





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





EL DELITO DE CONDUCIR SIN

La reforma del Código Penal en materia de tráfico, que acaba de aprobar el Parlamento, ha concretado los delitos por velocidad excesiva v la conducción baio los efectos del alcohol y ha añadido el de la conducción sin permiso.

APRENDER A GOLPE DE CRASH TEST

Un crash test entre un turismo actual y otro de hace veinte años ha servido para conmemorar el aniversario de estas pruebas por clubes automovilísticos y puesto de manifiesto los enormes avances que éstos han llevado al automóvi.

MULTAS POR E-MAIL

Un estudio realizado por catedráticos de Derecho aconseja realizar cambios en el procedimiento sancionador de tráfico para agilizarlo: que se paquen las multas en el acto o que se comuniquen por correo electrónico o por avisos telefónicos son algunos de los principales cambios.

LOS QUE CONTAMINEN

El nuevo Impuesto de Matriculación subirá para aquellos vehículos -en general, todoterrenos, deportivos y de alta gamaque más contaminen. En cambio, los que emitan menos de 120 gramos de CO2 por kilómetro no pagarán este impuesto.

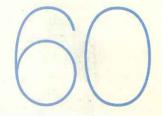
CONDUCIR SIN PENSAR EN

Un 25% de los conductores no tiene en cuenta a los demás al conducir, según desvela un estudio de Attitudes, de Audi. Multas de aparcamiento y prisas delatan una actitud que se produce más en los varones jóvenes.

EXAMÍNESE DE CONDUCCIÓN INVERNAL

En nuestro habitual suplemento de Invierno, además de los consejos para preparar el coche, puntos a revisar, elementos que debe llevar y el mapa con los puntos conflictivos, zonas de niebla, puertos con posibles cadenas o cerrado, obras y desvíos, le proponemos un test para conocer si está usted preparado para la conducción invernal. En sólo 25 preguntas podrá saber si está preparado pa-





JAVIER CÁMARA

Acaba de estrenar película, "La Torre de Suso", con parte del equipo de "Siete vidas", la serie que le catapultó a la fama. Javier Cámara es un conductor prudente y concienciado con el medio ambiente y el respeto a motoristas y ciclistas, al que, por cierto, le costó un poco sacar-



Número 187 Noviembre-diciembre 2007

Director: Jesús Soria (isoria@dgt.es)

Redactores-jefe:

Juan M. Menéndez -edición- (immenendez@dgt.es) y J. Ignacio Rodríguez -información- (jirodriguez@dgt.es) Confección: José Bélamo.

Redactores:

Mercedes López (mlopez@dgt.es) y Marian García (agruiz@dgt.es).

Fotografia:

Paul Alan Putnam, Diego Gómez y Lucía Rivas (colaboradores). Secretaria de Redacción:

Ana Álvarez (amalvarez@dgt.es)

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

> Infografía: Dlirios y DPI Comunicación. Colaboración especial: Joaquín Araújo. Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid. Teléfs. directo: 91 301 84 25. Fax: 91 320 41 38.

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

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

Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 128-07-001-3, ISSN: 1886-3558.

(La revista "Tráfico y Seguridad Vial" no comparte necesariamente, la opinión de sus colaboradores). Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, con excepción de las firmas invitadas, siempre que se cite a la revista "Tráfico y Seguridad Vial" como fuente. Se prohíbe reproducir, sin autorización por escrito de la revista "Tráfico y Seguridad Vial", cualquier dibujo, gráfico, infografía, esquema o fotografía.

Tirada de este número: 350.000 ejemplares

El próximo número de "Tráfico y Seguridad Vial" comenzará a distribuirse a principios de febrero.







editorial

No bajar la guardia

n millón doscientos mil muertos al año en todo el mundo. Un muerto por segundo. 50 millones de heridos. 500 niños fallecidos cada día. 30 millones de muertos desde que apareció el automóvil... No son las cifras de las víctimas de las guerras que asolan el mundo. Ni de los terremotos... Son los dígitos que resumen la tragedia de la carretera. 98.738 muertos en China cada año; 80.000 en la India; 44.800 en la UE; 43.000 en EE.UU.; 34.000 en Rusia... Unas cifras que casi nunca son portada en los periódicos, no abren informativos, no sirven de arranque en los telediarios... Es el reflejo de una sociedad que. al menos en gran parte, asume estas cifras como parte del precio que tienen que pagar los países más desarrollados: más dinero, más viajes, más coches... Una resignación con la que hay que acabar.

or eso, las asociaciones de víctimas, en la celebración reciente del Día Mundial en Recuerdo a las Víctimas de Tráfico, han vuelto a pedir más presencia policial en las carreteras, más controles de alcoholemia, que las administraciones pongan más énfasis en la erradicación de los puntos negros, más responsabilidad a los conductores... Hay muchas víctimas, pero una sólo víctima es suficiente para reivindicar. Estamos en ello.

La reforma del Código Penal en materia de seguridad vial es un paso adelante muy importante. Endurece las penas, hasta la cárcel, para aquellos conductores que se excedan en prácticas que tan directamente están relacionados con los accidentes, como el alcohol y la velocidad. No se trata de meter entre rejas a los conductores que puedan tener un descuido; se trata de que respondan ante la ley, con todas las consecuencias, los que en el Senado se llamaron "criminales de la carretera", los que con sus conductas al volante demuestran un desprecio absoluto por sus vidas y, lo que es peor, por las de los demás.

ahí está también el ambicioso plan para poner freno a los accidentes de motos, consensuado con todos los sectores implicados, incluidos los propios 'moteros', que están 'rompiendo' las cifras de descenso en la mortalidad en nuestras carreteras: desde hace 10 años y hasta 2004 -antes muchos más-, las cifras de muertos en la carretera no bajaban de los 4.000 fallecidos anuales, cuando ahora contabilizamos 3.511 en 2004, 3.332 en 2005, 3.016 en 2006 y un 7% menos en lo que va de año, frente al repunte grave de las motos, un 33%. Por eso estamos poniendo mucho énfasis en este colectivo, sin que bajemos la guardia en todos los demás.

Para eso tenemos que seguir trabajando, como con las campañas recientes de la distancia de seguridad (el año pasado murieron 247 personas por no mantenerla) o las distracciones, especialmente por el uso del móvil al volante: nada menos un 7% descenderían las muertes en la carretera si no se hablara mientras se conduce. Y el uso de navegadores, fumar... En este terreno que nos movemos, un segundo que bajemos la guardia puede ser trágico. No la bajemos. Ni en Navidad.

Seguridad Vial

Alocura

Encontramos, en la primera fotografía de la secuencia, a una motocicleta que marcha circulando por su carril v que alcanza una pequeña caravana de turismos que marchan detrás de un vehículo pesado. Se trata de un grupo de coches que circulan lentamente por una zona de con curvas sin visibilidad, por una vía de doble sentido, en la que pueden venir vehículos en sentido contrario.

Al alcanzarlos, en plena curva, con señal de prohibido adelantar (se ve la línea continua en la carretera) y sin visibilidad, el motorista realiza un adelantamiento a los cuatro vehículos de una sola vez. Es verdad que las motos son vehículos muy ágiles v con gran potencia, pero no están exentas de cumplir las leyes de la circulación ni las de la Física, por las que suelen salir malparadas en caso de choque...

...Y, como puede verse en la tercera foto, eso es lo que se avecina: un vehículo se acerca por el carril del sentido contrario y no puede esperarse, en una zona de curvas sin visibilidad, encontrar a un vehículo, una moto en este caso, ocupando su carril. Y con el agravante de que el mismo vehículo pesado al que adelanta le oculta a los demás usuarios. No merece la pena, por un minuto que ahorramos en la duración del viaie, poner en peligro a los demás usuarios ni a nosotros mismos

Perdería seis **buntos**

La Locura de este mes es un supuesto de adelantamiento prohibido en un tramo de visibilidad reducida, invadiendo la zona reservasa al sentido contrario (art. 97.1 Reglamento Gral. de Circulación). Y constituiría una infracción grave a dicho artículo, sancionada con multa de 91 a 300 € y posible suspensión del permiso de 1 a 3 meses. Por otro lado, además, llevaría aparejada la pérdida de 4 puntos Anexo II. Punto 14. Ley de Seguridad Vial).

Fotografías captadas desde los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación de

ASÍ LO VI

"Simplemente se dio a la fuga dejándome abandonado"

El pasado mes de agosto, poco después de atravesar la localidad de Espinosa de los Monteros, me topé delante de mí con un todo terreno Mercedes (modelo ML de color verde oscuro), que circulaba por el centro de la calzada a velocidad anormalmente reducida v haciendo eses. Decidí adelantarle en la primera recta que encontré, pero, al efectuar la maniobra v situarme a su altura, su conductor giró bruscamente a la izquierda obligándome a modificar la travectoria para evitar colisionar con él, con la mala fortuna de no existir arcén ni cuneta. sino un poco de hierba y un desnivel que provocaron la consiguiente salida de la vía con vuelco incluido del vehí-



Por suerte, iba a poca velocidad y el desnivel no era muy pronunciado. De lo contrario hubiese podido sufrir graves lesiones, va que, al volcar el coche, el techo se hundió. Gracias a que el cinturón de seguridad me retuvo perfectamente apenas sufrí daños físicos, pero el conductor del vehículo que me echó de la carretera ni siguiera paró después del accidente por si pudiera estar malherido o necesitar ayuda. Simplemente se dio a la fuga, deiándome abandonado a mi suerte.-Jesús María Herrero Merino, Basauri (Vizcaya).

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

Elmaletero

19 de noviembre, día sin accidentes de tráfico

El 19 de noviembre fue el primer día sin muertos de tráfico en España desde el 30 de enero de 2006. hace casi 22 meses. Se trata de una circunstancia poco habitual: en los últimos 12 años sólo se ha producido en cuatro ocasiones -además de las citadas, el 1 de julio de 2003 y el 14 de noviembre de 1995. Según el Centro Zaragoza, cada año se redactan 2 millones de partes de accidentes y atestados policiales recogen 100.000 siniestros.

El día de las víctimas

El Día Mundial de las Víctimas de Accidentes de Tráfico -tercer domingo de noviembre de cada año a propuesta de la ONU- se celebró con actos organizados por las asociaciones. PAT-APAT celebró una ceremonia religiosa en Barcelona "homenaie a los seres queridos que han perdido la vida y llamada por la paz en las carreteras". Stop Accidentes convocó actos en varias ciudades, en los que EN MEMORIA DE LAS VÍCTIMAS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO CONTRA LA INDIFERENCIA exigió un pacto social y político para acabar con esta masacre y donde se guardó un minuto de silencio.



Y va tienen su monumento

Tras descubrir el monumento, se quardaron tres minutos de silencio, se interpretó el "Cant dels

ocells", y se entregó una reproducción del misma a las asociaciones. La escultura -obra de la Rosa Serra- representa el sufrimiento de las víctimas y sus familiares en el abrazo de dos figuras, que simbolizan a la familia. Al pie, una levenda reza: "En memoria de las víctimas por accidente de tráfico, contra la indiferencia y el olvido"



FAMOSOS EN APUROS

Brooke Shields estampó su coche contra el exterior de su casa por un zapato cuvo tacón se

> enganchó en los pedales del vehículo La actriz señaló que iba a una reunión con sus compañeros de la serie 'Lipstick Jungle' "vestida muy sexy, con unos zapatos de plataforma v tacón" y "a una

apropiada, fui a poner el pie en

> el freno y pisé el acelerador porque el tacón se me enganchó".

Otros famosos en apuros son los actores Rebecca de Mornay v Mickey

Rourke, que han pasado a engrosar la lista de

Nueva web con el precio de la gasolina

El secretario general de Energía, Ignasi Nieto, presentó una nueva web para dar mejor información al consumidor sobre la presencia de estaciones de servicio en los distintos puntos de la geografía nacional, y los precios de los productos que distribuyen

http://oficinavirtual.mityc.es/carburantes/index.aspex

Menos coche para reducir la contaminación

El 46% de los españoles está dispuesto a usar menos el coche para reducir la contaminación, según el Estudio

sobre las Actitudes de los Españoles hacia la Energía, de la Fundación BBVA. Sin embargo, un 52% no comparte la idea de incrementar los impuestos de los combustibles, pero están dispuestos a pagar más por gasolina con biocombustibles.

"Seguridad Vial, una responsabilidad compartida"

Miguel Mª Muñoz, ex-director general de Tráfico, acaba de publicar el libro, "La seguridad vial, una responsabilidad compartida" (Ed. Etrasa). Muñoz repasa los principales temas relacionados con seguridad e inseguridad en carretera ("mis experiencias y vivencias de casi 40 años", dijo). Pidió más implicación a los políticos y, sobre los conductores más peligrosos, aseguró que "nunca tan pocos causaron tanto daño a tantos".

Nuevo Centro de Control de Tráfico

Una pantalla de 40 metros cuadrados, trece puestos de control con seis monitores cada uno son las características más espectaculares del nuevo Centro de Control de Tráfico inaugurado en la Dirección General de Tráfico (DGT) a finales de octubre pasado. Desde este moderno lugar se controla y coordina el tráfico de toda la zona centro de España, se atienden los paneles de mensaje variable (pórticos), se atienden las llamadas desde postes SOS v móviles...



Tráfico y Seguridad Vial A Noviembre-diciembre 2007

I maletero



Aparcamientos 'verdes'

Los llaman 'huertos solares' y producen 140 W por cada metro cuadrado de superficie que cubren. Se trata de placas solares fotovoltáicas instalables en las marquesinas de los aparcamientos y son especialmente rentables en grandes superficies. Lo ha comercializado la empresa Greenest Energy quien asegura que, con el compromiso de recompra de la energía genera-

da por parte de las empresas suministradoras actualmente existente en los próximos 25 años, la inversión de rentabiliza en diez años. La energía absorbida por las placas solares se deriva al tendido eléctrico propiedad del cliente para su consumo propio o, si la producción es superior a 500 KW, se distribuve a la empresa eléctrica que suministra la zona.

RECTIFICACIÓN: BAILE DE SILLAS. En el reportaje sobre sillitas infantiles (núm. 185 de "Tráfico y Seguridad Vial") salieron 'bailadas' las fotografías de los modelos de un grupo. Aunque el nombre v la calificación salieron correctamente, repetimos el recuadro

GRUPO I, II, III (DE 9 A 36 kgs., o de 1 a 12 AÑOS)

STM STABLIGHT SP Silla tino canazo, Puntos

débiles: Protección media en choque frontal y lateral.



pazo. Puntos déhiles: Protección media en choque frontal, mala en colisión lateral. Sujeción insuficiente de la cabeza. Resulta dificil sujetarla al coche, su instalación es complicada y la ins



CHICO MAX-3S

Cojín elevador con respaldo. Puntos débiles: Recorrido del cinturón de seguridad. No se puede sujetar ade-cuadamente al vehículo. Mejor si se retira el reposacabezas o si se colo-



PRÉNATAL RAFFAELO Puntos débiles: Protección mecrítico y resulta dificil sujetarla a crítico del cinturón y es muy di-

Coiín elevador con respaldo

Puntos débiles: Protección

media en choque frontal.

rón v no se puede sujetar



Coiin elevador con respaldo, Pun-

choque frontal y lateral y sujeción insuficiente de la cabeza del niño

Silla tipo capazo, Puntos débiles: media en choque frontal y sujeción insuficiente de la cabeza. El recorr do del cinturón es inconveniente y resulta difícil sujetarla al coche. Su instalación es complicada así com sujetar al niño con el cinturón de seguridad. A partir de los 25 kos lo que no ofrece ninguna protección



El ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba en un acto muy emotivo celebrado a finales de octubre, impuso las medallas al Mérito de la Seguridad Vial a título póstumo a siete agentes de la Guardia Civil muertos en acto de servicio -la mayoría arrollados

mientras auxiliaban a conductores- durante 2006 y 2007, por su profesionalidad y entrega en la lucha contra la accidentalidad, según señaló el general jefe de la Agrupación de Tráfico, Rogelio Martínez.

También se concedieron medallas a Ana Mª Campo, presidenta y fundadora de Stop Accidentes, y al periodista Iñaki Gabilondo, por informar con profundidad sobre las víctimas que se producen en la carretera.



Guardias premiados

Daniel López, Jesús del Río y Juan Julián López (en la foto iunto a Federico Fernández -subdirector de Circulación de la DGT- y el general de la agrupación de Tráfico) recibieron las medallas de Honor de la AEC por sus actuaciones meritorias, salvando a numeras personas.

Sillita infantil para autobuses

La empresa Kidy Froh, especialista en seguridad infantil, presentó en la Feria de Puericultura de Colonia (Alemania) el primer

sistema de retención infantil (SRI) para autobús de Europa: una silla para niños de 3 a 11 años adaptable a cualquier butaca, que cabe en el altillo o bajo el asiento, se instala en 30 segundos y cuyo precio ya de 150 a 195 €. En España, 7 millones de niños van en autobús al cole, y cada año un millar muere y 80.000 sufren lesiones por este motivo en Europa. En octubre, entró en vigor la norma que hace incorporar SRI a autobuses escolares y de viajeros.



Así es el mercado de ocasión

GANVAM presentó el "Libro Blanco del VO", un estudio del mercado del vehículo de ocasión en España. Que más del 60% de los españoles valora positivamente los coches de segunda mano, que el precio es determinante al comprar y que los inmigrantes son fundamentales para este sector (el 86% busca coches de ocasión al comprar) son las principales conclusiones.

JACOBO DÍAZ, VICEPRESI-**DENTE DE LA FEDERACIÓN EUROPEA DE CARRETE-**

RAS. Jacobo Díaz Pineda, director general de la Asociación Española de la Carretera (AEC),

vo vicepresidente de la Federación Europea de Carrete-



Un paso de cebra inteligente

Sevidetec y la Asociación Española de la Carretera (AEC) probaron un dispositivo electrónico automático en pasos para peatones que reduce un 88% las situaciones de riesgo. El MEPP (Meiora de la Percención de los Peatones en Pasos de Cebra) detecta al transeúnte que va a cruzar mediante sensores fotoeléctricos situados en los extremos del paso. Estos envían la señal a un panel que se ilumina y alerta al conductor de la presencia del peatón. Así, se podría reducir el número de atropellos en zona urbana que, al año. producen en España 300 muertes.

El estudio piloto se realizó con colaboración con el Avuntamiento de Los Palacios y Villafranca (Sevilla) se realizó en un conflictivo cruce por su intenso tráfico y afluencia de peatones, iunto a una parada de autobuses interurbanos de esa localidad. Se realizaron mediciones antes y después de su instalación: antes, hubo 664 situaciones de riesgo en 21 días; después, un 88% menos. Un 10% de los peatones habituales del paso cruza ahora correctamente y

un 17% más de conductores respeta el paso de cebra. La eficacia del dispositivo es mayor cuando el riesgo de atropello es por falta de visibilidad y supone un gasto de energía mínimo.



Las novedades de Trafic

Unas cadenas automáticas que se activan desde la cabina del vehículo (furgonetas, camiones y autobuses) fueron lo más llamativo del salón internacional de la seguridad vial. "Trafic". Pero, además, se pudieron ver semáforos inteligentes que alargan la fase verde si detectan peatones; radares de todo tipo, incluidos los 'invisibles', con sensores bajo el asfalto o los que leen la matrícula y calculan la velocidad media de un vehículo entre dos puntos: cámaras que detectan y fotografían a los vehículos que se saltan semáforos; detectores de vehículos de mercancías peligrosas, con aviso a un centro de control para su seguimiento; barreras de protección para motoristas y atenuadores de impacto: sistemas anticongelantes que miden el riesgo de hielo y activan aspersores con fundentes...



Miguelturra: gasolina para

ióvenes abstemios

La Policía Local de Miguelturra (Ciudad Real) premió con vales de combustible a los conductores ióvenes (de 18 a 35 años) que dieron 0,00 mg de alcohol en los controles de alcoholemia que realizaron en fin de se-

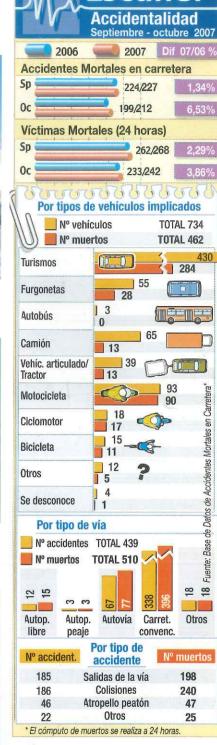


mana en noviembre. En 38 pruebas, sólo un conductor dio positivo (0.38 mg), v se inmovilizó el coche.



300 motos para la Guardia Civil

Pere Navarro, director general de Tráfico, presentó las 300 motos adquiridas para los agentes de Tráfico de la Guardia Civil en su labor de auxilio, vigilancia y regulación de la circulación en carretera. El importe de la adauisición de las 300 BMW R1200 RT -que entraron en servicio inmediatamente- asciende a 5.820,0000 €. Las motos, de 1.170 c.c. y 110 CV (37 más que su predecesora), además de los sistemas de suspensión Telelever v Paralever (proporcionan seguridad en la frenada en curva), incorporan avanzada tecnología en seguridad activa,



FE DE RRORES: JUBILAR 400.000 **COCHES POR SEGURIDAD**

En el informe BASMA de la Fundación FITSA que publicamos (núm. 186), los duendes de la imprenta cambiaron el titular: decíamos que había que retirar 4,7 millones de vehículos por seguridad y 400.000 por ecología, cuando BAS-MA indica lo contrario: 400.000 -FITSA locree posible en un año- para rebajar la accidentalidad (10%) y 4,7 millones -cifra innacesiblepara reducir las emisiones de CO₂ (10%).

PASADOS DE LA RAYA



La Dirección General de Tráfico iunto a la Fiscalía General del Estado han puesto en marcha los primeros controles de droga en

carretera. Alrededor del 6% de los conductores dio positivo. A partir de un sencillo test de saliva se conocen las sustancias que ha consumido el conductor. El objetivo: ver el funcionamiento de estos sistemas, del operativo y alertar a la población sobre el riesgo

sustancias tóxicas y conducir.

que supone tomar

lrededor del 6% de los conductores dio

General del Estado realizaron a finales del pasado mes de octubre en tres provincias (Badajoz, Asturias y Zaragoza) para alertar a la población sobre el riesgo que supone para la conducción el consumo de drogas. El dato viene a confirmar las estadísticas del Instituto Nacional de Toxicología que señalaban que en torno al 10% de los conductores fallecidos en accidente de tráfico había tomado algún tipo de sustancia tóxica. Algunos expertos indican que estas cifras pueden estar su-

Fotos: Paul Alan PUTNAM

positivo en los primeros controles de detección de drogas que la Dirección General de Tráfico (DGT) y la Fiscalía

bestimadas, constituyendo un problema en crecimiento más importante, incluso que el alcohol, según alertan desde la propia Unión Europea.

La influencia negativa de estas sustancias en la capacidad de control y reacción del individuo está ampliamente estudiada. Juan Carlos González, asesor médico de la DGT, explica que drogas como el cannabis o los opiáceos disminuyen enormemente la capacidad de reacción, de concentración y los reflejos. Las estimulantes, como las anfetaminas, cocaína o éxtasis, producen una falsa sensación de control o de dominio de la fatiga y el sueño, y causan una percepción equivocada que puede traducirse en descoordinación, reflejos minimizados y problemas auditivos y visuales. Y, por último, que las alucinógenas, como el LSD, son capaces de producir alucinaciones, cambios en la percepción de la realidad o visiones imaginarias. Independientemente de la sustancia in-

UN 10% DE LOS

CONDUCTORES FALLECIDOS EN ACCIDENTE HABÍA TOMADO ALGÚN TIPO DE DROGA

gerida, todos las personas drogadas asumen más riesgos.

TEST DE SALIVA. Todo ello ha llevado a la DGT y a la Fiscalía de Seguridad Vial a tomar una postura activa y, utilizando las herramientas técnicas y jurídicas que en este momento están disponibles, han puesto en marcha el procedimiento de detección de drogas en conductores, en el marco de los controles preventivos. El Fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, asegura que "es muy importante que se judicialicen unos comportamientos que ahora gozan de total impunidad". Estos controles comenzaron a realizarse a finales del pasado mes de octubre y se repetirán otros fines de semana.

El procedimiento que se sigue es simple. Comienza con un test de saliva. Los conductores reciben un dispositivo, parecido a un pequeño 'chupa-chups', que tienen que impregnar con saliva. A continuación, se introduce en un botecito donde una lámina reacciona químicamente. Al cabo de unos diez minutos se conoce si se han consumido o no sustancias tóxicas y de qué tipo. Cuatro son los tipos que se detectan: opiáceos, cocaína, anfetaminas, meta-anfetaminas (drogas

EL PROCEDIMIENTO PASO A PASO

Los controles de drogas se desarrollan en tres fases:



1: TEST DE SALIVA

Cuando el conductor es detenido en el control, un agente de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil le informa de la obligación de someterse a las pruebas para la detección de sustancias estupefacientes (art. 27 y siquientes del Reglamento General de Circulación). Si se negara, se formularía denuncia por infracción

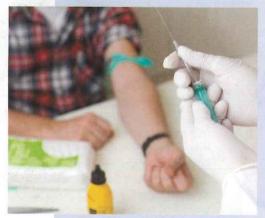
administrativa que conllevará una sanción de 600 €, dos meses de suspensión del permiso de conducción y la pérdida de 6 puntos. El test salival dura unos diez minutos. Si los resultados son negativos, el conductor puede seguir su camino, siempre que, a juicio de los agentes, no presente síntomas externos de haber ingerido alcohol, en cuyo caso se procederá a realizar las pruebas de alcoholemia pertinentes. Cuando los resultados son positivos, se pasa al reconocimiento médico. Puede darse el caso de que el conductor acceda a realizar el test salival pero sea incapaz de hacerlo. Sería como si hubiera dado positivo.



2: RECONOCIMIENTO MÉDICO

A continuación, dentro de una ambulancia en la propia carretera, un médico comprobará si existen signos, conocidos como 'de influencia', v se valorarán parámetros como alteraciones del comportamiento, del lenguaje, del equilibrio, de la coordinación, de la capacidad visual -fijar la mirada. seguir un objeto en movimiento...-

además, se tomará la tensión arterial y el pulso. Si se negara al reconocimiento médico, se cumplimentará un atestado por dos posibles delitos de desobediencia y de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas.



3: ANÁLISIS DE SANGRE

Si el reconocimiento clínico fuera positivo, se le realizaría un análisis de sangre, que sería enviado al Instituto Nacional de Toxicología y, una vez conocidos los resultados, se remitirían al juzgado. Al mismo tiempo, los agentes cumplimentarían un atestado por posible delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas. estupefacientes o sustancias psicotrópicas, tipificado en el Código Penal (art. 379).

Finalmente, y normalmente en juicio rápido, el juez decidiría e impondría la pena. El delito puede ser castigado con la pena de prisión de tres a seis meses, trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir entre 1 y 4 años.





SIN PERMISO, Nada menos que 30.000 personas pueden estar circulando por España sin permiso de conducir. No son conductores, se creen conductores, pero son unos 'jetas' a los que se va a poner coto. La reforma del Código Penal contempla penas de cárcel para quienes estén en esta situación. Son incívicos, insolidarios, no pagan las multas y hasta los hay que habitualmente se saltan a la torera las normas de tráfico. Es decir, que también son un peligro. Ni un miramiento con ellos... O mejor: ¡A por ellos!



IAVEGADORES. Las tecnologías, ¿sirven para ayudarnos... o para complicarnos la vida? Pues a veces, para ambas cosas. Es el caso de los navegadores, tan en auge en nuestro país. Nos ayudan a alcanzar un destino complicado, desconocido, pero también pueden distraer. Los dice el 65% de los conductores encuestados. Además, la mayoría de los conductores desconoce las normas de uso -no manejarlos en marcha. por ejemplo- y sólo 1 de cada 4 ha recibido información sobre su uso. De la radio seguro que sí.



COCHES VERDES? La Unión de Consumidores de España ha denunciado el márketing que nos hace ver que multitud de coches son 'verdes', que no contaminan. No dicen que no hava coches que cuidan más el medioambiente. Lo que no quieren es que frente a los problemas del cambio climático, los fabricantes aprovechen la situación para hacernos creer que podemos circular tranquilamente, como si fueran una bicicleta. E insisten en que, hoy por hoy, no hay coches que sean 'verdes'. Vamos, que más transporte público y... ojito a los mensaies subliminales...

Tú, contra la violencia vial



causaron tanto daño a tantos". Lo dijo Miguel María Muñoz, el que fue director general de Tráfico, durante la presentación de su recomendable libro, que tiene un título sugerente: "Seguridad vial, una responsabilidad compartida". Una excelente reflexión que tiene muchos receptores po-

tenciales -todos tenemos algo que ver con lo que pasa sobre el asfalto-, pero uno especial: la clase política, que no pocas veces ha estado ajena a lo que ocurría en las carreteras. Quizá porque, como dijo, no pocas veces las víctimas de la carretera eran números, estadísticas, incluso arma arrojadiza antes que vidas... Es verdad. Muchos se olvidan o nos olvidamos que detrás de esas víctimas, de esos muertos, de esos parapléjicos, de esos heridos que tardan más o menos en hacer vida normal, hay hijos, padres, novias, novios... Hay sufrimiento, dolor, a veces una injusticia. O varias...

A mi personalmente me da un poco igual que los causantes de tanta tragedia sean sólo el 5%, como dicen los más conservadores, o entre el 15 y el 20% de los



JESÚS SORIA DIRECTOR

dad me preocupa es la cierta sensación de impunidad que seguramente sienten algunos que cogen cada día una 'metralleta' de mucha cilindrada, con potente equipo de música, quizá con asientos de piel, navegador, Bluetooh y todo tipo de tecnologías... jo no!, dispuestos a 'disparar' contra quien, por pura casualidad, se cruce en su camino cuando circula con absoluto desprecio: a 100 donde está limitado a 40, a 170 donde no se puede pasar de 120, cuando acaba de saltarse un semáforo, cuando acaba de entrar entrar en una curva imitando a Fernando Alonso. Me encanta que por fin a esos, sólo a esos, se les vaya a poner frente a un juez sin tiempo a reírse de los demás después de un fechoría y

más pesimistas. Evidentemente, me gustaría

que fueran los mínimos. Pero lo que de ver-

que sepan que pueden meterle entre rejas.

Contra estos, la pena máxima. Pero también pienso en un futuro: que los demás seamos capaces de reprochar contundentemente actitudes irresponsables y chulescas que son el germen de tragedias que todos reprobamos: los que beben y se ponen al volante; los que alardean de llegar a no se dónde "a toda velocidad"... Si va reprochamos algunas actitudes antisociales, como fumar donde está prohibido, ¿para cuándo decir ¡basta! y dejar de proteger y reirle sus 'gracias' al conductor-infractor que quizá mañana acabará con alguna vida? También así podemos luchar nosotros contra la violencia vial. No todo son políticos, jueces...◆

CIFRAS ALUCINANTES Los derivados del cannabis, la

Con la muestra de saliva se detecta si se han tomado dro-

de síntesis) y cannabis (marihuana).

Cuando el resultado es positivo, un

médico realiza un reconocimiento

clínico en una ambulancia adecuada-

mente equipada, ubicada en el mis-

mo lugar en el que se están realizan-

PENAS ALTERNATIVAS. Si, a la vista

de los síntomas constatados por el

personal facultativo, se considera que

ha ingerido drogas tóxicas, se proce-

de a extraer sangre al

conductor. Todos estos

resultados serán remitidos

al juzgado para que sea

finalmente el juez,

do los controles.

cocaína v el éxtasis son las drogas que más se consumen en España, mientras que se ha apreciado un descenso en el consumo de heroína y alucinógenos, según la última Encuesta Domiciliaria (2005-06) sobre Consumo de Alcohol y Drogas del Ministerio de Sanidad. Los menores de 35 años, y sobre todo los varones, son los que concentran el consumo: por cada tres consumidores varones de cannabis hay una mujer y por cada mujer que consume cocaína son dos los hombres que toman esta sustancia. La edad media de inicio se sitúa en 18 años para el cannabis y 20 para la cocaína y el éxtasis. A esto que hay que añadir los datos de un estudio de la Oficina de la ONU contra la droga y el delito. Estos indican que el 20% de los consumidores de cocaína europeos está en España. Consumir varias drogas, además de alcohol v tabaco, es bastante habitual. sobre todo entre los adictos a la cocaína. Así, además de esta droga, el 80% se 'mete' cannabis; casi el 30% éxtasis v anfetaminas: más del 20% alucinógenos y un 10% consume al mismo tiempo tranquilizantes.

normalmente por la vía de los juicios rápidos, quien decida la pena. Pero, como apunta el Fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, "sin que

esta vía suponga, por supuesto, una merma de las garantías legales".

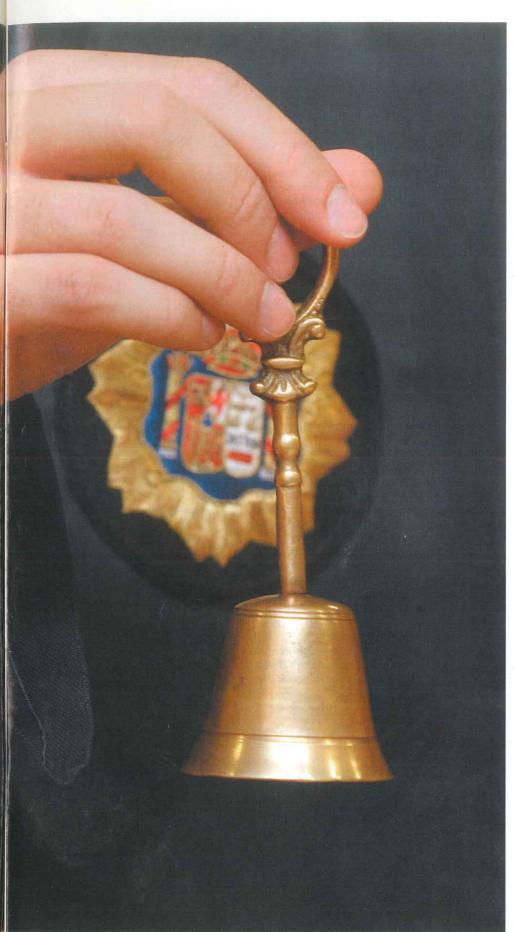
Las penas pueden llegar hasta los 6 meses de prisión, pero Bartolomé Vargas deja muy claro que "los controles tienen un carácter disuasorio y rehabilitador". Por ello, continúa, "la Fiscalía pedirá, sobre todo, penas alternativas, como trabajos en beneficio de la comunidad atendiendo a víctimas de accidentes de tráfico, colaborando en hospitales de parapléjicos... En muy pocos casos se pedirán penas de prisión".

ENVÍENOS SU OPINIÓN

¿Le parece bien que se realicen controles para detectar drogas en los conductores? Máximo 5 líneas a: immenendez@dqt.es

¿PARA CUÁNDO DECIR ¡BASTA!

Y DEJAR DE PROTEGER Y REIRLE LAS GRACIAS AL CONDUCTOR-INFRACTOR QUE QUIZÁ MAÑANA ACABARÁ CON ALGUNA VIDA?



ras la puesta en marcha del permiso por puntos y el desarrollo de otras medidas complementarias como la implantación de radares o el incremento del número

de agentes de la Guardia Civil de Tráfico, había llegado la hora de la Justicia, una vuelta de tuerca para tipificar de forma precisa los excesos de velocidad y la ingesta de bebidas alcohólicas de algunos conductores que ponen en peligro la seguridad de los demás. De hecho, con esta reforma del Código Penal, según Helena Prieto, Fiscal Adjunta de Seguridad Vial, "nadie podría haber suspendido la pena de prisión a Farruquito".

El Congreso aprobó el pasado 22 de noviembre, con el apoyo de todos los grupos parlamentarios, a excepción del PP, la reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial. Las principales novedades se refieren a la concreción de los delitos de velocidad y alcohol y a considerar delito conducir sin permiso.

Así, superar en 60 km/h los límites de velocidad en vía urbana o en 80 km/h en vía interurbana se considerará un delito castigado con pena de cárcel de tres a seis meses, o bien una multa económica de 6 a 12 meses; y, además, trabajos en beneficio de la comunidad durante un período de 31 a 90 días y privación del derecho a conducir por un período de uno a cuatro años.

Por simplificar, y aplicando la norma a cada entorno concreto, se considerará delito circular a más de 110 km/h en ciudad, donde el límite genérico es de 50 km/h; a más de 170 km/h en carreteras con el límite genérico de 90; a más de 180 km/h en vías en las que el límite es de 100; y a más de 200 km/h tanto en autovías como en autopistas.

Exactamente las misma penas que para los delitos de velocidad, se han establecido por conducir bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. Pero, por si hubiera dudas, la reforma especifica que "en todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,6 mg por litro de sangre o una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro".

Ningún país en Europa tiene un límite penal superior y mientras que en algunos, como Reino Unido y Portugal, es de 1,2, en otros es muy inferior, co-

LOS NUEVOS DELITOS Y SUS PENAS

Velocidad

Superar los límites de velocidad en 60 km/h en vía urbana v en 80 km/h en carretera.











Alcohol y drogas

Conducir bajo la influencia del alcohol, drogas tóxicas y otras sustancias. La novedad es que cuando la alcoholemia esté por encima de 1,2 gr/l será siempre delito.









Temeridad

Conducir con temeridad manifiesta (por encima de las velocidades y las tasas de alcohol consideradas delito) v. además, si pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de los demás.









Desprecio a la vida

Conducir con temeridad manifiesta, y con desprecio a la vida de los demás. Si pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de los demás:









Si no se hubiese puesto en concreto peligro la vida o la integridad:











mo en Francia (0,8) o Italia (0,5), "Había que concretar una cifra, y fue lo que pedimos desde la DGT -señala su director, Pere Navarro-, aunque nunca dijimos cuánto. Sin duda las sentencias absolutorias del que iba a 260 km/h o con 2,2 gr/l de alcohol eran ajustadas a Derecho, pero indicaban que algo estaba fallando". El responsable de Tráfico se pregunta por el significado del concepto 'altas tasas de alcoholemia' o 'velocidades desproporcionadas' que recogía el anterior Código: "Creaba inseguridad jurídica a todos; al ciudadano, que tiene derecho a saber cuándo su conducta puede ser constitutiva de delito: a la Guardia Civil, que debe saber cuándo debe hacer el atestado...".

Otra de las novedades de la reforma es que se ha vuelto a incluir como delito conducir sin permiso, tanto para quienes conduzcan con el carné retirado, hayan perdido todos los puntos o no havan obtenido nunca el permiso.

No obstante, aunque la reforma entró en vigor a mediados del mes de diciembre, se introdujo una modificación en el Senado por la que se concede una moratoria por la que el delito por conducir sin haber obtenido el permiso se aplique a partir del próximo 1 de mayo. Se calcula que unas 30.000 personas conducen en España sin carné.

EL PAPEL DE LAS VÍCTIMAS. Las asociaciones de víctimas de los accidentes, que llevan años denunciando la impunidad con la que algunos conductores infringen las normas, han sido los principales impulsores de esta reforma. Ana María Campo, presidente de Stop Accidentes, está razonablemente satisfecha, aunque no quiere ser demasiado optimista "hasta que no vea definitivamente una seriedad y un cambio de actitudes a la hora de juzgar casos terribles v evidentes".

Para las víctimas de los accidentes hay otras cosas necesarias, como destinar una partida económica importante a

Causar lesiones

Si al cometer los delitos anteriores

se causan lesiones, se aplica la pena del delito

más grave en su mitad superior. Ejemplo:

Conducción con alcohol + atropello con muerte:







una revisión urgente de los puntos negros y de la señalización, "lo que evitaría la impresión general de que los únicos que son penalizados son los conductores".

Pide más radares v más presencia policial itinerante, pero no sólo para imponer multas, sino para imponer respeto. "Si queremos que existan penas de prisión no es para que las cárceles se llenen de conductores, sino para imponer el respeto, para que los delincuentes dejen de delinguir".

Administración, políticos y fiscales se han mostrado sensibles a estas demandas. Es el caso de Antonio Vicen, de la Fiscalía del Tribunal Superior de Cataluña, para quien "se trata de la reforma más seria y profunda que se ha acometido en la España de la democra-

cia. Aunque en mi opinión llega tarde, es contundente y sus efectos protectores se notarán enseguida".

Según Vicen era especialmente necesaria en los delitos de conducción etílica por las interpretaciones discordes dentro de los mismos tribunales. Además, el Tribunal Supremo exigía no sólo la influencia del alcohol en el organismo, sino que afectara a la seguridad vial, "una interpretación doblemente restrictiva que, lamentablemente, derivaba en un gran número de absoluciones".

Por el contrario, asegura, la tasa mínima de alcoholemia da seguridad jurídica a los profesionales y protección a los usuarios de la vía. "Por debajo de ese mínimo habrá que valorar, ahora sí, si un accidente, una conducción peligrosa o irregular o unos síntomas notorios de

ALCOHOL



¿Qué es delito? Conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas (también drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas). En todo caso, cuando la tasa de alcohol sea de más de 1,2 gramos por litro de sangre.

Con qué bebida se supera 1,2 gr/l (consumo en ayunas):

60 kg >> 4 cervezas (de tercio), 5 vinos ó 2,5 combinados.

80 kg >> 5 cervezas, 7 vinos ó 3 combinados.

Mujer

50 kg >> 3 cervezas, 4 vinos ó 2 combinados.

70 kg >> 3 cervezas y media, 5 vinos ó 2 combinados.

Con más de 1 gr/l todos los estudios coinciden en que:

- Aumenta la comisión de infracciones
- Hay cambios importantes en el comportamiento
- Se altera la actividad motriz
- Se deteriora peligrosamente el tiempo de reacción
- Hay disfunciones en los sentidos: sobre todo en la vista y el oído
- Se altera notablemente la percepción y la coordinación
- Se produce más fatiga, somnolencia y depresión general Y además, se pueden agravar las consecuencias del accidente
- (más posibilidad de muerte a igual accidente)

VELOCIDAD

¿Qué es delito? Circular en:

Ciudad



Carretera de 90 >> +170 km/h Carretera de 100 +180 km/h Autopista/autovía

+200 km/h

Qué significa ir a 110 km/h en una vía urbana

- Se recorren 30 metros por segundo.

- Según las condiciones del vehículo y la vía, se necesita entre

- El campo visual es sólo de unos 40 grados.

- A más de 55 km/h la mayor parte de los atropellos son mortales. - En caso de colisión con un muro es como caerse desde 48 metros

Qué significa ir a 200 km/h en una autovía



110

- El campo visual útil es menor de 28 grados.
- Se recorren unos 56 metros por segundo.
- Para frenar se puede necesitar el equivalente a más de tres
- A partir de 120 km/h la posibilidad de muerte está cercana al 95%. - Es como caerse desde 158 metros (unos 45 pisos).

Sin permiso

Conducir sin permiso por pérdida total de los puntos, por haber sido privado del mismo cautelar o definitivamente, o no













Crear riesgo

Colocar obstáculos, derramar

sustancias, anular señales

o no restablecer la seguridad de la vía









Penas alternativas

(*) La cuantía, entre 60 y 1.200 euros/mes se fija er Tráfico y Seguridad Vial 15 Noviembre-diciembre 2007 Tunción de las circunstancias económicas y personales



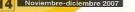
Negarse a someterse a las pruebas de alcohol o drogas requeridas por los agentes.



Tráfico y Seguridad Vial Noviembre-diciembre 2007

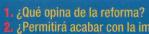
> Se han endurecido y concretado los delitos de alcohol y velocidad, origen del 40% de las víctimas mortales.

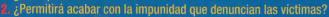




LA OPINIÓN DE LOS POLÍTICOS...

El presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso y dos de sus miembros valoran la reforma





3. Alguna críticas señalan que las prisiones se llenarán de conductores.

Está a favor de los trabajos en beneficio de la comunidad como alternativa a la cárcel?



Diputado de CIU, presidente de la Comisión

"SE ORIENTA EN LA BUENA DIRECCIÓN"

- 1. Es una reforma necesaria, en la buena dirección. No será una varita mágica que por si sola pueda atajar los excesos de velocidad v alcohol, pero los concreta v penaliza conducir sin permiso, complementando al permiso por puntos.
- 2. Hemos tenido muy en cuenta a las asociaciones de víctimas, un referente moral que no podemos olvidar. Esperamos que la aplicación ponderada y efectiva de la nueva normativa supere esa sensación de impunidad.
- 3. Debemos evitar que las penas de prisión sean la solución. Se podrán impulsar los trabajos en beneficio de la comunidad como alternativa a la cárcel para un necesario cambio de actitud, especialmente cuando no se han producido víctimas.
- 4. La Fiscalía va trabaja en su desarrollo. Deben arbitrarse medidas de colaboración con los servicios de emergencia, de ayuda a las víctimas y de profundización en la educación vial.



"SERÁ DIFÍCILMENTE APLICABLE"

- 1. Viene a solucionar un problema cierto que es la respuesta inadecuada del ordenamiento jurídico a los delitos contra la seguridad vial, pero será difícilmente aplicable por la dificultad de probar algunos delitos.
- 2. Lo que acabará con la impunidad es que la Fiscalía esté presente en cualquier juicio que se produzca como consecuencia de un siniestro vial. Se conseguirán sentencias más justas y se creará jurisprudencia.
- 3. No las hago mías, pero no sería el principal problema. Lo que me preocupa es que havamos trabajado en una lev de difícil cumplimiento y aplicación.
- 4. Es un camino por el que hay que ir, pero necesita que se liberen medios económicos. La solución de la seguridad vial pasa por la responsabilidad ciudadana que se acrecentará con esos trabajos que situarán a las personas que incumplen las normas frente al espeio de las consecuencias que ocasionan.



"NOS PROTEGERÁ DE LOS VIOLENTOS"

- 1. Hemos conseguido una reforma prudente v limitada, pero que afecta a aspectos cruciales relacionados con la velocidad, el consumo de drogas y alcohol y la carencia de permiso de conducir.
- 2. Existe un pequeño porcentaje de conductores violentos que practican conductas temerarias que ponen en riesgo o causan daños a los demás. Para protegernos de esta minoría antisocial no debemos dudar en poner un límite enérgico y sancionador.
- 3. Es una opinión demagógica, carente de solvencia y de pruebas e irresponsable que parece desconocer el sentido y alcance de la reforma penal planteada.
- 4. Trabaiar en los diferentes servicios que existen para atender a las urgencias y emergencias del tráfico pudiera ser una buena solución. Pero todo ello debe realizarse con seriedad, rigor, dedicación, control v resultados concretos.

embriaguez obligan a policía, fiscal y juez a considerar delito la conducción".

La reforma de la conducción temeraria por el sólo hecho de rebasar la velocidad en 80 km/h en vía interurbana y en 60 en urbana es también otro paso en favor de la seguridad jurídica y lo mismo conducir sin carnet: ahora tendrán un juicio y antecedentes penales.

Además, señala Antonio Vicen, "cuando en una conducción etílica se cause un homicidio, la pena mínima no será un año de prisión, como hasta ahora, sino dos años y medio; por lo tanto, el conductor condenado (al exceder la pena de los dos años) no obtendrá la suspensión condicional sino que tendrá que cumplir



SI HAY ALCOHOL Y

SE CAUSA UN HOMICIDIO, LA PENA EXCEDERÁ DE DOS AÑOS Y HABRÁ QUE CUMPLIRLA EN LA CÁRCEL

la pena en la cárcel".

El objetivo principal de la reforma es reducir el número de víctimas, según Victorino Mayoral, diputado del PSOE v "la experiencia demuestra que aquellos países que han conseguido combinar medidas como el carné por puntos v un mayor rigor en la aplicación de normas punitivas han reducido las víctimas de los accidentes de tráfico".

Para Jordi Jané, diputado de CiU, "el mejor Código Penal es aquel que, por su efecto disuasivo, consigue que deba aplicarse poco; en muchas ocasiones los conductores cambian hacia una actitud más prudente cuando cruzan la frontera de un país que saben que es más exigente". Por ello, el presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso espera que con una norma más exigente y concreta se provoque este cambio de actitud y se consiga la reducción de los accidentes de tráfico, teniendo en cuenta que la velocidad y el alcohol -que constituyen la causa de más del 40% de las víctimas mortaleses el principal objetivo de la reforma.

Para Federico Souvirón, diputado del PP, en la medida en que los ciudadanos en un primer momento piensen que se endurecen las leyes, va a influir positivamente. "Mi duda es si a medio plazo se va a mantener esa tensión". En todo caso, como señala la fundadora de Stop

...LAS OPINIONES TÉCNICAS

BARTOLOMÉ VARGAS Fiscal de Seguridad Vial

"ESPERO QUE SE ERRADIOUE LA SEN-SACIÓN DE IMPUNIDAD"

- ¿Concretar los delitos de velocidad y al- dad o cohol supone hacer más objetivos los criterios de los jueces y evitar sentencias diferentes en casos iguales?

- La interpretación de las leves corresponde, de acuerdo con sus funciones constitucionales, a los jueces y tribunales. El Fiscal General del Estado, asistido de la Junta de Fiscales de Sala, de gran cualificación técnica, promoverá una interpretación unitaria.

- ¿Cómo valora la actual redacción de los delitos de tráfico?

- El Fiscal de Sala coordinador no debe hacer valoraciones de las leyes aprobadas por el Parlamento. Su función es velar porque tengan un cumplimiento efecivo

- Con estas modificaciones ¿habrá una respuesta penal adecuada a las imprudencias?

les de los países de nuestro entorno son más rigurosas que las de esta reforma. Espero y deseo que la aplicación de la nueva Ley de lugar a una respuesta penal proporcional, disuasoria v rehabilitadora. La pena de las imprudencias

puede conducir al ingreso en prisión en los sólo la pérdida de puntos casos más graves.

- ¿Cuándo irá un conductor a la cárcel?

- Explicarlo en profundidad sería muy exhaustivo pero, en vía de ejemplo, por atropellar a un peatón en un paso de peatones en estado de embriaquez, normalmente se irá a prisión. Por conducir con exceso de velocicon alcohol habrá una condena pe-

nal con privación del derecho a

conducir y posible pérdida de su vigencia (para recuperarlo habría que examinarse de nuevo). En estos casos, el ingreso en prisión puede quedar para los reincidentes.

- ¿Qué opina de los trabajos en beneficio de la comunidad?

- Hay que hacer un esfuerzo para que los infractores vavan a los centros de parapléiicos y a los domicilios de las víctimas para ayudarles y, de esta forma, tomen conciencia de las tragedias que derivan de incumplir la

- Las normas pena- POR ATROPELLAR

A UN PEATÓN EN ESTADO DE **EMBRIAGUEZ** NORMALMENTE SE IRÁ A PRISIÓN

- ¿Se acabará con la

- Espero que se erradique la sensación de impunidad que existe actualmente. Las normas penales deben servir para crear una cultura de respeto a la ley y para saber que, cuando se infringe, hay consecuencias que no son

- ¿Qué papel jugará el Ministerio Fiscal en

- Promoverá que el cumplimiento de la ley sea útil para los ciudadanos y contribuir así a erradicar la inmensa cantidad de dolor y sufrimiento que se produce en nuestras carre-



Accidentes, Ana María Campo, sale al paso del argumento de algunos detractores que dicen que se están haciendo las cosas muy precipitadamente: "Si con eso hemos evitamos algún muerto, aunque solamente fuera uno, para mí ha valido la pena".

Para Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial, en un porcentaje elevadísimo de conductores, el impacto será muy bajo porque la mayoría nunca se encontrará en las situaciones extremas que plantea el Código Penal. "Hay otro grupo menos numeroso que sí se verá afectado y que, en un 70%, modificará su conducta. Pero hay otro porcentaje, tal vez un 1 ó 2% que seguirá impermeable a cualquier activi:.



TRABAJOS EN VEZ DE CÁRCEL



La Cruz Roja de Granada es el canal que utilizan los juzgados de Menores o los Servicios Penitenciarios Externos para que se cum-

plan condenas mediante trabajos en beneficio de la comunidad, Según Lourdes Reinoso, de Cruz Roja, adaptan sus horarios de trabajo para que interfiera lo menos posible en su vida familiar v les asignan tareas como acompañar, junto con voluntarios de Cruz Roja, a personas con minusvalía en los desplazamientos en transporte adaptado a los centros de día. También realizan trabajos de oficina, limpieza... Según Eduardo Caracuel, de Servicios Penitenciarios, suelen ser condenados por delitos relacionados con la violencia doméstica, insultos, lesiones leves... Recuerda uno relacionado con un delito de tráfico, aunque a partir de ahora se generalizará. Negarse a estos trabajos supondría un quebrantamiento de condena y podrían ir a la cárcel".

Una ioven condenada a tra-



JOSÉ MARÍA MENA Ex-Fiscal Jefe del TSJ de Cataluña

"LOS REINCIDENTES DEBERÁN IR A LA CÁRCEL UN RATO"

- ¿Era precisa la reforma?
- Era necesaria y la demandaba la opinión pública de forma masiva porque la capacidad efectivamente disuasoria del sistema penal en relación con el tráfico era nula y la advertencia de que el que haga algo mal tendrá un castigo es imprescindible.
- ¿lrán muchos conductores a prisión?
- Ni mucho menos porque el sistema penal es coherente y proporcional. Cuando un conductor cometa un hecho delictivo reprobable, reprochable v sea condenado, la pena va a ser una advertencia social, para el infractor y para los demás, de que eso no se puede hacer. Pero si reincide demostrando insolidaridad en la convivencia y un manifiesto y repetido desprecio a la vida de

los demás. deberá ir a la cárcel un

- ¿Un rato?
- No soy partidario de penas de cárcel
- largas. Unos meses para quienes no están acostumbrados equivalen a años de cárcel de un criminal profesional. La venganza social, genera violencia.
- ¿Disminuirán los accidentes?
- Como profesional del Derecho Penal tengo una relativa desconfianza, pero creo en la necesidad de trabajar en esa línea. Si se consigue una incidencia del15 ó 20% se habrá hecho una gran aportación.

JAIME TAPIA Magistrado de la Audiencia Provincial de Vitoria

"IRÁN MÁS PERSONAS A LA CÁRCEL"

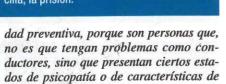
No podemos permanecer impasibles ante la tragedia humana de los accidentes de tráfico, pero tengo serias dudas de que la solución sea la reforma del Código Penal, que supone un incremento notable de las penas y las consecuencias y contempla nuevos delitos. Es falso pensar que esto modificará los comportamientos. Otra cosa es que jueces, fiscales y abogados hayan sido hasta ahora muy benignos con quienes perpetran estas conductas debido a una idea equivocada de que los comportamientos delictivos cometidos con un vehículo no son tan graves, incluso que son leves.

Es preciso concienciar de la gravedad de este tipo de conductas, para que paulatinamente se produzca también un cambio en la propia interpretacación de las normas penales, al margen de llevar a cabo otras medidas que incidan sobre los vehículos o sobre las vías.

Con la reforma irán más personas a la cárcel v. aunque en muchos casos se podrán suspender o sustituir por trabajos en beneficio de la comunidad, si reinciden, irán a prisión. Además, falta una red de instituciones donde realizar estos trabajos y podría optarse por la pena de ejecución más sencilla, la prisión.

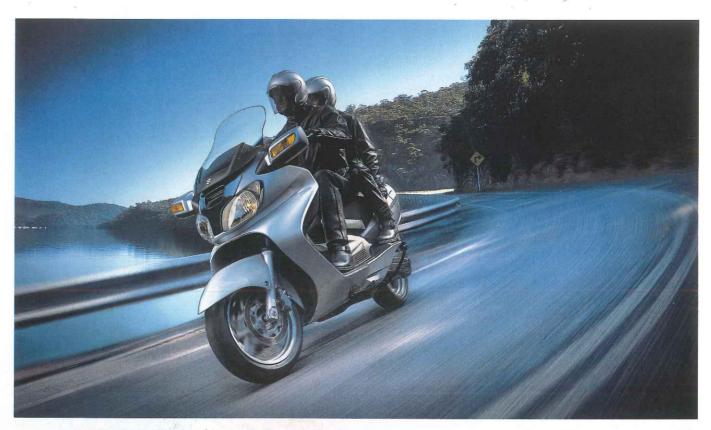
dad preventiva, porque son personas que, peligrosidad extremas".

por puntos, y, tras informar y formar penal, cuya reforma la considero positiva; además, según nuestras encuestas, la sociedad pedía incrementar las penas para casos extremos y había que equipararse a otros países, sin olvidad otras estrategias como la educación y la formación.



Cuando se opta por una política de formación, como es el caso del permiso para educar al conductor, no se consiguen resultados adecuados, según Montoro, "la estrategia que quedaba era la La DGT presenta el Plan Estratégico para reducir la siniestralidad de las motos con más formación, prevención y concienciación

FRENO A LOS ACCIDENTES DE MOTO



La siniestralidad de las motos es la única que se ha incrementado en los últimos años frente a un descenso general de la accidentalidad. La DGT, en colaboración con todos los sectores afectados, ha elaborado un Plan Estratégico para invertir la tendencia y reducir el número de muertos sobre dos ruedas.

gran parte de Europa. El Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores pretende invertir la tendencia al alza del número de muertos ras casi un año de trabay heridos graves en accidentes de moto jo, la Dirección General y reducir la proporción de fallecimiende Tráfico ha elaborado tos respecto al parque de motocicletas. un plan para reducir los Para ello, se va a realizar en primer luaccidentes de motos congar un estudio en profundidad sensuado con los princide todos los atestados de accipales sectores afectados: dentes de moto en carretera fabricantes de vehículos, vendeocurridos dores y distribuidores, aseguradoras, asociaciones de usuarios, Administra-





Tráfico y Seguridad Vial 19 Noviembre





Cambios en los permisos: acceso progresivo y más pruebas de circulación en vías abiertas al tráfico



para mejorar la convivencia de los coches con las motos



El Plan Estratégico para la Seguridad Vial de las Motos y Ciclomotores comprende 36 medidas, de las cuales 16 son prioritarias, y más de 70 actuaciones. El objetivo es frenar el ncremento de accidentes mortales sobre dos ruedas.

La edad minima para

El examen de acceso al permiso B incluirá temas sobre motos









Incremento de la vigilancia sobre las prácticas de riesgo: radares, zonas de temeraria...

los TCAs o puntos negros



de los quardarrailes



Control del equipamiento y las prestaciones

OTDAS MEDIDAS

- · Seguridad vial en la escuela v en planes de formación laboral
- Modificación de intersecciones
- Mejora de la adherencia y conservación de la vía
- Auditorias de seguridad vial
- Incentivos por realizar cursos
- Modificación de sanciones en prácticas de riesgo
- · Penalización en seguros
- Reducir tiempos de asistencia
- Investigación del equipamiento
- Medios de Comunicación
- contra las prácticas de riesgo
- Seguimiento laboral de los cursos
- Señalización vertical menos lesiva
- Ensavos de seguridad para motos
- · Introducción del E-Call
- Incentivos para renovar el parque



Meiora de la visibilidad de la moto con elementos reflectantes y retrovisores panorámicos en vehículos pesados

• Equipamiento adicional mínimo

durante 2007. El Plan Estratégico incluye 36 medidas, que se plasmarán en más de 70 actuaciones, a desarrollar en cuatro años. Las medidas se han selecciondo en base a su impacto en la reducción de accidentes, la viabilidad, los recursos necesarios y el grado de consenso. De acuerdo a estos criterios, se han priorizado 16 medidas. En cuanto a la gestión, la DGT impulsará algunas de ellas y para otras será necesario el compromiso del resto de los sectores. Algunas se harán por consenso, otras por coordinación y por corresponsabilidad.

Distinción clara de la moto

como elemento de movilidad y uso deportivo

LA FORMACIÓN, LO PRIMERO. El primer ámbito de actuación del Plan es la formación de los motoristas para una conducción segura, con medidas en la escuela, el marco laboral y social. En la modificación del Reglamento de Con-

SERÁ NECESARIO

REALIZAR UNA PRUEBA DE CIRCULACIÓN EN VÍAS ABIERTAS PARA TODOS LOS PERMISOS DE MOTO

ductores, prevista para el próximo año, se crearán nuevas condiciones para favorecer el acceso progresivo a las motos más potentes en función de la edad y la experiencia. Se incorporará un nuevo examen de circulación en vías abiertas al tráfico para todos los permisos de moto, incluido el A1. Se creará un permiso intermedio, el A2, para conducir motocicletas de hasta 35 Kw a partir de los 18 años. Y el A, para las motos de mayor potencia, sólo se podrá conseguir tras acumular dos años de experiencia con el A2 y después de realizar un curso sobre técnicas de conducción. También se elevará la edad para conducir ciclomotores y se establecerán pruebas en circuito cerrado para obtener el permiso. Para aquellos conductores con permiso B y tres años de antigüedad que quieran conducir motos de hasta 125 cc

se incluye la realización de un curso sobre teoría y práctica de moto. Actualmente las pueden conducir sin realizar ningún curso.

ESCENARIOS DE SINIESTRALIDAD. Hay entornos y situaciones que favorecen los accidentes. Un socavón en la carretera, una mancha de aceite o una mala visibilidad pueden ser fatales para un motorista. El segundo ámbito de actuación se centra precisamente en minimizar los escenarios de alta siniestralidad.

¿Cómo? Pues adecuando las infraestructuras (pavimento, pintura...), realizando actuaciones específicas para erradicar los puntos negros, mejorando las condiciones del vehículo, su visibilidad y los sistemas de seguridad. En este sentido, se incrementarán los controles itinerantes de Policía Municipal y Guar-



dia Civil para evitar el trucaje de ciclomotores y de los limitadores de potencia de las motos de gran cilindrada. También se estudiarán los efectos de la segregación del tráfico en ciudad y carretera. La posibilidad de que las motos circulen por el arcén en carreteras de alta densidad o el uso combinado del carril bus en ciudad, por ejemplo.

CONTRA LAS PRÁCTICAS DE RIESGO. El tercer ámbito de actuación son las prácticas de riesgo. Salir de un semáforo en rojo, adelantar por la derecha o confundir la carretera con un circuito de velocidad son conductas extremadamente peligrosas. La fragilidad de los motoristas les convierte en víctimas muy vulnerables, por lo que deben extremar la precaución y la buena conducción. Para concienciarles, la DGT tiene previsto



CIRCUITOS: ¿PARA **DISFRUTAR O** PARA APRENDER?

La posibilidad de utilizar

circuitos de velocidad para que los motoristas satisfagan su gusto por la velocidad y la conducción deportiva sin excesivos riegos es una de las propuestas aceptadas en el grupo de trabajo donde se ha fraquado el Plan Estratégico, Esta experiencia se ha llevado a cabo en Francia y el Reino Unido. En España se estudia realizar una prueba piloto en Aialvir, en las instalaciones del INTA, y favorecer la creación de pequeños circuitos provinciales. La cuestión es si los motoristas deben correr acompañados o no de un monitor.

realizar varias campañas que irán dirigidas también a los conductores de automóviles. No en vano, las colisiones coche-moto han crecido un 20% en el último año y en el 70% de los casos el responsable es el conductor del coche.

También tienen un papel en este plan los medios de comunicación, a los que se va a pedir complicidad con un pacto contra las prácticas de riesgo y una distinción clara de la conducción deportiva y la movilidad. Para reforzar esta distinción y permitir a los motoristas disfrutar sin peligro de las curvas y la velocidad, se les quiere facilitar el acceso a circuitos de velocidad. Además, el plan pretende detectar y sancionar las prácticas de riesgo con controles específicos en zonas frecuentadas por infractores; prevenir con medidas disuasorias y realizar cursos reeducadores para conductores reincidentes.

LAS MEDIDAS PALIATIVAS. Por último. el Plan Estratégico se centra en las medidas paliativas, las que intentan minimizar la gravedad del accidente. Y en este apartado se incluye una de las actuaciones más reclamadas por los motoristas: la sustitución o protección de los guardarraíles. El pasado 10 de noviembre, miles de motoristas de toda España se dieron cita en Madrid para reclamar guardarraíles protegidos en todas las carreteras. Más del 40% de los accidentes mortales que sufren los motoristas en



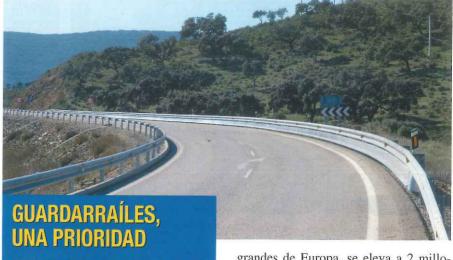
LA DGT APORTARÁ

30 MILLONES DE **EUROS PARA** SUBVENCIONAR EL CAMBIO DE LOS **GUARDARRAÍLES EN CARRETERAS PROVINCIALES**

donde se registra el 81% de los accidentes mortales de moto, son de responsabilidad autonómica o provincial. Por este motivo, la DGT firmará un convenio con las Diputaciones Provinciales para subvencionar, con 30 millones de euros en tres años, el 50% del cambio de los guardarraíles en estas carreteras.

También se establece la necesidad de mejorar el equipamiento de los motoristas y seguir potenciando el uso correcto del casco en todos los casos.

DATOS Y CIFRAS. Por último, es necesario hacer un breve repaso a las cifras más recientes de accidentalidad de las motos y cuya tendencia se pretende invertir. De enero a octubre de 2007 han muerto en carretera 379 motoristas, un 33% más que en el mismo período de 2006. El descenso general de fallecimientos en accidente de circulación ha sido del 7,7%, según cifras provisionales. El parque de motos, uno de los más



Los guardarraíles son desde hace tiempo el principal campo de batalla de los motoristas en su lucha contra los accidentes. La decisión de sustituirlos por ele-

mentos de seguridad menos lesivos es unánime. El ministerio de Fomento se ha comprometido a cambiarlos en todas las carrete ras estatales antes de 2009, pero queda pendiente una gran parte de carreteras autonó micas y provinciales. La DGT subvencionará con 30 millones de euros en tres años el cambio de quardarraíles en las carreteras provinciales. Y muchas Comunidades Autónomas han comenzado a sustituirlos en sus carreteras. Por ejemplo, la Junta de Extremadura está ejecutando las obras de instalación del sistema de protección para motociclistas en 180 kilómetros de carreteras de gran afluencia de motos y más concretamente en curvas con un radio inferior a 500 metros.

grandes de Europa, se eleva a 2 millones de vehículos. La matriculación se duplicó en 2005, creció un 25% en 2006 y se incrementó un 7% en los 9 primeros meses de 2007. Respecto a las víctimas, el perfil medio de los fallecidos es el de una persona entre 26 y 45 años, con permiso de conducir desde hace más de 2 años y que conduce motos nuevas y potentes (con menos de 3 años y más de 500 cc). Según los datos de la DGT, la velocidad inadecuada sigue siendo la causa principal en los accidentes de moto, el 44% de los casos, seguida de la infracción a una norma (36%) y la distracción (19%). Barcelona, Murcia, Cádiz, Las Palmas y Cantabria son las ciudades que han registrado un mayor incremento de motoristas muertos en accidente durante 2007.

CÓMO LO VEN LOS SECTORES AFECTADOS

JUAN MANUEL REYES

Presidente de la Asociación Mutua Motera

AVANCES IMPORTANTES

"El Plan Estratégico supone uno de los avances más importantes para mejorar la seguridad vial del colecti-



Esto no significa que estemos de acuerdo con todo lo que se hace o propone desde la DGT, tenemos diferencias importantes, pero lo esencial es que tenemos un foro de debate donde exponer y debatir los diferentes puntos de vista v poder llegar a un

consenso para solucionar el compleio problema que nos atañe. También consideramos que el Plan ha de ser un proyecto vivo, en evaluación contínua, manteniendo abierta la posibilidad de corregir defectos e introducir meioras, pues lo importante es el obietivo".

JOSÉ FRANQUEIRA

Secretario general de Anesdor (Fabricantes)

LO MÁS IMPORTANTE, EL CASCO Y LOS GUARDARRAÍLES

"En nuestra Asociación consideramos que debe darse la mayor priori-

dad a las actividades orientadas a consequir conductores cada vez más concienciados acerca de la conducción segura y responsable v habituados a convivir. No obstante hay dos elementos que deben constituir los cimientos. Tenemos que consequir que todos los

usuarios de ciclomotor y motocicleta utilicen casco homologado y correctamente abrochado y que nuestras carreteras deien de estar rodeadas por unos quardarraíles que, en lugar de proteger, agravan los daños que sufre un motorista al caer de su motocicleta",

JUAN ANTONIO SÁNCHEZ

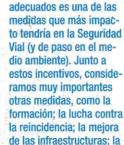
las carreteras

secundarias,

Presidente de Ganvam (Distribuidores)

UN PLAN PREVER INCENTIVADO

"Creemos que la sustitución de vehículos más antiguos por otros más modernos con los incentivos fiscales



actuación prioritaria en las principales prácticas de riesgo o la progresividad (por eso no se debe retrasar a 16 años la edad mínima para conducir un ciclomotor). Hay mucho trabajo que hacer y Ganvam hará todo lo posible por reducir las víctimas de la carretera"

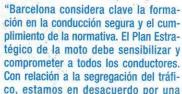
PEDRO CALVO Y MERCÉ NAVARRO

Ayuntamientos de Madrid y Barcelona

LA SEGREGACIÓN DEL TRÁFICO A DEBATE

"El Ayuntamiento de Madrid ha puesto en marcha distintos proyectos, entre otros, una red segregada para que las motos puedan circular de

forma más segura, con más de 40 kilómetros de carriles-bus-moto con separador. Es necesario un escenario común que permita buscar soluciones coordinadas. Por eso, este Plan es un primer escalón para promover la cultura del civismo en la conducción." Pedro Calvo. concejal de Movilidad. Ayto. de Madrid.



cuestión básica de seguridad vial, va que el número de motos en circulación en Barcelona es mucho mayor." Mercé Navarro, responsable del Plan de Seguridad Vial. Ayto. de Barcelona.

PERE SAURET

Director Técnico de la Fundación RACC

FORMACIÓN E INFORMACIÓN

"El RACC cree en la formación y la información como punto de partida para disminuir la accidentalidad. El



progresivo acceso al carné, así como la realización de prácticas en circuito cerrado son medidas importantes, sin olvidar la identificación de los escenarios de riesgo, básica para corregir un problema que debe ser compartido por todos y solucionado de raíz. La mayor vulnera-

bilidad del motorista se debe ver compensada con una conducción más preventiva de todos. Si todas las medidas a aplicar por el Plan coordinado por la DGT -con el que coincidimos en gran medida- no llegan de una forma creible. la accidentalidad no decrecerá".

TOMÁS SANTA CECILIA

Director de Seguridad Vial del RACF

ES UNA CUESTIÓN DE TODOS

"Consideramos que es un plan muy ambicioso y con una serie de medidas que, de implementarse en su to-

> talidad, reducirían considerablemente la siniestralidad en este colectivo. siempre y cuando se ponga en marcha y no se quede en simples intenciones. Desde el RACE se apuesta por una asistencia sanitaria rápida y efectiva, por aumentar el presupuesto

en mantenimiento de infraestructuras, por utilizar pinturas antideslizantes y homologadas para la señalización horizontal, por promocionar el uso de motos deportivas en circuitos cerrados y actuar sobre los tramos de siniestralidad. Reducir las víctimas mortales en la carretera es una cuestión de todos.".

Tráfico y Seguridad Vial 29 Noviembre-diciembre 2007



Tráfico y Seguridad Vial 28 Noviembre-diciembre 2007













> En una demostración se comprobó que un coche —en el carril superior— que simulaba ir pegado a otro, no podía evitar 'pasar' al que llevaba delante cuando éste frenaba. La grave colisión hubiera sido inevitable.

Campañas: 'Pegarse' a otros coches y manejar el móvil al volante, un peligro

DISTANCIA PRUDENCIAL

Hay algo que molesta a todos los conductores por igual: llevar a alguien por detrás pegado a nuestro coche. En contra de lo que algunos creen, es la causa de muchos accidentes... iv muchos muertos! Lo mismo ocurre con las distracciones al volante, especialmente con el uso del móvil mientras conducimos. Son los dos argumentos de las últimas campañas de concienciación de la DGT.

Fotos: Paul Alan PUTNAM

uando no se respetan medidas de seguridad tan básicas como la distancia de seguridad, las posibilidades de que ocurran accidentes ante el más mínimo percance se incrementan considerablemente. Colisiones, algunas múltiples, y alcances son las consecuencias de esta conducta de no pocos conductores: pegarse demasiado al coche que llevan delante. Por esta causa, el pasado año murieron nada menos que 247 personas y hasta el pasado mes de octubre estaban contabilizados otros 132 fallecidos.

Para demostrar su importancia en una conducción segura, pilotos del INTA,

Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial, hicieron una demostración ante los periodistas como inicio de la campaña reciente de sensibilización de la Dirección General de Tráfico. En sus pistas se pudo comprobar que un coche que circula cerca de otro, en caso de frenazo brusco de el que va delante, es casi imposible que evite la colisión de más o

menos importancia. Desde que el conductor ve encenderse las luces de freno del vehículo que le precede y hasta que puede conseguir detener su coche, el vehículo -en función de su velocidad- necesita 44 metros para frenar, si va a 80 kilómetros por hora; 70 metros, si va a 100, v 103 si va a 120. En estas distancias están sumadas la distancia que necesita el coche para pararse y los metros que el coche recorre desde que el conductor toma la decisión de frenar hasta que consigue pisar el freno. Unos metros que también pueden ser mayores en función del estado del conductor, sus reflejos, su nivel de alerta, su cansancio, si ha consumido o no alcohol y cuánto... Lo normal es que el tiempo de reacción

MENOS GASTO DE COMBUSTIBLE

Mantener la distancia de seguridad, además de una práctica segura, es una forma de ahorrar combustible y reducir el impacto ambiental de los coches. Mantener la distancia lleva al conductor a conducir de forma más relajada, menos tensa v. al mismo tiempo, se consique reducir el consumo en torno a un 25%, lo que no es desdeñable nunca v menos ahora con la subida de precios de los combustibles: además, como es obvio, se contamina menos. Es una manera de contribuir también al cambio climático.

esté entre los 0,75 y 1 segundo, durante el cual se recorrerá un espacio en función de la velocidad a la que se circule. Esta distancia no depende –como puede ocurrir con la frenada en sí– del tipo de vehículo o su estado, sino del estado del conductor.

La campaña se centró en anuncios en televisión y cuñas divulgativas para concienciar al conductor del peligro que puede provocar si no mantiene la distancia de seguridad. Uno de los mensajes divulgativos era este: "¿Por qué te pegas a ese coche?... para acosar, para meterle miedo, crees que la carretera es tuya. Te sientes poderoso y él asustado... pero si él frena ¡os matáis los dos!"

LOS MÓVILES, OTRO PELIGRO. Si el no respeto a la distancia de seguridad es un peligro en la carretera, no lo son menos la distracciones al volante, especialmente el uso del móvil mientras hablamos. Concienciación a través de los medios e intensificación de la vigilancia en las carreteras fue la base de una nueva campaña que se llevó a cabo hasta el 25 de noviembre en la que realizaron 35.000 controles diarios en carretera.

Las distracciones aparecen como la segunda causa de accidentes mortales en carretera, sólo por detrás de infracciones a las normas de circulación, con presencia en el 35% de los accidentes. Hay que tener en cuenta que el accidente más frecuente en carretera es la salida de la vía, muy relacionada con la falta de atención durante la conducción. Esta fue factor concurrente en el 46% de los accidentes en 2006, mientras que las colisiones representaron el 36%.

Estas desatenciones se producen por acciones que realiza el conductor mientras conduce, desde hablar por el teléfono, incluso usando el manos libres, fumar, cambiar un CD, manejar el navegador, etc. Lo más habitual es el uso del móvil al volante, una acción que impide percibir el 50% de la información que ofrece la carretera, según dis-

EL AÑO PASADO

FALLECIERON 247
PERSONAS EN
ACCIDENTES
CAUSADOS POR
NO RESPETAR LA
DISTANCIA DE
SEGURIDAD

tintos estudios. Según una investigación reciente realizada en Austria, usar el móvil, incluso el manos libres, multiplica por 4,8 el riesgo de sufrir un accidente. Este mismo estudio considera que la mortalidad en las carreteras se podría reducir entre un 7 y un 8% si nadie hablara por teléfono mientras conduce.

En diciembre habrá también campañas sobre la velocidad y el alcohol. Las celebraciones navideñas, por razones obvias, son un riesgo añadido •



"DIME EL PUEBLO, LO METO EN EL GPS..."

Además de usar el móvil, hay otras prácticas habituales en el coche que añaden peligro evidente. Los navegadores son un elemento que, mal utilizado, es la causa de no pocas distracciones. 85.000 vehículos salieron el año pasado equipados con este sistema y se calcula que se vendieron 1.300.000 unidades portátiles. Frases como "dime el pueblo, que lo meto en el GPS" para que nos lleve a un destino son muy habituales, y a 120 km/h un vehículo recorre unos 100 metros en tres segundos, más o menos un campo de fútbol de Primera División. ¿Qué

puede ocurrir en toda esa distancia sin que el coche este debidamente controlado? Además, encender y apagar un cigarrillo o mirar a dónde va la lumbre desprendida del mismo también nos pueden distraer en torno a cuatro segundos, que, a 100 km/h, permitirán recorrer 113 metros. El 25% de los conductores encuestados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial reconoce haber sufrido riesgo de accidentes por fumar mientras conducía. Las compañías de seguros dicen que el 5% de los accidentes son atribuibles al hecho de fumar en el coche.



En 1987 los clubes automovilísticos comenzaron a realizar sus propios ensayos y a hacerlos públicos



20 AÑOS DE "GOLP

Han pasado veinte años desde que los clubes automovilísticos comenzaron a realizar sus propios 'crash test'. No fueron los primeros, pero sí los que primero creveron que hacer públicos esos resultados era esencial para incrementar la concienciación en materia de seguridad vial de los conductores. Alrededor de

300 vehículos han pasado por esas pruebas

Mercedes LÓPEZ Fotos: RACE. Infografia: Dirios

nformar a los usuarios para incrementar la conciencia en materia de seguridad, instar a los fabricantes a que mejoren sus productos, y asesorar a los legisladores en la creación de nuevas normas -siempre en temas de seguridad del automóvil- son los objetivos con los que trabajan los clubes automovilísticos europeos. Para conseguirlo, su arma más importante son los crash test o ensayos de choque. Pero no se puede decir que estas pruebas sean una invención de estos clubes.

es analizada en as oruebas de

ni que hayan sido ellos los primeros en realizarlas.

Los fabricantes llevan realizando pruebas de choque desde casi el nacimiento de sus marcas. Su objetivo es evidente: mejorar todo lo posible sus productos antes de ponerlos en el mercado. Por ejemplo, por el Centro de Seguridad de Volvo pasan cada semana diez coches para realizar estas pruebas v Renault acaba de celebrar su crash test número 10.000 en los últimos 50 años. Por otro lado, desde junio de 1974, la legislación ya establecía la obligatoriedad de realizar una prueba de choque para la homologación de vehículos. Este ensavo debía realizarse a 50 km/h contra una pared rígida, aunque los requisitos para superarlo eran muy poco estrictos.

Ante esta situación, los clubes automovilísticos deciden realizar sus propios ensayos. Primero, para que sean independientes y, segundo, porque quieren requisitos más estrictos. En 1987 se ponen en marcha (se comprueban seis minibuses) y, por primera vez, los resultados de esas pruebas -alarmantes en este caso: todos los pasajeros habían sufrido lesiones graves en las piernas- se hacen públicos. Un año después, 1988, seis utilitarios (Fiat "Uno", Ford "Fiesta", Nissan "Micra", Opel "Corsa", Peugeot "205" y Volkswagen "Polo") pasan los ensayos. El trabajo no había

hecho nada más que empezar. A partir de ese momento, los crash test de los clubes se suceden y la carrera para mejorar la seguridad de los coches recibe un importante espaldarazo.

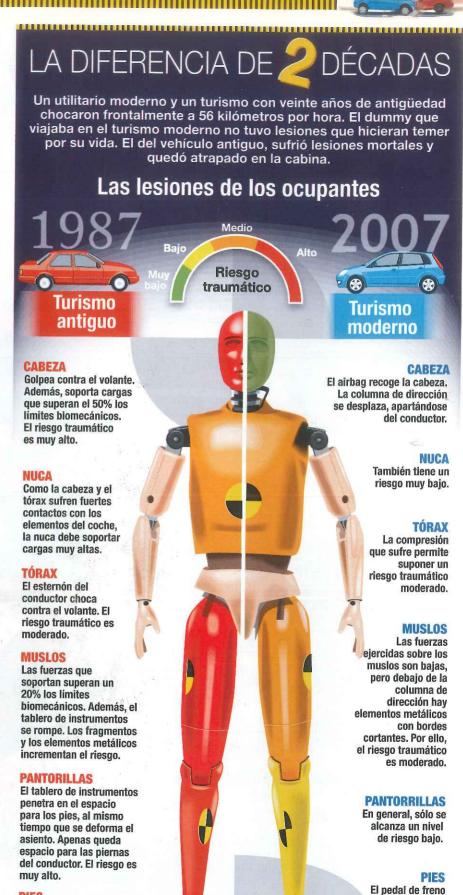
CHOQUE LATERAL, Han pasado 20 años y el Real Automóvil Club (RACE) ha realizado un informe en el que se repasan los hitos más importantes de estas dos décadas. En 1995, los legisladores están elaborando una directiva sobre el choque lateral. Los clubes se ponen a trabajar en este sentido. Las dudas se centran en la altura a la que colocar la barrera de impacto. En un ensavo comparativo entre tres coches (Toyota "Carina", Mercedes "Clase C" y Volvo "850"), se comprueba que a 30 centímetros del suelo es la distancia adecuada. A partir del 1 de octubre de 1998, la prueba de choque lateral será obligatoria para la homologación de los vehículos (la altura, 30 cm). El Parlamento Europeo lo había aprobado por unani-

Corría 1996 cuando se comprueba que desciende el uso del cinturón de seguridad. "Porque llevo airbag", responde casi el 5% de los encuestados, según datos del RACE. Los clubes automovilísticos inician una campaña de esclarecimiento y llevan a cabo dos ensayos de choque que demuestran claramente que el airbag es sólo una protección adicional que impide que la cabeza y el tórax golpeen contra el volante, y que sólo puede cumplir esta función si se lleva abrochado el cinturón de segu-

NACEN LAS ESTRELLAS. En 1996, llega el momento más importante sin lugar a dudas. La administración sueca, la Federación Internacional del Automóvil (FIA), de la que son miembros los clubes automovilísticos -también los españoles RACE y RACC- y la International Testing, se unen y nace EuroNCAP. Su objetivo, realizar pruebas de choque sobre vehículos ya a la venta y evaluar su seguridad. Sus resultados se califican

EL RENAULT LAGUNA

(2001) FUE EL PRIMER VEHÍCULO QUE **OBTUVO** 5 ESTRELLAS EN UN CRASH TEST DE FURONCAP



El pedal del freno y del

suponiendo un peligro

muy alto para los pies.

acelerador se desplazan.

apenas se desplaza.

el resto permanece

casi estable.

El riesgo es

muy bajo.

ISTANCIA coches, tanto de serie co-



con 'estrellas'.

En febrero de 1997 se dan a conocer las primeras calificaciones. El mismo día, los fabricantes celebran su propia conferencia de prensa, donde critican EuroNCAP, sus pruebas y puntuaciones, y aseguran que los criterios de evaluación son tan estrictos que ningún vehículo conseguiría cuatro estrellas. Sólo unos meses después, en julio, se publican los resultados de las segundas pruebas y se anuncia que el Volvo "S40" se ha convertido en el primer coche con cuatro estrellas en protección de los pasajeros.

En el año 2000 se establece una nueva prueba: el choque lateral contra un pilar. Los coches pueden obtener hasta 5 estrellas. El Renault "Laguna" (en 2001) fue el primero. "Supuso escribir el primer capítulo de una historia apasionante en la que ocho vehículos de nuestra marca han recibido ese mismo galardón" indican con orgullo fuentes del fabricante francés.

Ese año también está marcado por otra de las grandes aportaciones: se publica el resultado del primer estudio de sistemas de retención infantil. Diecinueve sillitas infantiles de todas las categorías pasan unos ensayos de seguridad y manejo (hasta 2006, han sido 168 los sistemas de retención infantil analizados).

Otra fecha a recordar: octubre de 2005. Entra en vigor una directiva relativa a la protección de los peatones. Para su homologación, los coches deben superar unas pruebas de choque con el frente del vehículo. Los clubes automovilísticos ya llevaban trabajando en estos ensavos desde hacía años. Sin embargo, aún hoy la protección de los peatones es una asignatura pendiente. Así lo indica Jesús Monclús, doctor ingeniero especializado en seguridad vial, al apuntar que "el nivel de protección a peatones es todavía inaceptablemente bajo en muchos vehículos, aunque fabricantes como Honda, Seat o Citroën va están marcando el camino".

EQUIPAMIENTO: UNA GRAN DISTANCIA

En 1987 el equipamiento de elementos de seguridad de los coches, tanto de serie como opcionales (en algunos casos no existía esa posibilidad), era muy escaso. Hoy, veinte años después, el equipamiento que ofrecen los fabricantes, en la mayoría de los casos de serie, es muy completo. Como ejemplo tomamos tres superventas de ese año, según datos de ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles), y los comparamos con el de sus homólogos actuales.

LOS MODELOS DE 1987



Opel "Kadett". Reposacabezas delanteros y cinturones de seguridad ajustables en altura, dos espejos retrovisores exteriores, volante ajustable en altura, dirección asistida, faros halógenos, luces antiniebla traseras y delanteras, barras con repartos laterales en la puertas, dos reposacabezas traseros. Se podía optar por cinturones de seguridad traseros.



Renault "21". Cinturones de seguridad delanteros, reposacabezas delanteros.



Seat "Ibiza". Cinturones de seguridad de tres puntos retráctiles salvo posterior central de dos puntos, faros halógenos, lava-limpia posterior, reposacabezas delanteros y servofreno.

SUS DESCENDIENTES DE 2007

Opel "Astra". Airbags frontales delanter o s, airbags laterales, airbag de

cortina, retrovisor interior fotosensible, reposacabezas en todas las plazas y activos en las delanteras, ESP, control electrónico de tracción, ABS, sistema Isofix para sillitas infantiles...



Renault "Laguna". Airbags frontales, laterales, de tórax delanteros, de cabeza delanteros y traseros, cinturones de seguridad en todas las plazas, ABS con repartidor de la frenada EBV, sistema de asistencia a la frenada SAFE, sistema Isofix para sillitas infantiles, ESP, faros antiniebla, sistema de control de la presión de los neumáticos...

Seat "Ibiza". Airbags frontales delanteros, airbags laterales, ABS, control de tracción, ESP, sistema de asistencia a la frenada de emergencia, columna de dirección colapsable, cinturones de seguridad con 3 puntos de anclaje en todas las plazas, anclaje Isofix para sillitas infantiles...



EN EL AÑO 2001

SE PUBLICAN LOS RESULTADOS DE LOS PRIMEROS ENSAYOS DE SILLITAS INFANTILES

LAS APORTACIONES. Son muchos los sistemas que han llegado de la mano de los resultados de las pruebas de choque. "La incorporación masiva del airbag y, sobre todo, la capacidad que tienen los vehículos de mantener el habitáculo indeformable en caso de impacto, lo que se denomina espacio de supervivencia" son, para Tomás Santacecilia —director de seguridad vial del RACE—, alguna de

las más importantes aportaciones. En este mismo sentido se manifiesta Ricardo Chicharro, jefe del Departamento de Homologación de Vehículos del INTA (Instituto Nacional de Técnicas Aeroespaciales): "Cualquier persona, no hace falta que sea experta, que entre en un vehículo de hoy y compare con uno de hace veinte años verá una diferencia muy evidente: los actuales están llenos de air;



CHOQUE FRONTAL. Contra un bloque fijo de aluminio deformable a 64 km/h. Simula el tipo de colisión (choque frontal de dos vehículos) más frecuente en carretera y que causa lesiones graves o mortales. Entre sus aportaciones destaca: incorporación de preensores y limitadores de carga en los cinturones, generalización de los airbags, eliminación de estructuras peligrosas en la zona de las rodillas y volantes menos agresivos para el conductor.

CHOQUE LATERAL. Una barrera deformable móvil impacta contra la puerta del conductor a 50 km/h. Sus resultados han movido a realizar modificaciones en los pilares de la estructura para que el espacio de supervivencia sea cada vez mayor, así como en la introducción de airbags laterales.



PRUEBA DEL POSTE. Se adoptó para estudiar las lesiones que, en las colisiones laterales, sufre la cabeza. Un poste impacta a 29 km/h contra el lateral del vehículo. Evalúa estrictamente los airbags laterales.

PROTECCIÓN DE PEATONES. Se realizan varias pruebas; en una se utiliza una 'figura de pierna', que colisiona contra el capó para evaluar lo que ocurre a la pantorrilla del peatón; en otra, una 'figura de muslo' impacta contra el borde del capó y, finalmen-

te, se simula la colisión de 'figuras de cabeza de niño y de adulto'. Todas para comprobar los daños que sufre un peatón en caso de atropello.



SEGURIDAD INFANTIL. Tanto en el choque frontal como en el lateral se incluyen dos maniquies (simulando a un bebé de 18 meses y a un niño de 3 años) sentados en sillitas infantiles. Se ha conseguido promover la mejora de los diseños de los sistemas de retención infantil y que los coches, casi de forma generalizada, incluyan el sistema Isofix para el anclaje de las sillitas.

bags". Los datos, según el RACE, lo corroboran: en 1987 apenas el 4% de los compradores de un Mercedes y el 1% de un BMW optaban por este sistema.

MEJORAR Y CONCIENCIAR. Por supuesto, gracias a pruebas realizadas sobre vehículos ya a la venta se han descubierto y corregido aspectos "tan importantes como riesgos de incendio, defectos de diseño, problemas de soldadura en partes clave o deficiencias relacionadas con algún asiento infantil recomendado específicamente por el fabricante del vehículo", subraya Monclús. E incluso, algunos fabricantes han debido retirar su producto debido a los desastrosos resultados obtenidos. Es el ejemplo de los primeros vehículos de fabricación china que se empezaron a venderse en Europa, el "Landwin" o el "Brilliance BS-6".

Concienciar a los usuarios es otro de

bre si se ha conseguido. Mientras para Mario Hurtado, responsable de seguridad pasiva del Centro Técnico de Seat, "alrededor del 50% de los compradores tiene en cuenta los resultados de estas pruebas y es uno de los elementos que más peso tienen al elegir un coche", desde Renault se indica que "no es un argumento definitivo a la hora de comprar. Pero sí es decisorio en caso de duda". Y Monclús asegura que "a pesar de que la seguridad ha 'calado' hondo en gran parte de los automovilistas", sería necesario que los elementos de seguridad nunca fueran opcionales, porque "las últimas encuestas muestran que hay demasiado desconocimiento en relación con la seguridad y que muchos conductores prefieren un diseño atractivo o un equipamiento de comodidad más completo antes que un modelo con mayor nivel de protección".

sus grandes objetivos. Existen dudas so-

"NO PASARÍAN UN CRASH TEST ACTUAL"

Me han preguntado si un coche diseñado hace veinte años superaría las pruebas de choque actuales. La contestación es rotunda: de ninguna manera; quizás algún vehículo de una o dos marcas podría hacerlo, pero ninguno más. Las prescripciones técnicas han cambiado en este tiempo: ha aparecido



la homologación de vehículos en choque lateral y los choques frontales han pasado de ser contra muro rígido sin maniquies a ser contra una barrera deformable, asimétrica, y con maniquies que, a fin de cuentas, son los que nos dicen si se

debe homologar el vehículo o no.

Los fabricantes diseñan sus vehículos para que cumplan la legislación, pero no sólo la europea. Un vehículo diseñado en Europa debe cumplir también la legislación de EE. UU. y de Japón (por ejemplo) si se quiere exportar (y las pruebas americanas de hace 20 años va incluían maniquíes), pero, además, los vehículos deben cumplir con las propias prescripciones de seguridad internas en cada fabricante, v éstas suelen ser superiores a las administrativas. Y para acabar, los fabricantes diseñan sus vehículos para cumplir con las normas EuroNCAP, que han sido un instrumento muy eficaz de popularización de los niveles de seguridad vial en los ve-

No hay ninguna duda de que un vehículo actual tiene un nivel de seguridad pasiva muy superior al de hace veinte años, y eso beneficia a todos y cada uno de los conductores y pasajeros, pero hay que recordar otra vez la inmensa importancia del uso del cinturón de seguridad, base fundamental de la seguridad pasiva de los vehículos.

UN 50% DE LOS

USUARIOS. ANTES DE COMPRAR, SE INFORMA SOBRE EL RESULTADO DE EURONCAP

Un grupo de expertos en Derecho propone cambios en el procedimiento sancionador y modernizar los medios de notificación de las sanciones

GT: TIENES UN EM@IL

Está sentado en casa viendo la tele o en la oficina, trabajando. De pronto, en el móvil suena el aviso de llegada de un mensaje: la DGT le notifica que ha cometido una infracción con el coche v que le abre expediente sancionador... No es ciencia-ficción. En poco tiempo la DGT podría notificar las multas mediante avisos por teléfono, correo electrónico o SMS al móvil.

J. M. M. Fotos: Paul Alan PUTNAM

a Dirección General de Tráfico (DGT) encargó a un grupo de catedráticos de Derecho Administrativo y magistrados estudiar el procedimiento sancionador de tráfico para agilizar la tramitación y pago de sanciones, sin mermar las garantías legales. Este -presidido por Miguel Sánchez Morón, catedrático de la Universidad de Alcalá de Henares (Madrid)- propone cambios como el pago en el acto de las sanciones con las que se esté de acuerdo, crear la figura del conductor habitual responsable de las infracciones, realizar notificaciones a través e-mail, SMS, avisos a teléfonos fijos v móviles..., v la inmovilización del vehículo a quien conduzca con el permiso retirado o no pague sus multas. Y es que mejorar la eficacia del sistema sancionador salvando las garantías constitucionales "redunda -según Miguel Sánchez- en beneficio del conjunto de la ciudadanía". La DGT estudia ahora las propuestas; luego, el Parlamento deberá aprobarlas como Ley.

CONDUCTOR HABITUAL. Cuando la sanción se capta por medios mecánicos o audiovisuales (radar) sin detener el vehículo, la DGT se enfrenta a la dificultad de identificar al conductor. En la mayoría de los casos, ésta se hace vo-

"PROPONEMOS QUE

SE PUEDA PAGAR EN EL ACTO LAS SANCIONES CON LAS QUE SE ESTÉ DE ACUERDO... Y CON DESCUENTO"

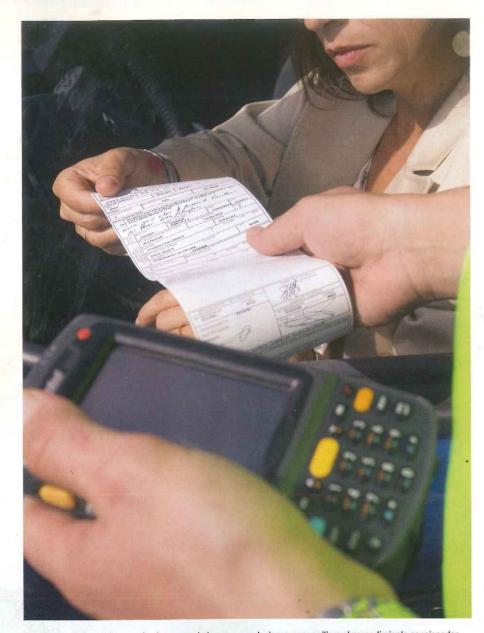
(MIGUEL SÁNCHEZ, CATEDRÁTICO DE DERECHO)

gado a declarar, junto al domicilio o NIF, quien es su conductor habitual, pudiendo cambiarlo en cualquier momento, incluso por correo electrónico siempre que conste en la DGT. El conductor habitual será siempre persona física, con permiso de conducir y, en teoría, puede cometer la infracción. "Es perfectamente constitucional que una norma con rango de Ley imponga el deber de comunicar el conductor habitual -explica Manuel Rebollo, catedrático

de la Univer-

luntariamente, pero en otros -probablemente los más graves-, no. Tras estudiar la jurisprudencia, en especial del Tribunal Constitucional -una reciente sentencia señala que si el propietario del vehículo al que se requiere la identificación del conductor responde con evasivas, es indicio de que él es quien ha cometido la infracción-, estos expertos proponen que el propietario, al matricular o transferir un vehículo, esté obli-5

Tráfico y Seguridad Vial 30 Noviembre-diciembre 2007



El pago de las multas en el acto es uno de las recomendaciones para agilizar el procedimiento sancionador.

sidad de Córdoba y miembro del grupo de expertos-. Tal figura, aunque no suponga por sí sola la solución definitiva y completa a los problemas de identificación del conductor, los solucionará en gran parte y los simplificará". Miguel Sánchez también cree que "se facilita la tramitación del expediente sancionador si el propietario del vehículo, muchas veces una entidad jurídica o, incluso, un particular sin carné de conducir –al que no se puede imputar como conductor-, debe declarar un conductor habitual. En nuestra propuesta, si el propietario es persona física, con permiso de conducir, y no declara que otro es el conductor habitual, se entiende que es él". La propuesta fija un solo conductor habitual -"si no, ¿a quién se imputa la infracción?"-. Así, cualquier procedimiento de infracción, si no hay detención del vehículo y a priori no se

"A QUIEN NO PAGUE

SUS MULTAS O CONDUZCA CON EL PERMISO RETIRADO SE LE PODRÁ **INMOVILIZAR SU** VEHÍCULO"

(MIGUEL SÁNCHEZ. CATEDRÁTICO DE DERECHO)

sabe quién conducía, se dirigiría contra el conductor habitual, que puede aportar pruebas y datos para justificar que él no conducía. Pero, a falta de pruebas claras o convincentes de que otro conducía, existe una prueba indiciaria contra él.

FIJO, MÓVIL, SMS, E-MAIL... Aunque es posible que muchos expedientes terminen al pagarse la multa in situ -según la DGT, un alto porcentaje decide pagar en el acto-, se debe tramitar expediente sancionador a quien no lo haga. Ahí surge el problema de las notificaciones y comunicaciones, que a veces no pueden realizarse en la persona del inculpado y su domicilio, por varias causas, y, aunque se deje el aviso, éste no ofrece seguridad suficiente de que se reciba o de que se haga con todas las garantías. En esos casos en que se intenta y no se logra notificar por correo, hay que publicar un edicto en el boletín oficial de la provincia donde sucedió la infracción "algo que no lee nadie y pocos tienen posibilidad de leer... Es un sistema que hay cambiar", señala Miguel Sánchez.

Para agilizar el sistema sancionador, los expertos plantean "que las notifica-

ciones se realicen habitualmente por vía electrónica o, en su defecto, mediante avisos telefónicos". El catedrático Manuel Rebollo cree que "con los deberes formales que preverán la Ley y su desarrollo, quedará escaso margen para los problemas que actualmente presentan las notificaciones. Quedarán supuestos difíciles, pero encontrarán una respuesta más fácil que ahora".

¿E-MAIL OBLIGA-TORIO? Pero ¿se puede obligar a alrreo electrónico? del estudio. No según Miguel

Sánchez. La Ley de Acceso Electrónico a los Servicios Públicos dice que "se puede obligar a personas jurídicas. Proponemos que cuando el propietario sea una persona jurídica, empresa, sociedad o asociación, tenga obligación de aportar su correo electrónico al matricular o traspasar el vehículo". Con los particulares, el dictamen apuesta por "incentivar en la medida de lo posible" que aporten su correo electrónico. Y señala que la comunicación con la DGT por email no debe ser sólo para sancionar, sino para informar de la marcha del expediente sancionador o de otro tipo, saldo de puntos, estado del tráfico, obras...

El grupo de expertos propone sustituir la notificación por avisos telefónicos y

judicial para defender sus derechos e intereses. Que la multa sea satisfecha con reducción en el momento inicial no priva de ese derecho". A lo que sí renuncia quien paga en el acto, según la propuesta, es al procedimiento administrativo sancionador, lento, premioso y complejo... Naturalmente, el agente debe informar de ello al sancionado. Esta solución es diferente a la adoptada en Portugal que obliga a pagar antes de comenzar cualquier reclamación. De hecho, el grupo de trabajo ha tenido en cuenta "todas las sentencias del Tribunal Constitucional y del Supremo que recogen garantías para los ciudadanos. En ellas figura que, en nuestro Derecho, la regla de 'primero paga y después recurre' es inconstitucional. En España no es posible".



guien a tener co- > Miquel Sánchez, presidente del grupo de trabajo autor

ticular tenga obligación, al matricular o traspasar el vehículo, de aportar a la DGT un número telefónico, fijo o móvil, que siempre puede cambiar, donde se le pueda enviar el aviso del procedimiento de infracción. Este no es la notificación de la denuncia, sino que sustituye al aviso de correos", explica Sánchez. Él sistema debe dejar constancia de que se recibe o hubo posibilidad de hacerlo el mensaje. Si está a disposición

que, si no aporta

un correo elec-

trónico, "el par-

del receptor y no quiere recibirlo es un rechazo de notificación lo que, a efectos legales, permite notificar por edictos, que deben publicarse en el boletín oficial de la provincia, y -esto es una importante garantía- en la web o dirección electrónica que se establezca. "Hoy es fácil acceder a la página web de la DGT mediante un código, DNI o cualquier clave para comprobar si tenemos una denuncia", explica Sánchez. A la vez que se mantiene la notificación a través de edicto y web, notificar por teléfono es más fácil, ágil y rápido. Según los expertos, esta tipo de aviso llega al 99% de la población "porque hoy, teléfono, fijo o móvil, tiene todo el mundo".

Miguel Sánchez cree que, de adoptar la DGT estos cambios, "lo copiarán muchas administraciones" y que "en unos años, sustituiremos las notificaciones de Correos por éstas. Es absurdo no usar medios electrónicos y telefónicos".

INMOVILIZAR EL COCHE. Si se constata que varias infracciones graves o muy graves no han sido cumplidas o que,

LAS NOTIFICACIONES

SE HARÁN, SEGÚN LA PROPUESTA. POR E-MAIL Y MENSAJES A TELÉFONO FIJO Y MÓVIL

con el permiso de conducir retirado, el infractor utiliza su vehículo, los expertos proponen medidas "más drásticas". Básicamente, la retirada del vehículo. Así, cuando el agente de tráfico detenga un vehículo y compruebe -irán dotados de PDA para conectarse con la base de datos de la DGT- que el conductor tiene una sanción grave o muy grave dos o más veces, que es firme -no está recurrida- y no se ha hecho efectiva, podrá inmovilizar el vehículo si no hay un pago inmediato de la sanción que le está imponiendo, "va que existe riesgo de que esa tampoco se pague -explica Miguel Sánchez-. Es una medida cautelar para exigir en términos razonables y proporcionados el pago de esa sanción". También si se detiene a un particular que no tenga permiso de conducir se procederá a la inmediata inmovilización del vehículo e, incluso, su retirada. Manuel Rebollo cree que éste "como mínimo es un paso muy positivo" y que "aunque no sea una solución completa y total -ninguna lo puede ser para ciertos casos-, contribuirá muy favorablemente a la efectividad de las sanciones y, por ende, a su valor disuasorio". 🔷

ADELANTARSE A LA

Los expertos también han estu-

diado las prácticas - "legitimas

en términos de defensa, pero

malas prácticas", según Miguel

Sánchez- de los especialistas en reti-

rada de multas para contrarrestarlas

Estas buscan prolongar indefinida-

mente el procedimiento -de Tráfico,

varios millones al año, con una Admi-

nistración con medios limitados-, con

trabas, sin una oposición de fondo

-no hay pruebas- para que caduque "Es habitual no firmar los escritos di-

rigidos a la Administración. Como de-

ben ir firmados, ésta debe dar al inte

resado un plazo de subsanación. Dar

10 días de subsanación a todo escrito

no firmado, enviar una nueva notifica-

ción, la posibilidad de que ésta no se

reciba, se devuelva, se pierda, y haya

que notificar por edictos... es lo que

permite dilatar. Proponemos que no

se admita ningún escrito no firmado

por el interesado o representante. En

la denuncia se avisa: "Todo escrito

debe ir firmado o no se aceptará", y o

se presenta firmado o se tiene por no

aportado. Y esto, que debe quedar

claro en la Ley, no merma la defensa

-no se impide presentar un escrito-,

pero sin prácticas pícaras", termina

PICARESCA

PAGO INMEDIATO CON DESCUENTO

que, en las denuncias en las que se detenga el vehículo, los agentes (Guardia Civil y policías autonómicas y locales con potestad de sancionar mediante la detención del vehículo) puedan cobrar la multa en el momento "con todas las garantías y si el interesado acepta -señala Miguel Sánchez-. Para eso se necesita un sistema de cobro ágil que, claro está, es la tarjeta de crédito". Los agentes llevarán aparatos que permitan cobrar la multa y extender un recibo. Las estadísticas de la DGT muestran que, en la mayoría de los casos, no se discute el hecho, por lo

Una primera propuesta recomienda que muchos conductores podrían pagar en el acto, lo que aliviaría bastante el procedimiento administrativo. "Y para incentivar el pago in situ se propone -como en otras leyes sancionadoras como las tributarias- una reducción importante de la cuantía. Y para quien no tuviera en ese momento tarjeta o no pudiera pagar en efectivo, se dejarían 10 ó 15 días, para que, mediante transferencia, pague con la misma reducción", propone Miguel Sánchez.

El pago en el acto no merma las garantías constitucionales. "Esta garantía -explica Miguel Sánchez- significa que cualquiera tiene derecho a un recurso

Tráfico y Seguridad Vial 32 Noviembre-diciembre 2007



Más de 40.000 conductores pasan cada año por una escuela de perfeccionamiento de la conducción

CONOCES EL COCHE... TE CONOCES TÚ?

Tras las escasas ocho horas que dura un curso, nadie sería capaz de enfrentarse a una situación real de peligro, haciendo, por ejemplo, contravolante para corregir un derrapaje. Sin embargo, se ha tenido oportunidad de experimentar cómo reacciona el coche ante determinadas situaciones y, sobre todo, en qué medida es uno capaz de salir del apuro. Lo habitual es descubrir que no sabemos tanto como imaginábamos.

Qué respondería usted si le preguntaran qué hace el coche si se acelera en una curva deslizante? Al parecer, muchos contestan que se produciría un trompo; pero nosotros, que he-

PUEDE PARTICIPAR EN

EXPERIMENTAR HASTA

QUÉ PUNTO CONTROLA

UN CURSO DE

FORMACIÓN Y

EL COCHE

mos experimentado ésta y otras situaciones en algunas escuelas de perfeccionamiento de la conducción, hemos ro si se le pregunta a Albert Alumá, res-

comprobado que no ocurre POR 110 EUROS, SE eso: el coche no gira, sino que se sale recto en la curva. Claro que el monitor nos había desconectado el ESP, ese ángel de la guarda ayuda

siempre que el error cometido no sea muy gordo. Pero una vez conectado el citado sistema de estabilidad, comprobamos que termina metiéndonos en la

ponsable de las escuelas RACC de conducción, qué impresión saca el alumno tras recibir un curso, responde sin dudar: "El alumno se va con humildad, porque descubre que no sabe tanto



El RACC ha abierto recientemente en Madrid una escuela con capacidad de 12.000 alumnos al año.

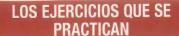
SABEMOS POCO. Y la misma opinión tienen Ernesto Nava v José María Ginés, director y monitor, respectivamente, de la escuela de conducción del RA-CE: "Se van con la idea de que saben mucho menos de lo que creían; han comprobado que, incluso después de haber practicado, aún se ven incapaces de esquivar con seguridad un obstáculo porque se requiere suavidad y ellos son violentos con el volante, además de con el acelerador y el freno, y derriban una y otra vez los conos. Pero esto les hace

Joan Arnella, director de la escuela TAC, con una dilatada experiencia en la formación de conductores, tiene una

empezar a ser más prudentes".

idea clara de lo que significa ser un conductor seguro: "El buen conductor no es aquel que corre más que otro, sino el que, circulando al mismo ritmo, su límite está más lejos. No se trata de ver quién corre más, sino quién sabe más y, por tanto, tiene el límite más leios; ese es el conductor más seguro".

Paco Costas, que dispone de escuela propia y dirige también la de CEA (Comisariado Europeo del Automóvil), aclara que "no pretendemos en ningún momento crear falsos Fernando Alonso". Según este experto, "la filosofía que perseguimos y en la que insistimos mucho trata de transmitir a nuestros alumnos que, lejos de incitarles a de-



Estas son las prácticas más habituales que se realizan en las escuelas de perfeccionamiento:



ESLÁLOM: Consiste en sortear una hilera de conos para verificar y practicar el manejo del



con distintas variantes: en recto, en curva y frenada asimétrica (con diferente adherencia en las ruedas de un lado y de otro).

FRENADA: Con y sin ABS,





En una superficie muy deslizante, con y sin ABS, se practica la frenada mientras se esquiva un obstáculo.





DERRAPAJE: Se muestra en qué situaciones se puede producir el derrapaje de la parte trasera del vehículo v cómo hacer v deshacer contravolante para mantener la travectoria.



SUBVIRAJE: Se muestra por qué no gira el coche en la curva (exceso de velocidad, un acelerón...) y se enseña a evitarlo levantando el pie del acelerador y deshaciendo un poco el giro de volante



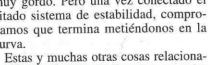
ESP: Se verifica el comportamiento del coche en una superficie muy deslizante con el control de estabilidad y sin él.

SIMULADOR DE VUELCO:



Algunas escuelas utilizan un vehículo instalado en

un bastidor para experimentar la sensación de vuelco, comprobar la acción del cinturón de seguridad y aprender a salir del vehículo.



das con la seguridad se pueden aprender en las escuelas de perfeccionamiento de la conducción, de las que apenas existen media docena en España, aunque por ellas pasan cada año unos 40.000 alumnos. Ciertamente se muestran muchas cosas relacionadas con la seguridad, pe-

como pensaba".









Es esta secuencia se ha producido un sobreviraje que el alumno no ha sabido corregir.

mostraciones de habilidad muy peligrosas en el tráfico, el hecho de haberlas vivido en la escuela tiene que ser siempre suficiente para que nunca las provoquen por desconocimiento o imprudencia". Efectivamente, cuando un alumno experimenta en la escuela la sensación de haber perdido el control por exceso de velocidad, por no llevar los neumáticos en buen estado o por imprudencia, cuando se enfrenta a una situación real sabe que tiene que ser extremadamente prudente.

TEÓRICA Y PRÁCTICA. Cada escuela cuenta con elementos diferenciadores y suele impartir, al menos, un curso básico de perfeccionamiento y otro de más alto nivel, después de que se haya superado el primero. Pero, en general, en todos los casos se imparten unos conocimientos teóricos en el aula, con la proyección de vídeos o diapositivas para explicar el comportamiento y la dinámica del coche. Incluso se provoca el debate sobre aspectos como el alcohol, con el fin de ayudar a crear conciencia.

En todos los casos, cuentan con pistas muy deslizantes en las que no es necesario adquirir altas velocidades para que el control del vehículo se vea compro-

DEFECTOS Y DUDAS MÁS **HABITUALES**

- ✓ Se sabe qué es el ABS, pero se ignora que para que funcione hay que pisar a fondo; y cuando les ha funcionado (vibra v se escucha un ruido), suelen acudir al taller pensando que está roto.
- A los alumnos les suenan las siglas ESP (sistema de estabilidad capaz de evitar el derrapaje), pero no saben para qué sirve ni cuándo se activa; incluso desconocen si lo lleva su coche.
- ✓ Se utilizan poco los intermitentes.
- No nos abrochamos bien el cinturón.
- ✓ No regulamos el reposacabezas.
- ✓ Colocamos mal las manos al volante y no sabemos girarlo adecuadamente.
- ✓ Creemos que el coche se agarra más en la curva si aceleramos
- Frenamos en plena curva en vez de hacerlo antes.
- ✓ Se tiene la idea de que unos neumáticos desinflados se agarran más y se desconoce la profundidad mínima del

metido. Los ejercicios suelen incluir trazado de curvas, frenadas asimétricas. frenadas de emergencia, con y sin ABS, maniobras de eslálom y estabilización del vehículo, situaciones de sobreviraje y subviraje, comportamiento del coche con y sin ESP, etc.

Particulares, pero sobre todo empresas, son los clientes más habituales de estas escuelas. No obstante, algunas como Tepesa v Can Padró, se han especializado y su actividad principal está más relacionada con la seguridad y la conducción evasiva demandada por escoltas y fuerzas de seguridad. No obstante. también imparten cursos de perfeccionamiento y, según Javier Cabanas, director de conducción de Tepesa, "nuestro objetivo es que el alumno conozca el comportamiento dinámico de los vehículos, los problemas más frecuentes y las técnicas a aplicar para solucionar algunas situaciones de riesgo".

Según Alumá, en el caso de los particulares cada uno viene con una idea distinta, desde el que está planificando que correrá, el que ha tenido un accidente y quiere saber la causa o el que lleva 15 años sin conducir y quiere volver. Incluso, algunos hacen el curso como regalo de cumpleaños. "Debes discriminar las actitudes y las ideas preconcebidas y has de enseñar que aquí lo que se aprende es a conocerte a ti mismo, saber lo que sabes. Y eso, en un curso de cuatro horas, ya es mucho, aunque nosotros pensamos que para empezar a asimilar lo ideal serían 16 horas".

Algunas empresas, bien porque cuentan con una red de comerciales que utilizan habitualmente el coche o, simplemente, porque se encuentran ubicadas en lugares a los que se accede en vehículo particular, incluyen en su política de prevención de riesgos laborales la formación en seguridad vial a través de las escuelas de perfeccionamiento de la conducción. En muchos casos aportan sus propios vehículos y, en ocasiones, en función de lo que les interesa más, se organizan cursos a la carta. No hay que

olvidar que, además de turismos, las escuelas ofrecen la posibilidad de practicar con otros vehículos, como son los todoterreno (tanto en asfalto como en circuito de tierra) y las motocicletas. La experiencia de estos cursos de-

muestra que la conducción de un vehículo requiere de una técnica que suele desconocer la mayoría de los conductores. "Nosotros no tenemos una varita mágica para convertirlos en unos ex-

v de prevenir situaciones de riesgo".

El RACC, señala Alumá, quiere ir más lejos y ha presentado un proyecto para que se homologue la enseñanza de

pertos pilotos -señala Ernesto Nava-. Nuestra filosofía es intentar mejorar la seguridad vial y reducir los siniestros, y, para ello, la escuela ofrece formación en conducción segura; intentamos inculcar hábitos de conducción que permitan tener el vehículo bajo control

www.tac.es ■ TEPESA, (Pistas de Brunete/Madrid Tfno.: 918159726). www.tepesa.com Escuelas de marca, como BMW, Mer-

cedes y Audi ofrecen a sus clientes la posibilidad de realizar cursos.

DÓNDE ACUDIR

■ CAN PADRÓ. (Tfno.: 93 833 22 54).

■ CEA, Circuito Escuela CEA (Brunete-Madrid). (Tfno.: 902 321 929). www.cea-online.es/escuela cea.asp PACO COSTAS, Escuela de Conducción v Seguridad Vial Paco Costas (Tf-

RACC, (Escuela RACC-Renault del Circuito de Cataluña. Tfno.: 93 571 97 17 Escuela RACC de Conducción Segura Madrid Sur. Tfno.: 91 609 43 68),

RACE, (Escuela RACE-Circuito del Ja-

■ TAC. (Escuela TAC-Circuito de Albace-

rama. Tfno.: 91 658 90 72).

te. Tfno.: 902 104 062).

www.canpadro.com

no.: 629 51 34 83).

www.racc.es

www.jarama.org



> Tras la clase teórica, un monitor del RACE muestra a los alumnos cómo sentarse al volante.

LAS EMPRESAS QUIEREN CONDUCTORES SEGUROS

Gran parte de los cursos tienen como clientes a los empleados de grandes empresas, como es el caso de Peri, fabricante y proveedor de andamios y encofrados, con una plantilla de más de 600 trabajadores y unos 180 vehículos de flota. Directivos, responsables regionales, delegados, ingenieros, comerciales, inspectores de control y personal de producción, que habitualmente se desplazan en su trabajo cotidiano por toda la geografía española,

reciben formación (unas 70 personas en lo que va de año). La empresa considera muy útil lo que se aprende y, desde hace doce años, invita a su personal a realizar estos cursillos, que repiten periódicamente, para reciclar y recordar todo lo aprendido. Según Yuriko Martín, encargado de estos cursos, "no hemos tenido que lamentar accidentes de gravedad, ni en el ámbito laboral ni en el personal y puede que, en parte, se deba al adiestramiento recibido en estos cursillos".

LO MÁS HABITUAL ES

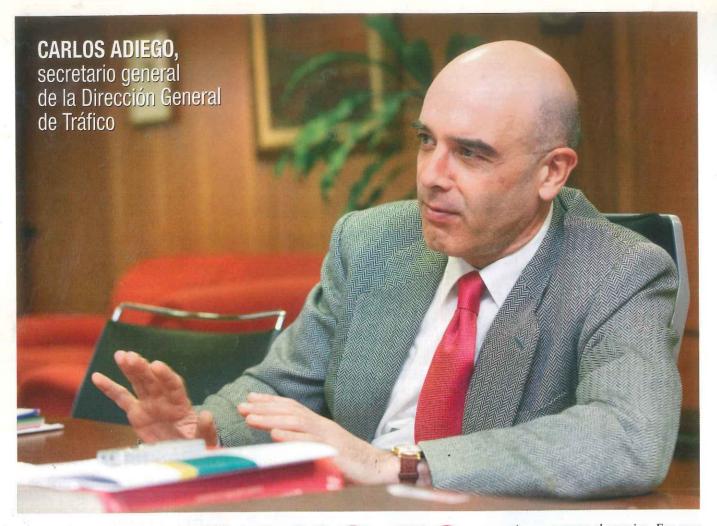
ES QUE EL CONDUCTOR SALGA DEL CURSO CON I A IMPRESIÓN DE QUE SABE MUCHO MENOS DE LO QUE **IMAGINABA**

estas escuelas. "Nos gustaría que se limitara el acceso a la enseñanza del amateur que no vigila el mensaje y además se pone a dar clases en cualquier polígono industrial". No obstante, reconoce ciertos recelos por parte de la Administración que hay que superar, porque, "en muchos casos, las escuelas han funcionado bajo la banderita de algunos pilotos de rallies". La idea, por tanto, es desprenderse de ese cierto tufillo de competición y regular la enseñanza, como ocurre en otros países europeos.

Mientras tanto, ya sabe que, a partir de 110 euros para cursos de cuatro horas o de 170 en los de ocho, usted tiene la oportunidad de comprobar hasta qué punto controla el coche, y experimentar qué pasa cuando, a pesar de todo, ha perdido el control. Sepa, no obstante, que hay largas listas de espera.



En los cursos se muestra cómo realizar una frenada de emergencia y salvar un obstáculo.



"LA DGT NO ES UN ORGANISMO RECAUDADOR"

Carlos Adiego es desde hace poco más de dos años el secretario general de la Dirección General de Tráfico. El número dos del Organismo. Considera la DGT como un organismo "rico en contenidos" aunque no recaudador, apuesta por las nuevas tecnologías para facilitar los trámites al usuario y dice que hay "asignaturas pendientes".

Jesús SORIA / J. Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM

arlos Adiego ingresó en la Administración en 1988 y ha pasado por distintos puestos de responsabilidad en ministerios como Justicia, Defensa y Administraciones Públicas. Le gusta correr, "es importante para mi estado físico y menta".

ciones Publicas. Le gusta correr, "es importante para mi estado físico y mental", leer y el cine. No tiene permiso de conducir y lo achaca a una tragedia vivida cuando era niño: un coche atropelló a su hermano pequeño delante de él y "recuerdo a mi madre llorando durante años. Yo creo que ése es el origen de mi

negativa a sacarme el permiso. Fue muy fuerte y muy duro". Se apoya en su mujer, "que conduce muy bien".

Es de andar y antes, también, de bicicleta. "Como peatón veo mucha agresividad y los coches no nos ven. También he dejado de ir en bicicleta porque los coches nos desprecian. Es peligroso y desagradable", se queja.

- ¿La DGT es un organismo distinto a otros?

- Sí. Sobre todo desde mi experiencia profesional. Aquí, mi trabajo es muy amplio, muy variado y el organismo es muy rico en contenidos, en tareas, en objetivos.

- ¿Hay una presión añadida por estar siempre en los medios de comunicación, por las víctimas, los nuevos proyectos, las iniciativas constantes...?

- No somos los más afectados desde esta Secretaría, pero sí, ante cualquier problema, hasta las posibles colas en un momento puntual en una jefatura, se nota esa presión. Pero mis compañeros sí lo notan más directamente.

- ¿Se tiende a descentralizar los servicios de tráfico? Más jefaturas, por ejemplo.

 No. Salvo las que están en marcha para Alcalá de Henares, Alzira y Elche, se cierra el proceso de apertura de ofici-













nas locales. Preferimos la vía de acercarnos al ciudadano con la administración tecnológica: que accedan a través de las nuevas tecnologías. Además, estamos obligados por ley a informatizar los trámites más interesantes para el ciudadano como la renovación del permiso de conducir, las matriculaciones...

- Pero no todo el mundo tiene acceso a Internet...

- Se va avanzando mucho y existirá, además de la posibilidad de hacer muchos trámites desde casa, una red de agentes sociales de intermediación, como los gestores o concesionarios, y eso dará acceso a mucha mas gente. Es el futuro.

- Alguien podrá decir, ¿y las colas en algunas las jefaturas?

- Prácticamente han desaparecido. Unas, por modificaciones organizativas; en Madrid, por ejemplo, se han reducido de forma radical, y también en Coruña, Málaga; y por otra parte, porque para algunos de los trámites que más colas producían hemos encontrado la manera de organizarlo mejor para el ciudadano. Esto no significa que, en momentos puntuales, no se acumule el público, pero no puedes dimensionar un servicio para esas situaciones especiales. Nos podemos comparar con cualquier organismo, con un banco, una gran superficie, unos cines... Podría decirse que, en la mayoría de las jefaturas, tardamos lo mismo en dar un permiso que lo que tarda uno en sacar una entrada.

- ¿No se ha quedado pequeña la DGT para lo que ha crecido el mundo del automóvil, las carreteras...? Se hablaba de un organismo de más rango...

- No se ha quedado pequeño ni en personas ni en presupuesto, sino que está bien dimensionado. Pero sí hay dos aspectos que modificar: en primer lugar, la estructura es 'chata', una dirección general no es suficiente rango orgánico para una entidad de esta categoría; y, a medio-largo plazo hay que ir a una mayor cualificación del personal. El trabajo repetitivo, que no añade valor, tienen que hacerlo las máquinas. Nuestro personal tiene que asumir tareas más complejas y más relacionadas con la seguridad vial.

- ¿Qué le parece que bastante gente piense que muchas cosas dependen de la DGT, como carreteras o señales, cuando no es así?

- Es una presión añadida, pero casi diría que nos gusta que sea así. Aquí hay un ambiente muy bonito, muchos trabajadoMO VIVIMOS DE LAS
MULTAS. LA MAYOR
PARTE DEL DINEROSALE DE LAS TASAS. Y
SOMOS EL SEGUNDO PAÍS
EUROPEO QUE MENOS
MULTAS PONE Y MÁS
BARATAS

LA DGT NO SE HA QUEDADO PEQUEÑA, PERO DEBERÍA

PEQUENA, PERO DEBERIA TENER MÁS RANGO QUE UNA DIRECCIÓN GENERAL



EN NUESTRAS VENTANILLAS

SE TARDA LO MISMO QUE EN UN BANCO O EN SACAR UNA ENTRADA DE CINE

res de todos los niveles sienten la responsabilidad que tienen, y, aunque muchos problemas apuntan a nosotros y no tenemos nada que ver, es un orgullo. En materia de seguridad vial podemos hacer cualquier cosa. Por eso firmamos convenios con comunidades, con diputaciones... yo pongo algo y tú también y, con poco dinero, podemos hacer muchas cosas.

- La Guardia Civil no es la DGT, pero también se piensa...

- Es un ejemplo más. Y nos preocupa

todo lo suyo. La Guardia Civil tuvo una congelación de plantilla y desde 2004 se han duplicado las promociones, pero eso lleva su tiempo. Nosotros queremos que haya más guardias en las carreteras.

- ¿Cuáles son las grandes cifras de la DGT? Mucha gente dice que es un organismo recaudador.

- No es así. En términos generales tenemos un presupuesto de gastos para este año en curso de 770 millones de euros, y esperamos ingresar 841. De ellos, unos 517 de tasas y 322 de multas. La razón de ser de las multas es la seguridad vial y somos uno de los países que menos sancionan en Europa y, además, la cuantía de las multas no ha aumentando desde hace muchos años.

- ¿Qué necesita este organismo en materia de personal?

- Necesitamos informáticos, ingenieros, técnicos superiores... No hay que aumentar las plantillas, hay que asegurarse de que están cubiertas y de que el personal que tenemos se dedica a las tareas cualificadas que son responsabilidad nuestra. Para conseguirlo, hay que mejorar las retribuciones, poner más énfasis aún en la formación, abandonar en lo posible las tareas principalmente mecánicas. En estas tareas, que estamos negociando con los sindicatos, nos gustaría alcanzar un acuerdo con ellos que sentara las bases de una política de personal más acorde con lo que queremos que sea la DGT del futuro.

- ¿Cuántas personas hay en la DGT?

- Alrededor de 4.000 funcionarios y unos 300 contratados laborales.

- ¿La DGT tiene asignaturas pendientes?

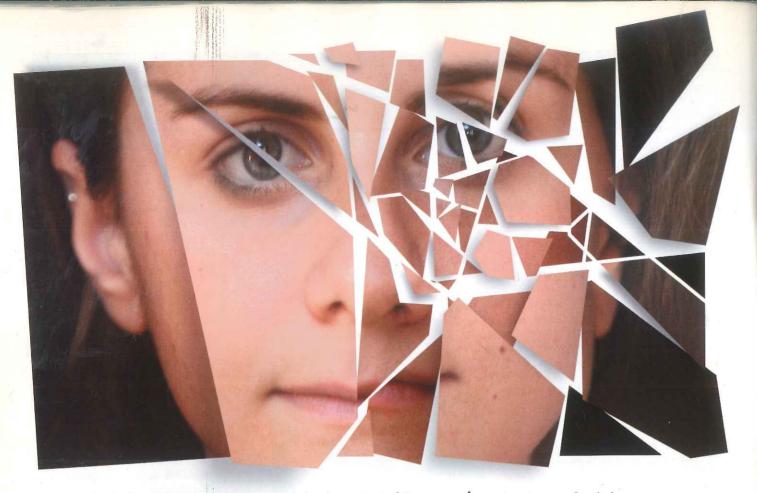
- Sí, muchas asignaturas pendientes, afortunadamente. Hay mucho que hacer. Todo lo que es la tecnología de gestión y seguridad vial siempre será asignatura pendiente, siempre hay que ir avanzando; estamos con la informatización de los procedimientos, que fue puntera, pero se ha quedado un poco anticuada...

- Asignatura "Proyecto Estrada", la tramitación automática de las multas... ¿Cómo va?

- Va muy bien. Se adjudicó a grandes empresas de muy alto nivel y esperamos que en la primera semana de febrero se pueda empezar, con algo de antelación.

- Desde que está en el cargo, ¿recibe muchas llamadas de amigos y conocidos para hablar de sus multas.

- Yo recuerdo una. ¿La respuesta? Lo que quieras, menos quitar multas. ◆



Uno de cada tres accidentes de tráfico provoca lesiones faciales

SALVAR LA CARA

"Romperse la cara" en un accidente de tráfico es algo relativamente frecuente. En uno de cada tres accidentes con víctimas se producen lesiones faciales, según la Sociedad Española de Ciruqía Oral y Maxilofacial. La cara es una de las zonas más expuestas y menos protegidas, sobre todo si no se utilizan adecuadamente las medidas de seguridad.

Fotos: Lucia RIVAS y Diirios

ace algunos años, los accidentes de tráfico eran la principal causa de lesiones faciales. Actualmente, las agresiones ocupan este lugar. La utilización de sistemas de seguridad en los vehículos como el cinturón, el airbag y el casco ha disminuido mucho la gravedad de las lesiones faciales, aunque todavía son frecuentes, costosas y afectan mucho a la calidad de vida del que las sufre.

Las lesiones en pómulos, nariz y ojos son las más frecuentes. Y si hablamos

de roturas, las de nariz, mandíbula y órbita ocular son las principales. Según la Sociedad Española de Cirugía Oral y Maxilofacial (SE-COM), uno de cada tres accidentes de tráfico con víctimas produce lesiones faaccidentes de tráfico.

dad derivada de los Accidentes de Tráfico", realizado por el ministerio de Sanidad, cifra entre un 9 y 11% los accidentados ingresados en hospitales entre 2001 y 2004 que sufrieron heridas en cabeza y cara. También destaca el estudio que este tipo de heridas aumenta en los accidentes de fin de semana y en la frania nocturna. Y que los conductores de ciclomotores y bicis y los peatones las sufren en mayor proporción. En cuanto al tipo de accidente, las lesiones en cráneo y cara son más frecuentes en

atropellos y en salidas de la vía.

NOS SALVAN LA CA-RA. La gravedad de las lesiones faciales ha disminuido, según el doctor José Luis López Cedrún, jefe

ciales, que no siempre implican roturas. y el 40% de los traumatismos que se atienden en sus consultas se derivan de El "Estudio Multicéntrico de Morbili-

choques frontales,

del servicio de Ciru-







En un choque frontal, la cabeza del conductor sale lanzada primero hacia adelante y luego hacia detrás. El cinturón de seguridad evita que se estrelle contra el volante.

LOS CRASH TEST

INCLUYEN YA PRUEBAS CON **DUMMIES PARA PREVENIR** LESIONES FACIALES

gía Oral y Maxilofacial del Hospital Juan Canalejo, de A Coruña. Ahora no tienen tanto impacto y eso se debe al uso de sistemas de seguridad. Cuando no se utilizan es cuando las consecuencias son mucho más graves. "Pasa con algunos chicos jóvenes -explica López Cedrún-, conductores de moto y ciclomotores que no llevan casco. Suelen acabar con fracturas panfaciales, es decir, se rompen todos los huesos y quedan con la cara hecha un cromo. Sin el cinturón ocurre algo parecido: la cara impacta contra el volante

y muchas veces se produce la lesión conocida como cara de plato, con la rotura de todo el tercio medio".

Las lesiones faciales -según López Cedrún- no suelen poner en riesgo la vida. La cara es una zona muy bien irrigada y los huesos suelen volver a su sitio habitualmente. Pero a veces quedan se-

cuelas que afectan a los sentidos de la vista, gusto y olfato y que obligan a realizar varias intervenciones, entre ellas de estética, para eliminar cicatrices. Estas secuelas tienen una repercusión importante en la vida de las personas y un elevado coste social a nivel laboral y de gasto sanitario.

LOS OJOS, UN PUNTO DÉBIL

El Jefe de Oftalmología del Hospital Virgen del Roció de Sevilla. Carlos Ruiz Lapuente, ha realizado un estudio, "Airbag y seguridad ocular", en el que llega a la conclusión de que, entre el 2,5 y 3,7% de los accidentes de tráfico, provocan lesiones oculares y casi el 30% de estas lesiones acaba en cequera legal. El uso de gafas es un factor de riesgo importante, sobre todo si se viaja sin cinturón de seguridad. Las heridas suelen ser más graves, con perforación del globo ocular. Por ello, el doctor Ruiz Lapuente reclama la fabricación de monturas que no se rompan v ópticas que no se fragmenten. Según declara Ruiz La-puente a "Tráfico y Seguridad Vial", las autoescuelas deberían reforzar los hábitos de conducción a distancia segura y la industria generalizar los airbags selectivos, es-

PREVENCIÓN. Carlos Arregui, doctor en Ingeniería Biomédica, trabaja en el área de Seguridad Pasiva de Seat, donde los crash-test comienzan a incluir pruebas con dummies para prevenir

tudiar sus efectos en

usuarios de gafas y fa-

vorecer la regulación

de los pedales para

conductores de

menor estatura.

los diferentes tipos de lesiones faciales. "Son muy numerosas, pero no se han estudiado demasiado porque suelen producir lesiones menores aunque con secuelas muy importantes". La causa de este tipo de lesiones suele ser la utilización inadecuada de los sistemas de retención o bien sobrepasar los límites de velocidad, el tipo de conducción. En el caso, por ejemplo, de no llevar cinturón de seguridad, "un choque frontal a 50 km/h sin cinturón produce lesiones faciales seguras. La misión del cinturón es frenar la eyección y el airbag lo complementa". En cuanto al airbag, algunas veces produce alguna lesión dérmica o en los ojos, pero "nada comparado con lo que evita", asegura Arregui. "Antes,

sin cinturón ni air-FACTORES DE RIESGO: bag, la gente se mataba, ahora Mala colocación: demano. Y por eso, siado cerca del volante hemos erradicado el principal Baja estatura problema, pero Sin cinturón de seguridad

> Fuerza de inflado del airbag

Con gafas o lentes de con-

"las leves de la Física son inexorables. Si se sobrepasan unos límites, ninguna estructura, ni la del automóvil ni la del cuerpo humano, está preparada para soportarlo. A 200 km/h nadie ni nada garantiza la supervivencia".

adquiere prota-

gonismo el nú-

mero dos". De

cualquier forma,

AIRBAG, EL MAL MENOR. El airbag es un cojín de aire que se hincha gracias a un dispositivo pirotécnico que provoca una pequeña explosión. Su función es proteger a los ocupantes del vehículo del contacto directo contra el volante, el tablero o el parabrisas. Protege especialmente la cabeza y el torso y evita gran parte de las lesiones que se producirían en su ausencia. Sin embargo, si existe una mala colocación en el asiento, demasiado cerca del volante, o si no se puesto lleva cinturón de seguridad, el inflado del airbag puede causar lesiones, ya sea por el impacto o por las sustancias químicas que se desprenden, pero, en general, constituye un mal menor.

No obstante, las empresas de automoción investigan la forma de perfeccionar el sistema y ya han comenzado a utilizar materiales menos abrasivos para evitar algunas lesiones.

CARA

UN CHOQUE A

CINTURÓN

50 KM/H SIN

CAUSA SIEMPRE

LESIONES EN LA



Desde el 1 de enero, el Impuesto de Matriculación se pagará en función de las emisiones de dióxido de carbono

En enero de 2008 entrará en vigor el nuevo Impuesto de Matriculación, dividido en cuatro tramos, en función de las emisiones de CO₂. Más de un millón de vehículos, los de gama media y baja, pagarán menos, mientras que los equipados con motorizaciones potentes (sobre todo, todoterrenos, deportivos y berlina de lujo) verán como su tasa impositiva se eleva al 14.75%.

ás de un millón de coches serán más baratos a partir del 1 de enero del próximo 2008, fecha en la que se aplicará el nuevo Im-

puesto de Matriculación. Un impuesto por el que los coches pagarán en función de las emisiones de CO2 (dióxido

ALGUNOS EJEMPLOS POR SEGMENTOS



está gravado con un 12%.

tendrá cuatro tramos dependiendo de las emisiones de CO2 del coche. El primero se sitúa en el 0% (es decir, no pagarán nada) y se aplicará a aquellos que emitan menos de 120 gramos de CO2 por kilómetro recorrido. El segundo ascenderá al 4,75%, para los que emitan entre 120 y160 gramos. Cuando las emisiones se sitúen entre 160 y 200 gramos, la tasa será del 9.75%. Y. aquellos que superen los 200 gramos tendrán que pagar un 14,75%.

1	FORD S-MAX
	Antes AHORA
1.8 TDCl y 2.0 TDCl	7,00% 🔷 9,75%
	KIA CARNIVAL
	Antes AHOR
2.5 V6 y 2.9 D	12,00% 📤 14,75%
RENAILT M	EGANE SCÉNIC1.5, 1.9
HEIMORI III	**************************************
O TO THE REAL PROPERTY.	Antes AHORA
D2.0 DCI 150 CV	Antes AHORA
3	Antes AHORA 7,00% 4,75% 7,00% 9,75%
D2.0 DCI 150 CV 1.6, 1.9 Aut. y 2.0 Aut	Antes AHORA 7,00% 4,75% 7,00% 9,75%
D2.0 DCl 150 CV 1.6, 1.9 Aut. y 2.0 Aut	Antes AHORA 7,00% 4,75% 7,00% 9,75% TROËN XSARA PICASSO
D2.0 DCl 150 CV 1.6, 1.9 Aut. y 2.0 Aut	Antes AHORA 7,00% 4,759 7,00% 9,759 TROËN XSARA PIGASSO



Con la reforma fiscal, el impuesto

KILÓMETRO

PAGARÁN

RECORRIDO NO

IMPUESTO DE

MATRICULACIÓN

BENEFICIARÁ A LOS PEQUEÑOS. Este cambio fiscal beneficiará especialmente a los vehículos de gama media y baja, "los más vendidos en España" según ANFAC. Sus datos indican que más del 60% de los vehículos vendidos emiten hasta 160 gramos de CO2; es decir, que pagarán, cuando se aplique la reforma, como máximo un 4,75%. Por el contrario, los turismos con motorizaciones po-

de carbono) que emitan al circular, en vez de depender de la cilindrada, como ocurría hasta ahora.

según versiones

versiones

■1.4 y 1.6 2.0 FSI Aut

■ 1.9 TDI y 2.0 TDI, según

■ 2.0 FSI y 2.0 TFSI

■ 2.0 135 CV Aut

12,00% 14,75%

SEAT LEÓN

7,00% - 4,75%

12,00% - 9,75%

7,00% 4 9,75%

12,00% 14,75%

En estos momentos, el Impuesto de Matriculación puede ser de un 7%, aplicable a los turismos con un motor de gasolina inferior a 1.600 centímetros cúbicos y a los diesel de hasta dos litros. El resto (más de 1.600 cc. en gasolina y, más de 2.000 cc. para los diesel)

ALGUNOS EJEMPLOS POR SEGMENTOS

tentes (deportivos o de luio) iunto a todoterreno v monovolúmenes grandes serán los más afectados. puesto que la tasa se elevará al 14,75%.

Pero, según fuentes del Ministerio de Hacienda no sólo los turismos se verán afectados por el cambio fiscal. También tributarán en función de los nuevos tramos impositivos las autocaravanas, s a 1 v o aquellas cuyo peso sea superior a 3,5 toneladas, cuvo tipo será siempre el 14,75%.

LUJO MERCEDES CLASE CLS ■ Todas sus motorizaciones 12,00% 14,75% MERCEDES CLASE S ■ Todas sus motorizaciones 12,00% 14,75% ■ Todas sus motorizaciones 12,00% 14,75% Por su parte, a los quads se les aplicará el tipo impositivo más alto, inde-

pendientemente que se matriculen como turismos, vehículos especiales o ciclomotores. Y, las motocicletas serán gravadas con un 12%, sea cual fuere su cilindrada.

Por el contrario, dos tipos de vehículos no tendrán que pagar este impuesto: Los mixtos adaptables estarán exentos,

EJECUTIVOS AUDI A6 AHORA 7,00% - 4,75% 2 OTDI Manual 2.4 man.6V 2393cc.177CV 12.00% 14.75% NISSAN OASHOAI 7,00% - 4,75% ■ 1.5 DCI 2.0 DCI 150 CV 4x4 aut 7,00% 14,75% BMW SERIE 5 Antes AHORA ■ 520 D 1.995 cc, 136 CV 7,00% → 4,75% ■ 523| 2.497 cc. 177CV 12.00% 14.75%





DEPORTIVOS.

TODOTERRENOS Y MONOVOLÚMENES PAGARÁN MÁS

ADIÓS PREVER

"Es un cambio positivo, pero no suficiente". Con estas palabras, Juan Antonio Fernández Sevilla, presidente de ANFAC, ha calificado el nuevo Impuesto de Matriculación, "porque si lo que de verdad se quiere es reducir las emisiones, es necesario mantener el Plan Prever". A esa petición se ha sumado todo el sector: importadores, concesionarios, vendedores... y también los partidos

políticos, desde el PP a CIU. La respuesta del Ministerio de Hacienda es negativa. El secretario de Estado de Hacienda y Presupuesto, Carlos Ocaña, afirma: "El Plan prever fue prorrogado por las Cortes Generales el pasado año 2006, por una vigencia adicional de un año. La previsión del Gobierno es que, cumplido ese año, el Plan Prever se extinga".

rrenos o estén ligados significativamente a una actividad económica. Tampoco estarán sujetos los vehículos comerciales. excepto los de categoría N-1 (menores de 3.5 toneladas) y que no se dediquen a ninguna actividad económica. Para facilitar a los com-

siempre

que su altu-

ra sea supe-

rior a 1,80

metros, no

sean todote-

pradores su elección, el Instituto de

Estudios de Automoción (IEA) y el portal dedicado al mundo del automóvil, Supermotor.com, han desarrollado una calculadora (se accede en la siguiente dirección: www.supermotor.com) donde se puede consultar, de forma muy sencilla, el porcentaje del Impuesto de Matriculación que se aplicará a partir de enero al vehículo de su elección.

En. "Trafico y Seguridad Vial", para que les sirva de ejemplo, y comprueben cuando el cambio fiscal supone una reducción o un incremento del Impuesto de Matriculación, hemos realizado el cálculo, utilizando esta fuente, para los modelos más vendidos (en alguna de sus motorizaciones) en cada segmento -desde los deportivos a los utilitarios más pequeños-., según los datos de ANFAC En el recuadro adjunto están los resultados.

Somos más antisociales en la vida que en el tráfico

AL VOLANTE, ¿PENSÁMOS LOS DEMÁS?



Las multas de aparcamiento les delatan v las prisas les dan alas para manifestar su conducta antisocial que se traduce en conducir sin tener en cuenta a los demás. Afortunadamente no son tantos, en torno a un 25%, según el último estudio de la Fundación Attitudes de Audi.

Marian GARCÍA RUIZ

i usted cede el paso, incluso aunque tenga prioridad, si perdona los errores ajenos y se disculpa por los suyos, si da las gracias y ayuda a otros en apuros, enhorabuena, es usted un conductor prosocial. Tres de cada cuatro lo son, según las estadísticas que se derivan del estudio "La conducta social en el tráfico. Práctica y valoración de la población espa-

ñola" que ha dirigido Fernando Alon-

so, profesor de Tráfico y Seguridad

Vial de la Universidad de Valencia, pa-

ra la Fundación Attitudes de Audi. El

estudio se ha basado en una encuesta telefónica de 23 minutos a 1.200 conductores y refleja que los españoles somos más prosociales en el tráfico que en el resto de las facetas de nuestra vida. Según este estudio, el 75% de los encuestados es prosocial al volante mientras sólo el 60% lo es ante la vida en general (en el trabajo, con los amigos, con los vecinos...)

Pero, ¿qué significa exactamente ser prosocial o antisocial? Según el profesor Fernando Alonso, "ser prosocial es ponerse en lugar de los otros y tener en cuenta sus necesidades. La conducta antisocial, que no necesariamente tiene que ser agresiva, está relacionada con la carencia de algunos valores, como la cortesía, el respeto o la tolerancia, y se



BARTOLOMÉ VARGAS



JOSEP PÉREZ

Director del Servei Català de Transit



JAVIER URRA

Psicólogo Forense del Tribunal Superior de Justicia de Madrid





Los conductores antisociales suelen acumular multas por aparcamiento indebido, son infractores reincidentes.

IMPEDIR CONDUCTAS ANTISOCIALES



La conducta en el tráfico, ¿es prosocial o antisocial? Lo han debatido un grupo de expertos en distintas materias -automó-

viles, asociaciones de automovilistas, psicólogos, pedagogos, periodistas, etc- en unas jornadas de reflexión organizadas por Attitudes.

Una cosa parece clara: los antisociales en la carretera son un colectivo poco numeroso; sin embargo, "hacen mucho daño". Se consideró determinante el papel de los padres en la educación y muy negativos los modelos paternos no adecuados.

Entre las medidas que podrían contribuir a una conducta prosocial se señaló la potenciación de las conductas sociales positivas a través del desarrollo de valores como el respeto a las normas, la conciencia ciudadana, la tolerancia, la responsabilidad o la convivencia. Se propugnó el "informar, formar y educar a los conductores", por ejemplo, con programas divulgativos y se pidió a los medios que fomenten el rechazo general a los comportamientos antisociales, como ya ocurre con el alcohol o la violencia de género.

Pero, ¿cómo impedir que lo antisocial se imponga en el tráfico? Se apuntaron medidas como incrementar y mejorar la calidad de la vigilancia, aunque se encontraron 'peros' para conseguirlo, como la deficiente señalización o cierta impunidad cuando se cometen infracciones. Se demandó más información sobre seguridad vial en los medios y que contribuyan a crear un clima de relaiación y el fomento de las normas, no sin reconocer que la conducción es un reflejo de un estilo de vida y la vida, a veces, es crispación.

traduce en no ayudar a los demás". Entre las conductas prosociales, dar las gracias cuando nos ceden el paso es la más frecuente (el 93% la practica) y la que menos (el 65%), ayudar a un conductor en apuros.

PEOR CON PRISA Y PRIORIDAD. Tener prisa o prioridad son dos circunstancias que hacen que los conductores sean menos tolerantes con los demás. Los atascos tampoco favorecen las buenas maneras al volante. "Somos más prosociales ante conductores de mayor edad o novatos y cuando conducimos en el tiempo de vacaciones o esparcimiento. Y somos menos tolerantes ante un vehículo deportivo, cuando vamos de 'marcha' o cuando conducimos dentro de la jornada laboral", asegura el director del estudio. Las principales razones por las que los conductores dicen ser prosociales en el tráfico son por este orden: para "contribuir a la buena convivencia", "por la seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico" y "para sentirse bien y evitar sentimientos de culpa".

LAS MULTAS LES DELATAN. El perfil medio del conductor prosocial tiene sexo, edad v se puede incluso localizar. Según refleja el estudio de Attitudes, el prototipo de conductor tolerante, respetuoso y cortés es una mujer de 36 a 65 años, con un vehículo familiar (berlina o monovolumen), que no ha sufrido ningún accidente de tráfico ni ha sido multada por aparcamiento indebido en los tres últimos años. Vive en Aragón, Navarra, Cantabria, Asturias o el País Vasco. El perfil del conductor antisocial corresponde a un varón, de 18 a 35 años, preferentemente conductor profesional de un vehículo de carga (camión, autobús, furgoneta...) o en paro, que ha sufrido algún accidente y ha recibido múltiples multas por aparcamiento en los últimos tres años. La Rioja, Comunidad Valenciana y Madrid son los lugares donde más fácilmente les localizaremos.

LOS DE TRÁFICO, ¿DELITOS GRAVES?

En general, los conductores atribuyen

Luis Rojas Marcos:

"SE UTILIZA EL AUTOMÓVIL COMO ARMA"

sevillano aficionado a las motos, dio un repaso a la violencia vial:

La conferencia inaugural de las jornadas de Attitudes corrió a cargo del profe-

sor de psiquiatría de la Universidad de Nueva York, Luis Rojas Marcos. En su

habitual tono coloquial, tan hábil para buscar la sonrisa y la complicidad, este

"Aunque siempre ha existido, como la violencia de género

o el acoso escolar, ahora se le da más importancia por nuestro rechazo creciente a un tipo de comportamiento".

DAR LAS GRACIAS ES LO QUE MENOS NOS CUESTA.

AYUDAR A UN CONDUCTOR EN APUROS. LO QUE MÁS

más gravedad a los delitos de carácter general que a los delitos contra la seguridad del tráfico. Casi la totalidad considera muy graves los delitos contra la libertad sexual y los homicidios. Sólo el 74% considera muy graves los delitos contra la seguridad del tráfico y de éstos, el más grave (para el 91%) es la conducción temeraria poniendo en peligro la vida de las personas. La conducción bajo los efectos del alcohol o la omisión del deber de socorro es muy grave para el 85% y la negativa a someterse a controles lo es sólo para el 65%.

En conclusión, según Fernando Alonso, se necesita "más educación vial, más campañas para fomentar comportamientos altruistas y control de las conductas antisociales a través de legislación y medidas policiales". El Pre-

PERFIL DEL CONDUCTOR **ESPAÑOL**

PROSOCIALES

Muier • 36 a 65 años

Con estudios básicos

Conducen vehículos familiares

Sin accidentes de tráfico

Sin multas por aparcamiento

• De Aragón, Navarra, Cantabria, Asturias y País Vasco



• 18 a 35 años Sin estudios Conductores profesionales Con accidentes de tráfico

Con múltiples multas por aparcamiento

De La Rioja, Comunidad Valenciana y

sidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso, Jordi Jané, en una de las mesas de debate de las jornadas, emplazó a hacerlo todo a la vez, "no se debe perder tiempo en priorizar". El director general de Tráfico, Pere Navarro, afirmó durante la presentación de este estudio, que "la conducta prosocial debe empezar en la propia familia". Respecto a las conductas antisociales, se intenta averiguar qué hay dentro de la cabeza de un infractor. "Necesitamos respuestas. El permiso por puntos, por ejemplo, nos ayuda a acercarnos al infractor para ver qué hay detrás". •



tad para controlarse) y antisociales (que no creen en las reglas)". "Nuestra sociedad fomenta valores que favorecen la violencia: la glorificación del poder y el coche como símbolo de este poder. La celebración de la competitividad, tenemos hambre de

concurso en este país. Y la tendencia a separarnos de los demás, a considerar a los otros como inferiores".

"Resguardados bajo la burbuja del anonimato, a veces se utiliza el automóvil como

LA SEGURIDAD VIAL DE LOS DIABÉTICOS EN "HIPOGLUCEMIA SILENTE"

La diabetes -una enfermedad consecuencia de defectos en la secreción o acción de la insulina que afecta al 4-5% de la población en Europa- no implica necesariamente mayor riesgo de accidente de tráfico, pero algunas de sus manifestaciones -más frecuentes con el paso del tiempo- pueden tener relevancia al conducir: alteraciones visuales propias de la enfermedad, trastomos cardiovasculares y neuropáticos, y el riesgo de sufrir hipoglucemias.

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

a diabetes mellitus es una enfermedad metabólica caracterizada por un aumento de glucemia en sangre, como consecuencia de defectos en la secreción o en la acción de una hormona, la insulina. Se estima que son diabéticas más de 175 millones de personas en todo el mundo y en torno a un 4 6 5% en los países europeos. En los mayores de 60 años este porcentaje es superior al 8%.

Aunque padecer diabetes, en sí mismo, no significa necesariamente tener

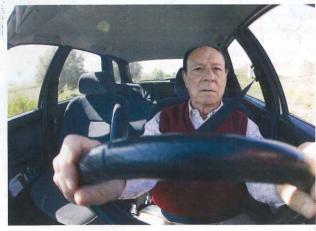
más riesgo de accidente de tráfico, sí es cierto que son frecuentes algunas manifestaciones que pueden tener relevancia a la hora de conducir y que se hacen más frecuentes con el paso del tiempo: la aparición de alteraciones visuales propias de la enfermedad, la existencia de trastornos cardiovasculares y neuropáticos, y el riesgo de sufrir hipoglucemias.

La hipoglucemia puede aumentar el riesgo de accidente, al reducir la atención y la concentración, la capacidad de respuesta e incluso poder originar una pérdida de conciencia.

Quisiéramos hoy destacar una situación, de gran importancia para la seguridad vial, la de un grupo de conductores diabéticos con mayor riesgo de accidente de tráfico. Éste está formado por aquellos que no son capaces de percibir los síntomas de la hipoglucemia o que, siendo conscientes de ella, no toman las medidas adecuadas. Es lo que se denomina "hipoglucemias silentes", y aparecen hasta en un 50% de los diabéticos de larga evolución.

En condiciones normales, cuando el

nivel de azúcar cae por debajo de los niveles de seguridad, aparecen una serie de síntomas que, a modo de mecanismo defensivo de nuestro organismo, nos 'advierten' que el nivel de azúcar en sangre está disminuido. Estos síntomas son: ansiedad, palpitaciones, sudoración, sensación de hambre, temblor, etcétera. Algunos diabéticos, en cambio, debido a las alteraciones que la enfermedad origina en el sistema adrenérgico y colinérgico (sistema neural de control interno que permite que se produzcan síntomas como reacción a distintas situaciones), no tienen estos síntomas o no son capaces de reconocerlos, con el consiguiente riesgo de pérdida de conciencia, atención o retraso en la capacidad de reaccionar por la hipoglucemia existente. Se ha señalado que un 60%



LA HIPOGLUCEMIA

SILENTE ES LA QUE SUFREN AQUELLOS QUE NO SON CAPACES DE PERCIBIR LOS SÍNTOMAS O QUE NO TOMAN LAS MEDIDAS ADECUADAS de los problemas viales relacionados con hipoglucemia están relacionados con este tipo de diabéticos.

¿Cómo evitar los episodios de hipoglucemia? En muchos casos es suficiente con que se ingieran 20 gramos de glucosa o carbohidratos (tabletas, bebidas azucaradas, zumos...). A veces, hay que repetir esta toma a los 15 ó 20 minutos si los síntomas se mantienen o, incluso, es preciso un tratamiento distinto

¿Qué hacer para reducir el riesgo de accidente?

• En primer lugar, es importante procurar el control de la visión y de los problemas neuropáticos.

Asimismo, es recomendable medir la glucemia antes de conducir y participar en programas de educación en los que, además de explicar cómo controlar la enfermedad, se informe del riesgo de sufrir accidentes y de las estrategias que pueden ser tomadas para evitarlos (prescindir de la conducción prolongada, o bajo fatiga o estrés, evitar la conducción nocturna o a horas con baja iluminación, etcétera).

También es conveniente llevar siempre carbohidratos de absorción rápida en el vehículo y, cuando se salga de viaje, no olvidar el medidor de glucemia, inyectarse la insulina con la frecuencia habitual, mantener el horario de comidas y prever las consecuencias para la glucemia de cualquier sobreesfuerzo, incluido cargar el coche cuando salimos de vacaciones. Tampoco se debe conducir entre la inyección de insulina y la comida.

Y lo más importante: si a pesar de todo observa el más mínimo síntoma de hipoglucemia, lo primero ha de ser detenerse donde sea posible con se-

guridad y tomar los carbohidratos, esperando entre 20 y 30 minutos antes de volver a retomar la conducción.

En el futuro, las nuevas insulinas e hipoglucemiantes orales que se vienen desarrollando probablemente inducirán
menos episodios de hipoglucemias. Asimismo, el desarrollo de sistemas de monitorización continua de glucosa podría
ser de extrema utilidad tanto en los conductores profesionales como en aquéllos que presentan la temible hipoglucemia silente de la que hemos hablado. •



LOS "COCHES VERDES" SE MULTIPLICAN

Hasta ahora el comprador español no se había sentido especialmente conmovido por la situación del planeta y tampoco se puede decir que invertía en automóviles ecológicos. El próximo enero, con el cambio en el Impuesto de Matriculación, se puede acelerar la demanda.

Por ello, los fabricantes están

Por ello, los fabricantes están preparados y pondrán en el mercado en 2008 no menos de 50 modelos con tintes ecológicos en sus fichas técnicas.

to, el Toyota "Prius".

Andrés MAS

odo se ha precipitado.
Parece que nuestro planeta se deteriora más
deprisa de lo esperado
y que todavía estamos a
tiempo de arreglarlo.
Hay que pensar que en
España hay 1.600 muertos al año por

contaminación atmosférica, de la que el transporte por carretera es responsable de tres cuartas partes. El Gobierno ya ha anunciado una fiscalidad para el automóvil en función de sus emisiones. Paralelamente, los fabricantes parece que se han puesto de acuerdo para poner en marcha, en muchas de sus ga-

COCHES LIGHT

Estos son las pequeñas modificaciones que van introduciendo los fabricantes para conseguir que sus modelos sean cada vez más ecológicos:

NEUMÁTICOS: Cambian el tipo de neumático. Un ejemplo lo tenemos en los utilizados por el Seat Ibiza "Ecomotive", unos Dunlop específicos de bajo rozamiento y más estrechos que

CAMBIO: Los desarrollos se alargan, los de 3a, 4a v 5a o los de 4ª, 5ª v 6ª en caso de tener esta última. Con ello se consique que el motor vava más desahogado y gaste menos (al menos en teoría).

AERODINÁMICA: Se carenan los bajos para que las piezas que sobresalen no impidan el paso del aire. También se modifica la parrilla delantera o se añade algún elemento aerodinámico extra.

PESO: Se eliminan o sustituven algunos elementos por otros más ligeros. Es el caso, por ejemplo, de la rueda de repuesto que se sustituye por la de 'galleta'.

MOTOR: Se modifica el 'software' de la centralita que controla su funcionamiento para optimizarlo aún más.

ACEITE: Se recurre a un aceite lubricante de una viscosidad específica que ofrece menor resistencia en las piezas internas del motor.

DIRECCIÓN: Se coloca una dirección eléctrica o electrohidráulica que reduce el consumo de energía y por lo tanto el consumo y las emisiones.

FRENOS: Se utilizan los llamados regenerativos, un sistema de recuperación de energía convierte la energía cinética en desaceleración en energía eléctrica utilizable.

INDICADORES: Para ayudar al conductor a conocer cuando es el mejor momento para cambiar o en que lugar del cuentavueltas debe ir la aguja para consumir menos.

STOP-START: Un sistema que cada vez más utilizado, para el motor cuando el coche se detiene en un semáforo y vuelve a ponerle en funcionamiento cuando el conductor pisa el embrague.











de CO₂ por kilómetro recorrido. mas, sistemas, programas o estudios re-Híbridos, eléctricos, de pila de comlacionados con la disminución del consumo y, por tanto, con la reducción de

las emisiones

bustible, movidos por medio de biocombustible, etanol, gas... muchas son las soluciones probadas y muchas también las que se ha demostrado que funcionan satisfactoriamente aunque con poco éxito entre el público;

es decir, mucho ruido pero pocas



TIENEN YA LISTAS SOLUCIONES REALES, INMEDIATAS Y SIN APENAS INCREMENTO DEL PRECIO

nueces... Al menos en España, donde hasta ahora no se tenía verdadera conciencia de lo que suponía tener un coche excesivamente contaminante. Toyota, con su "Prius" híbrido, es la que más fuerte ha apostado en este sentido, la que más ha invertido y mayor éxito ha cosechado. Pero el verdadero futuro en híbrido se encuentra en la combinación de un motor diesel con uno o varios eléctricos. El Grupo PSA dispone ya de un "C4" y un "308" con esta tecnología y asegura que estará listo definitivamente para 2010.

También se ha avanzado mucho en la tecnología de motores eléctricos y se ha dado un paso de gigante en la calidad y durabilidad de las baterías, pero no hay ningún modelo en el mercado con prestaciones y autonomía suficientes.

SOLUCIONES YA. Otra de las soluciones son los biocombustibles. Cada vez más marcas (Volvo, Saab, Opel y Ford son las más implicadas) ofrecen modelos capaces de funcionar con combustibles, aunque queda un importante trabajo de implantación de gasolineras que sirvan este carburante.

Al menos diez marcas tienen ya listas soluciones reales, inmediatas y sin apenas incremento del precio final para rebajar el consumo en algunos de sus modelos sin emplear tecnología sofisticada o de alto coste. Cada fabricante ha bautizado sus actuaciones de una forma determinada. Así encontramos desde el logo "e concept" en Audi hasta el "Efficiency" en Volvo, pasando por el



> Ya hay muchos modelos que funcionan con biocombustible, pero faltan gasolineras que sirvan este carburante.

LAS DESVENTAJAS

Los coches 'verdes' son capaces de cuidar del medio ambiente, pero también vienen acompañados de desventajas. Es el caso de los neumáticos de bajo rozamiento y más estrechos de lo normal, con un peor agarre casi siempre pero sobre todo en mojado por ser más duros de lo normal. Tampoco los desarrollos del cambio más largos nos benefician en España, al contar con una orografía especialmente complicada que dejará pocas veces que se utilice la marcha más larga. Todo sea por la ecología...

"ECO2" de Renault o Dacia, "Bluetec" de Mercedes, "Ecomotive" de Seat, "Bluemotion" de Volkswagen, "ECOnetic" de Ford, "ecoFlex" de Opel o el "Greenline" de Skoda. Todos los

modelos firmados con estos apellidos han sido sometidos a numerosas modificaciones con el fin de mejorar su aprovechamiento energético y su relación

prestaciones-consumos: mejorando la aerodinámica, sustituyendo los neumáticos por otros de baja fricción, alargando los desarrollos del cambio, reduciendo el peso, modificando los parámetros de la centralita electrónica para mejorar el rendimiento, utilizando un sistema de dirección asistida eléctrica, cambiando el tipo de aceite y un largo etcétera.

SE PARARÁ EN LOS SEMÁFOROS. Marcas como Citroën, BMW o su filial Mini, ya se utiliza hace tiempo el sistema 'Stop/Star' (detiene automáticamente el motor cuando el coche se para y lo arranca de nuevo al pisar el embrague). Este sistema lo montará Audi en su "A3" y "A4 eConcept" consiguiendo con un propulsor de 143 caballos, un consumo de 4,9 1/100 km y un nivel de emisiones de sólo 143 gr/km de CO₂. Ford ha anunciado para su "Focus TD-Ci" 1.6 ECOnetic de 109 caballos con filtro de partículas, un consumo medio de 4,3 1/100 km y unas emisiones de

CÓMO CONSUMIR Y **CONTAMINAR MENOS**

Si quiere que le cueste menos cada kilómetro recorrido siga estas recomendaciones:

- 1º Lleve siempre el coche con una buena puesta a punto del motor, incluidos los filtros y el aceite.
- 2º Aproveche las marchas largas en ciudad. Aunque no lo crea, si su coche tiene menos de cinco años, el sistema de invección de su motor le permitirá circular en 4ª ó 5ª velocidad a 60 o menos km/h. No ponga punto muerto para llegar al semáforo con la inercia, deie la marcha engranada v llegue sin acelerar, simplemente, reteniendo con el motor y frenando menos.
- 3º En autovía y autopista circule con



las ventanillas cerradas y mantenga una velocidad constante sin altibajos.

- 4º Lleve controlada la presión de los neumáticos, además de evitar el peligro de un reventón consumirá menos v las ruedas le durarán más.
- 5º Cuando suba una pendiente engrane la marcha adecuada que será una o dos menos de la que lleva cuando circula llaneando.

CO2 de 115 gr/km. Renault ya comercializa su nuevo "Laguna" con un motor 1.5 dCi de 110 caballos con un consumo de 5,1 1/100 km. y 136 gr./km. de emisiones. Dentro del grupo Volkswagen, Seat ha decidido vender finalmente su "Ibiza ECOmotive", un modelo con 99 gr/km. de emisiones y 3,8 1/100 km. De consumo, características similares al "Polo Bluemotion" o al Skoda "Fabian Greenline".

En definitiva, las marcas han respondido con celeridad a las exigencias del mercado, solucionado por la vía más sencilla este momento de transición, previo a un futuro en el que se multiplicará la oferta de modelos híbridos diesel/eléctricos.





Renault "Logan Eco2"

CARACTERÍSTICAS

Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia máxima: 150 CV a 4,000 r.p.m. CARBURANTE:

Gasoil **EQUIPAMIENTO DE** SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales, laterales, tórax v de cabeza delanteros. Airbags laterales traseros. ABS con repartidor de frenada EBV v sistema de asistencia a la frenada SAFE, ESP, Entre otros. Opción: Airbags tórax traseros (308 €). Entre otros

DIMENSIONES:

4,70 mts. (long.) 1,81 mts. (anc.) 1,45 mts. (alt.) Maletero: 462 litros. CONSUMO:

Urbano, 7.8 I./100 km. Carretera, 5,1 I./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO ****

PRECIO: Desde 26.430 €.

CARACTERÍSTICAS

Cilindrada: 1.248 c.c.

Potencia máxima:

75 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasnil

EQUIPAMIENTO DE

SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales

v laterales delanteros, ABS

con EBD. Entre otros.

DIMENSIONES:

3,55 mts. (long.) 1,63 mts.

(anc.) 1.49 mts. (alt.)

Maletero: 185 litros.

CONSUMO:

Urbano, 5,3 I./100 km.

Carretera, 3.6 I./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

PRECIO: Desde 12.500 €

AUTOPISTA

RENAULT LAGUNA 2.0 DCI





Potencia: Estabilidad:8

Elasticidad:8,5 Acabado. Habitabilidad:7 Cambio: Suspensión:8 Maletero: Velocidad punta:8 Frenos: Confort: Aceleración:8 Dirección: Consumo: Ruedas: Instrumentación:8 Equipamiento:8,5 Sonoridad:

NOTA MEDIA: 7.9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7.8.

COMENTARIO.- En esta nueva generación del Renault "Laguna" -la tercera- se ha hecho mucho hincapié en dos aspectos; seguridad v calidad. Para el primero se ha

> trabajado para hacer que en carretera ofrezca un comportamiento dinámico de primer orden con el que poder disfrutar de su conducción con un margen de seguridad muy alto. Además, se han introducido meioras en prácticamente todos los puntos que afectan a la se-

guridad, tanto activa como pasiva. Para el segundo, han mejorado lo bueno de la anterior generación y han arreglado aquello que no cumplía con las exigencias. Su estética, como algunas de las últimas realizaciones de la marca, tiene seguidores y, también, detractores. Su frontal 'no dice nada' y la trasera recuerda a otros modelos de la competencia. En su interior se ha trabajado, y bien, para que todos los materiales a la vista ofrezcan una alta calidad visual; se han reubicado algunos mandos -como el freno de estacionamiento eléctrico- y recibe elementos como la indicación de cambio óptimo de marcha en el cuadro de instrumentos, como una ayuda para reducir el consumo y la contaminación.



www.renault.es

COCHE ACTUAL





- Comportamiento
- Consumos ajustados

Dimensiones plazas traseras

Rumorosidad mecánica

Estética:9	Potencia:7	SEGURIDAD:
Acabado:8	Elasticidad:7	Estabilidad:7,5
Habitabilidad:7	Cambio:	Suspensión:7,5
Maletero:	Velocidad punta:7.5	Frenos:
Confort:	Aceleración:7	Dirección:8
Instrumentación:8	Consumo:	Ruedas:
Equipamiento:7,5	Sonoridad:7,5	Luces:8

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

FIAT 500 1.3 JTD

COMENTARIO.- Con un diseño moderno y elegante pero con claras reminiscencias del modelo original, el nuevo Fiat "500" se caracteriza por sus reducidas dimensiones (3,5 metros de longitud) que le permiten ofrecer en ciudad altas dosis de manejabilidad, moviéndose entre el tráfico con mucha soltura v sintiéndose foco de atención. Muestra, además, una alta calidad de realización y una gran presencia en su conjunto, con un interior muy elaborado en su diseño y muy cuidado en su terminación... y en su equipamiento. La posición de conducción resulta muy confortable, a pesar de que el volante sólo se regula en altura, por la amplitud disponible y el diseño de los asientos. Detrás hay poco espacio longitudinal, por lo que su verdadera utilidad está reservada a niños o personas de talla media. La plataforma empleada es la del "Panda", aunque revisada y adaptada, con algo más de potencia y una curva de par mejorada para proporcionar una mejor respuesta a muy bajo régimen. En ciudad su consumo es mínimo, y en carretera permite moverse a buen ritmo dentro de las limitaciones de sus 75 CV. ◆

www.fiat.es

AUTOFÁCIL

COMENTARIO. - La marca alemana ha renovado su modelo más vendido en España, el "Clase C". Su concepto básico no varía: sigue siendo un Mercedes 'como los de toda la vida', una tradicional berlina con carrocería de cuatro nuertas -mide 4,58 metros, seis centímetros más que el anteriorque, eso sí, permite 'personalizar' su diseño frontal con

una imagen más deportiva eligiendo el acabado 'Avantgarde' -2.365 euros más-. En su interior, destaca más por la buena cali-

dad de sus acabados que por su espacio, pues la plaza central trasera es muy incómoda para que viajen tres adultos; en cuanto al maletero, sus 475 litros le sitúan en la media del segmento. También añade un equipamiento opcional mayor, pero de serie sique ofreciendo tan sólo lo justo para un modelo que no es barato. En marcha, y si nos centramos en la versión más vendida -220 CDi de 170 CV-, el "Clase C" sique siendo un modelo cómodo, bien insonorizado y sencillo de conducir... Pero sin la agilidad de un BMW "Serie 3". El motor tiene una respuesta suave y muy agradable, con unas prestaciones muy buenas. Por consumo, sus 5.9 l/100 km de media le sitúan en la media de las berlinas diesel de esa potencia.

Estética:7 Acabado: Habitabilidad:6 Maletero:7 Confort: Instrumentación:7

Velocidad punta:8 Aceleración:8 Consumo:7 Sonoridad:

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO Dirección:6 Ruedas:6

PRECIO: Desde 36.800 €

CARACTERÍSTICAS

Cilindrada: 2.148 c.c.

Potencia máxima:

170 CV a 3.800 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasoil

EQUIPAMIENTO DE

SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales

v laterales delanteros.

Airbag de rodilla.

Windowbags (airbags de

cortina). ESP, que incluve

ABS, ASR v BAS, Anclaje

ISOFIX sillitas infantiles .

Entre otros.

Opción: Airbags laterales

traseros (472 €). PRESAFE

(465 €). Entre otros.

DIMENSIONES:

4,58 mts. (long.) 1,77 mts.

(anc.) 1,44 mts. (alt.)

Maletero: 475 litros.

CONSUMO:

Urbano, 7,9 1/100 km.

Carretera, 4,7 I/100 km.

★★★☆☆

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:

Cilindrada: 1,997 c.c.

Potencia máxima:

136 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:

Gasoil

SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales

delanteros. Airbags

laterales. Airbags laterales

de tórax delanteros.

Airbags de cabeza, ESP +

ASR. ABS + Asistencia al

frenado de emergencia.

Entre otros.

DIMENSIONES:

4,27 mts. (long.) 2,04 mts.

(anc.) 1,50 mts. (alt.)

Maletero: 430 litros.

CONSUMO:

Urbano, 7.2 I/100 km.

Carretera, 4,5 I/100 km

MERCEDES G220 CDI



- Acabados
- Respuesta del motor



Equipamiento:5

- No es de los más habitables
- Precio elevado
- Equipamiento de serie

Potencia:7 Estabilidad:8 Elasticidad Cambio: Suspensión:9 Frenos:6

NOTA MEDIA: 7.1 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7

COMENTARIO.- Basado en una plataforma idéntica a la del "307" pero con ligeras modificaciones en flexibilidad de muelles y amortiguadores, el "308" aporta, sin embargo, una estética modificada con tiento muy cercana a la de modelos de éxito como el "207" ó "407". En el interior, el "308" también aporta frescura v

www.mercedes-benz.es

MOTOR 16

buen hacer con un diseño del salpicadero más moderno y elegante y un nivel de acabado superior. Algunos detalles, no obstante, empañan el resultado final como los descuidados remates del maletero, una plaza central trasera incómoda, un tapón de gasolina que hay que abrir o cerrar con llave o una rueda de repuesto de

emergencia, cuando Peugeot siempre había sido partidaria de un tamaño normal. Afortunadamente, ofrece una estabilidad elogiable, aunque aún lejos del equilibrio alcanzado por rivales con eie trasero multibrazo más eficaz (mantiene el eie semi-independiente), un motor HDi portentoso que anda mucho, gasta poco y con una seguridad incrementada. Además, el acabado 'Premium' cuenta con una muy competitiva relación precio-equipamiento-potencia. Y todo ello aderezado con una potencia de 136 caballos silenciosos pero con mucho carácter. •

www.peugeot.es

PEUGEOT 308 2.0 Hdi





- Precio y equipamiento competitivos
- Motor silencioso y con carácter
- Nueve airbags, incluido el de rodilla



► Rueda de repuesto de emergencia

Plaza central trasera incómoda

► Tapón de gasolina con llave

NOTA MEDIA: 8,0 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7.7.

Estética:8 Acabado:6 Elasticidad8 Habitabilidad:7 Cambio:8 Maletero: Velocidad punta:8 Confort:8 Aceleración:8 Instrumentación:8 Sonoridad:

Potencia:

SEGURIDAD Estabilidad:8 Suspensión: Frenos:9 Dirección:8

Ruedas:6

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

**** PRECIO: Desde 22.000 €.

LOS ESTRENOS DE 2008





> Seat "Ibiza".

Tres serán los segmentos que reciban los estrenos más esperados en 2008. En utilitarios 'aterrizará' el nuevo Seat "Ibiza". Con una longitud de más de 4 metros y mayor ancho de vías, gana presencia, pero también -así se espera-, meiora su estabilidad. Con un 12% más de rigidez en la carrocería v construido con aceros de mayor calidad, se presentará a finales de mayo. Otra novedad, aunque de llegada más alejada en el tiempo, es el Audi "A1", que compartirá plataforma con el "Ibiza".

COCHE DEL AÑO

2008 EN EUROPA, EN

EL TERCERO MÁS

"MONDEO".

VOTADO FUE EL FORD

EL FIAT "500" HA SIDO

En los compactos (los más vendidos) se esperan tres modelos muy interesantes. Por un lado. ELEGIDO COCHE DEL AÑO el "Logan" de 5 puer-SEGUNDA POSICIÓN HA tas, que es-QUEDADO EL MAZDA "2" Y trena estéti-

ca y acorta su

tamaño, para

ofrecer un modelo de baio coste (poco más de 8.000 euros) mucho más atractivo, pero con las características que le han hecho triunfar. También se renueva el superventas de Renault, el "Mégane", con una estética muy diferenciada e incluso más conservadora. Y por fin, los

cambio radical en su estética, ni siguiera profundo. Las modificaciones llegarán más desde el interior y a nivel técnico. Por último, habrá interesantes novedades en un segmento en constante crecimiento: los todocamino. En 2008, el cliente tendrá podrá elegir entre

el nuevo Ford "Kuga", el Renault "Koleos" o el Volvo "XC60", además del va presentado Volkswagen "Tiguan.

Andrés MÁS Retoque fotos: P. FERNÁNDEZ





CON CUATRO RUEDAS

Se llama "Tesseract" y es el último prototipo presentado por Yamaha. Esta moto de cuatro ruedas es capaz de leer las líneas de la carretera y, cuando entiende que se aproxima una curva, se inclina por sí sola hacia el lado correspondiente. Además, monta una mecánica híbrida, con un motor de gasolina

de 2 cilindros al que se ha acoplado un motor eléctrico sin emision e s conta-

PROHIBIDO DORMIRSE

Una señal de alarma avisa al conductor si presenta síntomas de que se está durmiendo. Es el última proyecto de Volkswagen. Una pequeña lente colocada a la altura de los ojos del conductor es capaz de registrar los parpadeos y demás movi-

mientos que van realizando los ojos. Además, analiza circunstancias como frenadas intempestivas. movimientos ilógicos del volante... Actúa de día y de noche.



HABLAR CON EL **SEMÁFORO**

BMW está trabajando en el desarrollo de un sistema que permite al coche comunicarse con los semáforos. Este evalúa la fase del semáforo (verde, ámbar o rojo) y la situación específica del punto donde se encuentra el vehículo, si es una intersección, los coches que le rodean... El sistema avisa al conductor para que tenga tiempo de frenar suavemente, le aconseia sobre la velocidad a la que debe aproximarse e, incluso, le alerta si existe riesgo de que se 'pase' el semáforo en rojo.

ALONSO: LO QUE DIJERON NUESTROS EXPERTOS...

En el número 183, dedicamos un amplio reportaje al Mundial de Fórmula-1 centrado en la figura de Fernando Alonso, Tres expertos, Joan Villadeprat. Antonio Lobato v Luis Pérez-Sala, analizaban, para nuestros lectores, sus posibilidades, sus rivales v

¿Volverá a Renault? ¿Recalará en

Red Bull? Parece que Ferrari le hará

esperar un año... Al cierre de esta

edición. Alonso estaba aún buscan-

do equipo. La tempora-

da ha terminado con

divorcio. Nada hacía

presagiar, cuan-

do Alonso y

McLaren rea-

lizaban su

presentación

en Valencia, que los grandes ri-

vales del asturiano estarían en su

propio equipo: el gran jefe, Ron

Dennis, y su compañero, Lewis Ha-

milton. Fernando Alonso no pudo

cumplir su sueño de proclamarse campeón del mundo por tercera vez.

y fue el finlandés Kimi Raikkonen, al

volante de Ferrari, quien se llevó el

título y su escudería, el Mundial de

los cambios que tendría que vivir. Les preguntamos, entre otros temas, por su compañero Lewis Hamilton, entonces un desconocido. Estas fueron sus opiniones. Juzquen ustedes. Pero quien más se acercó fue Luis Pérez-Sala.

JOAN VILLADEPRAT

"A Alonso ni le beneficia ni le perjudica. Pero para el equipo hubiera sido más positivo contar con un equipo más experimentado si quiere luchar por el campeonato de constructores".

ANTONIO LOBATO

¿VOLVER A EMPEZAR?

"Todos pensamos que sería mejor De la Rosa. Hamilton no deja de ser, pese a su talento innegable, un aprendiz".

LUIS PÉREZ-SALA

"Es meior tener como compañero a un piloto experto. te avuda más v asume mejor el papel de segundo y no es tan rival. Sus 🍇 🔤 errores, más que a Alonso, perjudicarán al equipo".

Seat Ibiza

Renault Megane

Ford Focus

Citroën C4

Peugeot 207





Volkswagen Golf



Seat León





LOS FABRICANTES

1	RENAULT	13.390
\wedge	CITROEN	11.769
	SEAT	11.767
*	PEUGEOT	10.108

VOLKSWAGEN 10.065

FORD FORD 9.673 (OPFI 8.837

(1) TOYOTA 6.292

BMW 5.546 QQQQ AUDI 4.935

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



Kimi Raikkonen.

EL PERSONAJE

Constructores, Continuará,

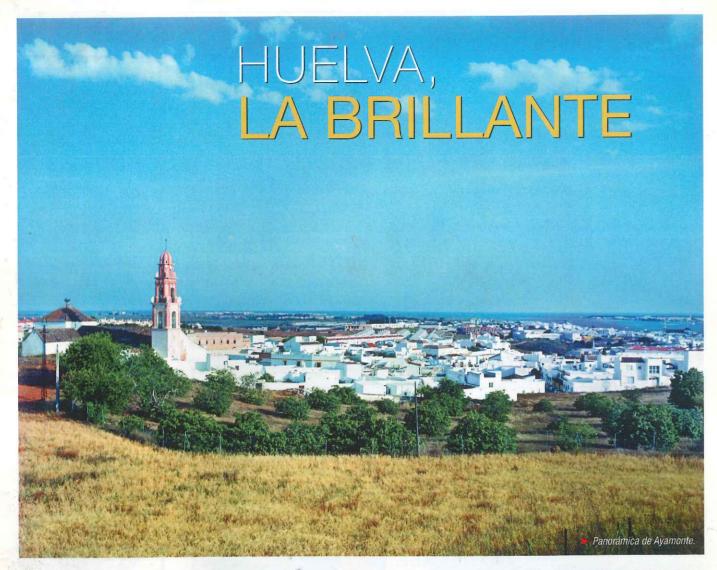
FERNANDO ACEBRON es el nuevo director técnico de ANFAC. en sustitución de Carlos Mataix. Ingeniero industrial.

era el responsable del Área de Transporte y Movilidad. Además, es el representante de ANFAC en diversas asociaciones internacionales y profesor en las Universidades Carlos III v Politécnica de Madrid.

ANIVERSARIO DE LA INUGURACIÓN DE LA PLANTA DE **OPEL EN FIGUERUELAS** (ZARAGOZA). Desde entonces, allí se han fabricado más de 9 millones de coches ("Kadett", "Corsa", "Astra", "Meriva", "Combo" y "Tigra"). Es la planta más grande de General Motors en Europa y actualmente tiene 8.000 empleados. ¡Felicidades!

Se acaba de cumplir el 25

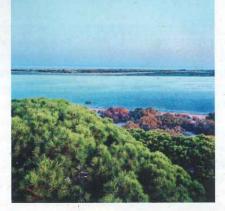
> Ron Dennis v Lewis Hamilton.



Huelva alardea con razón de su luz. Y no sólo material, nacida de su sol andalusí, sino luz iluminadora de rutas vírgenes.

Cristóbal Colón encontró en un modesto monasterio franciscano la inspiración

para emprender camino hacia lo desconocido y regresar con el éxito de haber encontrado un nuevo continente. De Huelva partieron las tres Carabelas. Y en Huelva se quedó el espíritu del Descubrimiento. Hoy, superados cinco siglos, esta tierra continúa fiel a sus principios, tendiendo al foráneo su mano de hienvenida



bienvenida. > Playa de El Rompido.

Gorka ZUMETA

uestro recorrido comienza en Palos de la Frontera, punto de partida de las tres Carabelas que armó Cristóbal Colón, por mandamiento de los Reyes Católicos. Precisamente en su iglesia,

Católicos. Precisamente en su iglesia, dedicada a San Jorge, de estilo gótico mudéjar, con rico artesonado y espectaculares nervaduras en sus bóvedas, se dio lectura a la carta dictada por los monarcas, ordenando poner en marcha la expedición. Muy cerca del templo se sitúa el parque de La Fontanilla, fuente que abasteció de agua a las tres Carabelas. Es recomendable visitar la Casa Museo de Martín Alonso Pinzón, para acercarse al primer viaje a las Indias de la mano de los recuerdos de esta familia.

Metidos ya en la 'Ruta Colombina', una pequeña carretera comarcal, la H-624, que discurre entre lagunas y fresas,

nos acerca a La Rábida, situada sobre un cerro desde el que se divisa la Punta del Sebo, que aloja el monumento a Co-lón, erigido en 1927. El Monasterio de La Rábida fue testigo de las esperanzas y miedos del Almirante. Entre sus paredes, dio forma a su expedición. Hoy, los pocos franciscanos que lo guardan lo muestran con cariño al visitante. La iglesia atesora retablos de gran valor artístico y un espléndido artesonado. En una de sus capillas se venera a Santa María de La Rábida. Su Museo Colombino constituye otra visita obligada. En La Rábida se encuentra el Muelle de las Carabelas, donde recalan réplicas exactas de la Pinta, la Niña y la Santa María, y una completa exposición sobre el Descubrimiento, que pueden visitarse, previo pago.

ENTRE EL TINTO Y EL ODIEL. Desde La Rábida, y a través de la N-442, atravesando el puente sobre el río Tinto, llegaremos a la capital. Huelva se sitúa entre las desembocaduras de los ríos Odiel y Tinto y, a pesar de que no enamora a primera vista, hay que pasearla para adentrarse en sus innumerables encantos, como su casco viejo, dispuesto en torno a la plaza de las Monjas; la iglesia de la Concepción; la Catedral de la Merced -que acoge a la patrona, la Virgen de Cinta-; y la iglesia de San Pedro -erigida sobre una antigua mezquita-. Pero lo que llama más la atención de esta ciudad, que tuvo que reconstruirse en 1755, tras el terremoto de Lisboa, es su vitalidad, su actividad y su ambiente. El comercio hay que buscarlo entre las calles Concepción y Berdigón y el ambiente, en los alrededores de las plazas de la Merced, junto a la Catedral, y del Dos de Mayo, así como en las calles Isaac Peral y José Antonio.

Tras visitar Huelva, la N-497 nos llevará a la carretera costera HV-4112 en dirección a Cartaya. Pasado el pueblo, y a través de la N-431, llegamos a Lepe. El pueblo con más chistes de España es uno de los más coquetos. Sorprende al visitante, que no espera encontrar un pueblo tan cuidado. Atención a su iglesia parroquial de Santo Domingo de Guzmán, a la Capilla de San Cristóbal y a la Torre de El Catalán.

En Lepe, tomamos dirección a La Antilla y, tras un cambio de sentido, se enfila, pocos metros después, el vial a El Terrón, pequeña aldea de pescadores que alberga el Centro de Interpretación y el aula marina del Paraje Natural de las Marismas del Río Piedras y Flecha de El Rompido. Aquí los amantes de la naturaleza disfrutarán de un pequeño

> Vista exterior (arriba) y del claustro (derecha) del mo-PLAZA DE LAS MONJAS PALOS DE LA FRONTERA MVSEO ISLANTILLA El tráfico La ruta sale de Palos hacia La

paraíso. Tras la visión general del conjunto, en Nueva Umbría pueden aparcar el coche e iniciar un recorrido por la barra de arena. A partir de aquí, iremos de sorpresa en sorpresa. Una delicia de paisaje. En verano, por la tarde un barco turístico recorre el estuario en aproximadamente unas dos horas.

Dejando atrás El Rompido, una carretera local que bordea la costa acerca a La Antilla e Islantilla, dos centros turísticos sin apenas interés, a las playas de La Redondela, la Casita Azul y del Hoyo, hasta llegar a Isla Cristina, villa marinera y marismeña. Enseguida divisamos su iglesia de Nuestra Señora de los Dolores. Si buscamos su playa de la Gaviota, en la Punta del Caimán, deberemos atravesar a pie su espectacular

La ruta sale de Palos hacía La Rábida por la H-624, que está en buen estado, aunque con alta intensidad de tráfico.

- Luego, hasta Huelva la N-442, vía de cuatro carriles, con mucho tráfico pesado.
 La A-497, autovía que comunica Huelva con la zona de playa tiene buen firme y vías de servicio.
- vías de servicio.

 La HV-4112, con curvas suaves y arcenes pequeños, lleva a Cartaya, donde se enlaza con la N-431, con pavimento en buen estado, lleva a Lepe y Ayamonte.
- En el puente sobre el río Piedras (p.k. 113,200) debe estar atento: la vía se estrecha y la intensidad del tráfico es alta.
- Por último, en la travesía de Lepe, la intensidad del tráfico es elevada y, especialmente en verano, se originan importantes retenciones, por lo que conviene extremar la precaución.



puente de madera. Si el interés se centra en descubrir los orígenes marineros de la población, deberemos acercarnos al puerto, donde tienen su amarre más de doscientos pesqueros. No en vano Isla Cristina es una de las primeras lonjas de España en volumen de capturas frescas. El puente Infanta Cristina nos acerca al astillero donde se construyeron las carabelas réplica de La Rábida y, un poco más adelante, a través de una pasarela de madera, divisamos las salinas.

La misma carretera desemboca en la N-431, que nos acerca a Ayamonte, final del recorrido. Antes, el curioso podrá visitar el Cocodrile Park, un zoo familiar de reptiles que acoge 300 ejemplares, entre cocodrilos, aligatores y caimanes.

Ayamonte es una población monumental. La oficina de turismo se encuentra en la Casa Central, que data de 1761. Visitaremos la iglesia de la Virgen de las Angustias -patrona y alcaldesa

> Playa Punta del Caimán. Isla

perpetua de Avamonte-, el Museo e iglesia del Convento de San Francisco y el palacio del Marqués de Ayamonte, con visita concertada en la oficina de turismo. Es recomendable tomar uno de los barcos turísticos que recorren el Ĝuadiana, desde los que incluso se avistan delfi-

nes. Nadie que visite Ayamonte debe marcharse sin visitar La Villa, el casco antiguo, presidido por la torre de la Parroquia del Salvador, y el Parador Nacional, cuyas vistas sobre el Guadiana y el puente internacional que une con Portugal son magníficas.

Huelva es, sin duda, mucho más. Otros pueblos como Niebla -viaje en el tiempo al siglo XV-, Mazagón o Moguer -patria chica de Juan Ramón Jiménez- son reclamo suficiente para tomar la ruta oriental, sin olvidar su gran joya natural: el Parque Natural de Doñana, altar a la biodiversidad y al profundo respeto por la Naturaleza.

EL DESCUBRIMIENTO NACIÓ EN HUELVA

El 3 de agosto de 1492 partió la pridesde Palos de la Frontera. Colón lo había conseguido, pero no había sido fácil. Abatido, desilusionado y deprimido por el escaso éxito de sus gestiones, Colón recaló en 1485 en el Monasterio de La Rábida, donde confesó sus planes a Fray Antonio de Marchena. La conversación cambiaría radicalmente la suerte del Almirante. Fray Antonio le recomen-dó a Fray Hernando de Talavera, confesor de Isabel I de Castilla, y le abrió las puertas de la Corte. Al año siguiente, la reina recibía a Colón en audiencia. El encuentro no fue el definitivo. Colón lo siguió intentando, en Portugal y ante el duque de Medinaceli. La reina, al ente-

rarse, mandó llamar al navegante y prometió que Castilla se ocuparía de la em-presa, pero no antes de reconquista Granada. Una compleja negociación entre la reina y el Almirante retrasó la par tida. Por fin, en abril de 1492 se firma-ron las Capitulaciones de Santa Fe. Co-lón partiría con tres carabelas desde Palos de la Frontera. Cuando Colón llegó a Palos, encontró la oposición de los veci-nos, que desconfiaban de él. De nuevo los frailes del monasterio intervinieron. Fray Juan Pérez y Fray Antonio de Mar-chena le presentaron a Martín Alonso Pinzón que no sólo desbloqueó el reclu tamiento y se incorporó a la tripulación de la primera expedición, sino que la fi-nanció con su hacienda personal.

Dónde comer

Iqual que oferta hotelera, el visitante encontrará variedad y amplia gama de precios. CASA RUFINO (Av. Playa Central, s/n. Isla Cristina. Tel.: 959 33 08 10); calidad, originalidad y humor en la cocina: atención al menú degustación 'tonteo', que incluye 8 pescados con 8° salsas, LA PARRA (Candilejas, 12. El Rompido-Cartava. Tel.: 959 39 90 37): pescados en su punto, con buen dominio de la plancha. Repostería propia.

FARQUEO (Glorieta de las Canoas. Muelle de Levante. Huelva. Tel.: 959 25 26 90): cocina moderna v de autor, con raíces autóctonas: buenos pescados v también derivados del cerdo ibérico. PORTICHUE-LO (Vázquez López, 15. Huelva. Tel.: 959 24 57 68): bar restaurante céntrico con buenas tapas, de ambiente rústico, que prepara buenas carnes v derivados del cerdo ibérico. LA PLAZUELA (Lafuente, 40. Aliaraque. Tel.: 959 31 88 31): excelentes pesca-

co Para sibaritas, EL BO-DEGÓN (Rábida, 46, Palos de la Frontera, Tel.: 959 53 11 05): situada en unas antiquas bodegas, conserva el estilo rústico, la afición por los vinos y presenta una huena cocina de mercado, EL PARAÍSO (Ctra. Huelva-El Portil, km. 11,5. Punta Umbria. Tel.: 959 31 27 56): uno de los grandes de la provincia. con frituras y quisos excelentes con el nescado como bandera. Atención go-

Dónde dormir



No tendrá el vihabitual de esta cadena. CARTAYA: AC NUEVO POR-TIL GOLF **** (Urb. Nuevo Portil, s/n. Cartaya. Tel.: 959 52 82 40) Diseño colonial frente al mar bien situado y con el buen servicio de la cadena. FUER-TE EL ROMPIDO **** (Ctra. H-1114 Cartaya-El Rompido. km.8. El Rompido. Tel.: 959 39 99 29). Al abrigo del Parque de río Piedras, en sólo dos años ha encontrado su hueco. HUEL-VA: NH LUZ HUELVA **** llanos marcan su persona-(Alameda Sundheim, 26. lidad; campo de golf propio. PARADOR **** (Av. Huelva, Tel.: 959 25 00 11) Constitución, s/n. Aya-Moderno, funcional, bien monte. Tel.: 959 32 07 situado junto al palacio de congresos y la estación. 00). Moderno y algo anodino, pero con la calidad ISLA CRISTINA: PUERTO

ANTILLA GRAN HOTEL **** (Av. Islantilla, s/n. Islanti-Ila. Tel.: 959 62 51 00). Gran compleio de estilo andaluz, en primera línea de playa, especializado en familias, LA RÁBIDA, HOS-TERÍA DE LA RÁBIDA (Castellar, 24. La Rábida, Tel.: 959 22 09 60). Si sus preferencias se decantan por el turismo rural, no muy extendido por la ruta. Junto al Monasterio, con excelentes a los estuarios de los ríos Tinto v Odiel., LOS REMEDIOS (Plaza Caidos, 2. Aljaraque. Tel.: 959 31 80 74). A 6 kilómetros de Huelva, casa de alquiler completo, en el centro del pueblo, hasta 8 personas.

Más información

CÓMO LLEGAR: Desde Extremadura, por la N-435;

España, lo mejor es llegar hasta Sevilla v desde allí por A-49. Para más información:

www.diphuelva.es www.playasdehuelva.org y www.huelva-info.com

LA pluma

VIAJE A LA TRANSPARENCIA



ocos gestos demandan menos energía que levantar uno o dos milímetros el pie del acelerador. Con tan minimalista gesto también se moverá, aproximadamente dos centímetros, la aguja del marcador de velocidad. Imaginemos que, en concreto, bajamos de los demasiado consentidos 130 km/h a los obligatorios 120.

A partir de ese momento, se pone en marcha una cadena de beneficios

que recorre la totalidad del planeta. Nuestro viaje acabará dos minutos más tarde -por cada cien kilómetros recorridos-, pero en paralelo también se habrá puesto a viajar el hoy más crucial empeño de la Humanidad: el que ineludiblemente debemos emprender hacia la recuperación de la

Entre las encadenadas delicias de este efecto mariposa positivo podemos descubrir que habrá aumentado nuestra seguridad personal. Que no nos veremos obligados a subir hasta 140/150 para cualquier adelantamiento. Que nuestro esfuerzo puesto en la atención será algo menor, con las positivas consecuencias en el corazón y sistema nervioso. Se apreciará mejor todo lo que pasa a nuestro lado. Cabe incluso que el paisaje se convierta un poco en pasajero y no en difuminada irrealidad. Pero, sobre todo, se pondrán en marcha mejores relaciones entre

el motor de nuestro vehículo v el combustible universal que es el aire. Estaremos, es más, ahorrándole algo de opacidad y la consiguiente fiebre a la atmósfera. Porque esos raquíticos diez kilómetros menos de velocidad por hora reducirá la contaminación por CO₂ en casi un 10%. Si, en un gesto mucho más amistoso todavía, los demasiados que normalmente se desplazan a 150 decidieran cumplir la ley, el ahorro alcanzaría ya quisieran conseguir los gobiernos de cara al imprescindible cumplimiento del protocolo de Kioto.

Porque el transporte destaca como primer contaminador de los aires. De hecho su responsabilidad roza el 50% del total de emisiones de CO₂ en varios países, quedando en tan sólo el 40% en los que han mejorado



JOAQUIN ARAÚJO

ESCRITOR Y NATURALISTA

sus relaciones con la atmósfera. De ahí que no quepa eludir la concreta incidencia de cada uno de los automóviles en la seria amenaza que sobre todo lo viviente se cierne por el

cambio climático.

Un cordón umbilical une todos y cada uno de los artefactos que usamos en nuestra vida cotidiana con la condición esencial de los aires. Se trata de no incrementar la actual incapacidad de lo espontáneo para controlar el bulímico gasto de energía que conlleva nuestro modelo energético.

Nosotros y nuestros motores.

Nosotros y nuestras comodidades.

Nosotros y nuestras industrias.

Nosotros y nuestra salud.

Nosotros y nuestra seguridad... respiramos.

Respiramos el combustible esencial de la práctica totalidad de los seres vivos, es decir, el oxígeno.

Respiramos a la placenta del mundo, porque la atmósfera no sólo es alimento, sino también amparo, un escudo que repele las radiaciones asesinas.

Respiramos un vehículo, porque los aires son el camino y el escenario de los climas, que, a su vez, son los fundadores de toda la vida en este planeta.

Respiramos ese lábil, leve e imprescindible elemento esencial que nos envuelve. Ese que acomete la esencial tarea de asegurar la continuidad de la vida.

Por si todo esto fuera poco, queda por vislumbrar la más directa, contundente y fértil ayuda que podemos obsequiar a la transparencia. Sería la derivada de acordarnos de que somos la mejor máquina. Si comparamos la eficiencia energética de un automóvil de gama media con nuestro propio organismo, éste gana por goleada. El músculo es algo así como siete veces más eficiente que la mecánica ac-

cionada por los motores de explosión y los combustibles fósiles. Acaso sea oportuno recordar a Walt Whitman: "El tendón más pequeño de mis ma-

> na". Resulta, pues, excelente la relación entre la energía somática y la Naturaleza. Por desgracia se camina poco y cada día se trabaja menos

nos avergüenza a toda la maquinaria moder-

con la fuerza limpia de nuestro propio cuerpo, que, por cierto, son dos de aproximadamente el 30%, cifra que "OLVIDAR QUE LA MEJOR las fuentes de salud más reputadas, para nosotros mismos y para el entorno. Lo recuerdo porque, acaso, lo más incoherente de lo que sucede sea el olvidar que la mejor energía la llevamos puesta como la piel. Lo que fomenta la suprema torpeza de que casi la mitad de las utilizaciones diarias del automóvil en un país como el nuestro sea para recorrer menos de tres kilómetros.

ENERGÍA LA LLEVAMOS BAJO LA PIEL FOMENTA LA TORPEZA DE QUE CASI LA MITAD DE USOS DEL COCHE SEA PARA RECORRER MENOS DE TRES KILÓMETROS"

JAVIER CÁMARA

ACTOR

Javier Cámara, que acaba de estrenar "La Torre de Suso", un trabajo con parte del equipo de "Siete Vidas", la serie televisiva que le encumbró, es un conductor al que costó sacarse el permiso. Pero se define como "muy prudente y muy concienciado con el peligro del alcohol". Además, cree que debe haber una línea que, cuando se sobrepase, tenga sus consecuencias.

Emmanuel ZOCO
Fotos: Paul Alan PUTNAM

l actor Javier Cámara acaba de estrenar, junto a Gonzalo de Castro y Malena Alterio, "La torre de Suso", debut en la dirección de Tom Fernández. Parte del equipo de la película eran viejos

conocidos gracias a la serie "Siete vidas", desde donde Cámara saltó al cine para trabajar con Pedro Almodóvar en "Hable con ella". Después vinieron, entre otras, "Torremolinos 73", "La vida secreta de las palabras" y "Alatriste. Ahora se encuentra en pleno rodaje de "Los girasoles ciegos", de José Luis Cuerda, basada en la novela de Alberto Méndez. Conductor desde hace un año, el actor confiesa que ha tardado tanto en sacarse el carné "porque es muy difícil y lo había ido dejando. Eso sí, ahora conducir me parece el mayor placer del mundo". Lo puede hacer sin

que le reconozcan, a diferencia de cuando se estaba sacando el permiso: "Al principio debía ser un escándalo, pero actualmente paso muy desapercibido".

- ¿Cómo se define como conductor?

- Soy apasionado. Voy feliz, me encanta ir conduciendo solo con música en el coche. Es de las pocas veces que estoy solo y me gusta.



También soy muy prudente y estoy muy concienciado con el peligro del alcohol: si me voy de cena, nunca cojo el coche, siempre en taxi, y con el cuidado del medio ambiente, por lo que intento no usar el coche en la ciudad e ir en moto.

- El número de motoristas muertos en la carretera ha aumentado...

- No me sorprende. La gente no está acostumbrada al tráfico de motos y menos en las grandes ciudades como Madrid. Y al de bicicletas, ni hablamos. Me gustaría que la gente respetara a los ciclistas y motoristas que pasan a su lado. Es muy complicado. Me resulta complicado conducir la moto. Estuve a punto de comprarme una bici y renuncié, no me apetecía 'comerme' los humos de los tubos de escape. Los que usan la bici en Madrid me parecen héroes por cómo van sorteando los coches.

- ¿Por qué cree que un porcentaje de conductores sigue poniéndose al volante bajo los efectos del alcohol y de drogas?

- El coche da demasiado poder, un poder ficticio que es muy erróneo. Piensas que vas seguro y que no te va a pasar nada. A ello contribuye la publicidad, porque todo el rato muestra que ahí te sientes seguro y que te aísla. Serían necesarias campañas más conscientes para no hacer creer que el coche es un segundo yo. Por otro lado, la inconsciencia educacional que tenemos nos lleva a sentirnos adolescentes dentro del vehículo.

Qué le parecen los actuales límites de velocidad?

- Con las carreteras tan buenas que hay, creo que podrían ser un poco más altos, pero eso no quita que se cumplan. Se conduce muy rápido y desde que entró en vigor el carné por puntos, que me parece un acierto, se nota más. Una gran mayoría mantiene los 120-





■ LA entrevista

130 km/h v ves cómo pasa gente a 170-180. una velocidad escandalosa. Me sorprende que la gente traspase la velocidad recomendada y no se dé cuenta de que pone en peligro su vida y la de los demás.

-¿Es partidario del endurecimiento de las pe-

- La pena de cárcel es muy fuerte y excesiva, pero hay casos que son detestables. Tendrá que haber una línea que si la gente la cruza tendrá que acabar en la cárcel.

VOLVER A LA COMEDIA.

Después de algunos papeles más dramáticos. Javier Cámara ha vuelto en su carrera de actor a la comedia con "La torre de Suso"... "Por fin. Estoy feliz, porque tenía muchas ganas de hacer comedia, sobre todo con amigos, con un guión bien escrito y de la mano de uno de los guionistas más brillantes de "Siete vidas", que es Tom Fernández. Además, mucha gente por la calle me de-

cía que volviera a la comedia. Ha sido

- ¿Qué se va a encontrar el espectador en esta película?

- Es una historia que habla de la amistad, de las segundas oportunidades, de amigos que se reencuentran y de reencontrarte contigo mismo, de la cantidad de cosas que nunca has hecho y que hay momentos en la vida que tienes que hacer... Esto que parece tan sesudo y serio es una película donde hay momentos hilarantes, divertidísimos y también emocionantes.

- Si echa la vista atrás y recuerda cuando llegó a Madrid desde su Rioja natal, hace va casi veinte años, su época de acomodador en un teatro, su primer trabajo en televisión con Andrés Pajares en "Ay señor, señor" ... ¿Qué balance hace?

- A mí, el paso del tiempo me está tratando muy bien, tanto en el bloque profesional como en el personal. En el profesional son momentos maravillosos y en el personal hay de todo: gente que se va para siempre, gente que se va



"LA PENA DE

CARCEL ES MUY FUERTE Y EXCESIVA, PERO HAY CASOS QUE SON DETESTABLES"

"ME ENCANTA LA

TELEVISIÓN, NO LA MENOSPRECIO. ME LA TOMO TAN EN SERIO COMO EL TEATRO O EL CINE"

para un rato... Mi carrera ha sido un camino de rosas. Me siento un privilegiado: estoy viviendo amores eternos en cada una de las películas que hago,

me implico mucho y lo disfruto y eso después a nivel personal te hace crecer muchísimo, aunque no siempre tengas los pies encima de la tierra, Pero, bueno, si no soñamos ahora, ¿cuándo vamos a soñar?

- Muchos actores dejan la televisión por el cine y no regresan... Sin embargo, en enero lo va a hacer con una serie de aboga-

- Sí, me encanta la televisión, no la menosprecio. Me la tomo tan en serio como el teatro o el cine. No sólo por su rapidez y porque hay que estar despierto y muy preparado, sino porque es dignísima si la hacemos digna. Hay mucha basura, pero intento volver a la televisión a seguir donde la dejé. Es una serie totalmente distinta a "Siete vidas", otro formato, pero acepté nada más leer los primeros guiones.

- Ha tenido la oportunidad de trabajar en Hollywood, en "El diablo viste de Prada", pero dijo no...

- Sí, me daba mucho miedo y mucho respeto. Era un proyecto grande e interesante. Me habría encantado, pero me habría gustado estar más preparado y más centrado, y no lo estaba en ese momento. Además. me surgió rodar "Ficción", de Cesc Gay, que era una película más pequeñita pero en un idioma que entendía muy bien y con gente a la que también admiraba. No es que cambiara a Meryl Streep por Cesc Gay, pero casi casi.

- ¿Qué opina de la crisis del cine español?

- No hay crisis, es mentira. Lo que pasa es que tenemos que tener un conflicto para ser creativos... Vivimos un momento plácido... La crisis la tiene también el cine americano, está cayendo todo y de repente hay un año que resurge. Es normal, son períodos. El término crisis, que es una palabra muy griega, indica que siempre hay un resurgimiento después. Quizá exista falta de creadores, de gente que arriesgue, pero también hay gente que lo intenta. Hay jóvenes muy bien preparados y mayores con mucha experiencia.

cartas, e-mails...

CINTURÓN DE DOS PUNTOS

¿Pueden viajar en mi vehículo -Volkswagen escarabajo de 1972 (modelo VW 1302 LS cabrio)- mis hijos de 2 y 4 años? De origen, no llevaba cinturones de seguridad, pero se los he instalado en los asientos delanteros y traseros. Los de los traseros son de dos puntos, ya que la carrocería no permitía que fueran de otro tipo. Este cinturón permite anclar una silla infantil para los primeros meses sin problemas, pero ¿es obligatorio que un menor, que en un coche con cinturón de tres puntos debería usar alzador, lo use en mi vehículo? Usar un alzador no aumenta la seguridad con este tipo de cinturón. ¿Puede un menor viajar en este tipo de vehículo únicamente con cinturón de dos puntos? -José Mª Sánchez Miguel. La Riera de Gaià (Tarragona)

Respuesta: Un menor no puede viajar en el asiento trasero de un turismo usando sólo un cinturón de seguridad para adultos, sea de 2 ó 3 puntos, mientras no alcance 135 cm. de estatura. Los menores que no alcancen esa estatura deben necesariamente usar dispositivos de retención homologados adaptados a su talla y peso, existiendo dispositivos que pueden instalarse en los vehículos con independencia de que estén equipados o no con cinturones de seguridad.



DOCUMENTACIÓN PERDIDA

He perdido los papeles de un remolque de menos de 750 kg que compre hace 5 años y circulo con una fotocopia que me hizo quien me lo vendió y una factura. ¿Qué debo hacer para conseguir nueva documentación? -Enrique Rojas Hijazo.

Respuesta: Un remolque de masa máxima igual o inferior a 750 ka no necesita permiso de circulación. Sin embargo, según lo previsto en el Reglamento General de Vehículos (art. 9.5), debe tener una tarjeta de inspección técnica, expedida de acuerdo con la legislación vigente. Póngase en contacto con una estación ITV, y le indicarán la forma de obtener un duplicado de esa tarjeta.



REMOLQUE, BOLA Y BICIS

Para transportar bicicletas en mi coche llevo, desde hace tres años, un soporte enganchado a la bola de remolque con matrícula y luces. Pienso que este sistema es el más seguro, independientemente del coste de colocar el sistema de bola. Tras este tiempo y muchos kilómetros recorridos con él, bajando un puerto una pareja de la Guardia Civil dio la vuelta, me alcanzaron y pararon con luces y sirena... para indicarme, sin denunciarme, que debía llevar en el mencionado soporte el dispositivo V20 o panel de final de carga. Con el soporte (he comprado dos) no viene el panel V20; además, en el mundo de las carreras de bicis y nadie lo lleva. ¿Es necesario? ¿Por qué? ¿Cuántos hay que llevar?-Juan José Solís Costales. Oviedo (Asturias).

Respuesta: El dispositivo para transportar bicicletas en un soporte enganchado a la bola del remolaue es un accesorio desmontable destinado al acondicionamiento y protección de la caraa del vehículo. El Realamento General de Circulación (art. 14.1) exige que la carga transportada en un vehículo, y los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, no oculten los dispositivos de alumbrado o señalización luminosa, placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales del conductor. En los traseros, el cumplimiento del precepto puede lograrse instalando en su parte posterior todos los dispositivos de alum-



brado o señalización luminosa y la placa de matrícula. En todo caso, debe garantizarse que portabicis y carga estén dispuestos y sujetos de forma que no puedan "arrastrar, caer total o parcialmente o desplazarse de manera peligrosa". Dichos acce-

ACUSE DE RECIBO

Factor humano

Les felicito: la portada del nº 184 dice más que algunos tratados sobre seguridad vial. En este caso, una imagen vale más que mil palabras v. por una vez. más que mil páginas. El joven llevando la llave del coche a su sien es un acierto. Foros, conferencias, congresos y estudios

dan demasiadas vueltas a la seguridad vial y la dramática siniestralidad del tráfico tratando de hallar las causas de esas estadísticas y los tremendos accidentes, olvidando con demasiada frecuencia y reprobable hipocresía que su verdadera y casi única causa está en el cerebro del conductor. Asombra y entristece que la mayoría de los expertos busque factores que. en el mejor caso, podrían asociarse a la causa principal del 95% de los accidentes: el factor humano. Con empecinado v recalcitrante cinismo, muchos se empeñan en culpar a la vialidad y restan importancia al factor humano, siempre presente. Las administraciones tienen el ineludible deber de meiorar todos los aspectos (trazado, señalización, pavimento, visibilidad...) de vías principales,

secundarias y urbanas, y eliminar con urgencia los puntos conflictivos. Pero no seamos hipócritas: se debe exigir al conductor capacidad de percepción para advertir las condiciones de la vía, del vehículo y las circunstancias climáticas. Si conducimos por una carretera en mal estado como por una autopista, es ridículo e inmoral que, en caso de accidente, culpemos a la vía. E igual si ignoramos pavimento mojado, nevado o helado, o penetramos raudos en niebla densa. Luego leemos titulares, repetidos como papagayos: "La Iluvia, la nieve, la niebla, se han cobrado xxxxx víctimas", como un cazador que espera a ingenuas piezas. No viene mal repetir lo que, en 1985, predijo Wilde ("Seguridad Vial: del Factor Humano a las Nuevas Tecnologías". 1995): "La seguridad sólo puede ser incrementada por intervenciones que fomenten el propio deseo de la gente de no tener accidentes, de conducir de forma segura, y esto puede lograrse sólo a través de medidas que incidan sobre la dimensión motivacional de las personas".- Jesús Maches (Madrid).

sorios pueden apoyarse en el dispositivo de remolque si se respeta la masa máxima que éste soporta de acuerdo con lo establecido por el fabricante

El portabicicletas con su carga pueden sobresalir por la parte posterior hasta un 15% de la longitud de la proyección en planta del vehículo. Pero no lateralmente, salvo en vehículos de anchura inferior a 1 metro (art. 15). De todos modos, debe quedar asegurada la visión posterior del conductor directamente a través del retrovisor interior o mediante un seaundo retrovisor exterior, situado en el lado derecho del vehículo (art. 11.2. Realamento de Vehículos). Por último, la carga que sobresalga por la parte posterior de los vehículos debe estar señalizada mediante la señal V-20 (art. 173 del Reglamento General de Circulación). Como en este caso sobresale, deber portar la citada señal, como establece el Anexo XI del citado Reglamento.

MOTOS Y CHALECOS

Respecto a la obligatoriedad de disponer de chaleco reflectante en mi moto para ponérmelo en caso de accidente o avería, la Lev se refiere a turismos, autobuses, automóviles destinados al transporte de mercancías y mixtos, conjuntos de vehículos no agrícolas..., pero en ningún sitio a las motos como obligadas a llevar. Y res-

pecto a sistemas de comunicación integrados en cascos, la Ley prohíbe circular con cascos o auriculares conectados a sistemas de audio. ¿Sería ilegal usar sis-

temas integrados en los cascos de moto? -J. L. Campelo Gómez. Villaobispo de Regueras (León).

Respuesta: Los conductores de motos y ciclomotores no están obligados a portar y utilizar chaleco reflectante de alta visibilidad cuando ocupen calzada o arcén en vías interurbanas, ya que no están expresamente incluidos en el Realamento General de Circulación (art. 118.3), aunque la DGT considera muy recomendable su utilización.

La Ley de Seguridad Vial (art. 11.3) prohibe conducir usando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido. Realmente, los sistemas de comunicación integrados en el casco incorporan auriculares o altavoces adosados al interior del casco a la altura de la oreja. Como dicho casco va muy próximo



ARCHIVO ADJUNTO

Señales ondulantes

La nueva señalización horizontal de la N-II parece imitar las olas del Mediterráneo que se encuentra al lado. Como si le hubiera salido un grano a la mediana, Concretamente, en el pk. 634,800, término municipal de El Masnou (Barcelona), los vehículos

que quieren girar hacia Teiá deben efectuar primero un pequeño giro a la derecha e, inmediatamente después, otro a la izquierda y un Stop. Antes no era necesario y los vehículos seguian en dirección recta hasta el Stop.-José Mª Casanovas Brugués.



a la misma, al incorporar los auriculares o altavoces se aproximarían aún mas, con lo que no existirían diferencias con cascos de sonido. Con esa instalación, en el interior del casco se crea un espacio de ruido-sonido que haría imposible la audición de sonido exterior, por lo que se puede concluir que su uso puede perjudicar la seguridad vial. Como existe similitud con los auriculares o cascos de sonido, se debe considerar que entran dentro de la prohibición citada.

NO A LAS SIRENAS

Protesto por la forma en que algunos vehículos de emergencia utilizan las señales acústicas. Sea la hora que sea. ponen las sirenas y no las quitan hasta que paran el motor. De noche es muy desagradable y si no, pregunten a los habitantes de las grandes ciudades. En la mayoría de los casos, de noche es suficiente con las luces: son más efectivas que las sirenas y los ciudadanos podríamos dormir tranquilos. -Juan J. Sánchez Tirado.

RECIBO DEL SEGURO

Últimamente los Bancos mandan los recibos a través de Internet y no impresos en papel. ¿Sirven estos documentos -imprimidos en casa- para justificar el pago del recibo del seguro? Aún sin ser papel oficial del Banco o Caia, refleian los mismos datos que los recibos enviados por correo. Pueden multar por no llevar los que manda el Banco llevando los que imprimo?-Tomás Guerrero. C. Real.

Respuesta: Si el recibo que justifica el pago de la prima del seguro obligatorio obtenido a través de In-

ternet incluye período de cobertura, identificación de la entidad emisora y matrícula del vehículo, se puede considerar válido para tal acreditación, sin periuicio de posteriores queriguaciones. Se debe aclarar, por otra lado, que el cambio de los datos de dicho recibo por el interesado u otra persona, pudiera incurrir en un delito de falsificación de certificado o documento privado.

PERMISO PARA OUAD

Tengo un quad matriculado como cuadriciclo 0600, con 800 cc. v una tara de 316 kg. Según el fabricante, el permiso de conducción necesario sería de la clase B, pero me surgen polémicas con agentes de trafico. ¿Oué permiso de conducción necesito? -Pedro López. Barcelona.

Respuesta: El quad que posee la clasificación 0600 correspondiente a cuatriciclos, de acuerdo con el anexo II B), del Realamento General de Vehículos, precisa para ser conducido el permiso de la clase B. Podría conducirse también, conforme al Reglamento General de Conductores (art. 5.3), con el de la clase A si reúne estos requisitos: la masa en vacío no sobrepasa 550 kg.; estar concebi-



rior a 45 km/h., o estar equipado con un motor de combustión interna y encendido por mando de una cilindrada superior a 50 c.c., o cualquier motor de potencia equivalente.

PEGATINA DEL SEGURO

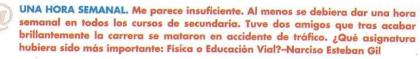
En varios países europeos, los coches portan en el parabrisas la pegatina de ITV v otra con la matrícula y seguro (nº de póliza v fecha de vigor). Puede que a algunos no les guste, pero facilita la labor de los profesionales para detectar a los impresentables que circulan sin seguro. Es fácil: vehículo que no porte la pegatina, cepo.-Ander Basterra Zalbide. Amorebieta (Vizcaya).

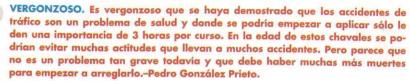
OUÉ HACER

Regresaba de vacaciones por la AP-7. Iba por el carril izquierdo tras otro turismo mientras adelantábamos a un ve-

TUS OPINIONES, EN BREVE

El número anterior pedía su opinión sobre el tiempo que se dedicará a seguridad vial en la nueva asignatura de Educación para la Ciudadanía. Esta es una selección de los mensaies recibidos





INSUFICIENTE. Es claramente insuficiente el tiempo dedicado a Seguridad Vial en la nueva asianatura. Si queremos una sociedad madura y con cultura de seguridad vial, hay que empezar por la base, aunque los resultados se vean a largo plazo. Si sólo empleamos el sistema punitivo y sancionador, creamos una sociedad 'infantil' de "actúo bien porque si no me castigan"...-Rubén Sanz. Viana de Cega.

TRES ESLABONES. El eslabón en la cadena de la seguridad vial que figura en Educación para la Ciudadanía es tan vital como los otros dos -educación a cargo de los progenitores y la Administración con sus campañas-. Se dedica escaso espacio a la seguridad vial en los textos y escaso tiempo por parte de los educadores. Los tres eslabones son fundamentales para una educación vial.-Juan Antonio Usparitza.

QUE EL PROFESOR AMPLÍE. El tiempo es insuficiente; pero los recursos del profesor pueden ampliarlo al 'detenerse' en algunos aspectos.—Antonio Jiménez.

hículo pesado. Ví por el retrovisor que se acercaba por ese carril a gran velocidad un turismo dando 'largas'. Cuando finalicé el adelantamiento, regresé al carril derecho. El BMW que me seguía, se situó a mi altura y su conductor me increpó con gestos violentos v agresivos. Y no contento, con un volantazo a la derecha intentó sacarme de la carretera obligándome a frenar bruscamente. No hubo riesgo con otros vehículos, salvo el tremendo susto. ¿Serviría de algo denunciarle? Al no tener presunción de veracidad como la Policía, sería su palabra contra la mía. ¿Testigos? Salvo mi susto y el de mis hijos que se despertaron, ninguno. Él seguro que presentaría 20 con su versión. ¿Qué puedo hacer?- J. Suárez Andrés-Gavón, Madrid.

Respuesta: La Constitución (art. 24.2) consagra el derecho fundamental a la presunción de inocencia, al que el artículo 137.1 de la Ley 30/1992 se refiere en los siguientes términos: "Los procedimientos sancionadores respetarán la presunción de no existencia de responsabilidad administrativa mientras no se demuestre lo contrario". La ley sólo concede valor probatorio a las denuncias formuladas por agentes encargados de la vigilancia del tráfico. Ante la denuncia de cualquier persona, la simple negación de los hechos por el denunciado impide que éstos puedan considerarse probados y sería, por

tanto, necesario presentar con la denuncia una prueba capaz de desvirtuar la presunción de inocencia, si se quiere que pueda sancionarse al responsable de la infracción.

COLOCAR LOS SEMÁFOROS



En general, los semáforos urbanos se sitúan sobre la vertical de la línea de detención y resulta imposible verlos La ubicación correcta sería una vez acabado el paso de peatones, con lo que siempre habría visión del semáforo, salvo

detención sobre el propio paso. En caso contrario, cuando se pone verde, no queda más remedio que esperar a que pite el de detrás para enterarse de que se puede iniciar la marcha (los vecinos estarán muy contentos). Además, la mayoría de los peatones que cruzan por el paso, al no encontrar el semáforo en su ubicación 'lógica', creen que no hay, y tienden a cruzar incluso en rojo.-Ángel Gómez. Talavera (Toledo).

ANOTACIONES EN EL PERMISO

En mi permiso de conducir han puesto unas claves -05.04 (100 km/h),



ARCHIVO ADJUNTO

Menuda aracia

Menuda gracia la que alauien ha hecho en un cruce de las carreteras TI-3 y AS-219 en Asturias. De lejos parece un Ceda el Paso, pero es un Stop. También han arrancado la señal vertical de Stop, y una anterior que advierte del mismo a 150 m. la han pintado y sólo se ve la señal de Ceda el Paso con su cartelito en el que se puede leer "a 150 m".-José G. Rodriauez, Madrid.



42.01 y 42.04- que no entiendo. No sé si voy infringiendo alguna regla.-Antonio Riofrío.

Respuesta: Las anotaciones que aparecen en su permiso corresponden a condiciones restrictivas determinadas por la Orden de 9 de diciembre de 2004, que determina los códiaos comunitarios armonizados y los nacionales a consignar en los permisos y licencias de conducción. El código 05.04 (100 km/h) corresponde a una limitación de velocidad por razones médicas; el 42.01 impone el uso de retrovisor lateral exterior y el 42.04, de retrovisor interior panorámico. Estas restricciones corresponden a la visión monocular.

...Y CORRIJA LA ORTOGRAFÍA

En nuestra actividad diaria, muchas veces encontramos estas 'señales' En ese caso, se hizo saber al interesado que debía solicitar permiso al titular de la vía y, después, instalar la señalización correcta. Y. además. se indicó que corrigiera la falta de ortografía. -Francisco Javier Reves. Sta. Marta Barros (Badajoz). 🔷



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 Válcarcel, 28. 28027 MADRID Sección CARTAS e-mail: immenendez@dgt.es

VIA DE SEVVICIO

HELÉFOROS DE FINITICELOLA

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

Cataluña (Policía Autónoma)

LAS LETRAS DE LA ÚLTIMA MATRÍCULA (19/11/2007)

FXL

VEHÍCULOS MATRÍCULADOS POR TIPOS (sept-octubre 07)

Total 333.154

229,118 Turismos

56.529 Furgonetas y camiones



41.226 Motocicletas



Tractores industriales



Autobuses



610 Otros vehículos

Estas informaciones, y otras más, pueden consultarse con más detalle en el teléfono de la DGT 900 123 505 y en

INTERNET: http://www.dgt.es
TELETEXTO: TVE (p. 600), Tele 5 (p. 470), A-3 (p. 410),
Cuatro (p. 200) y La Sexta (p. 490).
WAP http://www.dgt.es/index.wml
TELÉFONO MÖVIL: Movistar (n° 505, 404 + carretera o
provincia), Orange (2280 + tráfico) y Vodafone (141+
carretera o provincia).

Tasas DGT 2007 69,40 Matriculación automóviles (Permiso Circulación). 17,80 Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación). Permisos temporales para traslados y pruebas de 17.80 vehículos y autorizaciones especiales. Cambios en la titularidad del Permiso 43,40 de Circulación (transferencia). 78.20 Examen conducción. 86.80 Examen fuera de la capital de la provincia. 7,40 Raia de un vehículo. 17,80 Licencias para conducción de ciclomotores. Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (p. e., información sobre una matrícula), 7.40 certificación, cotejo y desglose de documentos. Duplicado permisos (extravío, deterioro, revisión o modificación). 18.00 3.60 Revisiones hasta 1 año (80% descuento) 7,20 Revisiones hasta 2 años (60% descuento) 10,80 Revisiones hasta 3 años (40% descuento) 14,40 Revisiones hasta 4 años (20% descuento) Duplicado licencia (extravío, deterioro, revisión o modificación). 7,80 1,60 Revisiones hasta 1 año (80% descuento) 3,20 Revisiones hasta 2 años (60% descuento) 4,60 Revisiones hasta 3 años (40% descuento 6,20 Revisiones hasta 4 años (20% descuento) 2.20 Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico

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

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

Listado de Centros de Recogida de Vehículos fuera de uso http://www.dgt.es/tramites/cards/cards.htm

BOLETÍN PARA CAMBIOS DE DOMICILIO

NO SE ADMITEN NUEVOS SUSCRIPTORES. Por ello, no envíen peticiones: es imposible atenderlas.

CAMBIOS DE DOMICILIO. Los suscriptores que cambien de domicilio o quieran que se les envíe "Tráfico y Seguridad Vial" a un lugar distinto al habitual deben rellenar el boletín adjunto o enviar sus datos completos -nombre y apellidos, antiguo y nuevo domicilio, y la referencia (número de seis cifras que va junto al nombre en el plástico que envuelve la revista)- a: Revista "Tráfico y Seguridad Vial". c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 MADRID. Fax: 91 320 41 38, o al e-mail: amalvarez@dgt.es

IRECCIÓN AN	ITIGUA (Calle o plaza, r	número, piso, letra)		Seguridad finalidad es
			CÓDIGO POSTAL	mismo para distribución revista) en el
OBLACIÓN				Agencia de F
			REFERENCIA	Orden del N
ROVINCIA				Justicia e Int julio de 19
WIEWA DIREC	CIÓN (Calle o plaza, nú	mero, piso, letra)		aplicación el Ley Orgánio
UEVA DIREC	CIOI (Guille S			protección carácter p
OBLACIÓN			CÓDIGO POSTAL	poder ejerce
OBLACION				acceso, t cancelació

Tráfico tiene inscrito el ichero de suscriptores de la revista "Tráfico y Seguridad Vial" (cuya finalidad es disponer de mismo para facilitar la distribución de la citada revista) en el Registro de la Anencia 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 nrotección de datos de carácter personal. Para poder ejercer su derecho de acceso, rectificación, cancelación u oposición puede hacerlo a través del fax.91 320 41 38 o del e mail amalvarez@dgt.es

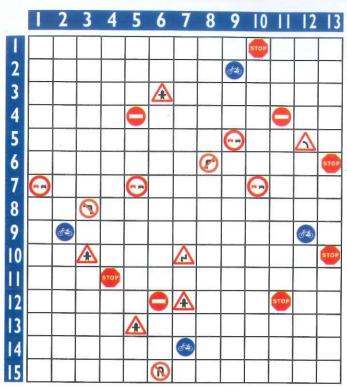
Teléfonos de las ITV en las CC.AA.

Allualucia	
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
	93 484 92 97
Cataluña	902 488 000
Extremadura	
Galicia	902 309 000
Madrid	91 580 21 06
Murcia	96 836 20 11
Melilla	95 269 91 25
Navarra	94 842 64 75
Address of the last of the las	945 018 216
País Vasco	
Rioja, La	94 129 13 88
C. Valenciana	96 353 91 11

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

GRAN CRUCIGRAMA

ÁREA DE descanso



HORIZONTALES - 1: Disposición para hacer una cosa sin gran trabajo. Cloruro sódico.- 2: Denúnciales, delátales. Lodo, fango.- 3: Tontas, lelas. Sujetar, reprimir. - 4: Que produce provecho o interés. Temblar, tiritar. Negación. - 5: Breve, concisa en sus palabras. Símbolo del americio. Consonante.- 6: Loada, elogiada. En plural, nombre de letra.- 7: Agarradero. Piedra magnética. Planta crucífera hortense. - 8: Símbolo químico del osmio. Examinará con cuidado a una persona o cosa.- 9: Letra numeral romana. Patriarca hebreo, padre de Lamac y abuelo de Noé. Consonante.-10: Al revés, en numeración romana, ciento uno. Afluente izquierdo del río Miño. Telas fuertes que se usan para toldos.- 11: Impar. Confederase a unos con otros para algún fin. - 12: Mancha redonda en las alas de las mariposas. Movimiento nervioso habitual. Nombre de letra.- 13: Situada. De figura de aguja. - 14: Aves palmípedas. Cierta enfermedad infecciosas y epidémica.- 15: Faltos, carentes de sal. Mujeres pertenecientes a cierta asociación secreta que usa símbolos de albañilería.

- 1: Narración falsa de pura invención, Azarosas, de mal agüero.- 2: Fíjalas los límites de sus tierras. Guiso, aderezo de las viandas. - 3: Elevas un número a la tercera potencia. Consonante. Que resultan líquidas en una cuenta.- 4: Líneas que unen los puntos en que se ha experimentado la misma variación barométrica. Lo que está a la derecha o izquierda de un todo.- 5: En plural, artículo. Símbolo del sodio. Moralista. Existe. - 6: Al revés, en numeración romana, cincuenta y uno. Hombre que por su extravagancia mueve a risa. Campeón.- 7: Destinamos a un fin determinado, Consonante, Letra numeral romana, Consonante. - 8: Arrasa, destruye. Relativa al análisis. - 9: Consonante. Símbolo del masurio. Pertenecientes a la elaboración de los vinos.- 10: Antiguos instrumentos músicos de cuerda. Sala en la que celebró Jesús la última cena.- 11: Preposición. Dícese del que protege a escritores y artistas. Entre hilanderas, hilo cuyas hebras están poco torcidas.- 12: Quieren, estiman, Hermana, Cortara mieses con la hoz.- 13: Papagayos, Hogar, Espuertas grandes sin asas.

PROBLEMINO

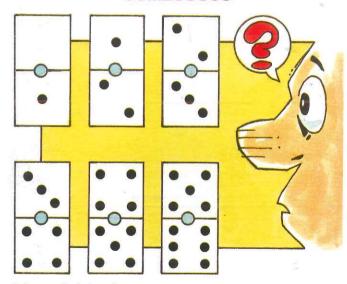
n un quiosco de prensa se han vendido las tres quintas partes de los ejemplares que ha recibido de un diario matutino, y le uedan 14 periódicos de esa misma edición. Con estos datos, sabe cuántos ejemplares se han vendido en total?

EL DIBUJO MISTERIOSO



Si colorea el dibujo siguiendo fielmente estos patrones de color (1: rosa; 2: rojo; 3: blanco; 4: negro; 5: verde oscuro; 6: marrón; 7: azul claro; y 8: verde claro). descubrirá lo que el gatito está viendo en este momento.

COMECOCOS



Si desea resolverlo, le será preciso colocar estas fichas de dominó formando un cuadrado perfecto, pero de modo que sumados los puntos de cualquiera de sus cuatro lados den, en todos los casos, el mismo resultado.

JEROGLÍFICO



¿Qué hace el chófer en su tiempo libre?

ADIVINANZA

Todos preguntan por mí, odos pasean por mi. y yo no paseo por nadie.

0 0 0 0	
\$00003	aw.

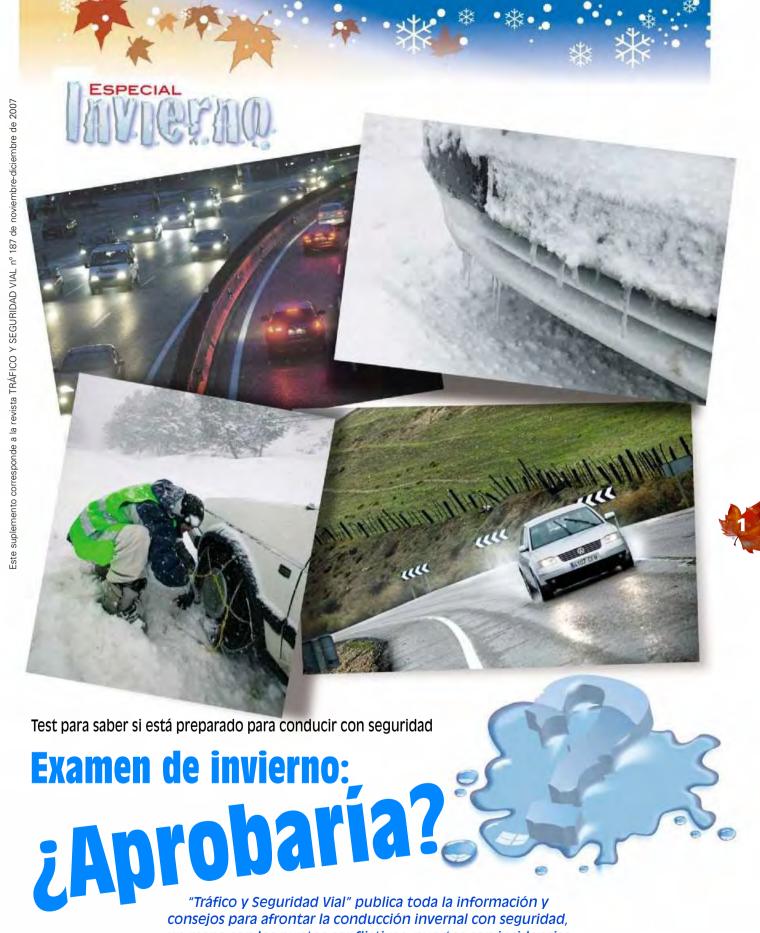
AL DIBUJO MISTERIOSO: A Juan Carlos que esta AL PROBLEMINO: Se han vendido 21 ejemplares.

AL JEROGLIFICO: A veces ve la tele (ave; ces; ve-

A LA ADIVINANZA: La calle.

cular.- 14: Anades. Cólera.- 15: Sosos. Masonas. Non. Coligases.- 12: Ocelo. Tic. Ge.- 13: Sita. Acicerá.- 9: M. Matusalén, R.- 10: IC. Sil. Lonas.- 11: AIGDGOS, ESES.- 7: ASS, IMBA, COL.- 8: US, RECONDminar. - 4: Util. Rilar. No. - 5: Lacónica. Am. S. - 6: Facilidad, Sal.- 2: Acúsales, Limo.- 3: Bobas, Do-AL GRAN CRUCIGRAMA: (Sólo horizontales).- 1:





consejos para afrontar la conducción invernal con seguridad, un mapa con los puntos conflictivos, puertos con incidencias (cadenas o cerrados), carreteras afectadas por niebla, obras... y, además, un test con 25 preguntas. ¿Está preparado para el Invierno? Si no, este suplemento le pone al día.

Veinticinco preguntas para evaluar sus conocimintos sobre la conducción con climatología adversa

¿Sabe conducir en invierno?

Le proponemos un pequeño juego. Conteste a las veinticinco preguntas de este test y compruebe sus respuestas. Si responde correctamente a todas, está usted preparado para conducir en invierno con seguridad; si falla cuatro preguntas, le convendría repasar, pero puede circular con precaución; si se equivoca en más preguntas, estudie detenidamente todo el suplemento, donde puede encontrar todas las claves para conducir con seguridad durante el invierno.

- En una placa de hielo, a baja velocidad, ¿cómo se debe realizar un giro para esquivar un obstáculo inespe-
- a) Girando con suavidad el volan-

- dirigir el caudal de aire al parabri-
- c) Poner la calefacción al máximo y activar la tecla de recirculación de aire.
- ¿En qué neumáticos es más probable que se produzca el fenómeno de 'aquapla
 - a) En los que soporten menor masa. b) En los que soporten mayor ma-

c) En los cuatro a la vez, con independencia de la masa que sopor-

Al enveiecer, la go-

limpian de forma uniforme produciendo sur-

c) Observando que la goma del canto de la escobilla está desgastada, rozando con el parabrisas la parte metálica.

5 Si al abordar una curva con lluvia nota que el vehículo desliza del tren delantero (subviraje), ¿cómo debe ac-

> tuar para facilitar la recuperación de la trayectoria co-

- a) Girando la dirección a tope en el sentido de la curva y acelerando suavemente para facilitar el trabajo del
- b) Manteniendo el volante en la misma posición y levantando suavemente el pie del acelerador, incluso frenando ligeramente hasta recuperar
- c) Dando un fuerte volantazo v. a la vez, frenando enérgicamente para volver a colocar el vehículo en la cur-
- Bajo una copiosa nevada, los vehículos precedentes han dejado 'roderas' en la nieve acumulada sobre la carretera. ¿Cómo debe circular?
- a) Siempre con las ruedas dentro de las roderas marcadas para evitar bandazos que podrían producirse al intentar salir de éstas.
- b) Salir de las roderas tan pronto como sea posible para disponer de mejor adherencia sobre la nieve virgen. c) Indistintamente por dentro y por fuera de las roderas, ya que la adherencia es idéntica.
- **7** ¿Cómo debe actuar al producirse el 'aquapla-

a) Dar un volantazo rápidamente para salir lo antes posible de la balsa de agua.

> b) Frenar enérgicamente para reducir la velocidad y recuperar el drenaje de los neumáticos.

c) Sujetar con firmeza el volante, evitando correcciones acusadas de travectoria y levantar el pie del acelerador suavemente hasta mantenerlo a punta de gas.



¿Qué presión de inflado deben llevar los neumáticos para conducir

- a) La recomendada por el fabricante es la adecuada para conducir en cualquier época del año.
- b) Más baja de lo normal para aumentar la superficie de contacto de la banda de rodamiento con el asfalto.
- c) Más alta de lo normal para aumentar la sección de los canales de drenaie de la banda de rodamiento.
- 9 Circula con un vehículo de tracción, sin control de estabilidad, sobre asfalto mojado. Al abordar una curva, empieza a derrapar el tren trasero (sobreviraje). ¿Cómo debe ac-
- a) Mantener el mismo giro y frenar con suavidad para recuperar la adherencia.
- b) Girar el volante en la dirección en la que derrapan las ruedas posteriores y frenar suavemente para reducir la velocidad.
- c) Girar el volante en la dirección en la que derrapan las ruedas posteriores y acelerar enérgicamente para aumentar la adherencia en el tren trasero.
- 10 En caso de tener que poner cadenas y disponer de un sólo juego, ¿dónde deben colocarse?
- a) En las ruedas directrices.
- b) En el eje posterior, para evitar deslizamientos de la parte trasera.
- c) En el eje motriz, va que su función es proporcionar la motricidad necesaria.
- **11** Circulando bajo una niebla muy espesa, ¿cómo debe ac-
- a) Conectar el alumbrado de niebla y reducir la velocidad acercando el vehículo hacia el centro de la calzada para evitar posibles obstáculos en los laterales.
- b) Conectar el alumbrado de niebla y reducir la velocidad acercando el vehículo hacia el margen derecho procurando guiarnos, si existiera, por la línea blanca que delimita la calzada.
- c) Conectar el alumbrado de niebla v reducir la velocidad situando el vehículo en el centro de nuestro carril.



12 Con ABS, ¿se puede frenar y girar al mismo tiempo?

- a) Sí, siempre que sea necesario.
- b) No, es mejor dejar de frenar para girar
- c) Sólo en ocasiones, con mucha prudencia.

13 ¿Cómo se debe frenar cuando

- a) Pisando el pedal de freno de forma inter-
- b) Pisando el pedal, manteniéndolo pisado de forma uniforme.
- c) Suave al inicio y más fuerte al final, procurando bloquear las ruedas.
- 14 Con mal tiempo en una vía interurbana, una buena técnica de visión consiste en:
- a) Mirar exclusivamente el vehículo de de
 - b) Mirar, con cierta previsión, a una distancia aproximada de 300
 - c) Centrarse en la visión frontal prescindiendo de los retrovisores.
 - 15 Con baja adherencia, ¿cuál es el mejor momento de acelerar en curva?
 - a) A la salida de la curva, mientras deshacemos el giro con el volante.
 - b) A la entrada de la curva, con extrema suavidad para no patinar.
 - c) En la mitad de la curva.

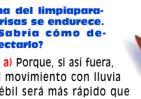
nunca antes

- **16** con los espejos retrovisores exteriores empañados no se pueden observar bien los vehículos que se acercan. Algunos espejos son calefactables y se pueden desempañar.
- a) Accionando la calefacción del vehículo.
- b) Encendiendo las luces antiniebla ya que el interruptor es el mismo.
- c) Conectando la luneta térmica trasera, ya que el interruptor es el mismo.
- En invierno, ¿cuándo debe revisar la presión de los neumáticos?
- a) Cuando se ve alguna rueda deshinchada (inspección visual diaria).
- b) Cada 30 días, a no ser que alguna de ellas
- c) Cada vez que se reposta gasolina hay que comprobar la presión que recomienda el fabri-
- **18** Cuando nos sorpren den rachas de viento lateral muy fuertes. ¿cómo debemos conducir?
- a) Con una marcha corta, reduciendo la velocidad y sujetando el volante firmemente.
- b) Con una marcha larga y por el centro de la vía.
- c) Aumentando la velocidad para compensar el empuje del viento lateral.
- 19 Si el vehículo de delante nos molesta con su luz de niebla debere-



ma del limpiapara-brisas se endurece. ¿Sabria cómo detectario?

- a) Porque, si así fuera, el movimiento con Iluvia
- b) Porque chirrían v rebotan sobre el parabrisas y no



débil será más rápido que con Iluvia intensa.

En una frenada de emergencia con ABS, pise a fondo freno y embrague v no suelte la presión cuando oiga un zumbido v una vibración: es cuando entra a funcionar

Tráfico v Seguridad Vial O Noviembre-diciembre 2007

CADENAS



Casi

la bateria

la mitad de las

averías invernales tienen

que ver con deficiencias en

vibración en el pedal.

señalización de peligro?

que sean visibles desde 100 metros.

a) Ponerle la luz de carretera 'larga' para avisarle.

- b) Adelantarle lo antes posible.
- c) Dejar más distancia.

20 De noche y con lluvia, si el vehículo que viene en sentido contrario nos deslumbra...

a) Se le ponen las luces de carretera 'largas' hasta que las cambie.

- b) Se evitará mirar a las luces que deslumbran, girando la vista a la derecha y procurando guiarse por la línea de borde de la calzada.
- c) Desplazará el vehículo a la derecha v circulará por el arcén.
- 21 ¿Cuál es la profundidad mínima en el dibujo del neumático de nuestro turismo para poder circular
- a) 0,6 milímetros
- b) 1,6 centímetros.
- c) 1,6 milímetros.
- **22** ¿Cuál es, como media, la vida útil de los amortiquadores?
- a) 90.000 kilómetros.
- b) La duración de la vida del vehículo.
- c) 200.000 kilómetros.

23 Si su vehículo dispone de ABS,



en caso de necesitar efectuar una frenada de emergencia, ¿cómo debe efec-

> a) Manteniendo una presión constante sobre el pedal de freno, después levantando el pie cuando

¿Conoce las señales del Invierno?

Dentro del catálogo de señales (Reglamento de Circulación), algunas se refieren a situaciones claramente invernales y a la conducción bajo agentes climatológicos adversos o que, durante esta estación, imponen una mayor precaución. ¿Las conoce? ¿Sabe usted cuál es su significado?



P-18 a y b. Bajada/subida con fuerte pendiente. La cifra indica la pendiente en porcentaje.

P-29. Viento transversal frecuente en una zona próxima.



P-19. Pavimento deslizante en una zona próxima de la calzada.



vaya a bloquearse y vol-

viendo a pisar con

suavidad y firmeza.

b) Pisando a fondo

y no soltando

cuando note cierta

vibración en el pedal

(señal de que el ABS en-

tra en funcionamiento).

c) Pisando a fondo y soltando

cuando oiga un zumbido y note una

24 Si, en una vía con un carril en

cada sentido, su vehículo se avería,

¿cómo colocará los triángulos de pre-

a) Uno delante y otro detrás, ambos a una

distancia mínima de 50 metros del vehículo y

b) Sólo un triángulo detrás, situado a 50 me-

tros del vehículo y visible desde 100 metros.

C) No hace falta colocar triángulos: basta

con encender las luces de emergencia del ve-

25 Usted circula bajo la lluvia con

su vehículo por una carretera, ¿qué

efectos tiene ésta sobre la frenada?

a) Aumenta la distancia necesaria para fre-

c) Mejora la frenada, ya que limpia la calzada.

1: c); 2: b); 3: a); 4: b); 5: b); 6: a); 7: c); 8: a); 9:

c): 10: c): 11: b): 12: a): 13: b): 14: b): 15: a): 16:

c); 17: b); 18: a); 19: c); 20: b); 21: c); 22: a); 23:

nar, incluso con ABS, por lo que deberé au-

mentar la distancia de seguridad.

b) Si Ilevo ABS, ninguna.

SOLUCIONES:

b); 24: a); y 25: a).

P-33. Visibilidad reducida en un tramo de vía próximo en el que la circulación se ve dificultada por niebla, lluvia, nieve, hu-



P-34. Pavimento deslizante por hielo o nieve en una zona próxima de la calzada.



R-412. Cadenas para nieve: Obligación de no proseguir la marcha sin cadenas para nieve u otros dispositivos autorizados. que actúen al menos en una rueda a cada lado del mismo eie



R-413 y S-24. Alumbrado de corto alcance obligatorio para circular, con independencia de las condiciones de visibilidad e iluminación de la vía, desde el lugar en que esté la señal hasta otra de fin de esta obligación (S-



S-21.1 a, b, c, d y e. Transiidad en tramo o puerto de aña: Indica la situación de transitabilidad del puerto o tramo definido en la parte superior de la señal



El panel 1 puede ir en blanco con la inscripción "Abierto"; así indica que pueden circular todos los vehículos sin restricción. En verde, amarillo o rojo indica que el puerto está transitable aunque con restricciones para vehículos o con cadenas o limitaciones de velocidad (ver información página 7). En negro, con la inscrinción "Cerrado" indica que la vía es instransitable para cualquier tipo de vehículo.

Cómo afrontar lluvia, nieve, niebla, hielo y viento al volante

Conducir contra los elementos

Siete de cada diez accidentes que se producen con climatología adversa tienen lugar con Iluvia, v. habitualmente, más cuando comienza que cuando arrecia.

- Falta de visibilidad: El agua que cae, la mezcla con el polvo y suciedad de los parabrisas, la salpicadura, fina y sucia, de los vehículos precedentes (efecto espray), el empañamiento del interior de los parabrisas y la menor luminosidad ambiental, todo se une para que la reducción de la visibilidad crezca en invierno.
- Menor adherencia: El pavimento mojado -o, peor aún, con la mezcla de polyo y grasa presente en la carretera en los primeros momentos de lluvia, muy deslizante- y las acumulaciones de agua en la calzada son otros peligros de la lluvia.
- Frenos mojados: A veces, las pastillas de los frenos se humedecen y pierden efica-

ESTRATEGIA DE CONDUCCIÓN: En general, conduzca más despacio y dejando mayor distancia con el vehículo precedente; evite cambios bruscos de velocidad -pueden hacer perder adherencia al neumático- y pisar el freno o hágalo con mucha suavidad. Si debe atravesar charcos o zonas anegadas, hágalo despacio y con cuidado. Y si se produce el temido acquaplanning, mantenga firme el volante, suelte con suavidad el acelerador y no toque el freno hasta recuperar la adherencia. Por último, si se



moian los frenos, séquelos pisando el pedal suave y repetidamente.

NIEVE

Interviene en muchos menos accidentes (4%) que la lluvia, pero

cuando aparece, por su baja adherencia, hace necesario extremar la precaución.

 Deslizante y ocultadora: La nieve reúne tres características perjudiciales para la conducción: oculta señales y marcas viales, al caer reduce la visibilidad y hace disminuir la adherencia de la calzada: igual que la lluvia, la mezcla de los primeros copos, con el polvo y la grasa de la carretera, la convierten en sumamente deslizante).

 Cadenas obligatorias: Para circular por carreteras cubiertas de nieve, las cadenas son obligatorias, al menos en una rueda de cada lado del eje motriz. Si ha de instalarlas durante el viaje, hágalo fuera de la vía, donde el riesgo para usted y los demás es menor.

ESTRATEGIA DE CONDUCCIÓN: La nieve reduce la adherencia, por lo que debe reducir la velocidad e incrementar la distancia de seguridad. Si existen 'rodadas', circule por ellas, sin salirse, Y no abuse del acelerador ni, naturalmente, del freno. Para arrancar o subir pendientes, use una marcha lo más larga posible. En cuanto la

Las carreteras conflictivas



Hielo/nieve Cerrado Cadenas Travesía Desvío Enlace Niebla Obras Accesos



Tráfico y Seguridad Vial Noviembre-diciembre 2007



Tráfico y Seguridad Vial Noviembre-diciembre 2007

nevada impida ver bien, encienda la luz de cruce y, si es intensa, las antinieblas, ajustando la velocidad a la visibilidad. Por último, si se circula con cadenas, reduzca la velocidad.

HIELO

Tiene dos características determinantes: absoluta falta de adherencia e imprevisibilidad.

 Invisible: Es hielo es difícil de detectar a simple vista. Dada su imprevisibilidad, debe moderar la velocidad en zo-

> nas donde pueda aparecer, como umbrías, resguardos orientados al norte, o puentes sobre ríos.

ESTRATEGIA DE CON-DUCCIÓN: Si, pese a circular despacio y con precaución, pisa una placa de hie-

lo, para evitar patinazos y trompos, reaccione sin brusquedad: levante el pie del acelerador y trate de controlar la trayectoria con movimientos suaves del volante o, incluso, pisando levemente el freno sin bloquear las ruedas.

NIEBLA

La niebla puede aparecer repentinamente y dejarnos prácticamente sin visibilidad.

• Cegadora: La niebla intensa puede dejar sin visibilidad la carretera y hacer irreconocibles hasta el tramo más familiar. Además, humedece la calzada –al fin y al cabo son gotas de agua–, reduciendo la adherencia.

ESTRATEGIA DE CONDUCCIÓN: Ver y ser visto es la receta. Por un lado, reduzca la velocidad y adáptela al campo de visión. Por otro, encienda el alumbrado: de cruce y antiniebla, delantero y trasero. Evite las 'largas': le deslumbrarán. Para evitar salirse de la vía, utilice las marcas longitudinales del centro y lados de la calzada.

Ver y ser vistos

Un efecto 'colateral' del invierno es el mayor número de horas de oscuridad. Así, la frase de "ver y ser vistos" adquiere mayor importancia. De hecho, según un reciente informe del RACE, "la mortalidad en el tráfico se dispara por la noche hasta superar al número de personas que fallece de día, aún cuando la intensidad del tráfico es mucho menor en horas nocturnas". Además, un tercio de los vehículos es rechazado en las ITV por defectos graves en las luces. El RACE cree que muchos

conductores no son conscientes de que circulan con una luz fundida o la luminosidad disminuida. Y una mala iluminación genera una fatiga extra en el conductor e incrementa el riesgo de accidente.

CONSEJOS:

- Las lámparas reducen su intensidad con el uso. Cámbielas cada 40.000 km ó 2 años.
- Cambie las lámparas de dos en dos, ya que su uso es simétrico.
- Las lámparas de calidad alargan el mantenimiento y aseguran un buena iluminación.
- Mantenga siempre limpios faros y pilotos.
- Al comprar un vehículo nuevo, elija lámparas de xenón: su luz es más intensa, amplia y parecida a la natural. Además, su duración es mayor.

VIENTO

No es algo exclusivamente invernal, aunque sucede con mayor profusión en este período. El problema suelen ser los golpes laterales.

 Rachas: El viento racheado y lateral es el más peligroso, pues puede empujarle fuera de la vía

ESTRATEGIA DE CONDUCCIÓN: La mejor es la

prevención: observe sus efectos en la vegetación que rodea la carretera y vaya preparado. Si conduce con viento, circule más despacio y deje más distancia respecto a los restantes vehículos y tenga especial precaución al adelantar vehículos pesados o al pasar zonas resguardadas (túneles, edificios cercanos...). Ante una racha, sujete el

nte una racha, sujete el volante con firmeza contra la d i -

Ante
un acquaplaning,
levante el pie del
acelerador, reduzca la
velocidad y mantenga
firme el volante.
Todo con



rección de la que sopla.
Movimientos suaves del volante y circular en marchas más cortas es la mejor receta.

Del verde al negro, dicen cómo está la carretera y la fluidez del tráfico

Los colores de la circulación



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

BLANCO Circulación fluida y condiciones meteorológicas normales.

VERDE Circulación condicionada y a velocidad moderada.

COMIENZA A NEVAR.La circulación resulta poco afectada. Los límites son 100 km/h (autopista y autovía) y 80 km/h (carretera convencional). Los camiones tienen prohibido adelantar. Evite puertos de montaña e incremente la precaución en zonas húmedas y altas.

AMARILLO Circulación irregular, lenta y paradas esporádicas.

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

ROJO Circulación difícil, muy lenta,

paradas frecuentes y prolongadas (congestión).

CARRETERA CUBIERTA. Camiones, autobuses
y vehículos articulados tienen prohibido circular; y los demás, aplazar viajes no estrictamente necesarios. Cadenas imprescindibles. No cir-

ESPAÑA
EN INVIERNO
La cornisa cantábrica, la costa de levante y Andalucía –excepto la zona montañosa de Granada y Jaén-, Canarias, Baleares, la cuenca del Ebro y las zonas fronterizas con Portugal de Zamora, Salamanca, Cáceres y Badajoz es donde el invierno no tiene, habitualmente, una especial incidencia En el resto de España, el Invierno 'pega' fuerte.

Areas con metorología adversa en invierno

cule a más de 30 km/h. Extreme la precaución.

NEGRO Circulación interrumpida

INTRANSITABLE. La nieve o el hielo hacen imposible circular. Si no puede continuar, deje el vehículo donde no obstaculice, apague el motor y vaya a un lugar resguardado. Si no hay cerca, avise al servicio de emergencia y permanezca en el coche con la calefacción dada.



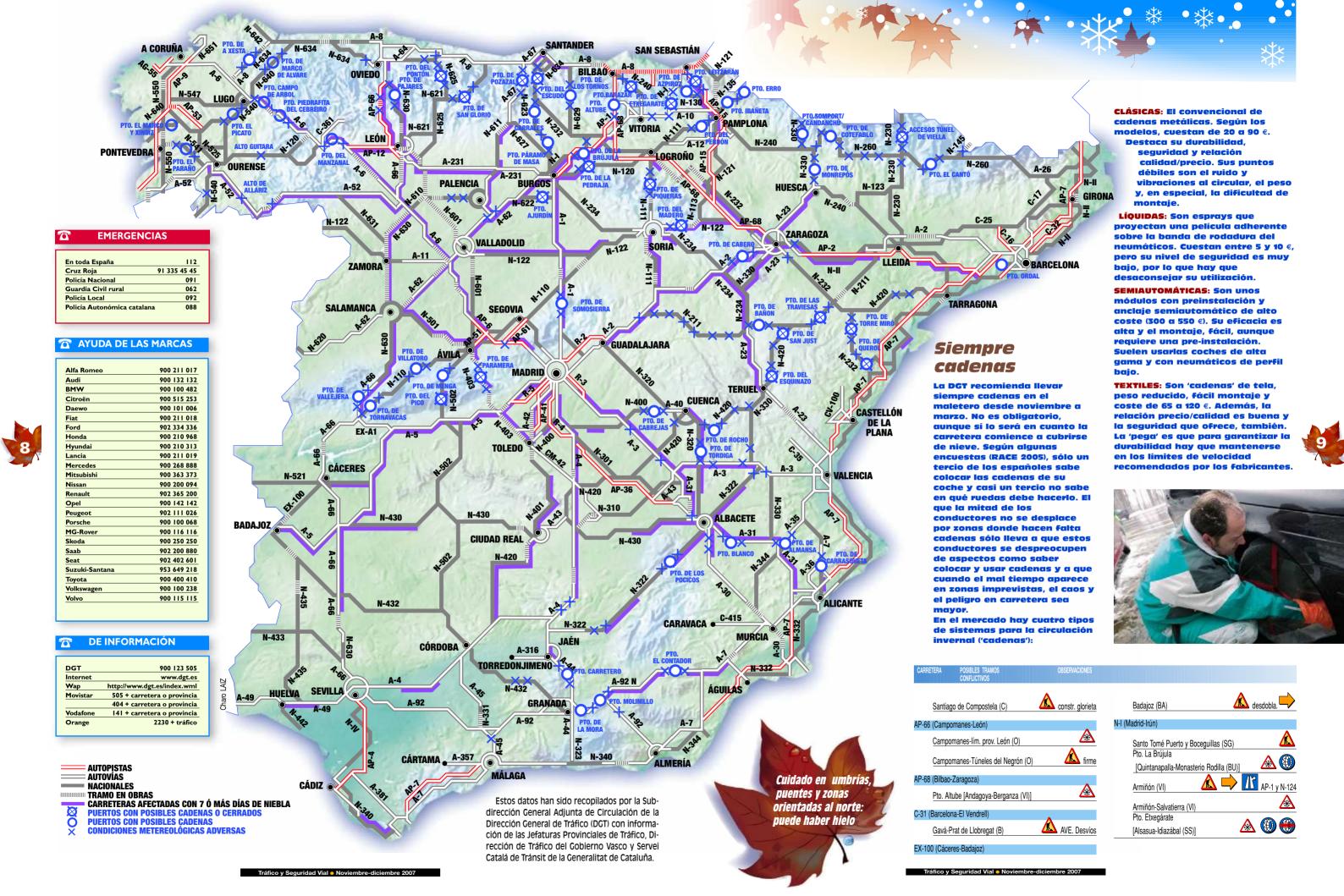












Revisar las piezas neurálgicas del coche puede evitar sustos en carretera

Los puntos clave

Una buena parte de los accidentes y problemas que se pueden presentar durante el invierno podrían prevenirse con un buen mantenimiento. Este es el período más duro para el automóvil, póngalo a punto y haga revisar sus principales elementos si nota algún síntoma raro.

NEUMÁTICOS: Punto de contacto entre automóvil y carretera, en invierno, dado la situación de la vía, su perfecto estado es más importante para asegurar la adherencia. Revise presión -ponga la que marque el fabricante-, profundidad del dibujo -mínimo 1,6 mm- y que no haya desgastes anómalos en la banda de rodadura, grietas o gol-

SÍNTOMAS

pes en los flancos.

Un excesivo desgaste en los laterales de la banda de rodadura, delata una presión menoi a la aconseiada.

• Un mayor desaaste en el centro de la banda, exceso de presión.

LUCES: En invierno, la luminosidad y las horas de luz son menores. Las luces sirven no sólo para ver, sino también para que le vean. Compruebe todos los pilotos y luces, y la altura del haz, para evitar des-

• Otros vehículos le dan ráfagas, la altura de sus luces puede ser excesiva.



ción de la estación.

nadas zonas del motor. Vigile la fecha de sustitución -por si toca cambiarlo- y su posición, en fun-

ACEITE: Protege las piezas del motor del rozamiento durante el funcionamiento. Revise la fecha de la última sustitución, por si llega el momento del cambio.

- El testigo se enciende.
- Observa pérdidas o manchas en el suelo.

BUJÍAS Y CABLES: Son pequeños elementos fundamentales para el funcionamiento del vehículo.



Revise si hay cables pelados, 'mordidos', pelados o quemados.

SÍNTOMAS

• Problemas al arrancar o **funcionamientos** eléctricos anormales.

LIMPIAPARABRISAS: Son básicos para ver bien cuando llueve o nieva. Compruebe si debe sustituirlos (o las escobillas), el nivel del líquido (añada jabón, para mejorar su actuación) y que funciona la luneta térmica.

- Al pasar dejan marcas.
- Antes del vigie nota que no sale aqua o que

ésta no tiene detergente.

BATERÍA: Es la reserva de energía del vehículo, fundamental para el arrangue y sufre especialmente en invierno por la humedad v el frío. Verifique el nivel del líquido en los vasos y dé vaselina a los bornes.

SÍNTOMAS

- Le cuesta arrancar en dias frios.
- Los bornes están sulfatados.

ANTICONGELANTE: Evita que el líquido que refrigera el motor, por las bajas temperaturas, se congele y lo deteriore. Mire el nivel de líquido -si rellena, no mezcle marcas- y su fecha de caducidad, por si hay que sustituirlo.

DIRECCIÓN: Es fundamental para mantener la direccionabilidad y más en momentos 'críticos', co-

mo frenadas en suelos desli-

SÍNTOMAS

- Observa desaaste irregular en los neumáticos.
- Nota dureza, puede deberse a baja presión de los neumáticos delanteros o a una anchura mayor a la recomendada, también a que la dirección esté desgastada o los amortiguadores en mal estado.
- La dirección asistida chirría. puede faltar liquido.
- El vehículo tiende a irse hacia un lado, puede tener distinta presión en los neumáticos delanteros.
- Nota ruidos u holguras o el volante vibra de forma anormal (ruedas desequilibradas).

AMORTIGUACIÓN: Aunque muchos creen que es un elemento de confort, tienen gran influencia en la seguridad (en mal estado, incrementa la

distancia de frenado y reduce el agarre...). Acuda al taller al acercarse el fin de su vida útil (70-90.000 km.).

SÍNTOMAS

- Se alarga la frenada.
- Se desgastan

prematura o irregularmente los máticos

- Al frenar ove ruidos, el morro se inclina mucho o el vehículo absorbe con violencia las
- De noche y por terreno irregular, los faros oscilan
- Con viento lateral, el vehículo da bandazos.
- Al apoyar el peso en uno, no 'vuelve' normalmente.



FRENOS: Un mal mantenimiento o un defecto repercuten directamente en la frenada. Vigile el nivel del líquido y el estado de pasti-

llas, discos y tambores

SÍNTOMAS

El primer

deslizante

momento de lluvia es muy

peligroso: el agua, la grasa

y el polvo de la carretera

forman una película muy

- Se enciende el testigo.
- Observa alteraciones de dureza al pisar el pedal (aire en el circuito).
- Nota pérdida de líquido (fuga en latiquillos o tubos).
- Ove chirridos o ruidos al frenar o una rueda frena más que otra.
- El vehículo se desvía de su trayectoria al frenar.

LAS AVERÍAS MÁS FRECUENTES...Y LOS **ELEMENTOS QUE MÁS FALLAN**



Otros sintomas

consume más carburante de lo necesario y contamina en exceso

Si es blanca azulado: consume

• Si oye chirridos en la distribución.

endurecimiento de la correa: con el tiempo éstas pierden la tensión adecuada.

- Si oye un ruido metálico al pisar el embraque a fondo v seleccionar una velocidad: puede haber problemas en la caia de cambios.
- Si con el pedal de embraque suelto, pisa el acelerador y el motor sube de revoluciones pero el coche no alcanza la velocidad correspondiente, el embraque patina o el cable











La escasa adherencia por la lluvia, la nieve o el hielo dificultan detenerse a tiempo

La mejor frenada

A pesar de todas las precauciones v de circular a menor velocidad, siempre van surgir, en los desplazamientos durante el invierno, situaciones en las que debamos frenar con mayor o menor brusquedad. En estos casos, la calzada -húmeda, mojada, nevada o helada– va a jugar en nuestra contra. De hecho, sobre suelo mojado, a 120 km/h necesitamos casi 50 metros más para detenernos y con nieve, casi 200...

FRENOS CONVENCIONALES. La tendencia natural ante una frenada de emergencia es pisar el freno a fondo. El problema es que las ruedas se bloquean y no sólo alargan la frenada, sino que dejan al conductor sin control sobre la dirección: el coche no obede-

cerá al volante y continuará recto o provocaremos un vuelco o un

La meior manera de frenar es mantener una presión constante, pero levantar el pie del pedal cuando note que las ruedas se bloquean, volviendo a frenar, con suavidad y firmeza, al recuperar el control. Y repetir esta maniobra tantas veces sea necesiario.

FRENAR CON ABS. La frenada con ABS o con sistemas de ayuda a la frenada de emergencia es diametralmente opuesta: se debe frenar

Puerto El Cantó [Vallerols-Vilamur (L)

Castarnés-Sabiñánigo (HU)

N-320 (La Gineta-Venturada)

N-322 (Córdoba-Valencia)

Requena (V)

Puerto Cotefablo [Linás Broto-Yésero (HU)]

Puerto Tórdiga [Villar Saz-Almodóvar (CU)]

Úbeda-Villacarrillo-Villanueva Arzobispo (J)

Puerto Los Pocicos [Alcaraz-Robledo (AB)]

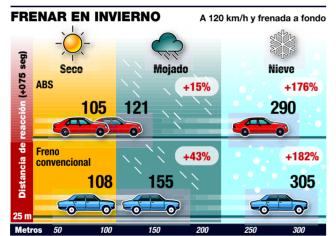
N-330 (Almansa-Puerto de Somport/Frontera Francia)

A



a fondo y mantener la presión al máximo sin soltar el pedal cuando se oiga un zumbido y se note una vibración. Ésta es la señal de que el ABS está fun-

El ABS se encarga de soltar la presión del freno automáticamente cuando detecta que las ruedas van a bloquearse y de volver a aumentarla al máximo. Y lo hace varias veces por minuto. Así se obtiene una frenada más eficaz (ver infografía) y, sobre todo, se mantiene el control sobre la dirección lo que permite dirigir el coche hacia donde se quiera o, incluso, esquivar





Bailando baio la Iluvia

El acquaplanning -literalmente. planear sobre el agua- se produce cuando, circulando rápidamente, los dibujos de la banda de rodadura del neumático son insuficientes para acumula entre la goma v el asfalto. Eso crea una película deslizante sobre la que la adherencia es mínima. El produce a menor velocidad- si el neumático está desgastado o la presión va descompensada. SÍNTOMAS. El conductor nota que la dirección 'flota' o, incluso, que el coche se desplaza

> CÓMO AFRONTARLO. Una vez que se

el chaleco reflectante en el interior del coche y póngaselo antes de bajar en caso de cualqui incidencia

produce, lo mejor es reaccionar con suavidad: levantar el pie del acelerador, reducir la velocidad sin frenar y mantener firme el volante, corrigiendo en lo posible las pérdidas de trayectoria con un manejo suave.



Adelantar en invierno

El adelantamiento es siempre una de las maniobras más peligrosas. Y en invierno se complica más: la reducida visibilidad (por la lluvia y agua que levantan otros vehículos) y baja adherencia -y el posible viento- complica la maniobra. Es recomendable extremar la precaución y adelantar tras asegurarse de que nadie viene en sentido contrario.

No se la juegue a

fiestas invernales por excelencia, las Navidades, todos son tradicionales las comidas y celebraciones familiares en las que el vino, el cava y los licores están omnipresentes. Y a veces. tras regar la comida con abundante alcohol o tras

N-430 (Badajoz-Albacete)

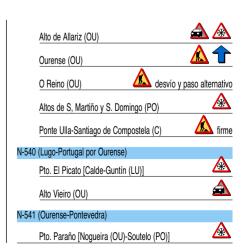
N-432 (Badajoz-Granada)

celebrar las fiestas con unos amigos compartiendo unas 'copas', nos podemos al volante.

El riesgo en esos casos crece en proporción al alcohol ingerido (ver infografía) y la única receta para mantener la seguridad es la de "al volante, ni una gota de alcohol".

NO SE ARRIESGUE CON EL ALCOHOL 0,40 1,89 **x20** +3.0 **x40**

Puerto Rocho [Fuentes-Reillo (CU)]	Río S. Juan-Alcalá la Real (J)
Cañete-lím. prov. Valencia (CU)	N-502 (Ávila-Córdoba)
Ptos. El Esquinazo y Sant Just [Perales Alfambra-Escucha (TE)]	Puerto de Menga [Mengamuñoz-Fonda Sta. Teresa (AV)]
Mora La Nova-Riudecols (T)	Pto. del Pico[Venta del Obispo- Cuevas Valle (AV)]
0 (Badajoz-Albacete)	N-525 (Benavente-Santiago de Compostela)
Piedranueva y Alcolea (CR) mejora intersección	Mombuey-Lím. Ourense (ZA)
Carrión de Cva. (CR) cruce CR-511 y CRP-2121	O Cañizo, A Gudiza, Ventas Barrera (OU)
2 (Badajoz-Granada)	Estivadas (OU)
Albuera y S. Marta Barros (BA) 🛕 intersec. N-435	Trasmiras-Allariz (OU)





Tráfico v Seguridad Vial Noviembre-diciembre 2007

Tráfico y Seguridad Vial Noviembre-diciembre 2007

21 claves para su seguridad

Consejos para el viaje invernal

ANTES DE SALIR

- Planee su viaie con anticipación.
 - Descanse v evite conducir cuando esté fatigado.
- Obtenga información de las carreteras por las que transitará y las condiciones en las que se encuentran en la web de la DGT (www.dgt.es).
- Planee su llegada contando con posibles retrasos por atascos, vías en peor estado, menor visibilidad, accidentes...
- Informe a alguien de su ruta y planes de viaje y de llegada.
- Calentar su vehículo antes de conducir reduce la condensación en las ventanillas, pero no lo haga en un garaje cerrado.
- Lleve un teléfono móvil, pero no lo use mientras conduce,.

DURANTE EL CAMINO

- Abróchese el cinturón antes de arrancar y manténgalo así todo el viaje, conductor y pasajeros.
- Respete la señalización pero si las condiciones son desfavorables reduzca la velocidad.
- Use ropa cómoda y cálida. Si necesita una prenda, pare en una zona segura.



Vava alerta. El hielo negro es

invisible y hace que la carretera parezca recién asfaltada.

No use el

velocidad. La conduc-El móvil puede ser muy útil en caso de emergencia. Pero está prohibido usarlo

mientras

re un control completo. Reduzca su velocidad al acercarse a intersecciones, más en ca-

ción invernal requie-

control de

rreteras nevadas. Encienda las luces en cuanto se reduzca la luminosidad: será más visible.

- Aumente la distancia de seguridad con el vehículo que le precede. La distancia de detención sobre hielo es el doble que sobre seco.
- Manténgase en el carril derecho excepto para adelantar y use el intermitente antes de cambiar de carril.
- Maneje el volante con suavidad y precisión. Cambios de carril y giros bruscos del volante al frenar o acelerar causan patizanos.
- Reduzca al acercarse a puentes: puede haber hielo aunque el resto no esté helado.
- Valore la posibilidad de dejar el viaje si corre peligro de quedarse atascado.
- Paciencia: adelante sólo cuando sea seguro.

Repuestos obligatorios y elementos que pueden ayudar ante el invierno

Los imprescindibles del maletero

Junto a los repuestos obligatorios marcados por la normativa, conviene hacer hueco en el maletero 'invernal' a unos elementos que pueden ayudar a combatir los rigores de este período e, incluso, a llevar a buen término un viaje que se 'tuerza'.

Cadenas:

obligatorias

en vías con

hielo o nieve.

Colóquelas en

el eie de trac-

CONVENIENTES

dores o el aire acondicionado.

 Rascador v alcohol unidos eliminan el hielo de cristales y retro-

visores. Es imprescindible quitar el hielo antes de arrancar.

> Linterna: práctica en cual-

quier incidencia (reparar un percance, buscar algo...). Re-

cuerde: en invierno las horas de luz se reducen.

Depósito lleno: mantenerlo lo más lleno posible al cruzar zonas 'problemáticas' asegura

OBLIGATORIOS

del vehículo en vías de do-

la calefacción en caso de inmovilización.

 Ropa de abrigo y calzado adecuado por si debe salir del coche. No conduzca con ellas: son incómodas y reducen

la capacidad de maniobra.

Alimentos y 'chuches' ayudan a 'aligerar' una parada prolongada, en especial con ni-



Chaleco:

debe ir dentro

del coche y

colocarse an-

ser visto.

tes de salir para

den avudar en caso de problemas

con la batería.

...Y CINCO **TRUCOS**



PATATA. Si frota el parte exterior con una patata cortada repelerá el agua; si lo

hace por el interior, evitará que se empañe

ALCOHOL. Puede valerie tanto para descongelar el parabrisas -no use aqua caliente, podría



romperse- con alguna cerradura con problemas -inyectándolo con una jeringuilla- y para limpiar las

escobillas del limpiaparabrisas

DETERGENTE V

ANTICONGELANTE, Son los dos meiores aliados de la visibilidad a través del parabrisas: podremos disponer de aqua para limpiarlos y, además,

eliminarán meior el barrillo que salta desde la vía.



COLA. Frotar con un algodón empapado en un refresco de

cola las escobillas del limpiaparabrisas las hará

más flexibles.

LEVANTADAS. Cuando aparque, levante los 'limpias' Así evitará que se queden 'pegados' en caso de helada



Spray antivaho y bayeta

evitan o eliminan el vaho si

aparece. Puede usar los airea-

normal o provisional, pero siempre con la presión adecuada.

Triángulos: para

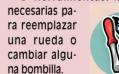
situaciones de peligro. Debe colocarlos al menos 50 m delante y detrás

Lámparas de repues-

to: es obligatorio un juego de lámparas para sustituir cualquiera que se funda. Ver v ser visto es



especialmente importan-







Lím. pr. Palencia-Lím. pr. Zamora (VA)













Pedro Martínez de la Rosa, piloto de Fórmula-1

"La revisión y puesta a punto del coche es sencillamente vital"

- ¿Cuáles son las cuatro o cinco cuestiones clave para conducir con seguridad durante los meses de invierno, con mal tiempo?
- Lo primero de todo, comprobar el estado de los neumáticos, que, como siempre digo, al final es lo único que toca el asfalto. Un neumático con poco dibujo es sinónimo de aquaplanning. Y si hay nieve, debemos de conducir con un neumático de contacto o simplemente llevar cadenas. Igual de importante es comprobar las presiones regularmente, y también es importante comprobar que los neumáticos y las llantas no tengan ningún pellizco o llantazo. Una vez tengamos esto bajo control, es importante que el refrigerante del motor sea anti-congelante.



- Por falta de práctica, estamos menos preparados que en otros países donde hace peor tiempo todo el año. Pero yo diría que pecamos más de falta de preparación del automóvil para estas condiciones que por falta de 'manos'.
- ¿Cómo podría mejorar la formación de los conductores para que se enfrentarán bien preparados al Invierno?
- Está demostrado que la mejor manera para formar conductores y, en consecuencia, evitar accidentes es obligar a que estos conductores hagan cursos de pilotaje en condiciones extremas. Que se les enseñe a conducir sobre mojado, sobre nieve, que se les forme en la preparación básica de su coche ante estas situaciones, y, finalmente, que se les de la oportunidad de practicar en un lugar seguro donde se puedan equivocar, es decir, un circuito.
- ¿Qué importancia concede a la revisión y puesta a punto del coche antes de comenzar la temporada invernal?
- La importancia de la revisión y puesta a punto de tu coche es sencillamente vital. Es



Macido en: Barcelona. España Residencia: Barcelona Estado civil: Casado con Reyes y con dos hijas, Georgina y Olivia Altura: 1,77 mts. Peso: 74 kg.

Houbies: Helicópteros de radio control, bicicleta de carretera y esqui de fondo.



igual lo gran conductor que puedas ser, si no tienes el coche adaptado a las condiciones, pondrás en peligro tu vida y la de los demás.

- ¿Qué recomendaría cuidar al conductor antes de realizar sus viajes invernales en su coche, su alimentación, su forma de conducir...?
- Lo más importante en un conductor antes de sentarse a conducir es que esté en plenas facultades físicas. Esto significa haber dormido un mínimo de 7 horas y no conducir justo después de comer. Partiendo de la base que soy un gran defensor de la 'tolerancia cero' en lo que hace referencia al alcohol, podemos medir el nivel de alcohol en sangre, pero ¿cómo medimos el grado de cansancio de cada conductor?
- ¿Cuál de los elementos (Iluvia, nieve, hielo, niebla, viento...)
 propios del invierno considera más peligroso para la conducción y por qué?
- Todos son peligrosos si no llevamos el coche preparado o nosotros no lo estamos. Pero el que yo más temo es el hielo, ya que una vez que coges una placa de hielo en plena curva o frenada, pasas de ser conductor a un simple pasajero de tu propio automóvil.
- ¿Qué elemento no falta nunca en su coche cuando sale a conducir durante el Invierno?
- Después de tener que dar la vuelta en alguna ocasión al subir un puerto de montaña, siempre llevo las cadenas en el maletero todo el invierno.

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