

Accidentes de tráfico

¿POR QUÉ ALARMAN MENOS QUE...

- ... ACCIDENTES LABORALES
- ... CATÁSTROFES NATURALES
- ... CÁNCER
- ... SIDA
- ... VIOLENCIA DE GÉNERO
- ... HOMICIDIOS
- ... INFARTOS



- **NUEVOS EXÁMENES DE CONducIR**
- **ANÓNIMOS POR LA SEGURIDAD VIAL**
- **¿SE PARECE SU COCHE AL DE ALONSO?**
- **ENTREVISTA A IÑAKI GABILONDO**

IDA-ACCIDENTES
ÓN-LEUCEMIA-IN
ACCIDENTES POF
IOS-SIDA-VIOLEN
MOTOS-ABUSO DI
TUBERCULOSIS-(
ALES-ENVENENAI

SPORTES-ACCIDENTES LABORALES-SIDA-VIOLENCIA
CÁNCER DE PULMÓN-LEUCEMIA-TERRORISMO-ANORE
R DE ESTÓMAGO-INCENDIOS-SUICIDIOS-TSUMANI-DE
HOMICIDIOS-ACCIDENTES DE TRÁFICO-VIOLENCIA DE
ERO-CÁNCER DE MAMA-VIOLENCIA DE GÉNERO-BUSO
NEUMONÍA-TERREMOTOS-ABUSO DE DROGAS-ATENTA
TERRORISTAS-TUBERCULOSIS-CAIDAS-ATENTADOS-O
ENAMIENTOS-ACCIDENTES LABORALES-SUICIDIOS-(

ERRA-ACCIDENTE
DE PULMÓN-ANO
MAGO-ACCIDENT
VIOLENCIA DE GÉ
MOTOS-ABUSO D
IMANI-INFARTO-A
-ACCIDENTES EN
ERRA-ACCIDENTE
SUICIDIOS-SIDA-(
FUEGO-SUICIDIO:
O-TERREMOTOS-
DE PRÓSTATA-NEI
USO DE DROGAS-
AIDAS ACCIDENTA
ES-GUERRA-ACCII
DENTES DE TRÁFI
IA-INFARTO-AHOC
ACCIDENTES POF
ÉNERO-TSUMANI-
ABUSO DE DROG

CÁMARAS PARA
DETECTAR COCHES
SIN SEGURO



BALANCE 2007
MENOS DE **3.000 MUERTOS**,
COMO HACE **40 AÑOS**



10



18



26



34

Editorial	3
La Locura	4
El Maletero	5
Mi Carril	9
SV Internacional	26
Tráfico del Motor	49
Banco de Pruebas	54
Noticias del Motor	56
La Entrevista	58
La Pluma	61
Salud Vial	62
Cartas	63
Vía de Servicio	66
Área de Descanso	67



10
18
26
34
49

LAS MUERTES QUE MÁS ALARMAN

¿Por qué alarman más a la sociedad las 91 mujeres muertas por violencia del género que los 4.104 por accidentes de tráfico? El tratamiento en la Prensa, considerarlos un peaje por usar automóviles, el anonimato, la cotidianeidad... son, según los expertos, algunas de las razones.

BALANCE 2007: MENOS VÍCTIMAS

Por cuarto año consecutivo han descendido las víctimas de la carretera, situándose al mismo nivel que hace 40 años, a pesar de que el parque de vehículos se ha multiplicado por ocho. Aun así, 2.741 fallecidos, 274 menos que el año anterior, siguen pareciendo muchos.

Nueva sección

LAS NOVEDADES DEL MUNDO

En esta nueva sección tratamos de ponerles al día de las novedades, estudios e iniciativas que, en materia de seguridad, se están produciendo en las diferentes partes del mundo.

EVITAR LOS ATROPELLOS A ANIMALES

Pasos elevados o inferiores, repelentes olfatorios o luminosos, siluetas de rapaces... son algunas de las estrategias para 'proteger' las carreteras del paso de animales y evitar accidentes por atropellos.

¿LE CAMBIARÍA EL COCHE A ALONSO?

La F-1 ya no es un banco de pruebas para los coches convencionales. Las diferencias entre los F-1 y los vehículos comerciales son muy grandes y no siempre a favor de los vehículos del 'gran circo'.

**Suplemento especial Semana Santa
EL VIAJE MÁS SEGURO**

Mapa con las obras, puntos conflictivos, desvíos programados, rutas alternativas a los itinerarios congestionados, medidas especiales de regulación del tráfico, las peores horas para viajar, los teléfonos de ayuda y de emergencia... Todo lo necesario para que los días más esperados sean más seguros.



58

IÑAKI GABILONDO

Recientemente ha recibido el premio a la seguridad vial del Ministerio del Interior por su preocupación por los accidentes de tráfico y el tratamiento que ha dado a los mismos en sus informativos. Iñaki Gabilondo no admite que las muertes en carretera sean consideradas como "naturales" y es firme partidario del 0,0 de alcohol al volante.



AÑO XXIV
Número 188
Enero-febrero 2008

Director:
Jesús Soria (jsoria@dgt.es)

Redactores-jefe:
Juan M. Menéndez -edición- (jmmendez@dgt.es)
y J. Ignacio Rodríguez -información- (jirodriguez@dgt.es)

Confección: José Bélamo.

Redactores:
Mercedes López (mlopez@dgt.es) y
Marian García (agrui@dgt.es)

Fotografía:
Paul Alan Putnam, Diego Gómez y Lucía Rivas (colaboradores).

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

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

Infografía: Dlírios y DPI Comunicación.
Colaboración especial: Lorenzo Silva.
Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.
Teléfs. directo: 91 301 84 25.
Fax: 91 320 41 38.

Dirección en Internet:
www.dgt.es/revista

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

Impresión y distribución: ALTAIR QUEBECOR. Fotomecánica: ESPACIO Y PUNTO.
Depósito legal: M-25.988-1985.
N.I.P.O.: 128-08-001-8. **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 finales de abril

Edita:

No nos conformamos

Dos mil setecientos cuarenta y un muertos en la carretera es un número dramático y extraordinariamente alto. Lo dijo el ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, en la última reunión de la legislatura del Consejo Superior de Tráfico, que reúne a organizaciones profesionales, económicas y sociales, consumidores y usuarios, las relacionadas con el tráfico y la seguridad vial, víctimas de accidentes... Allí se repasaron las cifras globales, que se pueden resumir en una reducción de la siniestralidad en estos últimos cuatro años del 32%, en que se ha pasado de 2,5 millones de controles preventivos de alcoholemia a 4, en el aumento del uso del cinturón, en la puesto en marcha el Permiso por Puntos, la reforma del Código Penal, la ampliación de radares, hasta 500, o que se ha pasado a considerar como "infracción grave" el uso del móvil, que está detrás de tantas y tantas tragedias sobre el asfalto.

Algunas asociaciones han valorado también como "intenso e importante" el trabajo en esta legislatura de la Comisión no permanente sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico del Congreso de los Diputados, en la que están todos los partidos, que ha sabido impulsar la aprobación del permiso por puntos -que ha conseguido retirar el "carné" a casi tres mil conductores, rebajar la velocidad media, el consumo de alcohol, los accidentes...- y la reforma del Código Penal en materia de delitos contra la seguridad vial. Una reforma que, sólo en dos meses, ha conseguido más de 3.000 detenciones de conductores.

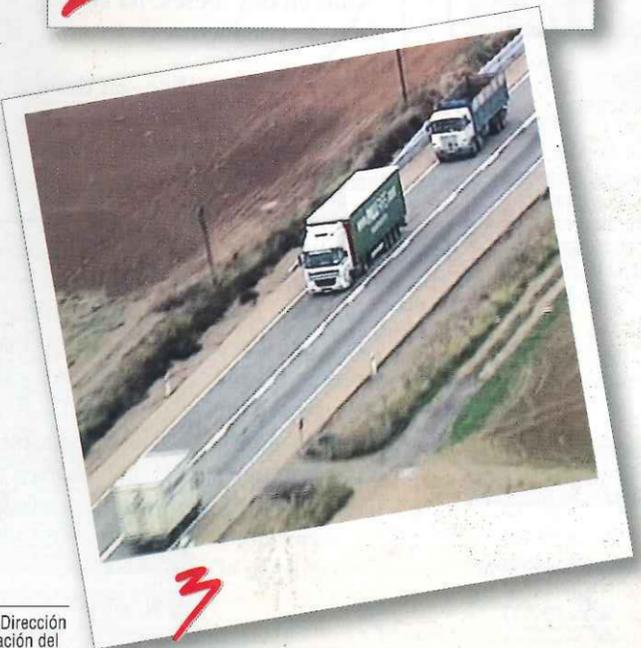
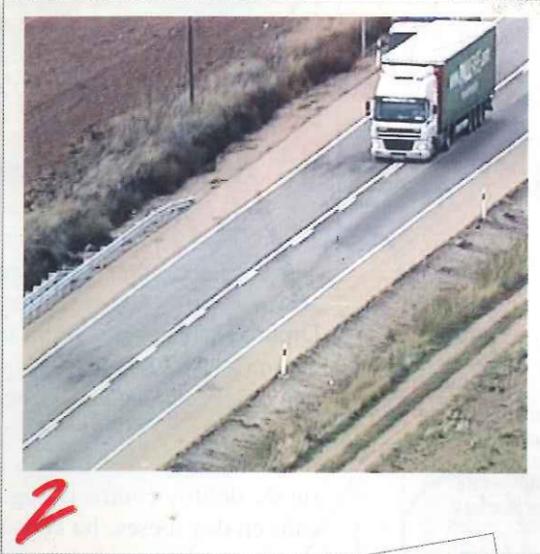
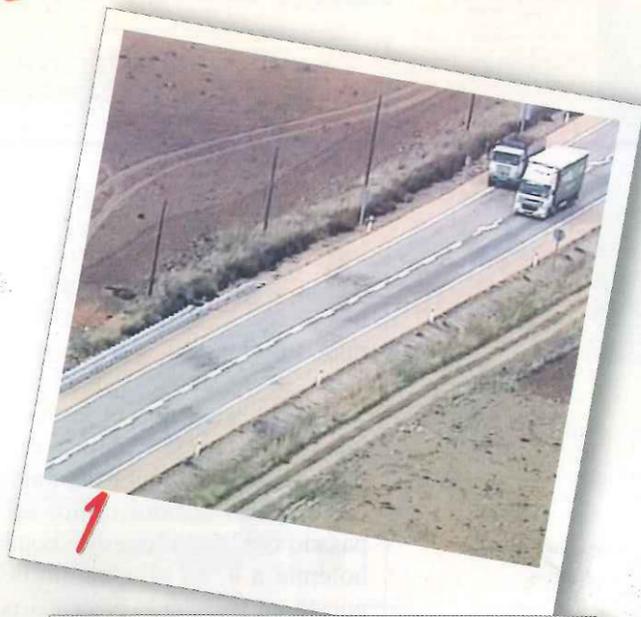
El tráfico, en definitiva, ha estado en la calle y ha empezado a calar en el día a día, en las charlas de café, en las tertulias, en las reuniones de amigos. También era uno de los objetivos: que nadie pase de las muertes en la carretera. Es el camino para que tengan la consideración y el reproche social de otras tragedias -violencia de género o accidentes laborales- que, sin restarles la importancia que sin duda tienen, sin ser tan graves en número, que tienen mucho más protagonismo y hasta rechazo social. Quizá porque muchos los siguen considerar erróneamente como "muertes naturales". Y no lo son. La mayoría son evitables. Es obvio, pues, que hay que seguir luchando en muchos frentes para seguir rebajando todavía más las cifras de siniestralidad. No nos conformamos con lo conseguido: menos de 3.000 muertos, como hace 40 años.



1 En la primera fotografía de la secuencia, vemos a un camión efectuando un adelantamiento muy justito, como mínimo mal calculado, ya que está llegando a la zona de prohibición y aún no ha conseguido superar al camión al que está adelantando. Y en este caso, algo raro debe estar pasando, porque el vehículo adelantado se está echando hacia el arcén, como tratando de evitar un peligro. ¿Qué sucederá?

2 La segunda fotografía de la secuencia nos muestra al camión 'infractor' que continúa adelantando en la zona marcada como prohibida (se ve perfectamente la línea continua en la carretera) y 'achuchando' al adelantado, que se tiene que meter aún más en el arcén e, incluso —como se ve en el vídeo—, retener su marcha un poco so pena de poner en riesgo su integridad por chocar con el vehículo que adelanta.

3 La tercera fotografía nos da la clave y nos confirma lo que temíamos: un vehículo se acerca en sentido contrario, poniendo en peligro a los dos camiones de la maniobra de adelantamiento. Y es que, ante la menor duda, lo mejor es no adelantarlo, incluso, abortar la maniobra. Vale más llegar tarde que no llegar...



Perdería seis puntos

Desde el punto de vista administrativo, la locura que publicamos este mes sería calificada como una conducción manifiestamente temeraria y se sancionaría en su grado máximo, con multa de 450 euros y, además, un mes de suspensión del permiso de conducción. Además, esta infracción llevaría aparejada la pérdida de seis puntos (número 4 del anexo II de la Ley de Seguridad Vial).

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

Impactó contra una señal

Hace unos días, mi compañera circulaba por la pintoresca carretera de Fornells a Mahón, en Menorca. Llovía y el pavimento se encontraba resbaladizo. En una curva el coche derrapó y la puerta opuesta al conductor impactó violentamente con una señal vertical, volcando a continuación. De haber ido algún ocupante en ese lado, posiblemente no lo hubiese contado. Anna, milagrosamente y fuera de algunas contusiones y el consiguiente susto, salió ilesa. La colisión con objetos rígidos situados fuera de la calzada (árboles, farolas o postes...) representa entre el 18 y 42% de fallecidos en la mayoría de la Unión Europea. En los últimos cinco años se han perdido 1.394 vidas en las carreteras españolas por colisiones



con estos elementos (279 por año) y 11.532 heridos. El problema radica en su rigidez, sin ningún sistema de amortiguación. Una solución pasa por emplear postes rompientes, contruidos con fibra de vidrio, como ya se utilizan en países como Suecia. Su adaptación tendría un elevado coste económico, pero se podría hacer gradualmente, como los guardarrailes o quitamiedos. En cualquier caso, nada comparable con el elevado coste de vidas.—Ernesto Coll. *Vinent Benavent de B. Tarragona.*

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

Usar GPS en marcha será infracción

Utilizar el GPS mientras el coche está en marcha se calificará como infracción en la próxima reforma legislativa en materia de tráfico, según anunció en enero Pere Navarro, director general de Tráfico. Además, la DGT, mientras se aprueba la obligación legal, recomienda a los conductores hacer uso de los navegadores mientras el coche esté parado, ya que en marcha incrementa la posibilidad de accidente por distracción. Pere Navarro recordó que utilizar el móvil cuadruplica el riesgo de accidentes, incluso con el manos libres (se triplica).



Aparque o vaya a pie

Se llama Discover Cities y es capaz de recomendar al usuario que, para llegar antes, aparque el coche y tome el transporte público o que camine. Para ello, calcula el estado del tráfico y recomienda la mejor alternativa, indicando paradas de autobús, tren, taxi o metro y sus horarios, o, incluso, el trayecto a pie. También proporciona información de los lugares de interés por los que se pasa. Navteq, el mayor productor mundial de cartografía para GPS y diseñadora de este navegador, pretende poner los GPS al alcance de cualquier persona y no sólo de conductores. De momento, en España sólo está disponible en Madrid y Barcelona

La frase



EFE

"Quiero subrayar el enorme dolor de miles de familias que tanto padecen como consecuencia de las muertes y graves lesiones provocadas por accidentes de tráfico. Todos debemos contribuir a evitarlos"

S.M. el Rey don Juan Carlos. Mensaje de Navidad

Por una cultura del autocaravanismo

El grupo de trabajo creado en el Senado para estudiar la normativa y mejorar el uso y la cultura del autocaravanismo ha concluido con una serie de propuestas. Se equipara su velocidad a la de otros vehículos de su categoría, aumentando de 90 a 100 km/h el límite en autopistas y autovías, si bien la Dirección General de Tráfico (DGT) se muestra dispuesta a estudiar este límite que, en muchos países europeos, es el de los turismos.

Además, el Ministerio de Fomento ha aprobado una señal específica (la S-128), e incluye en los nuevos proyectos la creación de espacios específicos con dispositivos de vaciado ecológico para las aguas residuales y tomas de agua limpia. Se ha enviado una instrucción de la DGT a los ayuntamientos, sobre las normas de movilidad y el derecho a estacionar estos vehículos en las mismas condiciones que otros de su categoría.



RAMÓN

Motos: el 40% de las muertes, por salidas de la vía

Las salidas de la vía son los accidentes más graves que sufren las motos. Aunque no son los más frecuentes (13%), sí son los más mortales (40%) y los que más crecieron en los últimos años (46%). Velocidad inadecuada y distracción son las principales causas de las salidas de la vía, según un informe del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) que ha analizado los 60.000 accidentes de moto ocurridos los últimos cinco años. Y un elemento que agrava las consecuencias de una salida de la vía es la existencia de guardarrailes que multiplica por dos la probabilidad de muerte.

Miguel Muñoz, reelegido presidente de la AEC

La Asociación Española de la Carretera (AEC) reelegió el 23 de enero a Miguel M^a Muñoz como Presidente, cargo que desempeña desde 2004, puesto al que también optaba Juan Francisco Lazcano.



Famosos a la carrera

48 DÍAS EN LA CÁRCEL. Kiefer Sutherland, protagonista de la serie "24", ha pasado 48 días en prisión por conducir bajo los efectos del alcohol, y debe cumplir 5 años de libertad bajo fianza, asistir a un curso sobre consumo responsable de alcohol de 18 meses y a terapia otros 6 meses.



Kiefer SUTHERLAND

También problemas al volante para Orlando Bloom, que se estrelló en Los Ángeles y huyó, y Ray Liotta, condenado a tres años de libertad condicional, multa de 1.300 dólares y a asistir a un curso sobre consumo responsable de alcohol, por estrellar, hace un año, su coche bajo la influencia de drogas y alcohol.

HAMILTON A 196 KM/H... La policía francesa detuvo al piloto Lewis Hamilton (McLaren) con su Mercedes cuando circulaba a 196 km/h por una autovía. El automóvil fue inmovilizado y el piloto conducido a su hotel y multado con 600 € de multa (nada para sus 10 millones de € de sueldo anual) y un mes de retirada de permiso, que no afecta a la superlicencia de F-1.



Lewis HAMILTON

DECO, POSITIVO. El centrocampista del FC Barcelona Deco dio positivo (0,36 mg/l) en un control de alcoholemia en Barcelona. Tres meses de retirada de permiso, 3 puntos menos y 600 € de multa son el resultado de su copa de más...



DECO

Niebla: reacción en cadena

Cuatro accidentes múltiples, con casi un centenar de vehículos implicados, causados por la niebla intensa, colapsaron el 22 de enero la A-42 (Madrid-Toledo), que tardó siete horas en recuperar la normalidad, y provocaron 93 heridos (8 graves y uno muy grave), aunque no hubo que lamentar ningún muerto.

A las 8:35 horas, en Cabañas de la Sagra (Toledo), un autobús perdía el control y más de 60 vehículos chocaron en cadena —incluso uno ardió y su ocupante hubo de ser rescatado—, entre ellos dos de gran tonelaje y uno de mercancías peligrosa. A 9:30 h, con niebla aún muy densa, ocho vehículos chocaban violentamente en el pk. 39. La 'reacción en cadena' se hizo sentir dos kilómetros más atrás (pk 36,5, Yuncler), donde 30 de vehículos se empotraron unos contra otros, entre ellos un camión de bomberos que acudía a socorrer a las víctimas. A las 11:30, un camión y un turismo chocaban en Illescas (pk 36) y, casi a la vez, un todoterreno volcaba en Getafe (Madrid), esta vez sin provocar heridos.



EFE

Sentencia histórica

El Tribunal de Justicia de Castilla y León ha condenado a la administración autonómica, titular de la vía BU-550, a indemnizar con más de 16.000 € (más intereses) al conductor que hace nueve años patinó en una placa de hielo de 72 metros y chocó contra un muro. El tribunal entiende que el hielo "en esa época era plenamente previsible para la Administración que actuó el día anterior, pero, inexplicablemente, abdicó de la vigilancia el día del accidente" y que no hizo lo necesario para retirarlo o señalizarlo. Para Mario Arnaldo, presidente de Automovilistas Europeos Asociados, esta sentencia supone "un importantísimo precedente judicial".



Dilirios

Bajo los efectos de cinco drogas

A-8, en Bilbao: una hormigonera se salta la mediana, invade el sentido contrario y cae sobre un turismo, cuyo conductor (44 años), muere. Según testigos, la hormigonera iba haciendo eses e invadiendo los demás carriles... La Ertzaintza acompañó al camionero al hospital, donde, tras curarle heridas leves, da positivo en pruebas de orina y sangre ja cocaína, cannabis, metadona, opiáceos y benzodiazepinas! Aunque quedó en libertad, se le imputa un delito de homicidio por imprudencia, penado con entre 1 y 4 años de prisión, y otro contra la seguridad vial.

Contra la coche-adicción

WWF/Adena lanza una web (www.pasodelcoche.com) para curar la coche-adicción y concienciar de comportamientos irracionales en el transporte que contribuyen a las emisiones causantes del cambio climático, donde ofrece datos científicos para reflexionar, un test que mide la coche-adicción, soluciones para colectivos e individuos y la confesión de un coche-adicto (representado por un actor).

Ministros en coches verdes



Dilirios

El Plan de Contratación Pública Verde de la Administración prevé que, en 2009, ministros y asimilados viajen en coches 'verdes' y que, en 2012, el 72% del parque móvil de la Administración sea respetuoso ambientalmente. El plan prevé reducir a 1.100 los actuales 1.200 vehículos oficiales y que los ecológicos pasen de 270 a 798, potenciar el uso de coches híbridos para desplazamientos urbanos y más transporte público y colectivo para acudir a actos.

Todos somos peatones

RACC y Ayuntamiento de Madrid quieren sensibilizar a conductores y ciudadanía de la fragilidad del peatón y detectar posibilidades para aumentar su seguridad. Para ello, han pintado en tres pasos de peatones del centro de Madrid los lemas "¡Atención! Todos somos peatones" y "Uno de cada tres muertos en accidentes de tráfico iba a pie". Además, un estudio europeo, en el que participa el RACC, sobre el riesgo de los pasos de peatones en Bélgica, España, Austria, Italia, Finlandia, Alemania, Suiza, Reino Unido, Países Bajos y Noruega deja a España en mal lugar:

- España, a la cabeza en muertes de peatones (613 en 2006), tiene la segunda peor cifra absoluta de mortalidad de peatones (más que países más poblados) y el ratio de mortalidad más elevado (15,7 millón de habitantes).
- El 91% de los muertos en España es atropellado fuera del paso de peatones (77% en la UE).
- En Madrid, mueren unos 28 muertos cada año.
- En 2007, 1 de cada 3 muertos en accidente de tráfico en Madrid iba a pie.



Recomendaciones

AL CONDUCTOR

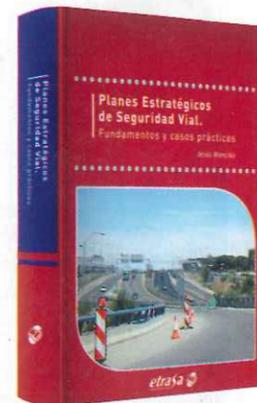
- No circule a más de 50 km/h en zona urbana: el riesgo de muerte de un atropellado crece exponencialmente.
- Reduzca la velocidad al aproximarse a los pasos sin semáforos.
- Preste atención a los peatones más vulnerables: mayores y niños.

AL PEATON

- Cruce sólo por pasos de peatones. El riesgo de atropello mortal fuera de ellos es 9 veces superior.
- Además de mirar antes de cruzar, haga una señal con la mano al conductor para que pare.

Use el cinturón

La segunda quincena de febrero, la DGT realizó una campaña de concienciación y control del uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil. Por un lado, la Guardia Civil controló en unos 80.000 vehículos el uso de estos sistemas de retención; por otro, una campaña, bajo el lema "Un viaje seguro comienza con un gesto sencillo, ponerse el cinturón" trata de convencer de la importancia de utilizarlo y evitar las 425 muertes que, en 2007, se achacan directamente a no llevarlo abrochado.



Información: ETRASA. Tel.: 91 665 80 00 y www.aprenderaconducir.com

Lo que prometen los partidos políticos

Según la información facilitada a esta revista, los partidos coinciden en otorgar prioridad política a la seguridad vial, fomentar la educación en el colegio y mejorar la situación de los motoristas.

PSOE. Plan Estratégico de Seguridad Vial hasta 2012 y planes autonómicos; creará con las CC. AA. el barómetro de seguridad de las carreteras; pondrá 11.000 agentes en la carretera; mejorará el procedimiento sancionador; potenciará los servicios de urgencia y atención a las víctimas; y facilitará los trámites por Internet.

PP. Política integral de seguridad vial con CC. AA. y ayuntamientos; Agencia Nacional de Seguridad Vial; impulsará nuevas autovías; plan de auditorías para eliminar los puntos negros y mejorar la señalización; aprobará un estatuto para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con más efectivos y medios técnicos.

IU. Reforma del Código Penal para que las penas de prisión por velocidad temeraria se apliquen sólo si se pone en peligro la seguridad del tráfico. A favor de limitadores de velocidad —no de potencia— en todos los vehículos, que impidan más de 180 km/h.

CIU. Pacto de Estado y ley integral de seguridad vial; mejora de puntos negros, auditorías de seguridad, radares en los tramos más peligrosos y destinará el importe de las sanciones a mejorar las carreteras. También: conducción acompañada, límites de velocidad creíbles, ayuda psicológica a las víctimas y familiares y potenciar los dispositivos de seguridad mediante beneficios fiscales.

PNV. Crear por ley un adhesivo que identifique a los vehículos asegurados; homogeneizar en todo el Estado español las medidas especiales de regulación; definir el programa educativo de seguridad vial y crear la titulación de Profesor de Educación Vial como rama de la Formación Profesional (FP II).

40 AÑOS DE DON

FELIPE. El príncipe, don Felipe de Borbón, cumplió en enero de 2008 cuarenta años de edad. Entre todo el cúmulo de semblanzas y reportajes sobre su formación y sus principales anécdotas no está de más recordar su paso, captado en esta fotografía, por un parque infantil de tráfico —algo que la DGT ha apoyado al máximo desde su puesta en marcha— donde un guardia municipal le alecciona sobre la forma más segura de circular. La idea de sembrar seguridad —hoy, en un kart; mañana, en automóvil— también llegó hasta la Casa Real.

Escáner

Accidentalidad
Nov- dic 2007 - Ene 2008

	Mismo mes año anterior	Presente año	Dif año ant. (%)
Accidentes mortales en carretera			
Nv	209/ 154		-26,32%
Dc	197/ 199		1,02%
En	186/ 154		-17,20%
Victimas mortales (24 horas)			
Nv	236/ 172		-27,12%
Dc	236/ 223		-5,51%
En	207/ 175		-15,46%

Por tipos de vehículos implicados

	Nº vehículos	TOTAL	Nº muertos	TOTAL
Turismos	535	880	324	499
Furgonetas	75		34	
Autobús	10		5	
Camión	16		97	
Vehic. articulado/ Tractor	50		15	
Motocicleta	66		60	
Ciclomotor	24		23	
Bicicleta	14		13	
Otros	9		9	

Por tipo de vía

	TOTAL	TOTAL
Autop. libre	29	29
Autop. peaje	6	7
Autovía	74	84
Carret. convenc.	380	431
Otros	19	19

Por tipo de accidente

Nº accident.	Nº muertos
185 Salidas de la vía	210
232 Colisiones	267
64 Atropello peatón	65
26 Otros	28

(Fuente: Base de Datos de Accidentes Mortales en Carretera. El cómputo de muertos se realiza a 24 horas).

Planificar la Seguridad

En enero, se presentó el libro "Planes estratégicos de seguridad vial. Fundamentos y casos prácticos", de Jesús Monclús. Como "la seguridad vial no es accidental" (OMS), es preciso planificarla con esmero. Por ello, los planes estratégicos de seguridad vial son imprescindibles para lograr la máxima eficacia con los siempre escasos recursos, humanos y económicos, disponibles y reducir los accidentes.



Modificado el Reglamento de Conductores con importantes novedades

CAMBIA EL EXAMEN TEÓRICO Y EL DE MOTÓS

Entre las principales modificaciones, se fijan exámenes prácticos en vías abiertas a la circulación para motos, se aumenta a 15 años la edad mínima exigida para conducir ciclomotores y, en los exámenes teóricos, habrá más de una respuesta correcta a cada pregunta. Además, se elimina el plazo para poder renovar los carnés caducados.

J. I. R.
Foto: Lucía RIVAS

La reforma parcial del Reglamento de Conductores aprobada afecta a los permisos caducados, exámenes de motos, edad para acceder a una licencia de ciclomotor y al test teórico, en el que podrá haber más de una respuesta correcta para cada pregunta.

PERMISOS CADUCADOS. Se ha eliminado el plazo máximo de cuatro años para poder renovar los carnés caducados. Sin embargo, conviene recordar que circular con un permiso caducado es una infracción grave, sancionada con multa de hasta 300 €.

MOTOS: EXAMEN DE CIRCULACIÓN. Tras superar las pruebas teóricas y en circui-

to cerrado, los aspirantes a los permisos A1 y A podrán realizar una formación práctica en una moto durante seis meses, en vías abiertas al tráfico, aunque bajo la dirección de un profesor de formación vial. Para obtener el permiso

ENTRADA EN VIGOR

Las modificaciones del Reglamento aprobadas por el Consejo de Ministros el pasado 25 de enero entrarán en vigor el día 1 de septiembre de 2008, excepto lo referido a los carnés recaducados que lo hará al día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado y la modificación referida a los exámenes teóricos que se aplicará mediante orden ministerial.

definitivo se deberá superar una prueba práctica en circulación real: conducirá sin acompañante, seguido de un vehículo en el que viajará su profesor y el examinador, quien le irá dando instrucciones a través de un intercomunicador.

CICLOMOTORES A LOS 15 AÑOS. Se ha aumentado a 15 años la edad mínima para conducir ciclomotores y a 18 para transportar pasajeros (hasta ahora era de 14 y 16, respectivamente). En todo caso, deberán superar una prueba teórica y otra práctica en circuito cerrado. No obstante, las licencias obtenidas con anterioridad a la entrada en vigor de esta norma continuarán siendo válidas en las mismas condiciones y autorizará a llevar pasajero aunque no tenga los 18 años cumplidos.

EXAMEN TEÓRICO. En los exámenes teóricos podrá haber más de una respuesta correcta a cada pregunta y, para ser declarado apto, el número de errores permitidos no será superior al 20% del total de preguntas formuladas, aumentado a seis el número de errores permitidos. Es decir, un test con 30 preguntas para obtener el permiso B (turismos), se permitirán seis errores, cuando ahora se admitían tres fallos. ♦

MI carril



CINTURÓN. Nada menos que una cuarta parte de los muertos en accidentes de tráfico del pasado año no llevaban puesto el cinturón de seguridad. Parece increíble, pero así es. Es verdad que aquí se ha mejorado en su uso, que cada vez se lo ponen más conductores, pero no es menos cierto que el año pasado, muy probablemente podrían haber salvado su vida 425 personas: las que murieron en accidentes y que no lo llevaban puesto. ¡Con lo fácil que es hacer "clic"!



MOVILIDAD. Los dueños de los parking se han apuntado a los planes de movilidad. Si los gobiernos se plantean tasas para evitar que las ciudades no sean un caos en tráfico y contaminación, ahora tienen el apoyo de los aparcamientos. Para que la gente no vaya al centro de las ciudades y dejen su coche en casa, redondeaban al alza: cobraban media hora o una hora aunque solo estuviéramos 1 minuto. Se lo han prohibido y se han buscado nuevos recursos para seguir cobrando más. Como ha denunciado OCU, ahora cuestan un 15% más que antes. Entienden la ironía... ¿verdad?



COMPRAR COCHE. Los españoles, por costumbre o por pura economía doméstica, tardamos una media de siete años en pagar el coche, en el que de media nos gastamos 21.000 euros. Además, un estudio de Ganvam confirma que hay diferencias importantes a la hora de encontrar mejores y peores formas de financiar la compra. Vamos, que podemos ahorrar un dinero eligiendo bien. Un dato interesante si tenemos en cuenta que la adquisición del 84% de los coches se financia.

Animales



Qué puede pasar por la cabeza de un conductor para reclamar el dinero de los daños producidos en su coche a los padres del joven al que atropelló mortalmente cuando viajaba en una bicicleta? No es cuestión de derechos. No es una cuestión legal. Es un problema de ética, moral, sensibilidad, civismo, educación... Con sólo una pizca de alguno de estos "ingredientes", no hubiera reclamado. El problema es grave: quien no tiene nada se convierte en un ser irracional... es decir, un animal. Y conduce. Lo podemos suavizar: un mezquino, un salvaje, un ser despreciable. El problema añadido es que, en ciertos personajes, sus actuaciones no son fruto de la casualidad. Seguramente no es un comportamiento aislado. Dicen los expertos que somos como somos al volante y cuando estamos en el hiper, en el trabajo y en casa... Es decir, quien es un animal al volante, tiene más papeletas que otros para ser un habitual en el no respeto a las mínimas normas cívicas. Y quien no respeta a los demás es el prototipo de persona capaz incluso de pedir 20.000 euros por los daños del lujoso coche que se llevó una vida por delante. ¿A qué persona en su sano juicio se le puede ocurrir llamar a la puerta de los padres para pedir que paguen al chapista? ¿Quizá quien hasta mete prisa a la Guardia Civil que tramita el atestado porque se marcha de caza...?

Cualquiera, aunque tuviera clara su no culpabilidad, versión que los padres no se creen, se hubiera ido a su casa hundido, habría necesitado



JESÚS SORIA

DIRECTOR



RECLAMAN LOS DAÑOS DEL COCHE DESPUÉS DE SEGAR LA VIDA DE UN JOVEN, ATRAVIESAN PUEBLOS EN MOTO A 200 KM/H... SON ESCORIA QUE TODOS DEBEMOS DENUNCIAR

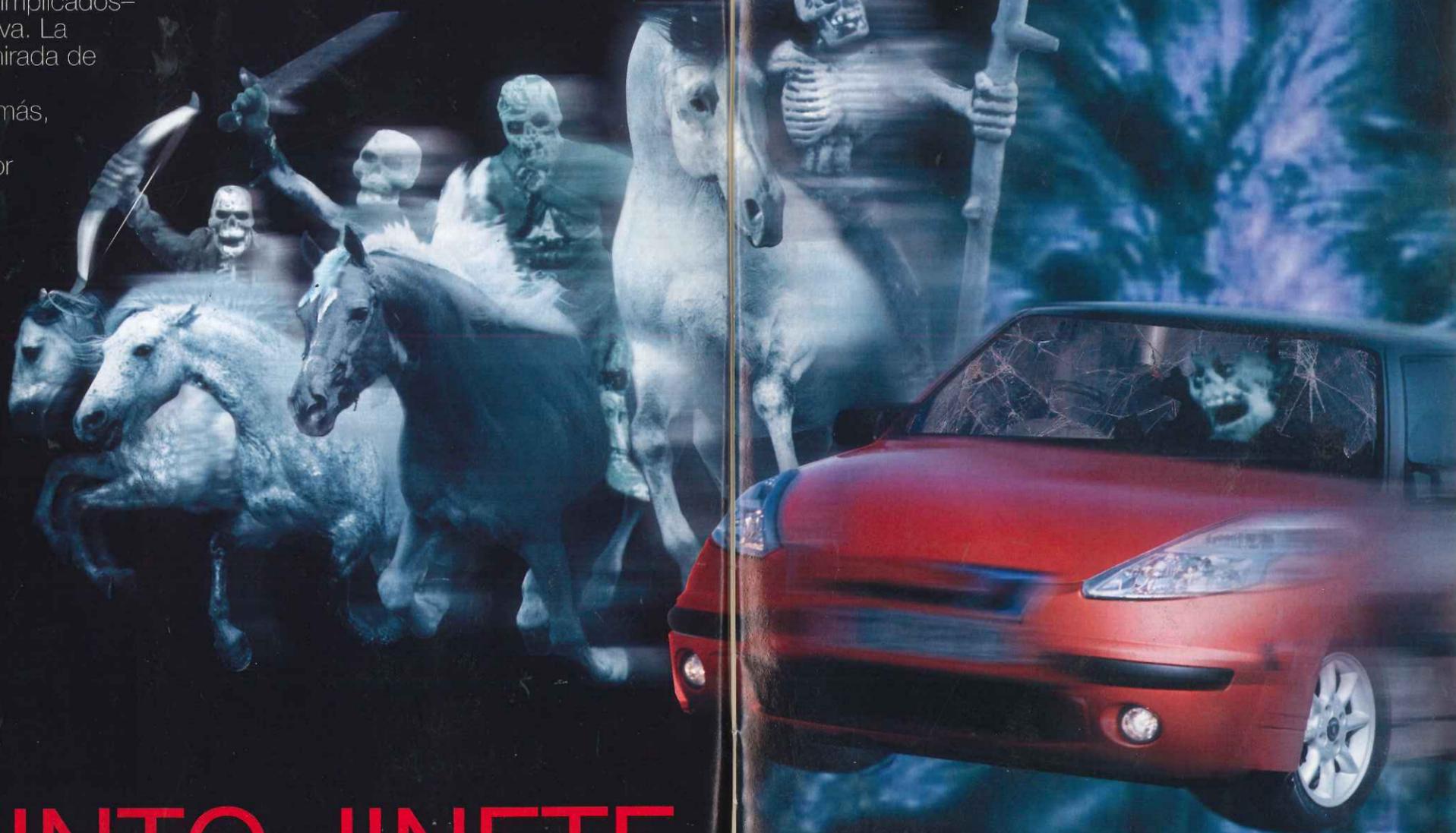
calmantes y habría soñado mil y una veces con la tragedia. Seguramente tendría la imagen del chico grabada para toda la vida. Como cualquier persona normal. Y difícilmente se hubiera acordado de la factura del taller. Eso es lo que nos diferencia de los animales. Lo malo es que no hay un solo "animal" en la carretera. Hay muchos. Y contra esos hay que movilizarse.

Por ejemplo, contra esos otros "animales" montados en potentes motos que circulan a tumba abierta -a más de 200 km/h- por tramos limitados a 40. Hacen adelantamientos antirreglamentarios, obligan a otros conductores a "tirarse" al arcén para no chocar, se pegan a otros coches... Seres ególatras que graban sus locuras para que alguien sepa, suponemos, que están en el "hit parade" de los mayores imbéciles de la carretera. Por eso nos alegran noticias como las de su detención. Quizá nunca más deberían pisar el asfalto, salvo como pasajeros en un autobús de línea.

Contra estos hay que revolverse. Hay que denunciarlos. Y contra los que cruzan las glorietas como si fuera una carrera; contra los que no respetan los pasos de peatones; contra el conductor de autobús al que vemos desayunar con una copa... Son escoria. Y necesitan el reproche social de todos, como con los maltratadores. Quizá algunos del nefasto club de indecesables de la carretera están también entre los maltratadores, los que burlan a Hacienda, los que no respetan los aparcamientos para minusválidos... Son animales. En todo. ♦

La sociedad se moviliza ante las muertes por violencia de género (91) o accidentes laborales (1.104), pero se "olvida" de los 4.000 muertos en la carretera

Madrid, enero de 2008. La Asamblea de Madrid recibe la petición de guardar un minuto de silencio por la muerte de una mujer y su hijo por violencia de género. Ese fin de semana, las veinte muertes en carretera en accidente —alguno con varios jóvenes implicados— no provocan ninguna iniciativa. La anécdota denota la doble mirada de la sociedad respecto a las muertes: las de tráfico son más, pero se pasan por alto, mientras nos indignamos por muertes trágicas, como por violencia machista o accidentes laborales, cuyo número es muy inferior.



Accidentes de tráfico:

EL QUINTO JINETE DEL APOCALIPSIS

J. M. MENÉNDEZ
Infografías e Ilustración: DÍRRIOS

Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial, cuenta en sus conferencias que atascos y accidentes de tráfico ya sucedían en la Roma imperial, pero no eran una preocupación importante aquella sociedad. De lo contrario, San Juan hubiera añadido el tráfico —hoy seguro que haría lo mismo— a la Guerra, al Hambre, la Peste y la Muerte como quinto jinete del Apocalipsis.

Cada año mueren en el mundo, según datos de 2002 de la Organización Mundial de la Salud (OMS), más de 1.200.000 personas —más que los 170.000 que mueren cada año en las guerras existentes en el mundo—, de los que en torno a 40.000 fallecen en la Unión Europea (UE) y 4.104 en España —cifras ambas de 2006—. Pese a ello, la sociedad percibe como normal esta auténtica guerra que son los accidentes de tráfico y se escandaliza y moviliza por el objetivamente menor número de muertes en atentados terroristas en el mundo (20.000) o el terrible goteo de muertes por atentado en Irak (13.570 en 2006). Lo mismo ocurre en España, donde se llenan portadas de periódicos y telediarios con las muertes por violencia de género (91), accidente laboral (1.104), SIDA (1.317), en incendios (197), leucemia (3.151), melanomas malignos (384) u homicidios (375) y mientras los muertos en accidente de tráfico del fin de semana apenas son unas líneas en las páginas interiores. Esta sociedad que se escandaliza con las mujeres muertas por violencia machista (72 en 2007, según el Centro Reina Sofía para el Estudio de la Violencia) pasa sin alarma sobre 4.104 que provocaron los accidentes de tráfico en 2006. Es como si mirar a un pequeño satélite muy brillante (ver infografía), impidiera ver la realidad de un planeta enorme, pero apagado.

SOLIDARIDAD Y OLVIDO. Cualquier terremoto, tifón o riada generan una ola de indignación y solidaridad mayor que las muertes por tráfico, pese a que muchas catástrofes apenas provocan cifras similares. Por ejemplo, el hundimiento del ferry de Al Salam, en febrero, entre Egipto y Dubai provocó 1.026 muertos y el tifón Saomi en China, el más potente de los últimos 50 años, 'sólo' 441. Incluso una catástrofe como los atentados del 11 de septiembre en EE. UU. provocaron 2.974 muertos y el terremoto de Perú, en agosto de 2006, 513.



➤ Incluso las peores catástrofes naturales causan, generalmente, menos muertes que el tráfico.

Aunque es difícil de cuantificar, los accidentes laborales cuestan en España un 1,5% del Producto Interior Bruto (PIB) y la violencia de género, según datos del Centro Reina Sofía, una cifra similar a los 8.000 millones de dólares que cuestan en Australia o EE. UU., ambas inferiores a 16.000 millones de euros de los accidentes de tráfico en España -2% del PIB-. Y no es que las cifras españolas de muerte en carretera -ver infografía- sean menores que en otros países: 23,2 muertos por cada 100.000 habitantes sitúan a España en la zona 'templada', con países con mejores cifras (Alemania, 17,9) y con peores (Grecia, 27,7). Entonces, ¿por qué los medios de comunicación destacan más una muerte por violencia machista que las veintitantas que en el mismo período provoca el tráfico? ¿Por qué sociedad, políticos y ciudadanos se movilizan más por los accidentes laborales, que 'matan' una tercera parte que el tráfico?

MUERTOS CON NOMBRE Y APELLIDOS.

Una explicación la da la psicóloga Eva Muiño, en nombre del Grupo de Tráfico y Seguridad del Colegio Oficial de Psicólogos de Galicia: "Los muertos de tráfico son números, no tienen nom-



➤ Los accidentes de tráfico se consideran socialmente como un peaje a pagar por el uso de los vehículos.

bre y apellidos, no son historias con familias, no hacen manifestaciones y la muerte es una consecuencia no buscada de la accidentalidad, y se considera muerte fortuita. En la violencia de género siempre hay intencionalidad por parte de las/los agresores, pero además son reportajes, imágenes, impacto, tienen nombre y apellidos, sexo, domicilio y familia". Pero la razón última de esta actitud social apunta a los medios de comunicación: "La percepción social está cada vez más influenciada por los enfoques mediáticos".

Roberto Durán, vocal de Psicología del Tráfico y de la Seguridad del Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid, cree que "este país (representantes políticos, medios de comunicación, instituciones relevantes, etc.) ha estado 'anestesiado' muchos años con el problema de la seguridad vial", aunque "hace dos años observamos una tendencia al cambio positiva". En esta línea, María Jesús Casals, catedrática de Periodismo de la Universidad Complutense de Madrid, piensa que "las muertes por accidente de tráfico están asumidas por la sociedad desde hace mucho como una especie de impuesto a pagar por la libertad de tener y

EN 2006 HUBO 4.104 MUERTOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO. POR VIOLENCIA DE GÉNERO 'SOLO' MURIERON 91 PERSONAS Y EN ACCIDENTE LABORAL, 1.104

LUIS MONTORO GONZÁLEZ

Catedrático de Seguridad Vial. Universidad de Valencia. Presidente de la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL)

El accidente no es accidental

Es claro que cualquier tipo de muerte violenta, no natural, crea un fuerte sentimiento en la sociedad y un importante impacto en los medios de comunicación, algo que no ocurre con los accidentes de tráfico. Ello se debe a muchos factores entre los que destacan tres. Primero, lo excepcional de estas muertes frente a lo habitual de los fallecidos por causa del tráfico. Segundo, el pensar que los accidentes de tráfico son de alguna manera "el tributo" que hay que pagar por la movilidad y el progreso. Y tercero y más importante la propia concepción que se tiene de la causa

de uno u otro tipo de muerte. Denominar accidente a una muerte causada por el tráfico ha sido uno de los mayores errores históricos que hemos tenido. La sociedad y el diccionario describen y conciben

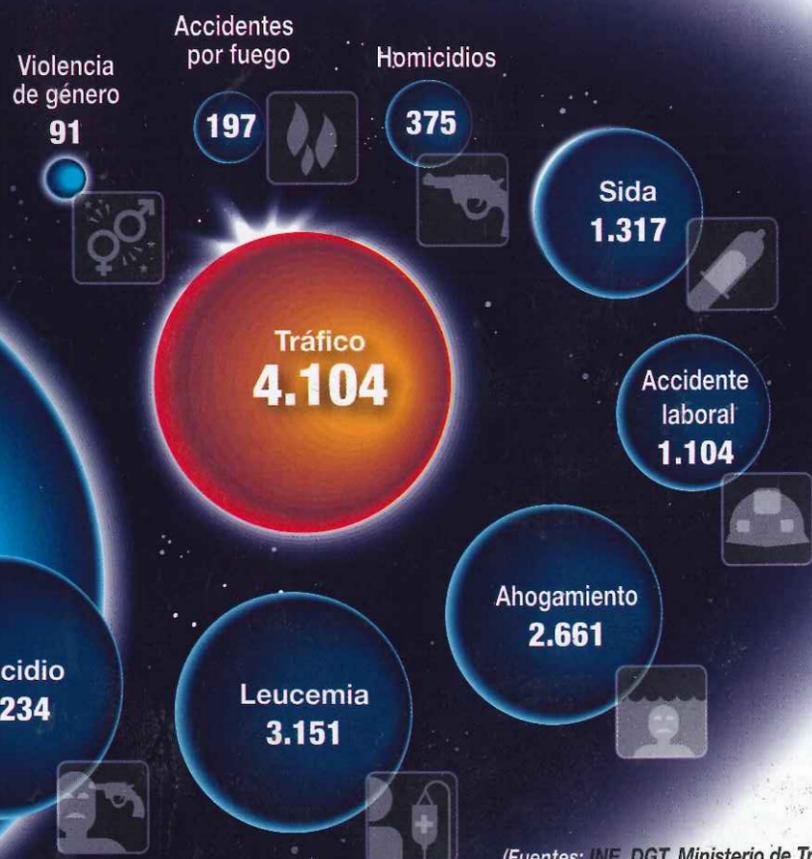


ben el accidente como un suceso fortuito, casual, fruto del destino, que tenía que suceder y ante el que nada se puede hacer. Esto necesariamente lleva a la pasividad, la habituación, la falta de rebeldía, la aceptación resignada de los siniestros del tráfico, etc., todo lo contrario de lo que debería ser.

Tal como dice la Organización Mundial de la Salud el accidente no es accidental y por lo tanto es evitable. Si tomáramos plena conciencia de este hecho, nos revelaríamos más ante este problema social, nos movilizaríamos más y exigiríamos más medios y recursos a las administraciones para acabar con un problema, que por ejemplo en España, tiene cifras incomparables con cualquier otro tipo de muerte violenta o no natural: 18.000 jóvenes en la última década y unos costes sociales en ese período de 160.000 millones de euros.

EL TRÁFICO, ENTRE LAS PRIMERAS CAUSAS DE MUERTE EN ESPAÑA

Como si fueran planetas, esta infografía muestra la mortalidad, en números absolutos, por las principales causas de muerte en España. Pero ¿es esa la importancia social que se les da? Los 4.000 muertos de tráfico ¿se valoran igual que los 91 por violencia de género?



(Fuentes: INE, DGT, Ministerio de Trabajo y Consejo General del Poder Judicial. Año 2005).

"ELLOS NO PUDIERON EVITARLO. TU SÍ"

Utilizar las cifras de grandes catástrofes naturales fue un recurso utilizado por la Dirección General de Tráfico en sus campañas divulgativas del año 2000, que tuvieron su reflejo en la revista "Tráfico". Las cifras de muertos y heridos habidos con motivo del huracán "Mitch" o las inundaciones en China, catástrofes de 1999, se comparaban con las casi 6.000 debidas a accidentes en España. Un "Ellos no pudieron evitarlo. Tu sí puedes" era el lema de la campaña.



El valor de la vida de los ciudadanos

Un niño que desaparece y el temor de su muerte moviliza a la ciudadanía. Un niño asesinado por su padre, en siniestro de tráfico, es uno más. Un vecino normal, agredido de muerte por otro, se investiga con todo lujo de detalle por los responsables de la Administración. El análisis de los siniestros deja mucho que desear. Nos falta Investigación. Un agresor en la vida doméstica está ahora considerado como un criminal. La sociedad está cambiando y, poco a poco, valora con mayor seriedad la violencia entre las personas.

En el tráfico se habla de coches y no de conductores. Además, los legisladores, gestores y jueces de actos de violencia en el tráfico se sienten como posibles participantes. La despersonalización (es el coche), el precio de un progreso (dudoso) de la humanidad y la supuesta libertad de moverse como quiere el conductor, ha deshumanizado y minimizado la sensación de gravedad de la violencia vial. La sociedad debe cambiar esta baja valoración de la vida con un trabajo de fondo de todos nosotros.



conducir un vehículo propio”.

Para Javier Urra, escritor y psicólogo Clínico y Forense, “la sociedad entiende que la violencia genera gran inseguridad y que la Administración tiene que hacer lo posible por evitarla. Sin embargo, percibe los accidentes como algo accidental y, por tanto, imprevisible”. Por ello, “convivimos con los accidentes de tráfico y los asumimos como algo irreversible”.

TRÁFICO: MUERTES SIN IMPACTO. Para M^a Jesús Carro, “hasta hace poco las muertes por violencia de género apenas tenían repercusión social. A finales de los 90 comenzó una intensa campaña política, reflejada en los medios de comunicación, sobre esta terrible reali-



► El tifón Saomai, el más potente de los últimos 50 años, causó 441 muertos en China. El tráfico, sólo en España, 4.104.

“LAS MUERTES DE TRÁFICO ESTÁN ASUMIDAS POR LA SOCIEDAD COMO UN IMPUESTO A PAGAR POR LA LIBERTAD DE TENER Y CONDUCIR UN VEHÍCULO PROPIO”

(M^a JESUS CASALS, CATEDRÁTICA DE PERIODISMO)

dad. Cada víctima era publicada, sumándola a las anteriores y el sintagma ‘violencia de género’ apareció de modo constante en los medios. Políticos, jueces, asociaciones feministas y otras unieron sus voces para crear una justa alarma social. Hubo cambios en la ley y procedimientos jurídicos y una gran actividad política y social de protección a las víctimas. En menor medida, ha ocurrido algo parecido con las víctimas mortales de accidentes laborales. Pero, a pesar de las campañas promovidas por la DGT, de las modificaciones en el ámbito legal, las muertes en carretera no han causado aún ese impacto social que deberían merecer. Es como si se asumiera una especie de estado de guerra continua, ni siquiera declarada, que produce unas cifras de muertes al año como un tributo insoslayable. Y, por supuesto, nadie piensa que le va a tocar pagar”. En esa línea, Javier Urra apunta que “la violencia se hipertrofia en los medios de comunicación y la gente

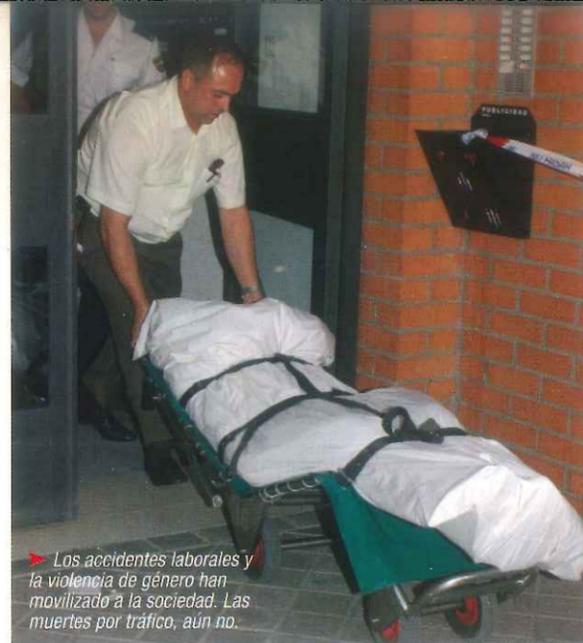
COMO ARRASAR SIMANCAS...



En 2005, murieron en España por accidentes de tráfico 4.442 personas (en 2006, 4.104 y en 2007, aunque con datos provisionales, se calcula un descenso del 9,1%). La cifra de muertes anuales en accidentes de 2005 equivaldría a la desaparición de toda la población de Simancas (Valladolid), algo más de 4.400 habitantes.

Pero esta ‘pandemia de la carretera’ no sólo hace estragos a nuestro país, también a nivel mundial: más de 40.000 personas perecieron por este motivo en toda la Unión Europea (UE) en 2005, lo que supondría la aniquilación de la población

de Ávila y, según la Organización Mundial de la Salud, en 2002 murieron en todo el mundo 1.200.000 personas por accidentes de tráfico.



► Los accidentes laborales y la violencia de género han movilizado a la sociedad. Las muertes por tráfico, aún no.



queda impactada, mientras que de las víctimas de accidentes de tráfico se habla en conjunto, no una a una”.

El psicólogo Roberto Durán incide en “la impresionante desproporción entre la inversión que hacen las casas comerciales para decirnos cosas ‘buenas’ de los automóviles y la que hacen las administraciones para explicar las consecuencias ‘negativas’” y pone, como ejemplo, “el tiempo destinado en un medio de comunicación para atraer al futuro comprador y el destinado a sensibilizar por la Seguridad Vial”.

Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, apunta que el impacto que crea en la sociedad y en los medios de comunicación cualquier tipo de muerte violenta es “no ocurre con los accidentes de tráfico”. Y apunta “lo excepcional de estas muertes frente a lo habitual de los fallecidos por causa del tráfico” e identificar los accidentes de tráfico como “el ‘tributo’ que hay que pagar por la movilidad y el progreso”.

“LOS MUERTOS DE TRÁFICO SON NÚMEROS, CIFRAS, NO TIENEN NOMBRE Y APELLIDOS... EN LA VIOLENCIA DE GÉNERO, SÍ”

(EVA MUIÑO, PSICÓLOGA)

como razones de esa diferente valoración.

Además, Ole Thorson, vicepresidente de P(A)T –una de las asociaciones de víctimas de tráfico que más trabaja para cambiar la conciencia social sobre el problema–, apunta que “legisladores, gestores y jueces de actos de violencia en el tráfico se sienten como posibles

participantes” como razón para la escasa importancia otorgada hasta ahora a las muertes por tráfico. No obstante, también en el ámbito político han comenzado, desde hace algunos años, iniciativas que muestran una fuerte preocupación por este problema. Así, hace unos años, Jacques Chirac, entonces presidente francés, se puso al frente del movimiento social contra los accidentes y, en España, el Congreso de los Diputados ha aprobado importantes cambios (Permiso por Puntos, reforma del Código Penal...) para luchar contra ellos. Aunque luego, estas medidas no terminen de ‘calar’ en una parte de la sociedad, que las ve más como recaudadoras que como preventivas.

LA PRENSA, JUNTO A LA SEGURIDAD.

El escritor y psicólogo Javier Urra piensa que “la Administración debe ser razonable al valorar a qué dedicar mayores esfuerzos y, sin olvidar ninguna causa, ver que el tráfico deja muchos muertos y muchísimos heridos” y

CAUSAS DE MUERTE EN EUROPA

Por 100.000 habitantes

	UE-25	Alemania	Grecia	España	Francia	P. Bajos	Austria	Portugal	Suecia	R. Unido	
	2,8	5,1	0,2	0,6	4,7	1,2	3,5	0,8	3,1	1,6	Drogas
	26,3	17,9	27,7	23,2	29,6	15,8	25,7	19,9	21,6	16,8	Accidente Transporte
	1,1	0,5	0,2	3,1	1,4	0,5	0,8	7,8	0,3	0,4	SIDA
	76,0	100	67,0	59	68	84	107	82	81	90	Accidente laboral
	182,2	171,9	160,4	164,9	182,9	194,0	169,9	159,3	159,1	185,3	Cáncer
	1,0	0,5	0,9	0,8	0,8	1,1	4,7	4,8	0,9	0,4	Homicidio

Fuente: EUROSTAT



Las catástrofes naturales provocan olas de solidaridad.

opina que "se debe volcar en la lucha contra los accidentes de tráfico, porque mueren muchas personas y porque cercenan una parte fundamental de la sociedad, la juventud".

En cuanto a la forma de cambiar esa actitud, Roberto Durán propone "poner a las casas comerciales del lado de la seguridad en sus mensajes publicitarios" y que éstos pierdan "ese halo idílico de la felicidad que el coche va a proporcionar", algo que cree intuitivo M^a Jesús Carro en el comportamiento juvenil -"más concienciado que la anterior generación. Cuando salen, prescinden del vehículo o el que conduce no bebe"- y la publicidad de automóviles -"ahora insiste en la seguridad, el cuidado ecológico, funcionalidad, belleza del diseño, precio... y mucho menos en la potencia"-.

Para esta catedrática de Periodismo, "la comunicación es imprescindible en nuestra sociedad para lograr cambios positivos. La campaña por la seguridad vial tiene que romper muy malos hábitos considerados por muchos como derechos adquiridos. Por eso cuesta". Su receta pasa por insistir "y lograr que se denuncien más en los medios los comportamientos delictivos de los conductores que ponen en peligro la vida de los demás".

Eva Muñio se pregunta por la solución: "¿Sería sólo económica o tendría relación con el hecho de mantener la atención del público lejos de otros centros de interés por medio de la opinión publicada? En los accidentes de tráfico, la solución tendrá relación con la reducción de la velocidad, carreteras en mejor estado y óptimas condiciones psicofisiológicas. Y a nivel conductual, ¿hay solución? Sí: educación, formación, programas de reeducación y modificación de conducta y también planes de prevención".

ENVÍENOS SU OPINIÓN

¿Se da excesivamente poca importancia a los muertos de tráfico, pese a su alto número, frente a los de violencia machista o accidentes laborales?

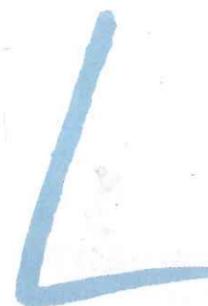
Máximo 5 líneas a: jmmendez@dgtr.es

APUNTES SOBRE LA REFORMA DEL CÓDIGO PENAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL



PERE NAVARRO OLIVELLA

DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO



Los accidentes de tráfico constituyen la primera causa de muerte violenta en nuestro país y no es ocioso recordar que los fallecidos por accidente de tráfico cada año superan a los fallecidos por homicidio, drogas y Sida juntos.

En consecuencia, la lucha contra la siniestralidad vial es una obligación cívica, ética y política para todos los responsables públicos, máxime teniendo en cuenta que no se trata de que el conductor, con su comportamiento, ponga en riesgo su vida, sino que pone en peligro la de los demás configurando un fenómeno que hoy se conoce como "violencia vial".

Para hacer frente a este problema desde el punto de vista legal, todos podemos estar de acuerdo en que debemos utilizar el derecho administrativo hasta donde sea posible y al final, y sólo al final, se debe acudir al derecho penal.

Es con esta filosofía que desde la Dirección General de Tráfico se ha abordado la política de seguridad vial en los últimos años, pasando de leves infracciones básicas como la no utilización del cinturón de seguridad o el casco o el uso del teléfono móvil en el año 2005, la implantación del

permiso por puntos para los reincidentes en el año 2006 o la instalación de hasta 500 radares fijos en el 2007.

Estas medidas administrativas, junto con un es-

fuerzo sustantivo en la vigilancia y control de la disciplina por las policías de tráfico acompañadas de las correspondientes campañas informativas y formativas han permitido ir consolidando el cambio de comportamientos en la conducción que, a su vez, está teniendo su reflejo positivo en las cifras de la siniestralidad.

Hoy los positivos de alcoholemia son la mitad que hace cuatro años, los porcentajes de uso del cinturón de seguridad y del casco en carretera están por encima del 90% y las velocidades medias han bajado entre 2 y 3 kilómetros por hora según el tipo de vía.

Era ahora, una vez hechos los deberes en la vía administrativa, que había que plantearse la reforma del Código Penal para dar coherencia al sistema, para actualizarlo de acuerdo con la política de seguridad vial y para converger con los paí-

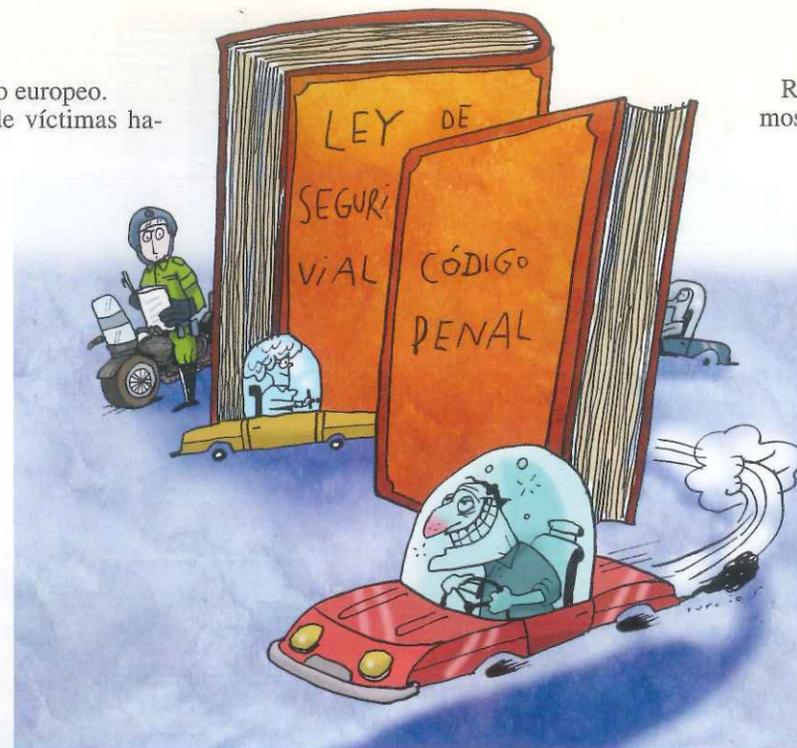
NO QUERÍAMOS CAER EN EL ERROR DE 2003, CUANDO AL NO SABER QUÉ QUIERE DECIR ALTAS TASAS DE ALCOHOL NO HABÍA SEGURIDAD JURÍDICA

ses de nuestro entorno europeo.

Las asociaciones de víctimas habían organizado un foro en el 2005 bajo el título "La impunidad de los delitos de tráfico" cuya conclusión era "mucho daño y poca pena", la fundación Attitudes había organizado unas jornadas sobre "la justicia y el tráfico" en las que no salíamos bien parados en el comparativo europeo, la Comisión de Seguridad Vial del Congreso había organizado una serie de comparecencias poniendo de manifiesto déficits y deficiencias graves y por último el Fiscal General del Estado, en la Memoria del año 2005, incluía las siguientes consideraciones: "La seguridad vial constituye, inequívocamente, una de esas zonas oscuras del sistema penal. No parece necesario explicar que el impresionante reguero de muertos y heridos que la circulación rodada deja cada día en el asfalto de nuestras calles y carreteras no puede permanecer al margen de un tratamiento penal específico y adecuado. Y, sin embargo, diré con sinceridad que no es ni mucho menos evidente -ahí están las cifras- que hasta el momento los distintos responsables de hacer funcionar la más poderosa herramienta del Estado, que es el ius puniendi, hayamos sido capaces de encontrar armas realmente eficaces con las que vencer esa amenaza cotidiana contra la vida y el bienestar de nuestros ciudadanos".

Con estos antecedentes se decide abordar la reforma del Código Penal. Teníamos claro que no queríamos caer en el error de la última reforma del 2003, en la que se definió como temeridad manifiesta, en el art. 379, "la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos". Al no saber qué quiere decir altas tasas de alcohol en sangre ni qué es un exceso desproporcionado de velocidad, ni el ciudadano destinatario de la norma podía saber con una mínima seguridad jurídica cuando su conducta podía ser constitutiva de delito ni los agentes tenían la mínima seguridad jurídica para su aplicación.

Desde la Dirección General de Tráfico queríamos explicar la norma a los conductores, pero vimos que el sistema penal se había encerrado en sí mismo con tecnicismos procesales y redacciones abstractas que hacían imposible su comprensión por el conductor a quien iba destinada.



Dilinos

A 200 KM/H EN CARRETERA SE NECESITAN TRES CAMPOS DE FÚTBOL PARA FRENAR Y A 110 KM/H EN CIUDAD, EN CASO DE ATROPELLO, NO SE SALVA NADIE

Respecto al alcohol, pedimos que se concretara el índice de alcohol, presentamos las evidencias científicas y la legislación comparada y, al final, se optó por 1,2 gramos de alcohol por litro de sangre, igualándonos a la franja más alta de los países de nuestro entorno. Más del doble del límite legal permitido y ya no habría que demostrar la influencia por obvia y evidente.

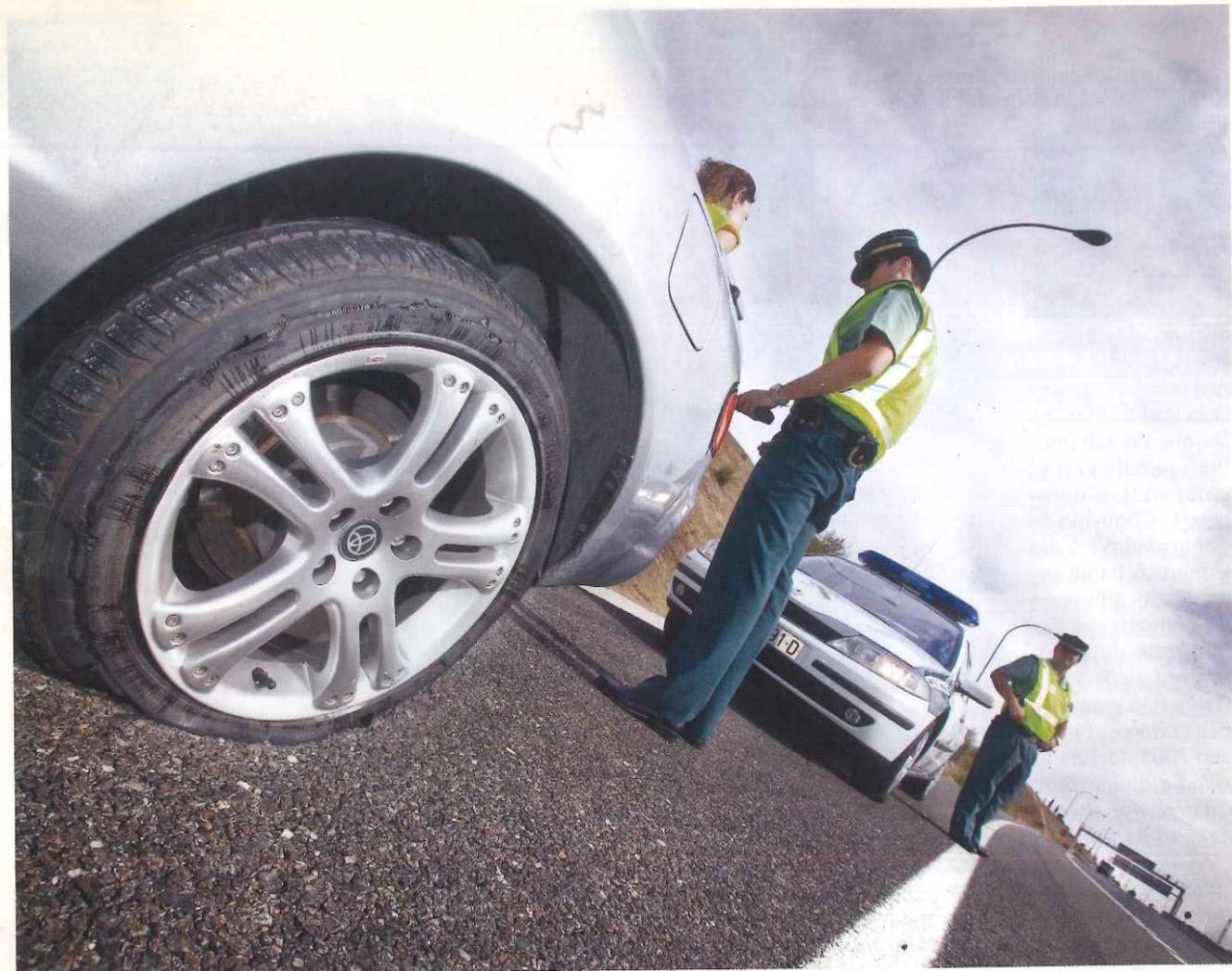
Respecto a la velocidad, pedimos que se concretaran los excesos, presentamos las evidencias científicas y la legislación comparada y, al final, se optó por los excesos de más de 80 kilómetros por hora en vías interurbanas y de 60 km/h en vías urbanas sobre el límite reglamentario. Aquí sólo cabe decir que a 200 km/h en carretera se necesitan tres campos de fútbol para frenar y que a 110 km/h en ciudad, en caso de atropello no se salva nadie. El riesgo a los demás es tan evidente que ya no hará falta demostrarlo en cada caso.

Habíamos puesto en marcha el permiso por puntos y nuestros amigos franceses nos habían advertido que si aquel que había perdido el permiso por haber agotado todos los puntos seguía conduciendo y no le pasaba nada, todo el sistema y el esfuerzo realizado sería inútil. En consecuencia había que incluir como delito el conducir habiendo perdido el permiso por haber agotado todos los puntos y así se ha hecho por necesario y razonable.

Luego fue el legislador el que introdujo la figura delictiva por conducir sin haber obtenido nunca ningún permiso de conducir. Su razonamiento era aplastante: si el que se ha sacado el permiso y lo pierde comete un delito si sigue conduciendo, no parece lógico ni razonable que aquel que ni siquiera se ha molestado en sacárselo salga mejor parado. Sería mejor no sacarse el permiso que sacárselo y este era un mensaje inaceptable.

Estas son las principales novedades, entre otras, de la reforma del Código Penal en lo que se refiere a los delitos contra la seguridad vial. Creemos que es un paso en la buena dirección, que nos acerca a los sistemas de autoridad europeos y que permitirá una mejor integración de la administración de justicia en la política de seguridad vial.

La respuesta sobre el mayor o menor acierto de la reforma sólo la sabremos con el transcurso del tiempo.



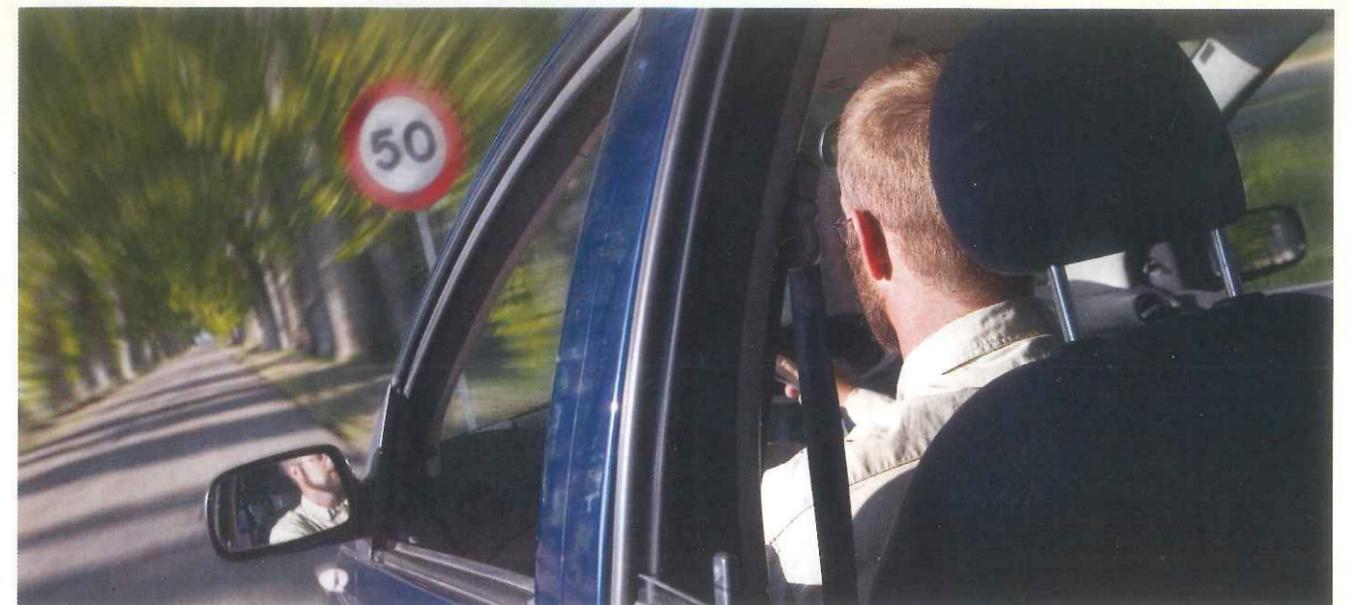
Por cuarto año consecutivo desciende la accidentalidad en carretera, con 274 muertos menos que el año anterior

LA SINIESTRALIDAD SIGUE BAJANDO

En 2007 se produjeron 2.415 accidentes mortales en los que fallecieron 2.741 personas, 274 menos que en el año anterior. Algunas iniciativas, como la puesta en marcha del permiso por puntos, los controles de velocidad y alcohol, incluso de drogas, y otras más recientes, como el endurecimiento de los delitos de tráfico se han traducido en una disminución de la accidentalidad por cuarto año consecutivo: 1.288 muertos menos (32%) que en 2003.

J. Ignacio RODRÍGUEZ
Infografía: DLirios. Fotos: Paul Alan PUTNAM

Por cuarto año consecutivo, se han registrado menos accidentes y menos víctimas. Durante 2007 se produjeron 2.415 accidentes mortales en los que fallecieron 2.741 personas (274 menos que en el año anterior), lo que supone una reducción del 9,1%. Conviene aclarar que los datos se refieren a accidentes mortales

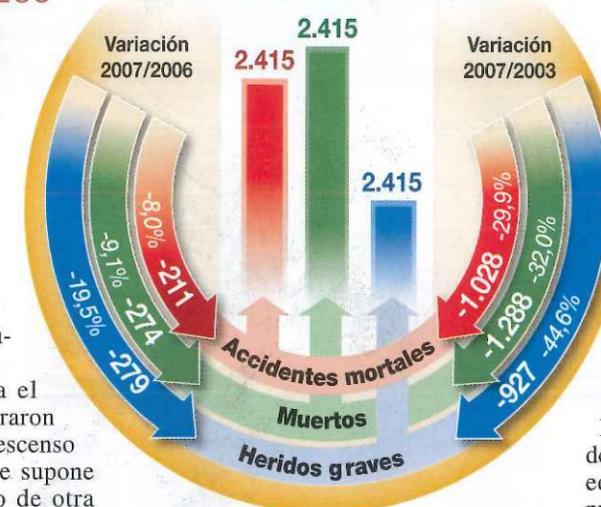


► Aunque en general se ha reducido la velocidad media de circulación, es la infracción más frecuente por las que se restan puntos.

DESDE 2003 SE HAN REGISTRADO 1.288 MUERTOS MENOS. SE HA PASADO DE 11 MUERTOS DIARIOS A 7,5

TENDENCIA A LA BAJA

Accidentes mortales en carretera en 2007



en carretera contabilizados durante las primeras 24 horas.

Tomando como referencia el año 2003, en el que se registraron 4.029 víctimas mortales, el descenso acumulado es del 32%, lo que supone 1.288 muertos menos. Dicho de otra manera, hemos pasado de tener 11 muertos diarios en nuestras carreteras en 2003 a menos de ocho (7,5) en 2007; es decir, 3,5 muertos menos cada día durante los 365 días del año.

BUENOS RESULTADOS. Además, el descenso en el período 2003-2007 se ha producido en un escenario en el que el parque de vehículos ha aumentado el 18%, hay un 12% más de conductores y el número de desplazamientos ha crecido el 6%.

En cualquier caso, es la primera vez, desde 1968, en que la cifra de víctimas mortales en carretera se sitúa por debajo de 3.000, con un parque de vehículos ocho veces mayor (3,5 millones vehículos en 1968 por 29,7 en 2007).

Según señaló el ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, "somos el segundo país de Europa, tras Francia, en

cifras absolutas de reducción de víctimas mortales como aportación al objetivo europeo de reducción del 50% para el 2010". Aseguró que el comportamiento de los conductores está detrás de este descenso y destacó la labor de las asociaciones de víctimas, por su activa participación en la política de seguridad vial y porque "su ejemplo y su presencia nos sirve de estímulo". También agradeció el papel de las asociaciones de conductores, universidades, asociaciones profesionales, medios de comunicación y Guardia Civil.

Asimismo, Alfredo Pérez Rubalcaba repasó algunos aspectos que han podido contribuir a la reducción de los accidentes, como las políticas en educación o carreteras, sin olvidar la puesta en marcha del permiso por puntos y la última reforma del Código Penal. Señaló que se habían conseguido los objetivos marcados en el Plan Estra-

LAS VÍCTIMAS MORTALES, EN EL CALENDARIO

303	281	288	314	298	359	
281	191	253	256	273	265	
207	180	241	215	236	220	
ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	
386	465	324	321	324	366	
278	250	262	233	236	237	
269	269	265	244	172	223	
JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	
TOTAL AÑO	2003	4.029	2006	3.015	2007	2.741

Última reunión del Consejo Superior de Tráfico, con un balance positivo "UN TRABAJO DE TODOS"

El ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, presidió el pasado 5 de febrero la última reunión del Pleno del Consejo Superior de Tráfico en la actual legislatura, donde informó de las medidas para reducir la siniestralidad que, en el período 2003-2007, disminuyó un 32%.

Ante los vocales que forman el pleno del Consejo Superior de Tráfico, representantes de las organizaciones profesionales, económicas y sociales y de consumidores y usuarios, relacionados con el tráfico y la seguridad vial, y ante invitados como las asociaciones de víctimas de los accidentes y el Fiscal de Seguridad Vial, su presidente, Alfredo Pérez Rubalcaba, analizó la evolución positiva de la accidentalidad y la achacó al trabajo de todos. "No obstante -señaló-, 2.741 muertos durante el pasado año es un número dramático y extraordinariamente alto". Expresó la necesidad de seguir mejorando y repasó las claves:

ALCOHOL. Casi se ha doblado el número de controles preventivos, pasando de 2,5 millones en 2003 a 4 millones de pruebas en 2007, aunque los positivos descendieron del 4,2% al 2,4%.

tégico de Seguridad Vial, como la reducción de la mortalidad entre los jóvenes, durante la noche y en la época estival y que el permiso por puntos no ha perdido vigencia, como lo demuestra el hecho de que desde su implantación (el 1 de julio de 2006) ha habido 531 muertos menos. Pero aun así hay muchas víctimas, añadió, porque en 2007 "hablamos de 2.741 fallecidos y de sus familias. Queda mucho por hacer".

Las cifras de víctimas mortales que se registraron en la franja nocturna, entre las 0:00 h y 07:00 h, experimentaron un descenso del 10,8% y un 14,4% entre



CINTURÓN. Se tipificó como grave conducir sin cinturón, y se iniciaron campañas especiales de concienciación y vigilancia. Su uso en carretera es ya del 93% en los asientos delanteros y del 75% en los traseros.

CASCO. El porcentaje de uso en carretera es del 99% en motos y del 94% en ciclomotores, si bien señaló que se debe mejorar su uso en ciudad.

DISTRACCIONES. El uso del teléfono móvil pasó a considerarse infracción



grave y se realizaron campañas especiales de sensibilización, vigilancia y control sobre éste y otros factores de riesgo como fumar y conducir, navegadores y distancia de seguridad.

VELOCIDAD. Plan para la instalación de 500 radares fijos para finales de 2007.

REINCIDENTES. El permiso por puntos, aprobado por el Congreso sin ningún voto en contra, no ha perdido su capacidad de prevenir los accidentes.

REFORMA DEL CÓDIGO PENAL. Para dar coherencia al permiso por puntos, se modificó el Código Penal. Antes se nombró un Fiscal Coordinador de Seguridad Vial y se está creando una red autonómica de fiscales especiales.

FORMACIÓN. La seguridad vial ha cobrado un peso importante: se ha incorporado en la asignatura Educación para la Ciudadanía, ha adquirido mayor importancia en los contenidos para los exámenes de conducir, se han puesto en marcha cursos de sensibilización y se han introducido 10 horas obligatorias de esta materia en el Permiso por 1 Euro al Día.

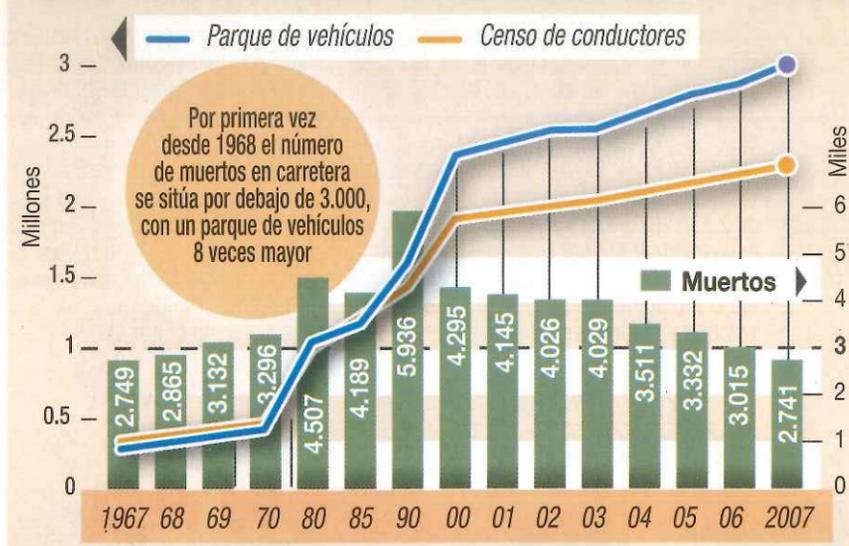
PLANES. Se ha realizado un esfuerzo de planificación: Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, se han

promovido planes autonómicos, se ha redactado un plan tipo de seguridad vial urbano y se ha formado, en el seno del Consejo Superior de Tráfico, un grupo de trabajo para redactar un plan de mejora de la seguridad de los motoristas.

SINIESTRALIDAD POR GRUPOS DE EDAD



LAS PRINCIPALES VARIABLES EN 40 AÑOS



las 14:00 y las 20:00 horas.

En cuanto a la edad de las víctimas mortales, todos los grupos de edad presentaron descensos respecto al año anterior. Los más importantes se han producido en niños de hasta 14 años (-25%) y en el grupo de más de 65 años (-14,0%). Los fallecidos con 15-24 años descendieron respecto de 2003 un 46,4% (364 muertos menos).

MÁS VÍCTIMAS DE LA MOTO. Durante el pasado año destacó el aumento del 29,8% de las víctimas mortales en motocicleta. Pero si se compara con 2003, el aumento es del 83,9%, en contraste con el descenso generalizado en los otros tipos de vehículos, como los turismos (-41,0%), furgonetas (-39,6%), incluso entre los peatones (-37,8%).

Las salidas de la vía siguen siendo el accidente mortal más frecuente (37,6% del total), aunque las víctimas de este tipo de accidente se han reducido cada año en el período 2003-2007. Conviene recordar que las salidas de la vía están relacionadas con la velocidad inadecuada, las distracción y la alcoholemia.

Por otro lado, en las carreteras convencionales es donde se sigue registrando el mayor número de víctimas mortales, el 75% del total. En cambio, la autopista es el tipo de vía que ha experimentado la mayor reducción de muertos tanto respecto al año pasado (-28,2%) como respecto a 2003 (-61,8%). La reducción en autovía fue menor: -6,7% y -18%, respectivamente.

En cuanto al uso de accesorios de seguridad, el porcentaje de conductores y pasajeros de turismos fallecidos que no llevaban puesto el cinturón de seguridad ha descendido de un 34% en 2003 al 25% en 2007. Sin embargo, conviene



► El 12% de las sanciones que restan puntos se debieron al uso del móvil.

EN DOS MESES, TRAS LA REFORMA SOBRE LOS DELITOS DE TRÁFICO, SE PRODUJERON MÁS DE 3.000 DETENCIONES Y HABÍA 200 CONDUCTORES EN PRISIÓN

MÁS PRECAUCIÓN, MENOS ACCIDENTES

TENDENCIA. Por cuarto año consecutivo disminuyen los accidentes y las víctimas; hemos pasado de 11 muertos diarios en 2003 a 7,5 en 2007; y por primera vez desde 1968 los fallecidos en carretera bajan de 3.000 con un parque de vehículos 8 veces mayor.



SEGUNDO MEJOR DE EUROPA. Somos el segundo país de Europa, tras Francia, que más reduce las cifras absolutas de víctimas mortales.



CINTURÓN DE SEGURIDAD. Desciende el número de conductores y pasajeros de turismo fallecidos que no lo llevaban puesto: 34% en 2003 a 25% en 2007.



CASCO. Desciende el número de usuarios de motocicleta fallecidos que no usaban casco en carretera: 10% en 2003 a 7% en 2007.



ALCOHOLEMIA. Se ha reducido casi a la mitad el índice de positivos en los controles, pasando de 4,2% en 2003 a 2,4% en 2007.



VELOCIDAD. Disminuye el número de vehículos detectados por los radares a más de 140 km/h, pasando de 6,8% en 2005 (*) a 0,8% en 2007.

(*) Sólo se dispone de datos de 2005.

llamar la atención de que todavía una cuarta parte de los fallecidos en turismos no lo llevaban puesto.

Respecto a los conductores y pasajeros de motocicleta fallecidos que no usaban casco en carretera, se ha pasado del 10% en 2003 al 7% en 2007, cuando el porcentaje de uso de este dispositivo por motociclistas en carretera es del 99%. En cuando a los usuarios de ciclomotor, el

EL PERMISO POR PUNTOS LOGRA REDUCIR LA VELOCIDAD, EL CONSUMO DE ALCOHOL Y LOS ACCIDENTES

porcentaje de fallecidos que no usaba casco en carretera descendió del 49% en 2003 al 29% en 2007, y su porcentaje de uso en carretera fue del 94%.

MENOS ALCOHOL. En el año 2003, el 34,7% de los conductores fallecidos en accidente superaban los 0,3 g/l de alcohol en sangre, según datos del Instituto Nacional de Toxicología, y ese porcentaje en 2006 descendió al 28,8%. Los resultados de las campañas preventivas de vigilancia y control que realiza la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil indican que el porcentaje de positivos, que en 2003 fue del 4,18%, ha pasado en 2007 al 2,38%.

En la misma línea de mejora del comportamiento de los conductores, se observa que paulatinamente se han ido reduciendo las velocidades medias en 3 km/h en los últimos tres años. Además, el porcentaje de vehículos detectados por los radares en autopistas que sobrepasaba los 140 km/h ha pasado de ser el 6,8% en julio de 2005 al 1,1% en julio de 2006 y al 0,76% en abril 2007. ♦



EL PERMISO POR PUNTOS SIGUE EN FORMA

Hasta el 31 de enero pasado, 4.760 conductores habían perdido el permiso de conducir por haber agotado todos los puntos. Además, 3.735 conductores han pasado por los 818 cursos de reeducación para recuperar puntos. Sin embargo, el dato más importante de esta medida estrella que más ha frenado la siniestralidad es que, durante el primer año y medio de vigencia del permiso por puntos, se ha registrado un descenso de 531 víctimas mortales.

Durante este período se han impuesto 812.449 sanciones firmes, con un total de 2.580.291 puntos restados. El 38% de las denuncias corresponden a excesos de velocidad; el 15,4%, a circular sin utilizar el cinturón; el 11,7%, a utilizar el móvil al volante; el 11,3, a alcoholemias positivas; y el 3,5%, a usuarios de motos o ciclomotores que no utilizaban casco. La DGT ha remitido una carta a 141.558 conductores en la que les avisa de que han perdido la mitad de su saldo de puntos. ♦

LAS CUENTAS DE LOS PUNTOS

1 de julio 2006 / 31 de diciembre 2007

● Denuncias

• Sanciones firmes con detracción de puntos	812.449
• Puntos restados por sanciones firmes	2.580.291



● Tipos de denuncias

Exceso de velocidad	38,0 %
Cinturón	15,4 %
Casco	3,5 %
Alcoholemia	11,3 %
Teléfonos móviles	11,7 %

● Período Enero-Diciembre 2007

• Conductores con la pérdida de vigencia del permiso declarada o en tramitación:	2.794
• Conductores que han perdido más de 20 puntos (denuncias en tramitación):	784
• Conductores que han recibido una carta de aviso por haber perdido la mitad de los puntos:	141.558

200 CONDUCTORES EN PRISIÓN

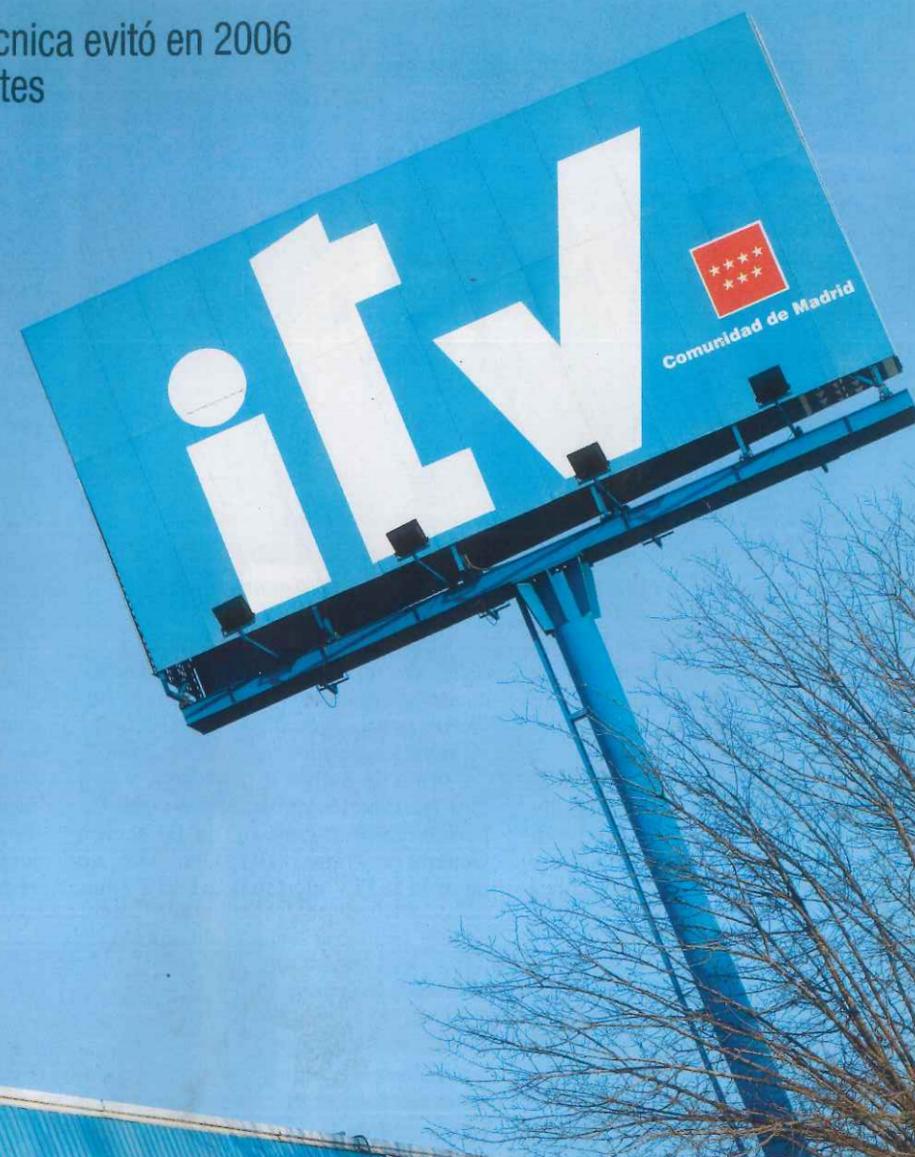
Un total de 200 personas cumplen prisión en las cárceles españolas por delitos de seguridad vial, según aseguró el fiscal coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, en el Pleno del Consejo Superior de Tráfico. Coincidió con el ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, en la valoración de la reforma del Código Penal, que entró en vigor el pasado 2 de diciembre. "El objetivo no es meter a la gente en la

cárcel, sino disuadir a los conductores de que infrinjan las normas y, por tanto, prevenir accidentes".

En los dos primeros meses de vigencia de la reforma, la Guardia Civil de Tráfico abrió 3.058 diligencias a 3.119 conductores por delitos contra la seguridad vial. El 98% de ellas se deben a las elevadas tasas de alcohol y el 2% son por velocidad excesiva. Según anunció el fiscal, se estudia decomisar el coche a aquellos conductores que cometan delitos graves o sean reincidentes y adelantó que la fiscalía ya ha identificado a algunos conductores que han participado en carreras ilegales y trata ahora de encontrar a los autores de las grabaciones.

Pasar la inspección técnica evitó en 2006 más de 8.000 accidentes

LA ITV SALVA VIDAS



Pasar la inspección técnica de vehículos evita accidentes. El ISVA, instituto investigador encargado de realizar un informe sobre estas inspecciones, estima que en 2006 el trabajo de las ITV evitó más de 8.000 accidentes y salvó más de 400 vidas. Esta cifra podría haber sido mayor si todos los que 'se olvidaron' (alrededor de 1,2 millones de turistas) de pasar por las ITV lo hubieran hecho.

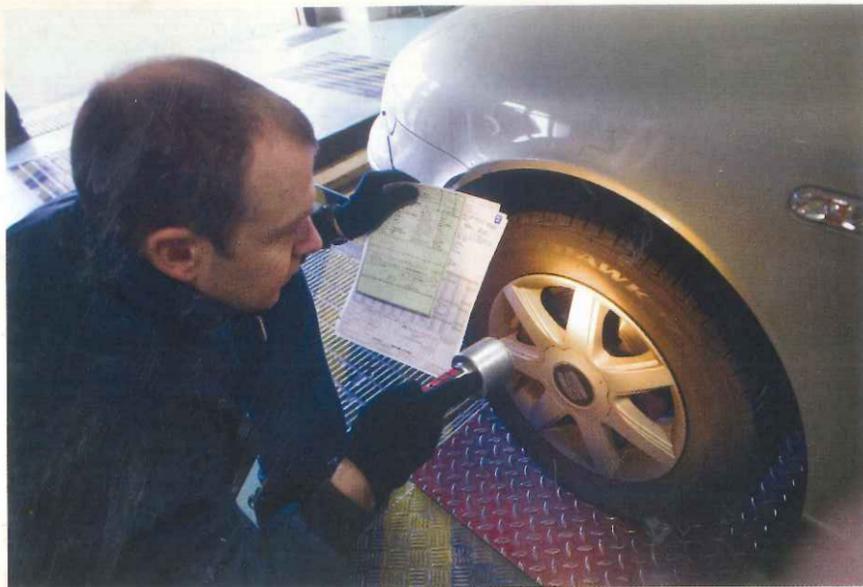


► Las revisiones ITV evitaron más de 8.000 accidentes en 2006.

Mercedes LÓPEZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM. Infografía: Diirios

Pasar la ITV evitó el año 2006 más de 8.000 accidentes, 400 muertos y casi 12.000 heridos, según las conclusiones de un estudio realizado por el Instituto de Seguridad Vial de los Vehículos Automóviles Duque Santomauro (ISVA), de la Universidad Carlos III de Madrid, patrocinado por FITSA (Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil), y cuyo objetivo era comprobar la contribución de las ITV a la seguridad vial.

¿Cómo han llegado a estas conclusiones? Desde ISVA indican que, conociendo los accidentes en los que los vehículos implicados tenían algún defecto, la antigüedad de los mismos y la ta-



► Si por pasar la ITV se redujera un 10% el número de víctimas, se ahorrarían 1.600 millones de euros.

de 1,5 millones) de los turismos obligados a ello.

EL AHORRO ECONÓMICO. Además del beneficio social, también se puede hablar de ahorro económico. Así, Agustín Aragón, secretario general de la Fundación FITSA, señala que, según las cifras que se manejan en el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea en 2004, "los accidentes cuestan a la sociedad un 2% del PIB (Producto Interior Bruto), que, en el caso de España, para ese año, se puede establecer en unos 16.000 millones de euros. Por tanto -indica-, si la reducción de víctimas por parte de las ITV supone una reducción de un 10% del coste, en cifras absolutas se puede hablar de un ahorro de 1.600 millones de euros".

Por otro lado, José Luis San Román señala "que si bien se ha pretendido poner en tela de juicio la utilidad de la inspección técnica de vehículos, muchos estudios muestran los beneficios". Así, el proyecto europeo AUTOFORE subraya -explica San Román- "que si a partir del quinto año de vida de un vehículo se tuviera que pasar anualmente la ITV, el beneficio social se elevaría a 46 € por vehículo inspeccionado, en términos tanto de mejora de la seguridad vial como de reducción de emisiones".

José Luis San Román, catedrático y director del mismo que, incluso, cuantifica esta afirmación: "Los muertos se hubieran reducido en algo más de 75 personas y los heridos, en más de 2.000". La suma de ambas cifras eleva a casi 500 las muertes evitadas y 14.000 los heridos. Según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), en 2006, no pasaron la ITV algo más del 15% (más

de vehículos rechazados en la ITV, junto con las cifras de accidentalidad de las carreteras, es posible evaluar los accidentes evitados por la inspección periódica de vehículos.

El estudio afirma, incluso, que estas cifras podrían ser mayores "si todos los turismos que tendrían que haber pasado la inspección periódica durante ese año lo hubieran hecho". Así lo explica

¿CUÁNDO TENGO QUE PASAR LA ITV?

	1ª INSPECCIÓN	SIGUIENTES
Motocicletas, vehículos de 3 ruedas, cuadriciclos, quads, ciclomotores de 3 ruedas y cuadriciclos ligeros	Antes 4º año	+ 4 años: BIENAL
Ciclomotores de 2 ruedas	Antes 3er año	+ 3 años: BIENAL
Turismos, autocaravanas y vehículos vivienda	Antes 4º año	4 a 10 años: BIENAL + 10 años: ANUAL
Transporte de mercancías ≤ 3500 kg	Antes 2º año	2 a 6 años: BIENAL 6 a 10 años: ANUAL + 10 años: SEMEST.
Transporte de mercancías > 3500 kg	Antes 1er año	0 a 10 años: ANUAL + 10 años: SEMEST.
Caravanas remolcadas MMA > 750 KG	Antes 6º año	+ 6 años: BIENAL
Tractores agrícolas	Antes 8º año	8 a 16 años: BIENAL + 16 años: ANUAL



► Los defectos en las luces, entre los más habituales.

¿Y SI TENGO UN COCHE ELÉCTRICO?

Luis Rivas, secretario general de AECA-ITV, considera importantes los retos de futuro que tienen las ITV, destacando que la necesidad de "desarrollar procedimientos de inspección para las nuevas tecnología de propulsión de los vehículos" es uno de los retos próximos que tienen las ITV. No se debe olvidar que la necesidad de reducir las emisiones provocadas por los medios de transporte está propiciando la aparición de coches con motores eléctricos, alimentados con gas natural comprimido o propulsados por hidrógeno (en la ciudades ya circulan autobuses urbanos que utilizan ésta técnica). Y, por supuesto, es necesario incluir los nuevos sistemas electrónicos que cada día equipan más coches y que tienen gran influencia en la seguridad vial, como el sistema antibloqueo de frenos (ABS), el de estabilidad lateral (ESP) o los cinturones de seguridad pirotécnicos y airbag.

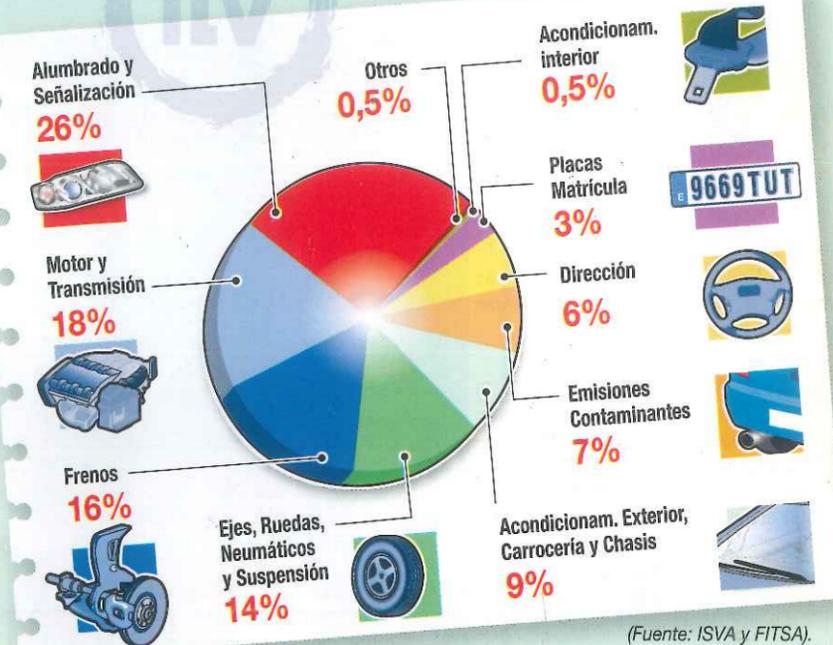
SI EL 1,5 MILLONES DE TURISMOS QUE NO PASA LA ITV LO HICIERA, SE HUBIERAN EVITADO UN CENTENAR DE MUERTES Y 2.000 HERIDOS

Y es que, como dice Luis Rivas, secretario general de AECA-ITV, "al tener establecida una periodicidad biennial, se produce lo que conocemos como 'diente de sierra'". Es decir, entre los 4 y 10 años, aproximadamente el 42% del parque de turismos pierde una inspección durante este período, es decir, "por despiste -señala Rivas- se pasan tres inspecciones en vez de las cuatro reglamentarias".

LOS DEFECTOS. Al referirse a los defectos más comunes detectados en las inspecciones, el 10% de los vehículos (según AECA-ITV) presentó defectos en el freno de servicio o en los neumáticos, fallos que pueden afectar de forma muy importante a la seguridad del vehículo. Así lo explica el profesor San Román: "Si el freno de servicio falla, en caso de frenada de emergencia, el vehículo es inestable y el conductor no puede controlar la trayectoria, elevándose considerablemente la probabilidad de sufrir o producir un accidente grave". Lo mismo ocurre con los neumáticos. "Cuando llueve, al encontrarse con suciedad en el asfalto... se pierde adherencia y, por tanto, se incrementa la probabilidad de accidente", sigue señalando San Román.

POCAS LUCES

Las luces (marcha atrás, antiniebla, posición, frenado...) son los elementos que presentan defectos con más frecuencia según el estudio de ISVA. En total se controlan 10 grupos de elementos. Esta es la distribución (en porcentaje) de los defectos leves y graves detectados en cada grupo, en turismos.



(Fuente: ISVA y FITSA).

Asimismo, analizando los datos, Luis Rivas, apunta que por la simple observación de los defectos se puede concluir que "un 9% de los vehículos que presentaron defectos en la inspección podrían haber obtenido la calificación favorable con una simple comprobación visual del usuario". Es el caso del estado de los neumáticos, del funcionamiento correcto del lava y limpiaparabrisas, y del buen estado y colocación de la placa de matrícula. Es decir, con un adecuado mantenimiento se podría reducir a la mitad del número de inspecciones que presentan defectos. ♦



► Un 9% de los vehículos rechazados podrían haber pasado con una pequeña inspección del usuario.

NO SE PRIVATIZARÁN

La Inspección Técnica de Vehículos no será privatizada. Así lo confirmó el subdirector general de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, Antonio Muñoz, al afirmar que "es un servicio público del que la Administración no debe perder el control. Debemos velar para que llegue a todas las administraciones con calidad, independencia e integridad, al menor coste posible". En España existen, en estos momentos, 301 estaciones de ITV. Este servicio depende de las Comunidades Autónomas y hay tres modelos de gestión: gestión pública (la Administración se encarga tanto de la gestión como de la prestación del servicio), concesión administrativa (se adjudica mediante concurso público a una o varias empresas por un tiempo determinado en las condiciones establecidas en el concurso) y autorización (la Administración impone unas normas, a las que cualquier empresa puede acogerse).

EUROPA, CONTRA EL ALCOHOL AL VOLANTE

Los accidentes mortales por consumo de alcohol han experimentado un ligero repunte en la UE. Los Estados miembros buscan soluciones. Los únicos que aún mantienen la tasa máxima de alcohol en sangre de 0,8 gr/l son Reino Unido e Irlanda y tienen intención de rebajarla o introducir limitaciones. Otros, con tasas más exigentes, están probando nuevas estrategias.

★ **EN EL REINO UNIDO**, donde no se practican controles preventivos, la Cámara de los Comunes ha aprobado dos recomendaciones para conductores noveles: tasa cero de alcohol y prohibición de que lleven acompañantes jóvenes durante la noche. Esta medida ya existe en EE.UU., Canadá, Australia y Nueva Zelanda.

★ **EN IRLANDA**, el Gobierno, en su Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-12, se ha comprometido a rebajar la tasa antes de 2009.

★ **EN FINLANDIA**, donde han tenido un último agosto negro, con un incremento de 252 fallecidos, estudian medidas más restrictivas.

★ **LUXEMBURGO** redujo en 2007 la tasa máxima de alcohol a 0,5 y 0,2 para noveles.



Lucía Rivas

CONTROL SOBRE LA PUBLICIDAD

La Eurocámara ha pedido a la Comisión Europea que presente un estudio antes de 2010 sobre el impacto de los medios de comunicación, el etiquetado y la publicidad en el consumo de alcohol, sobre todo entre jóvenes. El Parlamento Europeo pide un etiquetado con advertencias sanitarias, que se refuercen los controles de alcoholemia y las sanciones y que se promueva la tasa 0,0 de alcohol en la conducción.

LAS TASAS EN LA UE

La mitad de países tiene un límite de 0,5 gr/l, entre ellos España. En Reino Unido e Irlanda mantienen el límite máximo de 0,8 gr/l. Seis países (Bélgica, Rumanía, Eslovaquia, Estonia, Hungría y República Checa) tienen el índice en 0,0. Polonia y Suecia tienen un límite de 0,2 y Lituania, 0,4.

★ **EN ITALIA** hay un proyecto de reforma de la Ley de Seguridad Vial que contempla sanciones por conducir bajo los efectos del alcohol de hasta 6.000 euros y penas de prisión de hasta seis meses. También se ha puesto en marcha una campaña de envíos masivos de SMS dirigida a jóvenes, con premios de 'sobriedad', como el regalo de entradas para eventos deportivos. El objetivo es reducir la creciente cifra de jóvenes muertos en accidentes de circulación.

Día Europeo por la Seguridad Vial

PRÓXIMO OBJETIVO: LAS CIUDADES

El próximo 13 de octubre se celebrará el II Día Europeo por la Seguridad Vial que tiene como objetivo este año la seguridad vial en nuestras ciudades, donde se registran casi dos tercios de los accidentes de tráfico y una tercera parte de las muertes. El Consejo Económico para

Europa de las Naciones Unidas fue el impulsor de esta celebración que se inició el pasado año con una jornada dedicada a los jóvenes y que tuvo lugar el pasado 27

de abril en Ginebra. En esta ocasión los actos principales se desarrollarán en París. Dentro del objetivo de salvar 25.000 vidas hasta 2010, se intenta crear conciencia y dar visibilidad a las buenas prácticas en seguridad vial.

ALEMANIA

LÍMITE EN LAS AUTOPISTAS

El Partido Socialdemócrata Alemán (SPD), que co-gobierna con

los democristianos, se ha mostrado partidario de imponer un límite de velocidad de 130 km/h en sus autopistas como método para reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO₂). La actual ausencia de límite de velocidad en las autopistas es una de las señas de identidad de la gestión circulatoria alemana que ha suscitado no pocas polémicas, por lo que la posición del SPD causará un importante debate entre los conductores alemanes. Sin embargo, la canciller alemana, la de-



mocristiana Ángela Merkel, no está dispuesta a cambiar y ha anunciado que bajo su Gobierno, no habrá límite de velocidad en las autopistas.

LAS CIUDADES LIMITAN EL TRÁFICO

BERLÍN ha prohibido el acceso al centro a los coches más contaminantes, los que no disponen de catalizador. El resto debe lucir una pegatina verde, roja o amarilla, según su emisión. Hannover y Colonia también aplican esta medida que se extenderá a una veintena de ciudades alemanas.

★ **MILÁN**, siguiendo el ejemplo de Londres, implantó de lunes a viernes un peaje, Ecopass, con la tarifa en función de las emisiones. La visita ocasional cuesta entre 2 y 10 €. La multa, 81 €.

★ **LONDRES** ha dado un paso más y cobra 270 € a los camiones y autobuses de especial contaminación que circulen por el Gran Londres.

★ **EN PARÍS**, el Ayuntamiento pondrá 2.000 coches de alquiler eléctricos para combatir la polución.

La limitación, esporádica o permanente, de la velocidad a 80 ó 90 km/h en el acceso a grandes ciudades es la opción elegida para luchar contra la contaminación en ciudades de Austria, Países Bajos, Bélgica, Francia o Suiza. También en España, en Barcelona.

NORMATIVA CONTRA EL CO₂

La CE mantiene un pulso con los fabricantes para bajar las emisiones en los nuevos modelos. El Parlamento Europeo ha rebajado los objetivos de la CE y ha propuesto una tasa de emisiones de CO₂ para 2015 de 125 gr/Km. frente a los 160 actuales. Por otra parte, la CE ha aprobado un plan de emisiones que se aplicará a partir del año 2012 hasta el 2020 y en el que se prevé potenciar el uso de los biocombustibles, menos contaminantes, hasta alcanzar el 10%. Estos biocombustibles deberán demostrar un ahorro de gases de efecto invernadero del 35%.



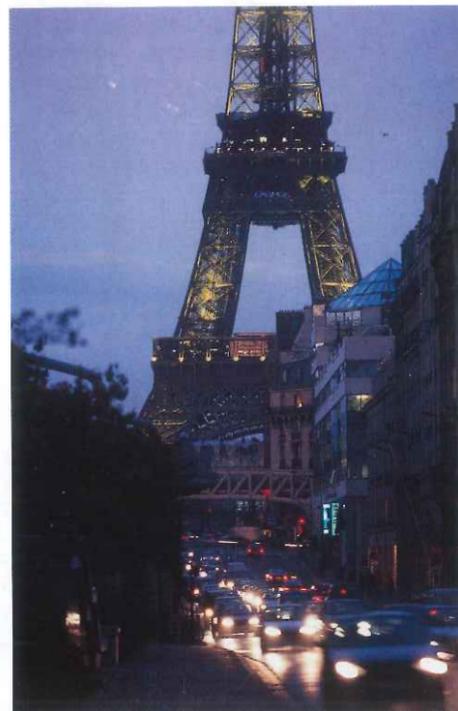
LA PREGUNTA:

“¿Por qué biocombustibles cuando hay medidas mucho más baratas para proteger el medio ambiente?”

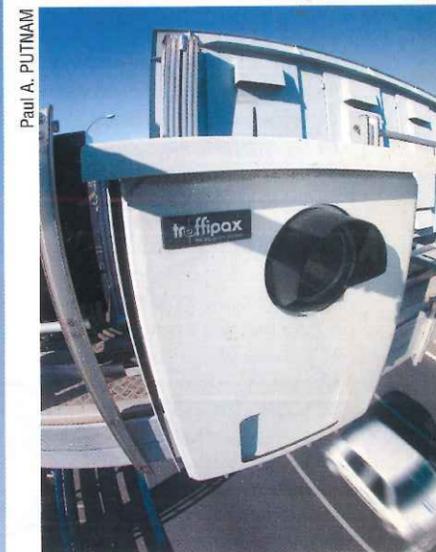
Jack Short, Secretario General del Forum Internacional de Transporte Cumbre de Bali por el Cambio Climático

EL COCHE ISLÁMICO

Dos grandes compañías de automóviles, la iraní Khodro y la empresa malaya Protón, se han unido para diseñar y fabricar “el coche islámico”. Este automóvil, que quiere competir con los coches occidentales, podría estar en circulación en 2011 y su mercado será principalmente, el de los países islámicos. El nuevo automóvil incluirá una brújula que señale siempre a La Meca, para que el conductor pueda orientar bien sus oraciones. Tendrá también como elementos opcionales un compartimento para guardar el Corán y otro para la alfombra de rezos.



Paul Alan PUTNAM



Paul A. PUTNAM

...Y MEDIDAS ANTIALCOHOL

El Gobierno francés una batería de medidas contra el alcohol. Antes del curso 2009 se instalarán aparatos que realizan un test de alcoholemia al conductor e impiden arrancar si es positivo (alcoholock) en todos los autobuses escolares —se estudia extenderlo a otros autobuses—. También serán obligatorios para conductores condenados por exceso de alcoholemia. Además, a quien conduzca sin carné o sea reincidente, se le confiscará el vehículo

FRANCIA

MÁS RADARES...

El secretario de Estado de Transportes, Dominique Bussereau, ha anunciado que se desplegarán 500 nuevos radares cada año en las carreteras hasta llegar a 4.500 en 2012 —actualmente hay 1.600 en servicio—. El objetivo del presidente Sarkozy es bajar de 3.000 el número de muertos por accidente de tráfico en 2012. Política de radares, lucha contra el alcohol al volante y seguridad de los motoristas son las prioridades de Sarkozy. En 2007, Francia registró 4.615 muertos (-2%), de los que el 30% tenía entre 18 y 25 años.

OTRAS CIUDADES CON PEAJE:
Singapour fue la primera en 1975.
Londres en 2003.
Estocolmo, Malta, Roma, Amsterdam y Roma en 2007.

REINO UNIDO

A LA CÁRCEL POR EL MÓVIL



E

El Reino Unido ha endurecido las penas contra los conductores que utilizan el teléfono móvil. Hasta ahora, esta conducta se consideraba conducción imprudente, castigada con multa y la pérdida de tres puntos del permiso, pero la Fiscalía del Estado británico ha dado nuevas órdenes para que los jueces lo consideren conducción peligrosa, castigada con dos años de cárcel. Según un reciente estudio del Laboratorio de Investigación del Transporte de Berkshire, el uso del móvil al volante incrementa en cuatro veces el riesgo de sufrir un accidente.

EL YING Y EL YANG

Japón ha alcanzado en 2007 los niveles más bajos de muertes por accidente de tráfico en 54 años: 5.743 personas en una población de 127 millones, casi tres veces más que en España. La concienciación y las medidas de prevención son la clave, según las autoridades.

En la otra cara de la moneda se sitúa China, con nada menos que 81.000 muertes y 327.000 accidentes registrados el pasado año. La mala situación de las carreteras, la escasa formación de los conductores y una deficiente atención sanitaria convierten la seguridad vial china en una quimera.



JAPÓN

LOS PASAJEROS DE LOS BORRACHOS, A PRISIÓN

Una ley acaba de endurecer los castigos por conducción bajo los efectos del alcohol. Así, quienes superen el límite legal (0,15 mg/litro de sangre) pueden ser condenados hasta a 3 años de cárcel y multas de 500.000 yenes (1.200 €). Además, la ley prevé penas similares para los cómplices, categoría en la que incluye a quienes viajen en un vehículo cuyo conductor haya bebido de más.

Gracias a estas medidas, Japón ha logrado reducir un 28% los accidentes debidos al alcohol y los controles de alcoholemia positivos han bajado un



37%. Esto se suma al 40% de reducción logrado en el primer semestre de 2007 debido al aumento de la presión fiscal sobre las bebidas alcohólicas.

POLONIA

JUICIOS RÁPIDOS: FUNCIONAN

En Polonia han logrado reducir un 20% las detenciones por conducción bajo los efectos del alcohol: en el año 2007 se han producido 42.000 menos que en el año anterior. La celebración de juicios rápidos y la retirada inmediata de la licencia de conducir e inmovilización del vehículo, que se aplican desde mediados de 2006, son las razones de este cambio.

CHINA

LA FOTO



Sin casco, con una carga inadecuada... la seguridad vial es un bien muy preciado que no en todos los países se cultiva. Sólo en China murieron el pasado año 81.000 personas en accidente de tráfico.

Si desea que publiquemos sus fotos a: agruiz@dgt.es

AUSTRALIA

¡PELIGRO! MP3

La policía de Nueva Gales, en el sur de Australia, está alertando a los jóvenes del peligro de transitar las calles con el MP3 a todo volumen, después de que registraran varios atropellos por esta causa. En la otra parte del mundo, en Nueva York, (EE. UU.), un senador ha propuesto limitar el uso de MP3 y aparatos reproductores de sonidos a los peatones, sobre todo cuando van a cruzar las calles.



Leen y comparan automáticamente las matrículas con una base de datos

CÁMARAS CONTRA LOS COCHES SIN SEGURO



Los aproximadamente 400.000 vehículos que se calcula que circulan por nuestras carreteras sin seguro obligatorio lo tienen desde finales de enero más difícil. La Dirección General de Tráfico ha puesto en los vehículos de la Guardia Civil de Tráfico cámaras que leen las matrículas y las comparan con una base de datos de vehículos asegurados instalada en un ordenador.

J.M.M.

Foto: Paul Alan PUTNAM

Doce coches de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil están probando en Madrid, León, Toledo, Sevilla, Granada, Valencia, Badajoz, Zaragoza, Burgos, A Coruña, Navarra y Asturias tres sistemas de cámaras de empresas distintas que leen y comparan las matrículas de los coches en circulación con un fichero de vehículos asegurados, para, en los próximos meses, ir ampliando la dotación a todo el país. Además, País y Vasco y Cataluña, que tienen transferidas las competencias en materia de tráfico, han solicitado acceso a este fichero de vehículos asegurados.

LAS MULTAS POR CIRCULAR SIN SEGURO

Ciclomotor	1.000 €
Motocicleta	1.250 €
Turismo	1.500 €
Vehículo pesado	2.600 €

ASÍ FUNCIONA EL SISTEMA

- 1 Una cámara lee las matrículas
- 2 Las compara con una base de datos del ordenador a bordo del vehículo donde figuran todos los vehículos asegurados, que se actualiza periódicamente.
- 3 Si el vehículo no está asegurado, un sistema de voz anuncia: "Atención, el coche no está asegurado" y saca una fotografía, que puede ser utilizada como prueba.
- 4 Si las circunstancias lo permiten, la patrulla detiene el vehículo y le pide su seguro (póliza y recibo bancario).
- 5 Si dispone de seguro, el vehículo sigue adelante; si no tiene seguro, se formula denuncia contra él.

reclamados por vía judicial...)

En la presentación del sistema, Ignacio Macheti -director general del Consorcio de Compensación de Seguros- dijo que "en 2003, con un parque de 27 millones de vehículos, se produjeron 23.500 siniestros con coches sin seguro implicados. En 2007, con un parque de 31 millones de coches, la cifra cayó a 15.800 siniestros" y calculó que unos 400.000 vehículos circulan sin el seguro obligatorio, a los que calificó de "insolidarios" y a quienes recordó que circular sin seguro "puede ser la ruina de un conductor -señaló-, ya que aunque el Consorcio pague la indemnización de quienes circulan sin seguro, suelen repetir (reclamar) ésta sobre el causante y son cientos de miles de euros".

En este sentido, el director general de Tráfico, Pere Navarro, señaló que se está haciendo un gran esfuerzo en esta materia y que frente a los 400.000 vehículos que se calcula circulan sin seguro, se formula una media de 100.000 denuncias cada año contra conductores que circulan sin el seguro obligatorio. Además, recordó las multas que pueden imponerse por esta infracción (ver recuadro) y que éstas son más altas "que el coste del seguro, así que sale a cuenta ir asegurado. Y, además, tendrán que sacarse el seguro". ♦



► Antonio Iriondo y Rosa Mª Trinidad, padres de Enaitz (en la foto inferior).

El caso del conductor que reclamó 20.000 € a los padres del ciclista al que atropelló indigna a la sociedad

EL TRIUNFO DE LA SOLIDARIDAD

Antonio y Rosa perdieron a su hijo en un accidente de tráfico. A su dolor se unió la indignación cuando el conductor que le había atropellado les demandó para reclamar 20.000 € por los daños sufridos en su coche. Al final, el conductor retiró la demanda, pero podría enfrentarse ahora a un proceso penal.



► El accidente ocurrió en la LR-111, en Haro (La Rioja).

Marian GARCIA RUIZ

“**E**s un triunfo de la moralidad y de la solidaridad... Nosotros lo hemos hecho por nuestro hijo, era nuestra obligación como padres”. Son las declaraciones a la revista “Tráfico y Seguridad Vial” de Rosa Mª Trinidad, después de que el conductor que atropelló mortalmente a su hijo Enaitz Iriondo en 2004 retirara la demanda en la que les reclamaba 20.000 € por los desperfectos que había sufrido su coche. Rosa se enfrentó junto con su marido, Antonio Iriondo, a una situación que ha acarado muchas portadas e indignado a media España. “Este hombre nunca jamás ha reconocido nada ni se ha interesado por nosotros. Cuando el cadáver de mi hijo estaba aún en la carretera, pidió que terminaran pronto porque se tenía que ir a cazar... Además del gran daño causado por la pérdida de un hijo, después de que te lo han matado, de todo lo que ha hecho, tienes que soportar esto...”, asegura Rosa.

El mismo día en el que iba a celebrarse el juicio, el 30 de enero, el demandante, Tomás Delgado, desistió y retiró los cargos. Su abogado anunció que retiraba la demanda de su cliente “en aras de su dignidad y su honor mancillados”. En la calle, ante los juzgados de Haro (La Rioja), donde se iba a celebrar la vista, una multitud acu-

Bartolomé VARGAS
Fiscal de Seguridad Vial

EVITAR LA INDEFENSIÓN

“Es de destacar la muy positiva concienciación y sensibilización social que el caso ha despertado en relación con las víctimas de tráfico, que son las grandes olvidadas por todos. No son infrecuentes los episodios como el que nos ocupa. La tragedia, el sufrimiento de por vida, la falta de información y atención humana, la ausencia de investigaciones en profundidad y la percepción de que no hay respuestas de justicia adecuadas sino meras negociaciones económicas, son situaciones a las que debe hacerse frente con decisión. La tarea principal del Ministerio Fiscal es evitar que se produzcan estas situaciones de indefensión e injusticia siempre con sujeción a las circunstancias y al cumplimiento de la ley”.



LA GUARDIA CIVIL ESTUDIA EN PROFUNDIDAD LAS CIRCUNSTANCIAS DEL ATROPELLO

dió a apoyar a la familia Iriondo. “Nos daba hasta miedo que pudieran hacerle algo –asegura Rosa–, pedimos respeto hacia ese señor porque nuestro mejor desprecio es el silencio”. Ana María Campos, presidenta de Stop Accidentes, estuvo allí: “Fue impresionante ver a cientos de personas acercarse al Juzgado para apoyar a esos padres. Si la sociedad se informase de estas injusticias, reaccionaría mucho más contra estos personajes que no merecen que se les acepte en nuestra sociedad”.

Tomás Delgado ha sido ampliamente juzgado por la sociedad que le ha tachado de insolidario e inmoral y ha tenido que pagar las costas del juicio. Pero las cosas para él pueden incluso empeorar.

OBJETIVO: REABRIR EL CASO. Tras cerrar el episodio de la demanda, la familia Iriondo, que vive en Durango (Vizcaya), intenta reabrir penalmente el caso. El Fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, que presta amparo y protección a las víctimas de accidentes de

► El fiscal de La Rioja, Juan Calparsoro, tras recibir a la familia, decidió abrir diligencias informativas para volver a estudiar el caso.

tráfico, les apoya y ha pedido al Fiscal del Tribunal Superior de Justicia de La Rioja, Juan Calparsoro, que estudie el caso. Tras entrevistarse con los padres, el fiscal de La Rioja ha abierto diligencias informativas. La reapertura dependerá de las pruebas. “Es difícil pero no lo excluyo –ha declarado el fiscal a esta revista–, vamos a ir hasta el final, a empezar el caso desde cero, a volver al lugar del accidente, recabar todas las pruebas posibles, hablar con los testigos... y, una vez hecho, si vemos que existen indicios de delito, pediremos al juez que reabra el caso”.

EL INFORME PERICIAL. Tras el accidente, los padres de Enaitz encargaron un informe pericial que elaboró el ingeniero industrial Pedro Gutiérrez. Según este informe, al que hemos tenido acceso, el “A8” de Tomás Delgado circulaba a una velocidad entre 165 y 182 km/h en una vía limitada a 90 km/h y sin iluminación. El conductor no llegó a frenar hasta después del impacto y sus huellas quedaron grabadas en el asfalto porque tenía el ABS inutilizado. El informe destaca, además, que las pruebas de alcoholemia, que dieron 0,15 mg/l, se hicieron hora y media después. La Unidad de Reconstrucción de Accidentes de la Guardia Civil de Tráfico está rea-



LA BICICLETA COMO PRUEBA

La bicicleta de Enaitz puede ser clave como prueba. Tras el accidente, el cuadro quedó casi intacto mientras la rueda trasera resultó muy dañada por el golpe, lo que podría demostrar, según el informe pericial encargado por los padres, que el golpe no fue lateral, sino que fue arrollado por detrás, cuando ya se había incorporado a la circulación.



EL ATROPELLO DE ENAITZ

Ocurrió el 26 de agosto de 2004. Enaitz Iriondo tenía 17 años. Era de noche y regresaba con su bicicleta al camping de Castañares (La Rioja). Tras incorporarse a una carretera limitada a 90 km/h desde un camino rural, fue atropellado por un “A8”. El impacto le lanzó a 18 metros de altura. La huella del neumático permaneció un año grabada en el asfalto. El atestado policial reflejaba que el conductor iba con exceso de velocidad, a 113 km/h, pero también que el ciclista cometió una serie de infracciones como saltarse un stop o circular sin luces. El juez archivó las diligencias. La familia fue indemnizada con 33.000 € y no recurrió.

lizando un estudio en profundidad cuyo resultado, determinante para reabrir el caso, aún no se conocía al cierre de esta publicación, a mitad de febrero.

El caso de Enaitz ha abierto una brecha por la que están saliendo decenas de casos similares. En Castellón, el conductor de un coche que atropelló y mató a una mujer de 34 años ha reclamado a la familia 6.695 € para reparar los daños. En Madrid, un motorista murió en un accidente provocado por un peatón, quien reclamó a la familia 18.000 € por el estrés que le había causado. En Barcelona, otro conductor que atropelló y mutiló a un peatón, le reclama ahora 6.000 €... Son muchísimos los casos que se están denunciando. “Yo creo que habrá un antes y un después. La muerte de Enaitz no ha sido en vano”, asegura su madre. Desde luego han conseguido una cosa: crear un gran debate social. ♦



**Nuevo
Centro de
Gestión de
la DGT**

EL TRÁFICO SE CONTROLA DESDE AQUÍ

J. S.
Fotos: Paul Alan PUTNAM

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha estrenado recientemente nuevo edificio y, dentro de éste, un espectacular Centro de Gestión de Tráfico, uno de los ocho en total que la DGT tiene repartidos por toda España. Una sala de 500 m², con una gran pantalla de 42 m², doce puestos de atención telefónica, cuatro de gestión de radares y seis de mantenimiento... Una sala que gestiona toda la información procedente de 431 cámaras repartidas por distintas carreteras de la zona centro, de 501 puntos de toma de datos, de 79 estaciones meteorológicas, de cinco unidades de he-

licópteros, de 1.947 postes SOS y, lógicamente, de los 1.900 agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Con toda esa información, se analizan los tramos de carretera con problemas, se determinan los niveles de servicios en la red, se diseñan y aplican las estrategias más adecuadas en cada momento, se elaboran planes de gestión y se toman las medidas pertinentes. Y toda esa información se hace llegar al usuario a través de Internet, teletexto, información radiofónica, prensa, línea 900, etc.

En total, se atienden más de un millón y medio de llamadas de usuarios a través de la línea 900-123-505, se ofrecen 90.000 informaciones a través de la radio, se atienden casi 200.000 SMS, 31.000.000 visitas en Internet o 64.000 a través de teletexto en televisión. ♦





Cada día se recogen 1.000 animales atropellados

ELLOS TAMBIÉN MUEREN EN LA CARRETERA

Vallado de carreteras, señales específicas, pasos subterráneos, postes reflectantes... Son algunas de las soluciones que se han instalado en nuestras carreteras para evitar los accidentes en los que se ve involucrado un animal (doméstico o salvaje). En estos accidentes, en el año 2006, fallecieron 23 personas y más de 300.000 animales murieron atropellados.

Mercedes LÓPEZ
Fotos: EFE. Infografía: Diliros

Más de diez mil accidentes en los que se vio involucrado un animal se registraron el año 2006. En ellos fallecieron 23 personas y más de 300.000 animales murieron atropellados. Datos más concretos facilitados por ACEX (Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras) aseguran que ellos retiran alrededor de

1.000 animales muertos cada día, lo que eleva a 365.000 los animales atropellados. "Diez veces más que hace diez años", subraya su director gerente, Rodolfo Sáenz de Ugarte.

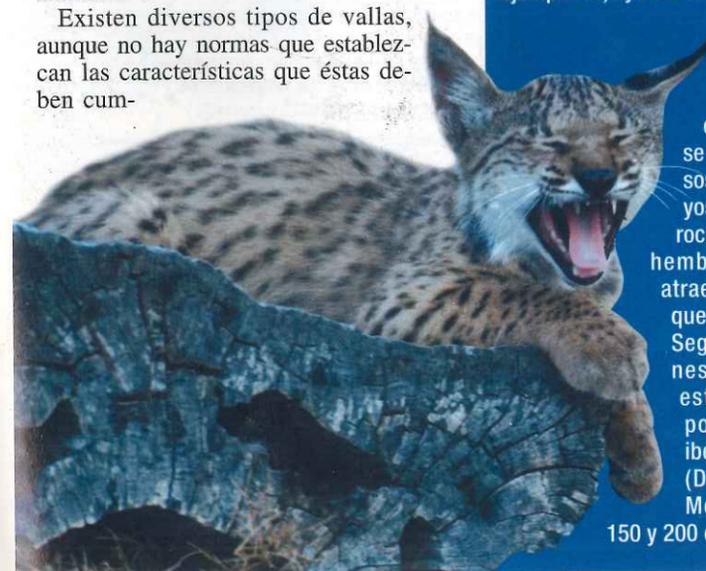
La solución, así lo reconocen todos los expertos, no es única y no parece fácil. Debe cumplir una doble finalidad: por un lado, proteger a los usuarios de la vía evitando accidentes mediante la mejora de la seguridad vial; y, por supuesto, prevenir los atropellos de animales. Además, "su efectividad es muy baja -dice José M^a Pardillo, profesor de la Escuela de Ingenieros de Caminos de la Universidad Complutense de Madrid- y con un coste muy alto". En este sentido, Rodolfo Sáenz de Ugarte (ACEX) indica que "un paso superior vale unos 400 millones, uno inferior ronda los 200 millones y cada kilómetro de vallado puede suponer unos 10

LA EFECTIVIDAD DE LA MAYORÍA DE LAS SOLUCIONES ES MUY BAJA Y SU COSTE, MUY ALTO

millones, hablando siempre en antiguas pesetas".

VALLAR, LO MÁS GENERALIZADO. La principal medida, y la más generalizada, es el vallado de las vías. Sáenz de Ugarte explica que "el 100% de las autopistas y el 95% de las autovías españolas están valladas". Desde el Centro de Gestión de la Jefatura Provincial de Tráfico de Valladolid se asegura que "es la medida con mayor efectividad conseguida en cuanto a reducción de accidentes de tráfico", aunque -añaden- "tiene un alto coste económico por el elevado número de metros lineales que hay que instalar en ambas márgenes de la vía". Y otro problema que apunta el director gerente de ACEX: "No se pueden cerrar todas las carreteras. En el caso de las autopistas funciona bien el cerramiento porque están reguladas todas las entradas y salidas, pero en las vías convencionales hay que contar con las entradas a fincas particulares, incorporaciones de otras vías... Además, en la mayoría de los casos lo único que se consigue es trasladar el lugar del accidente". El porqué lo explica Joaquín Reina, coordinador del Área de Conservación de la Naturaleza de Ecologistas en Acción: "Los animales se desplazan hasta que termina el vallado o intentan atravesar por las brechas realizadas por otros animales".

Existen diversos tipos de vallas, aunque no hay normas que establezcan las características que éstas deben cumplir.



LOS MÁS PELIGROSOS

Jabalíes, perros y corzos son los animales que más accidentes provocan. En este mapa se visualizan las provincias en las que más accidentes con fauna se registran y los animales que los causan.



EL LINCE YA TIENE PLAN

Pasos subterráneos, ecoductos, vallados, desbroce de arceces, bandas sonoras y señalización adecuada son algunas de las actuaciones que, desde 2006 hasta el 2011, realizará la Consejería de Obras Públicas y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía dentro del Proyecto LIFE, cuyo objetivo es la conservación del lince ibérico y una de cuyas bases fundamentales es la reducción de su mortalidad por atropello (en los últimos 15 años han muerto atropellados 35 ejemplares). ya se han iniciado los trabajos y en las carreteras A-483 y A-494, que unen Almonte, Matala-cañas y El Rocío, se han instalado pasos subterráneos cuyos túneles han sido rociados con orina de hembra de lince para atraer a los machos y que crucen por ellos. Según las estimaciones de la Junta, en estos momentos la población de lince ibérico en Andalucía (Doñana y Sierra Morena) está entre 150 y 200 ejemplares.



plir. Carme Rosell y Georgina Álvarez, coordinadoras del libro "La fragmentación del hábitat en relación con las infraestructuras de transporte en España", editado por el Ministerio de Medio Ambiente, resumen las características más comunes: "Cuando existen grandes mamíferos, se colocan vallas con la malla más densa en la base o cuando hay jabalíes se entierra la parte inferior".

Pero el gran problema que plantea el vallado es la fragmentación del hábitat y el refuerzo del 'efecto barrera' que las



► Los accidentes con caballos son de los más peligrosos.

multiplicado. Existen dos tipos: superiores e inferiores. Estos últimos son mucho más numerosos. Se suelen acondicionar con vegetación, ramas y matorrales secos para darles más 'naturalidad'. Rodolfo Sáenz de Ugarte indica la necesidad de realizar un estudio en profundidad de estos pasos y "hacer un seguimiento, no sólo técnico (que no se inundan cuando llueve, que tengan una determinada altura y anchura...), sino también ecológico (saber qué tipo de animales los utiliza, cuales no...)".

ciables ondas sonoras que se producen en su interior, y se resisten a cruzar.

Pero el gran problema se plantea, como recalca Joaquín Reina, "cuando las infraestructuras ya están hechas". En estos casos se aprovechan las obras de drenaje de la carretera. Aunque Reina subraya que "lo que hay que procurar es mantener los pasos naturales, los corredores de los riachuelos... y ver la manera de garantizar su funcionalidad".

Otra de las medidas de más amplia aplicación es la señalización. Rodolfo Sáenz de Ugarte explica los peligros de su proliferación: "Si se produce saturación, es contraproducente, porque no se respetan. Sólo hay que ponerla en los puntos y tramos más peligrosos".

Por ello, se han empezado a utilizar señales específicas (con la imagen del animal concreto de la zona), como las colocadas en los alrededores del Parque Natural Dels Aiguas-

vías tienen sobre los itinerarios naturales de los animales. Por ello, es obligatorio crear pasos para que puedan cruzar por algún punto de la carretera, son los llamados pasos de fauna. Los primeros pasos de fauna se construyeron en Galicia en 1997, en la A-52. Hoy se han

LA SEÑALIZACIÓN. En este sentido, es muy importante conocer el comportamiento de los animales, porque puede darse el caso de que un felino se ponga a la salida y cace a los animales pequeños que usen los pasos, o el de las vacas, que son muy sensibles a las inapre-

TODAS LAS SOLUCIONES

Evitar los atropellos de animales no es tarea fácil y su solución no es única; además su efectividad es baja y su coste muy alto. Tres son los factores que, esencialmente, se tienen en cuenta: tipo de animal al que van destinadas, orografía e infraestructuras de la zona donde se ubica. En nuestro país se han adoptado muchas medidas, desde vallados a pasos exclusivos de fauna, pasando por soluciones 'imaginativas' como los repelentes olfatorios.



REFLECTORES

Se colocan en los arcenes de las vías y reflejan la luz de los vehículos hacia los lados de la carretera para ahuyentar los animales. Su objetivo es evitar colisiones con ungulados.



DRENAJES ACONDICIONADOS

Se adecuan los drenajes de las vías como paso para la fauna. Para prevenir la erosión la bajada se sustituye por una rampa empedrada que facilita el acceso a los pequeños y medianos vertebrados.

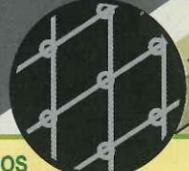
PASO SUPERIOR

Destinado especialmente a ungulados (ciervos, corzos y jabalíes) y lobos. La mayor parte incorpora pantallas laterales opacas (para evitar que los animales vean los vehículos) y vegetación.



VALLADOS

Colocados a lo largo de todo el perímetro de las autopistas y en muchas autovías y vías convencionales. Pueden ser de madera o metálicas, cuya malla será más o menos densa según el tipo de animal al que van destinadas. Si hay presencia de jabalíes se entierra la parte inferior.



EL 70% DE LOS ACCIDENTES ESTÁN CAUSADOS POR ANIMALES DOMÉSTICOS



PANTALLAS

Su objetivo es evitar que las aves colisionen con las pantallas transparentes o contra los coches. Se colocan siluetas de rapaces que 'alertan' a las aves y fuerzan a que desvíen su trayectoria.



REPELENTE OLFATORIO

Desprenden olores similares a los de los animales depredadores (como el lobo). Se colocan al borde de la carretera y asustan a cérvidos y jabalíes.



PASOS INFERIORES

Utilizados principalmente por jabalíes y pequeños vertebrados (desde nutrias a conejos). Se acondicionan con vegetación y con ramas y matorrales secos adosados a las paredes laterales cuando están destinados a los lince.



molls de l'Empordà (Girona). También se han intentado soluciones que podemos denominar 'más imaginativas'. Como las utilizadas para favorecer el paso de ardillas, consistentes en un cable que cruza la carretera suspendido a considerable altura. Tenemos un ejemplo en los túneles de Vallvidrera, cerca de Barcelona.

LAS QUE NO FUNCIONAN. También están las pantallas (unas veces vegetales y otras sintéticas) como las colocadas en la C-260, entre Figueres y Roses (Girona), que tienen una doble utilidad: por un lado, facilitan la visión del entorno natural, evitando perturbar a los animales, y, por otro, obligan a las aves a ele-

var su altura de vuelo. El seguimiento ha demostrado que son ineficaces y que las aves chocan contra las pantallas.

Igualmente, hay que destacar el uso de barreras de olor o repelentes olfatorios. Estos productos, que desprenden un olor similar al de los grandes depredadores (lobos), se colocan en el borde de las carreteras y su objetivo es asustar a los ciervos o jabalíes. Se han instalado en diferentes vías de Castilla y León (sobre todo en la provincia de Soria) y Cataluña. Es esencial su correcta aplicación y mantenimiento. Son muy poco eficaces, porque los animales se acaban acostumbrando.

Otra medida cuyo resultado también ha sido negativo son los reflectores que, colocados en los arcenes, reflejan la luz de los vehículos hacia los lados de la carretera y asustan a los animales. O los 'ojos de gato', unos dispositivos que captan energía durante el día y emiten parpadeos durante la noche y que la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia probó en el año 2000. Estos sistemas dejan de ser efectivos al cabo de unos meses porque los animales se acostumbran. ♦

LAS CIFRAS MÁS 'ANIMALES'

- En 2006 se produjeron 10.154 accidentes con animales, en los que murieron 23 personas y 944 resultaron heridas.
- En el 70% de estos accidentes estuvo presente un animal doméstico.
- Los animales más peligrosos son perros, (causan el 40% de las víctimas mortales), jabalíes (30%) y caballos (más del 20%).
- Durante la noche (entre las 20 y las 7 horas) se producen casi el 75% de los accidentes.
- Castilla y León, Galicia y Aragón son las comunidades autónomas con mayor accidentalidad de este tipo.
- Las vías convencionales son las que registran más accidentes (casi 8.000) seguidas por las autovías (más de 1.000 siniestros) En las autopistas no hubo accidentes mortales.

(Fuente: Dirección General de Tráfico. Datos correspondientes al año 2006, carretera y ciudad).



EVITE ATROPELLAR OS REPTILES

Más información: "La fragmentación del hábitat en relación con las infraestructuras de transporte en España. COST 341". Carme Rosell y otros autores. Ministerio de Medio Ambiente.



Un 3% de las demandas que reciben las aseguradoras son fraudulentas. Las compañías no escatiman medios para 'pillar' a los defraudadores

Fraude al seguro: ENGAÑOS AL DESCUBIERTO

Las tentativas de fraude que sufre el sector asegurador en España rondan los 625 millones de euros anuales, más de 100.000 millones de pesetas. Casi un 80% corresponden al sector del Automóvil. Ahora bien, una cosa es intentarlo y otra muy distinta conseguirlo. La labor de investigadores y detectives logra frustrar un 70% de los fraudes.

Marian GARCÍA RUIZ
Fotos: Lucía RIVAS, Infografía: Dlírios

Por cada euro que invierten en la investigación del fraude, las aseguradoras recuperan 42. En 2006, ICEA, el organismo que investiga los fraudes al seguro, registró 65.791 demandas. La mayor parte, casi un 80%, correspondió al ramo del Automóvil. Actualmente casi todas las compañías de seguros disponen de un responsable de lucha contra el fraude que recurre a la labor de investigadores, técnicas sofisticadas (análisis de ADN, fotografías por vía satélite, Internet...)

y a las propias Fuerzas de Seguridad del Estado en algunos casos. En el 70% de los casos consiguen evitar el fraude.

Lo cierto es que defraudar al seguro es cada vez más complicado, a pesar de que no ha recaído aún sobre los defraudadores todo el peso de la ley. Las compañías no les suelen llevar ante los Tribunales, aunque el delito está tipificado como estafa en el Código Penal y castigado con al menos seis meses de cárcel. "Nos lo critican las fuerzas de Seguridad del Estado. Las compañías no denuncian por razones de imagen y eficacia y, a veces, sale gratis defraudar al seguro. Habitualmente, cuando se descubre un incidente de esta naturaleza, se persigue una declaración de culpa y

se les da de baja en el seguro. Así se evita pasar por los tribunales", asegura José María Olazábal, director de Formación de ICEA.

En cuanto al coste de la investigación, según Dolores Dancausa, Secretaria General de Línea Directa, no repercute prácticamente en el importe del seguro: "Lo que encarece realmente el seguro -explica-, no es la lucha contra el fraude (el ratio coste/ahorro es bajo), sino el impacto que éste tiene en la siniestralidad. El fraude supone un coste social que, al final, pagamos todos. Luchar contra él es rentable, tanto para la sociedad como para nuestros asegurados".

AUMENTO PROPORCIONAL.

Aunque las cifras arrojan un pequeño aumento en el número de fraudes en el sector -de 49.803 en 2005 se pasó a 52.186 en 2006-, los expertos aseguran que es proporcional al crecimiento del parque automovilístico. Según el director de Formación de ICEA, "no somos más pícaros ni defraudamos en mayor medida que años pasados, aunque sí están apareciendo nuevas formas, con nuevos actores y nuevas circunstancias. El escenario del fraude cambia al mismo ritmo que la sociedad. Y de esta forma comienzan a registrarse casos relacionados con la inmigración, como víctimas y como protagonistas del fraude". En este sentido, se pueden encontrar casos, por ejemplo, de los que, aprovechando las distancias, se aseguran en España y, cuando viajan a su país, intentan simular una muerte por accidente, pensando que será difícil realizar las comprobaciones. También abundan los casos de emigrantes sin papeles que sufren un accidente e intentan



► La simulación de robo es uno de los fraudes clásicos.

"SI OCURRE UN ACCIDENTE UN SÁBADO DE MADRUGADA, SIEMPRE SE INVESTIGA, PORQUE CON EXCESO DE ALCOHOL NO HAY INDEMNIZACIÓN"

cambiar las circunstancias para que el seguro les pague la indemnización. Aunque las reclamaciones fraudulentas de Responsabilidad Civil por Daños Materiales son las más numerosas, los fraudes en Daños Corporales, como reclamaciones excesivas o simulación de lesiones, son en proporción los que más gasto generan a las ase-

- 74 (0,14%) Incendio
- 85 (0,16%) Acc. personales
- 380 (0,72%) Rotura de lunas
- 1.842 (3,5%) Otros
- 2.249 (4,3%) Robo
- 5.021 (9,6%) Responsabilidad civil por daños corporales

8.855 (17%) Daños propios

33.680 (64,5%) Responsabilidad civil por daños materiales

Distribución del fraude evitado

En millones de euros

EL FRAUDE POR SECTORES

El informe anual de ICEA de 2006 recoge los datos de 22 aseguradoras por lo que son orientativos

	Automóvil	Diversos*	Vida, salud y accidentes	Otros	TOTAL
Casos	52.186 (79,3%)	11.435 (17,3%)	1.369 (2%)	801 (1,2%)	65.791 (100%)
Coste inicial	174.700.000	32.000.000	16.000.000	10.000.000	233.000.000
Fraude evitado	119.400.000	27.300.000	15.200.000	9.600.000	171.600.000

(*) Comercio, hogar, RC.

El siniestro simulado con reclamación de daños materiales es el más numeroso.



doras, una media de 14.000 euros por caso, y los que más se han incrementado en los últimos años.

EL 'CUPONAZO CERVICAL'. "Hay, por ejemplo, especialistas en el latigazo cervical. Es clásico en los mercadillos ambulantes. Sufren una pequeña colisión y, a continuación, dolor de cuello, que es difícil de probar. Es lo que se llama el rentable 'cuponazo cervical'. A costa del seguro se paga la baja y una indemnización. Hay abogados y médicos especializados en dar cobertura con sus informes a este tipo de fraude de elevadas consecuencias económicas. Algunos de estos profesionales incluso anuncian sus servicios", asegura José María Olazábal.

Según Mapfre Automóviles, "uno de los fraudes más frecuentes es el cambio de posición de la víctima en el siniestro con el ánimo de obtener una indemnización que legalmente no está contemplada, ya que el conductor del vehículo es el único usuario sin cobertura del seguro obligatorio. En los últimos años está cobrando más importancia la reclamación por daños corporales ajenos a los producidos en el siniestro".

En torno a un 3% de las reclamaciones contiene elementos de fraude. Y se lleva a cabo de numerosas formas: en la suscripción de la póliza, por exclusión de cobertura, por ocultación de daños o lesiones anterior-

res, falsedad de documento o reclamación desproporcionada.

LOS INDICIOS DEL FRAUDE. Cada entidad investiga cuando se detectan incongruencias. La mayoría tiene un equipo de personas dedicadas a ello. Línea Directa, por ejemplo, dispone de 50 profesionales destinados exclusivamente a la detección del fraude.

También existen determinados indicadores que suelen levantar sospechas, como, por ejemplo, el día y la hora de la semana. "Si ocurre un accidente un sá-

bado a las 3 de la madrugada se investiga seguro, porque si el conductor ha bebido, no hay indemnización posible", asegura Olazábal.

En general, a la hora de abrir una investigación, se tienen en cuenta los antecedentes del asegurado, su situación económica, si ha contratado o ampliado la cobertura en fechas cercanas al accidente o si, entre las partes declarantes, hay similitud de apellidos. También si la declaración de daños es desproporcionada o si existen contradicciones.

Durante las labores de peritaje y repa-

FRAUDES BAJO LA LUPA



La investigación contra el fraude es una labor que se lleva a cabo por auténticos profesionales. Las aseguradoras recurren a gabinetes de investigación de prestigio. Y se investiga todo: el fraude pequeño, que por numeroso resulta muy costoso, y el grande. José Luis Nieto, director de la empresa Gesterec, asegura que se trata de una labor muy rigurosa y minuciosa, "en la que combinan las técnicas más avanzadas (sistemas tridimensionales de reconstrucción de accidentes, análisis de ADN...) con las labores clásicas del detective (seguimiento de rastros, búsqueda de testigos, estudio de los escenarios...). A veces se encuentran con "auténticos profesionales del fraude que conocen al detalle la Ley del Seguro y cuentan incluso con asesores". Según el director de Gesterec, "cada vez es más frecuente el fraude organizado con vehículos de alta gama. Este tipo de fraude exige una investigación a fondo. A menudo, se topan con un entramado de empresas fantasmas que contratan a personas sin antecedentes e incluso a indigentes como tomadores del seguro y luego denuncian un falso robo de vehículos de alta gama que rondan los 100.000 euros". El fraude con quads y con inmigrantes es otro fenómeno emergente en este sector.



LO MÁS FRECUENTE ES UN CONDUCTOR QUE SE HACE PASAR POR OCUPANTE Y EL SINIESTRO SIMULADO. LO QUE MÁS GASTO GENERA ES EL FRAUDE EN DAÑOS CORPORALES

ración del vehículo es donde más 'pillan' a los defraudadores. El relato del siniestro también puede despertar sospechas si alberga contradicciones.

EL PERFIL. Aunque no se puede hablar de un perfil medio, según José María Olazábal, "se puede ver un tipo de defraudador que prolifera. Se trata del joven, inexperto, con poca antigüedad en el permiso, que sufre un accidente con un vehículo de la familia y dice que conducía su padre. Es muy frecuente también la simulación de robos... el hijo sin permiso de conducir que coge el coche de su padre, se lo estampa y el padre piensa que se lo han robado y lo denuncia como tal".

El asegurado es el defraudador en el 81% de los casos, aunque, a veces, actúa en connivencia con el contrario, con el reparador o con otros profesionales, como algunos médicos que certifican lesiones inexistentes. Sin embargo, son muy pocos los que llegan a reconocer su autoría en el fraude. El 77% de los casos se cierra sin ningún tipo de confesión.

En cuanto a la geografía del fraude, no se puede hablar de comunidades o provincias más defraudadoras. Los números van en función de los vehículos en circulación. Por esta regla, son Barcelona y Madrid las provincias donde más siniestros se denuncian y las que más nivel de fraude presentan.

CASOS DE PREMIO. Cada año, ICEA organiza un concurso para premiar la persecución del fraude por parte de las aseguradoras. En la última edición se premiaron dos casos de conductores que se hacían pasar por ocupantes y otro por declaración de falsedad en los daños.

El primer puesto correspondió a Seguros Axa, por un caso que se resolvió



CASOS CURIOSOS

ERA VACA Y NO YEGÜA

Un motorista se estrella contra un animal en una carretera secundaria. El responsable del animal asegura que es una yegua que no presenta daños, pero que cuenta con un seguro de responsabilidad civil. En las inmediaciones del lugar encuentran a una vaca herida. Un análisis de ADN demuestra que los pelos y restos que han quedado en la moto siniestrada pertenecen a la vaca, que, por cierto, no está asegurada.

FRAUDE EN LA MAQUINARIA

Un camión con una carga de maquinaria presuntamente valiosa se despeña y cae al mar. El camionero reclama al seguro la pérdida de la carga. El seguro descubre que el camionero estaba en quiebra y se abre una investigación. Buceadores de la Guardia Civil se sumergen y descubren que la maquinaria estaba fuera de uso.

LOS ACOPLADOS

En una autopista llueve torrencialmente y se produce un golpe en cadena con cuatro coches presuntamente involucrados. Todos los conductores se meten en uno de los coches para arreglar los papeles. Se investiga y se descubre que uno de ellos era un conductor 'acoplado' que pasaba por allí y que intentaba 'colar' los datos de otro vehículo suyo con el que había sufrido un siniestro anterior.

SIN PAPELES Y SIN PROTECCIÓN

Un inmigrante sin papeles trabaja en unas obras conduciendo una excavadora. Cae en una zanja y el hombre queda atrapado por un pie que finalmente pierde. El responsable de las obras dijo que el herido era un transeúnte que pasaba por allí e intentó que el seguro de la excavadora le pagara la indemnización.

LISTA NEGRA: PROTEGIDOS POR LA LEY



"En este momento no existe una lista negra, aunque podría existir, dado que la ley permite expresamente, en el caso del seguro, su existencia, precisamente en función de que su finalidad sería prevenir o evitar la comisión de delitos de estafa. Pero lo cierto es que la lista no existe todavía en España, y una razón importante para ello es que su puesta en práctica debe hacerse respetando y garantizando en todo momento la Ley de Protección de Datos Personales, que son bienes jurídicos altamente protegidos".

Jose María Olazábal, director de Formación de ICEA.

gracias a las pruebas de ADN. Fue un siniestro con salida de la vía con una persona muerta y otras dos heridas graves. El atestado de la Guardia Civil y el parte médico hospitalario indicaban que el fallecido era el conductor. Pero la madre aseguró que conducía otro y reclamó la indemnización por responsabilidad civil por la vía judicial. Tras realizar pruebas de ADN en los restos de sangre del airbag del conductor, la aseguradora logró probar su tesis.

El segundo premio correspondió a Seguros Munat y el caso fue un poco más complejo. En una declaración de siniestro por daños causados por un desconocido, el perito observó que los faros del vehículo tenían agua verdosa en su interior, cuando había sequía. La aseguradora decidió investigar y descubrió que el dueño había comprado el vehículo tras ser declarado siniestro total por otra compañía y lo había asegurado a todo riesgo utilizando los datos de un coche de alquiler similar al que había cambiado las matrículas. ¿Complicado no? Pero le pillaron. Como al 70% de los casos que se investigan. ♦



Más de 120.000 conductores discapacitados necesitan adaptar sus coches

FACILITAR LA MOVILIDAD

Un simulador adaptado a personas con discapacidad, así como un protocolo en el que se relacionan las distintas discapacidades que puede sufrir una persona y las posibles adaptaciones que necesita su vehículo, son las principales aportaciones de un proyecto que bajo la coordinación y financiación de la DGT, han desarrollado la Universidad Politécnica de Valencia y Fiat.

Mercedes LÓPEZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM

En España, la Dirección General de Tráfico estima que hay alrededor de 120.000 conductores discapacitados con adaptaciones en su vehículo, aunque también se indica que el número de conductores con discapacidad es probablemente superior. Asimismo, según subrayan algunos estudios, es destacable el hecho de que más de la mitad de los conductores con discapacidad se encuentra con importantes dificultades, al existir diferencias entre las adaptaciones obligatorias que



deben llevar sus vehículos, establecidas en su permiso de conducción, y sus necesidades reales como conductor discapacitado, con la incidencia negativa que conlleva para su movilidad y autonomía.

A esto se debe añadir que, en muchas ocasiones, es difícil evaluar la discapacidad, bien por las características de la misma, bien por la variedad de adaptaciones que ofrece el mercado (más de 500), ya que no existe un proceso normalizado de valoración para determinar la capacidad de conducción de una persona con algún grado de minusvalía.

Evitar estas situaciones es el objetivo que la Dirección General de Tráfico (DGT) ha querido alcanzar, junto con la Universidad Politécnica de Valencia y Fiat. Para ello, puso en

marcha un proyecto de investigación que ya ha dado sus frutos.

PRIMERO, CONOCER... En primer lugar, se estableció un protocolo de exploración de la discapacidad "destinado a los centros de reconocimiento y a los facultativos de la Sanidad involucrados en el proceso", indica Juan Carlos González, asesor médico de la DGT. Para ello, se estudiaron las necesidades de movilidad, fuerza y desplazamientos que necesita una persona para conducir. El responsable científico del estudio, el profesor Juan Dols -de la Universidad Politécnica de Valencia-, explica las pruebas: "Se midieron las fuerzas y desplazamientos que los brazos, piernas y columna de un conductor necesitan, así como las dificultades que para manejar los mandos suponen las distintas discapacidades". También se realizaron pruebas dinámicas: aparcamiento, toma de curvas, introducción de marchas, frenadas... Una vez conocidas las necesidades, se realizó una relación de las discapacidades y posibles adaptaciones.

... DESPUÉS, EVALUAR. El siguiente paso fue desarrollar un evaluador, que Juan Carlos González califica como "herramienta experimental", con participación de Fiat. En un vehículo que incorpora las diferentes adaptaciones existentes en el mercado se instaló una pantalla en la que se simulan situaciones reales de tráfico. Este evaluador registra tiempos de reacción, giros en curva... del conductor. Es decir, si puede o no conducir y con qué grado de seguridad. También con esta herramienta, el conductor con capacidades limitadas podrá comprobar las adaptaciones que necesita y cómo se adapta a ellas.

Según la Encuesta sobre Discapacidades, Deficiencias y Estado de la Salud,



► Un conductor discapacitado puede encontrar en el mercado hasta 500 adaptaciones diferentes.

UN SIMULADOR EVALÚA SI EL CONDUCTOR PUEDE O NO CONducir con SEGURIDAD

del INE, en España casi un 9% de la población presenta discapacidades permanentes derivadas de deficiencias físicas, sensoriales o mentales. Además, la encuesta sobre Población Activa señala que la discapacidad más frecuente es la dificultad para desplazarse, que afecta a más de la mitad de los discapacitados entre 6 y 64 años, y a más del 65% de los mayores de esta edad. Esto significa que más de 2 millones de personas tienen dificultades para desplazarse. ♦

PARA ACCEDER AL PERMISO

■ La persona discapacitada que quiera acceder al permiso de conducción, primero debe dirigirse a un Centro de Reconocimiento. Allí, el médico valorará su discapacidad y emitirá un informe en el que recomendará las adaptaciones que necesita en el vehículo.

■ Con este informe, y una vez superado el correspondiente examen, la Jefatura Provincial de Tráfico (JPT) emitirá el permiso de conducción, en el que se indicarán las adaptaciones que ese conductor tiene que llevar obligatoriamente en su vehículo.

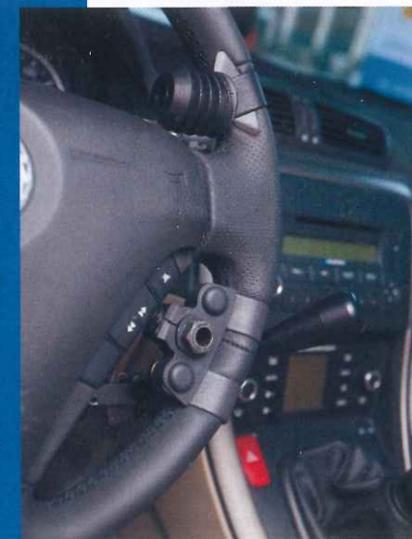
■ Cuando el Centro de Reconocimiento no puede elaborar este informe, la JPT pedirá a la Comunidad Autónoma que emita ese informe. Serán los Servicios de Salud los que dirigirán al interesado al departamento que consideren adecuado.

■ También existe la posibilidad de que se establezca una prueba conjunta (médicos dependientes de la Comunidad Autónoma y examinadores de tráfico) para que emitan el informe.

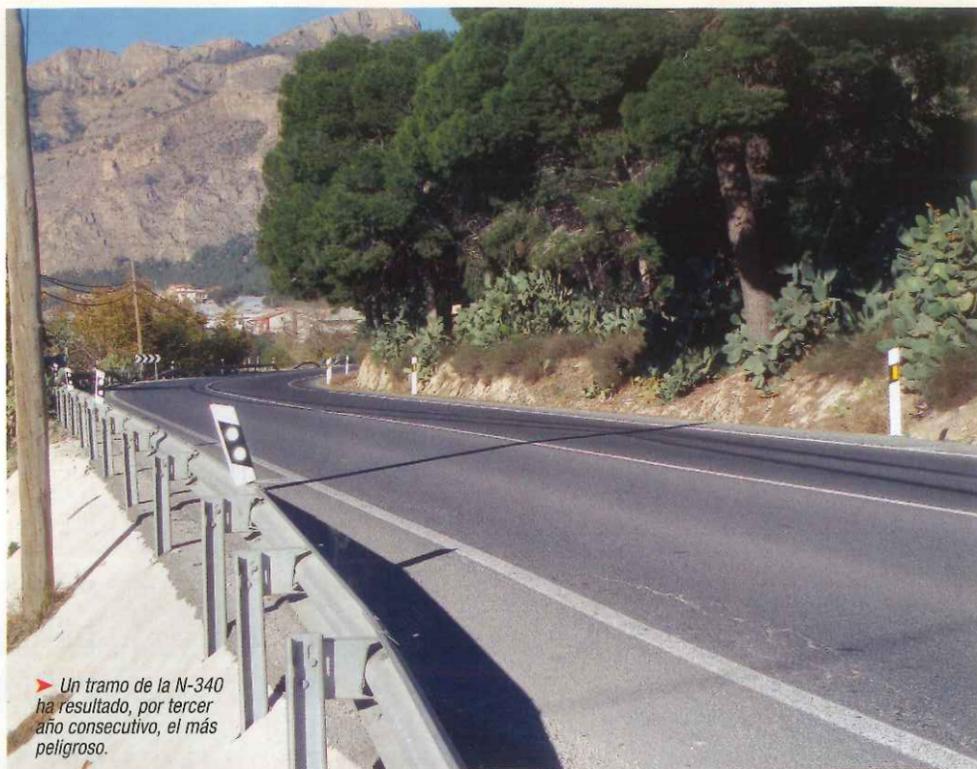
■ Si la discapacidad se produce (por enfermedad o accidente) con posterioridad a la obtención del permiso de conducción, el conductor tendrá que realizar el mismo proceso (salvo el examen) para adaptar el vehículo a su nueva situación.

AYUDAS PARA LA ADAPTACIÓN

Adaptar un vehículo puede encarecer su precio un 40%, aunque diferentes vías dan acceso a ayudas o subvenciones. Para ello, los afectados deben dirigirse a la Dirección General de Servicios Sociales de la Comunidad Autónoma en la que estén empadronados. La Fundación Once también concede subvenciones dentro de su programa de 'Ayudas para la accesibilidad al empleo'. Tras un estudio personalizado, esta fundación subvenciona la adaptación del coche, siempre y cuando sea necesario para ir al trabajo. En 2008, el plazo de presentación de solicitudes para estas ayudas estará abierto hasta el 30 de septiembre. Finalmente, y si la discapacidad hubiera sido consecuencia de un accidente de tráfico, la aseguradora del conductor culpable paga (hasta una cuantía máxima que en 2007 fue de 24.806 €) las adaptaciones necesarias en el vehículo a todas las víctimas del accidente (excepto al conductor causante del siniestro), incluidos los peatones si hubiera sido un atropello.



Por tercer año consecutivo el tramo más peligroso se encuentra en la N-340, entre Murcia y Alicante, según el estudio EuroRAP que ha analizado los accidentes más graves de 20.000 kilómetros de la red de carreteras españolas durante el período 2004-2006. Afortunadamente, el porcentaje de tramos de alto riesgo ha descendido del 13 al 11%.



► Un tramo de la N-340 ha resultado, por tercer año consecutivo, el más peligroso.

El 11% de la red presenta un nivel de riesgo elevado, según el informe EuroRAP CARRETERAS ALGO MÁS SEGURAS

J.I.R.

Según el quinto informe EuroRAP, programa europeo que analiza la peligrosidad de las vías teniendo en cuenta la gravedad de los siniestros y su relación con las características de la vía, el 11% de los tramos estudiados presenta un riesgo alto o medio-alto, mientras que en el 63% es bajo o medio-bajo.

Respecto al anterior informe, el actual, en el que se han analizado 13.271 accidentes graves y mortales ocurridos en el período 2004-2006, se observa una reducción en los tramos de riesgo alto y medio-alto, pasando del 13 al 11%. Si a este dato se añade que ha aumentado del 7 al 9% el número de tramos con riesgo bajo, significa que se han producido cierta mejora en la seguridad de nuestras vías.

Por Comunidades Autónomas, se observa que Asturias (25%) tiene el mayor porcentaje de tramos con índice de riesgo elevado, seguido Aragón (19%).

MOTOS: RIESGO CONCENTRADO EN 20 TRAMOS

Sobre un total de 1.094 tramos de la Red de Carreteras del Estado, sólo en 20 se produce uno de cada cinco accidentes graves y mortales de motociclistas, cuando la accidentalidad para el resto de los vehículos sólo es del 12%. La mejora de las infraestructuras en estos 20 tramos podrían reducir, según el informe, más de 110 siniestros graves o mortales de moto.

LOS 10 TRAMOS MÁS PELIGROSOS

- N-340: El Siscar (Murcia)-Albatera (Alicante).
- PO-11: Enlace AP-9 a PO-12 (Pontevedra), del p.k.0 al 1,2.
- N-432: Alcalá La Real (Jaén)-Limite Granada.
- N-330: Variante Este de Sabiánigo-Variante Jaca (Huesca).
- N-310: Variante de Argamasilla y Tomelloso (Ciudad Real).
- N-634: Sesmonde-Pontecarreira (A Coruña).
- N-1: Condado de Treviño (Burgos).
- N-340: Nerja (Málaga)-Almuñécar (Granada).
- N-330: Enlace Arascues-Cruce con HU-322 a Boltaña (Huesca).
- N-640: Barres (cruce con N-634)-Vegadeo (Asturias).

Por el contrario, Madrid tiene el mayor porcentaje de tramos con índice de riesgo bajo (94%).

PELIGRO REPETIDO. Llama la atención que, por tercer año consecutivo, el tramo de la N-340, entre las provincias de Murcia y Alicante, es el más peligroso de España, y se observa, igualmente, que otros dos tramos de los diez más peligrosos repiten el nivel de riesgo alto, sumándose al anterior: la N-330, entre Sabiánigo y Jaca, y la N-340, entre Nerja y Almuñécar.

De todas formas, el perfil de un tramo con nivel de riesgo elevado correspondería a una carretera convencional de calzada única (donde se registran el 90% de los tramos de riesgo elevado), con intersecciones al mismo nivel y con una intensidad media diaria por debajo de 10.000 vehículos, ya que el 73% de los tramos de mayor peligro presenta una intensidad de 5.000 y 10.000 vehículos diarios. En estas carreteras se producen, principalmente, accidentes con víctimas originadas por salidas de vía (con un 37% del total de accidentes), seguida de los accidentes en intersecciones (13%). ♦



Trabajan en la sombra, en el día a día, por una convivencia vial sin accidentes

COMPROMETIDOS CON LA SEGURIDAD VIAL

Pertencen a una organización o van por libre. Han sufrido en sus carnes los resultados de la violencia vial o es una faceta más de su vida profesional. Son un puñado de personas, cada vez más numeroso, empeñadas en reducir el goteo de muertes por accidentes de circulación.

Marian GARCÍA RUIZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Lucha contra los accidentes de tráfico es muy amplia y tiene muchos frentes. Es una labor repleta de grandes y pequeños esfuerzos. De actuaciones que se difunden a lo grande en los medios de comunicación y otras más modestas. Esta labor tiene también muchos protagonistas. Algunos son muy conocidos. Otros trabajan en la sombra. En general son per-

sonas comprometidas que trabajan por una sociedad mejor, más pacífica, más solidaria, con menos tragedias sobre el asfalto. Cada uno tiene sus motivaciones, pero su objetivo es el mismo: reducir los accidentes de tráfico para vivir más y mejor. Son profesores, policías, psicólogos, pedagogos, víctimas de accidentes que han convertido su tragedia en un ejemplo de superación, padres o hijos que han sufrido la pérdida de un familiar.... Hay muchos y esta es una pequeña muestra. Un reconocimiento a todos ellos a través de estas cuatro historias de esfuerzo y generosidad.

MÁXIMO CID

Policía local de Ourense

Máximo Cid tiene 40 años y lleva casi 20 como motorista de la Policía local de Ourense. Por su trabajo, ha estado siempre muy relacionado con los accidentes y, al estar en un sitio pequeño –unos 100.000 habitantes–, conoce a muchas de las víctimas. En algunos casos son incluso amigos.



Hace unos años, Máximo Cid, "Maxi" para sus amigos, perdió a un compañero en un accidente de tráfico al que le unía una gran amistad.

"Mi amigo, también policía, cumplía estrictamente las normas. Un conductor cargado de alcohol y drogas se lo llevó por delante. Esta circunstancia y el hecho de ver que, a pesar de trabajar durante años controlando y sancionando, las cifras no bajan, te hace reflexionar sobre los accidentes y la forma de combatirlos".

Máximo forma parte de un grupo de voluntarios de diferentes especialidades: tres policías locales, dos bomberos, una pedagoga, un psicólogo, un abogado, un educador social y una enfermera. Trabajan especialmente con grupos de riesgo: jóvenes y alcohol, exclusión social, mayores, prisiones, gitanos...

El Fórum de Barcelona les ha dado tres premios, el último el pasado año, por su programa con inmigrantes que comienza por alfabetizarles para que puedan obtener el permiso de conducir. Muchos le consideran de la familia. "Hace poco, uno de los inmigrantes que participa en nuestros programas me llamó para contarme que había muerto su madre... Otro me invitó a su boda en Senegal. Te ven como una persona de su familia. Es indescriptible, compensa todo el tiempo que le dedicas", asegura Máximo.

"A la gente joven hay que tratarla con mucho tacto. Si les hablas sólo de prohibición, el efecto puede ser el contrario"

"Mucha gente piensa que buscas algo, un ascenso... pero no tiene nada que ver. Mi fuente de alimentación es la calle"

También trabaja mucho con los jóvenes, sobre todo en relación con la conducción y el alcohol. "A la gente joven hay que tratarla con mucho tacto, buscar sus canales y adecuar los mensajes.

Si les hablas sólo de prohibición, el efecto puede ser el contrario".

Actualmente están desarrollando un programa a través de la música. La Matumbá, un grupo muy conocido en Galicia, ha grabado una maqueta, "Recorrido", con mensajes sobre seguridad vial y se van a distribuir 10.000 cedés...

"Mi mayor frustración es no poder evitar un accidente, que en la sociedad no acabe de calar el mensaje de lucha contra el alcohol, por ejemplo". Dirigen sus actividades a universidades y centros de jóvenes, a hosteleros, camareros y 'pinchadiscos' que, con una buena psicología, pueden evitar riesgos.

En cuanto a los políticos, asegura Máximo, "nuestro mensaje es que la educación vial no se puede inaugurar al día siguiente ni cortar cintas... El secreto está en la continuidad. En general, huimos de las estadísticas porque unos buenos resultados se truncan con un accidente de cinco muertos".

Máximo dedica gran parte de su vida personal a esta actividad. "La satisfacción es muy grande", asegura. "Cuando hicimos la campaña del 0,0 (campaña contra el consumo de alcohol) hubo 25 policías voluntarios que dedicaron el único sábado que tienen libre al mes a esta labor. Y querían repetir porque la satisfacción de la calle es totalmente distinta. En una sociedad tan de consumo no se entiende muy bien. Como todo se hace a cambio de algo, mucha gente piensa que buscas algo, un ascenso, un puesto mejor... pero no tiene nada que ver. Mi fuente de alimentación es la calle. Estar en contacto con los ciudadanos. Es mi batería, mi bombillita... Hay muchas cosas que se pueden cambiar".

NIEVES ALMENAR

Profesora de la UNED

Nieves se dedica a la Educación de Adultos desde hace 16 años. Es profesora titular de Educación Permanente en materia de Seguridad Vial, en la UNED. Forma a profesionales relacionados con la circulación como policías locales, profesores de autoescuela, pedagogos...



Nieves se dedicó desde un primer momento a la educación vial en la Universidad a Distancia. Y sus conocimientos le salvaron la vida hace 15 años. Era el verano de 1992. Estaba trabajando en la preparación de materiales de primeros auxilios y consejos sobre lo que se debe hacer ante un accidente.

"En un viaje a Valencia en autobús de línea, un camión con exceso de carga, de velocidad y de horas acumuladas, saltó la mediana y chocó frontalmente contra mi autobús. El conductor murió. Yo estaba sentada detrás y me

"Frente a los comportamientos más agresivos, hay otros más solidarios, más elegantes, que hay que cultivar"

encontré atrapada entre un amasijo de cristales y hierros. Me vino a la cabeza todo lo que tenía que hacer: mantenerse despierta, no mover la cabeza... No les dejé que me sacaran, y les pedí que me mantuvieran consciente, hablando..." El personal de la UVI móvil le dijo después que si le hubieran movido, se habría desangrado allí mismo.

Aquel accidente afectó también a su labor docente. "Yo llevaba la tesis para presentarla, el ordenador se rompió y la perdí. Tuve que volver a empezar y cogí otro tema: el de valores en seguridad vial". Dentro de los valores actuales, Nieves piensa que la moda está muy ligada a los comportamientos sociales en general. "Frente a los comportamientos más agresivos y más disgresores que ahora mismo pueden ser los imperantes, hay otros más solidarios, más elegantes que hay que cultivar".

Nieves lamenta que no se reconozca como se merece esta labor formativa. "Muchas veces falla el reconocimiento social a los que se vuelcan con la educación vial y es necesario".

PABLO ARROYO

Director de un centro para discapacitados

Pablo Arroyo es director de un centro ocupacional para discapacitados intelectuales. En este centro tratan de reforzar la autonomía de sus alumnos y para ello trabajan también la movilidad. La DGT les ha otorgado un premio por su labor.

"Me dí cuenta de las posibilidades de integrarles en la vida comunitaria si conseguían ser autónomos"

Pablo Arroyo dirige un centro ocupacional para discapacitados intelectuales en Parla. No sólo lo dirige, lo fundó hace catorce años, y lleva toda su vida profesional (30 años) dedicado a la integración social y laboral de los discapacitados. Cuando llegó en 1994 a Parla, una localidad de 100.000 habitantes situada a 20 kilómetros de Madrid, se encontró con que la mayoría de los alumnos no salían solos a ninguna parte y algunos ni siquiera habían visitado la capital. "Fue como un salto en el tiempo. Ahora no existen grandes diferencias entre las ciudades y los pueblos, pero hace quince años se notaba mucho. Los chicos con discapacidades estaban mucho más limitados y



la actitud de las familias también era diferente", asegura. Eran chicos jóvenes, con diferentes grados de discapacidad, pero deseosos la mayoría de encontrar un trabajo y un lugar en la vida. Pablo comenzó a trabajar la seguridad vial a principios de los 90 y a raíz de un Congreso en el que coincidió con personal de la DGT introdujo en su centro una labor de formación que aún continúa. En 1997 les dieron un premio por su labor de educación vial. "Cuando se abrió el centro y vinieron los chicos, les pregunté quien quería trabajar y me dí cuenta de las grandes posibilidades que tenían de integrarse en la vida comunitaria si conseguían ser autónomos".

En el aula les enseñan las normas básicas, las señales... y en la calle cómo moverse sin correr riesgos. "Es una gran satisfacción", asegura Pablo, cuyo objetivo es fomentar la autonomía de sus alumnos. También trabajan con las familias porque "muchas les protegen demasiado y es una dificultad añadida".

JUAN ANTONIO GARCÍA VERDUGO

Policía municipal de Fuenlabrada

Juan Antonio es uno de esos policías locales que, además de regular el tráfico, se dedican a recorrer colegios y circuitos para que nuestros hijos aprendan desde pequeños cómo deben comportarse en la vía. Desempeñan una labor callada, a largo plazo, muchas veces con pocos medios y mucha ilusión y entrega.



Juan Antonio entró en la Policía Municipal hace 10 años. En 1999 realizó sus primeros cursos de educación vial y empezó a trabajar en ello. Lleva tres años en el Ayuntamiento de Fuenlabrada (Madrid). Además de salir con su moto para patrullar por las calles de la localidad, lleva temas de educación vial en el municipio: da charlas en colegios, institutos, centros de mayores y grupos de trabajo de adultos. Cerca de 60 centros recorre con su compañera.

"A mí personalmente, el tema del tráfico siempre me ha gustado y dentro del tráfico, la seguridad vial. Los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte de la población joven y quiero contribuir en lo que pueda a evitarlo. Tengo dos niños pequeños de 7 y 4 años y veo la importancia de la educación vial. Además les utilizo de conejillos de indias. El material que tenemos para niños pequeños, por ejemplo, lo experimento primero con mis hijos: "Ponnos deberes de los tuyos", me dicen. Me sirve para que ellos aprendan y aprendo yo también viendo lo que les interesa a ellos".

El pasado año, el Ayuntamiento de Fuenlabrada realizó un corto titulado "Sorpresas dramáticas" del que se distribuyeron 2.000 copias y que fue realizado íntegramente por la Policía Local, que escribió el guión, el 'story-board' y proporcionó a los actores... El vídeo se proyecta durante las charlas que habitualmente imparten. Además, durante la VII semana de Seguridad Vial celebrada en Fuenlabrada realizaron un Road Show en colaboración con Aesleme, un espectáculo de impacto para adolescentes protagonizado por quienes intervienen directamente en un accidente. También han colocado un simulador de vuelco en un centro comer-

"Tengo dos niños pequeños de 7 y 4 años y vivo la importancia de la educación vial. Además, les utilizo de conejillos de indias"



cial y un circuito de scalextric para realizar actividades relacionadas con la velocidad. "Es complicado conseguir que la gente te preste atención. Los que vienen a las charlas suelen estar más concienciados. Al resto hay que salir a buscarlos a la calle, con actividades en centros comerciales, espectáculos..." Los padres de las escuelas infantiles son los más receptivos, asegura Juan Antonio. "En los institutos te encuentras de todo. Desde el 'pasota' al que le da igual todo hasta el grupito que cuando terminas se queda hablando contigo, te pregunta..." En general, los mensajes llegan, asegura Juan Antonio, y es gratificante ver cómo, después de una charla, de verdad les interesa. "A veces, por la calle se acerca un niño y te saluda por tu nombre y gusta ver que a un chaval que le has dado una charla en el 'cole' luego te reconoce. Además se ven resultados. Ves que tu trabajo sirve".

Campañas como "Usa el coco, usa el casco" con la que llevan trabajando varios años en Fuenlabrada, ha conseguido pasar de un uso del casco del 40% a más del 90%. "Hasta ahora la educación vial ha estado un poco olvidada -se lamenta Juan Antonio-, pero en los últimos años se ve más voluntad política". Aún así, asegura este policía municipal, queda mucho por hacer: "Actualmente, a la gente lo que más le preocupa es cuántos puntos pierde y yo les digo: los puntos se recuperan; la vida, no. La gente empieza a concienciarse poco a poco". ♦

TRÁFICO DEL motor

Coordina: MERCEDES LÓPEZ

¿EN QUÉ SE PARECE SU COCHE AL DE ALONSO?

Puede alcanzar los 340 km/h, el motor casi tiene 2.400 c.c., su gasolina no se encuentra en ninguna estación de servicio, no alcanza ni el metro de altura y para conducirlo hay que ponerse un mono capaz de soportar temperaturas superiores a 700° C. Estamos hablando del R28, el monoplaça con el que Fernando Alonso competirá esta temporada. Lo hemos comparado con un turismo 'normal' para conocer en qué se parecen y en qué se diferencian.



Mercedes LÓPEZ
Infografía: DIRTOS



Se ha preguntado alguna vez en qué se parece su coche al monoplaça que conduce Fernando Alonso? Ambos tienen cuatro ruedas, un volante y necesitan combustible para funcionar. Hasta aquí, todos de acuerdo. Pocas semejanzas más podremos encontrar. Primero, porque los monoplaças han dejado de ser, así lo confirman desde Renault, "el banco de pruebas más exigente de elementos que luego pasaban a los vehículos de serie". Hoy la F-1 se utiliza, sobre todo, para conseguir notoriedad, para llegar a nuevos mercados. Segundo, porque su filosofía es diferente. El monoplaça debe ser siempre el más rápido; el turismo debe transportar hasta cinco personas de la forma más confortable y segura, consumiendo y contaminando lo menos posible.

Para conseguirlo, sus caminos también son muy diferentes. El de los monoplaças está marcado y descrito en el Reglamento aprobado cada año por la Federación Internacional de Automovilismo (FIA). La 'Biblia de la F-1' que marca, desde 1950, los límites en los cuales pueden trabajar sus ingenieros y cuyas directrices deben cumplir escrupulosamente. Desde las características del



motor, las cajas de cambio o los neumáticos. Y, por supuesto, la aerodinámica, fundamental si se pretende conseguir un monoplaza ganador. Renault ha trabajado mucho este apartado: la carrocería ha disminuido su tamaño para reducir la fricción con el aire, y se habla de un alerón -el gran secreto de esta temporada- revolucionario capaz de recortar las milésimas que le separan de los Ferrari.

AL SERVICIO DEL CLIENTE. Por su parte, un turismo nace en la dirección de marketing cuando se afirma: "Necesitamos un coche que satisfaga las necesidades de este determinado tipo de cliente". Se diseña, se fabrica un prototipo, se realizan pruebas virtuales en ordenador, que más tarde se confirman con crash test reales, se prueba en los climas más extremos. Paralelamente se le van incorporando el resto de los elementos y se realizan los crash test de homologación (a 56 km/h). Incluso, cuando el coche sale de fábrica, se escoge uno y se le somete a la 'prueba de síntesis de duración y ensayos' (un ejemplo: una puerta se abre y cierra miles de veces).

En seguridad también la diferencia es abismal. Se puede afirmar que el piloto la lleva 'encima': el traje (ignífugo, capaz de soportar temperaturas de 700° C), el casco y el sistema HANS de protección del cuello. No lleva airbags, ni ayudas electrónicas, pero sí cinturón de seguridad, tipo arnés de 6 puntos. Este año se han prohibido sistemas como el control de tracción y el control de salida, decisión que ha llevado a algunos pilotos, como Felipe Massa (Ferrari), a manifestar el peligro que se puede crear cuando se rueda con lluvia. Los monoplazas también pasan unas pruebas de crash test a 80 km/h (frontal y lateral) de acuerdo con la reglamentación exigida por la FIA. Uno de los cambios de esta temporada 2008 es el alargamiento de las protecciones alrededor del habitáculo para proteger mejor la cabeza del piloto.

¿CONFORT... QUÉ? Para el conductor de 'a pie' es muy importante el aire acondicionado, el sistema manos libres, el navegador, asientos ergonómicos incluso con calefacción, volante multifuncional (luces, radio...) y un largo etcétera de elementos que hacen el viaje más cómodo. Alonso se tiene que conformar con un asiento anatómico hecho a su medida, sin ningún tipo de relleno. Debe aguantar elevadas temperaturas (10 °C más que en el exterior), realizar grandes esfuerzos físicos (para girar las ruedas hay que ejercer un esfuerzo de 20 kilos sobre el volante) o soportar elevadas fuerzas centrífugas en su cuello (en las curvas rápidas, el peso del conjunto cabeza-casco se multiplica por cuatro). Después de un Gran Premio, Fernando Alonso pierde unos 2 kilos de peso. Y ahora, ¿le cambiaría el coche a Alonso? ♦

En el circuito y en la calle

Desde el motor al cinturón de seguridad, los neumáticos o la caja de cambios, hemos desmenuzado el R-28 de Fernando Alonso y comparado, elemento por elemento, con los de un Renault Megane (el coche más vendido el pasado año 2007 según los datos de ANFAC -Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles-). Este es el resultado:

RENAULT MEGANE

3/5 PUERTAS

Cinturón de seguridad

De tres puntos, con pretensores y limitadores de esfuerzo.



Volante

De magnesio recubierto de espuma y cubierto de cuero. Incorpora el airbag y los mandos del limitador y regulador de velocidad, de las luces, de los indicadores de posición y de activación del limpiaparabrisas.

Transmisión

Caja de cambio de seis velocidades.

Chasis

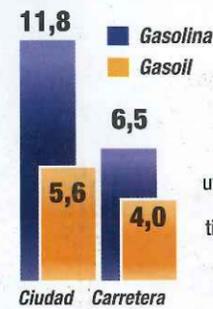
Carrocería de acero.

Velocidad máxima

De 170 km/h a 220 km/h. (*)

Combustible

Eurosuper o gasoil (*). Consumo mínimo en ciudad de 5,6 l/100 km. a 11,8 l/100 km (*). En carretera, de los 4 l/100 km a los 6,5 l/100 km (*). (*) Según motorización



Neumáticos

Varían según la versión. Los neumáticos utilizados por el 70% de los vehículos tienen las siguientes medidas: diámetro, 642 milímetros y anchura, 205 mm.



MEGANE R-28

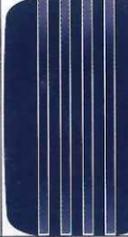
Seco 660 mm



Delantera 305/355 mm



Trasera 365/380 mm



Mojado 670 mm

Neumáticos

Bridgestone. El diámetro de las ruedas para suelo seco es de 660 milímetros y de 670 en las ruedas para suelo mojado. Las delanteras tienen un ancho entre 305/355 mm., y las traseras, entre 365/380 mm.



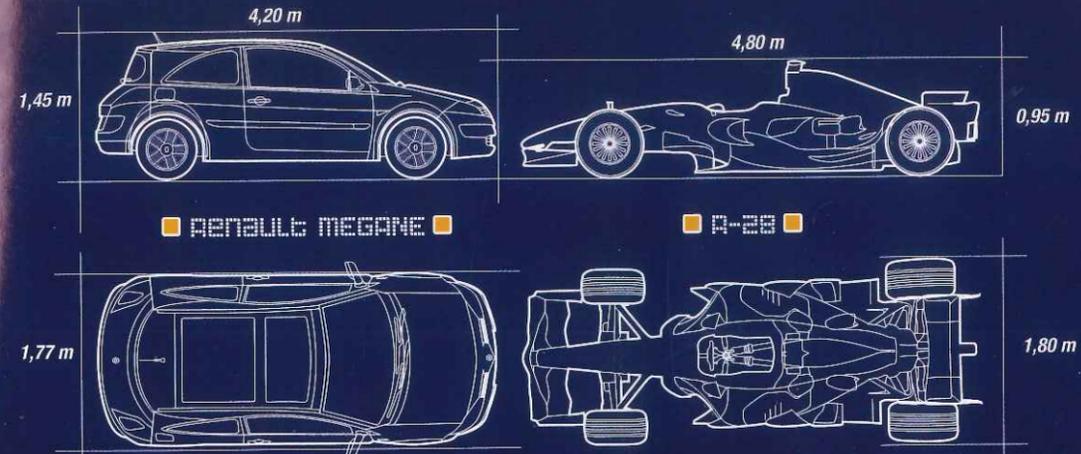
Depende del circuito. Puede llegar a los 340 km/h.



Combustible

Gasolina ELF. Una supergasolina cuya mezcla es uno de los secretos mejor guardados. No se encuentra en ningún surtidor. Consume una media de litro y medio cada kilómetro.

Dimensiones



Peso

En kilogramos



(*) Con conductor

Motor

Trasero. Sus características están establecidas por el reglamento de la FIA. Tiene una cilindrada de 2.398 c.c. y 32 válvulas.

Asiento

Anatómico diseñado a medida del piloto. Desmontable y realizado con fibra de carbono.

Cinturón de seguridad

Arnés de 6 puntos. Fijo.

Volante

Debajo del volante lleva unas paletas para el cambio. Es multifunción, incorpora alrededor de 17 dispositivos (alguno de ellos realiza hasta 12 funciones) como el cuentavueeltas, el encendido de luces o el dosificador de combustible.

Transmisión

Caja de cambio semiautomática de titanio con siete velocidades y marcha atrás. Dispositivo de cambio de marchas ultra rápido.

Chasis

Monocasco de fibra de carbono y nido de abeja de aluminio.

Frenos

Delanteros de disco y pinzas de carbono (Hitco). Traseros de pinzas AP Racing. Es capaz de frenar (dependiendo de la velocidad) en unos 25 metros o menos.

Comienza la temporada 2008 en Fórmula 1

ALONSO VUELVE A CASA

La nueva temporada de F-1 se abre con Fernando Alonso de vuelta a Renault. Después de un aciago año en McLaren, ha decidido retornar a la escudería donde logró sus dos títulos e intentar dar guerra al nuevo campeón del mundo Raikkonen, sin perder de vista a Hamilton, su gran enemigo del año pasado.

Victor SEARA



Hace exactamente un año, nadie hubiese creído que Fernando Alonso podría estar rodando otra vez sobre un Renault, y mucho menos tan pronto. Pero los continuos problemas en McLaren hicieron que Alonso y Dennis decidieron tomar caminos diferentes.

Por otro lado, este será un año diferente en la F-1, por variadas razones. La mayoría de ellas, marcadas por cambios en el reglamento. Sobre todo, la prohibición del control de tracción.

En este 2008 se espera que el rumbo de la competición lo marque la escudería Ferrari, con grandes posibilidades de

revalidar los dos títulos que consiguió en 2007. Muy de cerca estará McLaren, que intentará olvidar su terrible temporada pasada y apostará por su adorado Lewis Hamilton.

Un escalón por detrás de ellos, Renault y BMW. Los franceses optan a todo lo que se les ponga por delante y

apuestan fuerte por quien fue su talismán durante varios años: Fernando Alonso.

El resto del plantel está formado por eternos aspirantes, liderado por los escuadrones japoneses: Toyota, sin signos de mejora, y Honda, que tampoco ha mostrado grandes progresos. Habrá que ver hasta dónde es capaz de sorprender el legendario equipo Williams, con un monoplaza de gran potencial, y también hasta donde llegarán equipos como Red Bull o Toro Rosso, ambos en ascenso. Pocas opciones más allá que las de acompañar tienen los comparsas SuperAguri y Force India, las dos escuderías que cerrarán el pelotón. ♦

CALENDARIO 2008

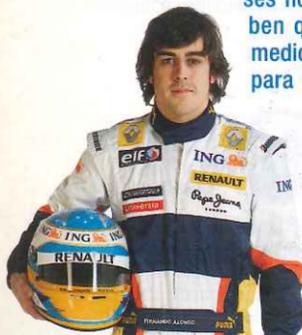
Fecha	Gran Premio
16 MARZO	AUSTRALIA
23 MARZO	MALASIA
6 ABRIL	BAHREIN
27 ABRIL	CATALUÑA
11 MAYO	TURQUÍA
25 MAYO	MÓNACO
8 JUNIO	CANADÁ
22 JUNIO	FRANCIA
6 JULIO	GRAN BRETAÑA
20 JULIO	ALEMANIA
3 AGOSTO	HUNGRÍA
24 AGOSTO	EUROPA
7 SEPTIEMBRE	BÉLGICA
14 SEPTIEMBRE	ITALIA
28 SEPTIEMBRE	SINGAPUR
12 OCTUBRE	JAPÓN
19 OCTUBRE	CHINA
2 NOVIEMBRE	BRASIL

LOS CAMBIOS

- El cambio más importante y el que más puede influir es la prohibición de las ayudas electrónicas, como el Control de Tracción y el Control de Salida.
- Se han alargado las protecciones alrededor del habitáculo para proteger mejor la cabeza del piloto.
- Las cajas de cambios deben durar hasta cuatro carreras consecutivas.
- En el apartado deportivo, cambia levemente el formato de la clasificación de los sábados.
- Se prohíbe el uso de calentadores de ruedas.
- Los pilotos tendrán a su disposición un solo monoplaza durante cada evento.

SUS POSIBILIDADES

Alonso no tendrá el potencial ni el presupuesto que tenía en McLaren, pero vivirá más feliz. Está claro que hay una distancia técnica importante entre Renault y los que mandan, Ferrari y McLaren, pero los franceses no descartan nada. Saben que para recortar ese medio segundo que les separa de los mejores tienen que trabajar durísimo. Lo demás está en manos de Fernando, quien en ritmo y visión global sigue siendo el mejor. Sin olvidar, el factor de Nelsinho Piquet, otro debutante al lado.



Mundial de MotoGP: Pedrosa y Lorenzo destinados a ser los protagonistas

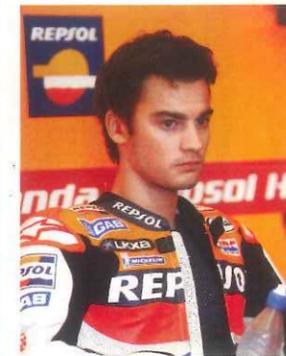
¡A POR TODAS!

Expectativas y contratiempos marcaron los meses previos al inicio del Mundial de MotoGP, donde tres españoles competirán por llegar a lo más alto: Dani Pedrosa; Jorge Lorenzo, el bicampeón de 250 cc que sube de categoría con toda la ambición y Toni Elías, que estrena sobre una Ducati su espectacular estilo de pilotar.

J. P. ACEVEDO y Edu PARELLADA

Después del dominio absoluto que ejercieron la temporada pasada Stoner y su Ducati en la categoría reina del mundial, las principales marcas han puesto a trabajar su maquinaria a todo vapor para darle vuelta a la situación. Honda ha exprimido a sus ingenieros para darle a Dani Pedrosa una moto campeona, pero en el momento de poner toda la carne en el asador, un desafortunado accidente en los primeros entrenamientos de pretemporada ha quebrado los planes. De todas formas, este contratiempo no debería impedirle seguir siendo uno de los grandes candidatos al título.

La gran noticia es la llegada de Lorenzo a la categoría reina. Controvertido y apasionado, llega tras haber ganado dos mundiales de 250 cc y dispuesto a todo. El principal objetivo es aprender, y lo



se puede convertir en un arma de doble filo para ambos miembros del equipo.

Por último, Toni Elías afronta su

cuarto año en MotoGP con una nueva moto, la Ducati. Llega a un equipo satélite del que el año pasado ganó el Mundial, y espera lograr la continuidad que las lesiones le han impedido en las últimas campañas. Con todo, en la categoría reina nadie tendrá las cosas fáciles. Y es que entre los 18 pilotos de la parrilla suman un total de 23 títulos mundiales. ¡Ahí es nada! ♦

tendrá que hacer con uno de los grandes, Valentino Rossi. Pero, no es oro todo lo que reluce y dos leones en la misma jaula son a veces difíciles de controlar. Además, habrá diferencias. La Yamaha de Rossi llevará Bridgestone, mientras que la de Lorenzo correrá con Michelin. Si bien la separación se hace para evitar transferencias de información de los fabricantes de neumáticos,

CALENDARIO 2008

Fecha	Gran Premio
9 MARZO	QATAR
30 MARZO	ESPAÑA
13 ABRIL	PORTUGAL
4 MAYO	CHINA
18 MAYO	FRANCIA
1 JUNIO	ITALIA
8 JUNIO	CATALUÑA
22 JUNIO	GRAN BRETAÑA
28 JUNIO	HOLANDA
13 JULIO	ALEMANIA
20 JULIO	ESTADOS UNIDOS
17 AGOSTO	REPÚBLICA CHECA
31 AGOSTO	SAN MARINO
14 SEPTIEMBRE	INDIANÁPOLIS
28 SEPTIEMBRE	JAPÓN
5 OCTUBRE	AUSTRALIA
19 OCTUBRE	MALASIA
26 OCTUBRE	C. VALENCIANA

LAS OTRAS CATEGORÍAS

250 cc. El hecho de haber perdido a tres de sus grandes protagonistas de la temporada pasada (Lorenzo, Dovizioso y De Angelis han 'subido' a MotoGP) la convierten en un mundo lleno de oportunidades. Para Alex Debón, por ejemplo, significa el fruto de sus esfuerzos, puesto que hereda la moto de Lorenzo y pasa a jefe de filas. Para otros más jóvenes, como Bautista, Barberá o incluso Faubel, representa la posibilidad de dar un salto cualitativo. La temporada se presenta, pues, cargada de incertidumbre y oportunidades, lo que a la postre significa espectáculo.

125 cc. En la más pequeña de las categorías, encontramos a nueve jóvenes promesas del motociclismo nacional. Entre ellos, destacan Sergio Gadea, Joan Olivé y Pol Espargaró por el excelente papel que jugaron durante la temporada 2007, y que les deja a todos ellos con serias aspiraciones al campeonato. Los cerca de 40 pilotos que participan en cada carrera de esta categoría, donde los más jóvenes labran su futuro, dejan sin aliento.



CARACTERÍSTICAS

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

CARBURANTE:
Gasol

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales, laterales y de techo delanteros. SIPS (protección impactos laterales). WHIPS (protección latigazos cervicales). Control de estabilidad y tracción DSTC. Volvo 'on-call'. Sistema Isofix sillas infantiles. Entre otros.

DIMENSIONES:
4,82 mts. (long.) 1,86 mts. (anc.) 1,54 mts. (alt.)
Maletero: 575 litros.

CONSUMO:
Urbano, 9,8 l./100 km.
Carretera, 5,7 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO: Desde 41.285 €.

MOTOR 16

VOLVO V70-D5 GEARTRONIC



	▶ Habitabilidad y confort de marcha
	▶ Comportamiento y prestaciones
	▶ Calidad general muy mejorada
	▶ Acción-reacción desde parado lenta
	▶ Rumoroso del motor
	▶ Plaza central trasera más incómoda

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

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

www.volvocars.es

COMENTARIO.— Conducir un Volvo siempre es una experiencia placentera, aunque se suba a la parra en precio, dejando claro que milita en el segmento 'Premium'. Pero el último "V70" lo justifica de alguna forma, ya que ha crecido en todo: más calidad, más confort, cuenta con más elementos de seguridad que cualquiera de sus rivales y combina exclusividad, deportividad y versatilidad. El motor diesel D5 con cinco cilindros y 185 caballos de potencia con el cambio automático 'Geartronic' de seis relaciones, aporta fuerza y comodidad, aunque la respuesta a coche parado decepciona un poco, ya que el cambio tarda algo más que otros sistemas en reaccionar desde que se pisa el acelerador. Esto y una sonoridad algo elevada son las únicas pegas que se le pueden poner a un modelo que mimra a sus ocupantes, les ofrece una zona de carga especialmente generosa y un rodar seguro gracias a dos aspectos. Por un lado, el sistema dinámico 'Four-C' opcional que ajusta los parámetros del chasis a la velocidad. Además, el conductor puede elegir entre tres modos de actuación: confort, sport y advanced, dependiendo del tipo de conducción. ♦

AUTOFÁCIL

COMENTARIO.— Audi ha presentado la última generación de su modelo más vendido, el "A4". Parece que se ha limitado a 'convertir' en una berlina de cuatro puertas el coupé "A5". Pero, comparado con el anterior "A4", ha experimentado un gran salto en casi todos los niveles. Para empezar, ha pasado de medir 4,58 metros de largo a unos generosos 4,70, que le permiten contar con una mayor amplitud en las plazas traseras —un 'pecado' del anterior modelo— manteniendo el maletero (480 litros). En las plazas delanteras destaca la buena postura de conducción, pero con una distribución de mandos algo 'dispersa' que puede distraer. Ya en marcha, destaca su aplomo y la sencillez de conducción que transmite. Es, además, bastante cómodo, a lo que ayuda su renovado motor 2.0 TDI, que ha sustituido su sistema de inyección de inyector bomba por un common-rail menos ruidoso y no tan brusco en su respuesta —aunque siguen destacando sus buenas prestaciones y bajo consumo—. Respecto 'a lo que no cambia', lo de siempre: el precio. Similar a sus principales rivales (BMW, Mercedes...), pero bastante más que berlinas más racionales y recomendables como Ford "Mondeo", Renault "Laguna", Volkswagen "Passat"... ♦



	▶ Amplitud
	▶ Sencillez de conducción
	▶ Comodidad
	▶ Aumento de tamaño
	▶ Precio elevado
	▶ Opciones

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

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

www.audi.es

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.968 c.c.
Potencia máxima:
140CV a 4.200 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasol

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cabeza delanteros y traseros sideguard. Windowbags (airbags de cortina). ABS. ASR. ESP. Distribución electrónica de fuerza de frenado (EBV). Entre otros.
Opción: Airbags laterales traseros (420 €). Faros de xenón (1.165 €). Entre otros.

DIMENSIONES:
4,70 mts. (long.) 1,82 mts. (anc.) 1,42 mts. (alt.)
Maletero: 480 litros.

CONSUMO:
Urbano, 7,5 l./100 km.
Carretera, 4,3 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO: Desde 31.800 €.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.461 c.c.
Potencia máxima:
105 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasol

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. ABS con BAS y EBD. Reposacabezas activos. Entre otros.

DIMENSIONES:
4,30 mts. (long.) 1,69 mts. (anc.) 1,52 mts. (alt.)
Maletero: Sin especificar.

CONSUMO:
Urbano, 6,1 l./100 km.
Carretera, 4,7 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO: Desde 18.000 €.

AUTOPISTA

NISSAN TIIDA 1.5 DCI



	▶ Habitabilidad trasera
	▶ Capacidad maletero
	▶ Confort de marcha
	▶ Precio elevado
	▶ Bastidor poco dinámico
	▶ ESP sólo para algunas versiones

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

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

www.nissan.es

COMENTARIO.— Entre los planes de Nissan, estaba por cubrir el hueco dejado por el extinto "Almera" por el todo-camino "Qashqai". Posiblemente, el éxito de este último modelo sea uno de los causantes de que el "Tiida" llegue al mercado europeo. El "Tiida" tiene como puntos fuertes su habitabilidad —sobre todo en lo relativo al espacio para las piernas en las plazas traseras—, confort interior y agrado de marcha, tres aspectos que son fundamentales en modelos de este segmento. A cambio, tiene ciertos detalles de acabado y equipamiento que no son habituales en modelos de su segmento, al menos en los europeos con los que se tiene que medir, como el hecho de que para optar a un elemento de seguridad como es el ESP haya que comprar el coche con el acabado más alto —y caro— de la gama, el "Tekna". El motor es conocido en la gama de Renault: se trata del pequeño, pero eficaz, 1.5 turbodiesel con inyección directa y 105 CV de potencia. Esta mecánica resulta sorprendente y destacable tanto en lo que se refiere a las prestaciones como en lo contenido de sus consumos. ♦

COCHE ACTUAL

FORD FOCUS 2.0 TDCI



	▶ ESP, al fin de serie
	▶ Comportamiento
	▶ Gama variada
	▶ Acabado bueno pero mejorable
	▶ Estética continuista
	▶ Maletero con rueda de repuesto normal

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

NOTA MEDIA: 8,2. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,1.

www.ford.es

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.998 c.c.
Potencia máxima:
136 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasol

SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales delanteros. Airbags laterales. Airbags laterales delanteros. Airbags de cortina. ABS. Control de estabilidad ESP. Entre otros.

DIMENSIONES:
4,34 mts. (long.) 1,84 mts. (anc.) 1,50 mts. (alt.)
Maletero: 385 litros.

CONSUMO:
Urbano, 7,0 l./100 km.
Carretera, 4,5 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO: Desde 20.125 €.

VENTAS: MALAS PREVISIONES

Las ventas de coches y motocicletas bajarán durante 2008, según han manifestado desde distintas asociaciones del sector. ANFAC, patronal de los fabricantes de automóviles, estima que las ventas se situarán en un volumen similar al del 2007, alrededor de 1.600.000 unidades. En ANESDOR, asociación que engloba al sector de las dos ruedas, son más pesimistas. Su presidente, Juan Carlos Andrés, afirma que "nos encontramos a las puertas de una nueva crisis, que afectará sobre todo a motocicletas y quads". Las previsiones indican una caída en las ventas de ciclomotores del 23% y de quads, del 29%.

Las cifras del mes de enero se movieron en estas previsiones: la matriculación de turismos bajó un 12,7%. Para ANFAC, las razones son dos: "Una coyuntura, derivada del adelanto de operaciones de compra de coches de los segmentos más altos, que se produjo en el mes de diciembre; y, la otra, más estructural, debido al descenso del consumo privado y al comportamiento general de la economía".

www.anfac.es

www.anesdor.es

NUEVO "ACCORD"

Honda va a renovar su "Accord". Ofrecerá dos motores gasolina (2.0 y 2.4l) y un nuevo diesel de 2.2 l. Todos incorporan un sistema que indica al conductor el momento óptimo para cambiar de marcha (para ahorrar combustible). Como opción, los sistemas LKAS (evita las salidas de carril); el ACC (mantiene la distancia de seguridad); y, por último, el CMBS (calcula la distancia del vehículo que nos precede y la velocidad). A la venta en junio.

www.honda.es



25 ANIVERSARIO

25 años son lo que acaba de cumplir la revista "Solo Moto Treinta" o lo que es lo mismo, 300 meses en el quiosco. Nació en 1983 de la mano de Jaime Alguersuari. Está especializada en el mundo de la moto y el scooter de cualquier categoría y cilindrada. ¡Felicidades!



Que las ITV REGISTREN OBLIGATORIAMENTE el KILOMETRAJE del vehículo en el momento de pasar la inspección y CREAR UN FICHERO para que pueda ser CONSULTADO, son dos peticiones que ha realizado ADECES (Asociación pro Derechos Civiles Económicos y Sociales). Consideran que este simple trámite contribuiría a reducir sustancialmente el fraude en la venta de vehículos de ocasión.

UN TRAJE DE EMBARAZADA

Simula una mujer en avanzado estado de gestación y se llama Empathy Belly. Es una especie de traje que cuenta con una bolsa que se puede rellenar de agua, hasta un máximo de 15 kilos, que no sólo agrega peso, sino también bulto. Además, tiene una cuerda que se tensa para dificultar la respiración. Este dispositivo está siendo utilizado por Ford para estudiar las limitaciones que tiene una mujer embarazada e intentar mejorar el acceso al vehículo y su confort.

Paul Alan PUTNAM



EL COCHE SUBMARINO

Es un deportivo descapotable que equipa motores eléctricos (equivalentes a unos 50 caballos) para su propulsión en tierra, pero, además, incorpora dos hélices y dos generadores de chorro que le permiten moverse por el agua y, además, sumergirse hasta 10 metros de profundidad. Lleva dos bombonas con una capacidad de 33 litros de oxígeno para sus dos posibles ocupantes, que le permitirá mantenerse bajo el agua hasta 20 minutos. Se llama "sQuba" y ha sido desarrollado por la empresa Rinspeed. Por ahora no piensan comercializarlo.

EL "FIESTA" CAMBIA TOTALMENTE

Esta es la imagen del nuevo "Fiesta", con el que Ford apuesta por un innovador diseño. Se comercializará en una amplia gama de motores (cinco), entre ellos el 'Duratec 1.6 Ti-VCT', de 115 CV. Llegará a finales de otoño y se puede decir que es un nuevo coche, que mantiene el nombre del superventas (más de 12 millones de unidades) que nació en 1976.

www.ford.es



EL COCHE QUE SÓLO VALE ¡1.800 EUROS!

Es el coche más barato del mundo: su precio ronda los 1.800 €, se llama "Nano" y ha sido fabricado por TATA para su comercialización en la India a finales de este año. Les gusta denominarlo 'el coche del pueblo' porque su objetivo es sustituir a las bicicletas y motos, medios que utilizan habitualmente en sus desplazamientos las familias desfavorecidas de ese país. Con una longitud de 3,1 metros, tiene 4 plazas y 4 puertas. Ubicado en la parte posterior del vehículo, equipa un motor de gasolina (posteriormente dispondrá de una motorización diesel) de 623 c.c., que le permiten alcanzar los 70 km/h (un problema en nuestras autopistas). Carece de



cualquier lujo: no tiene radio, ni dirección asistida, ni aire acondicionado, ni elevallas eléctricas, ni airbag... Dispone de un solo limpia-parabrisas y las ventanillas se suben y bajan manualmente. Tiene un pequeño maletero -delantero- que también alberga la batería. De momento, sólo se venderá en la India, porque difícilmente podría cumplir con la legislación medioambiental y de seguridad europea y, por supuesto, no pasaría un crash test de EuroNCAP.

"PELIGRO, SE ACERCA A UN STOP"

Es lo último de Toyota: pretende colocar emisores de radio en las señales de stop. Así, cuando un vehículo estuviera cerca, recibiría un mensaje indicándole que redujera la velocidad. Si el conductor no reaccionase, el vehículo podría iniciar automáticamente la frenada e, incluso, detener totalmente el coche en caso de peligro de colisión inminente. También ha propuesto un sistema destinado a detectar a los peatones. Para ello, éstos deberían llevar unos dispositivos que se comunicaran con los que llevarían los coches. Así, el conductor sabría si hay peatones en su entorno y su localización exacta.



EL DATO

EL ABS (SISTEMA ANTIBLOQUEO DE FRENOS) CUMPLE 30 AÑOS. EVITA QUE LAS RUEDAS SE BLOQUEEN, INCLUSO EN FRENADAS DE EMERGENCIA O SUPERFICIES DESLIZANTES. BOSCH FUE LA PRIMERA EMPRESA QUE LO INTRODUJO EN 1978.

PINTURA AUTORREPARABLE

Ya ha sido presentado el nuevo "Murano", que comenzará a venderse en octubre. Será el primer modelo de la gama europea de Nissan que dispondrá del sistema de pintura antiarañazos, capaz de reparar, por sí sola, pequeños arañazos o roces gracias a una nueva capa de resinas elásticas que recubren las capas de pintura y la protegen de los arañazos.



www.nissan.es

SUPERVENTAS ENERO DE 2008

1		8.147
2		4.780
3		4.202
4		4.027
5		3.809
6		3.331
7		2.763
8		2.600
9		2.567
10		2.542

LOS FABRICANTES

	FORD	11.479
	PEUGEOT	9.362
	RENAULT	9.317
	SEAT	8.883
	VOLKSWAGEN	7.934
	CITROEN	7.830
	OPEL	7.086
	TOYOTA	5.997
	BMW	4.057
	FIAT	3.296

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

IÑAKI GABILONDO

PERIODISTA

La redacción de informativos de Cuatro está a toda máquina. En su despacho, Iñaki Gabilondo –un periodista del máximo prestigio y credibilidad que siempre ha estado muy sensibilizado con los problemas del tráfico– repasa Internet preparando su informativo de las 9 de la noche. Cree que muchos de esos problemas tienen su raíz en la falta de civismo de muchos conductores y le subleva que se admitan las muertes en carretera como “naturales”. Es defensor del 0’0 al volante.

Jesús SORIA
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Iñaki Gabilondo recibía a finales de 2007 la medalla al Mérito de la Seguridad Vial, del Ministerio del Interior. Son muchos años informando con rigor y sensibilidad de los accidentes de tráfico. Siempre ha encontrado minutos en sus programas para este materia. Iñaki, en negro informal, habla como pocos escriben: con puntos, comas y acentos. Es transparente. Como en la entrega de medallas, donde sorprendió por su claridad de ideas sobre el tema, por su sensibilidad con las víctimas, con las viudas de guardias de tráfico galardonados...

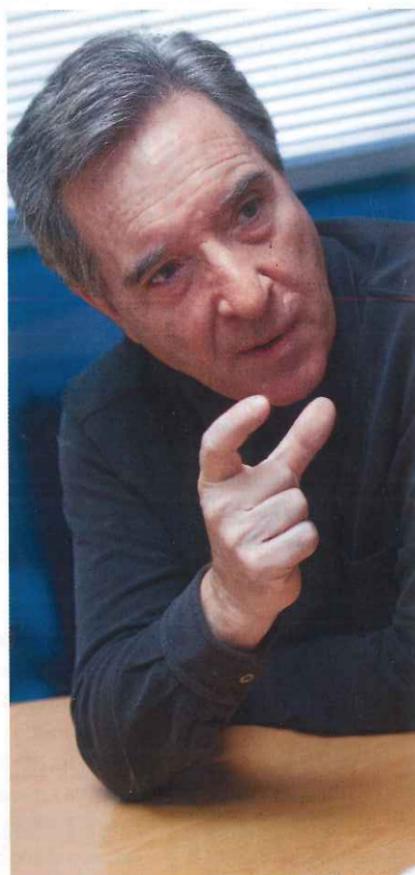
Su marcha de la cadena Ser fue un cortocircuito en los medios de comunicación. También en las televisiones. El periodista más premiado del país pasaba de desayunar con miles de oyentes a cenar con miles de espectadores. Un cambio radical en su vida. Hasta va al gimnasio. Bromeo con él porque siempre dijo que era “insano”. “Sí, ahora voy un poquito al gimnasio. Es muy malo para la salud, pero...”.

- ¿Qué ha cambiado en su vida?

- Mi horario, muchas cosas... He necesitado marcarme unos elementos que me ayudaran a mantener un horario distinto. Pero mi mayor cambio es que ahora no trabajo los viernes. Estoy en un camino de descomprensión...

- Siempre ha pedido más tiempo...

- Exactamente. Y ahora es un lujo. Así me merece la pena



seguir un poco más... Si no conseguía una cierta maniobrabilidad, no me merecía la pena seguir. Ahora, librando los viernes, hasta que la empresa me aguante...

- Lo de estar a las cuatro de cada mañana en la redacción de la Ser era duro.

- Ha sido muy duro... Pero más para mi vida familiar que para mí. Me obligaba a acostarme a las diez y mi mujer era como una viuda profesional. Requería un esfuerzo enorme, sobre todo a ella. Ahora no puedo ir a la ópera el día del estreno, pero me permite vivir una vida de pareja más normal. Lola se la ha ganado.

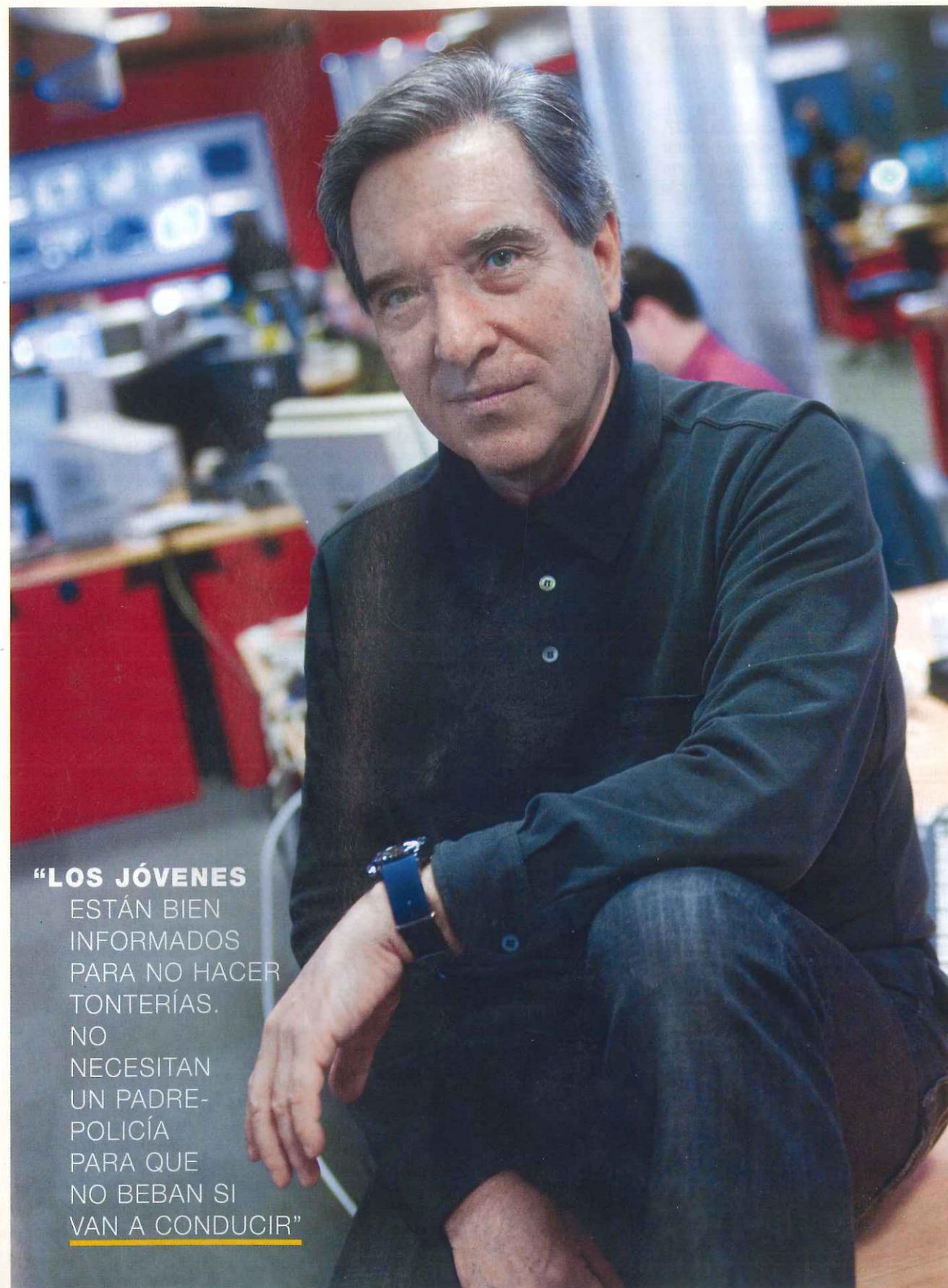
- ¿Cómo está la salud de la Prensa? ¿No estamos dando un espectáculo?

- Tenemos que saber a qué tipo de periodismo nos referimos. Es una palabra polisémica, que tiene distintos significados. Hay periodistas que hacen oficios diferentes, que nada tienen que ver. Hablamos de periodistas y nos fijamos en Madrid y en 14 “periodistas estrella”. Y los periodistas son otra cosa que está en muchas redacciones donde el oficio se hace con seriedad. Y luego está el periodismo estelar, situado muy al límite, rozando la política, cuando no atado a ella. Ya sabes que desde hace años vivo con dificultad esta particularidad. Pero en este oficio hay gente que tiene cualidades y vocación para vivir en ese barrizal; yo vivo en él, pero tú me conoces y sabes que daría un brazo para no vivir en el barrizal...

- En la radio abrías muchas veces el programa con los accidentes, muertos...

- Es que siempre me producía un gran enfado la solución estadística de los problemas humanos. Treinta accidentes no son sólo treinta muertos. Son también muchos heridos, familias destruidas... El 4% menos o el 5% más está bien para hacernos una idea, pero es desenfocar el asunto. Si hay treinta muertos no es un 4% menos, son treinta muertos más de los que había, porque ninguno resucita. Yo hice un programa en la Ser siguiendo a una víctima: el hospital, los familiares y amigos, la novia... Y dije: esto le ha

“AL VOLANTE,
LO QUE FALTA
ES CIVISMO”



“LOS JÓVENES
ESTÁN BIEN
INFORMADOS
PARA NO HACER
TONTERÍAS.
NO
NECESITAN
UN PADRE-
POLICÍA
PARA QUE
NO BEBAN SI
VAN A CONDUCIR”

pasado ayer también a treinta personas más... Me revelé contra esta mirada estadística de los accidentes.

- Pero hay que estudiar las cifras...
- Es necesario para quienes investigan y toman medidas, como la DGT, pero los periodistas no podemos contar el drama de los accidentes de carretera en tantos por ciento. Debemos meter la mano en la carne que palpita ahí...

- ¿Por qué estamos 'anestesiados'?
- Se asocia con muerte natural. No es noticia. La gente se muere y como en carretera hay tanto coche, pues se tiene que morir gente. Contra esto también me sublevo. ¡Hombre! Es como decir que como en España hay 50 millones de cuchillos de cocina, es normal que cada día se produzcan 17 asesinatos; esto, lo que pone al descubierto es que no se ha entendido el uso de un instrumento muy especial, complejo, fascinante, pero al que todavía no le hemos pillado el tratamiento adecuado. Me enfada la naturalidad con la que la sociedad española ve los datos de los muertos del tráfico.

- ¿Falta formación o qué falta?
- Al volante tenemos, sobre todo, un problema de civismo. Está muy poco desarrollada la convivencia y la carretera es otro escenario más. Ahí encuentras el porcentaje equivalente de gente serena, loca, los que no respetan a los demás, con la particularidad de que llevan una herramienta que también puede matar y organizar un buen lío.

- Un ciudadano que mató a un chico reclamaba el dinero de los daños a los padres... ¿Qué le parece?

- Estoy escandalizado. Es la alteración absoluta de la lógica. ¿Dónde tiene el cerebro este hombre? Pero volvemos a lo mismo: seguro que ha tenido el mismo comportamiento en otras mil historias de su vida...

- ¿Soluciones?
- No creo en soluciones milagrosas que no sean un mejor conocimiento del coche y, sobre todo, ascender a los pisos altos de la convivencia cívica.

- Muchos jóvenes se matan en carretera. ¿Cómo ve su papel, el de los padres?

- Estoy un poco aburrido de que la culpa de todas las cosas la tenga otro. ¿La culpa de los jóvenes la tienen los



“ME ENFADA LA NATURALIDAD CON LA QUE LA SOCIEDAD VE LOS DATOS DE LOS MUERTOS DEL TRÁFICO”

“NO DEBEMOS SENTIRNOS COMO EL COLECTIVO DE AUTOMOVILISTAS AGREDIDOS POR LA AUTORIDAD. DEBEMOS CONTRIBUIR PARA NEUTRALIZAR LOS PELIGROS DE LA CARRETERA”

padres? ¡Ya vale! Los padres hacen lo que pueden. No hay que hacer tonterías, como regalar un lamborghini a un chico de 18 años, como yo he visto, que es una gilipollez, pero también hay que decirles que basta, que son estupendos, muy listos, pero un chaval de 20 años, si coge un coche con siete copas... ¡déjate de padres y de sociedad! Ese chico está suficientemente informado para no hacer tonterías y no necesita un padre-policía para que no beba si va a conducir.

- Dicen que hasta ahora había cierta sensación de impunidad con los delitos del tráfico...

- Son procesos lentos, pero hay que colocar bien nuestra complicidad. Cuando vas por la carretera y haces un guiño con la luz a un coche porque va rápido, estás equivocándote de complicidad. Tú no eres cómplice del loco contra la guardia civil, eres cómplice de la guardia civil contra él. No debemos sentirnos como el colectivo de automovilistas agredidos por la autoridad. Debemos contribuir para neutralizar los peligros de la carretera...

- ¿Y se está cambiando? Se censura a quien apoya la violencia contra las mujeres, ¿y a quien corre, quien bebe...?

- El reproche social no se produce el día que lo descubre el sector lúcido de la sociedad; se produce cuando lo consigue la inmensa mayoría de la sociedad. Se debe crear una atmósfera que no existe. Vemos correr mucho a uno y nos irrita, pero esa irritación debe ser permanente.

- ¿Alcohol cero...?

- Absolutamente, sin duda.

- ¿Y la velocidad?

- Ahí tengo dudas. Hay coches que están legalmente en las tiendas, lo pagas, pero que hay que ir 'frenando'. Pero no quiero dar la impresión de no dar importancia a la velocidad. ¿120? A veces creo que no se va más seguro a 120, pero si está así es que los que saben mucho más que yo creen que debe ser así.

- ¿Permiso por puntos?

- Habrá tenido eficacia en la reducción de accidentes, pero, sobre todo, ha colocado durante un tiempo a los accidentes en el foco de todos los medios. Era necesaria la rebeldía de la sociedad y las autoridades sobre este drama. Y en eso ha sido muy positivo.

- Las campañas divulgativas de la DGT, ¿línea dura, no tan agresivas...?

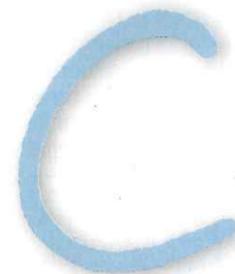
- Está bien colocar la realidad delante de las narices. Somos poliédricos y está bien lo de ahora susto padre, luego civismo... Yo tuve un accidente de circulación cuando tenía 24 años y no es cualquier cosa... ♦

TEORÍA DE LAS ROTONDAS



LORENZO SILVA

ESCRITOR



Cualquier conductor sabe por experiencia que las rotondas son un asunto incierto. Por eso, elaborar una teoría sobre ellas que pretenda alcanzar validez universal constituye un empeño imposible. Hay, eso sí, tres principios básicos que podemos reconocer. Primero: no cuentes nunca con que al transitar por una rotonda la prioridad que pueda

asistirte sea respetada. Segundo: no esperes, ni en tu mayor arrebató de optimismo, que la mayoría de los conductores que entran en una rotonda utilice los intermitentes para señalar por cuál de las vías que allí convergen tienen previsto salir. Tercero, también llamado Ley de Murphy de las rotondas: cuando dos vehículos entran en paralelo en una rotonda, asúmase que el que circula por la derecha torcerá a la izquierda, que el conductor que va por la izquierda tiene previsto un giro a diestra y ambos, naturalmente, la intención de pasar primero.

Es indudable que el invento tiene su lógica, y que en abstracto supone una solución inteligente para procurar la máxima fluidez en cruces complicados. Por eso, seguramente, ha tenido tanto éxito y en los últimos años ha erradicado miles de semáforos de nuestras carreteras. Pero ante las rotondas nos encontramos con uno de esos casos en los que un impecable diseño teórico se viene abajo cuando es llevado a la práctica, merced a la distracción, la negligencia o la temeridad de quienes al final lo manejan. Hay rotondas que ya son problemáticas por su propia construcción: cuanto más reducido es su radio, y más vías se juntan en ella, más posibilidad de que haya conflictos. Parece una afirmación de Perogrullo, pero constátese cuántas



“EN LAS ROTONDAS, AUNQUE LOS DEMÁS NO SEÑALIZEN, TU HAZLO SIEMPRE PARA QUE TE ESQUIVEN LOS PRUDENTES Y LOS IMPRUDENTES”

fro sobresaltos y llego a todo igual. Si es que a veces nos empeñamos tontamente en sufrir. ♦

rotondas ínfimas dan por ahí servicio a verdaderos haces de calles, forzando a los conductores a saltarse la prioridad o perpetrar arrancadas de Fórmula 1 para meterse en ellas. Y en aquellas que están bien concebidas y disponen de holgura suficiente, interviene el factor humano, con su dosis habitual de imprevisión y desconsideración hacia el prójimo, para convertirlas en un momento indeseablemente emocionante de la conducción.

Como supongo que cualquiera, recuerdo muchos instantes tensos vividos en una rotonda. Frenadas in extremis para no arrollar al que se cuele, volantazos para no rozarse con el que no mantiene el carril, amén de algún error propio por exceso de confianza, que el que esté libre de falta que tire la primera piedra. Confieso que esas situaciones a veces han llegado a exasperarme (en particular, la que se vive cuando alguien viene desde detrás y te recorta por delante, girando bruscamente al lado contrario) y que resuelto a ahorrarme sinsabores, disgustos y aceleraciones del pulso, he llegado a elaborar mi propia teoría de las rotondas, que no pretendo válida para nadie más, y que con esa modestia expongo. Sobre las premisas que quedan apuntadas, mi teoría tiene cuatro mandamientos. Primero: en la rotonda, no corras; no vas a ganar nada de tiempo en treinta o cuarenta metros y bien puedes perder un buen rato como haya mala pata. Segundo: aunque los demás no señalicen sus maniobras, tú hazlo siempre; con ello facilitas que te esquiven tanto los prudentes como los imprudentes. Tercero: si llevas prioridad, olvídate de ella; ya se verá caso por caso si puedes hacerla valer. Cuarto: ve atento a los “recortadores” y déjales pasar siempre; sólo cedas una décima de segundo, y si han de darse con alguien, que sea con otro.

Desde que sigo estas reglas, no

JÓVENES Y COLISIONES DE TRÁFICO: DÓNDE SE PUEDE ACTUAR

Los jóvenes, en especial los varones, poseen más riesgo de colisiones y de lesiones por tráfico. No es su edad lo que lo condiciona. Son los riesgos que se acompañan a los jóvenes, riesgos sobre los que podemos y debemos actuar con herramientas que han probado su eficiencia. Este artículo repasa las principales cuestiones de este grave problema.

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

Recientemente, Twisk y Stacey, en la revista "Journal of Safety Research", han analizado las tendencias sobre las colisiones de tráfico en los jóvenes europeos y las medidas que han desarrollado distintos países. A continuación se comentan los aspectos más relevantes del artículo.

● **Progreso en la reducción de las colisiones de tráfico** en los jóvenes. En el entorno europeo existen marcadas diferencias en la evolución de la siniestralidad en los jóvenes, aunque, en general, la tendencia ha sido positiva durante la última década. Como en otros países, en España las colisiones de tráfico son la primera causa de muerte entre los jóvenes, siendo además el grupo de edad entre 21 y 24 años el que ha experimentado menor descenso en la mortalidad en los últimos años.

● **Varones, más riesgo.** Tanto las colisiones como las lesiones por tráfico son mucho más frecuentes en los varones que en las mujeres jóvenes. En algunos países, hasta tres veces más. Destaca que esta diferencia incluso ha aumentado en los últimos diez años, a pesar de la progresiva incorporación de la mujer a la conducción y uso del vehículo.

● **Una asociación cada vez más frecuente: consumo de alcohol y otras drogas.** El consumo de alcohol y otras drogas se sigue concentrando en los usuarios más jóvenes, en especial varones. Los jóvenes que conducen bajo la influencia de drogas y alcohol tienen entre 25 y 35 veces más riesgo de verse implicados en una colisión de tráfico con lesiones graves. Se estima que más

del 15% de los jóvenes fallecidos en España había consumido drogas, y la Organización Mundial de la Salud ha advertido de que será un problema emergente en todo el mundo. Aparte de las medidas puestas en marcha para prevenir el problema del alcohol (España fue pionera en introducir un límite de alcohol específico para conductores noveles, medida muy recomendable a la luz de la evidencia de su implantación), han de ir desarrollándose paulatinamente otras acciones dirigidas a las demás drogas, como controles en carretera o programas rehabilitadores para reincidentes.



LOS ACCIDENTES Y LAS LESIONES POR TRÁFICO SON MUCHO MÁS FRECUENTES EN LOS VARONES QUE EN LAS MUJERES JÓVENES. EN ALGÚN PAÍS, HASTA TRES VECES MÁS

● **Medidas sobre la conducción de motos y ciclomotores.** El estudio destaca que, con frecuencia, la exigencia para la obtención del permiso o licencia de conducción de motos y ciclomotores es menor que para turismos u otros vehículos. Dado que la conducción de vehículos de dos ruedas precisa una formación específica y que, en caso de colisión, el riesgo de lesión es mayor que en otros vehículos, se propone que las condiciones para obtener la autorización administrativa para conducir cualquiera de estos vehículos sea igual de exigente, evitando medidas que faciliten la obtención del permiso o licencia en función de la posesión de permisos para otros vehículos.

● **Antigüedad y estado de los vehículos.** Otro aspecto que contribuiría a la mayor implicación de los jóvenes en colisiones de tráfico es que éstos puedan estar conduciendo vehículos más antiguos y, por ello, con menores medidas de seguridad. Puesto que, con cierta frecuencia, los jóvenes heredan de sus padres los coches viejos, es bueno promover medidas que faciliten el acceso de los jóvenes a vehículos más seguros.

Aunque existen diferencias entre los países, lo más común es que la edad para obtener el permiso de conducción sea 18 años. Existen en la actualidad muchos temas objeto de controversia: modificación de la edad mínima para obtener la licencia o el permiso para conducir, mejora de los sistemas de formación y evaluación del futuro conductor, introducción de restricciones previas a la obtención definitiva de la licencia o el permiso (por ejemplo, conducir con un acompañante), o posteriores a la misma (límites específicos de alcohol antes comentados o restricciones en las horas de conducción, por ejemplo durante la noche).

En todo caso, concluyen los investigadores que "un conductor seguro no nace como tal, sino que se hace", es decir que es fundamental el papel de la sociedad, de todos nosotros, en conseguir que los jóvenes reduzcan los riesgos asociados a su conducción y, en definitiva, se minimicen las inadmisibles consecuencias que para ellos tienen las colisiones por tráfico, que suponen la primera causa de mortalidad y de discapacidad en nuestros jóvenes. ♦

PARADAS DE TRANSPORTES

El artículo 91.2 i) considera "estacionamiento en lugar peligroso o que obstaculiza gravemente la circulación... cuando se efectúe en una parada de transporte público señalizada y delimitada" y el 94.1 i) prohíbe "parar en zonas destinadas para estacionamiento y parada de uso exclusivo para el transporte público urbano". ¿Se puede parar en una parada de BUS, al no estar prohibida esta maniobra en el art. 91.2 i), y, por tanto, se debe aplicar el mismo criterio que en su apartado g)? ¿Cómo debo interpretar lo de "zonas destinadas para estacionamiento o parada de uso exclusivo para el transporte público urbano" (art. 94 apdo. i)?—Marino Muñoz Castelló. Alcorcón (Madrid).



▶▶ **Respuesta:** La parada y el estacionamiento en las paradas de transporte público han de considerarse prohibidos; la parada, a tenor del Reglamento General de Circulación (art. 94.1.i), y el estacionamiento, del 91.2.i). La diferencia—por eso se tipifican en preceptos distintos—es que se considera que el estacionamiento en paradas de transporte público obstaculiza gravemente la circulación, y la parada no añade ese plus de gravedad, al ser una maniobra temporalmente mucho más corta. La interpretación sobre las "zonas destinadas para el estacionamiento o parada de uso exclusivo para el transporte público urbano" es la que se deduce de la literalidad del precepto, salvo que el interesado concrete con más claridad en qué sentido desea la interpretación.

ALTURA DE FAROS

La mayoría de vehículos posee ajuste interior de altura de faros, pero aumenta el número de conductores que inconscientemente, o no, molesta al resto por su incorrecto ajuste. Deberían hacer campañas de control de la altura de los faros. La de la ITV es ineficaz, pues, al salir, estos pueden volver a elevarse y sin salir del vehículo. ¿Pueden los agentes de tráfico sancionar a un conductor por una aprecia-



ción subjetiva de la altura?—Adolfo Ortega. Cornellá (Barcelona).

▶▶ **Respuesta:** Según la Ley de Seguridad Vial (art. 75.2), los agentes de la autoridad encargados del servicio de vigilancia del tráfico deben denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de vigilancia y control de la circulación vial. El hecho de circular deslumbrando al resto de los usuarios de la vía constituye infracción. Por otra parte, las denuncias efectuadas por dichos agentes (art. 76) harán fe, salvo prueba en contrario, respecto del hecho denunciado, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre tales hechos.

GRACIAS, SANDRA

Deseo dar las gracias a la persona que, sin pensarlo dos veces, me ayudó en un momento en que me encontraba solo y sin saber qué hacer ni a quién recurrir, y se ofreció a llevarme a por gasolina para mi moto en la AP-7 (con obras), cerca del área de servicio La Safor. Según me dijo durante el trayecto de ida y vuelta, es ingeniera de obras de dicho tramo. Por ello, deseo darle las gracias públicamente. Mil gracias, Sandra.—Vicente Tomás.



ACUSE DE RECIBO

¿Quién no enseña a parar?

Recientemente, un coche colisionó con el mío en la M-40. No paró a comprobar si mi vehículo o yo habíamos sufrido daños. Sólo tuve tiempo a anotar su matrícula. Dí parte a mi compañía de seguros de los únicos desperfectos que había sufrido mi vehículo. Lo que me preocupa es que el vehículo contrario era de una autoescuela.

Todos hemos aprendido a conducir y podemos cometer fallos en el aprendizaje. Lo entiendo, pero ¿qué profesor de autoescuela, no enseña a su alumno que, cuando colisiona con otro vehículo, debe parar para comprobar los daños personales o materiales e intercambiar los datos del seguro?—Elena Martín Ortega.

ALCOHOLEMIA Y PAQUETE

Soy motero desde que tengo derecho a conducir, y siempre me ha preocupado el alto número de muertos de estos conductores. Siempre se plantean controles de alcoholemia al conductor de la moto, mientras al pasajero, excepto cumplir las reglas básicas de seguridad y cierta restricción en la edad, no se le pide nada. En moto se debería controlar la alcoholemia del pasajero, pues borracho es tan peligroso como un conductor bebido. El movimiento del 'paquete' en moto, por responsable que sea el piloto y muy sobrio que esté, puede variar su trayectoria, descontrolarla y provocar un accidente. Tal vez no sea necesaria una tasa tan restrictiva como la del conductor, pero sí limitar a la cantidad que puede ingerir.—Carlos Cantero Reina. Torremolinos (Málaga).



RUMANOS Y BÚLGAROS

En enero de 2007, Rumanía y Bulgaria entraron a formar parte de la Unión Europea, aunque tuvieron una demora de dos años para su plena integración. Los conductores de estos estados que presentan permisos de conducción de su país, ¿pueden conducir con ellos? ¿Durante cuánto tiempo?—Juan Ayuso.

▶▶ **Respuesta:** Los permisos de conducción de Rumanía y Bulgaria son reconocidos en España desde enero de 2007 y, por tanto, pueden conducir con ellos por nuestro país. El periodo de vigencia es el que figura en el permiso original.

TASA EXCESIVA

Soy defensor de la DGT y aplaudo sus medidas. Sin embargo el importe

de más de 7 € en la tasa por compulsar el permiso de conducción o de circulación (para llevar en el vehículo o dejar el original en lugar seguro) es excesivo, ya que sólo comprende sellar la fotocopia (que tiene que llevar el usuario). No parece, en este caso, estar la DGT al lado del conductor. Tiene razón su secretario general, señor Adiego, en el nº 187: "La mayor parte del dinero sale de las tasas", pero hay servicios que deben ser más asequibles, sobre todo cuando no requiere muchos trámites. -Roberto Fernández Gutiérrez.

¿CEDO O NO CEDO EL PASO?

En el parque del antiguo Barrio de la Plata (Jerez), no entiendo el significado de las señales que adjunto. Una indica la situación de un Paso de Peatones, donde estos tienen prioridad. La otra, bajo la anterior, prohíbe parar o estacionarse desde su vertical hasta la próxima intersección. Si cruza un peatón, debo ceder el paso y, para ello, parar. Si paro, no respeto la señal y puedo ser sancionado. ¿Qué hago? ¿Cedo o no cedo el paso? -Juan M. Ramírez, Morón de la Frontera (Sevilla).



▶▶▶ **Respuesta:** Entre ambas señales no existe contradicción, pues se refieren a presupuestos y situaciones distintas. Con la señal S-13, de situación de un paso de peatones, el conductor ha de detenerse para dejar pasar a los estos, y la R-307, de parada y estacionamiento prohibido en el lado de la calzada en el que esté situada, determina la prohibición de pararse -que, salvo indicación en contrario, comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima-, lógicamente, por causa distinta a permitir pasar a peatones en la zona del paso para éstos. Además, los conceptos de detención y parada son distintos (como establecen los nº 66 y 67 del Anexo I, del RD Legislativo 339/1990, que aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial), definiendo, detención como la inmovilización de un vehículo por emergencia, necesi-

ARCHIVO ADJUNTO

Señales despintadas

En la carretera que une Canteras con Galifa y El Portús (Murcia), donde están tomadas estas fotos, prácticamente todas las señales están despintadas por acción del sol o mala calidad del material. Esta situación la conozco desde hace años y sólo se puede hacer caso a la señalización horizontal. -Juan Luis Uriarte Sota.

dades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario (como este caso); y parada como la inmovilización del vehículo por un tiempo inferior a 2 minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo.

VELOCIDAD Y AMBULANCIA

¿Puede sancionarse al conductor de una ambulancia que circula en servicio de urgencia con los dispositivos acústicos y luminosos (señal V-1) conectados por exceso de velocidad? -Sergio Sánchez, Béjar (Salamanca).

▶▶▶ **Respuesta:** El conductor de una ambulancia que presta un servicio urgente, cerciorándose de que no pone en peligro a ningún usuario de la vía, puede circular por encima de los límites de velocidad reglamentariamente establecidos, como se desprende de la Ley de Seguridad Vial (art. 25) en relación con el Reglamento General de Circulación (arts. 67 y 68). En todo caso, debe hacer uso ponderado del régimen especial que otorgan dichos preceptos y ajustar la circulación a las previsiones que éstos establecen.

APARCAR EN VADOS

El Reglamento General de Circulación (art. 94, apdo. 2, párrafo f), pro-



hibe estacionar "delante de los vados señalizados correctamente". Esta disposición no debería admitir duda interpretativa; sin embargo, buscando la cuadratura del círculo, para unos, la infracción se comete exclusivamente cuando un vehículo estaciona delante del vado permanente de forma que impida el libre paso de otro vehículo al garaje o cochera y no cuando, aún estacionando delante del mismo, no impide completamente el libre paso al garaje de otro vehículo (es decir, aunque le obligue a entrar con dificultad). Esta disposición, ¿obliga exclusivamente a no obstruir la entrada al garaje o prohíbe invadir, aunque sea mínimamente, el espacio reservado por el vado permanente? -Juan J. López Casado.

▶▶▶ **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación dice en el artículo citado: "Queda prohibido estacionarse delante de los vados señalizados correctamente". No utiliza expresiones como "impedir la entrada", "obstruir" u otras. Por tanto, debe entenderse que la prohibición se extiende a todo el espacio de entrada de los vehículos al inmueble.

AYUDAR A LAS URGENCIAS

Trabajo en emergencias sanitarias desde hace mucho. Por la mejora en la insonorización de vehículos, equipos de audio y DVD, distracciones, nervios, "hacia donde me aparto" y quien no mira el retrovisor cada poco, debemos poner las señales acústicas, incluso de noche, porque no nos ven hasta que no leen la matrícula en el retrovisor. No todos los usuarios van distraídos, pero tampoco todos usamos la sirena de noche. Por protocolo, de noche se usan las señales luminosas y, en caso necesario, las acústicas, evitando cercanía de hospitales y núcleos urbanos, pero, ¿cuándo no es necesario usarlas de noche en Madrid?

Sólo pido de comprensión y colaboración por los pacientes. Mañana podríamos ser nosotros quienes vayamos de urgencia y necesitemos llegar pronto a un hospital. -Ángel Bustos López, Villanueva del Pardillo (Madrid).

BAJAR EL SEGURO

A un usuario de 18 años y un Clio, Línea Directa presupuesta 1.578,12 € por un seguro a todo riesgo con franquicia de 180 €, o de 1.278,12, a terceros. A mí, con 46 años de edad y 27 de antigüedad en mi permiso, asegurar el mismo coche me cuesta, 240 €. En la mayoría de los accidentes del fin de semana están involucrados jóvenes, que no están motivados con las cam-

TUS OPINIONES, EN BREVE

El número anterior pedía su opinión sobre los controles para detectar drogas que se han comenzado a situar en las carreteras españolas. Esta es una selección de los mensajes recibidos.

@ **QUE SE AMPLIEN.** Aprovechar las nuevas tecnologías en beneficio de la ciudadanía que respeta las distintas disposiciones legales me parece formidable. Espero que no tarden en llegar a las distintas ciudades y pueblos, pues existe mucha tela que cortar sobre este tema...-Manuel J. Guerra García.

@ **AHORRAR UNA VIDA.** Estoy de acuerdo con todo lo que sea ahorrar accidentes. Suponiendo que al año se ahorre un solo muerto y ese sea el tuyo, ya hemos conseguido bastante.-Victoriano Del Pozo.

@ **DROGAS 0,00.** Puesto que las drogas influyen en las condiciones físicas y psíquicas del conductor, se deberían prohibir totalmente (me refiero a 0,00), para lo cual se deberían realizar los oportunos controles.-José Luis Casado Barriuso.

@ **NECESARIOS.** Es una óptima y necesaria decisión implantarlos. Pero deben ir acompañados de una correcta ubicación de los controles y franjas horarias para efectuarlos. No sirve efectuarlos en zonas que no son de riesgo sólo para cubrir las estadísticas, como ocurre con algún control de alcoholemia.-Óscar Balsells

@ **DE MAL GUSTO.** No estoy de acuerdo. Es más, me parece algo de sumo mal gusto. La ciudadanía tiene derecho a su intimidad y a no declarar contra sí ni a confesarse culpable. Es un principio elemental en toda democracia. ¿Acaso desconoce Tráfico que la intimidad del ciudadano no es algo de público acceso? Pues debería conocerlo y su ignorancia resulta alarmante. Les propongo que establezcan controles para políticos y funcionarios en general.-J. T. Capablancka.



pañas de la DGT. Seguro que se motivarían si, para poder conducir, no les dieran un 'palo' tan grande al bolsillo. Si la DGT premiara al conductor novel que no tenga ningún accidente en su primer año con un seguro gratis para el siguiente, ¿descendería la siniestralidad? Si la respuesta es sí, la financiación no es descabellada: las aseguradoras establecen la diferencia en la cuantía de la prima por el riesgo evidente de estos conductores, pero si acreditan su solvencia en seguridad, no habría lugar a penalización y deberían pagar la prima de un usuario normal, cuantía tan asumible por el Gobierno como la subvención por alquiler para jóvenes, y justificada, por el ahorro humano y económico que supondría el descenso de la siniestralidad. -Luis M. Anibarro, Tenerife.

PLAZA PARA MINUSVÁLIDOS

Donde trabajo han destinado plazas de estacionamiento para discapacita-

dos, pintando la plaza de azul con un símbolo de minusválido en el centro, delimitándola con una línea blanca y, con una señal vertical de indicación (art. 158. Reglamento General de Circulación) con el símbolo de minusválido. Estas señales dan al usuario una indicación útil, como refiere el art. 158. Deberían usar la R-308 (estacionamiento prohibido) y S-860 (panel complementario que indica excepto minusválidos autorizados). No hay infracción donde no hay prohibición, ¿no? -Javier Aparicio Orduña, Almassera (Valencia).

▶▶▶ **Respuesta:** La Ley de Seguridad Vial (art. 7) considera competencia municipal regular los usos de las vías urbanas mediante Ordenanza de Circulación, debiendo prestar especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y usan vehículos. El Reglamento General de Circulación (art. 159), al regular la señal S-17 de estacionamiento, establece que puede llevar determinados símbolos representando alguna clase de vehículos. Así indica que ese estacionamiento se reserva a esos vehículos. Cuando el símbolo representa un discapacitado



ARCHIVO ADJUNTO

Señal al revés

Pasando con mi camión por la carretera que cruza Sant Llorenç D'Ortons (Barcelona), vi en una calle de la derecha, según el sentido de la marcha, esta señal. Entonces me planteé lo difícil que sería incurrir en la norma, ¿o no? -Pedro Rodríguez Acosta, Sant Boi de Llobregat (Barcelona).

significa que sólo esos vehículos pueden estacionar en ese lugar. El Reglamento General de Circulación (art. 94.2 d) prohíbe estacionar en zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad. Por ello, si bien la señal de la consulta es de indicación, el precepto que la regula contiene una reserva de uso del espacio al que se refiere, para el tipo representado en el símbolo, reforzando la obligatoriedad de su cumplimiento el art. 94.2 d).

FURGONETAS Y CINTURÓN

¿Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad en furgonetas de reparto? En mi caso, como funcionario de Correos, es una ruta de buzones de Zaragoza. -J. Ondarra Aguaviva, Zaragoza.

▶▶▶ **Respuesta:** El Reglamento General de Circulación (art. 117.1) establece que conductores y pasajeros de furgonetas deben utilizar cinturón de seguridad. Por su parte, el art. 119 señala entre otras exenciones de utilización del cinturón, "la de los distribuidores de mercancías, cuando realicen sucesivas operaciones de carga y descarga de mercancías en lugares situados a corta distancia unos de otros", que afecta a los empleados de correos que distribuyen a domicilio paquetes, mercancías y cartas, siempre que en su actividad concurren las circunstancias que la norma indica para determinar la exención. ♦

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

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

TELÉFONOS DE EMERGENCIA

112

Toda España

900 123 505

DGT

913 35 45 45

Cruz Roja

091

Policia Nacional

092

Policia Local

062

Guardia Civil

945 28 20 00

País Vasco

088

Cataluña (Policia Autónoma)

LAS LETRAS DE LA ÚLTIMA MATRÍCULA (15/2/2008)

E GGB

VEHÍCULOS MATRÍCULADOS POR TIPOS (noviembre 07-enero 08)

Total **518.191**

368.491 Turismos

93.429 Furgonetas y camiones

48.571 Motocicletas

5.804 Tractores industriales

760 Autobuses

1.136 Otros vehículos

Tasas DGT 2008

www.dgt.es

Trámite	€
Matriculación automóviles (Permiso Circulación).	70,80
Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación).	18,20
Permisos temporales para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales.	18,20
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (transferencia).	44,20
Examen conducción.	79,80
Examen fuera de la capital de la provincia.	88,60
Baja de un vehículo.	7,60
Licencias para conducción de ciclomotores.	18,20
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (p. e., información sobre una matrícula), certificación, cotejo y desglose de documentos.	7,60
Duplicado permisos (extravío, deterioro, revisión o modificación).	18,40
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	3,60
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	7,40
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	11,00
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	14,80
Duplicado licencia (extravío, deterioro, revisión o modificación).	8,00
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	1,60
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	3,20
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	4,80
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	6,40
Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico	2,20

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

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

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

BOLETÍN PARA CAMBIOS DE DOMICILIO

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

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

NOMBRE 1º APELLIDO 2º APELLIDO _____

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

POBLACIÓN _____ CÓDIGO POSTAL _____

PROVINCIA _____ REFERENCIA _____

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

POBLACIÓN _____ CÓDIGO POSTAL _____

PROVINCIA _____

La Dirección General de Tráfico tiene inscrito el fichero de suscriptores de la revista "Tráfico y Seguridad Vial" (cuya finalidad es disponer del mismo para facilitar la distribución de la revista en el Registro de la Agencia de Protección de Datos, regulado por el Orden del Ministerio de Justicia e Interior de 26 de julio de 1994 y la Ley de aplicación del artículo 5 de la Ley Orgánica 15/1999 de protección 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.

Andalucía	95 504 86 10
Aragón	97 671 47 60
Asturias	98 526 58 24
Baleares, Illes	97 120 70 61
Canarias	92 848 06 39
Cantabria	94 235 60 60
Castilla y León	98 341 42 42
Castilla-La Mancha	92 526 78 00
Cataluña	93 484 92 97
Extremadura	902 488 000
Galicia	902 309 000
Madrid	91 580 21 06
Murcia	96 836 20 11
Melilla	95 269 91 25
Navarra	94 842 64 75
País Vasco	945 018 216
Rioja, La	94 129 13 88
C. Valenciana	96 353 91 11

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

GRAN CRUCIGRAMA

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

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

HORIZONTALES - 1: Aptitud, suficiencia. Hijo de Noé.- 2: Deseados, codiciados. Virtud teologal.- 3: En sentido figurado, astuta, sagaz. Afilar un arma o instrumento cortante.- 4: Tribus caribes de la Guayana venezolana. Símbolo químico del neón.- 5: Mujeres jóvenes y solteras que presumen de damas. Consonante.- 6: Loco, chiflado. En Química, terminación propia de nombres de cetonas. Vocal. Baile popular andaluz.- 7: Nota musical. Agarrador. Vocal. Óxido de etilo.- 8: Valle pirenaico de la provincia de Lleida. Ligera coraza de cuero antigua.- 9: Consonante. Aberturas por donde se inyecta el aire en los hornos. Divinidad egipcia.- 10: Licencia que se pide para hacer una cosa. Mata de las leguminosas de flores amarillas muy común en España.- 11: Entre los árabes, título inferior al de sultán. Uva secada al sol. Terminación verbal.- 12: Árboles de las salicáceas de madera blanca. Consonante. Nota musical. Vocal.- 13: Galería de pinturas. Acudid.- 14: Desluce, maltrata. Dignatario oriental musulmán. Tercera cavidad del estómago de los rumiantes.- 15: Siglas comerciales. Utilizáse. Primero, preeminente.

VERTICALES - 1: Desgracia, infortunio. Representaciones gráficas de una nación.- 2: Mueble donde se coloca lo necesario para el servicio de la mesa. Saco de cuero donde lleva la correspondencia el correo.- 3: Solicitado. Pieza cómica latina a modo de sainete.- 4: Da en el blanco. Dicese de la novela que carece del nombre del autor. Vocal.- 5: Comemos por la noche. En sentido figurado, y familiarmente, cosas muy ventajosas y que cuestan poco esfuerzo.- 6: Planta dicotiledónea celastral propia de los países cálidos. Maroma, cuerda gruesa de esparto.- 7: Habla. Se atreve. Orden Real. Consonante. Pequeño yunque de platero.- 8: Ponga la fecha en una carta. Pusiérase la carne al fuego para poderla comer. Vocal.- 9: Amansóla, domesticóla. En plural, nombre de letra. Planta crucifera hortense.- 10: Óxido de sodio. Pronombre personal. Lecho de los desposados.- 11: Consonante. Letra numeral romana. Azada para entrecavar. Vocal. Preposición.- 12: Trabajo excesivo y penoso. Tarquín, cieno y basura que se usan como abono. Aire popular canario.- 13: Me haré acreedor a un premio. Secos, estériles.

PROBLEMINO

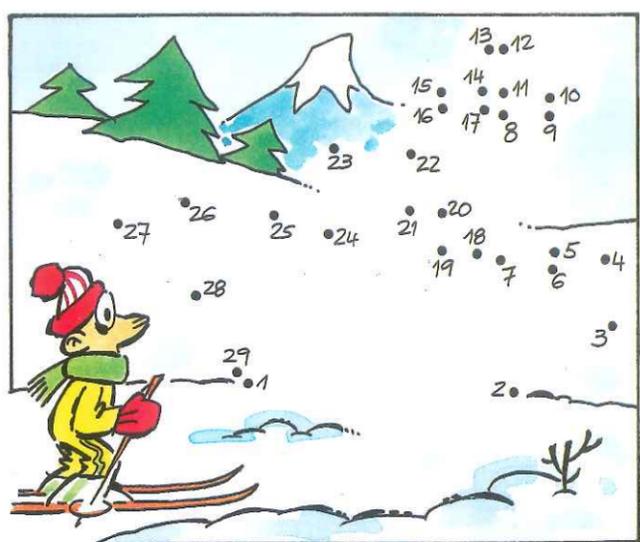
Al salir del chalet de mi amigo, me encontré una hilera de tilos separados cinco metros entre sí. Sabiendo que el primero dista ocho metros de la casa y el último 73 metros, ¿cuántos tilos tiene mi amigo en su jardín?

JEROGLÍFICO

NOTA NO NOTA 2 A TOS

¿Cuida mucho su coche?

EL JUEGO INVISIBLE



Puedes estar seguro de que tú también pondrías esa cara de sorpresa si vieras lo que está ante el esquiador del dibujo. Si unes los puntos numerados del 1 al 29, descubrirás fácilmente de qué se trata.

INGENIOSIS

Hay problemas que requieren cierto ingenio espacial. Por ejemplo, éste: ¿Cómo dispondrías siete bolos para obtener una figura geométrica de seis filas rectas de tres bolos cada una de ellas?

CHARADA

Una letra es mi primera, Y letra también mi dos, Otra letra es mi tercera, Y mi todo niega a Dios.

SOLUCIONES

AL GRAN CRUCIGRAMA: (Solo horizontales)- 1: Capacidad. Cam. - 2: Apechados. Fé. - 3: Lada. Amolar. - 4: Arnao. - 5: Mada. Miselas. C. - 6: do. Ora. A. Oie. - 7: Do. Asa. A. Eer. - 8: Arán. Cosete. - 9: D. Toberas. Ra. - 10: Venta. Petaloma. - 11: Malic. Pasa. Fr. - 12: Amos. S. La. I. - 13: Pnacotecas. Id. - 14: Aja. Agua. Omaso. - 15: Sa. Usaselo. As.

AL JEROGLÍFICO: Si, no repara en gastos (si, no; par. a: en Gas, TOS)

AL PROBLEMINO: Catorce tilos.

AL DIBUJO INVISIBLE: Catorce tilos.

AL INGENIOSIS: Mito. arapado en el SIBLE: Un barco.

Una persona que no muere en la carretera no es sólo una persona que se salva.
Son padres, hijos, hermanos, amigos que no sufren inútilmente.

Abrochándonos el cinturón, sin alcohol al volante y corriendo menos, han muerto
muchas menos personas en nuestras carreteras. ¿Seguimos?

GRACIAS



NO PODEMOS CONDUCIR POR TI.
www.nopodemosconducirporiti.com
www.permisopor puntos.es
www.dgt.es

Este suplemento corresponde a la revista TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL n.º 188 de enero-febrero de 2008



Paul Alan PUTNAM

Los días más esperados

Miles de vehículos coinciden en carreteras al límite de su capacidad

- **Mapa con las carreteras, obras y puntos conflictivos**
- **Los itinerarios alternativos y desvíos previstos**
- **Las medidas especiales de regulación del tráfico**
- **Las peores horas para viajar**
- **Los teléfonos de ayuda y emergencia**
- **Cinco rutas, paso a paso**

La Semana Santa es la primera salida masiva del año. En cuatro días y a las mismas horas, miles de coches se concentran en las mismas carreteras –saliendo de las grandes ciudades, desde nuestro lugar de residencia, y llegando a las playas o lugares de vacaciones– buscando el buen tiempo, la celebración religiosa o el descanso. Las carreteras se llenan de vehículos, incluso por encima de su capacidad, y la circulación alcanza puntos críticos. Este suplemento señala dónde encontrará obras, desvíos alternativos, puntos conflictivos, posibles retenciones, medidas especiales para regular el tráfico, las peores horas para circular, las rutas más utilizadas...

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-1 (Madrid-Límite provincia Álava)		
Algete-El Molar-Venturada (M)		
Castillejo de Mesleón (SG)		
Burgos (BU)		
A-2 (Madrid-Zaragoza/Fraga-La Panadella/Sta. Mª Camí-Cornellá)		
S. Fernando-Torrejón-Alcalá (M)		
Guadalajara-Taracena (GU)		
Cetina-Áteca (Z)		
Zaragoza (Z)		
A-3 (Madrid-Valencia)		
Madrid-Arganda (M)		
Atalaya del Cañabate (CU)		
Chiva-Valencia (V)		
A-4 (Madrid-Sevilla/Jerez de la Frontera-Cádiz)		
Madrid (M)		
Casilla Dolores-Dos Barrios (TO)		
Ontigola-Ocaña (TO)		
Puerto Lápice (CR)		
Almuradiel-Lím. pr. Jaén (CR)		
Venta Cárdenas (CR)-Sta. Elena (J)		
San Fernando (CA)		
A-5 (Madrid-Badajoz-Frontera portuguesa)		
Alcorcón-Móstoles-Navalcarnero (M)		
Lím. pr. Madrid-Maqueda-Talavera Reina (TO)		
A-6 (Madrid-Collado Villalba/Adanero-A Coruña)		
Las Rozas-Villalba (M)		
Tordesillas (VA)		
Tordesillas-Mota del Marqués (VA)		
Lím. prov. Zamora-Bembibre (LE)		
Corgo (LU)		
Begonte (LU)		
Betanzos (C)		
A-7 (Algeciras-Tarragona)		
San Pedro (MA)		
Marbella (MA)		
Guadalmir (MA)		
Málaga-Ronda Oeste y Este (MA)		



CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Málaga-Ronda Oeste (MA)		
Aguadulce (AL)		
Almería (AL)		
Viator (AL)		
Lorca-Puerto Lumbreras (MU)		
Murcia (MU)		
Manises (V)		
A-8 (Bilbao-Avilés)		
Lím. frontera Francia-Lím. Vizcaya (SS)		
Irún (SS)		
San Sebastián/Donostia (SS)		
Lasarte-Oria-Ortzaika (SS)		
Zarautz (SS)		
Santurzi-El Haya (BI)		
Castro Urdiales-Guriezo (S)		
Laredo (S)		
Muros de Nalón (O)		
Muros de Nalón (O)		
A-11 (Tudela del Duero-Zamora)		
Toro (ZA)		
A-23 (Sagunto-Calamocha/Mozota-Zaragoza-Nuenc)		
Jérica (CS)		
Calamocha (TE)		
Zaragoza (Z)		
A-30 (Albacete-Cartagena)		
Murcia-Pto. Cadena (MU)		
Pto. Cadena-Cartagena (MU)		
Baños y Méndigo (MU)		
Cartagena (MU)		
A-31 (Atalaya de Cañavate-Alicante)		
Atalaya de Cañavate (CU)		
La Roda y Albacete (AB)		
A-42 (Madrid-Toledo)		
Getafe-Parla-Torrejón (M)		
Illescas-Toledo (TO)		
A-44 (Bailén-Izbor)		
Lím. prov. Jaén-El Chaparral (GR)		
A-45 (Aguilar de la Frontera-Málaga)		
Málaga-Casabermeja (MA)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-49 (Sevilla-Ayamonte)		
Bormujos (SE)		
Tomares (SE)		
A-52 (Benavente-Porriño)		
Benavente-Lím. provincia Ourense (za)		
Lím. prov. Zamora-lím. pr. Pontevedra (OU)		
O Porriño (PO)		
A-55 (Vigo-Tuy)		
Vigo (PO)		
A-62 (Burgos-Ciudad Rodrigo)		
Valladolid-Tordesillas (VA)		
Tordesillas (VA)		
Salamanca (SA)		
A-66 (Gijón-Sevilla)		
Benavente (ZA)		
A-67 (Santander-Corrale Buelna/Reinosa-Aguilar de Campoo)		
Molledo-Corrale de Buelna (S)		
A-70 (Elche-Alicante)		
Alicante (A)		
A-91 (Lím. prov. Almería-Puerto Lumbreras)		
Puerto Lumbreras-Lím. pr. Almería (MU)		
A-92-N (Guadix-Lím. prov. Murcia)		
Baza-Cúllar (GR)		
AP-1 (Burgos-Armiñón/Arrasate-Eibar)		
Eibar (SS)		
AP-2 (Zaragoza-El Vendrell/El Papiol-Molins de Rei)		
El Vendrell (T)		
Molins Rei-Barcelona-B-23 (B)		
AP-6 (Villalba-Adanero)		
El Espinar-San Rafael (SG)		
AP-7 (Jonquera-Puzol/Silla-Murcia/Torremolinos-Guadiaro)		
Maçanet Selva (GI)		
Granollers-S. Celoni-Hostalric (B)		
El Papiol (B)		
Martorell-Géldica (B)		
Vilafranca-Sta. Margarita (B)		
El Vendrell-Tarragona-L'Hospitalet (T)		
San Juan (A)		
AP-9 (A Coruña-Vigo/Ferrol)		
A Coruña (C)		

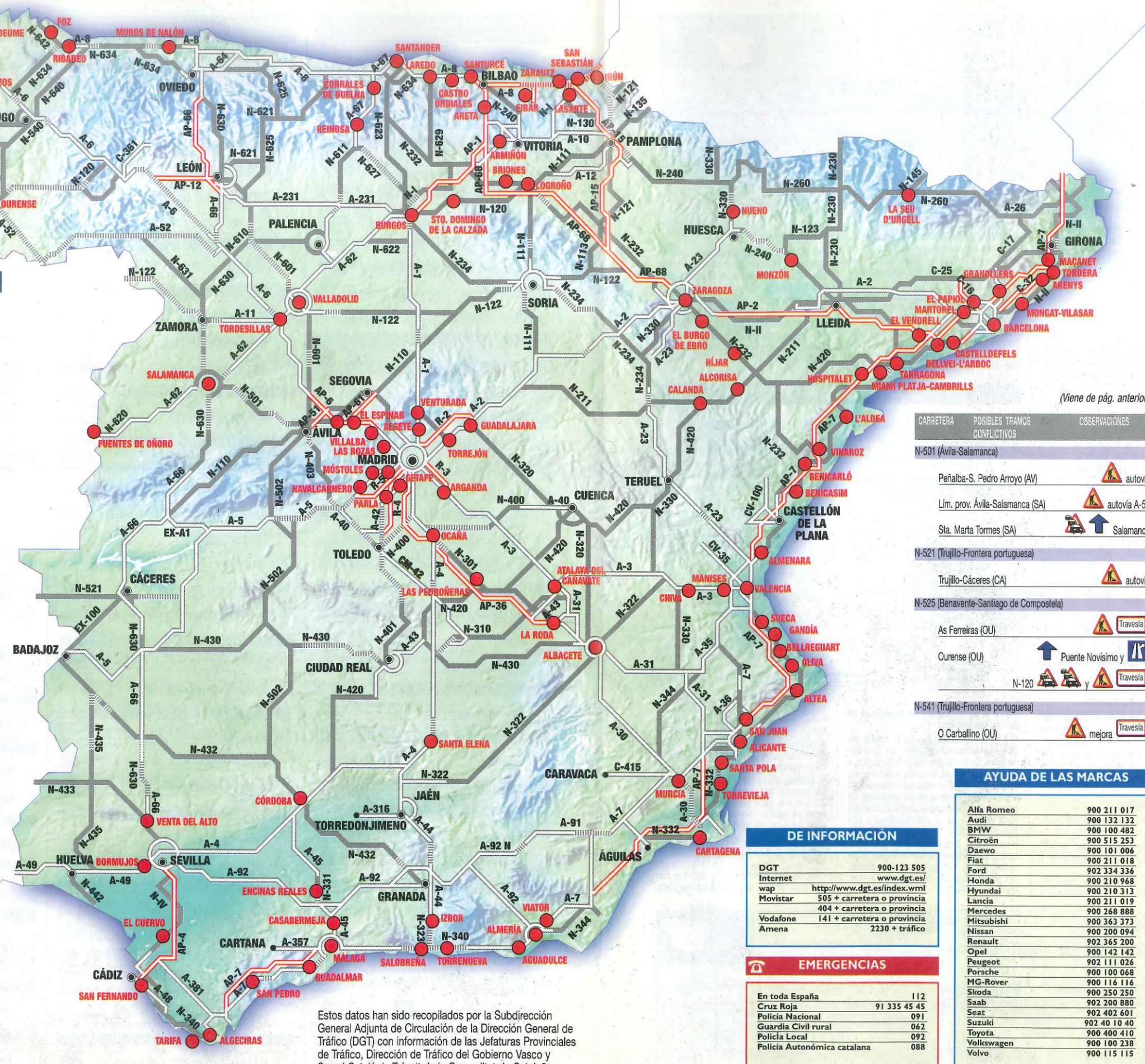
CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-68 (Bilbao-Zaragoza)		
Areta (VI)		
C-31 (Barcelona-El Vendrell)		
Cunit y Segur Calafell (T)		
Cubelles (T)		
Prat Llobregat-Castelldefels-C. Garraf (B)		
Viladecans (B)		
Montras-Palafrugell (GI)		
C-32 (El Vendrell-Palafols)		
San Boi-Castelldefels (B)		
Mongat-Vilassar-Arenys (B)		
N-I (Burgos-Irún)		
S. Tomé Puerto y Bocequillas (SG)		
Villafria-Rubena (BU)		
Armiñón (VI)		
Iruña de Oca (VI)		
Añorga-Lasarte-Acceso A-15 (SS)		
Irún (SS)		
N-II (Zaragoza-Fraga/Pto. Panadella-Sta. María del Camí)		
Arenys de Mar y Calella (B)		
Tordera (B)		
Sis-Aeropuerto Girona (GI)		
N-III (Madrid-Valencia)		
Lím. pr. Madrid-Honrubia (CU)		
N-IV (Madrid-Cádiz)		
Córdoba (CO)		
El Cuervo (SE)		
N-VI (Villalba-Adanero/Benavente-A Coruña)		
Villabrázaro (ZA)		
Carracedelo-Villadecanos (LE)		
N-111 (Medinaceli-Límite provincia Navarra)		
Almazán-Soria (SO)		
Soria-La Poveda de Soria (SO)		
La Poveda de Soria (SO)		
Albelda-Logroño (LO)		
Logroño (LO)		
N-120 (Logroño-Porriño/A-52)		
Nájera-Enlace A-12 (LO)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Hormilla (LO)		
Santo Domingo de la Calzada (LO)		
Castañares (BU)		
S. Nicolás del Real-Valverde Enrique (LE)		
Lím. prov. León-Ourense (OU)		
Ourense (OU)		
Ponteáreas (PO)		
N-121-A (Pamplona-Behovia)		
Ostiz (NA)-Behovia (SS)		
N-122 (Zaragoza-Portugal por Zamora)		
Soria-Villaciervitos (SO)		
Peñafiel-Tudela de Duero (VA)		
Zamora-frontera Portugal (ZA)		
N-145 (La Seo D'Urgell-Andorra)		
La Seu D'Urgell-Andorra (L)		
N-211 (Alcolea del Pinar-Fraga)		
Alcorisa y Calanda (TE)		
N-232 (Vinaroz-Santander)		
Hijar (TE)		
El Burgo de Ebro (Z)		
Pradejón (LO)		
Agoncillo-Logroño (LO)		
Briones y S. Vicente Sonsierra (LO)		
N-234 (Segorbe-Burgos)		
Calamocha (TE)		
Lím. prov. Zaragoza (SO)-Burgos (BU)		
N-240 (Tarragona-San Sebastián)		
Monzón (HU)		
Monzón-Huesca (HU)		
Monreal-S. Bartolomé (NA)		
N-301 (Ocaña-La Roda/Albacete-Cartagena)		
Ocaña-Lím. prov. Cuenca (TO)		
Las Pedroñeras (CU)		
N-310 (Manzanares-N-320)		
Manzanares-Argamasilla Alba (CR)		
N-323 (Izbor-Motril)		
Izbor-Salobreña (GR)		
Izbor-Vélez de Banaudalla (GR)		
Guadálfe-La Gorgoracha (GR)		
N-330 (Almansa-Puerto Somport/Frontera Francia)		
Puerto Monrepós (HU)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Nuenc (HU)		
N-331 (Córdoba-Antequera)		
Encinas Reales (CO)		
Encinas Reales-Lím. pr. Málaga (CO)		
N-332 (Sollana-Cartagena)		
Torreveja (A)		
Pilar Horadada-Guardamar Segura (A)		
El Altet-Santa Pola (A)		
Campello y Altea (A)		
Oliva, Bellreguart, Gandía y Sueca (V)		
N-340 (Cádiz-Barcelona)		
Tarifa y Algeciras (CA)		
La Herradura-Lím. prov. Almería (GR)		
Salobreña (GR)		
Motril (GR)		
Torrenueva (GR)		
Almería (AL)		
Lím. pr. Valencia-lím. pr. Tarragona (CS)		
Benicarló y Vinarós		
L'Aldea, Miami Platja y Cambrils (T)		
Cambrils y Salou (T)		
Almafulla y Comarruga (T)		
N-400 (Toledo-Cuenca)		
Belvei y L'Arboc (T)		
Vallirana y Cerbelló (B)		
N-403 (Toledo-Adanero)		
Toledo-lím. pr. Cuenca (TO)		
Toledo-Lím. prov. Madrid (TO)		
Tornadizos-Ávila (AV)		
N-420 (Córdoba-Tarragona por Cuenca)		
Argamasilla Calatrava-Poblete (CR)		
N-430 (Badajoz-Albacete)		
Puebla D. Rodrigo y Carrión (CR)		
N-432 (Badajoz-Granada)		
La Albuera y Sta. Marta B. (BA)		
Pinos Puente y Maracena (GR)		
N-435 (La Albuera (Badajoz)-San Juan del Puerto (Huelva))		
La Albuera y Barcarota (BA)		
N-443 (Puerto Real-Cádiz)		
Puerto Real (CA)		

LAS PEORES HORAS

Franja horaria	kilómetros de atasco
Miércoles santo	
15-16	199
16-17	170
17-18	194
18-19	310
19-20	317
20-21	316
21-22	135
Jueves santo	
10-11	115
11-12	173
12-13	338
13-14	334
14-15	209
15-16	115
17-18	123
18-19	145
19-20	123
Viernes santo	
12-13	178
13-14	184
14-15	109
Domingo de Resurrección	
12-13	205
13-14	362
14-15	322
15-16	323
16-17	246
17-18	203
18-19	260
19-20	297
20-21	302
21-22	261
22-23	144
Lunes de Pascua	
12-13	222
13-14	290
14-15	349
15-16	333
16-17	285
17-18	260
18-19	331
19-20	350
20-21	306
21-22	146



Estos datos han sido recopilados por la Subdirección General Adjunta de Circulación de la Dirección General de Tráfico (DGT) con información de las Jefaturas Provinciales de Tráfico, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya.

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-501 (Ávila-Salamanca)	Peñalba-S. Pedro Arroyo (AV)	autovía
	Lím. prov. Ávila-Salamanca (SA)	autovía A-50
	Sta. Marta Tormes (SA)	Salamanca
N-521 (Trujillo-Frontera portuguesa)	Trujillo-Cáceres (CA)	autovía
N-525 (Benavente-Santiago de Compostela)	As Ferreiras (OU)	Travesía
	Ourense (OU)	Puente Novísimo y Travesía
N-541 (Trujillo-Frontera portuguesa)	O Carballino (OU)	mejora Travesía

AYUDA DE LAS MARCAS

Alfa Romeo	900 211 017
Audi	900 132 132
BMW	900 100 482
Citroën	900 515 253
Daewo	900 101 006
Fiat	900 211 018
Ford	902 334 336
Honda	900 210 968
Hyundai	900 210 313
Lancia	900 211 019
Mercedes	900 268 888
Mitsubishi	900 363 373
Nissan	900 200 094
Renault	902 365 200
Opel	900 142 142
Peugeot	902 111 026
Porsche	900 100 068
MG-Rover	900 116 116
Skoda	900 250 250
Saab	902 200 880
Seat	902 402 601
Suzuki	902 40 10 40
Toyota	900 400 410
Volkswagen	900 100 238
Volvo	900 115 115

DE INFORMACIÓN

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

EMERGENCIAS

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

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-550 (A Coruña-Tuy)	Sigras (C)	A-6 (sent. Coruña)
	Milladoiro (C)	Travesía ↑ Santiago
	Padrón (C)	en especial Lunes Pascua
	Lím. pr. A Coruña-Pontevedra (PO)	
	Caldas de Reis (PO)	Travesía
N-601 (Adanero-León)	Lím. pr. Segovia-Olmedo (VA)	firme
	Valladolid-Mayorga (VA)	coloc. barreras
N-603 (San Rafael-Segovia)	San Rafael (SG)	AP-6
N-611 (Palencia-Santander)	Frómista-Puebla S. Vicente (PA)	A-67
	Reinosa-La Serna (S)	
N-620 (Tordesillas-Fuentes de Oñoro-Frontera portuguesa)	Ciudad Rodrigo-Fuentes de Oñoro (SA)	A-62
	Fuentes de Oñoro (SA)	frontera Portugal
N-623 (Burgos-Santander)	Burgos-Villatoro (BU)	Travesía
N-627 (San Martín de Ubierna-Aguilar de Campoo)	S. Martín Ubierna-Lím. pr. Palencia (BU)	firme
N-630 (Oviedo-Sevilla)	Villamanin y La Robla (LE)	
	Zamora y Cubo del Vino (ZA)	A-66
	Lím. prov. Zamora-Lím. prov. Cáceres (SA)	A-66
	Salamanca (SA)	A-66 y A-62
	Villar de Plasencia (CC)	A-66
	Lím. pr. Cáceres-lím. pr. Sevilla (HU)	desdobl. calzada
	Venta del Alto (SE)	A-66 N-433
N-632 (Llövio-Canero)	Muros de Nalón (O)	sentido Ribadesella
	Muros Nalón-Novellana (O)	caizada y construcc. A-8
N-634 (Bustio-Santiago)	Unquera-Llanes (O)	
	Barres (O)-Ribadeo (LU)	estrech. calzada
	Lím. pr. Asturias-Lourenzá (LU)	Ribadeo
N-640 (Barres-Villagarcía de Arousa)	Caldas Reis y Villagarcía Arousa (PO)	Travesía
N-642 (Vegadeo-Puerto San Ciprián)	As Eiras-Foz (LU)	
N-651 (Betanzos-El Ferrol)	Pontevedra (C)	Ferrol

