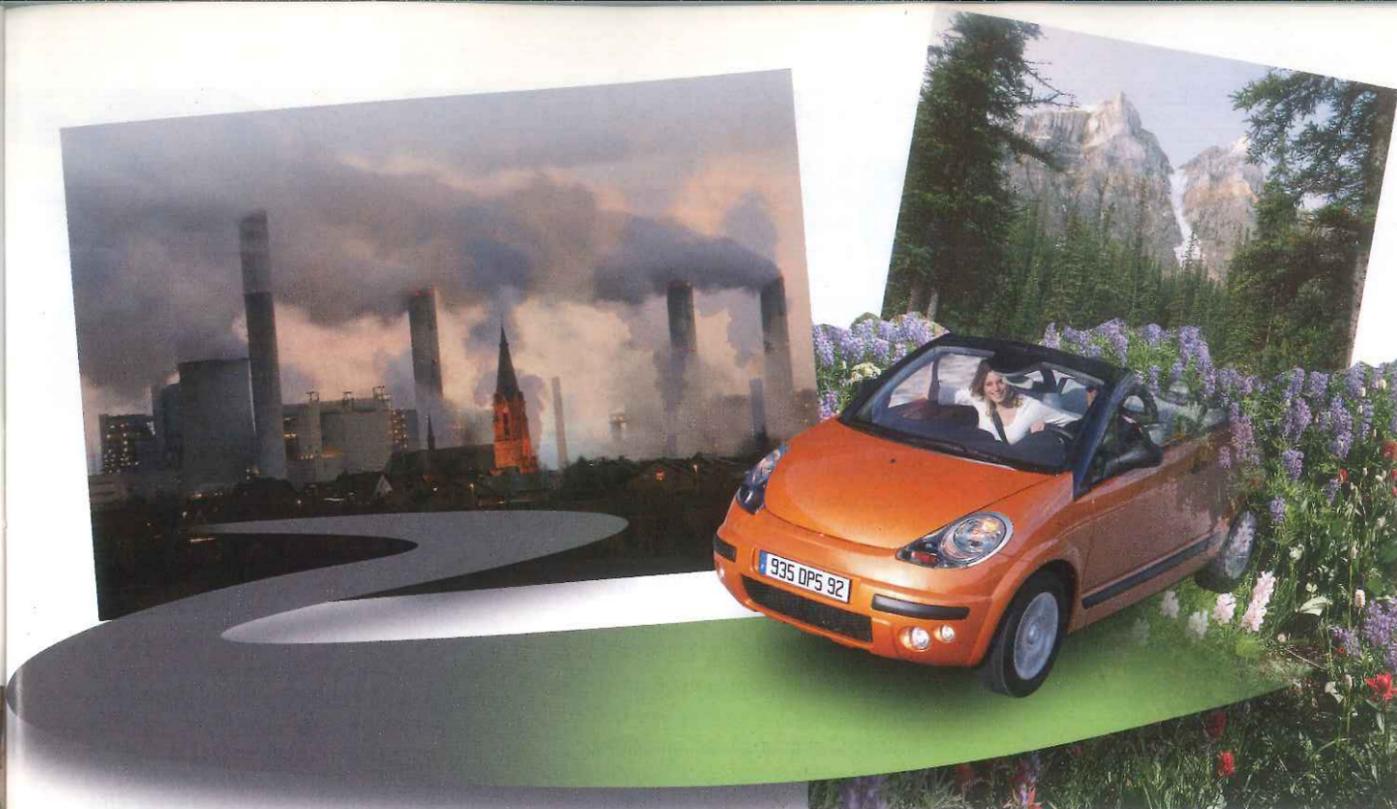


► La última fase se realizó en pistas de tierra donde la dificultad del terreno aumentó la fatiga

tiempo de reacción, a las dos horas aumentó un 25% y a las cuatro horas un 75%. En los conductores que tomaron medidas preventivas, la atención selectiva se redujo un 3% a partir de las dos horas al volante, un 10% a las cuatro horas y un 20% a las seis horas. Los responsables del estudio reconocen que la fatiga es uno de los fenómenos más difíciles de detectar y prevenir. El Estudio de la Fatiga, asegura el doctor Pallarés, "es una prueba de campo con muchas variables cuyos resultados no se pueden considerar definitivos, pero marcan una tendencia". En 2006 se registraron 1.144 muertes en carretera relacionadas con distracciones y otras 233 con el cansancio o sueño, según datos de la DGT. ♦

nas se identificaron frente a la fatiga muscular, ocular y somnolencia, que se percibieron con más claridad. Además de los resultados comunes provocados por una conducción prolongada, el Estudio sobre la Fatiga arroja diferencias en función de las medidas preventivas que tomaron los conductores. Y estas diferencias muestran que quienes no descansaron sufrieron un deterioro en la estimación de distancias un 25% mayor que los que sí lo hicieron. En cuanto a la atención selectiva, la pérdida fue un 50% mayor sin descansos en la conducción.

En los conductores que hicieron paradas y se hidrataron, la capacidad de estimación de distancia y velocidad comenzó a disminuir a partir de la cuarta hora, bajando a la mitad. En las dos horas siguientes se redujo otro 15%. El



Una nueva prueba, el Eco-Test, puntúa a los coches por su contaminación global y no sólo por el CO<sub>2</sub>

## LOS COCHES QUE MENOS CONTAMINAN

Ya hay nueva prueba, realizada por el ADAC alemán y el RACC español, para medir la calidad ambiental de los coches y analizar toda la contaminación que emiten. La idea es que, igual que se ha mejorado la seguridad de los vehículos al facilitar la información de las pruebas EuroNCAP, el Eco-Test sirva para que los coches obtengan cinco estrellas por su respeto al medio ambiente.

J.M.M.  
Ilustración: Dirrios

La idea de que se está produciendo un calentamiento global, un cambio climático, ha 'calado' en la población, igual que la creencia de que uno de los grandes culpables es el automóvil. Según varios informes, el transporte es responsable de un tercio del CO<sub>2</sub> (dióxido de carbono) emitido, el principal gas de 'efecto invernadero'. Además, la contaminación es responsa-

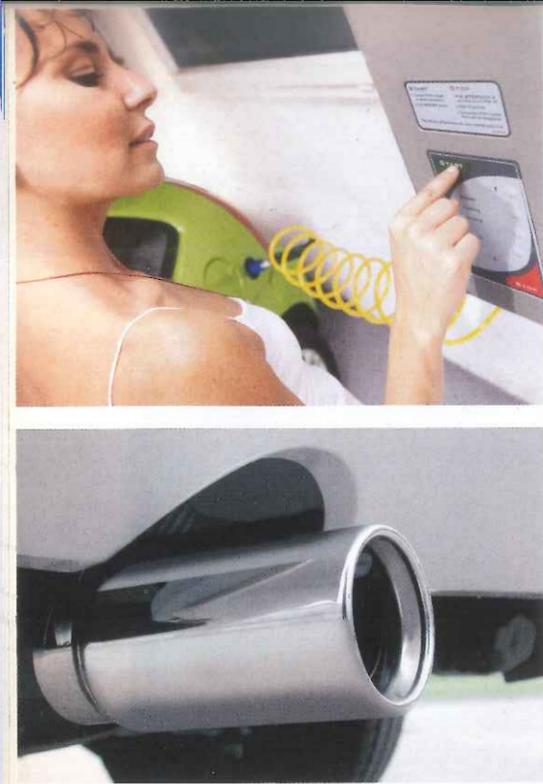
ble del deterioro del aire, en especial en las grandes ciudades, y mata cada año a 370.000 personas en la Unión Europea, siete veces más que los accidentes de tráfico.

Según el RACC (Real Automóvil Club de Cataluña), sólo uno de cada cuatro vehículos matriculados en España tiene las máximas medidas de protección contra emisiones contaminantes. De hecho, la inmensa mayoría (71%) de los 200 vehículos de 93 modelos estudiados por el Eco-Test —patrocinado por la Federación Internacional del Automóvil (FIA) y realizado por el RACC y el ADAC alemán— está en la banda media de contaminación.

Esta situación llevó a la Comisión Europea a pedir a los fabricantes de automóviles que rebajen la emisión de CO<sub>2</sub> e, incluso, a amenazar con límites más severos. Así, en 2012 los vehículos nuevos no podrán emitir más de 130 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro recorrido —un consumo de 5 l/100 km en vehículos de gasolina y de 4,5



► Honda "Civic" híbrido.



## PARA COMPRAR VERDE

El RACC pide a los fabricantes que colaboren, difundan e incorporen los resultados del Eco-Test y las mejoras que sugiere y a la Administración, que estimule la compra de vehículos limpios y ponga en marcha la fiscalidad verde, vinculando Impuesto de Matriculación y emisión de CO<sub>2</sub>. Al usuario le hace algunas recomendaciones para comprar coche:

- Solicite y analice la información ambiental del vehículo y contrastela.
- Renueve el vehículo cada 5 años.
- Si compra un diesel, que lleve filtro de partículas
- No compre un coche más grande del que necesita.
- Considere las nuevas tecnologías.
- Estudie si realmente necesita un todo terreno.
- Valore la eficiencia del consumo.



➤ Varias marcas han apostado por combustibles alternativos.

que mide la contaminación total de cada modelo –hasta hoy, el Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE) sólo reflejaba la emisión de CO<sub>2</sub>– y puntúa, de una a cinco estrellas, su calidad ambiental. Eco-Test, además, valora óxidos de nitrógeno y azufre, monóxido de carbono, hidrocarburos no quemados y partículas sólidas en suspensión, y realiza una prueba más realista que la de homologación para medir la emisión de CO<sub>2</sub>.

**EL MÁS VERDE.** El Toyota "Prius" Híbrido es el coche más limpio, ya que sólo emite 104 g/km de CO<sub>2</sub> y alcanza 4 estrellas –en el límite de cinco– en el Eco-Test del RACC, mientras que el siguiente es el Volvo "V70 Bifuel" de gas natural. Por detrás están Honda "Civic 1.3 D-Si Hybrid", Skoda "Octavia Combi RS TDI" y "Octavia 1.6 FSI", todos con cuatro estrellas. Hay que señalar que Eco-Test, al incluir una prueba más realista de circulación –por autopista y a más alta velocidad– 'penaliza' al "Prius", que, sin ella, obtendría mejor resultado. No obstante, es llamativo que los vehículos más destacados son híbridos (electricidad-gasolina), de gas natural y un diesel con filtro de partículas muy perfeccionado.

Si sólo midiéramos la emisión de CO<sub>2</sub> –como la lista de IDAE con el dato de homologación–, Citroën "C1", Honda "Civic" Hybrid, Peugeot "107" y Toyota "Aigo" estarían tras el "Prius", ya que sólo emiten 109 g/km, dentro de un grupo

de los con combustibles alternativos y en países como Brasil, funcionan de forma generalizada coches con etanol.

Así, la FIA y varios clubes automovilistas –entre ellos el RACC– han puesto en marcha iniciativas para que "la calidad ambiental de un automóvil se acaba convirtiendo en un atributo real de compra, como lo es ya la seguridad". Entre ellas, han presentado Eco-Test,

1/100 km en diesel–. La Comisión, descontenta de cómo cumple la industria del automóvil el acuerdo sobre rebaja de emisiones, ha 'amagado' con un límite de 120 g/km.

La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) se había comprometido a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos vendidos en 2008 un 25% respecto a 1995; es decir, hasta 140 g/km. ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones) señala que la evolución de las emisiones de CO<sub>2</sub> es positiva: en España, en 1995 el coche medio emitía 175 g/km, mientras en 2004, sólo 152 g/km. Sin embargo, Pere Sauret, director técnico del RACC, opina que "las mejores técnicas introducidas en cada vehículo se han visto 'neutralizadas' por el aumento de los vehículos en circulación, que ha ido paralelo al crecimiento económico".

No obstante, algunos consumidores y marcas comienzan a comprar coches más respetuosos con el Medio Ambiente y modelos como el Toyota "Prius" han sido un éxito de ventas en EE. UU. También Ford ("Focus Flexifuel") o Volvo (V70 Bifuel) han lanzado mo-

### ASÍ CONTAMINAN LOS MÁS VENDIDOS

Modelo	Ventas abr. 2007 (unidades)	Consumo (*) (l/100 km)	Emisión CO <sub>2</sub> (*) (gr/l)
Renault Megane	7.089	6,9/8,8	164/209
Citroën C4	5.671	6,4/8,4	153/200
Ford Focus	5.173	7(1)/8	70 (1)/189
Peugeot 207	4.554	6,3/7	150/166
Seat Ibiza	4.155	5,9/7,9	142/190
Renault Clio	4.434	5,9/8,4	139/199
Volkswagen Golf	3.423	6,4/10,7	154/257
Opel Corsa	2.946	5,3/5,8	127/139
Seat León	2.937	4,6	124
Peugeot 307	2.903	7/8,3	168/199
		5,2/5,7	141/154
		6,5/8,8	155/210
		5/6,7	131/178

(\*) Variación modelos y motorización. (1) FOCUS 1.8 BIOETANOL 5P

DATOS GASOLINA  
DATOS DIESEL



➤ El Volvo BiFuel, uno de los modelos que menos contaminación emiten.

de nueve coches de gasolina por debajo del límite de 120 g/km –el previsto para 2012 que la Comisión Europea 'amenaza' con adelantar–. Sin embargo, más de veinte diesel rebajan esa cifra: "Lupo", Smart "Fortwo", "C1", "107", "Aigo", "C2", "Yaris", "Panda", "Clio", "C3", "Fiesta"...

**LOS MÁS VENDIDOS.** Entre los diez coches más vendidos en España (ver cuadro), sólo el Ford "Focus Bioetanol", entre los gasolina, está por debajo del límite de 120 g/km, mientras el Opel "Corsa" queda relativamente cerca (127 g/km). Sin embargo, en versión diesel, Renault "Megane", Citroën "C4", Ford "Focus" y Peugeot "207" cumplen el límite de 120 g/km; Opel "Corsa" (124) y Seat "Ibiza" (122) quedan muy cerca y el Renault "Clio" rebaja esa cifra (115 g/km).

Pero si aplicamos la clasificación de Eco-Test, de los diez modelos más vendidos en nuestro país, el primero sería el Citroën "C4 HDI" (diesel), el Peugeot "307 Break HDI" (diesel), el Volkswagen "Golf 1.6 FSI" (gasolina), el Ford "Focus 1.6 TDCi" (diesel), con cuatro estrellas, para bajar luego al Renault "Megane 1.9 dCi" (diesel), el Peugeot "207 Hdi" (diesel), el Opel "Corsa 1.3 CTDI" (diesel) o el Renault "Clio 1.5 cDi" (diesel), con tres estrellas.

El peor vehículo, y el único con una sola estrella, es el Hyundai "Terracan 2.9 CRDI GLS Automatic", que emite 241 g/km de CO<sub>2</sub>. Por delante de él, pero en el grupo de los menos verdes, el Volkswagen "Fox 1.4 TDI", el Fiat "Panda 1.3 JTD", el Hia "Rio 1.5 CRDI" y el Volkswagen "Sharan 2.8 V6", con dos estrellas. Es curioso que en este grupo de 'cola' hay tres vehículos diesel, pero la razón es que no están equipados con filtros de partículas.

Por marcas, destaca Toyota, con el 78% de sus vehículos matriculados en España en la categoría de 4 estrellas, seguida de Skoda (75%), Mercedes (72%), Saab (67%) y Audi o Alfa-Ro-

## LOS MEJORES

Modelo	Consumo	Puntuación Eco-Test
Toyota Prius 1.5 Hybrid	5,0	**** (89)
Volvo V70 2.4 Bifuel	7,2	**** (87)
Honda Civic 1.3i Hybrid	5,5	**** (83)
Skoda Octavia Combi	5,6	**** (81)
Skoda Octavia 1.6	7,1	**** (80)

## LOS PEORES

Modelo	Consumo	Puntuación Eco-Test
Hyundai Terracan	10,2	* (27)
VW Fox 1.4 TDI	5,7	** (40)
Fiat Panda 1.3 JTD	5,3	** (44)
Kia Rio 1.5 CRDI	5,8	** (44)
VW Sharan 2.8 V6	11,7	** (44)

## ¿GASOLINA O DIESEL?



En España, aunque empiezan a existir motores híbridos (eléctricos y de combustible) y algunos que utilizan biocombustibles, así como flotas de taxis con GLP, básicamente los turismos son de gasolina y gasóleo.

En cuanto a la contaminación, las diferencias más importantes entre ambos motores se centran en la forma de mezclar el carburante con el aire y la manera de hacerla entrar en combustión.

Ninguno es mejor o peor que el otro, simplemente tienen un funcionamiento distinto. Así, por cada litro consumido, el motor de gasolina recorre una media de 13 kilómetros y emite 2,32 kg de CO<sub>2</sub>, mientras, por cada litro, el de gasóleo emite 2,6 kg de CO<sub>2</sub> para unos 16 kilómetros. Sin embargo, Pere Sauret –del RACC– cree que el futuro más inmediato pasa por motores híbridos diesel-eléctricos.

## LIMPIOS, SÍ. MÁS CAROS, NO



Un estudio del RACC entre ciudadanos de Madrid destaca que la mayoría está dispuesta a comprar vehículos con combustibles alternativos aunque tengan menos potencia (87%) o menor autonomía (78%). Sin embargo, las emisiones sólo son importantes para menos de la mitad de las personas a la hora de la compra y sólo el 40% estaría dispuesto a hacerlo si fueran más caros. Este dato es fundamental, ya que los coches más limpios son más caros.

El estudio del RACC entre ciudadanos de Madrid destaca que la mayoría está dispuesta a comprar vehículos con combustibles alternativos aunque tengan menos potencia (87%) o menor autonomía (78%). Sin embargo, las emisiones sólo son importantes para menos de la mitad de las personas a la hora de la compra y sólo el 40% estaría dispuesto a hacerlo si fueran más caros. Este dato es fundamental, ya que los coches más limpios son más caros.

meo (50%). Por el lado contrario, las marcas que mayor porcentaje de vehículos obtienen dos estrellas son Mini (33%), Lancia (33%) y Hyundai (25%).

En la presentación del estudio, Pere Sauret (RACC) declaró que "el objetivo para el inmediato futuro del Eco-Test es conseguir coches que alcancen las cinco estrellas", para lo cual detalló cuáles eran los 'retos' a superar: reducciones de consumo, tanto por conducción como por uso de elementos como el aire acondicionado; rebaja de las emisiones de óxidos de nitrógeno y partículas en suspensión de los diesel; y evitar el enriquecimiento del carburante en conducción a plena carga para los motores de explosión. ♦

Más información: [www.ecotest.eu](http://www.ecotest.eu)

➤ El Skoda Octavia, uno de los turismos que menos CO<sub>2</sub> emite.



## CANNABIS Y COLISIONES DE TRÁFICO: NUEVAS EVIDENCIAS CIENTÍFICAS

Los distintos datos presentados muestran cada vez con mayor claridad que conducir bajo los efectos de cannabis no sólo deteriora la capacidad para conducir con seguridad, sino que además se asocia a un mayor riesgo de implicación en colisiones de tráfico con resultado de muerte.

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

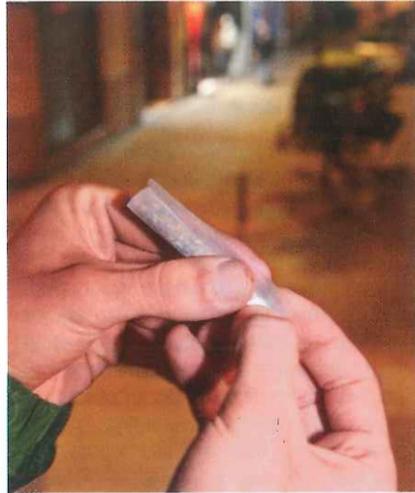
Existe un creciente interés y preocupación acerca de la implicación de las drogas en las colisiones de tráfico, así como en la instauración de medidas adecuadas para reducirlos. No es pues de extrañar que en el libro blanco sobre la política europea en seguridad vial se señale como una de las prioridades para reducir la mortalidad (al 50% en el año 2010) por colisiones de tráfico, el intervenir en el campo de las drogas y la conducción.

Si bien es cierto que esa preocupación se dirige hacia todas las drogas, especial preocupación existe en relación al cannabis (porros, marihuana). Y ello es por varios motivos:

- En primer lugar, por que es la droga más frecuentemente consumida (después del alcohol).
- En segundo lugar, por que existe entre la población una baja percepción acerca de los riesgos y consecuencias que conlleva su consumo.
- En tercer lugar, por que estudios recientes han mostrado con claridad que el conducir bajo los efectos de cannabis se asocia a un mayor riesgo de lesiones y muerte por colisiones de tráfico.

Los datos de nuestro país referentes al cannabis y la conducción de vehículos nos señalan la magnitud del problema y nos evidencian que este fenómeno ocurre con más frecuencia de la que inicialmente se había estimado.

● En España, entre 1991 y 2004, y según los datos del Instituto de Toxicología, en el 2,7% de los casos se confirmó la presencia de cannabis en los fluidos biológicos de las personas fallecidas en colisiones de tráfico. Y frecuentemente junto a otras sustancias, en particular alcohol. Es preciso señalar que el detectar cannabis (sin conocer su concentración) en los fluidos biológicos no implica que fuera la causa del accidente, pero sí que



estaba presente como un factor de riesgo del mismo.

● En un estudio reciente de nuestro grupo (que en breve aparecerá publicado en la revista *Forensic Science Internacional*), el 9,7% de los encuestados que consumieron cannabis durante el último año (el 10,7% de los hombres y el 7,9% de las mujeres) refirieron haber conducido alguna vez un vehículo, durante los últimos doce meses, con sus facultades disminuidas o alteradas por los efectos del cannabis. Así mismo, el 19,8% de los encuestados que consumieron cannabis durante el último año (el 19,4% de los hombres y el 20,6% de las mujeres), refirieron haber viajado en el último año alguna vez como pasajeros en un vehículo cuyo conductor/a tenía las facultades alteradas o disminuidas por el efecto del cannabis. Mientras conducir bajo el efecto de cannabis es más frecuente entre los de 20-29 años, montarse como pasajero en un vehículo conducido por una persona bajo los efectos de cannabis lo es por los de edades comprendidas entre 14 y 19 años.

**EN ESPAÑA, SEGÚN DATOS DEL INSTITUTO DE TOXICOLOGÍA, ENTRE 1991 Y 2004, SE CONFIRMÓ PRESENCIA DE CANNABIS EN EL 2,7% DE LOS FALLECIDOS EN COLISIONES DE TRÁFICO**

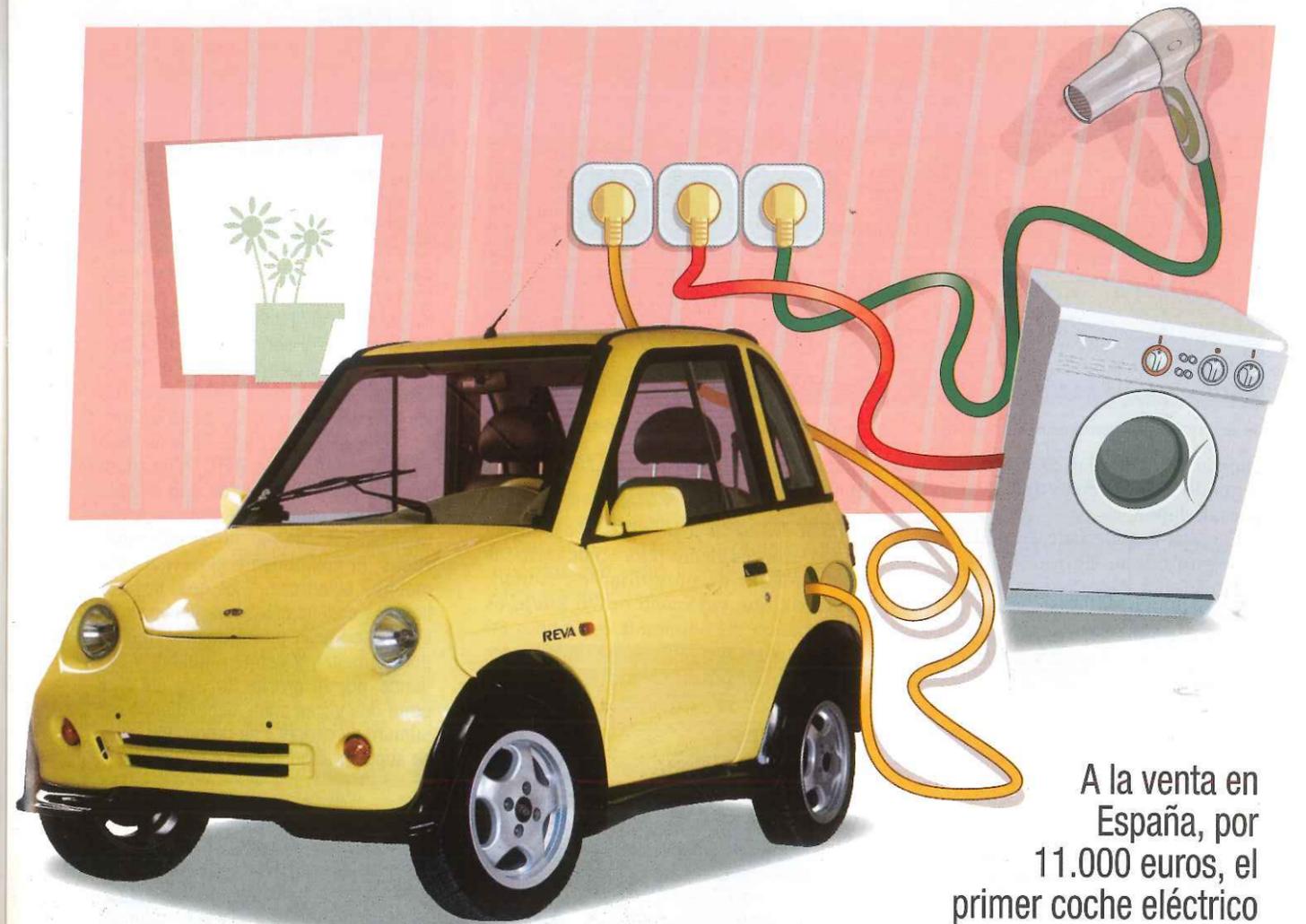
En cuanto a la relación entre consumo de cannabis y riesgo de sufrir accidente de tráfico, también han surgido nuevas evidencias recientemente:

● En un estudio realizado en Francia, y publicado en diciembre de 2005 en el *British Medical Journal*, se observó un mayor riesgo de implicación en colisión de tráfico (con causa de muerte) entre aquellos que estaban bajo los efectos de cannabis. Igualmente se pudo establecer una clara relación dosis-efecto (a mayor nivel de alcohol en sangre, mayor riesgo). En conjunto conducir bajo la influencia de cannabis se asocia a un mayor riesgo de colisión de tráfico en la que ese conductor era el responsable de la colisión de tráfico (entre 2,6 y 4,2 veces más riesgo). De todas las colisiones de tráfico con fallecimiento, el conducir bajo la influencia de cannabis (> 0,0 ng/ml) sería responsable del 2,5% de las mismas y el alcohol (> 0,0 gr/l) del 28,6%.

● Las nuevas técnicas analíticas permiten detectar en sangre y otros fluidos biológicos el cannabis activo (THC, 9 tetrahydrocannabinol) y no su metabolito principal inactivo (THC-COOH). Cuando se detecta el THC en sangre podemos señalar que la persona está bajo su influencia. Cuando se detecta su metabolito inactivo, THC-COOH solo podemos indicar que se ha consumido recientemente, pero no que la persona estuviese bajo su influencia. En estudios previos en los que se detectaba este metabolito inactivo del cannabis (THC-COOH), que no necesariamente se correlacionaba con uso reciente de cannabis, no se había observado con claridad un aumento del riesgo de implicación en colisión de tráfico entre los consumidores de cannabis, a diferencia de lo comentado con anterioridad en el estudio Francés, en el que se detectó THC en sangre.

No sólo los consumidores de cannabis deben prestar atención a la evidencia científica cada vez mayor sobre cannabis y colisiones de tráfico. Todos los que aceptan acompañar a un conductor que está bajo los efectos de cannabis, asumen un riesgo evidente y tienen más probabilidad de conducir en el futuro ellos mismos bajo el efecto de esta sustancia. ♦

LUCIA RIVAS



A la venta en España, por 11.000 euros, el primer coche eléctrico

## ¡ES UN ENCHUFADO!

Es el primer utilitario eléctrico que circulará por las carreteras de nuestro país. No contamina –se mueve sólo por energía eléctrica– y es muy silencioso. Se llama “Reva” y desde este mes de julio ya se encuentra a la venta. Alcanza una velocidad de 70 km/h y sus baterías tienen una autonomía suficiente para circular durante unos 80 kilómetros.

Mercedes LÓPEZ

Recuerda a los coches de las series de dibujos animados japonesas y George Clooney presume de conducir uno. Se presenta como el primer coche eléctrico que se vende en

España, se llama “Reva” (vehículo eléctrico, alternativo y revolucionario) y su objetivo, en palabras de Francesc Buyolo –director de la compañía en nuestro país–, es “ *cubrir las necesidades de movilidad urbana cuidando el medio ambiente*”. Este utilitario, de prestaciones similares a los convencionales y dimensiones parecidas a las de un Smart, en lugar de depósito de gaso-

lina lleva unas baterías colocadas debajo de los asientos delanteros que se cargan conectándolo simplemente a la red eléctrica, en un enchufe igual al que utilizamos para la lavadora o para cargar el móvil. Tarda ocho horas en cargarse totalmente, pero en dos horas y media alcanza el 80% de su capacidad. Incorpora un sistema que controla el estado de carga de las baterías y muestra al conductor información (indicador con zona verde, amarilla y roja) sobre el nivel de energía restante.

Este coche, fabricado por la compañía india Reva, que lo distribuye desde 2001, utiliza la electricidad como única fuente de alimentación, por lo que no emite CO<sub>2</sub> (no tiene tubo de escape) y, al no tener un motor de combustión, es muy silencioso, lo que encajaría bien en un país como España que, según la Or-



► Es un vehículo eminentemente urbano, alcanza los 70 km/h y tiene una autonomía de 80 kilómetros.

ganización Mundial de la Salud, es el segundo más ruidoso del mundo después de Japón.

Las dos características citadas hacen de él un coche limpio y silencioso. Aunque para Paco Segura, portavoz de Ecologistas en Acción, "llamarle limpio es una falacia. No debemos olvidar que la producción de electricidad en España es la causante del 25% de los gases de efecto invernadero. Sólo es limpio para el lugar por el que circula, porque es cierto que no incrementa la contaminación". Además, en cuanto al ruido, también asegura que es cierto que no contamina acústicamente, pero, añade, "en el tema de la seguridad vial puede plantear algún problema, porque hay gente que cruza de oído". Pero

también reconoce que sería fácil de solucionar técnicamente.

**COCHE URBANO.** Este "Reva" está diseñado especialmente para solucionar las necesidades de movilidad en ciudad. Alcanza una velocidad de 70 km/h, es automático, su autonomía es de unos 80 kilómetros —más o menos lo que se recorre en un día de desplazamientos de casa al trabajo y algunas gestiones— y, por su pequeño tamaño, es fácil de aparcar.

Buyolo asegura que su uso es muy económico: "Aproximadamente la quinta parte de un coche normal por kilómetro. Cargarlo al 100% —suficiente para un día— cuesta tan sólo un euro". Además, se recarga cuando desacelera o frena, porque el motor eléctrico se convierte en un generador que envía energía a la batería, en lo que los expertos denominan 'frenada regenerativa del coche eléctrico' y que,



## HERMANOS DE ENCHUFE



También los grandes fabricantes piensan en la energía eléctrica como una de las alternativas a la gasolina y desde hace años estudian e investigan en este campo. El grupo PSA ya presentó en 1995 su proyecto "Tulip", una flota de plazas eléctricas en alquiler, capaz de solucionar el problema de transporte de una pequeña ciudad. Honda tiene el "EV Plus" y General Motor presentó —y sorprendió— en el último Salón de Ginebra con el "Volt", de Chevrolet, alimentado por baterías de ión-litio y una autonomía de 65 kilómetros. Nissan, por su parte, ha anunciado el "Programa Verde 2010" y asegura que lanzará en menos de una década un vehículo eléctrico de pruebas y comercializará baterías de ión-litio avanzadas, el componente clave para los motores eléctricos. Y es que, hoy por hoy, los coches eléctricos tienen en la batería su gran punto débil. Primero, porque pesan y ocupan mucho; y segundo, por su precio. Su vida útil está entre dos y tres años, dependiendo del número de cargas y su reposición, puede suponer alrededor de 6.000 euros.



► Chevrolet "Volt".

## QUIEN CONTAMINE, QUE PAGUE



A finales de junio, el Congreso aprobó una serie de enmiendas al proyecto de Ley de Calidad del Aire que vinculan los impuestos a las emisiones de gases contaminantes, dentro de la filosofía 'quien contamine, que pague'. Así, antes del 1 de diciembre, entrará en vigor un nuevo sistema que sustituirá al impuesto de matriculación, por el que los coches pagarán en función de las emisiones de CO<sub>2</sub> (dióxido de carbono) que emitan al circular. Como incentivo, los coches 'limpios' estarán exentos. Afectará a todoterrenos, berlinas y deportivos más potentes, en beneficio de los utilitarios e híbridos.



► Su motor eléctrico es muy silencioso.

indican desde Reva, "incrementa alrededor del 15% su autonomía".

También subraya Buyolo que su mantenimiento tiene un coste inferior a la mitad del de un vehículo convencional, "porque no tiene cambios de aceite, filtros..." Su primera revisión debe pasarla al mes o a los 1.000 kilómetros y es gratuita, y después, cada año o 12.000 kilómetros. Eso sí, tiene que realizarse en los talleres oficiales o distribuidores autorizados.

**SEGURIDAD DE CUATRICICLO.** En cuanto a equipamiento de seguridad, incorpora cinturones y reposacabezas, su chasis es de estructura de acero y los paneles son de plástico. Está homologado como un cuatriciclo y Buyolo indica que "cumple todas las exigencias de la normativa europea para este tipo de vehículos". Al mismo tiempo, recalca que "no es un turismo y no tiene que compararse con un turismo". Por ello, no es adecuado, asegura Francesc Buyolo "hablar de pasar las pruebas de choque de EuroNCAP y de sus posibles 'estrellas'".

Por el momento,

## FICHA TÉCNICA DEL "REVA"

Clasificación vehículo: Cuatriciclo pesado.  
 Transmisión: Automática.  
 Frenos: De tambor.  
 Velocidad máxima: 70 km/h.  
 Emisiones de CO<sub>2</sub>: 0 g/km.  
 Consumo: 0,15 kWh/km.  
 Dimensiones: 2,63 (largo) x 1,32 (ancho) x 1,51 (alto) metros.  
 Peso: 665 kgs.  
 Tipo carrocería: Estructura tubular de acero, con paneles de plástico.  
**PRECIO:** Desde 10.900 euros (Impuesto de Matriculación no incluido).  
**Garantía:** Dos años.

sólo estará a la venta —desde este mes de julio— en Sabadell (Barcelona) para toda la zona metropolitana de Barcelona; pero esperan abrir pronto en Madrid y, paralelamente, están negociando acuerdos con otros distribuidores para llegar a toda España. ♦



► Su imagen parece sacada de una serie de dibujos animados.

## EN LONDRES YA FUNCIONA



Alrededor de 1.000 unidades del "Reva" circulan ya por las calles de Londres (Inglaterra), cuyas autoridades han apostado claramente por los vehículos de bajas emisiones contaminantes. Por un lado, han instalado doce puntos públicos para que los propietarios del "Reva" puedan recargar cómodamente su vehículo. Y, por otro, el "London Congestion Charge" (peaje que se cobra a los vehículos por circular por el centro de la ciudad) no se aplica a los que utilizan energías alternativas (electricidad, hidrógeno...). También podemos verlo circulando por las calles de Italia, Grecia, Malta, Chipre, Sri Lanka e India.



## LAS PREGUNTAS MÁS COMUNES

### ¿CÓMO SE CARGA?

Las baterías, situadas bajo los asientos delanteros, se cargan conectando el vehículo a la red eléctrica a través de un enchufe común de 220 V/15 A, igual al que necesitamos para cargar el móvil.

### ¿EN CUÁNTO TIEMPO SE RECARGA?

Para recargarlas completamente se necesitan 8 horas, pero en dos horas y media se carga el 80% de su capacidad. Una carga completa proporciona una autonomía de hasta 80 kilómetros.



### ¿CUÁNTO GASTA?

Las 8 horas de recarga consumen 10 kWh, lo que se traduce en un gasto aproximado de 1 euro. O lo que es lo mismo, equivale al consumo de unos 6 días de nuestro frigorífico.

### ¿CUÁNTO DURAN LAS BATERÍAS?

El conjunto de baterías lo forman 8 baterías de 6V de plomo ácido, con una vida útil de 3 años. Se espera que pronto estén listas las baterías de ión-litio, cuya vida es mucho más larga.

### ¿QUÉ PERMISO DE CONDUCCIÓN SE NECESITA?

Se necesita el permiso de conducción B o A (el mismo que requieren las motocicletas de más de 125 c.c.)

### ¿TIENE QUE PASAR LA ITV?

Está clasificado como un cuatriciclo pesado, por lo que tiene que pasar la primera ITV a los cuatro años de su compra y después, cada dos años.

### ¿SU EQUIPAMIENTO OPCIONAL?

Se podrá optar como equipamiento opcional al aire acondicionado, climatizador de asientos, radio-CD, cierre centralizado, asientos de piel o colores opcionales.

**CARACTERÍSTICAS**

**MOTOR:**  
Cilindrada: 1.910 c.c.  
Potencia máxima:  
120 CV a 4.000 r.p.m.

**CARBURANTE:**  
Gasol

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**  
De serie: Airbags de conductor, acompañante y laterales delanteros. Anclajes Isofix sillas infantiles. ABS. Entre otros.

Opción: Airbag laterales protección cabeza (285 €). ESP (370 €). Airbag de rodilla conductor (130 €). Tercer reposacabezas posterior (25 €). Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
4,33 mts. (long.) 1,79 mts. (anc.) 1,49 mts. (alt.)  
Maletero: 400 litros.

**CONSUMO:**  
Urbano, 6,9 l./100 km.  
Carretera, 4,3l./100 km.

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**

★★★★☆

PRECIO: Desde 17.490 €.

**MOTOR 16**

**FIAT BRAVO 1.9 120 CV D. MJET**



	► Comportamiento impecable
	► Precio muy competitivo
	► Presentación atractiva
	► Cambio de 5 marchas y tacto dirección
	► Apertura del portón desde el interior
	► Recuperaciones modestas

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

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

www.fiat.es

**AUTOFÁCIL**

**FORD MONDEO 2.0 TDCi 140**



	► Comportamiento
	► Acabados
	► Maletero
	► Falta un diesel más potente
	► Altura de las plazas traseras escasa
	► Tamaño exterior algo grande

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

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

www.ford.es

**CARACTERÍSTICAS**

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

**CARBURANTE:**  
Gasol

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**  
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de rodilla. Airbag de rodilla conductor. Reposacabezas delanteros activos. ESP. ABS. Sistema Isofix sillas infantiles. Entre otros.

Opción: Faros adaptativos (425 €). Control presión neumáticos (180 €). Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
4,84 mts. (long.) 1,88 mts. (anc.) 1,50 mts. (alt.)  
Maletero: 550 litros.

**CONSUMO:**  
Urbano, 7,6 l./100 km.  
Carretera, 4,9 l./100 km.

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**

★★★★☆

PRECIO: Desde 27.265 €.

**CARACTERÍSTICAS**

**MOTOR:**  
Cilindrada: 1.991 c.c.  
Potencia máxima:  
121 CV a 3.800 r.p.m.

**CARBURANTE:**  
Gasol

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**  
De serie: Airbag frontal conductor y acompañante. Airbags laterales delanteros. ABS con EBD y control electrónico de tracción. Cinturones delanteros con limitador de esfuerzo y pretensores. Anclajes Isofix sillas infantiles plazas traseras. Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
4,29 mts. (long.) 1,72 mts. (anc.) 1,44 mts. (alt.)  
Maletero: 275 litros.

**CONSUMO:**  
Urbano, 7,8 l./100 km.  
Carretera, 4,6 l./100 km.

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**

★★★★☆

PRECIO: Desde 15.875 €.

**AUTOPISTA**

**CHEVROLET LACETTI 2.0 TDCI**



	► Motor agradable
	► Confort
	► Silencio de marcha
	► Dirección poco comunicativa
	► Rueda de repuesto de emergencia
	► Capacidad del maletero

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

NOTA MEDIA: 7,3. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,8.

www.chevrolet.es

**COCHE ACTUAL**

**SKODA FABIA 1.4 TDI/80**



	► Amplitud interior
	► Consumos muy ajustados
	► Confort de marcha
	► Sujeción asientos delanteros
	► Equipamiento no muy completo
	► Rumorosa mecánica

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

NOTA MEDIA: 7,5. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,8.

www.skoda.es

**CARACTERÍSTICAS**

**MOTOR:**  
Cilindrada: 1.422 c.c.  
Potencia máxima:  
80 CV a 4.000 r.p.m.

**CARBURANTE:**  
Gasol

**SEGURIDAD:**  
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. ABS+EBC. Sistema Isofix sillas infantiles. Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
3,99 mts. (long.) 1,64 mts. (anc.) 1,50 mts. (alt.)  
Maletero: 300 litros.

**CONSUMO:**  
Urbano, 5,7 l./100 km.  
Carretera, 4,6 l./100 km.

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**

★★★★☆

PRECIO: Desde 13.800 €.

El estudio

## SEGUROS DE MOTOS: POCOS Y CAROS

La oferta de seguros para motos y ciclomotores es escasa y cara, según un estudio sobre los precios de los vehículos de dos ruedas en España que ha realizado el RACC (Real Automóvil Club de Cataluña). En el informe se analiza el seguro de responsabilidad civil a terceros y se ha comprobado que la edad, el sexo y el factor geográfico son determinantes en el precio de la póliza. Así, la oferta para motos y ciclomotores es muy limi-



tada, sobre todo si el asegurado es varón y menor de edad: sólo tres de las compañías aseguran ciclomotores a jóvenes de 16 años. Además, el perfil de varón joven es el que registra los precios más altos: pagan hasta 216 euros más que la media y 357 euros más que las mujeres de su edad. La situación geográfica también incide en el precio de la póliza. Canarias, Cantabria y Galicia son las comunidades con los precios más elevados, mientras que Aragón y La Rioja las más baratas.

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

## LA PUBLICIDAD NO VENDE SEGURIDAD

El precio y las facilidades de pago son los principales reclamos que utilizan los fabricantes de vehículos en su publicidad, según un estudio realizado por la Federación Andaluza de Consumidores y Amas de Casa (Al-Andalus). En este análisis se concluye que los elementos y dispositivos de seguridad son sólo una característica más del vehículo, que apenas se destaca, salvo que se trate de un sistema novedoso o exclusivo, mientras que la potencia sí se suele utilizar en su promoción. Además, se añade que cuando se hace men-

ción a los dispositivos de seguridad, lo más frecuente es mencionar sus siglas o el nombre patentado del mismo (ABS, ESP...), sin aclarar a qué corresponden exactamente y en ningún caso se indica en qué consiste ese sistema y qué aporta en la prevención de accidentes. Últimamente, lo que si utilizan es el logotipo del Instituto EuroNCAP y sus estrellas, para indicar que sus coches tienen altas prestaciones en materia de seguridad.



## EL LAGUNA SE RENUEVA

En octubre llegará el nuevo Renault "Laguna". Con sus 4,96 metros de longitud y cuatro motorizaciones iniciales (dos diesel y dos gasolina), se presentará con un importante equipamiento de seguridad: nueva generación de ABS con ESP y sistema de ayuda a la frenada. Además, en caso de choque lateral equipa un dispositivo especial compuesto por un doble airbag lateral (tórax y cabeza) de doble cámara y doble presión. Asimismo, su versión diesel 1.5dCi de 110 CV, sólo emite 136 grs de CO<sub>2</sub> por kilómetro recorrido y lleva más de 35 kilos de materias plásticas recicladas.

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

## QASHQAI, RECORD DE ESTRELLAS

El Nissan "Qashqai" ha obtenido la máxima puntuación de los 10 años de historia de las pruebas de choque EuroNCAP. Con 36,83 puntos de un máximo posible de 37 puntos, un record. En protección infantil cuatro estrellas, y sólo dos en protección a peatones.



## ¡QUÉ BIEN HUELE!

Parece imposible, pero el neumático Ecsta UHP de Kuhmo huele a lavanda y este olor se propaga en un perímetro aproximado de 10 metros. Su secreto son unas esencias resistentes al calor que difunden este aroma.

[www.neumaticos-online.com](http://www.neumaticos-online.com)

Las motos HARLEY-DAVIDSON también deberán pasar revisión al haber detectado un DEFECTO DE FABRICACIÓN en el modelo "SOFTAIL". Concretamente, en un cable de la batería, que puede llegar a causar un cortocircuito. El fabricante está avisando a todos los propietarios de esta moto.

LAS VENTAS DE TURISMOS registraron una LIGERA DISMINUCIÓN (0,2%) durante el pasado mes de MAYO, según los datos facilitados por ANFAC (Asociación Nacional de fabricantes de Automóviles y Camiones). En los cinco primeros meses de este año la bajada es de un 1,6%. Fuentes de ANFAC indican que, a pesar de la caída, "el volumen de ventas continúan siendo alto". El 69% de los coches vendidos son diesel y sólo el 31% utilizaban gasolina.

## LA DEMOCRACIA SOBRE RUEDAS

Este año estamos de enhorabuena: se cumplen 30 años de las primeras elecciones democráticas en España. Elecciones en las que, por cierto, colaboró el Centro de Proceso de Datos de la DGT. Mucho ha cambiado la sociedad española en estos años y también el mundo del motor. Ese año se matricularon 662.859 turismos, alrededor de un tercio de los que lo hacen actualmente; el 98% era gasolina y sólo el 2% gasoil. Hoy las cifras casi se han invertido y los gasoil acaparan el 70% del mercado. El parque automovilístico superaba de largo los 8 millones de vehículos y había un tu-



El número 1: Seat "127"



Ford "Fiesta"



Renault "5"

rismo por cada 6 habitantes. El 50% de los coches tenía menos de cinco años de antigüedad y el Seat "127" fue el superventas de ese año, con más de cien mil unidades vendidas. El Ford "Fiesta" ocupó el segundo lugar y el Renault "5", el tercero. En 1977 nacen ANFAC (la patronal de los fabricantes), el primer reglamento de homologación de cascos para motos y se comienza a trabajar en la redacción de un nuevo Código de la Circulación. En otros aspectos no hemos cambiado demasiado. La DGT pedía en sus spots: "Conductor, respete al peatón" y comenzaba la campaña contra el alcohol, "Conductor, siempre con una copa de menos".

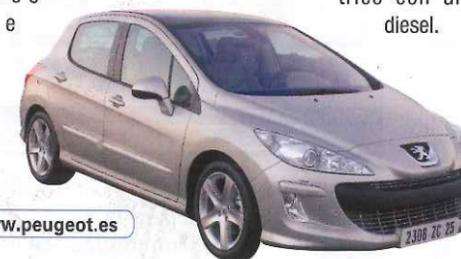
## LA CIFRA

DURANTE EL AÑO 2006 SE VENDIERON 1.635.000 VEHÍCULOS DE SEGUNDA MANO, LO QUE SUPONE UN CRECIMIENTO DEL 4,9% CON RESPECTO A 2005 Y UN VOLUMEN DE NEGOCIOS DE 8.500 MILLONES DE EUROS. SE ESTIMA QUE CERCA DEL 10% DE ESTOS COCHES LOS COMPRAN INMIGRANTES.

GANVAM (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios)

## 308, LO MÁS NUEVO DE PEUGEOT

Peugeot ya tiene listo al sucesor de su superventas "307" y que se comercializará bajo la denominación de "308". Medirá 4,27 metros largo y 1,81 metros de ancho. Además de las versiones gasolina y diesel, contará con un híbrido, que combina, por primera vez, el motor eléctrico con un diesel.



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

## TODOS COMBUSTIBLES ECOLÓGICOS

A partir de 2009 todos los combustibles (gasolina o diesel) que se vendan en las gasolineras españolas deberán llevar obligatoriamente un porcentaje de biocarburantes, es decir, carburantes ecológicos. Esta medida ha sido tomada en la nueva Ley de Hidrocarburos. La Asociación de Productores de Energías Renovables ha criticado esta ley y acusa a los principales operadores petrolíferos de no querer comercializar mezclas directas de gasolinas con bioetanol.

## EL QUE MENOS GASTA

El nuevo Smart "cdi"3 se presenta como el utilitario más económico del mercado porque sólo consume 3,3 litros cada 100 kilómetros. Con 33 litros de gasóleo, este dos plazas de 45 CV puede recorrer unos 1.000 kilómetros sin repostar (la distancia entre Berlín y París). Este Smart ya está en el mercado desde 11.250 euros, en su versión coupé.



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

## SUPERVENTAS MAYO DE 2007

1		8.325
2		7.556
3		7.380
4		5.787
5		4.929
6		4.318
7		4.025
8		3.932
9		3.853
10		3.846

## LOS FABRICANTES

	CITROËN	15.729
	FORD	15.315
	SEAT	13.302
	RENAULT	13.106
	PEUGEOT	12.419
	VOLKSWAGEN	12.173
	OPEL	10.609
	TOYOTA	7.909
	BMW	5.268
	MERCEDES	5.021

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



► Plaza Mayor de Cáceres, en pleno casco, declarado Patrimonio de la Humanidad.

# CONQUISTAR

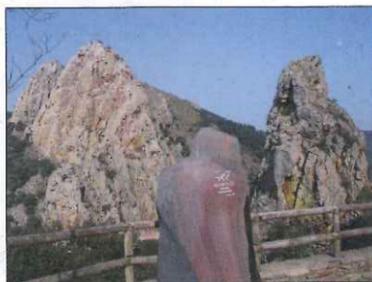
# EXTREMADURA

Es hora de acudir a Extremadura, atraídos por su espectacular poderío histórico y monumental.

Sus ciudades respiran pasado, pero no dejan de mirar al futuro. El visitante encontrará la Extremadura que más se adapte a su perfil. Y a más de uno sorprenderán unas ciudades presumidas, vitales, encantadoras y bulliciosas a un tiempo. Extremadura es tierra de conquistadores, y ahí están sus linajes para recordar sus gestas. Pero, hoy, en el siglo XXI, es momento de que el visitante la conquiste. Extremadura nunca defrauda.

Gorka ZUMETA  
Mapas: Charo LAIZ

La primera gran sorpresa que depara la visita a esta rica Comunidad Autónoma la encontramos en el Parque Nacional de Monfragüe, ubicado al este de la provincia de Cáceres, con 18.396 hectáreas privilegiadas, una de las cinco zonas mejor conservadas de la cuenca mediterránea. Sólo este Parque acoge ejemplares del 70% de las especies de fauna protegidas en España. Los ríos Tajo y Tiétar se cruzan y se saludan en este paraje repleto de encinas y alcorno-



► El Salto del Gitano, icono de Monfragüe.

ques, en el que viven, tranquilas, la mayor variedad y abundancia de aves de Europa. En Monfragüe anida la colonia de buitres negros más importante del mundo –cerca de 300 parejas–, además de una extensa variedad de águilas.

La carretera EX-208 conduce directamente a Villarreal de San Carlos, donde se encuentra el Centro de Interpretación, en el que el visitante se puede hacer una idea ajustada de las características del Parque. Desde aquí podemos organizar el resto de la visita. Además del Castillo árabe y el Salto del Gitano, visitas obligadas, Monfragüe dispone de varias rutas senderistas bien señalizadas: el Cerro Gimio, La Tejadilla, Villarreal-Castillo de Monfragüe y la Garganta del Fraile son las más recomendables, con

recorridos que oscilan entre seis y diez kilómetros. Buen calzado, ropa cómoda, protección solar y cámaras de fotos y/o vídeo.

**LOS NOMBRES DE TRUJILLO.** Tras la visita al Parque Nacional de Monfragüe, tomamos de nuevo la EX-208 con destino a Trujillo. Los romanos la bautizaron como 'Turgallium'; los árabes como 'Torgiela'; durante la Reconquista, el rey Fernando III la rebautiza como 'Truxellum'. Desde entonces, este asentamiento fortificado ha ido creciendo en torres, almenas, casas solariegas, iglesias y conventos, a la sombra del descubrimiento de América. No en vano, los grandes nombres que lo lograron –Pizarro, Orellana, García de Paredes, De las Casas, entre otros– eran oriundos de Trujillo. Su Plaza Mayor, impresionante espacio rodeado de edificios y monumentos, es el centro neurálgico de la visita, que puede ser guiada (se contrata en la Oficina de Turismo) o libre (un bono permite el acceso a una serie de lugares, de visita imprescindible, como las iglesias de San Martín y de Santiago, hoy museos; el Convento de las Jerónimas, el Castillo o la Casa de Pizarro). Aunque no se incluyen en el bono, los palacios de Trujillo brillan incluso por encima de los conventos. No todos se pueden visitar.

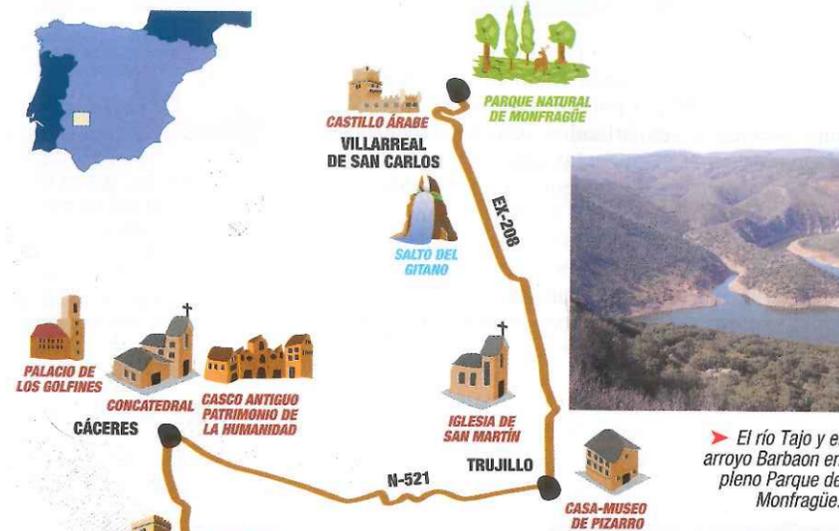
### CÁCERES, PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD.

Dejamos Trujillo para tomar la N-521, que lleva a Cáceres. La capital de la provincia seguirá deparándonos sorpresas continuas. Su casco antiguo, declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco (1986), es uno de los más bellos y mejor conservados del mundo. Han transcurrido cientos de años, pero el tiempo nada puede contra la voluntad de un pueblo que siempre se ha sentido orgulloso de su pasado, desde que Lucio Cornelio Balbo la fundó en el año 25 a. de C. Pero que nadie se engañe y piense que Cáceres se ha dormido en los laureles de su historia. Al contrario, esta ciudad, segura de su encanto, está repleta de vitalidad. Aspira a convertirse en capital cultural europea en 2016, no deja de crecer, los universitarios la han rejuvenecido y entre todos están logrando superar esa imagen de urbe anquilosada y atenzada en su propio pasado, que Clarín resumió en el sobrenombre 'la Vetusta del Sur'. Extramuros, Cáceres ofrece mil alternativas, todas atractivas. No sólo hay que pasear por su casco medieval o visitar la Concatedral de Santa María la Mayor o el Palacio de los Golfines de Abajo. También hay que callejear por el Paseo de Cánovas, o por Pintores, San Pedro, San Antón o Pizarro. Y los más incombustibles encontrarán su hueco en la zona de La Madrila.

**MÉRIDA, LA AUGUSTA.** Tras disfrutar de Cáceres, emprendemos viaje, a través de la N-630 o la A-66 hacia Mérida. La capital de la



► El Teatro romano de Mérida, del s. 18 a de C., sede del Festival de Teatro Clásico.



► El río Tajo y el arroyo Barbaon en pleno Parque de Monfragüe.

### El tráfico

Desde Monfragüe, por la EX-208 (p.k. 46 de EX-A-1) hasta Trujillo son 70 kilómetros. Desde el p.k. 15 la calzada es estrecha. Hay buen firme, sin separación de carriles, límite de 60 km/h durante 18 kilómetros y varias curvas limitadas a 30/40 km/h.

- P.k. 27: Mirador del Gitano ¡Cuidado! El lugar lo frecuentan turistas y puede haber peatones en la calzada.
- P.k. 30: Puente estrecho (arroyo de la Vid) y de curvas peligrosas (30 km/h). Reaparecen arcén y división de carriles.
- Travesía de Torrejón del Rubio (p.k. 35): extreme la precaución.
- P.k. 50: Carretera llana y limitada a 90 km/h. Buena señalización y balizamiento.
- Al 5 kilómetros de Trujillo, obras (se construye la A-58): salida de camiones, desvíos y limitaciones de velocidad.

Desde Trujillo, la N-521 tiene está bien de firme y señalización. Desde el cruce de Sierra Fuentes a Cáceres crece el tráfico

- Cruces conflictivos: Sta. Marta Magasca, Plasenzuela, Sierra Fuentes y pantano de Guadilova

En Cáceres se toma la autovía A-66 que, con trazado inmejorable, lleva hasta Mérida.





► Plaza Mayor de Trujillo, patria chica de grandes conquistadores.

### EL SER EXTREMEÑO

Y sus dirá tamién cómo palamos los hijos d'estas tierras, porqu'icimos asina: -jierro, jumo y la jacha y el jigo y la jiguera. Y tamién sus dirá que semos güenos, que nuestra vida es güena en la pas d'un viví lleno e trebajos y al doló d'un viví lleno e miserias: ¡el mijón que llevamos los castúos por bajo e la corteza! Porque semos asina, semos pardos, del coló de la tierra, los nietos de los machos que otros días triunfaron en América.

Luis Chamizo  
'El Mijón de los Castúos' (fragmento).

comunidad extremeña vive una de sus épocas más florecientes. Fundada como Emérita Augusta (año 15 a. de C.) por el emperador Augusto para premiar a sus soldados veteranos, Mérida disponía de los últimos 'avances' de la época, como dos presas y un acueducto, que garantizaban el suministro a fuentes y termas y, en el plano del ocio, una infraestructura sólo al alcance de unas pocas y elegidas urbes romanas: un magnífico teatro, un anfiteatro y un circo. Tan bien se construyeron que algunos todavía hoy siguen utilizándose y constituyen un ejemplo vivo de la perfección que alcanzó el imperio romano. Sin embargo, Mérida, sin Roma, quedó sumida en un letargo, oscuro y opaco. Su elección como capital autonómica extremeña (1983), la apertura del Museo Romano diseñado por Rafael Moneo

(1986) y el empujón de la Unesco al declararla Patrimonio de la Humanidad (1993), auparon a Mérida al estrellato turístico. Mérida es su teatro romano, finalizado (año 18 a. de C.) por Marco Vespasiano Agripa, yerno de Augusto, con capacidad para 5.000 personas, sede del prestigioso Festival de Teatro Clásico; o el anfiteatro, concluido en el 8 a de C., para 15.000 espectadores; es su Arco de Trajano, su Templo de Diana, la Alcazaba o el Puente Romano. Pero también su trepidante Plaza de España, o sus calles Santa Eulalia, John Lennon, Félix Valverde Lillo, sin olvidar la Plaza de Santa Clara, que combina tiendas y tapeo.

Pero Extremadura es mucho más que sus ciudades. No podemos olvidar el Jerte, Yuste, Guadalupe, las Hurdes, Zafra, Plasencia, Jerez de los Caballeros, la Sierra de Hornachos ni tantos otros lugares que justifican una visita. Extremadura, es afable, hospitalaria, cordial, delicada y alegre, con su punto jaranero. Imprescindible. ♦



### Dónde comer

**TRUJILLO: LA M A J A D A** (Ctra. A-5 km. 259. Tel.: 927 32 03 49) Cocina popular a precios razonables. **LA TROYA** (Pl. Mayor 8-12. Tel.: 927 32 13 64) El más famoso de la ciudad. Tortilla y migas de bienvenida. Cocina casera regional. Trato familiar. **LA CADENA** (Pl. Mayor, 8. Tel.: 927 32 14 63) Cocina casera extremeña servida en un bonito comedor con vistas a la

Plaza Mayor. **CÁCERES: ATRIO** (Av. de España, 30. Tel.: 927 24 29 28) Uno de los grandes de España, con recetas geniales, imaginativas y sabrosas. Cuenta con una bodega excepcional. Para darse un homenaje. **FIGÓN DE EUSTAQUIO** (Pl. San Juan, 12. Tel.: 927 24 81 94) Local clásico de la cocina tradicional extremeña, con recetas caseras. **EL PUCHERO** (Pl. Mayor, 9. y Av. Virgen de la Monta-

ña, 8. Tel.: 927 24 54 97) dispone de una extensa carta de 120 platos, donde combina la cocina regional y la mediterránea. **MÉRIDA: ALTAIR** (Av. José Fernández López s/n. Tel.: 923 30 45 12) Cocina creativa, atentos a la tosta de cierva con queso de los lbores. **EL CABALLO DE LAS LOMAS** (Av. Reina Sofía, 78. Tel.: 924 31 10 11) cocina de mercado, con buenos postres y buena bodega.



### Dónde dormir

**TRUJILLO: HOTEL ISLA DEL GALLO** (\*\*\*\*) (Pl. Aragón, 2. Tel.: 927 32 02 43) casa de los s. XVI y XVIII que hace referencia en el nombre a la isla a la que llegó Pizarro antes de descubrir Perú. **MELIÁ TRUJILLO BOUTIQUE HOTEL** (\*\*\*\*) (Pl. del Campillo, 1. Tel.: 927 45 89 00) Palacete romano rehabilitado primorosamente, con habitaciones distribuidas en torno a un coqueto patio interior. **PARADOR DE TRUJILLO** (\*\*\*\*) (Sta. Beatriz de Silva, 1. Tel.: 927 32 13

50) Antiguo convento del s. XVI, rehabilitado bajo la filosofía de Paradores. **CÁCERES: PARADOR DE CÁCERES** (\*\*\*\*) (Ancha, 6. Tel.: 927 21 17 59) Ocupa el Palacio de Torreorgaz (s. XIV), ubicado en pleno casco histórico. Un lujo. **ALAMEDA PALACETE** (\*\*)(General Margallo, 45. Tel.: 927 21 16 74) Rehabilitación de una casa solariega como hotel con encanto. **HOTEL ALFONSO IX** (\*\*) (Moret, 20 y Parras, 9. Tel.: 927 24 64 00) Cerca de la Plaza Mayor. Un clásico, con buenas instalaciones y ambiente

familiar. Económico. **MÉRIDA: PARADOR DE MÉRIDA** (\*\*\*\*) (Pl. Constitución, 3. Tel.: 924 31 38 00). Antiguo convento del s. XVIII, erigido sobre las ruinas de un templo romano. Para sibaritas. **HOTEL CERVANTES** (\*\*) (Camilo José Cela, 8. Tel.: 924 31 49 61). Céntrico. Habitaciones bien equipadas. Buena relación calidad-precio. **HOSTAL ALFARERO** (\*) (Sagasta, 40. Tel.: 924 30 00 60) Situado junto al Museo Romano, con reducidas dimensiones e instalaciones modernas. Buena opción.



### Más información

**Cómo llegar:** Desde el Norte y el Sur, por la N-630/A-66. Desde el centro, por la N-V/A-5 y luego por la EX-A1

Para información del Parque Nacional de Monfragüe, [www.monfrague.com](http://www.monfrague.com) o el tel.: 927 19 91 34. Para detalles sobre Cáceres, [www.dip-caceres.es](http://www.dip-caceres.es) o el tel.: 927 01 08 34. Por fin, la web [www.merida.es](http://www.merida.es) amplía información sobre Mérida. También en el tel.: 924 33 07 22.

## EL VALOR INCOMPARABLE DE LA VIDA

*"No hay caminos para la paz. La paz es el camino"*

Mahatma Ghandi



FEDERICO MAYOR ZARAGOZA

PRESIDENTE DE LA FUNDACIÓN CULTURA DE PAZ



a vida, como la paz, es el camino. La vida, realidad inexorable, fantástico misterio, es el don supremo, el derecho primordial porque condiciona el ejercicio de todos los demás. La vida de cada ser humano único, dotado de la facultad desmesurada y distintiva de crear, es el máximo bien que debemos salvaguardar. Todos diferentes —la diversidad es nuestra riqueza

colectiva—, pero todos unidos por unos valores universales, conscientes de un destino común.

El valor incomparable de la vida. De cada vida. De tu vida. De la de los demás. El mismo puerto, por rumbos y senderos infinitamente distintos. Es una responsabilidad esencial facilitar a cada ser humano que recorra sin trastornos su camino. Sin riesgos innecesarios. Sin peligros éticamente inadmisibles.

Tengámoslo en cuenta al iniciar la ruta, al ponernos al volante. Pensemos en el valor de la vida, de la propia, de la ajena sobre todo. Pensemos por un instante en nuestros seres más queridos, en los más "nuestros". Y si hemos bebido, si estamos cansados, si tenemos sueño... no debemos aventurarnos a conducir, porque es una gravísima inmoralidad y una trasgresión que puede llegar a ser inexcusable delito.

¡Qué maravilla disfrutar



**"AL PONERNOS AL VOLANTE, PENSEMOS EN EL VALOR DE LA VIDA, DE LA PROPIA, DE LA AJENA SOBRE TODO. Y SI HEMOS BEBIDO, SI ESTAMOS CANSADOS... NO DEBEMOS AVENTURNARNOS A CONDUCIR"**

de automóviles progresivamente más seguros y más cómodos! No hace muchos años el aire acondicionado no existía o era un aditamento de lujo, como los aparatos de radio dotados hoy de excelentes sistemas de audición musical, por no hablar de los más recientes sistemas de protección en caso de accidentes o de los GPS... que todo ayuda a viajar mejor. Que nada contribuya, pues, a distraer al conductor, que tiene una única misión: manejar el vehículo con la mejor pericia, atento al tráfico, a las indicaciones de la carretera, que debe cumplir puntualmente.

Son instrumentos para el desplazamiento y el transporte. Aquí no valen prisas ni se justifican excepciones que puedan desembocar en tragedia y los usuarios convertirse en delincuentes. En lo que va de año, casi mil doscientas personas han muerto en la carretera. Es una cifra menor, a pesar de ser mayor el número de coches, que en el pasado año. Pero todavía son muchas las víctimas que habrían podido evitarse prestando mayor cuidado a las señales y a las condiciones de circulación. Debemos recordar, cada vez que se habla de un fallecido, a sus familias y amigos, a los "suyos" ahora irreparablemente afectados. Y a los heridos, algunos de los cuales deberán soportar las consecuencias el resto de su existencia.

Ayudemos todos con nuestra "conducta viaria" a reducir los siniestros, a seguir escrupulosamente la nueva normativa. Para que los caminos sean caminos de paz. Caminos de vida. La vida es el camino. Que nuestro comportamiento cotidiano permita que todos lleguen a su destino. Y al propio. ♦

# CARMEN RUSCALLEDA

## RESTAURADORA



“ TODOS PIENSAN QUE NUNCA LES VA A TOCAR ”

Carmen Ruscalleda –primera española en obtener tres estrellas Michelin– ha cumplido su sueño con su restaurante Sant Pau, de cocina catalana y moderna. Aunque tiene permiso, conduce poco –suele hacerlo su marido–, pero es firme partidaria del cinturón y de no usar el móvil –salvo el manos libres–. Además, opina que la sociedad está cambiando en cuanto al alcohol: “Ahora vienen en taxi o si vienen en su coche, uno no bebe porque es quien conduce. Sin duda, el endurecimiento de las penas ha ayudado a que nos mentalicemos”.

Emmanuel ZOCO  
Fotos: P. SAULEDA

**C**armen Ruscalleda es la primera mujer española que consigue tres estrellas Michelin, la máxima distinción en el mundo de la gastronomía, que la sitúan junto a los grandes: Arzak, Adriá o Berasategui. Su restaurante Sant Pau, en Sant Pol de Mar (Barcelona), con una cocina “catalana y moderna”, ha hecho realidad el sueño que hace ya veinte años tuvieron ella y su marido. “No imaginamos llegar hasta aquí. Abrimos el establecimiento con la voluntad de hacer algo personal, apostando por la calidad para crear un sitio de referencia. A eso nos hemos dedicado, sacrificando vacaciones o la ilusión de comprarte un vestido para que el restaurante no perdiera un ápice de calidad. Somos un par de locos que disfrutan con su trabajo; él, en la sala y yo, en la cocina”. Su entusiasmo y vitalidad lo evidencian.

- Ha triunfado en un mundo reservado a los hombres...

- Hasta ahora, la mujer no se metía en la alta restauración porque necesitaba una fuerza masculina para usar las herramientas, pero la tecnología nos ha ayudado en ese sentido. Ya sólo hacen falta ideas, organización y una familia que lo resista y, como dice Ferrán Adriá, habrá tantas como cuantas se metan. Sí me da rabia que en la historia ha habido cocineras de una gran talla que han quedado en el anonimato, como ha pasado con escritoras o pintoras.

- ¿Qué ha supuesto la tercera estrella Michelin?

- Cumplir un sueño, casi tocar el cielo, una recarga de energía para seguir haciendo un trabajo que merece una orquesta humana detrás tan numerosa. Renueva el compromiso que tú ya sentías y que ahora tienes claro que lo



“LA TERCERA ESTRELLA MICHELÍN HA SIDO UN SUEÑO, CASI TOCAR EL CIELO, UNA RECARGA DE ENERGÍA...”

“CADA VEZ QUE VEO A ALGUIEN CON EL MÓVIL PIENSO: SERÁ IDIOTA, ESTÁ PONIENDO EN PELIGRO SU VIDA Y LA DE LOS DEMÁS. EL MÓVIL DISTRAE”.

sabe todo el mundo. Si trabajamos con fuerza e ímpetu, no debemos sentir miedo a perder esa posición.

**EL COCHE, ESPACIO DE CONVERSACIÓN.** Carmen Ruscalleda se sacó el permiso de conducir a los 18 años, pero ahora conduce poco. “A mi marido le encanta y no tiene pereza para conducir, le relaja. El coche se ha convertido para los dos en un espacio de conversación privada y no me canso de viajar en coche. Yo lo suelo coger cuando él se toma una copa”.

- Recientemente, voluntarios paraplégicos han informado en los controles de alcoholemia a los conductores de las consecuencias de conducir bajo los efectos del alcohol...

- Creo que puede resultar muy útil para concienciarnos, porque todo el mundo piensa que nunca le va a tocar. De todas formas, me da la sensación de que la gente se está concienciando, es una evolución social muy importante. Lo veo en el Sant Pau: ahora o vienen en taxi o si vienen en su propio coche, uno de la pareja o alguien del grupo se reserva y no bebe porque es quien conduce. Sin duda, el endurecimiento de las penas ha ayudado mucho a que nos mentalicemos.

- Muchos conductores continúan hablando por el teléfono móvil mientras circulan...

- Cada vez que veo a alguien pienso “será idiota, está poniendo en peligro su vida y la de los demás”. El teléfono distrae, porque tienes una mano ocupada. Si tienes un “manos libres”, es diferente: se trata de una conversación, lo mismo que si vas con un copiloto. Merece la pena instalar en tu coche un equipamiento para poder llamar sin que nadie se ponga en peligro.

- ¿Qué opinión tiene sobre el permiso por puntos?

- Es eficaz, se ha demostrado que sirve; por tanto, bienvenido sea. Es posible compararlo con mi trabajo. No hay que sufrir porque te quiten la estrella, trabaja bien y podrás estar tranquilo. Conduce bien, con respeto a los demás y no sufrirás por que te quiten los puntos.

- Un porcentaje muy alto de los fallecidos en carretera no lleva puesto el cinturón...

- No lo entiendo. El cinturón de seguridad tiene muchísima importancia, es vital y poco incómodo. No comprendo cómo hay quien todavía no se lo pone. Debe ser un gesto que hagas de forma mecánica, sin darte cuenta, los que se defienden diciendo que les opri-

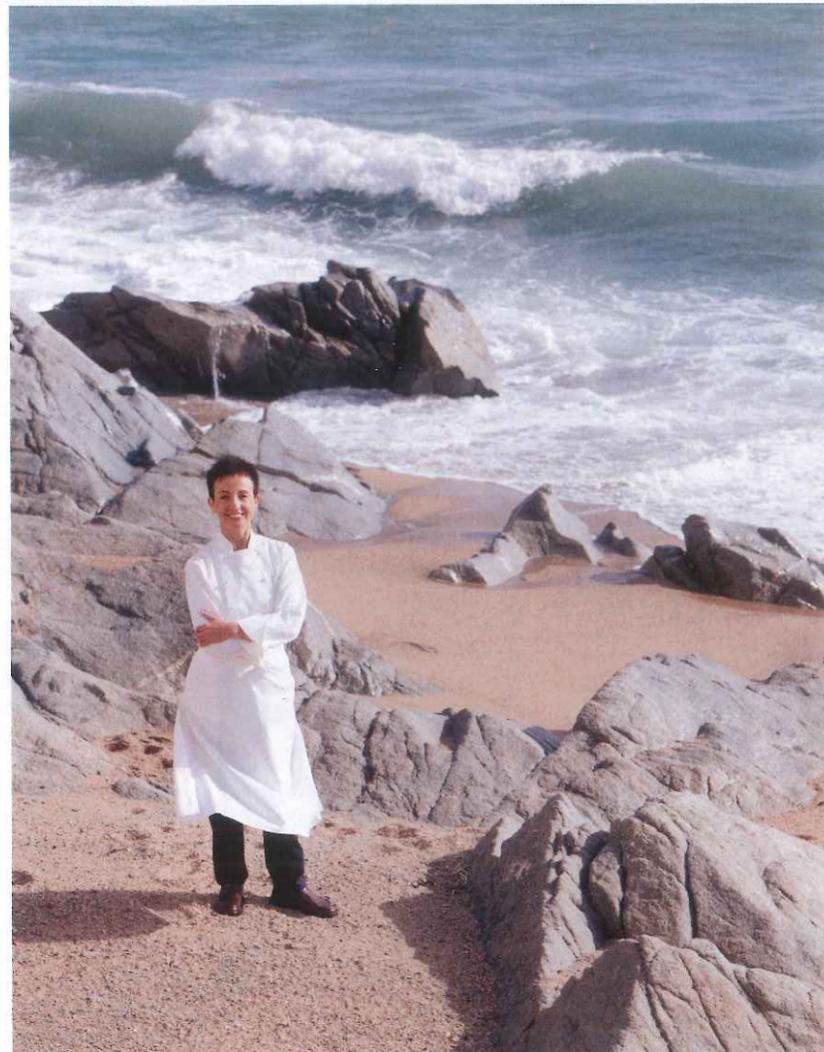
me, no tienen nada de razón.

- ¿Qué opina de los límites de velocidad?

- No me parecen correctos. En autopistas muy cómodas y rectas, la limitación es un poco exagerada. El límite de velocidad debe estar a la par con la calzada que nos ofrece la red de carreteras. Y lo dice alguien que no es muy amante de la velocidad, que, de joven, me gustaba más.

#### FORMACIÓN DOMÉSTICA.

Volvemos a la cocina y Carmen Ruscalleda nos habla acerca de su formación, "una formación doméstica dura y completa: la que te da la escuela de casa, la de la crítica familiar y esa sana ambición de saber que mañana va a ser mejor si hoy has trabajado sin trampas. Con mucho color, sabor y forma estacional,



porque he vivido en vivo y en directo esa producción agrícola que tanto definiendo y me inspira. Teníamos una charcutería y ahí empecé ofreciendo croquetas, pasta fresca... Pero a la gente que quiera dedicarse a la cocina le animo a que vaya a las escuelas y que, después, viaje, que pase por muchos restaurantes, que encuentre muchos estilos de trabajar para que cuanto más conozca más se encuentre a sí mismo. La cocina llevada al nivel máximo es expresión de la cultura del lugar, naturalmente pasada por el cedaño personal. Ése es el riesgo de hacer una cocina a tu manera. Y el premio, ver brillar los ojos al cliente.

- ¿Cómo han llegado las medusas a su cocina?

- Las descubrí en una mesa japonesa y después investigué y me enteré de que era una especie china muy utilizada. Son maravillosas para el organismo, porque tienen muchas propiedades:

**"LA COCINA ESPAÑOLA GUSTA PORQUE TIENE CARÁCTER, ES TOTALMENTE DIVERSA, RICA, PLURAL".**

**"EL CINTURÓN ES VITAL Y POCO INCÓMODO. NO COMPRENDO CÓMO HAY QUIEN TODAVÍA NO SE LO PONE".**

por ejemplo nivelan el colesterol y la presión arterial. Y puedes jugar con ellas; es un producto que en tu plato no lo ves, porque es casi traslúcido y, en cambio, lo encuentras en tu boca. El año pasado las ofrecí con una sopa menorquina de tomate, pimiento, cebolla, aceite y agua, escondidas bajo unas láminas de pan. Este verano no las tengo en el menú, pero sí en los aperitivos, en rarezas de frutos marinos.

- Hace tres años abrió restaurante en Japón. ¿Por qué la gastronomía española interesa y gusta tanto internacionalmente?

- Porque tiene carácter, es totalmente diversa, rica, plural. El grosor del recetario español resulta inmenso, cuenta con una cultura detrás que arranca desde los romanos a los árabes, una cultura que puede seducir al gourmet más exigente y que está viva. Además, los productos aún son autóctonos.

- Su último libro se titulaba "La cocina más fácil y moderna". ¿La cocina moderna puede ser fácil?

- Claro que sí, lógicamente la cocina de Sant Pau que requiere dieciocho personas no puedes hacerla en casa. Pero descubres técnicas que agilizan el trabajo. Hoy en día, las cocinas domésticas están robotizadas, tienen herramientas que no tenían ni tu madre ni tu abuela y hay que usarlas. Ahí tienes el horno, que a lo mejor sólo utilizas para calentar pizzas, el congelador... Sólo hay que meterte y descubrir el talento que tienes.

- ¿Está de acuerdo con que al hombre se le conquista por el estómago?

- Sí... y a la mujer, también. ¡Qué triste que empieces a salir con alguien y te lleve a un sitio infame! Yo me casé con un hombre exigente; continúa siéndolo y estoy aún en el tren de conquistarlo, nunca está satisfecho... ♦

#### TRANSFERIR CON BAJA

Tengo un coche con 30 años de antigüedad y de baja temporal. Un señor desea comprarlo, pero el coche no está restaurado y no puede pasar ITV. ¿Cómo puedo cambiarlo de titular o transferirlo?—Alfredo Sánchez Aracil. Gijón (Asturias)

▶▶ **Respuesta:** Se puede proceder a la venta del vehículo mediante la celebración de un contrato, firmando en ese mismo acto los impresos necesarios para levantar la baja temporal y efectuar la transferencia del mismo, que podrán tramitarse una vez el vehículo supere favorablemente la correspondiente inspección técnica, acompañando los documentos previstos en el Reglamento General de Vehículos (anexos XV.C) y XIV.I.1 d, respectivamente), haciendo entrega del vendedor al comprador de aquellos que obren en su poder en el momento de celebrar el contrato.



#### CONDUCTOR ALTERNATIVO: NO

Nuestra opinión —basada en la experiencia adquirida en el tráfico en más de 41 años de funciones educativas, formativas y preventivas, además de asistenciales— sobre el Conductor Alternativo en relación con la problemática que genera el consumo de alcohol en los jóvenes al conducir, sobre todo, los fines de semana, es que es totalmente rechazable, aunque cuando se citen países que lo vienen asumiendo supuestamente con éxito, pero sin detalles ni estadísticas que convezan de su idoneidad. Son tantas las interrogantes, que difícilmente tienen una respuesta admisible para aportar credibilidad a la eficacia del sistema. ¿Quién asume la responsabilidad de conducir? ¿Existe siempre seguridad de que el que asume la conducción tiene 0,0 gr/l en sangre? ¿Conoce realmente el vehículo que va a tripular? ¿Dispone de suficiente experiencia en la conducción? ¿Garantiza que al conducir distingue los conceptos de qué es conducir y conducirse? ¿Tiene asumida la responsabilidad de la aptitud y

ES EL ÚLTIMO MODELO DE "CAJA NEGRA" PARA RECORDAR AL CONDUCTOR EL PELIGRO QUE SUPONE SALTARSE LAS NORMAS



actitud al conducir? ¿Puede abstraerse totalmente del ambiente de sus acompañantes que, habiendo ingerido alcohol, pueden distraer y hasta influir en la conducción?—Juan Antonio Usparicha (Presidente de DYA).

#### APARCAMIENTOS EQUITATIVOS

¿Es lógico y legal que obliguen el aparcamiento cada 15 días en una calle que no está asfaltada?—Francesca Fontanillas.

▶▶ **Respuesta:** La Ley de Seguridad Vial (art. 7.b) establece que compete a los ayuntamientos "la regulación mediante Ordenanza Municipal de Circulación, de los usos de las vías urbanas haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado

con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos". La Ley de Seguridad Vial (anexo I) define vía urbana como "toda vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías", y no establece el requisito de que deba estar necesariamente asfaltada.

#### OBJETOS Y VISIÓN

¿Está permitido transportar en el interior del vehículo equipamiento (como esquís, bicicletas...) con los asientos de atrás reclinados y, de ser así, qué condiciones se deben cumplir.—Rubén Álvarez Rodríguez. Oviedo (Asturias).

▶▶ **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 18) establece que el conductor de un vehículo debe mantener su propia libertad de movimientos y el campo necesario de visión. A estos efectos, debe cuidar la colocación de los objetos transportados en el interior del vehículo, de modo que no produzcan interferencias al conductor.



#### GRÚAS DE ARRASTRE

Algunas grúas de arrastre llevan una especie de cuernos que cogen el coche por uno de sus ejes y el otro eje va rodando o en unos carritos adicionales.

### ACUSE DE RECIBO

#### Cinturón y niños

Siento indignación al no llevar a mi hijo a una excursión del colegio. Me apena que se quede sin excursión, pero para no tener que llorar después, mejor que lllore él. Soy Guardia Civil de tráfico. Por desgracia, todos los días veo autobuses de transporte de menores que no llevan cinturones ni sillas para ellos; también accidentes que, por un simple frenazo del autobús, llevan a 5 o 6 niños al hospital por golpes en la cabeza. ¿Cómo se obliga a los padres a llevar nuestros hijos en nuestros vehículos con cinturón y sillas homologadas y un transporte que se dedica en exclusiva a estos servicios no lleva ningún sistema de retención? La DGT debería hacer hincapié en esta laguna legal. Los padres gastamos mucho dinero en sillas para nuestros hijos y nos preocupamos de que siempre se sienten

en ellas y se pongan el cinturón (mi hijo, porque desde pequeño siempre se ha hecho así, no sabe sentarse en otro sitio en mi vehículo que no sea en su silla y sabe que no se puede ir sin cinturón, de lo cual estoy orgulloso) y ahora lo llevo en un autobús que no tiene cinturón ni silla. ¿Qué educación damos si intentamos que cuando entren el coche deban sentarse en la silla y ponerse el cinturón y en un autobús que lleva a 54 niños no llevan ningún sistema de retención! La empresa de transporte no asegura que el autobús lleve cinturones. Y la razón es que si salen al extranjero tiene que usar los autobuses que tengan cinturones porque allí sí obligan. Nos tenían que preocupar más estas cosas.—Tomás Herrera. (Correo electrónico).

¿Esos carritos están homologados para su circulación, ya que especifican no sobrepasar la velocidad de 60 km/h y en autopista esa es la velocidad mínima y sus ruedas son de goma maciza? ¿Está permitida su utilización? Si no, ¿qué artículo lo prohíbe? En caso de estar permitido, ¿en qué vías pueden usarse?—David Blázquez Langa. Fuenlabrada (Madrid).

► **Respuesta:** Las características técnicas de los vehículos —en este caso, grúas de arrastre— vienen recogidas en su Tarjeta de Inspección Técnica, por lo que habrá de estar a lo que allí se establezca, siendo además competencia de las autoridades de Industria. Asimismo, habrán de cumplir las normas generales establecidas en la normativa de Tráfico y Seguridad Vial en lo que se refiere a límites de velocidad.

### PELIGRO: PUNTO NEGRO

Ante la multitud de accidentes que registran las carreteras, mi idea es una señal que indique el lugar donde hay un punto negro. Su definición (Instrucción 01/TV-29 de la DGT) es: "Emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras en el que durante un año natural se hayan detectado 3 o más accidentes con víctimas con una separación entre uno y otro de 100 m".

Hay puntos de la carretera —quizá no más de 100 ó 200 en todo el territorio— donde, aunque la señalización y conservación de la vía es perfecta, sigue habiendo accidentes. Propongo incluir esa señal que conciencie al conductor para respetar las demás señales. Para situarlas, se debería consultar el histórico de accidentes de la carretera. En los tramos de alta siniestrabilidad por las condiciones meteorológicas, se puede añadir a la señal lluvia, nieve...

Todos hemos visto en carretera un ramo de flores; el corazón se estremeció al pensar en el desafortunado y levantamos el pie del acelerador. Propongo que, en vez de flores —demasiado tarde—, pongan esta señal. Al verla, el conductor pensará en un accidente y disminuirá la velocidad. Con esto y la publicidad que den al tema, indicando que proponen añadir esta señal en vez de un ramo de flores a las carreteras, los ciudadanos lo agradecerán.—Fernando Acevedo.



## ARCHIVO ADJUNTO

### Quads e irresponsables

¿Cómo alguien puede ser tan irresponsable con sus hijos o con alguien pequeño? La foto la tomé en Béjar (Salamanca) y, como pueden ver, es un quad que tiene ancladas unas sillas de plástico para usarlas como asientos traseros. Realmente es una barbaridad, aunque, eso sí, tiene puestos "cinturones de seguridad" a cada silla.—Eugenio Sánchez Muñoz.



### CAJA NEGRA DE SERIE

Hace unos meses compré un Mazda3 (CTRD). Aparte de estética, tamaño, maletero, potencia y equipamiento (control de velocidad, cierre centralizado, elevallas eléctricas, espejos retrovisores ajustables eléctricamente, ABS, ESP), el punto que he mirado es la contaminación. Y si hubiese posibilidad de que el vehículo tuviese caja negra, estaría entre mis preferencias. Se debería implantar de manera obligatoria y venir de serie. Si se hiciera, quizá se podrían incrementar los límites de velocidad en autopista y autovía, pasándolos a velocidad recomendada, por ejemplo, 130/140 km/h.—Francisco Freire (La Coruña).



### SEÑALES Y OBRAS

Las obras de mantenimiento de las vías instalan temporalmente señales de limitación de velocidad u otras. Hasta aquí, lógico y respetable. No parece tan lógico que la señalización temporal de limitación de velocidad se altere con la permanente existente en el lugar, que, por inexcusable 'olvido', no ha sido tapada. Tampoco que la 'alternancia' de señales dispares se produzcan en distancias mínimas, con la confusión en cualquier usuario; ni que la obligación que implica esa señalización temporal (límite de velocidad, salida de camiones...) subsista cuando se interrumpe la obra por cualquier causa.—Juan José López Casado.

## MÁS PLAZOS PARA RECURRIR

La evolución en el procedimiento administrativo sólo lo mejora para una parte. Antes, si la comunicación de la sanción llegaba al presunto infractor pasados dos meses desde la fecha de la infracción (fuera de plazo) no tenía validez; después se pasó a tres meses; y en la última regulación, un año. Sin embargo, el tiempo de respuesta en todos los casos son 15 días, sin ninguna evolución para el ciudadano. Si recibe la notificación el conserje o la madre, y estamos de vacaciones, nos encontramos en total indefensión, debido a la caducidad del plazo de respuesta. En Derecho y en Justicia las ventajas, en el caso los plazos, deberían ampliarse para el ciudadano.—Ezequiel Del Campo Laín. Coslada (Madrid).



### SEÑALES INTEGRADAS

Le mando unas fotos interesantes para remover conciencias, no por la señal, sino por su soporte. En la calle que aparece en la foto, se juntan normalmente dos autobuses y una furgoneta de pasajeros; el trasiego de muchachos, se lo puede imaginar. Pero ante todo, voluntad que no falte.—Carlos Barras Sanz.

### BASUREROS MAS SEGUROS

Tanto hablar de seguridad vial (límites de velocidad, respeto a señalizaciones y maniobras, hablar por el móvil y un sinfín de etcéteras que ponen en peligro la vida de conductores y acompañantes...), pero ¿cómo es posible que la Ley permita a los encargados de recoger la basura ir detrás del camión de pie (sólo agarrados a un manillar), sin protección, ni casco, ni arneses que les sujeten, aunque no servirían de nada en caso de accidente ya que en ocasiones estos camiones van a altas velocidades (para terminar antes) y el peligro de que algún operario caiga al asfalto y sea atropellado por otro vehículo o incluso quedarse enganchado y ser arrastrado por el camión, sería de consecuencias desastrosas? ¿Cómo permite el Estado que

## TUS OPINIONES, EN BREVE

El número anterior, pedía su opinión sobre el caso del Audi 8 que circulaba a 260 km/h y fue posteriormente absuelto por el juez del delito de conducción temeraria. Esta es una selección de los mensajes recibidos.

- @ **VELOCIDADES REALISTAS.** Ni 260 ni 120 km/h. Seamos realistas. Pongamos velocidades más reales para hoy. A 260 es tan peligroso como a 120 km/h con las ruedas lisas, aunque perseguir la velocidad es más fácil.— Carlos Garrido
- @ **ASESINO EN POTENCIA.** Es una sentencia alucinante y absuelve a un homicida en potencia y de seguir así en acto (Aristóteles). Como médico, sé que a esa velocidad, y antes, la visión es tubular y se distorsiona la percepción del espacio y la noción del tiempo. Un 'fallo' para los anales del Derecho.—José Llácer Requeni.
- @ **REPETIRÁ.** El caso me parece absurdo. ¿Y si hubiera atropellado a alguien o perdido el control y colisionado con otro vehículo? No ha sido así, pero un conductor que hace esto no es ni la primera ni la última vez que lo hará.— Cristina Díaz
- @ **LIMITADORES DE SERIE.** Si se persigue a productores, vendedores e intermediarios de la droga, ¿por qué la tolerancia con fabricantes de coches que incluso triplican la velocidad máxima permitida (120 km/h)? ¿A qué jugamos? ¿Seguridad o comercio vial? La auto-responsabilidad es una utopía. La solución son autos con limitador de velocidad de serie para ser homologados.—Irenio Martín.
- @ **PENALIZAR SIN PELIGRO.** Vergonzoso. Es como si alguien lleva escopeta por la calle: si no dispara, no hay peligro. El carnet de conducir implica normas que hay que cumplir, y si no, se debe penalizar, independientemente del peligro. Estamos listos si semejante juez debe administrar la justicia.— Víctor Fernández.
- @ **CAMBIAR EL CÓDIGO.** El Código Penal habla de "concreto peligro"; si no existe, no hay delito. También de velocidad excesiva acompañada de alcohol; si no van juntos, no hay delito. Los jueces aplican estrictamente la legislación. Si es mala (y lo es), hay que cambiarla y especificar las condiciones de la conducción temeraria para evitar barbaridades.— Juan Jesús Pérez.
- @ **NO ES DELITO.** Si la Audiencia de Burgos ha errado al absolver al temerario conductor, ¿por qué el Gobierno presenta un proyecto de ley para modificar la norma? Quizás porque no era delito conducir a 260 km/h.—Rafael Ramírez Ramos.
- @ **MÁS SEGURO QUE OTROS.** El A-8 a 260 km/h, ¿no circulaba más seguro que vehículos con más de 25 años a 120 km/h por alguna autovía?— Jesús Fernández.



estos trabajadores se juegan la vida a diario y no hay sanciones para quien lo permita? Podrían ir en una cabina, parecida a las que usan cuando arreglan luces en las calles.—Isidoro López Morales. El Padul (Granada).

### OTRAS HORAS

Viernes, 17 horas. Plena hora punta. En la A-1, a la altura de El Molar (Madrid), se para la circulación. Al alcanzar el obstáculo, se trata de un transporte especial —con una pieza de hormigón de más de 6 m. de anchura—

escortado por un vehículo de señalización y otro de la Guardia Civil. El año pasado ocurrió lo mismo en julio con cosechadoras de grandes dimensiones. Si deben circular con permiso especial, ¿por qué se permite hacerlo a una hora de salida masiva de Madrid? ¿No debe considerarse prioritario el interés de la mayoría? Lo mismo ocurre en operaciones de salida y regreso de vacaciones, puentes... en los paneles luminosos se prohíbe circular a ciertas horas a camiones pesados, pero gran cantidad de ellos hacen caso omiso, sin que, en la mayoría de los casos, la Guardia Civil les pare y sancione.— Luis García Aguado.

### CARRIL DERECHO

Parece que el único motivo de los accidentes es el exceso de velocidad, pero en carreteras y autopistas, un alto porcentaje de coches circula por el carril izquierdo o central estando libre el derecho, sin que nadie les multe o llame la atención. También hay conductores que dejan con el coche que les precede

## ARCHIVO ADJUNTO

### Bordillos rebajados

En Sevilla, como en otras ciudades, se están rebajando bordillos de aceras para facilitar el cruce de discapacitados ¡Perfecto! Pero en muchas ocasiones se da el absurdo que muestra esta foto (paso de peatones del Centro Comercial en el barrio de Sevilla-Este): perfecto rebaje en las aceras laterales y un hermoso escalón en la isleta central. Cruzar se convierte en una carrera de obstáculos para la persona con discapacidad, pues el semáforo dura en verde de 20 segundos. Se ruega a quien corresponda arregle el desaguisado y sirva la carta de tirón de orejas.—José Javier Moreno Ventas. Sevilla.



una distancia mayor a la establecida, y muchas veces a baja velocidad. Además de infringir el reglamento, es una falta de consideración y respeto hacia los demás, crea enormes retenciones y, lo que es peor, nerviosismo que



provoca otras infracciones y accidentes. Sería aconsejable que Tráfico llamara la atención sobre estas actitudes que entorpecen la circulación; y si los helicópteros captan 'locuras', sancionar a estos infractores. Un conductor circulando por autopista a 80 km/h por el carril izquierdo es potencialmente muy peligroso. Sin descuidar los controles de velocidad, deben tratar de evitar estos malos hábitos, con el fin de evitar accidentes y dar fluidez al tráfico, que es su cometido.—Rafael Borrell Viñas. Badalona. ♦

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 (20/6/2007)

**E FRV**

VEHÍCULOS MATRÍCULADOS POR TIPOS (mayo 07)

Total **226.710**

**155.402**  
Turismos

**36.398**  
Furgonetas y camiones

**31.968**  
Motocicletas

**1.941**  
Tractores industriales

**445**  
Autobuses

**556**  
Otros vehículos



Tasas DGT 2007

www.dgt.es

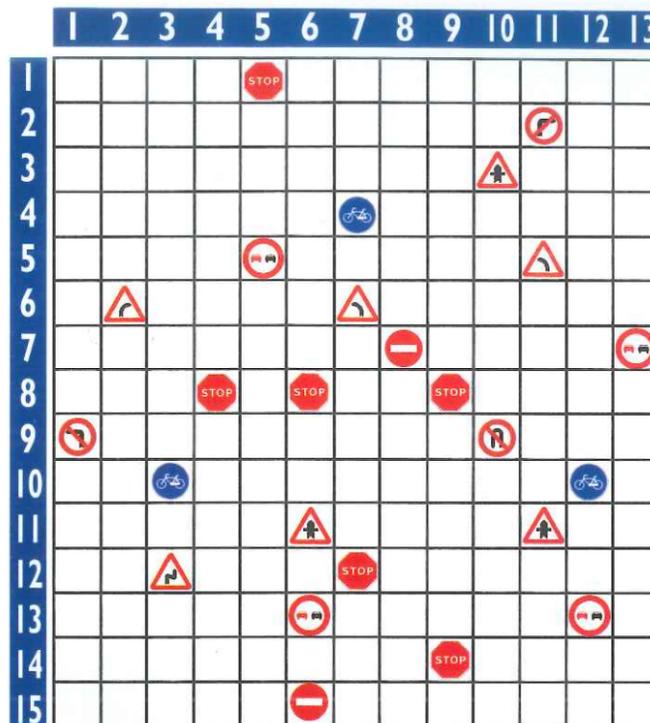
Trámite	€
Matriculación automóviles (Permiso Circulación).	69,40
Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación).	17,80
Permisos temporales para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales.	17,80
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (transferencia).	43,40
Examen conducción.	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>

GRAN CRUCIGRAMA



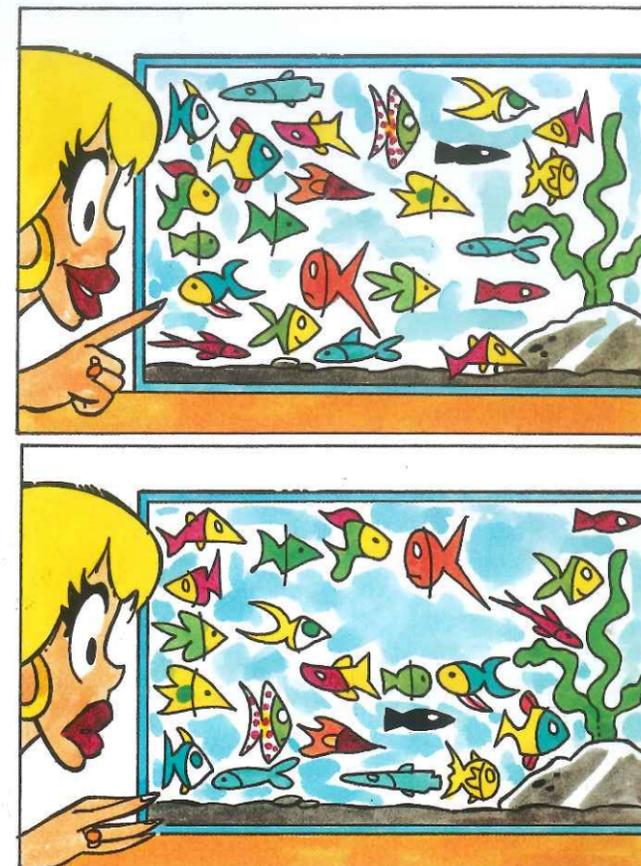
**HORIZONTALES** - 1: Especie de lanza larga. Garantizadas.- 2: Parcos en el gasto. Nombre de letra.- 3: Díralos la apariencia del oro. Diez veces cien.- 4: Hornillos portátiles. Estera de palma para dormir.- 5: Placer extremo proporcionado por la posesión de algo. Musa de la poesía elegíaca. Partícula inseparable provativa o negativa.- 6: Vocal. Expresado de palabra. Pondré una cosa fuera de su sitio.- 7: Vencedor, triunfador. Hechicera.- 8: Baile popular andaluz. Vocal. Lengua provenzal. Habitación principal de la casa.- 9: Utilizáramos, empleáramos. Apócope de tanto.- 10: Símbolo químico del americio. Nombre vulgar del hierro colado. Preposición.- 11: Pones el pie encima de algo. Nacido, venido al mundo. Siglas de los automóviles del Ejército de Tierra.- 12: Preposición. Piel del rostro humano desde el punto de vista de su color. Fruto comestible encarnado y jugoso.- 13: Poco usual, cuerda de esparto. Objetos materiales. Consonante.- 14: Reúne y guardas dinero. Cantante famosa.- 15: Igual que con el rasoero la superficie de la medida de los áridos. Tomaras para ti con violencia lo ajeno.

**VERTICALES** - 1: Educador. Recurrir a un tribunal superior contra la sentencia de uno inferior.- 2: Efigie portátil que es objeto de veneración entre los rusos. Roca de la que se extrae el alumbre.- 3: Palo de la baraja francesa. Símbolo químico del azufre. En plural, nombre de letra.- 4: Repetición de la misma palabra al principio de las frases sucesivas. Mostrase sumisión y respeto.- 5: Hable en público. Venerásemos.- 6: Estimáselo, quisiéselo. Contracción. Consonante. Letra que entre los antiguos romanos equivalía a ochenta.- 7: Bajo, despreciable. Consonante. Nombre propio de varón. Extremo inferior y más grueso de la antena.- 8: Podas las plantas para que formen buena copa. Sumido en cierto sopor profundo de origen morboso.- 9: Losas pequeñas. Situations. Consonante.- 10: Campeón. Prendas con que las monjas se cubren la cabeza. Que vive errante.- 11: Consonante. Símbolo químico del masurio. Cuarzo jaspeado de colores muy vivos. Coger con la mano.- 12: Sacudiérala, moviérala repetidamente. Conjunción latina. Acude.- 13: Divinidad griega identificada con la Luna. Maldiciones, imprecaciones.

PROBLEMINO

Una finca está dividida entre tres labradores. El primero posee una quinta parte del total; el segundo, tres cuartas partes; y el tercero sólo una vigésima parte. Sabiendo que el segundo labrador tiene 1.430 áreas más que el primero, ¿podría indicar la extensión total de dicha finca?

EL OBJETO PERDIDO

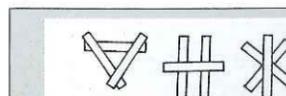


Ana ha escogido un pez muy bonito, pero, al ir a vendérselo, la empleada del acuario descubre que se ha escondido tras una piedra. ¿Sabe a cuál nos referimos?

JEROGLÍFICO

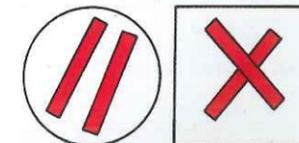


¿Por qué es tan peligrosa esa curva?



**AL INGENIOSO:**  
Como los fibrones.  
Al alargado de color azul, que tiene una aleta dorsal.  
**AL OBJETO PERDIDO:**  
Tiene una extensión de 2.600 áreas.  
**AL PROBLEMINO:**  
Está sin perder (está sin para L, tar).  
**AL JEROGLÍFICO:**  
La letra G.  
**LA ADIVINANZA:**  
Cosas. M.- 14; Alesoras. Diva.- 15; Pases. Roberas. Pisas. Nabo. El.- 12. En. Tez. Tomate.- 13; Liban.  
la.- 9; Usaromas. Tan.- 10; An. Calama. A.- 11; Oral. Sacaré.- 7; gandar. Saga.- 8; Die. O. Oc. Sa.- Mill.- 4; Anatas. Pelata.- 5; Gozo. Fralo. An.- 6; O.  
ca. Avialdas.- 2; Economos. G.- 3; Doratlos.  
**AL GRAN CRUCIGRAMA (sólo horizontales):** 1.- P-

INGENIOSIS



Con las dos tiras de papel que figuran en el círculo se puede obtener una intersección como la relejada en el cuadrado. Pero, ¿cuántas intersecciones distintas cree usted que podrán conseguirse con tres tiras de papel?

ADIVINANZA

Libros verdes cuyas hojas tienen bastantes arrugas y bajo el grifo deshojas.

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](mailto:amalvarez@dgt.es)

NOMBRE 1º APELLIDO 2º APELLIDO

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

POBLACIÓN CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA REFERENCIA

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

POBLACIÓN CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA

La Dirección General de Tráfico tiene inscrito el fichero de suscriptores de la revista "Tráfico 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	902 309 000
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>

## Porque la única tasa segura es 0,0.

Porque te acaban pillando.

Porque te vas a tener que quedar en casita una buena temporada.

Porque te vas a matar, ¿te enteras?

Por seguir saliendo de fiesta todos los días que quieras.

Porque sabes a cuánta gente no podrías volver a mirar a la cara.

Por acabar cuanto antes en los controles de alcoholemia.

Por ir a chiringuitos, bares, pubs, discos. Hoy. Mañana. Cuando sea.

Para que tu familia se quede tranquila.

Porque si estás cansado, el alcohol te cansa más. Y si ves mal, ves peor. Y si te descuidas, te mata.

Porque te van a quitar 6 puntos, 600 euros, el carné.

Porque puede que una copita ya sea demasiado.

Por seguir disfrutando de tu coche.

Porque el seguro no se hace cargo del accidente.

Porque al volante, el alcohol no mata lentamente.

Porque el alcohol no te hace más valiente, te hace más irresponsable.

Porque, además, de qué sirven los valientes en una carretera.

Porque "tranquilo, yo controlo" es la típica frase que te acaba matando.

Porque la casa se te caerá encima.

Porque te acaban de ascender.

Porque te apetece tomarte una copa en cuanto llegues a casa.

Porque vayas como vayas, siempre crees que vas a 80.

Porque tus padres no hicieron todo lo que hicieron para que acabes así.

Porque vas a matar a tus colegas. A tu novia. A los hijos que aún no has tenido. Y no vas a poder seguir viviendo como si nada.

Porque le acabas de conocer.

Porque ya tienes las entradas para el Eurobasket.

Porque se evitaría un tercio de los accidentes.

Porque te has apuntado al gimnasio.

Porque chupar caramelos, masticar granos de café o beber agua no sirve de nada en un control.

Porque conducir si estás mal no te hace mejor conductor, te hace más estúpido.

Porque el alcohol hace más difícil detener una hemorragia.

Porque cuando se te pase el efecto, puede que sea demasiado tarde.

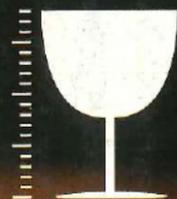
Porque sólo tú crees que no te afecta para conducir.



Hay muchas razones para no conducir si has bebido.  
Elige la tuya y hazlo.

NO PODEMOS CONDUCIR POR TI.  
[www.nopodemosconducirportti.com](http://www.nopodemosconducirportti.com)  
[www.permisoporpuntos.es](http://www.permisoporpuntos.es)

### Con las cosas claras, vas sobre seguro.



#### TASAS MÁXIMAS DE ALCOHOL

CONDUCTORES	LÍMITE EN SANGRE	LÍMITE EN AIRE ESPIRADO
• GENERAL	0,5 g/l	0,25 mg/l
• PROFESIONALES	0,3 g/l	0,12 mg/l
• NOVELES	0,3 g/l	0,12 mg/l



- Conducir sobrepasando la tasa máxima de alcohol permitida es una **infracción muy grave**: multa de 300 a 600 euros, retirada del permiso hasta 3 meses y 4 ó 6 puntos menos.
- **Beber y conducir puede ser considerado delito**: prisión de hasta 2 años, retirada de permiso durante 10 y la responsabilidad civil que corresponda.
- Todos estamos **obligados a pasar los controles de alcoholemia**. En caso de negativa se pierden 6 puntos y puede llegar a ser delito grave con penas de prisión de 6 a 12 meses.

Este suplemento corresponde a la revista TRÁFICO y SEGURIDAD VIAL nº 185 de Julio-agosto de 2007



# ESPECIAL 2007 Verano

Seguridad Vial

- Las claves para un viaje seguro, para una buena puesta a punto del coche... y para ir con niños
- Mapa de los puntos conflictivos, retenciones, obras...
- Los itinerarios alternativos, las "horas punta" y las cinco grandes rutas
- Consejos prácticos, papeles que debe llevar, teléfonos de interés...

**Preparados,  
listos...  
¡vacaciones!**

... Y el consultorio en clave de humor de Ramón Arangüena

## Cinturón Abrocharse a las vacaciones

Nuestra vida puede depender de que hagamos un simple 'clic'. El cinturón salva vidas, así que debe ir siempre abrochado. De hecho, su uso habitual hubiera evitado la muerte de 360 personas en 2006. Su finalidad es mantener nuestro cuerpo 'pegado' al asiento en vuelcos o detenciones bruscas del vehículo, evitando que nos golpeemos dentro del habitáculo o que salgamos proyectados fuera de él. Por eso, haga que todos los ocupantes se abrochen el cinturón. Llevarlo reduce un 40-45% la mortalidad en los asientos delanteros y el 20-40% en los traseros. Un choque sin cinturón a sólo 50 km/h puede causar lesiones cerebrales graves y muchas otras en distintas partes del cuerpo. El verano pasado, 84 de los 343 muertos en accidentes de tráfico en turismos y furgonetas no llevaban puesto el cinturón de seguridad.



**NIÑOS.** Si lleva 'peques' a bordo, utilice el sistema de retención infantil adecuado a su peso y talla para que también vayan bien sujetos.  
**DE EJEMPLO.** Cuando el conductor se abrocha el cinturón, los ocupantes lo utilizan hasta tres veces más.

### Todo lo que necesita para empezar bien el verano

Millones de automóviles, calor, retenciones, carreteras desconocidas... En verano, una buena planificación del viaje es necesaria para empezar con buen pie el merecido descanso estival.



**TALLER VISITA AL TALLER.** Asegúrese de que su coche está en 'buena forma' y si no ha pasado aún la revisión, llévela antes de salir. Preste especial atención a los elementos de seguridad, ruedas, dirección, amortiguadores, luces y frenos (más información en págs 11,12 y 13).

**MIRAR EL MAPA.** Estudie el trayecto, seleccione posibles paradas para descansar o hacer alguna visita turística y prevea caminos alternativos en caso de retenciones. En este mismo suplemento puede consultar las rutas para los grandes desplazamientos del verano.

**QUE NO SE ME OLVIDE...** Lo mejor es que haga una lista de las cosas que no se quiere olvidar: documentación, dinero, llaves del apartamento, gafas de sol, agua, crema solar, parasoles laterales...

#### ANTES DE SALIR

**DESCANSE.** Los médicos recomiendan dormir suficiente la noche antes de salir de viaje. La conducción exige



fundamental estar en plena forma.

**ROPA CÓMODA.** Sobre todo para el conductor, las prendas amplias, de fibras naturales y transpirables harán el viaje mucho más agradable.



toda nuestra capacidad y concentración, así que es fundamental estar en plena forma. Lo mejor, un calzado ajustado al pie para conducir: las chan-

clas, mejor para la playa.

**DEMASIADAS MALETAS.** ¿Le sobra la mitad del equipaje cada vez que sale de vacaciones? Lleve sólo lo necesario, evite una carga excesiva y distribúyala adecuadamente para que no le reste visibilidad ni comprometa la estabilidad de su vehículo.



#### DURANTE EL VIAJE

**COMA POCO.** No es aconsejable darse un 'atracción' antes de ponerse al volante, ya que puede darnos sueño. Lo mejor son las ensaladas, la fruta y beber abundante agua,

## Reposacabezas Úselo... correctamente

La misión del reposacabezas es proteger la cabeza y el cuello de movimientos violentos hacia delante y atrás que se producen en un choque, evitando lesiones muy graves en la columna vertebral, incluso mortales. Colóquelo adecuadamente para todos los ocupantes antes de salir de viaje (tan sólo le llevará unos minutos) y mantenga una postura correcta al volante, con el cuerpo en una posición y a una distancia adecuadas (ver consejos). Tenga en cuenta que el 75% de los conductores no sabe usarlo correctamente y que cada año, en España, más de 60.000 personas sufren un esguince cervical por accidente de tráfico. Además, ¿sabía que no todos los reposacabezas son iguales? Según un estudio reciente, el 45% de los modelos no protege eficazmente, pero al menos llevar uno, aunque no sea de los que más protegen, siempre será mejor que no llevarlo... y ¡bien colocado!

#### ASÍ SE COLOCA

Para que sea eficaz, el reposacabezas debe estar bien colocado. Estas son las reglas básicas:

- 1. DISTANCIA.** Sitúelo lo más cerca posible de la nuca: unos 4 centímetros es la distancia adecuada.
- 2. ALTURA.** Regule su altura, elevándolo hasta que la parte superior del mismo quede a la altura superior de la cabeza.
- 3. BLOQUEO.** Asegúrese de que queda bloqueado.
- 4. ASIENTO.** Igualmente, compruebe que el asiento no esté ni demasiado inclinado ni demasiado retrasado.

## Navegadores Tan útiles como peligrosos

Los navegadores se han hecho su sitio dentro del coche y las ventas siguen subiendo: este año se comercializarán 19,3 millones en toda Europa. Los navegadores son sistemas conectados a satélites que posicionan nuestro vehículo sobre un mapa digital. Pueden ser 'guías' muy efectivos en carreteras o ciudades desconocidas o para evitar atascos o tramos conflictivos. Pero también pueden provocar distracciones —causante de muchos accidentes— o reacciones imprevisibles, si el conductor lo ma-

nipula en marcha o baja la vista para consultar la pantalla. Ajuste los parámetros antes de salir de viaje y si le surge la necesidad de usarlo durante la marcha, déjelo en manos del copiloto o pare.



**LO BUENO.** El uso del navegador puede ahorrar hasta un 7% de combustible y un 15% de tiempo por trayecto.

**LO MALO.** Está demostrado que estos dispositivos distraen al conductor tanto si lo manipula como si solamente lo mira. Para evitarlo, use la opción de desconexión de la pantalla durante la marcha.

Si un conductor circula por el carril izquierdo y yo voy más deprisa, ¿puedo adelantar por la derecha?

**RESPUESTA:** Dentro de poblado, en calzadas de dos o más carriles en el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, se permite, cerciorándose de que se puede hacer sin peligro. En otros vías, no se permite, salvo cuando el vehículo al adelantar indique su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar a ese lado.



**A SU RITMO.** Viajar en grupo con varios coches puede condicionarle, así que mejor no forzar. Fije puntos de encuentro (gasolineras, áreas de descanso...) y conduzca a su ritmo.

**ESTIRE LAS PIERNAS.** Descanse 15 minutos cada dos horas de conducción. Le vendrá bien un poco de aire fresco, tomar algo y estirar las piernas. Si está cansado, eche un sueñecito. Y evite conducir cuando el sueño ataca: justo después de comer y entre las dos y las cinco de la mañana.



#### MUCHO CUIDADO CON...

**¿ALCOHOL? NO, GRACIAS.** El alcohol, mejor ni olerlo si va a conducir: cualquier pequeña cantidad resta capacidad y pone a

todos en situación de gran riesgo.

**¿CAFÉ COMO SOLUCIÓN?** Un café puede sentarle bien, pero no es un remedio contra el cansancio. Simplemente lo enmascara.

## Las carreteras más conflictivas

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
AP-1 (Burgos-Amiñón/Arrasate-Eibar)	Eibar (SS)	A-8
AP-2 (Zaragoza-El Vendrell-AP-7/El Papiol-Molins de R.)	El Vendrell (T)	
	Molins de Rei-Barcelona-B-23 (B)	
AP-6 (Vilalba-Adanero)	El Espinar-San Rafael (SG)	túnel Guadarrama
AP-7 (La Jonquera-Puzos/Sala-Los Besos/Torremolinos-Guadalupe)	Maçanet de la Selva (GI)	C-35
	Granollers-Sant Celoni-Hospitalric (B)	
	El Papiol (B)	AP-2 días salida
	Martorell-Gelida (B)	
	Vilafraanca Penedés-Sta. Margarita (B)	
	El Vendrell-Tarragona-L'Hospitalet (T)	
	San Juan (A)	
AP-9 (A Coruña-Vigo/Ferrol)	Cebre y Macenda (C)	A-6
	A Coruña-lim. prov. Pontevedra (C)	
	A Coruña (C)	A Coruña en AC-11
	Teo (C)	sentido Santiago
	Lim. prov. A Coruña-Tui (PO)	
	Ferrol (C)	a Ferrol
AP-68 (Bilbao-Zaragoza)	Areña (VI)	
A-1 (Madrid-Burgos)	Algete-El Molar-Venturada (M)	
	Madrigalejo (BU)	
	Burgos (BU)	mejora Nudo Landa
N-1 (Madrid-Irún)	Rubena (BU)	variante
	Armezujo (BU)	3er carril AP-1 y peaje
	Condado Treviño (BU)	variante
	Armiñón (VI)	N-124 y AP-1
	Iruña de Oca (VI)	N-102
	Salvaterra-Águrain (VI)	



Por si va con "peques"  
**¡ Niños viajeros, niños seguros!**



**SIEMPRE EN 'SILLITA'.** Igual que nosotros, los niños deben ir siempre bien sujetos dentro del coche. Nunca los lleve sueltos o en los brazos. En un choque a sólo 10 km/h le será imposible sujetarlos.

**PUERTAS ASEGURADAS.** Puede ahorrarse un buen susto asegurando las puertas antes de salir.

**VENTANILLAS.** Si quiere ventilar el interior y lleva niños, baje las ventanillas sólo un poco. Y si es posible, bloqueelas.



**LA MEJOR HORA.** Tenga en cuenta sus

horarios de comidas y de sueño, manténgalos protegidos del sol (con cremas o parasoles) y llévelos a hacer pis en las paradas. Mejor viajar en sus horas de sueño.

**Gafas de sol: ¿para no ver?**

Este titular le puede resultar extraño, pero simplemente nos hacemos eco de un 'aviso' de los ópticos y demás profesionales del sector que han advertido del riesgo de algunas gafas de sol muy de moda: las de patillas especialmente anchas. ¿Por qué? Pues porque, según estos profesionales, reducen la visión lateral, lo que en determinadas condiciones en la conducción puede ser peligroso.

Además, tengan en cuenta que ciertos colores no son precisamente los mejores para conducir. Tomen buena nota. Los cristales grises, verdes y marrones son ideales para los conductores; no así los cristales amarillos, que ofrecen una falsa profundidad, ni los colores de fantasía.



**"Tranquilizantes"**

Recursos para tranquilizar a las 'fieras' o evitar que se pongan muy 'pesados'.

**AGUA:** Una botella de agua o zumo en el coche es fundamental en verano. ¡Le pedirán algo de beber en cualquier momento!

**COMIDA:** Unas galletas, fruta o un 'bocata' pueden matar el 'gusanillo'.

**'CHUCHES':** Un caramelo o una gominola pueden tener un valor incalculable en un viaje.

**MÚSICA:** Sus canciones preferidas tienen efecto "milagroso".

**JUGUETES:** Para que los viajes sean menos interminables, un juguete siempre puede estar bien.

**Todo lo que necesita para empezar bien el verano**

**DROGAS.** Son peligrosas, porque cambian nuestro comportamiento normal y nos impiden conducir con seguridad, mucho más mezcladas con alcohol.

**MÁS PESO, MENOS POTENCIA.** Los coches suelen circular con peso extra durante estas fechas veraniegas; tenga en cuenta, por tanto, que con más peso perderá potencia y las frenadas se alargarán.

**LA CARGA, SUJETA.** Cualquier objeto (un teléfono, un maletín, una raqueta...) suelto en el interior del habitáculo puede convertirse en un 'proyectil' en frenadas bruscas o colisiones. Utilice los compartimentos o las redes de sujeción.

**SIN PRISAS.** No se ponga metas ni quiera cumplir horarios. Relájese ante los imprevistos, recuerde que está de vacaciones!

**DISTANCIA DE SEGURIDAD.** Pegándose al de delante no llegará antes ni adelantará mejor. El espacio de seguridad es su 'colchón' en caso de frenadas bruscas.

**'ÁTESE' A LA VIDA.** No nos cansaremos de repetirlo: el cinturón siempre abrochado... Y el casco pueden salvar la vida a los motoristas. 105 de los muertos en accidentes del verano pasado no los llevaban puestos.



**SEÑALIZAR LAS MANIOBRAS.**

No sorprenda a los demás conductores con un giro o un adelantamiento inesperado: mire, señalice y manobree si es posible. Y ojo a los ángulos muertos.

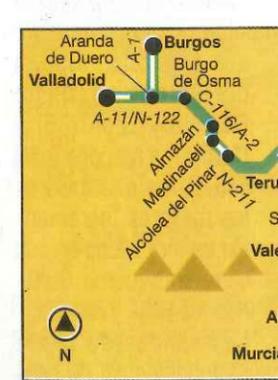
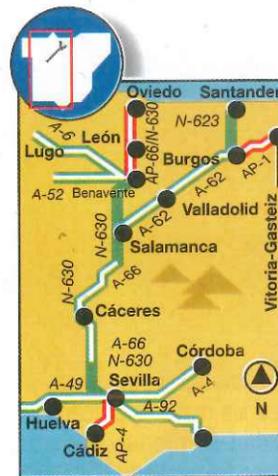
**Sí me para la Guardia Civil porque llevo mal una luz o un intermitente y lo cambio al instante, ¿pueden multarme?**

**RESPUESTA:** Normalmente no, salvo que el agente pueda deducir que la lámpara no se ha cambiado por el conductor conociendo éste la avería.

**Cinco rutas para grandes desplazamientos**

Como todos los años, la DGT ha diseñado cinco grandes rutas, como alternativa a las más habituales, para el tráfico en los grandes desplazamientos: de Andalucía occidental a cornisa cantábrica, de Castilla y León a Levante, de Andalucía Oriental al País Vasco, La Rioja y Navarra, de Andalucía a Aragón y Cataluña, y de la zona centro (Madrid) a Andalucía occidental y viceversa.

- Autopistas
- Autovías
- Nacionales



CARRERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Alto Etxegarate (SS)		
Acceso A-15-Lasarte-Añorga (SS)		
Irún (SS)		en variante
A-2 (Madrid-Zaragoza-Fraga-Pto. Panadella/Sta. M <sup>a</sup> Cami-Cornellá)		
S. Fernando-Torrejón-Alcalá (M)		
Lim. prov. Madrid-Taracena (GU)		retornos fines de semana y operaciones especiales sentido Madrid.
Cetina-Ateca (Z)		reparac. pavimento
Zaragoza (Z)		salidas y accesos Zaragoza
N-II (Zaragoza-Fraga/Pto. La Panadella-La Jonquera)		
Arenys de Mar y Callela (B)		Travesía
Tordera (B)		con GI-600 (Can Bartolí)
Caldes Malavella-Fornells Selva (GI)		
A-3 (Madrid-Valencia)		
Madrid-Arganda (M)		M-45, M-50 y R-3
Lim. prov. Madrid-Honrubia (CU)		
Tarancón (CU)		AVE sentido Madrid
Atalaya de Cañavate (CU)		A-31
Chiva-Valencia (V)		A-7
A-4 (Madrid-Sevilla/Jerez Frontera-Cádiz)		
Madrid (M)		M-45
Casilla Dolores y Dos Barrios (TO)		R-4 días salida
Ocaña (TO)		en retornos N-301
La Guardia-Tembleque (TO)		refuerzo firme
Puerto Lápice-Valdepeñas (CR)		margen y calzada
Almuradiel (CR)		salida camiones
Venta Cárdenas (CR)-Sta. Elena (J)		
N-IV (Madrid-Cádiz)		
Córdoba (CO)		Ronda Exterior
El Cuervo (SE)		Travesía
Jerez de la Frontera (CA)		Travesía
A-5 (Madrid-Badajoz-Frontera Portugal)		
Alcorcón-Móstoles-Navalcarnero (M)		M-40, M-50 y R-5
Lim. prov. Madrid-Maqueda (TO)		refuerzo firme
A-6 (Madrid-Villalba/Adanero-A Coruña)		
Las Rozas-Villalba (M)		
Tordesillas (VA)		A-62
Tordesillas-Mota Marqués (VA)		refuerzo firme
Lim. pr. Zamora-Villafranca Bierzo (LE)		firmes
Betanzos (C)		AP-9 sentido A Coruña

**Aire acondicionado Ventajas e inconvenientes**

El aire acondicionado está muy bien, tiene ventajas, y también algunos 'peros'.

- La temperatura ideal en el coche está entre 24°C máximo y no menos de 19°C.
- Si el aire va directamente a la cara puede producir dolor de cabeza, migrañas y lagrimeo y sequedad si lleva lentillas.
- Con el calor aumenta la agresividad y el conductor se vuelve menos perceptivo. A

28°C no ve el 6% y por encima de 32°C, la cifra sube hasta el 10%. En general, con temperaturas altas, los fallos del conductor se incrementan hasta en un 20 por ciento.

- Con temperaturas superiores a 35°C, puede llegar a sentir síntomas similares a los que tendría con una alcoholemia de 0,5 miligramos en sangre.
- Y el coche puede perder potencia...

### LOS DÍAS MÁS CONFLICTIVOS

#### JULIO

Día	Horario	Zona urbana	Zona vacacional
13 V	T	●●●●●	●●●●●
14 S	M	●●●●●	●●●●●
15 D	T	●●●●●	●●●●●
20 V	T	●●●●●	●●●●●
21 S	M	●●●●●	●●●●●
22 D	T	●●●●●	●●●●●
27 V	T	●●●●●	●●●●●
28 S	M	●●●●●	●●●●●
29 D	T	●●●●●	●●●●●
31 M	TD	●●●●●	●●●●●

#### AGOSTO

Día	Horario	Zona urbana	Zona vacacional
1 X	TD	●●●●●	●●●●●
3 J	T	●●●●●	●●●●●
4 V	M	●●●●●	●●●●●
5 S	T	●●●●●	●●●●●
10 D	T	●●●●●	●●●●●
11 S	M	●●●●●	●●●●●
12 D	T	●●●●●	●●●●●
14 M	T	●●●●●	●●●●●
15 X	T	●●●●●	●●●●●
16 J	M	●●●●●	●●●●●
17 V	T	●●●●●	●●●●●
18 S	M	●●●●●	●●●●●
19 D	T	●●●●●	●●●●●
24 V	T	●●●●●	●●●●●
25 S	M	●●●●●	●●●●●
26 D	T	●●●●●	●●●●●
31 V	TD	●●●●●	●●●●●

#### SEPTIEMBRE

Día	Horario	Zona urbana	Zona vacacional
1 S	M	●●●●●	●●●●●
2 D	TD	●●●●●	●●●●●
7 V	T	●●●●●	●●●●●
8 S	M	●●●●●	●●●●●
9 D	T	●●●●●	●●●●●
14 V	T	●●●●●	●●●●●
15 S	M	●●●●●	●●●●●
16 D	T	●●●●●	●●●●●

TD: Todo el día M: Mañana T: Tarde

Nivel de circulación: ■ Lento ■ Congestionado

Sentido de la circulación: Entrada Salida Ambos sentidos

Horarios: Zona ciudad Zona veraneo

Salida: Viernes 16-22 h Viernes 17-23 h

Llegada: Domingos 19-24 h Domingos 18-23 h

¿Puedo llevar una bici o tabla de surf en el maletero, con un asiento abatido y ocupando parte del habitáculo de los viajeros?

**RESPUESTA:** Si se puede, siempre que lo transportado y su accesorio para su acondicionamiento y protección, en su caso, no puedan desplazarse y que no interfieran la libertad de movimientos del conductor, su campo de visión y la atención permanente a la conducción.

## ACCIDENTALIDAD



### 528 muertos en 2006 Víctimas de las vacaciones

Ya se sabe que los meses del verano son especialmente peligrosos en la carretera, aunque sólo sea por la cantidad de desplazamientos que se producen en busca de unas semanas de asueto. El pasado verano hubo cifras muy esperanzadoras —eran los dos primeros meses del Permiso por Puntos—, pero, aun así, 463 personas se dejaron la vida en la carretera.

El verano siempre ha sido un importante y lamentable 'granero' de víctimas de todo tipo en las estadísticas anuales de muertos y heridos en las carreteras. El año pasado no dejó de serlo, aunque en menor medida.

Si los muertos de un mes 'normal' se sitúan como media en torno a los doscientos y pico y en verano se 'disparaban' fácilmente a cerca de 300, el verano pasado las víctimas mortales se quedaron en cifras de meses 'normales': 243 muertos en julio y 220 en agosto, con una reducción de un 16% respecto al año anterior en ambos casos. Eso se achacó a la entrada del Permiso por Puntos. Un año después,

¿que pasará? Veremos en septiembre.

Por comunidades autónomas, se observa que los mayores porcentajes de mortalidad se producen en las costeras, concretamente Andalucía (88 muertos), Cataluña (69), Galicia (52) o Comunidad Valenciana (51),

que sólo están al nivel de las dos castillas: Castilla y León (85) y Castilla-La Mancha (45). Eso sí, las que tuvieron los mayores incrementos de mortalidad en sus carreteras fueron Canarias, La Rioja y Aragón.

Las salidas de la vía fueron la causa fundamental de esos accidentes mortales, concretamente de 212 de los muertos en julio y agosto, un 28% menos que en el verano anterior. ¿Menos despistes? ¿Menos velocidad excesiva que a veces nos 'arrastra' fuera del asfalto? Otras causas que estuvieron detrás de esas tragedias, fueron colisiones frontales y atropellos de peatones.

En 22 de cada 100 accidentes mortales la causa fue la velocidad, pero en el 40% fueron distintas infracciones a las normas y en un 44% la culpable fue la distracción.



## COCHES Y MOTOS DE ALTO RIESGO

Los turismos son con diferencia los vehículos que están implicados en más accidentes durante el período de vacaciones. Lógico, hay muchos más. Pero sorprende, sin duda, que frente a los 305 muertos en coches, se produjeran nada menos que 65 en motos, un vehículo mucho menos utilizado. Sin olvidar a los 30 conductores muertos mientras manejaban ciclomotores. Y otro dato significativo: si la reducción de los muertos que viajaban en coche era del 98% con respecto al verano anterior, en las motos fue sólo un 12% y en los ciclomotores, un 2%.



## Sin casco... y sin cinturón

De los muertos ocurridos en carretera durante los meses de julio y agosto del año pasado, 105, que representan ni más ni menos que un 28%, no llevaban puestos los elementos de seguridad obligatorios, como cinturón de seguridad o casco. Son cifras mejores que en 2005, pero aún así preocupantes. Por ejemplo, 69 muertos (un 23% del total) viajaba en coche, frente a los 102 (un 25%) del año anterior. En motocicletas y ciclomotores, la no utilización del casco apenas varió respecto a 2005. Respecto a los grupos de edad, el mayor número de víctimas se produce en el tramo entre 25 y 34 años, seguido del que va de los 15 a los 24.

## Quads, moda con peligro de vuelco

La reciente muerte de dos jóvenes en Madrid que acababan de comprar dos quads ha vuelto a avisar de los riesgos de estos "cuatro ruedas". Los expertos no se cansan de repetir que son vehículos de poca estabilidad —es relativamente fácil que puedan volcar—, por lo que hay que llevar a cabo una conducción prudente e ir perfectamente equipados, fundamentalmente casco y otras protecciones especiales para piernas, brazos, botas... Mucho cuidado en las curvas, con los ocupantes, no circule a más de 50 km/h y entre en las curvas con sumo cuidado.

Sea muy prudente, especialmente si los conduce por primera vez y en zonas desconocidas, playa, montaña...

El Hospital de Paraplégicos de Toledo advierte de sus riesgos: en los últimos años han aumentado de forma alarmante los lesionados medulares por estos vehículos.



## Distracciones móviles

Los móviles son una magnífica ayuda para 'movilizarnos' en caso de accidente: un rápido aviso a las emergencias puede salvar más de una vida. Pero también son una fuente de peligros si se habla mientras se conduce. Los accidentes por distracciones —entre ellos, por los móviles— se han disparado en los últimos años. Si hablamos por el móvil, el riesgo de sufrir un accidente se multiplica entre 4 y 9 veces.



CARRERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-VI (Villalba-Adanero/Benavente-A Coruña)		
Alto del León (SG)		▲ firme
Navas San Antonio (SG)		▲ mejor curvas
Villacastín-Lim. prov. Ávila (SG)		▲ firme
Parandones (LE)		▲ remodelación intersecciones
Lugo (LU)		▲
Piadela (C)		▲ paso superior
Espíritu Santo (C)		▲ ↑
A-7 (Tarragona-Algeciras)		
San Pedro (MA)		▲
Guadamar (MA)		▲
Málaga (MA)	▲ Rondas	▲ Alameda
Roquetas-Aguadulce (AL)		▲ ↑
Almería (AL)		▲ ↑
Viator (AL)		▲
Lorca (MU)		▲ túneles Lorca
Totana-Alcantarilla (MU)		▲ firme
Espinardo (MU)		▲ A-30
Elche (A)		▲
Manises (V)		▲ A-3
A-8 (Bilbao-Avilés)		
Irún (SS) Paso Bariatou	▲	▲ N-I y N-121 A
S. Sebastián/Donostia (SS)		▲ en variante
Aritzeta (SS)		▲ N-I
Zarautz (SS)		▲
Basauri (BI)		▲ BI-625
Santurzi-El Haya (BI)		▲ salida sentido Cantabria y en retorno, sentido Bilbao
Castro Urdiales-Guriezo (S)		▲ túneles de Hoz
Laredo (S)		▲
Vegarrozadas-Alto Pravianio (O)		▲ sent. Galicia
A-30 (Albacete-Cartagena)		
Lím. pr. Albacete-Archena (MU)		▲ firme
Murcia (MU)		▲ Circunvalación y
Murcia-Pto. de La Cadena (MU)		▲
Baños y Méndigo (MU)		▲ C-3319 (San Javier) y playas
Cartagena (MU)		▲ con La Manga
A-31 (Atalaya del Cañavate-Alicante)		
La Roda (AB)		▲ AP-36
Albacete (AB)		▲ A-30



### EMERGENCIAS

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

### AYUDA DE LAS MARCAS

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

### DE INFORMACIÓN

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

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

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Tordesillas (VA)	A-6
A-66	(Gijón-Sevilla)	
	León-Lím. prov. Zamora (LE)	
	Lím. prov. León-Benavente (ZA)	firme
A-67	(Los Corrales de Buelna-Santander/Reinosa-Agular Campoo)	en túneles
	Molledo-Los Corrales (S)	
A-70	(Elche-Alicante)	y salidas
	Alicante (A)	
A-92	(Sevilla-Almería)	refuerzo firme
	Loja (GR)	refuerzo firme
	Diezma-Purullena (GR)	refuerzo firme
	Almería (AL)	
A-92-N	(Guadix-Límite provincia Murcia)	refuerzo firme
	Guadix-Baza (GR)	refuerzo firme
C-31	(Barcelona-El Vendrell)	Travesía
	Cubelles (B)	
	Prat de Ll.-Castelldefels-Costa Garraf (B)	
	Hospitalet-Prat de Llobregat (B)	
	Cunit y Segur Calafell (T)	Travesía
C-32	(El Vendrell-Palafròls)	
	Sant Boi-Castelldefels (B)	
	Mongat-Vilassar-Arenys (B)	
N-110	(San Esteban de Gormaz-Plasencia)	trazado
	San Esteban de Gormaz (SO)	
N-111	(Medinacell-Límite prov. Navarra)	mejora trazado
	Radona (SO)	
	Almazán-Soria (SO)	A-15
	Túnel Pto. de Piqueras (SO)	
	Albelda Iregua-Logroño (LO)	vía de servicio
N-113	(Ágreda-Lóm. provincia Navarra)	refuerzo firme
	Ágreda-Valverde (SO)	
N-120	(Logroño-O Porriño)	A-12
	Navarrete-Nájera (LO)	
	S. Domingo Calzada (LO)	Travesía
	Castañares (BU)	acceso aeropuerto Burgos
	Toral de los Vados (LE)	enlace
	Ourense (OU)	
N-121-A	(Pamplona-Behobia)	
	Sunbilla-Zalain (NA)	
N-145	(La Seu d'Urgell-Frontera Andorra)	Andorra
	La Seu d'Urgell-Andorra (L)	

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Novelda (A)	
A-42	(Madrid-Toledo)	
	Getafe-Parla-Torrejón de Ardoz (M)	
A-45	(Córdoba-Málaga)	en túneles
	Casabermeja-Málaga (MA)	
	Málaga (MA)	en ↑
A-49	(Sevilla-Ayamonte)	Sevilla y Aljarafe
A-52	(Benavente-Pomíño)	firme
	Benavente-Lím. pr. Ourense (ZA)	
	Lím. pr. Zamora-Lím pr. Pontevedra (OU)	
	Moreira-O Porriño (PO)	
	O Porriño (OU)	A-55
A-65	(Vigo-Tuy)	↑  AP-9 y AG-57 (sent. Baiona)
	Vigo (PO)	
	O Porriño-Tui (PO)	
A-62	(Burgos-Ciudad Rodrigo)	
	Valladolid-Tordesillas (VA)	

¿Puedo comer un 'bocata' mientras conduzco o beber un refresco en lata?  
**RESPUESTA:** Si implica no mantener la atención permanente a la conducción, sería constitutivo de infracción (artº 18.1 del Reglamento General de Circulación).



Tráfico y Seguridad Vial

### Los caminos a la playa... y sus alternativas

Desde la zona centro y desde Barcelona se producen grandes desplazamientos a las zonas costeras más cercanas, y no tan cercanas. Para evitar las retenciones por congestión, la DGT ofrece unos itinerarios recomendados y, en casi de que éste se encuentre con mucho tráfico, recorridos alternativos al mismo.



# LA PUESTA A PUNTO

## Neumáticos ¿Se iría de viaje con zapatos desgastados?



Los neumáticos son una pieza clave en la seguridad: son los 'zapatos' de nuestro vehículo. Aún así, uno de cada cuatro coches tiene un riesgo muy alto de accidente por culpa del mal estado de los neumáticos. Y, según un estudio del INTRAS, cuando fallan los neumáticos, el riesgo de que un accidente sea mortal es un 50% más alto que cuando fallan otros componentes mecánicos del coche. Recuerde que si el dibujo está demasiado gastado o la presión de inflado no es la adecuada, perdemos adherencia y estabilidad, la suspensión sufre, se alargan las frenadas y aumenta el consumo de combustible. Compruebe la presión de sus neumáticos regularmente, siempre en frío, vigile el desgaste (la profundidad mínima obligatoria es

de 1,6 milímetros en las ranuras principales) y cámbielos cuando el uso o el tiempo agoten sus propiedades. Y cuando cargue el coche, tenga en cuenta las recomendaciones del fabricante y las características de las gomas.

### Rueda "galleta"

Ojito si lleva ruedas de sustitución de las llamadas 'galleta', las estrechas, y sufre un pinchazo: tienen una durabilidad muy limitada y no debe exceder de 80 km/h. Naturalmente, debe cambiarla lo antes posible. Ojo también si lleva ruedas denominadas 'antipinchazo'. Si sufre un pinchazo, debe sustituirla no más allá de 200 kilómetros y también deberá reducir considerablemente la velocidad.

**PRIMERA CAUSA DE ACCIDENTE.** Los neumáticos en mal estado comprometen su seguridad y son la primera causa de accidente por fallo mecánico.

**VIGILE LA PRESIÓN.** Sólo el 40% de los coches circula con una presión de inflado adecuada.

**¡CUIDADO!** Si el desgaste de sus neumáticos es anormal, puede ser por:

- Desgaste en los laterales: ruedas desajustadas
- Desgaste central: exceso de presión
- Desgaste irregular: amortiguadores en mal estado
- Desgaste localizado: frenado o problemas de frenado.

**RESPUESTA:** Si, en la legislación de tráfico no hay precepto que lo prohíba. Aunque no es recomendable: las chancas pueden engancharse en los pedales y, si lleva las ventanas abiertas, cualquier bichito u otros elementos, como una brasa del cigarro, puede alterar la conducción.

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-232 (Vinarós-Santander)	El Burgo de Ebro (Z)	Travesía
	Agoncillo-Logroño (LO)	
N-234 (Segorbe-Burgos)	Viver-Barracas (CS)	construc. A-23
	Lím. prov. Soria-Sarracín (BU)	
N-240 (Tarragona-San Sebastián)	Monzón (HU)	Travesía
	Barbastro (HU)	
N-301 (Ocaña-Murcia)	Ocaña-lím. prov. Cuenca (CU)	
	Las Pedroñeras (CU)	Travesía
N-310 (Manzanares-N-320)	Manzanares-Herrera Mancha (CR)	construc. A-43
N-320 (La Gineta-Venturada)	Guadalajara (GU)	
N-323 (Izbor-Motril)	Izbor-Salobreña (GR)	
	Izbor-Vélez de Banaudalla (GR)	desdob. calzada
	Guadalfeo-La Gorgoracha (GR)	margen calzada
N-330 (Almansa-Puerto Somport/Frontera Francia)	Sabiñánigo (HU)	
N-331 (Córdoba-Antequera)	Encinas Reales (CO)	A-45 Travesía
	Encinas Reales-lím. pr. Málaga (CO)	const. A-45
N-332 (Sollana-Cartagena)	Mazarrón (MU)	Travesía ↑ a Águilas
	Torreveja (A)	↑ a ciudad y playas
	El Altet-Santa Pola (A)	↑ ciudad y playas
	Campello y Altea (A)	Travesía ↑ población
	Oliva, Bellreguart, Gandía y Sueca (A)	Travesía
N-332-A (Cartagena-Almería)	Mazarrón (MU)	Travesía
	Águilas (MU)	↑ a Águilas
N-340 (Chiclana de la Frontera-Molins de Rei)	Tarifa y Algeciras (CA)	
	Lím. prov. Málaga-Lím. pr. Almería (GR)	
	Salobreña (GR)	N-323
	Torrenueva (GR)	Travesía
	Almería (AL)	puerto y ciudad
	Eliche (A)	

Tráfico y Seguridad Vial

## Luces 2x1: ver bien... y que nos vean



**ANTES DE SALIR.** Compruebe que todas las luces de alumbrado y señalización funcionan correctamente, delante y detrás. Regule la altura de las luces si ha cargado el maletero.

**RECUERDE.** Es obligatorio llevar un juego de bombillas de repuesto y herramientas para cambiarlas, siempre que no sean de lámparas de xenón.

### No olvide revisar la 'salud' de su vehículo



**BATERÍA:** No es raro que una batería falle y nos quedemos 'tirados' en el momento menos inesperado. Pida que se la miren si lleva el coche al taller: importante comprobar el nivel de líquido en los vasos, los bornes y el nivel de carga, aunque sea una batería de bajo mantenimiento.

**DIRECCIÓN:** También es fundamental que esté en buenas condiciones. Si percibe ruidos, holguras, dureza al girar, desgaste anormal de los neumáticos o vibraciones, llévelo inmediatamente al coche al taller. Puede no ser

nada... ¡o sí!  
**INYECCIÓN:** Atención a síntomas como tirones o dificultad para arrancar. Asegúrese de que le hacen una buena puesta a punto de la inyección/carburación, podrá disfrutar de las vacaciones sin temor a quedarse 'tirado'. Además, consumirá y contaminará menos.



**LÍQUIDOS:** Cuidado que no baje el nivel del líquido de frenado, de aceite en el depósito del 'limpia' y en la batería. Revise también el estado y tensión de las correas (cuidado con la de distribución) y del

Circular con deficiencias en el alumbrado —una luz de cruce fundida, por ejemplo— puede ser muy peligroso, pues reduce nuestro campo de visión e impide que los demás nos vean correctamente. Según un estudio de Ministerio de Transporte alemán, una buena visión puede prevenir más del 50% de los accidentes. Por tanto, un buen mantenimiento y uso del sistema de alumbrado es fundamental para circular seguro. Mantenga limpios los faros y pilotos, evitará reflejos y deslumbramientos y no disminuirá el alcance del alumbrado: una simple capa de polvo reduce su eficacia en un 10%. Compruebe que no se acumula humedad ni condensación en el interior. Encienda las luces durante la puesta y la salida del sol y con poca visibilidad.

## Amortiguadores Para ser más estable, para agarrarse mejor...

Los amortiguadores son una pieza de la suspensión de los vehículos que contribuye a hacer más cómoda y segura la conducción. Junto con los frenos y los neumáticos, forman parte del triángulo de la seguridad, pero su estado ni es tan visible, ni preocupa tanto como los otros dos elementos. Según afirman en la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles, "el usuario no está mentalizado de la conveniencia de su mantenimiento". Según un estudio realizado por el instituto de investigación IDIADA, el estado de los amortiguadores incide directamente en la estabilidad y el agarre a la carretera, así como en la distancia de frenado, que llega a sufrir variaciones importantes dependiendo del desgaste de este elemento.

Y si, además, el vehículo dispone de elementos de seguridad activa como el ABS, TSC o ESP, el resultado, aunque resulte paradójico, puede

ser aún peor, pues el sistema recibe datos erróneos que lo hacen responder mal.

**PEOR FRENADA.** Cuando los amortiguadores no están bien, la distancia de frenado puede aumentar en casi dos metros y medio.

**MUCHAS DEFICIENCIAS.** Una quinta parte de los defectos graves que se detectan en las ITV se registran en la suspensión.



cableado de los sistemas electrónicos.

**LIMPIAPARABRISAS:** Los puede necesitar para limpiar las lunas de bichos o si le pillan alguna tormenta veraniega. Evite la acumulación de suciedad, limpie las escobillas o cambíelas si están muy desgastadas. Rellene el depósito de líquido y añada unas gotitas de detergente para que limpie mejor.



¿Puedo conducir e ir escuchando música con auriculares? ¿Y con uno solo?

**RESPUESTA:** No, como reza el artículo 18.2 del RGC. Está claro que le puede producir distracción, incluso aislarle de cualquier incidencia a su alrededor.

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Lím. pr. Valencia-Lím. pr. Tarragona (CS)	Travesía Benicarló y Vinarós.	costa ↑ Castellón
Sagunto-Almenara (CS)		autovía A-7
Sta. Magdalena-Peñíscola (CS)		vía lenta Peñíscola
L'Aldea, Miami Platja y Cambrils (T)	Travesía	
Cambrils-Salou (T)		autovía
Aitafulla y Comarruga (T)	playas AP-7 y C-32	
Belvei y L'Arboç (T)	Travesía	
Vallirana y Cerdoll (B)	Travesía	
N-344 (Murcia-La Font de la Higuera)		A-7 y A-30
Alcantarilla y Molina Segura (MU)		
N-400 (Toledo-Cuenca)		mejora intersecc. →
Toledo-Lím. pr. Cuenca (TO)		
N-401-A (Illescas-Toledo)		refuerzo firme
Lím. prov. Madrid-Toledo (TO)		
N-403 (Toledo-Adanero)		refuerzo firme
Toledo-Lím. prov. Madrid (TO)		
El Barraco-Ávila (AV)		firme y trazado
N-420 (Montoro-Reus)		taludes
Fuencaliente-Vaila de Alcadia (CR)		
N-430 (Badajoz-Albacete)		firme
Navalmuchacho-El Chiquero (CR)		
Piedrabuena y Puente Alarcos (CR)		reorden. ↑
Carrión Calatrava-Torralba Calatrava (CR)		intersecc.
N-432 (Badajoz-Granada)		glorietas y ↑
Pinos Puente y Maracena (GR)		
N-443 (Puerto Real-Cádiz)		carril reversible
Puerto Real (CA)		
N-501 (Ávila-Salamanca)		autovía A-50
Ávila-Salamanca (AV-SA)		
N-525 (Benavente-Santiago Compostela)		barrera y firme
Benavente-Lím. pr. Ourense (ZA)		
Albarellos (OU)		paso inferior
Nanín-San Fiz (OU)		trazado e intersecciones
Alto de Taboadela (OU)		en cambio rasante
Ourense-Lím. prov. Pontevedra (OU)		firme
Ponte Ulla-Santiago Compostela (C)		firme
N-541 (Ourense-Pontevedra)		cortes carril alternativa
Parada-Pontevedra (PO)		
N-550 (A Coruña-Tuy)		A-6 sentido A Coruña
Sigras (C)		

## Frenos Parar a tiempo

Su buen estado de conservación y mantenimiento es necesario para circular con seguridad; de hecho, un sistema de frenado deficiente es la segunda causa de accidente por fallo mecánico. Alrededor del 20% de los vehículos revisados en las inspecciones técnicas tienen deficiencias graves en los frenos y, según un estudio de Norauto y del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, más de la mitad de los coches (57%) tiene un riesgo muy alto de sufrir un accidente a causa del estado de sus frenos. Cuando frene, recuerde que hay que hacerlo siempre con anticipación, suavemente, sin brusquedades, teniendo en cuenta el estado del pavimento. Si surge una emergencia, frene fuerte pero evitando bloquear las ruedas. Si nota la vibración del ABS, no levante el pie y mantenga la presión sobre el pedal.

**REVISELOS.** Haga revisar el desgaste de las pastillas, zapatas y discos antes del viaje. Compruebe el nivel de líquido y sustitúyalo cada dos años o 50.000 kilómetros.

**MÁS DISTANCIA PARA FRENAR.** Con frenos en mal estado, la distancia de frenado se alargará, especialmente con suelo mojado: a 120 k/h la frenada se alarga hasta casi el doble, de 107 a 200 metros.

Mafias en carretera

# Atracadores de veraneantes

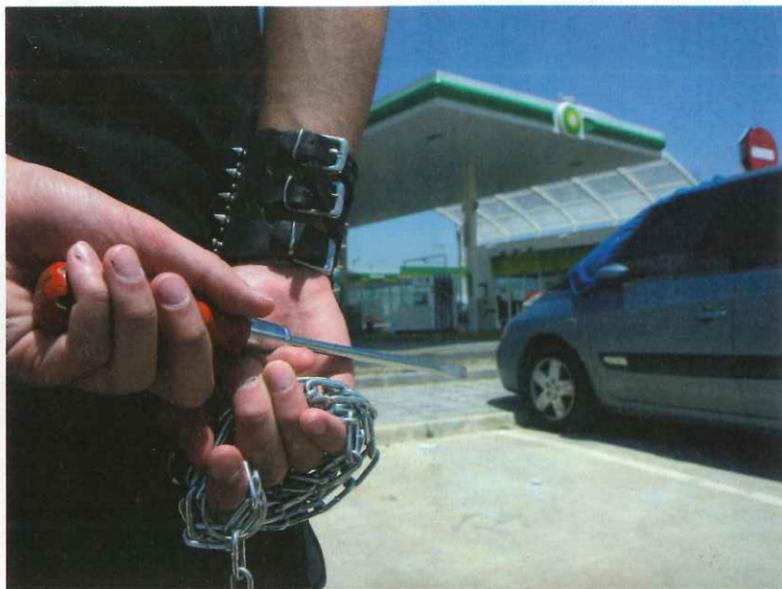
Áreas de descanso, gasolineras y cualquier zona habitual de parada de los veraneantes en su viaje hacia su rincón playero o de montaña son el lugar preferido de los 'amigos de lo ajeno'. Personas individuales y grupos organizados y mafias ponen su centro de 'operaciones' en estas fechas en las carreteras. Muchas veces se trata de simples robos de los maleteros o de lo que llevamos en el interior de los coches, aprovechando descuidos de los propietarios mientras se reposta gasolina, o paramos para tomar un café o comer. Pero también hay grupos organizados cuyas técnicas son más 'sofisticadas'. Estas son algunas de las más habituales y detectadas por la Guardia Civil.

**EL PINCHAZO:** El grupo de delincuentes selecciona a la víctima que acaba de parar en un área de servicio. Pincha

alguna rueda del coche y espera a que el coche se ponga en marcha. En cuanto el conductor se percató del pinchazo, el grupo se ofrece 'desinteresadamente' a ayudar, momento que aprovechan para —incluso sin que se enteren los propietarios— robar cosas del interior del coche.

**EL GOLPECITO:** Los delincuentes dan un pequeño golpe al viajero seleccionado y, aprovechando los momentos de confusión, hurtan los efectos de valor que localizan en el interior.

**POLICÍA 'FULL':** Este método se utiliza sobre todo con los veraneantes extranjeros. Supuestos "policías", alegando que investigan temas relacionados, por ejemplo, con drogas o falsificación de moneda, paran a los incautos y les roban sus pertenencias.



## ¡¡Necesito la grúa!!

Las grúas tienen trabajo extra en verano. En un mes como agosto, las asistencias en carretera se pueden llegar a duplicar. Por si necesita llamar a una grúa, tenga en cuenta si en su póliza del seguro está cubierto este servicio; si por su cuenta tiene que recurrir a una, pregunte por el coste total del servicio antes de cargar el coche, no firme ningún albarán que no incluya el precio final y pida que le desglosen la factura: precio básico, por kilómetro, distancia recorrida y otros posibles cargos. Lleve listado de los talleres de su marca.



Auxilio

## Regla de oro: Proteger, avisar, socorrer

Si se encuentra un accidente en la carretera o lo sufre usted mismo, hay una regla básica (PAS) que debe seguir para guardar su integridad y la de los demás:

**1º PROTEJA:** Aparque fuera de la carretera, encienda las luces de emergencia y coloque los triángulos de preseñalización. Compruebe si la situación del coche corre peligro, si hay líquidos peligrosos... Ponga el freno de mano, hable con las víctimas, pero no las mueva salvo que sea imprescindible.



**2º AVISE:** A través del móvil, de un poste SOS u otros conductores, llame al 112 ó al 900 123 505 y ofrezca la información más precisa de número de heridos, situación, ubicación exacta...

**3º SOCORRA:** Puede colocar un pañuelo o apósito sobre posibles heridas que sangren; si ve que no respira bien, compruebe que ni la lengua ni otro objeto obstruyan el paso del aire. No debe moverle y, si fuera necesario, deberá sacarle del coche con la ayuda de otras personas siguiendo la regla de mantener recto el eje cabeza-cuello-columna para evitar lesiones peores. No debe quitarles el caso, moverlos, trasladarlos a otro coche ni darles agua o medicamentos.



Seguridad

## Colocar los triángulos... ¡pero bien!

Es bastante habitual encontrarse coches 'tirados' en la carretera; no lo es menos que tengan los triángulos de preseñalización colocados, ¡pero mal! A veces, muy mal, incluso peligrosamente. Ya saben que los triángulos son para avisar a los demás conductores de una incidencia en la carretera, evitar choques, atropellos. ¿De qué sirve si el triángulo está junto al coche? ¿Qué capacidad de maniobra tiene quien se lo encuentra junto al coche parado? Ninguna. Estas son las normas básicas para colocarlo correctamente:

● En las carreteras de doble sentido debe colocar uno por delante y otro detrás, y ca-

da uno a 50 metros del coche, distancia que suficiente para que los demás coches puedan maniobrar sin peligro.

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

● No es válido ni seguro colocarlo en otros sitios, por ejemplo, encima del coche.

● Eso sí, al colocarlos, hágalo siempre con la máxima precaución. Si puede, por detrás de las barreras de protección, especialmente si es de noche o los coches no le ven bien.

## Para viajar al extranjero

Cada día es más habitual que los españoles viajen al extranjero a pasar sus días de descanso, y muchos lo hacen en coche. Para ir bien protegido, por si ocurre algún percance, tenga en cuenta.

● No olvide llevar su recibo en vigor del seguro de su coche.

● ¡Ojo! No todos los seguros cubren los daños de su coche, es un "extra" que quizá tenga que contratar antes de salir. Con muchas compañías simplemente tendrá el equivalente al "seguro obligatorio" del país al que viaja y a terceros.

● En la mayoría de los países europeos no es necesaria la Carta Verde (simplemente el recibo), aunque en algunos como Portugal lo piden a veces.

● Conviene hablar con su compañía para trasladar su intención de viajar al extranjero y solicitar información sobre su seguro y de qué representante tiene en ese país, o que le faciliten teléfono de contacto.

● Pueden informarse en Ofesauto: 91 594 13 76 / [www.ofesauto.es](http://www.ofesauto.es)



CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Milladoiro (C)	Travesía	Santiago
Padrón (C)		
Caldas de Reis (PO)	Travesía	corte carril
N-603 (San Rafael-Segovia)		
San Rafael (SG)		AP-6
San Rafael-Segovia (SG)		firme
N-610 (Palencia-Benavente)		firme y barreras
Villaramiel-Villalón (VA)		
N-611 (Palencia-Santa Cruz de Bezana)		A-67
Becerril del Carpio-Aguilar Campó (PA)		ambos sentidos
Reinosa-Arenas de Iguña (S)		
N-620 (Tordesillas-Fuentes de Oñoro-Frontera Portugal)		A-62
C. Rodrigo-Fuentes Oñoro (SA)	Travesía	sentido Portugal
Fuentes de Oñoro (SA)		
N-623 (Burgos-Santander)		Travesía
Burgos (BU)		
Burgos-Villatoro (BU)		construcción autovía
N-627 (San Martín de Ubierna-Aguilar de Campoo)		firme
S. Martín Ubierna-Lim. prov. Palencia (BU)		
N-629 (Cereceda-Colladres)		paso superior
Bercedo (BU)		
N-630 (Oviedo-Sevilla)		
Villamanín Tercia-Lim. pr. Zamora (LE)		
La Robla (LE)		enlace
Lim. prov. León-Barcial del Barco (ZA)		firme
Montamaria-Lim. pr. Cáceres (ZA/SA)		A-66
Arapiles (SA)		A-66 sentido Sevilla
Plasencia (CC)		A-66 esporádicas
N-632 (Ribadesella-Luarca)		
Alto Praviano-Soto Barco (O)		AS-16
Soto del Barco-Canero (O)		autovía A-8
N-634 (Bustio-Santiago de Compostela)		
Barres-Puente de los Santos (O)		construc. A-8
Ribadeo (LU)		N-642 (Foz-España)
N-VI-Curtis Estación (C)		firme
N-640 (Vegadeo-Vilagarcía de Arousa)		
Caldas de Rei y Vilagarcía Arousa (PO)		Travesía
N-642 (Barres-Puerto San Ciprián)		
Ribadeo (LU)		
A Espiñeira-Foz (LU)		N-634
N-651 (Betanzos-El Ferrol)		
Pontevedra (C)		

¿Puede poner el acompañante los pies en el salpicadero?

**RESPUESTA:** No existe prohibición expresa. No obstante, está prohibido si con ello se interfiere la libertad de movimientos del conductor, su campo de visión (por la parte derecha del vehículo y espejo de ese lado) y la atención permanente a la conducción.

Vacaciones con humor: consultorio con el "experto"

## Tengo un GPS de 50 pulgadas, ¿qué puedo hacer?

- Vivo en Sevilla y a mi marido, que es muy friolero, le gusta llevar la calefacción del coche también en verano con las ventanillas cerradas para ir a la playa y, claro, me mareo. ¿Qué puedo hacer?

- Es una enfermedad muy común que se denomina Criolialgia que afecta a siete de cada cinco pacientes pelirrojos y que consiste en una pérdida extrema de calorías. No puede hacer usted nada. Divórciese y mándeme una foto.

- Dicen que la música de mariachis durante los viajes estivales es la que más accidentes provoca. ¿Es cierto?

- Se han hecho innumerables estudios sobre la influencia de la música de mariachis en la conducción, pero, a día de hoy, no se ha llegado a demostrar una relación cierta, aunque es muy probable.

- Tengo un GPS de 50 pulgadas que ocupa la mitad del parabrisas. En la ITV me dicen que impide girar del todo el volante y choco con él. ¿Qué puedo hacer?

- Es lo que tienen los GPS grandes, que son más fáciles visualmente, pero ocupan mucho. Tal vez lo mejor es llevarlo en las rodillas.

- Mi caso es parecido al anterior, pero lo que me ocurre es que el GPS de plasma, con los baches, pierde plasma, me pone pringado el suelo y se me resbala el pedal del freno. ¿Tiene solución?

- La única solución es que se olvide el GPS y haga un cursillo de orientación práctica en una academia concertada.

- Me han dicho que este verano se incrementan los controles de alcoholemia. Dicen que si justo antes de soplar comes jamón de bellota recién cortado, no se



RAMÓN ARANGÜENA

detecta el alcohol. ¿Es verdad?

- Es falso. Además, esta práctica hace que hayan aumentado los incidentes raros por mezclar conducción y cuchillos jamoneros.

- He tuneado mi Talbot Horizon con un motor de lancha fueraborda de 300 caballos, dos alerones de avioneta, llantas de aleación pesada de un funicular y una palanca de cambios con una preciosa empuñadura ambar con estrellas de mar. Pero me han denegado el permiso de circulación por el asunto de la palanca. ¿Qué puedo hacer?

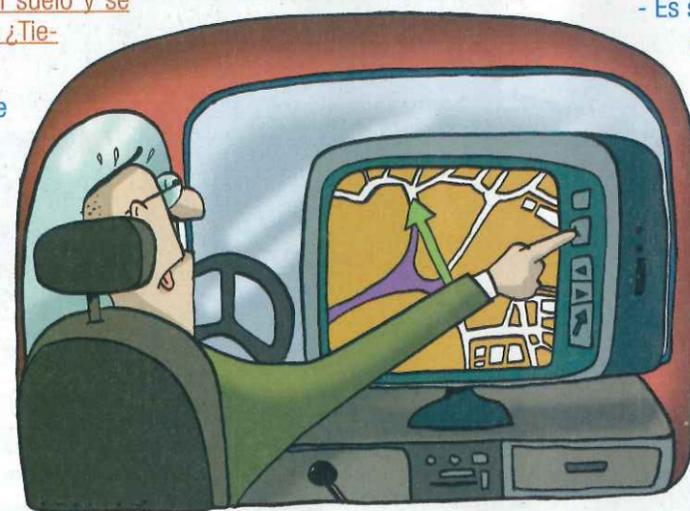
- Los paisajes submarinos en las empuñaduras de palancas de cambio se ha demostrado que distraen mucho. Para homologar su vehículo, solicite el muestrario de empuñaduras permitidas que van desde sólidos ejemplares plásticos de sucedáneo de marfil a colecciones de insectos o paisajes cinegéticos a escala.

- Una curiosidad. ¿Pueden circular las motos por la acera en vacaciones?

- Para evitar pequeños atascos en calles estrechas, sí. Pero han de circular sin formar grupos muy numerosos para no molestar en exceso a los peatones.

- Desde que se ha puesto en práctica el carné por puntos han aumentado las medusas en las playas. ¿A qué se debe?

- Es sencillo. Al retirarse numerosos permisos de circulación ha disminuido el número de coches y también la vibración sobre la tierra que, como sabe, forma imperceptibles olas en las orillas del mar. Y claro, las medusas, por naturaleza curiosas, se acercan a las costas para ver a qué se debe el fenómeno. Algún inconveniente tenía que tener el carné por puntos. ♦



Director: Jesús Soria

Redactores-jefe: Juan M. Menéndez -edición- y J. Ignacio Rodríguez -información-  
Confección: José Bélamo.

Textos: Carlos Nicolas / J.S.H. Dibujos: Dlírios. Fotografías: Paul Alan Putnam/  
Lucía Rivas. Mapas: Charo Laiz.

Edita:



Dirección Gral. de Tráfico