TRÁFICO y
Seguridad Vial
www.dgt.es/revista
Nº 189 ● Marzo-abril 2008

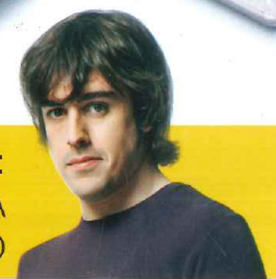
FUERZAS DE SEGURIDAD Y FISCALES, CONTRA LAS CARRERAS ILEGALES Y SU EXHIBICIÓN

LOCURAS POR INTERNET

HELENA PRIETO, FISCAL:

"ALGUNOS DELITOS DE TRÁFICO **TIENEN CONDENA** EN HORAS"

- **LOS PASOS DE PEATONES DEBEN MEJORAR**
- **MOTORISTAS: NUEVOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD**
- **LA TRAMITACIÓN DE MULTAS DE LOS RADARES, MUCHO MÁS RÁPIDA**



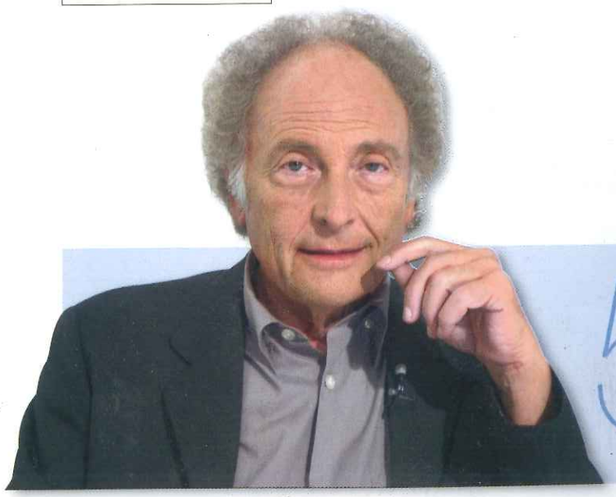
FERNANDO ALONSO: **10 REGLAS DE ORO** PARA CONDUCIR SEGURO

EN EL PRIMER TRIMESTRE Y LA SEMANA SANTA, **MENOS MUERTOS**

sumario

Secciones

Editorial	3
La Locura	4
El Maletero	5
Conducir Mejor	8
Mi Carril	11
SV Internacional	36
Tráfico del Motor	51
Banco de Pruebas	54
Noticias del Motor	56
La Entrevista	58
La Pluma	61
Salud Vial	62
Cartas	63
Vía de Servicio	66
Área del Descenso	67



12 **DOBLE DELITO**
En los últimos tiempos ha surgido la 'moda' de grabar ciertas 'locuras' realizadas en carretera y exhibirlas en Internet. La Guardia Civil trata de prevenir estas acciones, ya que no sólo es delito realizar estas 'exhibiciones' en la carretera, sino también mostrarlas en la red.

18 **HELENA PRIETO, FISCAL**
Helena Prieto es la fiscal adjunta de Seguridad Vial, en una entrevista excludiva concedida a esta revista, analiza sus cometido, los cambios que se avecinan y una mayor cooordinación para unificar criterios en las sentencias.

26 **AIRE A LA SEGURIDAD**
Una serie de mecanismos, basados en en el airbag, tratan de mejorar la seguridad de los motoristas. Desde motos con airbag a cazadoras que se inflan para evitar lesiones pasando por cascos con airbag y collarines protectores para el cuello.

33 **MULTAS AUTOMÁTICAS**
Se ha inaugurado el Centro de Tramitación de Denuncias Automatizadas, con sede en León, cuyo cometido es tramitar las multas por las infracciones recogidas por los radares instalados en carretera.

42 **ALTERNATIVAS REDONDAS**
¿Cuál es el mejor neumático para nuestro coche? ¿Hay marcas mejores y peores? ¿Cuándo conviene usar neumáticos de invierno? Todas las alternativas a uno de los elementos de seguridad más imprescindibles del vehículo.

51 **SEGUNDA MANO CON ACENTO**
Los inmigrantes han relanzado el mercado de la segunda mano en España. No obstante, un informe del RACE alerta del alto número de coches, en especial los más antiguos, con problemas de seguridad vendidos entre particulares.

58 **EDUARD PUNSET.**
Debutó 'tarde' como conductor, a los treinta años con un Seat "600", y desde entonces nunca ha sufrido un accidente porque *"he tenido suerte y no me han embestido"*. Se muestra firme defensor del carné por puntos: *"ya era hora a la luz de nuestro historial, comparado con los países en los que he vivido"*.

Portada: Dilirios

AÑO XXIV
Número 189
Marzo-abril 2008

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

Redactores-jefe:
Juan M. Menéndez –edición– *(jmmenendez@dgt.es)*
y J. Ignacio Rodríguez –información– *(jirodriguez@dgt.es)*
Confección: José Bélamo.
Redactores:
Mercedes López *(mlopez@dgt.es)* y
Marian García *(agruiz@dgt.es)*.
Fotografía:
Paul Alan Putnam y Lucía Rivas (colaboradores).
Secretaria de Redacción:
Ana Álvarez *(amalvarez@dgt.es)*
Colaboran en este número: Javier Álvarez, Arias, Juan C. González Luque, Charo Laiz, Quique y Ramón.
Infografía: Dlirios.
Colaboración especial: José María Calleja.
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, Susana Estévez, Federico C. Fernández, Anna Ferrer, Ramón Ledesma, Juan Jesús Martín, Candelaria Mederos, Juan M. Menéndez, Fernando Muñoz, Pere Navarro, Antoni Riu, José Ignacio Rodríguez y Jesús Soria.
Impresión y distribución: ALTAIR QUEBECOR. **Fotomecánica:** ESPACIO Y PUNTO.
Depósito legal: M-25.988-1985.
N.I.P.O.: 128-08-001-8. **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 primeros de junio

Edita:
GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DEL INTERIOR · DGT Dirección General de Tráfico

editorial

A los que no lo han entendido...

Algunos bárbaros, en coches, en motos, en quad… siguen empeñados en nadar contracorriente de la sociedad española, que está haciendo una decidida apuesta por reducir la siniestralidad en las carreteras españolas. Hay una muestra muy cercana: la pasada Semana Santa fallecieron muchas personas en accidentes de tráfico, 63, pero 40 menos que la anterior, donde se dejaron la vida 103. Era el único tramo en el que no se había conseguido 'arañar' muertos a las tragedias en los últimos años. Pues bien, unos poquitos siguen apostando por jugar a la ruleta rusa sobre el asfalto haciendo carreras en vías por donde transitan conductores normales que van a trabajar, a llevar a los niños a un partido, a visitar a unos familiares o amigos. Y esos 'amigos' de la muerte quizá no sepan que están poniendo en peligro la vida de todos los que circulan, quizá pensando que están en un circuito. Además, en el colmo de los colmos, se graban sus 'hazañas' y después las 'cuelgan' en la red para alardear de su irresponsabilidad, su desprecio por la vida propia y la de los demás.

Pues bien, se están haciendo todos los esfuerzos para que desde la DGT, la Guardia Civil, las policías locales y los fiscales de seguridad vial, si cabe con más ahínco que nunca, se persigan estas conductas, a quienes participan en las carreras, a quienes las organizan… incluso a quienes las 'cuelgan' en la red –que a veces son los mismos– para que lo puedan observar los internautas.

Es un paso más en la labor de erradicar de las carreteras a quienes no han entendido que las cosas han cambiado y que en España la mayoría de los conductores ha madurado, circulan a velocidades dentro de los límites, han bajado considerablemente el consumo de alcohol… Estamos ya en otro nivel: la mayoría de los conductores ha entendido que la entrada en vigor del Permiso por Puntos, la reforma del Código Penal, los mayores controles de alcoholemia, el comienzo de los controles en el consumo de drogas entre en los conductores, el plan para reducir la siniestralidad de las motos, la puesta en marcha del Centro de Tramitación de Denuncias Automatizadas, que posibilitará recibir las multa en solo unos días, la creación de la Fiscalía de Seguridad Vial, los juicios rápidos, que permitirán condenar en horas a ciertos infractores, la profusión de campañas divulgativas y un montón de medidas más persiguen únicamente seguir rebajando los dígitos de las tragedias de la carretera, muertos y heridos. Por eso también el presidente del Gobierno insistió en su investidura en que va a seguir apoyando iniciativas como la erradicación de puntos negros de las carreteras o las medidas para reducir la siniestralidad de las motos. Argumentos que han entendido todos, menos unos pocos.

Tráfico y Seguridad Vial

1

2

3

4

1 Al adelantar, lo primero es comprobar si es posible realizarlo; después, advertir la maniobra; y sólo después, adelantar. En la primera foto, el turismo gris se lanza a adelantar a otro turismo –que circula tras un camión dejando una buena distancia de seguridad– sin advertir que, por detrás, otro turismo ha comenzado ya la misma maniobra. Esto dará lugar a un momento sumamente peligroso (y por ello prohibido): un doble adelantamiento…

2 El segundo turismo (de color negro) marcha a gran velocidad, se coloca a la altura del gris, que ha iniciado el desplazamiento lateral para adelantar, lo que obliga a aquel a lanzarse hacia el arcén izquierdo, en una maniobra peligrosa. Mientras, el adelantado, que ha advertido el peligro, se desplaza hacia el arcén derecho para ayudar a los que están en apuros…

3 Sin darle casi tiempo, un segundo turismo de color negro se le echa encima y también por el arcén izquierdo adelanta al vehículo gris. Éste prosigue su adelantamiento al primer automóvil, que continúa por el arcén derecho. Es un momento de máximo peligro: cualquier movimiento, a un lado u otro de cualquier de los tres, puede provocar un choque funesto…

4 Finalmente, el segundo turismo de color negro adelanta al gris por el arcén, también al camión y prosigue una veloz carrera. Por suerte, ha pasado el peligro sin consecuencias, pero ninguno ha tenido la prudencia de abortar su adelantamiento y se han puesto en una situación de peligro absurda, por unos minutos que hayan podido 'ganar' con esa maniobra tan arriesgada.

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

Conducción temeraria y 6 puntos menos

La locura que vemos en la secuencia de este número es claramente una conducción manifiestamente temeraria por parte de los tres vehículos que participan en el adelantamiento (el turismo gris y los dos de color negro).
La sanción que se les impondría sería en su grado máximo, con multa de 450 € y un mes de suspensión del permiso de conducción.
Además, esta infracción llevaría aparejada la pérdida de 6 puntos en el permiso, según el núm. 4 del Anexo II de la Ley de Seguridad Vial.

ASÍ LO VI

Adelantó en zigzag a ocho coches... para parar en el siguiente semáforo

El 1 de enero, sobre las 17:30 horas, en la travesía de la N-I, con una limitación de 50 km/h, un coche deportivo me adelantó y, acto seguido y a gran velocidad, se puso a adelantar en zig-zag a ocho vehículos… A unos 800 metros se cerró un semáforo, tuvo que parar y allí nos reunimos todos. ¿Para qué tanto correr si después tienes que parar por los semáforos que existen en dicha travesía?
En primer lugar, gasto de carburante por lo que debió acelerar. Segundo, gasto de freno, para retener el vehículo hasta pararlo, porque estos 'niñatos' no saben retener el vehículo reduciendo a una velocidad más corta. Y, tercero, el riesgo de una colisión con algún otro vehículo. Ignoro si a estos tipos de conductores se les puede considerar personas. Yo los calificaría de subnormales. Cuando lo ví realizar dichas maniobras de adelantamientos, lo primero que se me pasó por la cabeza es que debería haber estado por allí algún agente de la DGT.–*Tomás Cieza Frías. Burgos.*

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.

Schumacher reedita el "si bebes, no conduzcas"

Michael Schumacher, siete veces Campeón de Fórmula-1, y Mika Hakkinen, bi-campeón de F-1, protagonizan sendas campañas contra del alcohol al volante para Bacardi y Diageo, respectivamente.

Mika Hakkinen, embajador internacional de la campaña de Diageo y Johnnie Walker bajo el eslogan **"Estrategia de equipo: el que conduce no bebe"**, señaló en Madrid que *"si no se controla bien el coche a causa del alcohol, las consecuencias pueden ser muy graves. No sólo para la persona que conduce, sino para muchos inocentes a los que se puede quitar la vida o cambiarla para siempre. Creo que puedo llevar este mensaje a todo el mundo y contribuir así a salvar muchas vidas"*.

Por su parte, Michael Schumacher protagoniza para Bacardi una campaña internacional bajo el eslogan **"No es bueno mezclar la bebida con el volante"** (drinking and driving don't mix). *"Cuando salgo a tomar algo, mi coche se queda en casa"*, dice Schumacher. Esta campaña se lanza en 40 países, en anuncios de entre 15 y 20 segundos para televisión, cine y medios online. La campaña incluye declaraciones como: *"Un consejo: Si sales esta noche, toma un taxi"*. *"Estoy entusiasmado con difundir el mensaje de que no es bueno mezclar la bebida con el volante. Es un tema muy importante para mí"*, dijo Michael Schumacher.

Conducir sin permiso, delito

La Dirección General de Tráfico ha enviado una carta a los 25.000 conductores denunciados el año pasado por circular sin permiso de conducir, avisándoles de que, a partir del 1 de mayo, es delito. El castigo, cárcel de 3 a 6 meses o multa de 12 a 24 meses y trabajos en beneficio de la comunidad de uno a tres meses. Se había aplicado una moratoria en la aplicación de la reforma del Código Penal en esta materia para dar la oportunidad a que este colectivo obtuviera el permiso de conducir.

RAMÓN

Galicia prohíbe el alcohol en las gasolineras

El Anteproyecto de Ley en Materia de Drogodependencias y trastornos adictivos que prepara la Consellería de Sanidade de Galicia –se espera que el Parlamento lo apruebe en junio– prohíbe vender y distribuir alcohol e, incluso, consumirlo en los locales de gasolineras y áreas de servicio. También prohíbe la publicidad de bebidas alcohólicas en transportes públicos, marquesinas y estaciones de autobuses y en televisión de 7 a 21 horas, así como el uso de personajes públicos asociados con los menores en la promoción de estas bebidas.

Lucía RIVAS

LA DGT, EN AULA. La Dirección General de Tráfico (DGT) estuvo presente, dentro del stand del Ministerio del Interior, en la XVI edición de AULA, el Salón Internacional del Estudiante y la Oferta Educativa, que se celebró en Madrid del 2 al 6 de abril. Este salón –en el que participan más de 300 empresas y al que acuden cerca de 130.000 visitantes– es un foro de información para estudiantes, padres, madres y educadores, de las novedades y tendencias en el mundo de la Educación.

Paul Alan PUTNAM

Cuéntame un cuento

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha convocado la primera edición del concurso "Cuéntame un cuento". El objetivo del mismo es potenciar la educación vial destinada al público infantil y puede participar cualquier persona con cuentos de una extensión máxima de 4 folios, dirigidos a un público de 3 a 14 años. Los trabajos se dirigirán a las jefaturas provinciales de tráfico o al Á rea de Educación y Divulgación (c/ Josefa Valcárcel, 28) antes del 15 de junio de 2008. Se otorgarán cinco premios de 1.000 €; uno de 1.500 y otro de 2.000 € para el ganador.

Ve a la moda: usa casco

La excusa de que "es un diseños muy feo" o "no me van con el vestido" ya no es válida para no utilizar casco en moto. Varias marcas emblemáticas de moda, como Moschino, Borsalino o Momo-Desing, han presentado sus propuestas en cascos para motoristas en colaboración con el fabricante Max Safety Fashion, en una colaboración que ha durado cinco años. Los precios oscilan entre 199 y 270 € y pronto se venderán en España. Modelos e información en: **http://www.newmax.it/**

La frase

"Mucha gente tiene miedo a volar. Yo no. Mi mayor pesadilla es morir en un accidente de circulación. Por eso nunca me he sentado al volante de un coche. Sólo en las películas..."

(Javier Bardem)

Tercer grado para "Farruquito"

Tras cumplir 14 meses de los 3 años de condena, el bailaor Juan Manuel Fernández Montoya, "Farruquito", disfruta del tercer grado penitenciario (pasa el día fuera de prisión y regresa sólo a dormir), a propuesta de la cárcel donde cumple condena. Su "buen comportamiento", evolución "positiva" y haber indemnizado a la viudad y padres de la víctima ha 'pesado' en la decisión.

EFE

"Farruquito" fue condenado en 2006 por atropellar y matar en 2003 a Benjamín Olalla, cuando conducía a más velocidad de la permitida, sin carné ni seguro.

Paul Alan PUTNAM

Razones para usar cinturón

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil controló 825.551 vehículos y denunció a 8.538 personas por no usar cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil del 11 al 24 de febrero durante la campaña de control y vigilancia de la Dirección General de Tráfico. Bajo el eslogan "Hay muchas razones para ponerse el cinturón. Elige la tuya y hazlo", la campaña detectó 6.738 conductores, 1.536 pasajeros y 264 menores de 12 años sin sistemas de retención obligatorios, datos similares a los de la anterior campaña (1,03%).

El uso de cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados correctamente abrochados es obligatorio (Ley de Seguridad Vial) para el conductor y pasajeros, en vías urbanas e interurbanas. Incumplir la norma es una infracción grave, se sanciona con multa de 150 € y, además, conlleva la pérdida de tres puntos.

VEHÍCULOS CONTROLADOS	
Turismos	673.732
Taxis	18.459
Autobuses	15.109
Veh. mercancías	118.251
Total	825.551

DENUNCIAS	
A conductores	6.738
A pasajeros asientos delanteros	1.027
A pasajeros asientos traseros	509
Sistemas retención infantil (S.R.I.)	264
Total denuncias	8.538

El segundo, no contaminarás

El Osservatore Romano, periódico oficial de la Santa Sede, publicó en marzo la lista de los nuevos pecados capitales. Lujuria, ira, avaricia, gula, pereza, envidia y soberbia, los siete tradicionales que enumeró el papa Gregorio I, se ven acompañados de los nuevos pecados sociales. Entre los nuevos siete pecados capitales figura contaminar (*"se debe trabajar para conservar la Naturaleza"*) y también utilizar drogas. Así que ya se sabe: si no quiere cometer pecado grave, deje el coche aparcado o compre uno que no contamine...

Diirios

NUEVA JEFATURA EN MÁLAGA. Pere Navarro, director general de Tráfico, y Francisco de la Torre, alcalde de Málaga, inauguraron el 31 de marzo la nueva jefatura provincial de Tráfico en Málaga. Esta, que triplica la extensión de la anterior, realizará 4.500 expedientes al día (400.000 trámites administrativos al año) y atenderá a 120.000 personas al año. Además, se inauguró un monumento en recuerdo a las víctimas del tráfico en el vestíbulo y se guardaron dos minutos de silencio en su memoria.

Vía Verde de Benicàssim a Oropesa

En 8 meses se inaugurará la nueva Vía Verde de Benicàssim a Oropesa (6 km), para lo que se acondicionará la plataforma ferroviaria para uso de peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida. La Vía conectará el futuro bulevar y la ruta cicloturista (15 km) en ejecución en Benicàssim, y conectará los itinerarios ciclistas entre Castellón y El Grau por el litoral hasta Torreblanca, interrumpidos por el abrupto relieve costero entre Benicàssim y Oropesa.

Más información en **http://www.viasverdes.com**

100.000 semáforos más seguros

El Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) renovará en 2008 el 30% del parque español de semáforos (300.000) por otros de diodos Led, más eficientes (ahorran un 80% del consumo eléctrico) y que incrementan la seguridad del tráfico por su fiabilidad, durabilidad y mejor iluminación. IDAE ha recibido 584 solicitudes de ayuntamientos para sustituir 100.000 semáforos –lo que duplica la previsión–, por lo que ha ampliado el presupuesto a 37 millones de €, con los que suministrará las ópticas LED, mientras los ayuntamientos realizarán la sustitución y montaje.

España ahorrará cada año, entre 2008 y 2011, 90.000 MWh de electricidad (el consumo de 22.000 hogares), reducirá la demanda de petróleo en 20.462 Tm/año y no emitirá 58.000 Tm/año de CO_2. En España los semáforos consumen 350 Gwh/año de energía (el consumo de 150.000 hogares), debido a que funcionan de forma permanente y a que el 85% está equipado con lámparas incandescentes o halógenas.

...y en Barcelona, semáforos wi-fi

El Ayuntamiento de Barcelona sustituirá, entre 2009 y 2011, 10.000 de sus 33.700 semáforos por otros con tecnología wi-fi, para su conexión con el Centro de Control de Tráfico, con un coste de 40 millones de euros. Para ello, ha convocado un concurso internacional de ideas que determinará la forma de la carcasa que acoge las luces del semáforo.

Diirios

Los humos diésel dañan el cerebro

Se sabía que las partículas de los motores diésel podían producir cáncer y que aceleran los procesos alérgicos. Pero la Universidad de Zuyd (Holanda) ha descubierto que también pueden dañar la corteza cerebral, alterar los procesos de información del cerebro y la toma de decisiones, incluso tiempo después de dejar de respirar el aire contaminado.

Test en lengua de signos

Etrasa y Multisignes han publicado un DVD con 55 test en lengua de signos para que las personas sordas puedan, de manera fácil, obtener el permiso de conducir B. Cada pregunta y todas las opciones de respuesta van acompañadas de un vídeo con traducción a este lenguaje.

Mouxo: noches seguras para jóvenes

Desde la Operación Salida de Semana Santa hasta principios del verano, la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico P(A)T Galicia y el Grupo de Trabajo Voluntario de Educación para la seguridad Vial del Ayuntamiento de Ourense ponen en marcha la segunda fase del proyecto Mouxo (Búho), para disminuir los accidentes de tráfico y sus consecuencias. Entre sus objetivos figuran educar, concienciar y prevenir en materia de seguridad vial y civismo, disminuir la tasa de mortalidad, de accidentes y su gravedad, concienciar del peligro de conducir cuando se bebe, intentar que la noche del sábado no finalice en accidente para que el joven vuelva a casa sin riesgos, y reducir la siniestralidad vial, en especial las noches del fin de semana.

Escáner Accidentalidad

Febrero - marzo 2008

	2007	2008	Dif 08/07 %
Accidentes Mortales en carretera Fb/ Mz	378	301	– 20,37%
Víctimas Mortales (24 horas) Fb/ Mz	421	332	– 21,14%

200 300 400

Por tipo de vehículos implicados*

Nº vehículos* TOTAL 483
Nº muertos* TOTAL 304

*en accid. mortales en carretera	Nº	%
Turismos	305	63,15
	198	65,13
Furgonetas	37	7,66
	26	8,55
Vehículo articulado	30	6,21
	5	1,64
Motocicleta	44	9,11
	43	14,14
Ciclomotor	11	2,28
	11	3,62
Otros	56	11,59
	21	6,91

Accidentes mortales por tipo de vía

Nº accidentes TOTAL 301
Nº muertos TOTAL 332

Autop. libre	Autop. peaje	Autovía	Carret. convenc.	Otros
14 (4,65%)	4 (1,33%)	55 (18,27%)	213 (70,76%)	15 (4,98%)
14 (4,22%)	4 (1,20%)	61 (18,37%)	238 (71,69%)	15 (4,52%)

Nº accident.		Por tipo de accidente	Nº muertos	
121	40,20%	Colisiones	144	43,37%
134	44,52%	Salidas de la vía	134	40,36%
29	9,63%	Atropello peatón	29	8,73%
17	5,65%	Otros	25	7,53%

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

Cien años de UECA

La Unión Española de Conductores de Automóviles celebra en 2008 su centenario. Para comenmorarlo ha editado un libro que recoge las vivencias de la entidad y los conductores. UECA nace en 1908, cuando 70 chóferes constituyen una sociedad de socorros mutuos para resolver sus problemas y necesidades: asistencia sanitaria, jurídica, penal, administrativa, subsidios por retirada de permiso, enfermedad...) ¡Felicidades!

Alonso protagoniza una campaña de seguridad vial

Con Fernando Alonso como protagonista, la entidad financiera Cajastur, con la colaboración de la DGT, ha puesto en marcha una campaña de concienciación sobre la importancia de la seguridad y la prudencia en la carretera. A través de diez consejos recogidos en un decálogo, Alonso realiza unas recomendaciones básicas para incrementar la seguridad al volante.

CONSEJOS DE NUESTRO MEJOR CONDUCTOR

Mercedes LÓPEZ

Fernando Alonso es el protagonista absoluto de la campaña de seguridad vial impulsada por la entidad financiera Cajastur con la colaboración de la Dirección General de Tráfico (DGT), cuya pretensión es concienciar a la sociedad sobre la importancia de la seguridad y la prudencia en la carretera. Durante su presentación, el bicampeón del mundo de Fórmula-1 afirmó que *"hay que educar y concienciar a los ciudadanos sobre algo que se lleva tantas vidas y entre todos poner freno a las muertes en carretera"*. Por eso, explicó que participa en esta campaña, *"para que a la gente a la que pueda ayudar, o a los niños que me vean y me sigan, les sirva, y para que dentro de unos años no tengamos ningún accidente y la nueva generación de un paso adelante"*.

La campaña se basa en la difusión de un decálogo de consejos en los que Alonso se dirige a los conductores, de forma directa y coloquial, realizando diez recomendaciones básicas a tener en cuenta en la carretera, como usar el cinturón o el casco, adecuar la conducción a las circunstancias de la vía, revisar el coche antes de salir de viaje, no beber una gota de alcohol o respetar el límite de velocidad.

Nuestro piloto recalca que este decálogo de consejos se puede unir a la Fórmula-1. *"En un monoplaza* –señala– *hay seis cinturones; por eso me parece raro que la gente no se quiera poner el cinturón cuando salva vidas"*. Además, explica que él sufrió un grave accidente en el Gran Premio de Brasil de 2003 y que gracias a un collarín que se llama 'HANS' salvó la vida. *"Su función podría asemejarse a la del reposacabezas de los coches normales"* afirma el campeón.

ONCE CARTELES. Durante diez meses, se distribuirán once carteles con la imagen del piloto español, uno por cada punto del decálogo y uno a modo de resumen, que se irán publicando de forma periódica y sucesiva. Cada uno de ellos se publicará durante quince días. Aparecerán en Prensa y revistas especializadas, así como en carteles y folletos que se distribuirán en todas las sucursales de la entidad financiera asturiana, autoescuelas y en las jefaturas de Tráfico.

Además, los consejos de Fernando Alonso serán difundidos por 'cuñas' de radio y a través de una página web específica con toda la información sobre esta iniciativa. ◆

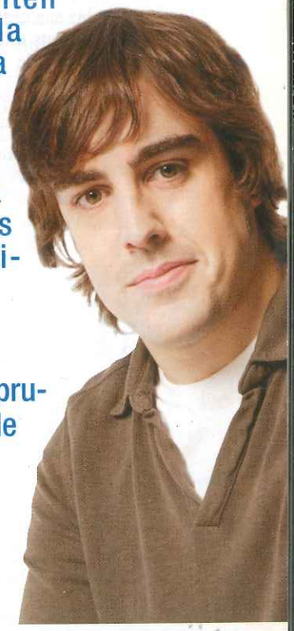
www.decalogocajastur.com

"EN CARRERA LLEVO SEIS CINTURONES. POR ESO ME PARECE RARO QUE LA GENTE NO SE PONGA UNO CUANDO SALVA VIDAS "

(FERNANDO ALONSO)

DECÁLOGO DE CAMPEÓN

1. Usa el cinturón en todos los asientos.
2. Ponte el casco y abróchatelo bien.
3. Adecúa tu conducción a las condiciones de la vía.
4. Ten en cuenta el estado del coche y revísalo antes de un viaje.
5. Si estás cansado o tienes sueño, párate un rato y descansa.
6. Olvídate de hablar por el móvil mientras conduces.
7. Al volante, ni una gota de alcohol.
8. Mantén siempre la distancia de seguridad.
9. Respeta los límites de velocidad.
10. Una actitud imprudente puede costarte la vida.



PONLE FRENO

El Grupo Antena 3 pone en marcha una campaña en todos sus medios

COMPROMISO CON LA SEGURIDAD VIAL

Desde los informativos a las series de ficción, con el apoyo de 'spots' televisivos y cuñas radiofónicas, el Grupo Antena 3 ha puesto en marcha una serie de acciones cuyo objetivo es luchar contra la siniestralidad de nuestras carreteras.

Mercedes LÓPEZ
Fotos: Antena 3

No se trata de una campaña, sino de un compromiso cuyo objetivo es salvar vidas". Esta es la filosofía, en palabras de su consejero delegado, Mauricio Carlotti, de las acciones que el grupo de comunicación Antena 3 (A-3 Televisión, Onda Cero, Europa FM, Neox y Nova y A-3 Multimedia) ha iniciado bajo el lema "Ponle freno".

Se trabajará en todos los frentes y están implicadas sus caras más conocidas, desde Matías Prats a Carlos Herrera. En los informativos de A-3 y en 'Espejo Público' se incluye una sección centrada en la formación y la investigación de temas de seguridad vial. Además, Roberto Brasero, en su espacio 'El Ti3mpo', ofrece cada jueves, de cara al fin de semana, un consejo que aúna la meteorología y el tráfico. Pero también, la series de ficción como 'El Internado', 'Los hombres de Paco', 'El Síndrome de Ulises' o 'La Familia Mata' cuentan con tramas relacionadas con la seguridad al volante. Por su parte,'La ruleta de la suerte', emite cada tres meses un programa especial dedicado íntegramente al tema.

El mismo esquema se sigue en Onda cero y Europa FM. El director de estas emisoras, Javier González Ferrari, resalta la importancia de esta última porque *"la escucha un público joven"* y de incidencia de la radio en general, porque '*está muy unida al coche*'.

'SPOTS' Y CUÑAS. Asimismo, se están emitiendo 'spots' televisivos y cuñas de radio centrados en tres ejes fundamentales: las distracciones, las infracciones y la protesta, con la que se busca implicar al ciudadano, facilitándole la posibilidad no sólo de informar, sino también de quejarse o denunciar actitudes o situaciones peligrosas. Igualmente, se han creado los Premios 'Ponle freno', que reconocerán a personas, entidades y organismos públicos que hayan colaborado activamente en la mejora de la seguridad vial de nuestro país.

Para todo ello, cuentan con el asesoramiento de expertos en biomecánica, sociología, movilidad, tráfico en carreteras, conducción eficiente, fabricantes… bajo la coordinación del campeón del mundo de rallies, Carlos Sainz. ◆

www.ponlefreno.com

TAMBIÉN EN LA CALLE

Más de la mitad de los conductores son favorables a reducir la actual tasa de alcoholemia y a incrementar los límites de velocidad en las autopistas, según la encuesta realizada dentro de la primera acción especial que se puso en marcha durante la pasada 'Operación Salida' de Semana Santa. Y es que durante las grandes operaciones de tráfico (Semana Santa, Navidad, Puentes, vacaciones), además de reforzar los contenidos en los informativos de A-3 Noticias, Espejo Público, Herrera en la Onda o La Brújula, se llevarán a cabo lo que se denomina acciones 'fuera de pantalla'. En las gasolineras se intalarán carpas en las que, además de informar y aconsejar a los conductores de cara a una conducción responsable, se realizarán encuestas para conocer su opinión sobre normativa, comportamientos al volante...

➤ *Matias Prats, Roberto Brasero, Ulises o los Hombres de Paco, todos participarán.*

LADRONES. Cada año se roban alrededor de 175.000 coches. Los dueños de la ajeno no parecen tener serios obstáculos ni con las nuevas tecnologías. El mercado ofrece ahora todo tipo de sistemas de seguridad para los automovilistas, pero no es una buena noticia para los fabricantes, que, después de tanta investigación en sistemas anti-robo, los 'chorizos' sigan llevándose demasiados coches y que la clásica cadena continúe siendo uno de los sistemas más seguros. Ojito, pues, que los 'chorizos' suelen ir por delante...

CAMBIO CLIMÁTICO. El Impuesto de Matriculación, que prima ahora a los coches menos contaminantes, parece que empieza a dar resultados. Las últimas estadísticas del sector de la automoción retratan un panorama de una bajada en la compra de coches, sí, pero especialmente en los coches más contaminantes: los grandes monovolúmenes y los todo-terreno. Por el contrario, bajan, pero mucho menos, los menos contaminantes. ¿Es el cambio de una tendencia? Sea por concienciación o por el factor precio, es una buena noticia para el cambio climático.

MARCAS SENSIBLES. Mi aplauso para las marcas que se implican en el problema de la seguridad vial. Una, Cajastur, que ha iniciado una campaña, con Fernando Alonso como protagonista, para que el grandísimo piloto español nos aconseje buenas prácticas en la carretera. Dos, Antena 3 y sus estrellas, que darán buenos mensajes durante el año... Tres, Diageo, del mundo del alcohol, pone en marcha otra denominada "Una noche para recordar ¿o para olvidar?" El consumo responsable... o el irresponsable.

Lady Di: Un complot llamado accidente de tráfico

Mi agradecimiento, de verdad, a los lectores que me han enviado correos criticando mis 'excesos'. A algunos no les ha gustado que llamara 'animales', en la revista anterior, a quienes hacen barbaridades en la carretera, como las carreras alocadas, grabarlas, 'colgarlas' en la red... Agradezco también el apoyo de los lectores al mismo artículo, que, dicho sea de paso, han sido bastantes más. Algunos hasta dicen que me he quedado corto. No sé. Sí deben tener claro algo: no quería ofender a nadie. Ni a los animales. Pero nunca me han gustado ni un pelo los que no respetan a nadie, los que se saltan a la torera todo, los que van por ahí 'atropellando' a los demás, las injusticias... ¿Y qué mayor injusticia que llevarse a alguien por delante por el absurdo capricho de pisar a fondo el acelerador en una mañana de diversión, por la irresponsabilidad de ponerse al volante lejos del 0´0? Recuerdo la tragedia de Vigo...

JESÚS SORIA
DIRECTOR

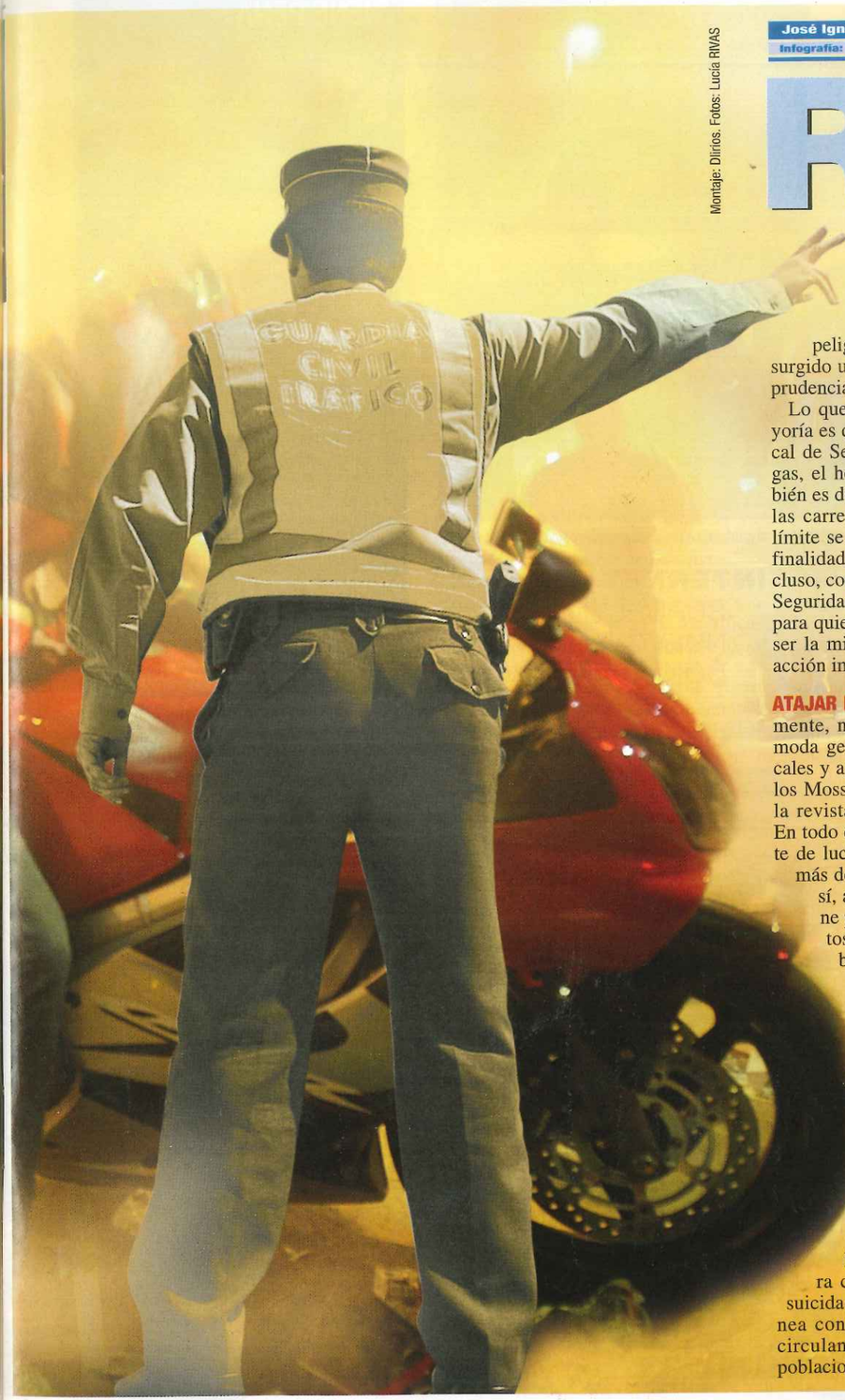
QUIZÁ ALGUIEN TOME NOTA DE QUE A ALTA VELOCIDAD, CON ALCOHOL Y SIN CINTURÓN, NI EL MEJOR COCHE, CON 200 ESTRELLAS EURONCAP, TE SALVA DE UNA MUERTE ANUNCIADA

En los tiempos que corren, con todo tipo de información e investigaciones, no deja de ser también una animalada –con perdón– ponerse al volante bebido, incluso ir de pasajero sin cinturón. Pues bien, la sentencia del caso Lady Di, ha dicho que no hubo 'fantasmas', complot, 'películas' de espías ni nada parecido en la muerte de Diana de Gales, su pareja, Dodi Al Fayed, y su conductor: éste triplicaba la tasa de alcohol permitida y ellos no llevaban cinturón de seguridad. Y circulaban a alta velocidad. "*Homicidio involuntario por negligencia grave*", dice la sentencia. Junto a tanto despropósito, la guinda la pusieron los 'paparazzi' con una persecución salvaje que no justifica la huida alocada hacia la nada, hacia la muerte de una de las mujeres más mediáticas del mundo. Podríamos aquí citar las palabras de Isabel Allende cuando dijo que "*el que busca la verdad, corre el riesgo de encontrarla*". Y aquí la verdad es la que es. Por mucho que les pese a los guionistas de una segunda versión de "Sexo, Mentiras y Cintas de Vídeo". Quizá alguien tome definitivamente nota de que la alta velocidad, y más con alcohol y falta de cinturones, no te salva de una muerte anunciada ni en el mejor coche del mundo. Es segura. La física tiene sus límites. Ni en un vehículo con 200 estrellas EuroNCAP. Ni aunque sus ocupantes estén forrados o sean habituales del papel 'cuché'. ◆

Agentes y Fiscales se enfrentan a la moda de exhibir locuras de tráfico en Internet

CUANDO "COLGAR" VÍDEOS ES DELITO

Especialistas de la Guardia Civil de Tráfico y Mossos d'Esquadra han puesto a disposición judicial a varios conductores que realizaban carreras ilegales o exhibiciones temerarias, con un nexo común: una grabación que puso a la policía sobre la pista. Fiscales y fuerzas y cuerpos de seguridad luchan para evitar que se extienda la moda de exhibir locuras de tráfico en Internet porque, 'colgar' las imágenes, también es delito.



Montaje: Diirios. Fotos: Lucía RIVAS

José Ignacio RODRÍGUEZ
Infografía: Diirios

Realizar carreras en vías abiertas al tráfico o circular de forma imprudente y temeraria, creando además peligro a otros conductores, está tipificado como delito, con penas que pueden alcanzar los cinco años de cárcel.

Aunque la presencia de estos temerarios en la carretera constituye en sí un serio peligro, en los últimos tiempos ha surgido una nueva moda: grabar las imprudencias y 'colgarlas' en Internet.

Lo que probablemente ignora la mayoría es que, como ha asegurado el Fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, el hecho de subirlas a la red también es delito, ya que, en muchos casos, las carreras, trompos y conducción al límite se realizan, precisamente, con la finalidad de exhibirlas en Internet. Incluso, como afirma la Fiscal Adjunta de Seguridad Vial, Helena Prieto, la pena para quien 'cuelga' las imágenes puede ser la misma que para quien realizó la acción imprudente.

ATAJAR EL MAL EJEMPLO. Afortunadamente, no se puede decir que sea una moda generalizada. Así lo afirman fiscales y agentes de la Guardia Civil y de los Mossos d'Esquadra consultados por la revista "Tráfico y Seguridad Vial". En todo caso, se trata de un nuevo frente de lucha en el que se persigue, además de impedir la acción delictiva en sí, atajar el mal ejemplo que supone para otros conductores dispuestos a emular y superar esas exhibiciones.

Uno de los últimos casos difundidos en los medios de comunicación es el de los motoristas de León. Especialistas de la Guardia Civil de Tráfico identificaron a los participantes en una carrera ilegal, después de que un ciudadano les pusiera sobre la pista haciéndoles llegar un DVD con la grabación, donde se aprecian velocidades de hasta 300 km/h por una carretera convencional, adelantamientos suicidas en curvas e invadiendo la línea continua... Y todo ello mientras circulan otros vehículos o atraviesan poblaciones.

➤ *Los autores de estas imprudencias, que grabaron con una cámara, se encuentran a disposición judicial.*

Lo cierto es que las nuevas tecnologías han propiciado un nuevo escenario, Internet, donde algunos 'descerebrados' –en palabras de un agente– exhiben sus locuras, 'colgando' en la red las imágenes de trompos, frenadas, carreras y todo tipo de burradas y alardes de temeridad. Aunque ha cundido una cierta alarma social, Sergi Pla, jefe de la división de Tráfico de la Generalitat de Cataluña, hace un llamamiento a la tranquilidad: "*No hay tantos casos y se trata más de la novedad mediática que de una incidencia preocupante*".

De entrada, tras poner a disposición judicial al conductor de un quad al que le habían grabado y habían 'colgado' la hazaña en la red, han habilitado conexiones a Internet para poder rastrear mejor este tipo de delitos y "*evitar el efecto mimético que pueda producir en los que ven estos vídeos*".

Según Xavier Carabasa, inspector jefe del área regional Norte de Tráfico de los Mossos d'Esquadra, la denuncia partió de la Asociación Nacional de Usuarios del Quad, al considerar que el vídeo 'colgado' en YouTube atentaba contra sus intereses.

INTERNET HA SUPUESTO UN NUEVO ESCENARIO DONDE ALGUNOS EXHIBEN SUS LOCURAS, SIN SABER QUE ESO TAMBIÉN ES DELITO

'COLGAR' VÍDEOS TIENE PENA

'Colgar' vídeos en Internet, en los que se exhibe una conducción temeraria, es delito y podrá imputarse a quien lo haga como coautor, cooperador necesario o cómplice. Lo habitual es hacerlo como coautor o cooperador necesario, con las mismas penas aplicables a quienes realizan la conducción temeraria (art. 380) si se demuestra que lo hicieron con la finalidad de exhibirla en Internet: de 6 meses a 2 años de prisión y privación del permiso de 1 a 6 años.

Si se considerase cómplice al que 'cuelga' el vídeo, se aplicaría la pena inferior en grado para el delito de que se trate (conducción temeraria o suicida). La pena inferior en el primer caso es de 3 a 6 meses de prisión y privación del permiso de 6 meses a 1 año. En el caso de conducción suicida, con concreto peligro (art. 381.1), la pena inferior es de 1 a 2 años de prisión, multa de 6 a 12 meses y privación del permiso de 3 a 6 años. Si en la conducción suicida es sin concreto peligro (art. 381.2), la pena será de 6 meses a 1 año de prisión, multa de 3 a 6 meses y privación del permiso de 3 a 6 años.

EL TESTIGO. Según Carabasa, en las imágenes aparecían matrículas y algunas caras y fue muy sencillo identificarlos. Uno de los testigos, el que grababa, afirmó que "*...no recuerda el día concreto, aunque era domingo, que son amigos, que hacía tiempo que hacían salidas en quad, que normalmente iban por pistas en el campo, pero que aquel día lo hacían por carretera, que normalmente utilizaban tres vehículos, una motocicleta y dos quads...*" y explicaba cómo fue todo y confirmó que "*J. M. era el conductor que se visualizaba en el vídeo y que lo habían grabado para colgarlo en Internet...*"

Actualmente los Mossos investigan otros tres casos, dos de los cuales son motoristas a los que ya se ha identificado, y se están reuniendo pruebas para llevarlos ante el juez. La forma de actuación en este caso es, para la Fiscal Adjunta de Seguridad Vial, un ejemplo a seguir. En cuanto al papel de la Fiscalía, cuando se tiene conocimiento de un hecho constitutivo de delito puede presentar directamente una denuncia y abrir diligencias de investigación o, simplemente, encargar a los cuerpos policiales que lo investiguen y presenten el atestado.

A raíz del accidente de Vigo, en el que un matrimonio perdió la vida a causa del 'pique' entre dos conductores, el Fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, anunció que se iban a investigar los hechos para la posible apertura de diligencias de investigación.

➤ *Un equipo de la Guardia Civil en el momento de recoger datos para redactar el atestado del accidente de Vigo.*

MUERTE EN VIGO

El pasado mes de enero, un matrimonio perdió trágicamente la vida cuando su coche fue embestido en las calles de Vigo (Pontevedra) por un potente vehículo que, supuestamente, participaba en una carrera ilegal. Fue el detonante que centró la atención de la Fiscalía de Seguridad Vial sobre este tipo de prácticas que, además, suelen grabarse y 'colgarse' en Internet. Según algunos testigos, los conductores de dos potentes vehículos iban a gran velocidad, circulando en paralelo durante varios cientos de metros, hasta que encontraron un coche aparcado en doble fila que les obligó a realizar una brusca maniobra e invadir el carril contrario, produciéndose un brutal impacto contra el coche el que viajaba el matrimonio. Los dos jóvenes que participaban en la supuesta carrera fueron puestos a disposición judicial.

ASÍ SE ABORTA UNA CARRERA

La Guardia Civil realiza una labor de información reservada en determinados sectores para detectar la convocatoria de carreras ilegales, muchas de las cuales se efectúan por internet.

1 Vigilancia con vehículos camuflados para verificar la información sobre la celebración de una carrera. Si se confirma, se activa un operativo especial.

2 Operativo especial. Se activan los servicios de radar, alcoholemia, patrullas en moto y coche (camuflados y uniformados), y se requiere la presencia discreta de guardias de paisano y el apoyo de helicópteros de la DGT.

3 Bloqueo de salidas. Si la carrera se está efectuando, se bloquean las posibles entradas y salidas y se identifica a los autores.

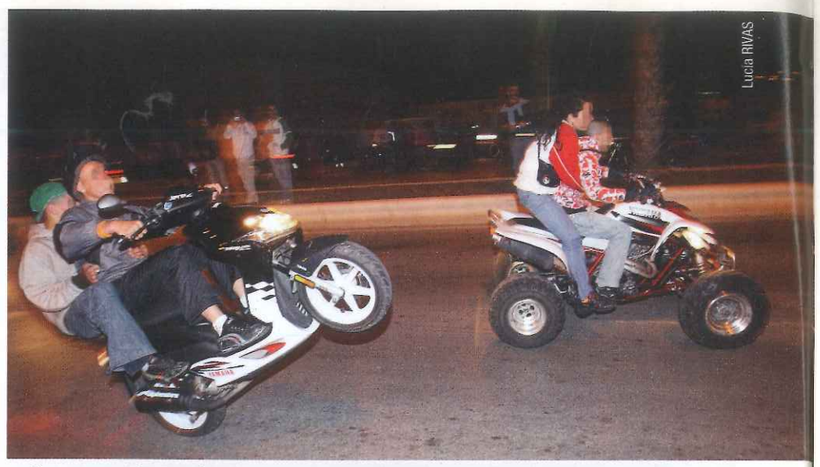
Pruebas
Se exponen las pruebas a la Fiscalía de Seguridad Vial para concretar la forma de proceder ante el juzgado.

Fuente: Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

LO PRIMERO, EVITAR EL DELITO

Cecilia Acebal, Fiscal coordinador de Las Palmas, lucha contra las carreras ilegales que se vienen celebrando clandestinamente en una serie de circuitos itinerantes en Las Palmas. Suelen tener lugar los viernes, se convocan por Internet y SMS, y acuden cientos de personas. Generalmente, la policía acude por denuncias de los vecinos, pero, según la fiscal, los organizadores cuentan con motoristas que patrullan por las inmediaciones y dan el aviso. Tampoco pueden instalar radares o cámaras para controlar la velocidad y registrar las matrículas, porque disponen de dispositivos electrónicos que los detectan.

Y hay otro problema, según la fiscal: "*Si la policía se infiltra entre los presentes o trata de grabar y permite que se celebre la carrera, existe el riesgo de que ocurra un accidente y el deber primero es evitar que se produzca el delito, salvaguardar la seguridad ciudadana*". Y lo cierto es que hay mucha gente que se concentra en los arcenes y existe un peligro real de atropello. La policía sigue investigando para estrechar el cerco.



Lucía RIVAS

➤ *Algunos espectadores están grabando los 'caballitos'. 'Colgarlo' en Internet constituiría también delito.*

RASTREAR INTERNET PARA LLEGAR HASTA QUIEN HA 'COLGADO' UN VÍDEO ES SENCILLO Y NINGÚN DESAPRENSIVO ESTÁ A SALVO

Sin embargo, se optó por dejar que los cuerpos policiales continuaran los trabajos de investigación que ya estaban realizando para presentar los atestados en los juzgados de guardia. Aun así, los fiscales podrían asumir el protagonismo en determinados casos, por ejemplo cuando se requiera una investigación global debido a que se trate de situación generalizada.

Lo que sí es cierto, asegura Helena Prieto, es que, a raíz de las declaraciones del Fiscal, las policías han acentuado su interés por este tipo de delitos. Sin embargo, en el caso de carreras ilegales, que a veces también se graban, lo único que puede hacer la policía es evitar con su presencia, que se celebren las carreras.

¿Podrían infiltrarse los agentes en las carreras para pillar a conductores y organizadores con las manos en la masa? En nuestro Derecho sólo se prevé esa posibilidad en el tráfico de drogas, permitir que se empiece a cometer el delito para conseguir pruebas contra una organización entera. En una carrera ilegal, ¿quién estaría dispuesto a asumir el riesgo de que se produjeran víctimas?

De hecho, siempre que se ha tenido oportunidad, la policía ha abortado este tipo de carreras ilegales que se celebran en polígonos industriales, grandes rectas, avenidas con rotondas –la mayoría de las veces en el ámbito de la competencia de las policías locales– o también en puertos de montaña. Aún así, la Guardia Civil de Tráfico ha participado activamente para abortar estas carreras, como en el caso del municipio gallego de Aranga, en la famosa Cuesta de la Sal, donde hace unos años un turismo perdió el control y chocó contra otro que circulaba correctamente. Precisamente, aquel siniestro fue grabado en vídeo por uno de los espectadores aficionados a estas carreras clandestinas.

EL ESCAPARATE DE INTERNET. Esta es una segunda forma de actuar, explica la Fiscal Adjunta de Seguridad Vial, cuando el delito ya se ha cometido y hay vídeos 'colgados' en Internet. En ese caso, las unidades policiales que se dedican a la delincuencia informática trabajan para determinar la identidad de quien 'cuelga' las imágenes. Al parecer, rastrear Internet para llegar hasta la persona que ha 'subido' un vídeo es relativamente sencillo y ningún desaprensivo está a salvo Y una vez que se sabe quién lo ha 'colgado' (a veces en la grabación se pueden ver matrículas o caras), se elabora un atestado y se presenta ante el órgano jurisdiccional que corresponda.

Pero tampoco es que esas unidades informáticas estén continuamente al acecho de los delitos de tráfico que se colocan en la red. Según un portavoz de la Dirección General de la Guardia Civil, en la práctica no se destinan efectivos especialmente para este rastreo. "*No todos los vídeos son reales y, de hecho, se han detectado algunos que son un montaje; otra cosa es que las unidades de delitos telemáticos encuentren algo en su trabajo habitual y den aviso, pero tampoco es lo normal*".

Desde la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil han señalado a esta revista que, debido al carácter ilegal de este tipo de conductas y su ocurrencia puntual, su detección inmediata resulta muy compleja, por lo que su labor se circunscribe, sobre todo, a misiones de prevención y a la investigación de denuncias, para detener, en su caso, a los autores y ponerlos a disposición de la Autoridad Judicial (ver infografía "Cómo se aborta una carrera").

Por otro lado, el hecho de que las convocatorias para participar en carreras ilegales se hagan por Internet o mensajes a través del móvil, contribuye aún más a esa dificultad. No obstante, insisten en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, "*las carreras ilegales no son, ni mucho menos, situaciones habituales*".

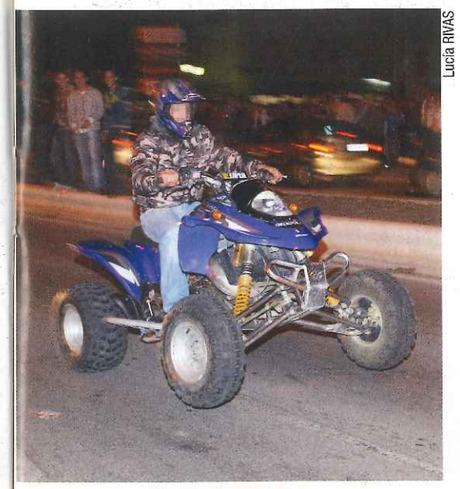
Al cierre de esta edición se había producido la muerte de dos jóvenes, la noche del pasado 4 de abril, tras chocar frontalmente en un tramo de la carretera que conduce desde Palma de Mallorca al Monasterio de Lluc, con la sospecha de que se tratara de una carrera ilegal. Según ha podido saber la revista "Tráfico y Seguridad Vial", se trata de una carretera de montaña en la que se vienen realizando este tipo de competiciones ante la presencia de varias decenas de espectadores. Según las mismas fuentes, el accidente tuvo lugar cuando dos ciclomotores trucados (que pueden alcanzar velocidades de hasta 130 km/h) participaban en una carrera y uno de ellos colisionó con una motocicleta que venía en sentido contrario, supuestamente para ver la carrera. Sin embargo, fuentes de la Guardia Civil que investigan los hechos han manifestado a esta revista la duda de que pudiera tratarse de una carrera ilegal. ◆

EXCESO DE VANIDAD, CASO ARCHIVADO

La juez de Girona que tramitaba el caso del joven acusado de conducción temeraria por unas imágenes difundidas a través de Internet archivó la denuncia el pasado mes de febrero. Un particular había denunciado un vídeo colgado en la red en el que, en una primera parte, se exhibía la vanidad del protagonista, mostrando su rostro y su coche. A continuación aparecían imágenes circulando en moto y en coche, centrándose el foco especialmente en el velocímetro, para alardear de exceso de velocidad. Sin embargo se trataba de un montaje: eran imágenes bajadas de Internet mezcladas con las que había grabado él, haciendo creer que era conductor. Confesó ante el juez que era una broma y, al final, se archivó la causa. Era un corto de ciencia ficción en el que, más que un exceso de velocidad, se exhibía un exceso de vanidad.

"NO ESTÁ BIEN LO QUE HICE"

Jesús tiene 23 años y está 'cabreado' con el mundo –"*cansado de tanto bombo como han dado los medios*"–, pero no renuncia a hablar con "Tráfico y Seguridad Vial". "*Aunque luego* –puntualiza–, *pondréis lo que os dé la gana*". Fue 'cazado' en Internet porque aparecía en un vídeo circulando de forma temeraria con un quad por la carretera de la Arrabassada, en las proximidades de Barcelona. Se queja de la sentencia –tres años de retirada del permiso y un año de cárcel– que no cumplirá porque es la primera vez que comete un delito, aunque se tendrá que examinar de nuevo para recuperar el carné. "*Otros van borrachos y no les pasa nada, pero reconozco que no está bien lo que hice*". ¿Arrepentido? "*Sí, porque ahora tengo antecedentes y por cualquier tontería puedo ir a prisión*". Asegura que fue algo puntual; donde corre al límite es en circuitos cerrados, de montaña o de asfalto, nunca en carretera. Lo cierto es que, en poco más de dos minutos de grabación, los Mossos d'Esquadra detectaron hasta 14 infracciones.



Lucía RIVAS

EN LAS IMÁGENES EN UN VÍDEO DETECTADO POR LOS MOSSOS D'ESCUADRA SE APRECIA HASTA 14 INFRACCIONES CON UN QUAD: CIRCULAR EN DOS RUEDAS, OCUPAR EL CARRIL CONTRARIO...

HELENA PRIETO, fiscal adjunta de Seguridad Vial

Helena Prieto pasa escasamente de los 30 años y está licenciada en Derecho y Empresariales, con experiencia laboral en ambos campos. Ahora es la mano derecha de Bartolomé Vargas, titular de la Fiscalía de Seguridad Vial. Desde la creación de este organismo, hay fiscales delegados por toda España y las víctimas tienen un punto de encuentro que antes no existía. Ella coordina muchas de estas tareas, aunque dice que hay mucha tela por cortar... Le gusta este trabajo, *"jurídicamente es bonito, estamos abriendo camino".*

"ALGUNOS DELITOS DE TRÁFICO YA TIENEN **CONDENA** EN HORAS"

Jesús SORIA
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Helena Prieto explica la función de la Fiscalía de Seguridad Vial en la que está desde hace unos meses y su labor de coordinación en un campo que requiere especialización. Hablamos primero de las sentencias contradictorias...

- Es muy raro que los procedimientos por delitos de tráfico lleguen al Tribunal Supremo. Y eso hace que muchas veces nos encontremos con jurisprudencias distintas provenientes de cincuenta audiencias que, en muchas ocasiones, son contradictorias entre sí. Conducir con una tasa concreta de alcohol podría ser delito en León y no en Cuenca.

- Esa disparidad de condenas molesta bastante a la sociedad...

- Por eso esta fiscalía pretende garantizar que la actuación de todos los fiscales va a ser uniforme. Sin olvidar que el mayor número de los delitos contra la seguridad del tráfico proviene de las policías locales y la coordinación con éstas es algo difícil de conseguir si se opera localidad por localidad. No es el caso de la Guardia Civil, que está estructurada: se da una instrucción a la Agrupación de Tráfico y se conoce en el lugar más recóndito del país...

- ¿Se está consiguiendo la unificación?

- Ya se está viendo en la forma de actuar de los fiscales, en las sentencias. Las reuniones continuas que tenemos los fiscales y la creación de la red virtual de fiscales de seguridad vial ayudan a que el tratamiento de las materias sea muy uniforme. ¡Desde los fiscales! Y aquellas resoluciones judiciales que sean contrarias a los criterios que hemos adoptado, se recurren.

- Como siempre, me imagino, faltarán muchos medios...

- Claro. En otras materias es posible que los fiscales especialistas se dediquen en exclusividad. Pero en la vida de un fiscal el 40% de su tiempo es seguridad vial; el otro 40%, violencia doméstica; y el 20% restante son las demás materias. Es imposible que con 50 fiscales de seguridad vial podamos asumir el 40% de trabajo de cada fiscal. Sólo vamos a coordinar las causas más complicadas.

- La rapidez en las diligencias por los casos de las carreras de Jerez ha sorprendido...

- La verdad es que los juicios rápidos están especialmente previstos para estos casos de delitos contra la seguridad vial. Controles preventivos de alcohol, de drogas y conducción temeraria, lo típico, el 'caballito' que pone en peligro la integridad de las personas que están por la zona, no requieren una investigación más allá de lo que es el simple atestado de los agentes... En esos casos podemos podemos tener una sentencia condenatoria muy rápida si el implicado reconoce los hechos.

-Ahora mismo, ¿cualquiera que cometa un delito de tráfico puede estar condenado en unos días?

- Lo de Jerez no es un caso aislado. Si hay conformidad, al día siguiente, incluso unas horas después, como un caso de alcoholemia de madrugada, a primera hora tiene condena del juez.

- Ya se están haciendo pruebas a conductores para detectar consumo de drogas...

- Teníamos datos alarmantes del Instituto de Toxicología, con porcentajes cercanos al 10%. Pues bien, esos controles preventivos entre la DGT y la Fiscalía nos permitirán ver la dimensión real. Con lo que sabemos hoy, estamos en un 7% de positivos y en Jerez subió a un 12%.

- Más drogas que alcohol en los conductores...

- Sí, ahora mismo existe un número mayor de positivos en drogas que en alcohol, pero parece lógico, porque se llevan muchos años realizando controles de alcohol y la gente sabe que conducir bajo los efectos del alcohol puede tener sanción administrativa o, incluso, penal. Además, queremos mejorarlos, que sean más operativos... Aunque quizá necesitemos cambios legislativos.

- Las víctimas a veces se sienten un poco abandonadas...

- A veces tienen mala información y queremos que estén bien informados. Por ejemplo, no les informan de que pueden recibir la indemnización y, a la vez, seguir ejercitando la acción penal. Todos los delegados se han puesto en comunicación con las asociaciones de víctimas y se está creando, en el ámbito de la oficina de atención a las víctimas, una información especial para ellos.

- La presidenta de Stop Accidentes dice que a algunos habría que retirarlos de la carretera para siempre...

- No sería constitucional. Todo el mundo tiene derecho a la reinserción social, pero es verdad que en ciertas ocasiones las penas se quedan un poquito o bastante por debajo de lo que es habitual en Europa. Pero ahora muchos casos que antes eran polémicos ya no pasarán y el infractor irá a prisión.

- Hay sentencias absolutorias por el 5% de error del velocímetro o alcoholímetro...

- Son las garantías del proceso penal. El cinemómetro o el etilómetro condenan y tenemos que estar seguros de que el valor medido es realmente lo que marcaba. Después de hablar con el Centro Español de Metrología, hemos acordado que tendremos en cuenta esos márgenes de error normativos.

- ¿Qué implica esto?

- Estaríamos acusando a partir de 0,64 incluso cuando es nuevo y a partir de 0,65 cuando lleva un año y ha pasado una verificación periódica.

- ¿Y en la velocidad?

- Igual. Es más complicado, porque el mercado de los radares no es tan homogéneo. Los márgenes de error van del 3% al 10%. Hay que ver caso por caso.

- ¿Esto no puede provocar una catarata de recursos?

- No se ha condenado a nadie sin tener en cuenta el error. Además, hay que considerar que aparato medidor es una prueba más, pero que existen otras, como la declaración de los agentes, la propia confesión del acusado...

- ¿Qué reformas se avecinan?

- Hay dos que son necesarias. La reforma del Procedimiento Sancionador y la de la Ley de Enjuiciamiento Criminal que aclare los requisitos a seguir en las intervenciones corporales, como es el caso de la extracción sanguínea para determinar la tasa de alcohol o la presencia de drogas en el organismo. ◆

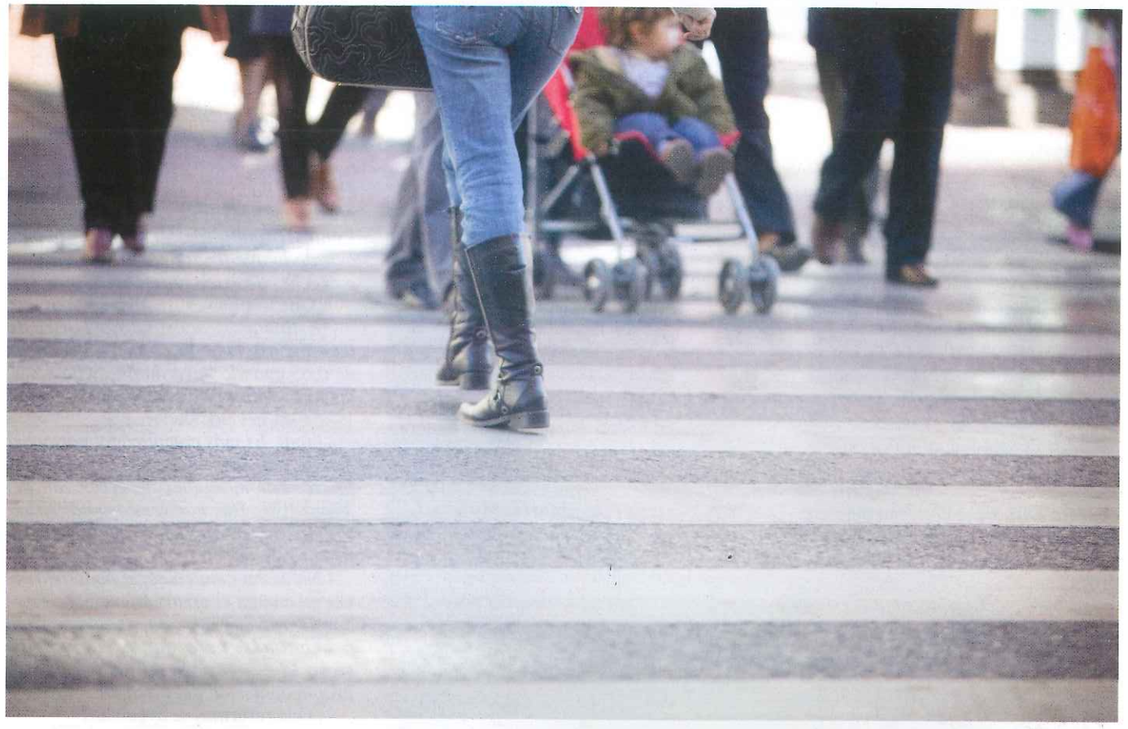
> **"QUEREMOS** MEJORAR LOS CONTROLES DE DROGAS, QUE SEAN MÁS OPERATIVOS. AUNQUE QUIZÁ NECESITEMOS CAMBIOS LEGISLATIVOS

> **"ES IMPOSIBLE QUE CON** 50 FISCALES DE SEGURIDAD VIAL PODAMOS ASUMIR EL 40% DE LAS TAREAS DEL TRABAJO HABITUAL DE CADA FISCAL. POR ESO LOS FISCALES DELEGADOS COORDINARÁN LAS CAUSAS MÁS COMPLICADAS"

> **"DEBEMOS INFORMAR** BIEN A LAS VÍCTIMAS: EXISTE MUCHO DESCONOCIMIENTO Y CREEN QUE, POR EJEMPLO, ACEPTAR UNA INDEMNIZACIÓN SIGNIFICA RENUNCIAR A LA VÍA PENAL"

Un estudio europeo detecta en qué deben mejorar los pasos de peatones

UN PASO SEGURO



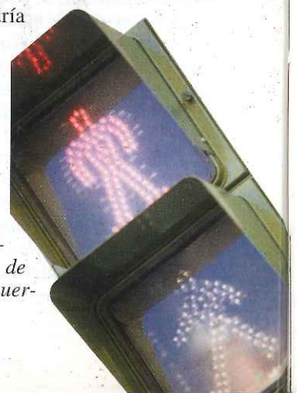
España es el país con peor tasa de peatones muertos por millón de habitantes (15,7) muy por encima de Italia e Inglaterra (11,5) y lejos de Holanda (4,6), Noruega (6,7) y Finlandia (7,2), según el estudio Eurotest, realizado por clubes automovilísticos de diez países, sobre el riesgo de los pasos para peatones. Tres son nuestros 'pecados' principales: irrumpir o cruzar antirreglamentariamente, no utilizar los pasos para peatones y no respetar la señal del semáforo. Pasos y peatones deben mejorar.

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

El estudio Eurotest sobre riesgo en los pasos para peatones de diez países europeos –financiado por la Fundación FIA (Federación Internacional del Automóvil) y en el que participaron clubes de automovilistas de diez países, entre los que figuraban RACC y RACE por parte española– desvela que España es el país con la peor tasa de víctimas mortales peatonales por habitante (15,7/millón), tanto dentro como fuera de pasos para peatones, con un total de 680 viandantes muertos en 2005, año al que se refieren todos los datos del estudio. Mientras tanto, países similares al nuestro por número de habitantes y potencia económica, como Italia e Inglaterra, se quedan en una tasa de 11,5/millón de habitantes, y los países mejor situados (Holanda, 4,6; Noruega, 6,7; y Finlandia, 7,2) quedan envidiablemente lejos.

Si sólo se estudian los datos producidos dentro de los pasos para peatones, esta clasificación da un vuelco. Noruega tiene la tasa más alta (3,7; es decir, que mueren más peatones fuera que dentro de los pasos, donde sextuplican la cifra holandesa), seguida de Italia (3,4) y Suiza (3,0); las tasas más bajas las tienen Holanda (0,6), Alemania (0,8), Gran Bretaña (1,2) y España (1,3).

EN LOS PASOS, MEJOR. Además, este estudio revela que *"las víctimas mortales en pasos de peatones se redujeron más rápidamente que la fallecidos de tráfico en general"*. De hecho, podría decirse que la situación española en los pasos de peatones es mejor que en Europa, ya que, según el RACC (Real Automóvil Club de Cataluña), *"el 91,5% de los peatones muertos en España se produce fuera de los pasos de peatones, mientras que la media de la UE se encuentra en un 77%"*.



➤ *No respetar la señal de semáforo es una de las principales infracciones de los peatones en ciudad.*

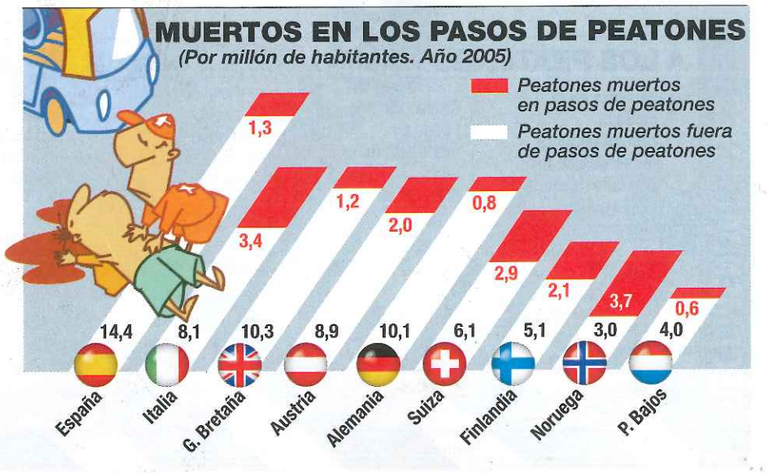
Sin embargo, el RACC –quien desarrolla la campaña "Todos somos peatones" con el Ayuntamiento de Madrid para concienciar del problema– señala que, en ciudades como Madrid, mueren unos 28 peatones cada año, aunque destaca que *"en el año 2007, en la ciudad de Madrid, uno de cada tres muertos en accidente de tráfico iba a pie"*, lo que parece subrayar la gravedad del problema.

La densidad de pasos de peatones, el diseño de las carreteras y las instalaciones en pasos para peatones, así como el comportamiento de los conductores y peatones son, según el análisis de Eurotest, parámetros que podrían explicar la clasificación de mortalidad en los pasos de peatones, pero cree que son necesarios estudios más exhaustivos antes de determinar las causas.

CRUZAR MAL. Tres son los 'pecados' de los peatones, las infracciones que cometen más habitualmente y que son causa de heridas o muertes: irrumpir o cruzar antirreglamentariamente en la calzada, no utilizar el paso para peatones y no respetar la señal del semáforo. La irrupción o el cruce antirreglamentario es la infracción más habitual, tanto en ciudad como en carretera, seguida de no utilizar el paso para peatones y no respetar la señal del semáforo, aunque estas dos infracciones se producen casi en su totalidad en zonas urbanas, mientras que en carretera tiene también importancia el hecho de estar o marchar por la calzada de forma antirreglamentaria.

EL 91,5% DE LOS PEATONES MUERTOS EN ESPAÑA SE PRODUCE FUERA DE LOS PASOS PARA PEATONES. LA MEDIA EUROPEA ES DE 77%

En ciudad, la infracción más cometida es no utilizar el paso de peatones para cruzar, por lo que murieron 35 peatones en 2006 y resultaron heridos 1.004. Según el RACC, *"el riesgo de atropello mortal fuera de un paso de peatones es nueve veces superior"*, por lo que recomiendan *"cruzar las calles*



➤ *Irrumpir sorpresivamente en la calzada da lugar a muchos accidentes, en especial entre los niños.*

únicamente sobre pasos de peatones".

COMO MEJORAR LOS PASOS. Otra de las cosas para las que ha servido este estudio Eurotest es para comparar la normativa europea sobre los pasos de peatones, estudiar posibles 'puntos débiles' de los mismos y señalar cómo y dónde deben mejorar. El RACC señala que *"en España, hay carencias de diseño que hacen reducir la seguridad de los pasos de peatones no semaforizados"* y destaca varios puntos: no existe en la normativa española una distancia de visibilidad para los usuarios de los pasos (vehículos y peatones), lo que *"impide a los conductores ver a los peatones a tiempo de frenar"*; tampoco existe una distancia entre pasos, lo que *"provoca que los peatones crucen fuera del paso para peatones"*, multiplicando por nueve el riesgo de atropello; tampoco aparecen recomendaciones sobre el uso de material reflectante para las rayas de los pasos ni de material antideslizante, lo que según el RACC, *"empeora la calidad del paso de peatones y puede pasar inadvertido por el conductor"*; también se echa en falta una especificación de reducir obligatoriamente la velocidad frente a un paso de peatones; y, aunque los peatones tienen reconocido su derecho de preferencia de paso, no es así para quienes van en patines, sillas de ruedas, etcétera. A pesar de destacar como mejorables estos puntos, el RACC señala sobre este estudio Eurotest que *"no existe correlación entre carencias de normativa y mortalidad, ya que en esta última también intervienen aspectos sociológicos, de movilidad, etcétera"*.

El RACC también destaca que, en España, las multas por infracciones a los conductores se encuentran en la franja baja de los países europeos y la Ley del Permiso por puntos sólo contempla restar dos puntos a los vehículos estacionados sobre los pasos de peatones. ◆

EL RIESGO DE ATROPELLO MORTAL FUERA DE UN PASO PARA PEATONES ES NUEVE VECES SUPERIOR, SEGÚN EL RACC

RECOMENDACIONES

A LOS PEATONES

1. No entre en la calzada repentinamente, recuerde que todo vehículo necesita cierto espacio para detenerse.
2. Cruce sólo por pasos de peatones: fuera de ellos, el riesgo de atopello mortal es 9 veces superior.
3. Antes de cruzar, mire y muestre su intención claramente, situándose en el borde de la calzada, e incluso haga una seña con la mano.
4. Preste atención a todos los vehículos, incluidos los que se aproximan por el carril más lejano.
5. Sea consciente de que los conductores pueden cometer errores o no haberle visto. Deje espacio suficiente para corregir cualquier error.
6. De noche conviene vestir prendas de colores brillantes o con bandas reflectantes.

➤ *Cruzar fuera de los pasos para peatones incrementa el riesgo de atropello notablemente.*

ARMONIZAR Y EDUCAR

El RACC estima que el coste económico de los peatones muertos y heridos en 2005 se elevó a unos 1.000 millones de euros. Ante tal cifra , el estudio EuroTest realiza una serie de recomendaciones a las Administraciones: armonizar a nivel europeo las normativas de diseño de los pasos y los derechos y deberes de peatones y conductores, mejorar la calidad de la recogida de datos de accidentalidad y atropellos a peatones y potenciar las políticas educativas y de formación en los grupos de mayor riesgo, como son niños y tercera edad.

PASO BUENO, PASO MALO

El informe Eurotest da varios ejemplos positivos y negativos de pasos de peatones en diferentes países europeos. La presencia o ausencia de una visibilidad mínima para que peatones y conductores puedan verse respectivamente, la existencia o no de pintura reflectante (permite al conductor ver el paso), el correcto o incorrecto mantenimiento, el diseño para impedir o permitir que los vehículos estacionen sobre el paso (impidiendo la visibilidad) o para que el acceso de los peatones con mayores dificultades de movilidad sea más fácil (rebajes en bordillos o pasos elevados)... son algunas de las características que hacen que un paso sea más o menos seguro para los peatones. Las diferencias saltan a la vista.

A LOS CONDUCTORES

1. No circule a más de 50 km/h en zona urbana: el riesgo de muerte de un atropellado crece exponencialmente.
2. Reduzca la velocidad al acercarse a pasos sin semáforo y esté preparado para pisar el freno.
3. Observe a los peatones cercanos al paso y, de noche o con mal tiempo, tenga en cuenta a posibles peatones 'invisibles'
4. De prioridad a quien tiene intención de cruzar, tanto desde el lado derecho como desde el izquierdo.
5. Cerca de pasos de peatones no adelante a vehículos que frenen o reduzcan su velocidad: los coches le pueden ocultar peatones que crucen o esperen
6. Ante niños y ancianos, deténgase por completo y espere a que terminen de cruzar, ya que pueden realizar maniobras inesperadas.
7. Cuente con que el peatón puede actuar de forma incorrecta, por desconocimiento o por falta de percepción.

Las primeras vacaciones registran 63 muertos en carretera, la cifra más baja de la historia

UNA CRUZ MENOS PESADA

Durante la Semana Santa fallecieron 63 personas en las carreteras españolas, 40 menos (39%) que el año pasado y la mitad que en 203. El ministro del Interior lo atribuye al permiso por puntos, la reforma del Código Penal y, sobre todo, al comportamiento de los conductores.

J.I.R.
Infografía: Dlirios/Fotos: Paul Alan Putnam

Prudencia fue la palabra más repetida por el responsable del Ministerio del Interior ante la bajada espectacular de las víctimas mortales en Semana Santa. Primero, por tratarse de un período muy corto; además, porque calificó los resultados del año pasado de malos; y, finalmente, porque 63 personas no regresaron de vacaciones. Pero el dato resulta esperanzador si tenemos en cuenta que fallecieron 40 menos que el año anterior, que la mortalidad ha disminuido por cuarto año consecutivo y que se mantiene la tendencia en el primer trimestre de este año.

Según el ministro, la Semana Santa se había consolidado en los últimos años como el período más duro y difícil. "*Era como si no sirviera lo que se había conseguido en el resto del año; y sorprendentemente, parece como si todo hubiera funcionado de golpe*".

Rubalcaba atribuyó el descenso a las últimas medidas dirigidas a cambiar comportamientos irresponsables, especialmente el permiso por puntos –"*que aún no ha terminado de dar sus frutos*"– y a la reforma del Código Penal. Pero también a los radares, al papel de la Guardia Civil de Tráfico, que en esta ocasión ha sacado 600 agentes más a la carretera, a la mejora de las carreteras "*y la ayuda inestimable de las asociaciones de víctimas y de los propios medios de comunicación*".

Pero el principal mérito corresponde al conductor: "*Lo mismo que hemos dicho en nuestras campañas que no podemos conducir por ti* –señaló–, *el Gobierno no puede evitar los accidentes por ti, y si se han evitado ha sido gracias a los automovilistas, que son más responsables, más conscientes*".

➤ *Las salidas de la vía siguen siendo el tipo de accidente mayoritario, aunque en esta Semana Santa se han registrado menos siniestros en carreteras convencionales.*

Un repaso a los datos, permite observar que, por Comunidades Autónomas, no se han registrado accidentes mortales en Navarra y País Vasco y destaca el gran descenso en Andalucía, que ha pasado de 22 a 7 fallecidos.

Por grupos de edad, la accidentalidad ha bajado en todas los grupos, aunque destaca el comprendido entre los 45 y 54 años (–55%) que, curiosamente, era el que tradicionalmente ofrecía mayor resistencia a la reducción. También ha disminuido la accidentalidad en todos los tramos horarios, aunque el que más lo ha hecho ha sido el de las 00:00 hasta las 7:00, con una bajada del 72%.

En cuanto al tipo de accidentes, las salidas de la vía siguen siendo el siniestro mayoritario y suponen el 37% de los accidentes mortales. Comparando los datos con la Semana Santa del año pasado, ese tipo de accidente supuso el 43% de los casos, y del 50% en 2006. Le siguen las colisiones frontolaterales y las colisiones frontales, estas últimas con 12 fallecidos menos que el año pasado.

Si nos fijamos en el tipo de vía, la gran reducción de la accidentalidad se ha producido en las carreteras convencionales, en las que este año se han registrado 44 víctimas mortales frente a las 76 del año pasado.

Por otro lado, los turismos son el tipo de vehículo que más ha descendido en número de víctimas mortales, al pasar de 76 el año pasado a 41 este año, lo que supone una disminución del 46%. En cuanto a las motos, este año se han producido 8 fallecimientos frente a los 5 de la Semana Santa del año pasado. En ciclomotor se han registrado 2 víctimas mortales, el mismo número que el año pasado.

EL DESCENSO SE DEBE, SOBRE TODO, A LOS CONDUCTORES, QUE SE HAN MOSTRADO MÁS RESPONSABLES, MÁS CONSCIENTES

Respecto al uso de los accesorios de seguridad, en la Semana Santa de 2006, el 45% de los fallecidos en turismo no utilizaba cinturón de seguridad. Este porcentaje disminuyó al 28% en 2007 y este año ha vuelto a disminuir hasta el 15%, de manera que solamente 6 fallecidos no hacían uso del cinturón.

Señalar, por último, que desde la entrada en vigor de la reforma del Código Penal, se han remitido a los juzgados 6.054 denuncias, la mayoría por delitos de alcohol. Igualmente, un millón de conductores ya han perdido puntos y 9.000 han perdido el permiso o se van a quedar sin él por agotar su saldo de puntos, ◆

PRIMER TRIMESTRE: CONTINÚA EL DESCENSO

Durante el mes de marzo se han registrado 158 accidentes mortales en carretera, con 172 personas fallecidas y 156 heridos. Son las cifras más bajas desde que se disponen de estadísticas, y eso que en este mes se ha celebrado la Semana Santa que, el año pasado, cayó en abril. En definitiva, se han registrado 69 muertos menos respecto a marzo de 2007, lo que representa un descenso de más del 28%, con una media diaria de 5,5 muertos, frente a la media anual de 2007 que fue de 7,5. Con ello, la tendencia a la baja, que se viene registrando por cuarto año consecutivo, continúa aún más acusada en el primer trimestre del año: 455 accidentes en los que se han producido 507 muertos, 193 heridos graves y 193 leves, lo que supone descensos de casi el 20% respecto al primer trimestre del año pasado. En concreto, se han producido 109 accidentes menos y 121 muertos menos.

Motoristas: El casco, la moto, las cazadoras… se llenan de airbags

SU SEGURIDAD ESTÁ EN EL "AIRE"

Al mercado dirigido al sector de las dos ruedas están llegando numerosas novedades cuyo objetivo es reducir las lesiones de los motoristas en caso de accidente. La mayoría tiene un elemento en común: el airbag. Y es que cascos, cazadoras e incluso motos se están equipando con estas bolsas de aire.

Mercedes LÓPEZ

Cuando un motorista sufre un accidente de tráfico se dice que su cuerpo es la única carrocería que le protege. Hasta ahora, sólo el casco –con materiales cada día más ligeros y resistentes y con sistemas de ajuste y aireación muy perfeccionados– y los protectores para el cuerpo distribuidos por cazadoras, pantalones, botas y guantes, eran los únicos elementos que protegían al motorista.

Ellos lo saben y también reconocen, así lo afirma Juan Manuel Reyes, presidente de la Asociación Mutua Motera, *"que implementar nuestra seguridad pasiva es muy difícil"*, mientras que en seguridad activa sí se han producido importantes aportaciones en la moto: sofisticados sistemas de freno con ABS, direcciones más estables, eficaces sistemas de iluminación, suspensiones controladas electrónicamente... Por ello, Reyes indica que *"cualquier innovación es muy bienvenida"*.

En estos momentos, las investigaciones están dando sus primeros frutos y en el mercado están apareciendo novedosos sistemas, muchos de ellos con un elemento común: el airbag. Desde el casco a la moto, pasando por las cazadoras, el motorista va a estar rodeado de 'aire'.

EN EL CASCO

En caso de accidente, una pequeña centralita colocada junto a la batería y de tamaño similar a la mitad de un móvil emite una señal por radiofrecuencia que llega a un dispositivo (del tamaño de una cajetilla de tabaco) que va acoplado a la parte posterior del casco, activando el airbag en 0,15 segundos. Éste se despliega alrededor de las cervicales y, además, cubre y protege la mitad de la espalda. El sistema se recarga periódicamente (un testigo lo indica) a través de una entrada USB. Cuando se ha activado es aconsejable no reutilizarlo. Este casco con airbag aún no se comercializa.

EL AIRBAG DE MOTO REDUCIRÍA EL RIESGO DE LESIONES EN, AL MENOS, UN TERCIO DE LOS ACCIDENTES

LA PRIMERA. La gran aportación la realizó Honda al poner en el mercado, en 2006, la "Goldwing", la primera motocicleta equipada con airbag. Con ella, Honda buscaba reducir la incidencia y gravedad de las lesiones en las colisiones frontales, dado que, según sus datos, *"muchas de las lesiones son causadas por el impacto del conductor con otro vehículo o con la carretera. Alrededor de la mitad del total de los accidentes"*. Para determinar su eficacia, el RACC sometió al vehículo a una serie de pruebas de choque comparativas entre una moto sin airbag y otra con él. Los resultados fueron muy satisfactorios y la conclusión aplastante: *"El airbag de la moto tendría como efecto una reducción del riesgo de lesiones en al menos un tercio de los accidentes de motos contra coches o camiones"*.

Sin embargo, Juan Manuel Reyes opina que *"su utilidad es muy limitada, porque se ha incorporado en una de las motos más grandes del mundo y muy cara"*. Por ello augura que *"será muy difícil que se generalice"*. Además explica que, para *"instalarlo, necesitan motos de gran carenado y es muy complicado incorporar el airbag en otro tipo de motos"*.

El airbag también ha llegado al casco. Jordi Aránega, gerente de APC System, la empresa que lo está desarrollando, asegura que *"podría evitar el 10% de las lesiones que se producen en el cuello"*, puesto que el airbag que incor-

EN LA CAZADORA

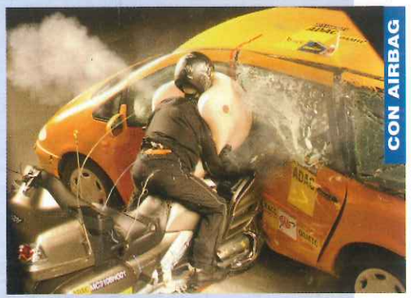
Tiene un chaleco interior que cubre pecho, espalda y nuca y que, en caso de caída, se infla en un tiempo máximo de 0,8 segundos. Su funcionamiento es muy simple: la cazadora dispone de un enganche que debe ir anclado en una parte rígida de la moto. Un cartucho de gas (CO_2) hincha el chaleco en el momento en que el conductor pierde el control de la moto, pero sólo cuando se ejercen unas fuerzas predeterminadas, para impedir que funcione de manera accidental (por ejemplo, al bajarse de la moto). Por último, el sistema se desengancha, evitando que el piloto sea arrastrado. Su precio, en función del modelo, está entre 420 y 600 €.

Sometidas a prueba

Para comprobar la eficacia de estas cazadoras, en los laboratorios de la empresa que fabrica los airbags de Ford, General Motors, Chrysler y Honda se han realizado diferentes pruebas de impacto: frontal directo y pendular, para comprobar la protección de pecho y estómago, y posterior, para verificar la protección de columna, cuello, riñones y costillas.

EN LA MOTO

Es la primera motocicleta del mundo que incorpora airbag: se llama "Goldwing" y la fabrica Honda. Cuando se produce una colisión frontal, los sensores de impacto transmiten los datos e inmediatamente un inflador suelta el gas nitrógeno necesario para inflar el airbag. El proceso dura aproximadamente 0,15 segundos. Este airbag está realizado con el mismo material que el de los coches (nylon con una capa interior de silicona), tiene forma de V para ayudar a mantener al conductor en su posición y va asegurado a la moto con un arnés. Para amortiguar el impacto del airbag contra el conducto, hay dos válvulas de desinflado situadas a cada lado del airbag. En el mercado desde 31.449 euros.



El crash test

Los resultados de un choque frontal demostraron que, con airbag, el conductor de la moto salva la vida (sólo sufre fracturas en la tibias), mientras que sin él sufre lesiones mortales (la nuca se dobla de forma que se fractura el cuello). La prueba fue realizada por el RACC para determinar el efecto protector de este sistema de seguridad. El choque se ajustó a las características que, según las estadísticas, tienen la mayoría de los accidentes: una colisión lateral de una moto contra el lateral de un coche aparcado a 72 km/h.

PARECIDO A UN COLLARÍN

Se llama 'Neck Brace' y nació de la mano de BMW y KTM. Es una especie de collarín compuesto por una estructura de fibra de carbono reforzada con carbono y plástico, y recubierta de una capa de gomaespuma suave, agradable a la piel y absorbente de golpes. Se coloca alrededor del cuello como un collar, lleva dos cierres ajustables y descansa sobre los hombros. Se debe utilizar sólo con cascos tipo integral. Su peso no llega a 800 gramos y se comercializa por 482 €. Su objetivo es reducir las lesiones en la zona de la nuca, las vértebras cervicales y la clavícula.

La prueba

Durante más de 10.000 kilómetros y usando diferentes tipos de motocicletas y ciclomotores (custom, trail, turísticas, deportivas, naked, scooter…), dos pilotos de pruebas de la Asociación Mutua Motera utilizaron el 'Neck Brace'. Juan Carlos Toribio, jefe de pruebas de esta asociación, indica que *"sin temor a dudas, en seguridad pasiva no puede proteger contra todos los impactos o tipo de lesiones, pero sí garantiza parcialmente las lesiones de columna en la zona del cuello, dentro de determinados límites biomecánicos y, por tanto, es una garantía más de seguridad"*. Además, detectaron una reducción mínima de movilidad, que no repercute *"para nada en la seguridad"*. Destacan su fácil colocación y su escaso peso, que facilita su uso sin molestias durante horas.

pora el casco al inflarse protege la zona de las cervicales del motorista. El sistema va integrado en el casco *"porque, aunque en principio* –subraya Aránega– *se pensó en un kit que pudiera acoplarse en cualquier casco, fue imposible encontrar una pieza universal"*. Aun no se comercializa.

Otra de las mejoras viene de la mano de Dirbike, que ha puesto en el mercado unas cazadoras que incorporan un chaleco interior hinchable, que mediante un enganche va anclado en una parte rígida de la moto. Un sistema del que Juan Manuel Reyes tiene dudas sobre su utilidad: *"No lo conozco, pero puede ser que, al bajarte, no te acuerdes de soltarte y salte"*. Un problema que Javier Valls, director comercial de la empresa, afirma que no existe, porque *"cuando se infla el chaleco, se activa un sistema que libera al piloto del enganche y evita que sea arrastrado por la moto"*.

SIN AIRE. Un sistema similar y que plantea las mismas dudas es el conocido como "D-air", una especie de collarín destinado a los pilotos profesionales que la pasada temporada fue probado en el circuito de Cheste (Valencia) por los pilotos Grozky, Ranseder y Simonelle. Sus impresiones fueron buenas, pero Jorge Lorenzo planteó una duda: *"¿Se quitará rápido en caso de accidente para poder volver a la pista?"*. Los promotores afirman que *"puede desprenderse en dos o tres segundos"*.

También es un collarín, pero rígido. Es conocido como 'Neck Brace' y fue introducido en el mercado en 2007 por BMW y desarrollado con KTM para proteger la nuca, porque, como señalan desde BMW, *"las lesiones en esta parte son menos frecuentes, pero, representan un peligro mucho mayor para el motorista, porque son muy graves"*.

YA HAY CAZADORAS QUE INCORPORAN UN AIRBAG QUE SE HINCHA EN 0,8 SEGUNDOS Y PROTEGE NUCA, PECHO Y ESPALDA

EN LAS CARRERAS

Un sofisticado sistema situado en la 'chepa' del mono, en caso de caída del piloto, infla en menos de 40 milisegundos una bolsa de aire de 37 litros, que envuelve la parte superior del tórax, los hombros y el cuello. Una vez inflado se puede quitar con un simple movimiento del piloto. Ha sido desarrollada por la empresa Dainese y está destinado, exclusivamente al uso en pista por pilotos profesionales, aunque se sigue trabajando para llegar a todos los motoristas.

Finalmente, se puede mencionar el denominado casco de alta seguridad, que está siendo desarrollado por el ingeniero Antonio Vargas. Este casco impide que la moto alcance una velocidad superior a 20 km/h si no se coloca correctamente, a partir de un dispositivo electrónico integrado en el casco que emite una señal a un receptor que va instalado en el manillar.

En 2007, según datos de la DGT (Dirección General de Tráfico) el número de motoristas muertos en accidente de carretera se incrementó casi un 30% respecto al año anterior. ◆

➤ *La nueva campaña de la DGT incide en la necesidad de convivir tras la incorporación masiva de la moto a la circulación.*

Campaña DGT: "Si pensamos en las motos todo irá sobre ruedas"

MOTOS Y COCHES: TOCA CONVIVIR

El tráfico ha cambiado. Las motos son cada vez más y condicionan la circulación. La necesidad de convivir y adaptarse es el eje de la nueva campaña de la DGT dirigida tanto a conductores de motos como de coches. Forma parte del Plan Estratégico de Seguridad Vial de las Motos para rebajar la siniestralidad.

Marian GARCÍA RUIZ
Fotos: Lucía RIVAS. Infografía: DLIRIOS

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de las Motos, aprobado en diciembre, sigue dando nuevos pasos para reducir la siniestralidad. El parque de motos ha crecido un 35% en los tres últimos años y es necesario adaptarse a esta nueva realidad. En este ámbito, la nueva campaña de la DGT, que se llevará a cabo en los meses de abril y mayo, apuesta por la información y los mensajes de convivencia entre coches y motos.

Así, la campaña pretende divulgar a través de microespacios en TV, radio, revistas especializadas y suplementos dominicales, que el tráfico ha cambiado. Hoy, cinco millones de motos comparten el asfalto con los automóviles. *"Si pensamos en las motos, todo irá sobre ruedas"*, dice uno de los eslóganes de esta campaña que presenta a la moto como un vehículo más vulnerable, menos visible y con un tiempo de reacción diferente. Esto es algo que deben tener en cuenta los automovilistas en cada maniobra. Antes de girar, cambiar de carril o abrir una puerta hay que mirar el retrovisor y señalizar.

Esta campaña distinguirá, además, el diferente papel que tienen los motoristas en el tráfico de las ciudades y en las vías interurbanas, e incidirá en que los motoristas no deben olvidar nunca que son los más vulnerables y llevan todas las de perder.

LA "MOTORADA" DE JEREZ. El Gran Premio de Motociclismo en Jerez de la Frontera, que movilizó a 55.000 moto-

EL DISPOSITIVO DESPLEGADO POR EL FISCAL DE SEGURIDAD VIAL EN JEREZ DIO LUGAR A LAS CUATRO PRIMERAS CONDENAS POR CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DE DROGAS.

ristas, puso a prueba la capacidad de convivencia de motos y coches y el resultado fue relativamente positivo. Concluyó con la muerte de tres motoristas, que siempre es mucho, pero es la mitad de las 6 ocurridas el año anterior y una tercera parte de los 9 motoristas muertos en 2006 durante esta celebración. La DGT volvió a realizar un gran despliegue con helicópteros y radares y, en 41.200 controles, detectó 925 infracciones, casi el 42% por exceso de velocidad.

Muy importante y novedosa fue la operación impulsada por el Fiscal Coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas. Un grupo de fiscales estuvo presente en los controles preventivos de drogas dirigidos a automovilistas y motoristas y cuyo resultado final fue de 16 condenas firmes por delitos de tráfico. Por primera vez se produjeron cuatro condenas por conducción bajo la influencia de drogas.

En los 95 controles de droga realizados a conductores, 11 dieron positivo, en torno al 12%, una cifra superior a la que suele resultar de los controles de alcoholemia. Según Bartolomé Vargas, "*la gran mayoría de los integrantes de la familia motera han tenido como siempre un comportamiento ejemplar; la actuación del Fiscal ha ido dirigida a esa minoría que incumple la ley y desprestigia a los demás*". ◆

MOTOS EN LA INVESTIDURA

En su discurso de investidura, Jose Luis Rodríguez Zapatero anunció una *"atención especial a la seguridad de los motoristas con la instalación de vallas seguras en todas las carreteras"*. El Plan Estratégico de las Motos contempla un gasto de 30 millones de euros en 3 años para subvencionar en un 50% la instalación de barreras más seguras en las carreteras provinciales. La asociación Mutua Motera realiza una importante labor de información con las Diputaciones para que se adhieran a estos convenios que se empezarán a firmar en breve.

PERE NAVARRO OLIVELLA
DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

MOTOS Y SEGURIDAD VIAL

Las motos están de actualidad y, como dijo en su día el ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, "*han venido para quedarse*", así que ahora toca gestionar su seguridad.

Todos los estudios y prospecciones anuncian un aumento del parque de motocicletas en el futuro debido a su consolidación como alternativa al automóvil para los desplazamientos urbanos y estos mismos informes apuntan a que, por mucho que se aconseje el uso del transporte público, siempre tendrá que existir un vehículo para desplazarse individualmente por la ciudad. Conviene no olvidar que el coche es un vehículo pensado, diseñado y fabricado para la carretera mientras que algunas motocicletas son vehículos ideados y adaptados a la circulación por la ciudad; o sea, que las características del coche nunca podrán competir con las ventajas que aporta la motocicleta para su uso en la ciudad.

En Londres, las motos proliferan, como alternativa al coche, a partir del establecimiento del peaje urbano para acceder al centro de la ciudad del que quedaron excluidas las motocicletas. En París, los ciudadanos descubren su utilidad con motivo de una huelga de transporte público y las autoridades francesas nos explican que cada vez que se da una circunstancia similar, suben las ventas. En Madrid, su aumento en los últimos años es espectacular. Y en ciudades como Roma y Barcelona siempre han estado presentes por razones culturales y de clima.

El parque de motocicletas ha crecido en nuestro país el triple que el de coches. En los tres últimos años las motos se han incrementado en un 35%, mientras que los turismos ha crecido un 10%. Las cifras hablan por si solas.

Todos sabíamos que las motos de pequeña cilindrada iban a aumentar en las ciudades, lo que no esperábamos es que también lo iban a hacer las de alta cilindrada. En los tres últimos años se han matriculado 170.000 motos de más de 500 c.c. y estas son muchas motos y muy grandes.

¿Por qué? Porque los accesos a las ciudades presentan dificultades de fluidez para la circulación de coches al tener altos niveles de saturación en las horas punta y muchos ciudadanos que viven a kilómetros del centro han encontrado su alternativa en la moto de alta cilindrada; además son atractivas, entran por los ojos y hasta pueden servir el fin de semana para hacer una escapada con la sensación de libertad, potencia y aire juvenil que proporcionan.

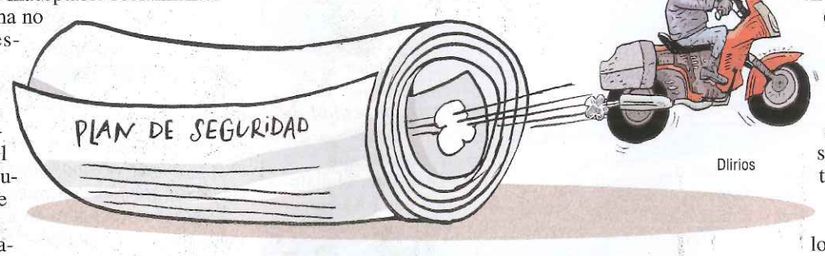
Hasta aquí todo parece normal si no fuera porque las motos son peligrosas y exigen una especial atención y prudencia en su manejo.

Según un estudio de la Unión Europea, el riesgo de matarse en un accidente de tráfico en moto es 17 veces superior al de matarse en un turismo.

Para dar una medida de la gravedad del problema que supone la accidentalidad de este tipo de vehículos, revisemos los datos: en los cuatro últimos años, el total de muertos por accidente de tráfico en carretera ha descendido en España un 32%, mientras los muertos por accidentes de moto han aumentado un 84%. En números absolutos, durante 2007 han muerto 528 motoristas en accidentes ocurridos en las carreteras, cifra que representa una tragedia que es inasumible e inaceptable socialmente.

LAS MOTOS ESTÁN DE ACTUALIDAD Y HAN VENIDO PARA QUEDARSE, ASÍ QUE AHORA TOCA GESTIONAR SU SEGURIDAD

El problema no es sólo nuestro, ya que afecta a toda Europa, hasta el punto de que el Comisario Europeo de Transportes, el francés Jaques Barrot, ha afirmado que actualmente uno de cuatro cada fallecidos en accidente de tráfico va en moto, pero si no hacemos nada y no tomamos medidas se mantendrá la tendencia, por lo que en 2010 un tercio de los muertos en accidente de circulación sería usuario de moto.



En España, la alarma saltó el verano pasado en que los muertos en motocicleta aumentaron un 53%, las autoridades alertaron sobre la magnitud del problema y se abrió el debate. Pero en este debate había que evitar caer en el riesgo fácil de buscar un culpable, que siempre suele ser otro, y continuar contabilizando accidentes y víctimas. Había que evitar caer en la tentación de que los motoristas culpasen a las administraciones por las infraestructuras y las administraciones culpasen a los motoristas por su falta de atención y prudencia.

Sorprendentemente, al final se impuso el sentido común, se aceptó que estábamos ante un problema de todos que necesitaba de una visión compartida y que había que ponerse a trabajar juntos. Así nace la primera estrategia compartida para mejorar la seguridad de las motocicletas, que fue aprobada el pasado mes de diciembre.

Con los trabajos de este grupo descubrimos que la formación siempre había estado volcada en el automóvil, que el propio nombre de "autoescuela" lo ponía de manifiesto, que la motocicleta había sido considerada un vehículo marginal y que en materia de formación para el acceso a la conducción habría que darle a las motocicletas la importancia que tienen y merecen. Este es un reto para la Administración y para las autoescuelas.

Reconocimos que el diseño viario lo habíamos hecho en función del automóvil y que, en un entorno con cada vez más motocicletas, habría que repensar el diseño viario adecuándolo a la nueva realidad. La adopción de medidas como dobles líneas de retención, algún carril más ancho, carril bus para motos… Este es un reto para los ingenieros.

Valoramos que la industria del automóvil había ido evolucionando, pasando de vender potencia a vender seguridad y que la industria de la motocicleta estaba todavía en la potencia y no había hecho el salto adelante que la sociedad demanda. ABS, airbags, protectores laterales, tres ruedas… Este es un reto para los fabricantes.

Se puso de manifiesto que los automóviles tenían un sistema de clasificación y valoración según su seguridad que se mide con las llamadas estrellas EuroNCAP y que las motos no lo tenían. Este es un reto para la Comisión Europea.

Concluimos que habría que diferenciar entre la circulación en las ciudades y las carreteras, porque los usuarios, los accidentes y los problemas son distintos.

Constatamos que en la ciudad los accidentes se producen con más frecuencia en los cruces, por la indisciplina a las luces de los semáforos, y que tendremos que utilizar las nuevas tecnologías para vigilar este asunto, y que el control de los semáforos en la ciudad podría ser semejante a lo que los radares han sido en la carretera. Este es un reto para los ayuntamientos.

Descubrimos que los concesionarios y vendedores son siempre grandes aficionados a las motos y que, porque tratan frecuentemente con ellos, conocen a los compradores, por lo que tendrían que asumir su responsabilidad y difundir las normas de uso, los consejos de experto, el manual de instrucciones y hasta algún curso de familiarización con el vehículo.

Todos estuvimos de acuerdo en que las asociaciones de motoristas tendrán que liderar y comprometerse en el cambio hacia comportamientos más seguros como lo han hecho las asociaciones de automovilistas.

Y debatimos juntos sobre muchos asuntos más que han quedado reflejados en un documento de todos y para todos, un plan de seguridad vial para las motos.

Antes no teníamos plan, ahora ya lo tenemos. Sólo queda aplicarlo, que no es poco, y trabajar para conseguir un país un poco más seguro también para los motoristas. ◆

El Centro Tecnológico de Automoción de Galicia desarrolla un sistema de reconocimiento de la señalización de tráfico

LOS COCHES HABLAN CON LAS SEÑALES

Reconocer el mensaje de una señal de tráfico, informar al conductor e, incluso, frenar el vehículo, si no cumple con la indicación de la señal, es el objetivo de un proyecto pionero en España desarrollado por el CTAG. En un año puede estar en los coches.

Mercedes LÓPEZ
Ilustración: Paul Alan PUTNAM/Dlirios

Detectar y reconocer las diferentes señales de tráfico para informar al conductor y actuar sobre el vehículo si fuera necesario es el objetivo del sistema TSR (Traffic Signal Recognition) que está siendo desarrollado por el Centro Tecnológico de la Automoción de Galicia (CTAG).

David Sánchez, responsable del departamento de Seguridad de la Dirección de Innovación del CTAG, explica que *"estamos trabajando en tres frentes"*. Por una lado, en un sistema de reconocimiento de imagen a través de una cámara integrada en el parabrisas. Cuando éste detecta que no se circula adecuadamente, en una pantalla aparece un pictograma de aviso al conductor. *"Estamos evaluando* –indica Sánchez– *otro tipo de avisos, como un parpadeo o una señal acústica"*.

El segundo sistema se basa en la utilización de mapas digitalizados y sistemas de localización GPS. Es decir, apunta David Sánchez, *"usamos la tecnología de los navegadores que ya incorporan los límites de velocidad de casi todas las vías"*.

La tercera línea de trabajo aplica la radiofrecuencia para posibilitar el diálogo de la señal de tráfico con los vehículos. Para ello, es necesario que las señales incorporen un pequeño dispositivo que está emitiendo constantemente.

MUY PRONTO EN LA CALLE. Son muchos los fabricantes que interesados en el sistema TSR y, adelanta David Sánchez, *"es factible que a finales de este año algunos coches ya lo incorporen"*. En principio, los de gama alta. Desde el CTAG se indica que *"es muy pronto para hablar de precios. Lo que sí sabemos es que en algunos casos será de serie en los que lleven navegador"*.

El proyecto, pionero en España, tiene ventajas y desventajas. *"No podemos garantizar un cien por cien de efectividad"*, admite David Sánchez. Por ejemplo, cuando las señales estén deterioradas u ocultas por un seto, la cámara no podrá 'verlas', o cuando los mapas se queden obsoletos. *"Hay que actualizarlos y son muchos los conductores que no se acuerdan"*, apunta Sánchez. Sin olvidar, las zonas en obras con señales puntuales que, no recogen los mapas digitales

Por lo que respecta a las señales, es necesaria una inversión de todas las Administraciones competentes, tanto para instalar el mecanismo necesario como para su mantenimiento.

En este proyecto están trabajando siete ingenieros del CTAG y su coste se aproxima a los 400.000 euros, financiados en parte por la Xunta de Galicia. ◆

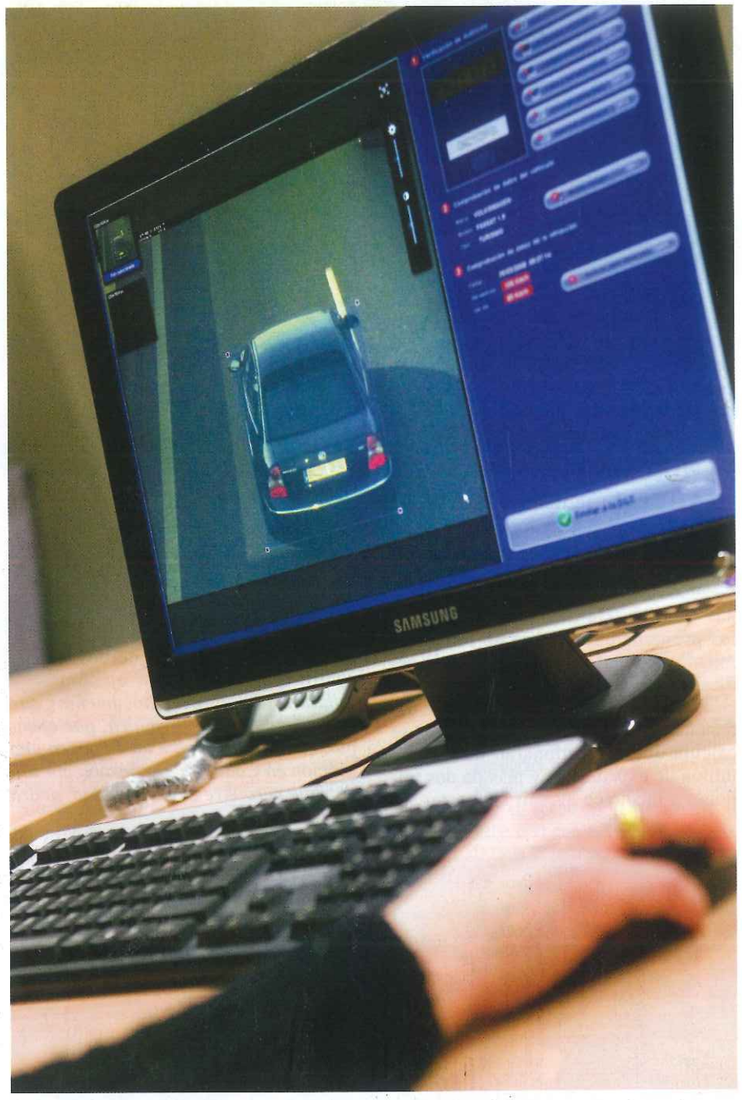
FUTURO PROMETEDOR

En estos momentos se trabaja con los límites de velocidad, pero también se hará extensible a otro tipo de señales, como 'ceda el paso' o 'stop' y podrá combinarse con otros sistemas para conseguir su objetivo: incrementar la seguridad y el confort en la conducción mediante la utilización de sistemas de ayuda al conductor. Por ejemplo, indican desde el CTAG, se podrán reconocer peatones, detectar las líneas continuas y discontinuas de los carriles, comunicarse con otros vehículos y avisar de posibles incidencias (retenciones, niebla…) o combinarse con sistemas como el ACC (control de velocidad) o el de frenado automático.

Multas: DEPRISA, DEPRISA...

El Centro de Tramitación de Denuncias Automatizadas de la DGT ya está en marcha

Los plazos de tramitación de las multas de tráfico se están acortado considerablemente (en 72 horas la denuncia estará en Correos) desde la puesta en marcha del Centro de Tramitación de Denuncias Automatizadas de la Dirección General de Tráfico, cuya primera piedra puso en León el presidente Zapatero en julio del año anterior. En los primeros quince días de funcionamiento se han tramitado 50.000 expedientes.



J. SORIA
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Desde el pasado 1 de marzo la tramitación de multas tiene un antes y un después en España. Ese día se ponía en marcha el Centro de Tramitación de Denuncias Automatizadas, ubicado en León, y que para la Dirección General de Tráfico (DGT) representa un paso decisivo para agilizar los trámites de las sanciones, con todas las garantías para los usuarios. El proceso de creación del centro se inició en julio de 2007, con una propuesta personal del presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, que pretendía agilizar al máximo la tramitación de las sanciones de tráfico y equipararnos así a los países más avanzados en este terreno; como Francia, sin ir más lejos, donde se ha considerado que esta agilización de las multas ha sido clave en la reducción de la accidentalidad. Pues bien, en un tiempo récord se ha puesto en funcionamiento. Se pretende que la plantilla del mismo esté compuesta por personal de dirección y coordinación, a cuya cabeza se encuentra Ángel Toriello, con unas 20 personas, además de unos 100 operadores. En el

EN 72 HORAS SE PONDRÁ EN EL CORREO LA NOTIFICACIÓN DE LA DENUNCIA. EN LOS PRIMEROS 15 DÍAS SE TRAMITARON 50.000 EXPEDIENTES

LA TRAMITACIÓN DE LAS MULTAS "EXPRESS"

Infografía: Dirios

centro se realizan todas las funciones necesarias de apoyo telemático y administrativo para la tramitación de las denuncias.

En el mismo se tramitarán todas las denuncias captadas en los medios automáticos repartidos por toda la red de carreteras del país, como son los radares instalados en los pórticos y en las cabinas laterales. Un dato significativo: en los primeros quince días de funcionamiento, el centro tramitó 50.000 expedientes y se calcula que al cabo del año alcanzará alrededor de 4 millones de denuncias. En los seis primeros meses se calcula que se gestionarán más de un millón de expedientes y más de dos millones y medio en los seis siguientes, ya con la ampliación de la plantilla.

Todas las nuevas tecnologías están en este moderno centro que permite, por ejemplo, *"digitalizar todos los documentos que nos llegan, lo que permitirá, por ejemplo, que si a un conductor le ponen una sanción en Cádiz porque pasaba por allí de viaje pero vive en otra ciudad, podrá acercarse a la jefatura de su ciudad, o a la que quiera, para comprobar el documento que precise"*, asegura el director, Ángel Toriello. Además, este centro permitirá *"mucha más agilidad en la tramitación de las multas y una total homogeneidad en el tratamiento de las sanciones"*, apostilla.

Este Centro de Tramitación de Denuncias consigue que, en un plazo de 72 horas, cualquier sanción por una infracción captada por los radares de, por ejemplo, un pórtico, se ponga en el correo para que llegue al usuario. Antes habrá pasado por un complejo pero ágil trámite que va desde la detección de la infracción por el radar, la transmisión de los datos de forma inmediata al centro de tratamiento, la identificación automática del conductor a través de la consulta del registro general de vehículos de la DGT y la posterior generación automática de la notificación de la denuncia, seguido de la comunicación al infractor a través del boletín de denuncia.

➤ *Todas las sanciones captadas en radares fijos pasarán por este centro para su rápida tramitación.*

Entre medias, los operarios habrán comprobado de forma escrupulosa las fotografías captadas por los radares que dan pie a la denuncia y se asegurarán de que los datos son correctos y que la identificación en absolutamente fiable. En caso de duda (por ejemplo, que la fotografía no sea absolutamente nítida, que haya duda con un número o una letra), la foto se tira a la papelera y, por lo tanto, el proceso se anula. Entre otros documentos que recibirá el usuario sancionado para garantizar sus derechos y la fiabilidad del sistema y el procedimiento, se encuentra el certificado de verificación del cinemómetro con el que ha sido 'pillado' con exceso de velocidad.

Es el primer paso para un cambio significativo en el tratamiento de multas y en la modernización del sistema. Como dice Ángel Toriello, "*ya estamos pensando en la notificación telemática, los envíos a través de correo electrónico o por medio de mensajes SMS como por ejemplo a las empresas de renting y leasing*". Mientras tanto, para desgracia de algunos, a partir de ahora, cualquier infracción por exceso de velocidad captada por los radares será notificada deprisa, muy deprisa... ◆

➤ *Ángel Toriello, director del Centro de Tramitación de Denuncias.*

CENTRO DE ATENCIÓN AL MULTADO

✔ **"Usted lo que ha recibido es... le explico..."** Paralelamente a la entrada en funcionamiento de este centro de tramitación de multas se ha organizado un servicio de atención al usuario, en el que distintos operadores formados en todo tipo de trámites administrativos relacionados con los procesos centro, atienden la llamada. La operaria escucha atentamente al conductor que ha recibido una notificación de sanción cuando circulaba con su coche por la Nacional V. No sabe bien qué debe hacer ahora por lo de la identificación del conductor...

✔ **"Tiene un plazo de..."**, continúa la operadora, que, como sus tres compañeras, se afanan por dar todo tipo de detalles, de forma sencilla a los conductores que llaman para consultar cualquier cosa que no entienden sobre, quizá, la multa que han recibido esa misma mañana en su casa...

Sólo en las primeras semanas de funcionamiento, cada día se han atendido una media de 300 consultas, aunque saben que cuando se empiece a conocer este teléfono, **902 508 686**, las llamadas serán mucho más numerosas.

✔ ¡Ojo! en el teléfono sólo se atienden consultas sobre las multas tramitadas desde este Centro, no es un consultorio general de temas relacionados con el tráfico.

SANCIONES SIN FRONTERAS

La Comisión Europea ha adoptado una propuesta de Directiva con la que intenta traspasar las fronteras en la persecución de los infractores, y acabar con la impunidad de los que, a pesar de no respetar las leyes de tráfico, no son sancionados porque residen en otros países.

Paulo Amorim

EL OBJETIVO

***"En 2001 se fijó el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes en carretera para 2010. Para conseguirlo, hay que esforzarse más hoy"*. Jacques Barrot, vicepresidente de la Comisión de Transportes de la UE.**

★ **CUATRO INFRACCIONES.** En la actualidad, un conductor que comete una infracción de tráfico con un vehículo matriculado en otro país de la Unión Europea (UE) suele librarse de la multa, salvo raras excepciones, al no poderse determinar su identidad o la dirección de matriculación. Para acabar con esta situación, que discrimina a los conductores residentes, la Comisión Europea pretende traspasar las fronteras para perseguir las cuatro infracciones más frecuentes: exceso de velocidad, alcohol al volante, no ponerse el cinturón de seguridad y no respetar los semáforos en rojo.

★ **INTERCAMBIO DE DATOS.** La persecución internacional de las infracciones requiere la creación de una red europea de intercambio electrónico de datos. Con esta red, los Estados miembros podrían enviar los avisos al extranjero y tramitar las multas en otros países de la Unión Europea.

★ **MALOS RESULTADOS.** Según un informe de la UE, en 2007, por primera vez desde 2001, no se han registrado progresos en la reducción de muertes en carretera. 43.000 personas murieron en accidente el pasado año. Entre 2001 y 2007, el número de víctimas mortales disminuyó un 20%, pero habría sido necesaria una reducción del 37% para alcanzar el objetivo previsto para 2010.

En la UE murieron 43.000 personas en accidente de tráfico durante 2007. Como si cinco aviones de línea de tamaño medio se estrellasen en Europa todas las semanas del año sin supervivientes.

FRANCIA

AL COLEGIO CON ALCOHOLÍMETRO

El Gobierno francés obligará a instalar en todos los autobuses escolares un dispositivo que impida a su conductor arrancar el vehículo si sobrepasa los niveles de alcohol permitidos. La medida, aprobada por el Consejo Interministerial de Seguridad Vial, se llevará a cabo con la instalación de un dispositivo que ya existe en el mercado, denominado alcolock. Se trata de un alcoholímetro en el que el conductor debe de soplar antes de poner en marcha el vehículo. El consumo de alcohol al volante es la principal causa de accidentes de tráfico en Francia.

ARGENTINA

NUEVA AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL

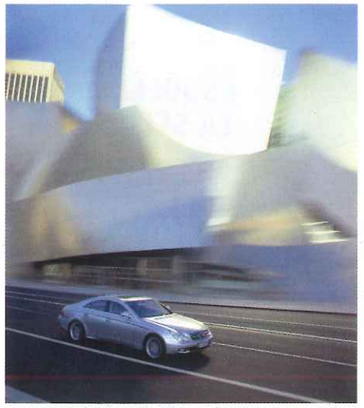
El Parlamento argentino está tramitando la creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial para abordar la siniestralidad en sus carreteras. Esta agencia, presidida por el ministro del Interior, contará con autonomía económica y jurídica y se encargará de implantar el permiso o licencia única para conducir en todo el país –actualmente son los ayuntamientos quienes conceden estos permisos–. Además se quiere crear una Policía especial para asuntos de tráfico, un modelo único de acta de infracciones y un Registro de Antecedentes de Tráfico, similar al Registro de Infractores español. El Gobierno argentino también quiere poner en funcionamiento una inspección técnica obligatoria de vehículos.

"MANEJÁ TU VIDA"

40 millones de teléfonos móviles recibieron la pasada Semana Santa un SMS con el siguiente mensaje: *"Si te vas, volvé. Manejá tu vida"*. Se trata de una de las iniciativas del Gobierno argentino para intentar poner freno a los accidentes de tráfico que el pasado 2007 se cobraron 8.000 vidas.

VELOCIDAD: UNIFICAR LOS LÍMITES

Armonizar normas y homogeneizar límites en materia de tráfico es un objetivo hacia el que caminan muchos países en la UE. En las zonas urbanas ya existe un límite de velocidad único de 50 km/h pero en el resto de vías interurbanas varía según los países.



En Alemania, la discusión se centra en la necesidad de establecer un límite general de velocidad en las autopistas. En el 52% no existe límite, en el 15% es temporal, depende del tiempo o el tráfico y el 33% tiene un límite permanente. La ciudad estado de Bremen acaba de adoptar un límite de 120 km/h en sus autopistas para reducir las emisiones de CO_2. Según la Agencia Alemana de Estadísticas, el 67% de las muertes en 2006 se registraron en tramos sin límite de velocidad.

Desde el punto de vista de la ingeniería, las autopistas alemanas están entre las carreteras más seguras. Pero en la reducción de muertes ocupan el 8º lugar después de Irlanda, Francia o Suecia entre otros. Así pues, tienen margen de mejora. Y es un hecho que en los tramos en los que han limitado la velocidad ha bajado la mortalidad hasta un 30%, según datos de European Transport Safety Council.

En Finlandia, los accidentes relacionados con la velocidad han aumentado del 33% al 45% en los últimos 3 años y la velocidad sigue siendo el mayor causante de muertes y heridos en carretera. El exceso de velocidad es un problema sobre todo en zonas urbanas, donde se vincula con el 39% de los accidentes mortales.

LÍMITES EN LA UE

Autopista

130 Alemania *(la mitad sin limitación)*, Austria, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, Francia, Italia, República Checa, Lituania, Luxemburgo, Polonia

120 Bélgica, Bulgaria, España, Finlandia, Grecia, Hungría, Irlanda, Rumanía, P. Bajos

110 Letonia, Reino Unido, Suecia

Carretera

100 Alemania, Austria, Eslovaquia, Eslovenia, Irlanda, Reino Unido

90 Bélgica, Bulgaria, España, Estonia, Francia, Grecia, Hungría, Italia, República Checa, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Rumanía, Polonia, Portugal, Suecia

80 Chipre, Dinamarca, Finlandia, Malta, Países Bajos

Zona urbana

50 En todos los países

PREMIOS NOBEL POR LA SEGURIDAD VIAL

La Asamblea General de la ONU ha aprobado una resolución en la que pide a la comunidad internacional más inversión y medidas para frenar el preocupante aumento del número de muertes en accidente de tráfico en el mundo. En una carta abierta firmada por un grupo de Premios Nobel (entre ellos el ex presidente norteamericano Jimmy Carter, el arzobispo Desmond Tutu y el presidente de Costa Rica, Oscar Arias), se piden medidas urgentes para hacer frente a esta epidemia mundial tan mortal como el sida, la tuberculosis o la malaria, dice la carta. Según cifras mencionadas en la Asamblea, a menos que se tomen medidas, 20 millones de vidas se perderán de 2000 a 2015 a causa de los accidentes.

ENTREVISTA

EVA MOLNAR, directora de la División de Transporte de la Comisión Europea de Naciones Unidas:

"MEDIDAS ENÉRGICAS HAN OBTENIDO RESULTADOS ESPECTACULARES"

- ¿Cuáles son los principales retos que se plantea?

- Me gustaría llamar la atención sobre el interés creciente por el medio ambiente. Respecto a la seguridad vial, debemos respetar que movilidad significa libertad, acceso al trabajo, a la educación… pero también riesgos. Los accidentes de tráfico son la novena causa principal de muerte y discapacidad y, a menos que se consigan mejoras radicales, será la tercera causa principal. Garantizar la seguridad es, por tanto, una responsabilidad en todos los niveles.

- ¿Por qué es tan lenta y difícil la solución? ¿Por qué no recibe los fondos suficientes?

- Creo que es un problema a largo plazo. Eliminar los puntos negros, construir carreteras más seguras cuesta dinero. No obstante, las estadísticas muestran que hay un 15% menos de víctimas de accidentes si utilizan el cinturón de seguridad, 7% menos en el caso de coches con sistemas de protección al peatón… Ante todo no es una cuestión de financiación, sino de compromiso político. Algunos países, que han adoptado medidas enérgicas para mejorar la seguridad vial, han obtenido resultados espectaculares. Nuestra esperanza es que todos los Estados miembros puedan seguir estos buenos ejemplos.

- La Semana Mundial de la Seguridad Vial se dedicó a los jóvenes. ¿Cuál será su actuación en este ámbito?

- La conducción bajo los efectos del alcohol entre los jóvenes es un grave problema en muchos países. Nuestro papel, como organización intergubernamental internacional, es ayudar a los países a que tomen medidas armonizando las leyes.

- ¿Qué le parece la importante reducción de muertos en España en los últimos cuatro años?

- España es uno de los países que ha adoptado medidas enérgicas para mejorar la seguridad vial y me complacen sus logros.

Coordinación: **Marian García Ruiz** Ilustraciones: **Dlirios**
Con la colaboración del Área de Relaciones Internacionales de la DGT

BRASIL

LEY SECA EN LA CARRETERA

El Gobierno de Lula ha declarado la guerra a los accidentes de tráfico que matan cada año a 35.000 personas en Brasil y ha prohibido la venta de alcohol en el entorno de las carreteras estatales, las más transitadas del país. La medida, que comenzó a aplicarse poco antes de los Carnavales de febrero, ha conseguido reducir un 12% el número de muertos. Y es que las multas se elevan hasta casi 600 €. Según la Asociación Brasileña de Medicina de Tránsito, el 84% de los fallecidos en 2006 en accidente de tráfico conducía con tasas de alcohol superiores a las permitidas.

REINO UNIDO

TRANSPORTE SIN BARRERAS

Los vehículos de servicio público británicos deberán cumplir en un futuro próximo una serie de requisitos para facilitar el acceso de las sillas de ruedas. El Ministerio de Transportes del Reino Unido ha elaborado un proyecto de Reglamento de requisitos generales de accesibilidad que se aplicará en autobuses de uno y dos pisos y autocares. En España está regulado desde hace años.

AUSTRIA

LA FOTO

EFE

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

La autopista austriaca que une Viena con Salzburgo fue escenario de este espectacular choque en cadena con 60 vehículos implicados, 27 heridos y una mujer española fallecida. Espectacular también el despliegue de las emergencias.

ALEMANIA

ESQUELAS POR LA SEGURIDAD

El Gobierno Federal alemán ha llevado a cabo una impactante campaña de prevención contra el exceso de velocidad con esquelas de jóvenes supuestamente fallecidos en accidentes de tráfico. Enormes vallas publicitarias mostraban estas esquelas en las que aparecían, por ejemplo, tres jóvenes sonrientes junto a un escueto texto: *"Les gustaba pisar fuerte"*. Unas 5.000 personas mueren cada año en accidente en las carreteras alemanas.

INDONESIA

AUTOPISTAS POR EL CIELO

La capital de Indonesia, Yakarta, sufre un caos de tráfico permanente. En muy poco tiempo ha doblado su parque automovilístico, pero no ha sucedido lo mismo con sus infraestructuras. Para solucionar la escasez de espacio, ha decidido seguir el ejemplo de ciudades como Sanghai y ha anunciado que construirá una red de autopistas elevadas y de pago de 70 kilómetros. Anteriormente pusieron en marcha iniciativas como la del "tres en uno", que obligaba a viajar al menos tres personas en un vehículo por determinadas zonas.

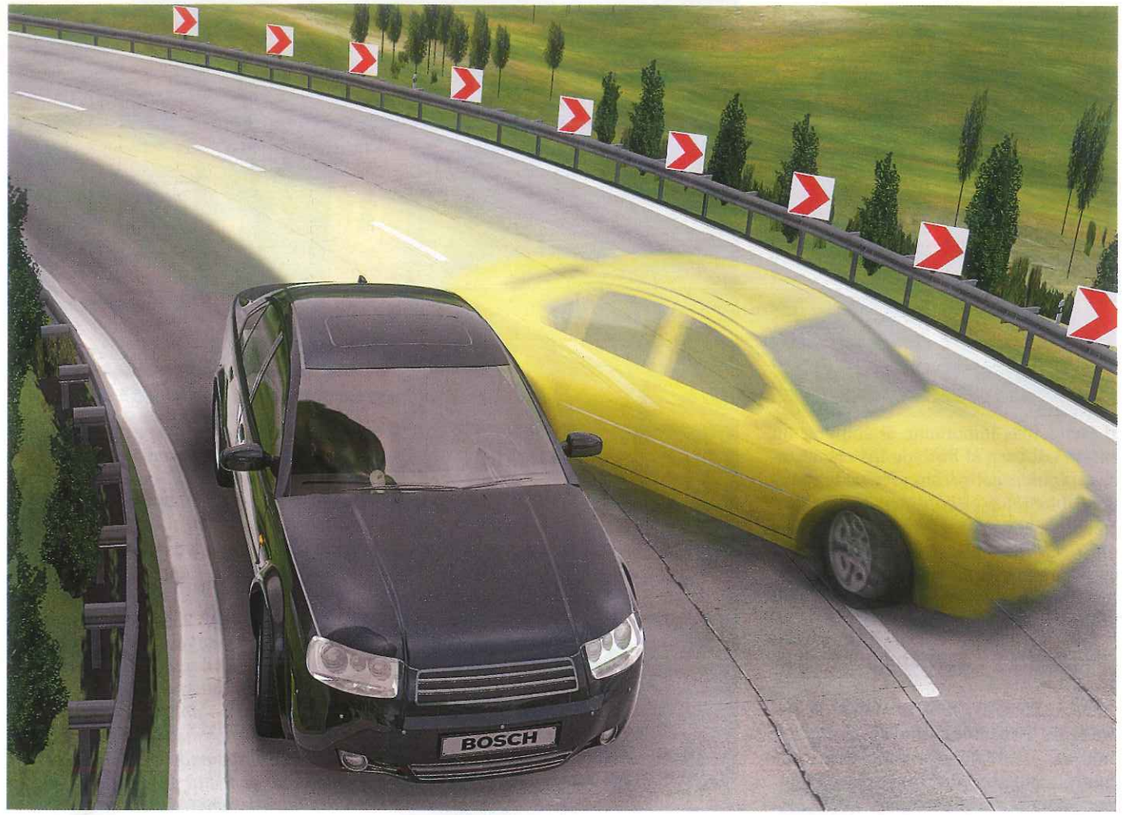
DINAMARCA

CONTRA LOS CICLOMOTORES TRUCADOS

El Gobierno danés ha elaborado un proyecto de Reglamento técnico que contempla la realización de controles de velocidad a los ciclomotores para evitar que mediante 'trucajes' puedan circular a una velocidad superior a la establecida de fábrica, y que puede ser de 30 km/h los pequeños y 45 km/h los grandes. Este tipo de controles, también previstos en España, son más sencillos y eficaces que los que necesitan desmontar el vehículo para comprobar si ha sido manipulado.

CAMIONES: NO ADELANTAR

En Bélgica, una nueva norma prohíbe a los camiones adelantar en vías de 2 y 3 carriles por sentido. Se autoriza con las señales F107 y F109. La prohibición es permanente para los de más de 7,5 Tm.



El sistema de Control de Estabilidad Electrónica se exigirá muy pronto en los nuevos vehículos de la UE

ESC: UNA OPCIÓN INTELIGENTE

La incorporación de serie del Control Electrónico de Estabilidad (ESC) en todos los automóviles podría salvar 600 vidas al año en España, según el Real Automóvil Club de Cataluña. Sin embargo, sólo el 63% de los vehículos nuevos lo incorporan. La UE pretende acelerar su implantación.

Marian GARCÍA RUIZ
Infografía: DLirios

La Unión Europea (UE) quiere generalizar el uso de sistemas de seguridad activos como el ESC (Control Electrónico de Estabilidad), conocido también como ESP, para disminuir el número de accidentes de tráfico. Si su uso no se generaliza en el plazo de tres años, la UE promoverá una Directiva para su incorporación de serie en todos los automóviles. Esta iniciativa sería bien recibida en España, según el director general de Tráfico, Pere Navarro: *"La DGT apoyará una Directiva europea que haga obligatorio el ESC en todos los vehículos. Nada es determinante, pero todo ayuda"*. Este dispositivo podría ahorrar 600 vidas al año y evitar un 40% de los accidentes mortales que se producen en España, según el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC). Sin embargo, la información que llega al consumidor –es decir, a la persona que va a comprar un coche y se dirige a un punto de venta– sigue siendo mínima. La información sobre este tipo de elementos que inciden en la prevención de los accidentes es, hoy por hoy, una gran asignatura pendiente.

Según la encuesta Safety-Technopro, realizada en Europa entre marzo y junio de 2007 entre 8.000 conductores, el 10% de ellos españoles, la seguridad es

el factor más importante al comprar un automóvil para el 86% de los encuestados, seguido del precio (56%), la fiabilidad (48%), y el consumo (45%). Sin embargo, el 65% asegura que le ofrecieron poca información sobre seguridad en la compra de su automóvil y el 37% reconoce que ni siquiera conoce este dispositivo de seguridad.

FABRICANTES Y DISTRIBUIDORES. Los fabricantes europeos, entre los que se incluye ANFAC, la Asociación de Fabricantes Españoles, apoyan la equipación de sus vehículos con sistemas de control de estabilidad, de serie u opcional, aunque reconocen que *"la tasa de acceso sigue siendo decepcionante"*. En muchos casos, *"los clientes prefieren pagar por elementos que contribuyen a la comodidad o el entretenimiento* –explican–. *Y uno de los principales obstáculos para una mejor penetración en el mercado es la falta de conocimientos acerca de los beneficios del ESC, como lo demuestra una reciente encuesta del Eurobarómetro"*.

➤ *Carlos Sáinz, ex campeón del mundo de Rallies, apoya también la campaña para exigir ESC.*

AUTOBUSES Y CAMIONES, DESDE 2010

Los vehículos pesados nuevos que circulen por Europa deberán llevar ESC a partir de 2010, según el acuerdo de la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas alcanzado en Ginebra y que vincula a los países que siguen el Reglamento 13, un conjunto de normas de control de frenado actualmente vigente en Europa y otras regiones del mundo.

La asociación europea ACEA, que aglutina a los trece principales fabricantes europeos de automóviles, apoya las actividades relacionadas con los consumidores y la comunicación. *"El ESC no es algo que se puede tocar como un cinturón. Se tiene que experimentar, por ejemplo en exposiciones itinerantes o durante la formación de los conductores"*, proponen los fabricantes.

Respecto a los distribuidores, los que tienen la oportunidad de informar en los puntos de venta, están abiertos a sugerencias, como la de formar más en materia de seguridad a los vendedores. El presidente de Ganvam, Asociación Nacional de Vendedores y Distribuidores, Juan Antonio Sánchez Torres, reconoce que *"siempre se podría mejorar la información al consumidor sobre seguridad vial, aún cuando pensamos que ya existe una especial sensibilidad en las redes oficiales sobre este asunto"*.

Mientras tanto, se ha lanzado una campaña para generalizar el uso del ESC en toda Europa. En España lo ha hecho el RACC, bajo el lema "Exija ESC". Según su presidente, Sebastián Salgado, *"la campaña pone el acento en que se exija, no que se elija. Actualmente, en el mercado español sólo lo llevan de serie el 63% de los vehículos que salen a la venta, en el 16% es opcional y en el 21% no está disponible. El sector de los coches pequeños, muy utilizado por jóvenes, es el que menos lo incorpora"*. En el mercado español, sólo entre el 10 y 12% de los pequeños utilitarios pequeños lo llevan de serie, según la información de EuroNCAP.

CONTRA EL DERRAPE. El ESC es un sistema inteligente de seguridad activa que comprueba 25 veces por segundo la dirección del vehículo y si registra un cambio brusco, ejecuta una frenada individual y selectiva en cada una de las cuatro ruedas. Según Lorenzo Jiménez, responsable de Bosch, *"es el último paso para mantener la estabilidad del vehículo en una maniobra brusca y evitar el derrape que es la principal causa de accidentes"*. Diversos estudios realizados en 2007 aseguran que el ESC puede evitar el 25% de las muertes, el 6% de los heridos graves y el 11% de los heridos leves en accidente. En España se podrían salvar más de 600 vidas. Su coste, como elemento opcional, se sitúa en torno a los 130 euros.

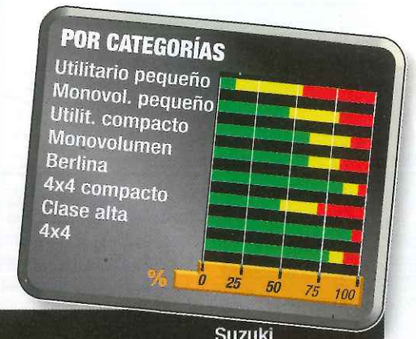
"LA DGT APOYARÍA UNA DIRECTIVA EUROPEA QUE EXIJA EL ESC DE SERIE EN TODOS AUTOMÓVILES"

(PERE NAVARRO, DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO)

PUEDE SALVAR LA VIDA

Es una sensación que no se olvida. Vas circulando a una velocidad moderada, 65 km/h, y, de repente, surge un obstáculo en la carretera que te obliga a dar un volantazo para evitarlo. En cuestión de segundos pierdes el control. La parte trasera del coche derrapa. Primero hacia la derecha, luego hacia la izquierda y finalmente, gira 180 grados para colocarse en dirección contraria. Unos cuantos periodistas hicimos esta maniobra, conocida como prueba del alce, en el circuito de conducción segura que tiene el RACC en Madrid. Y sabes a ciencia cierta que una situación similar en la realidad puede costarte la vida. Con el ESC operativo, a igual velocidad y circunstancias, el coche tan sólo derrapa unos segundos para volver a retomar la trayectoria, sin pérdida de control.

Desde el Congreso, el presidente de la Comisión de Seguridad Vial, Jordi Jané, ha manifestado su apoyo explícito a la campaña del RACC. Jané reclama, además, más información: *"Este no es un elemento de lujo ni estético. Y no se explica lo suficiente. Hay que difundir sus bondades. Se trata de un elemento más para salvar vidas y no estaría mal un cambio de fiscalidad para fomentar los sistemas de seguridad"*. Los fabricantes y distribuidores están de acuerdo. ◆

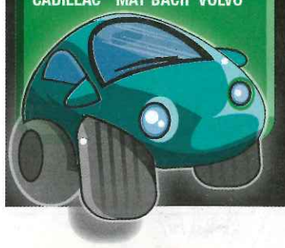


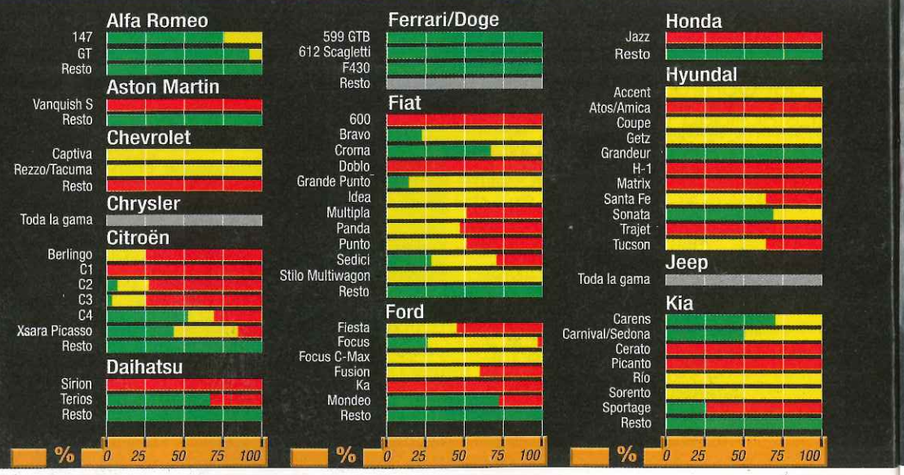
EL ESC EN EL MERCADO ESPAÑOL

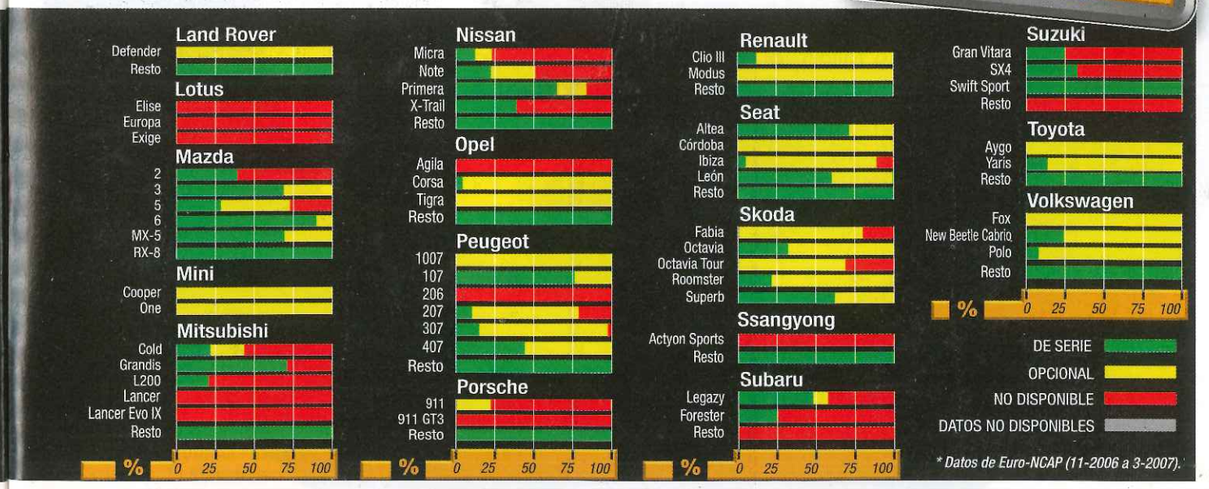
Un 63% de los vehículos que salen al mercado incluye de serie el ESC. En el 16% es opcional y en el 21% no está disponible.

Marcas con ESC en todos sus modelos:

AUDI	JAGUAR	M. BENZ
BENTLEY	LEXUS	R ROYCE
BMW	MASERATI	SAAB
CADILLAC	MAY BACH	VOLVO







* Datos de Euro-NCAP (11-2006 a 3-2007).

Más anchos, de invierno, de galleta, 'verdes', autosellantes, con nitrógeno… cada día se amplía más la oferta del mercado

Andrés MAS
Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

De invierno, de 'galleta', autosellantes, más anchos, ecológicos, sin aire, sólo un 'kit'… la oferta del mercado es cada día más amplia. Aunque no lo parezca, estamos hablando de los neumáticos. La elección viene dada, en muchas ocasiones, de la mano de modas o cuestiones estéticas. En otras, queda justificada por necesidades del momento. En cualquier caso, es un elemento de seguridad esencial en el automóvil cuya importancia nunca ha sido debidamente valorada por los usuarios. Así, según un estudio del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (Intras), el 60% de los vehículos implicados en accidentes por fallos mecánicos lo fue por deterioro de sus neumáticos (más del 30%, por pinchazo o reventón y casi un 30%, por desgaste). También revela el Intras que los accidentes que implican a los neumáticos tienen una gravedad (mortalidad) un 50% más elevada que los implicados por otros fallos del vehículo.

Lo primero al elegir un neumático es seguir las recomendaciones del fabricante en cuanto a medidas y, después, saber cuáles son nuestras necesidades y gustos. A continuación, para escoger bien, conviene saber los tipos de neumáticos disponibles en el mercado y cuando se recomienda su utilización.

DE INVIERNO. Casi unos desconocidos en España, los neumáticos de invierno son ideales para carreteras de adherencia delicada y frecuentes nevadas o con hielo, sobre todo los llamados 'de contacto'. Llevan unas gomas especiales que ofrecen mayor adherencia gracias a unas laminillas de sílice que conservan su flexibilidad aún con temperaturas por debajo de 7º C y cuando el asfalto está cubierto de nieve. Además, el dibujo de la banda de rodamiento está más recortado y profundo para evacuar mejor el agua y aumentar la motricidad en condiciones difíciles. Michelín afirma que, en invierno, la distancia que necesitamos para frenar puede multiplicarse por ocho. Con estas ruedas la frenada mejora espectacularmente sobre piso deslizante y la seguridad se cuadriplica.

Otra de las posible elecciones que se pueden plantear son los 'Run Flat', un tipo de neumático que permite circular incluso sin nada de aire en su interior. Su gran ventaja, gracias a la carcasa reforzada, es que en caso de pinchazo se puede continuar circulando entre 80 y 150 kilómetros a una velocidad entre 80 y 100 km/h sin sustituirlo. Algunas marcas, como BMW o Mini, ya equipan todos sus modelos con estos neumáticos. También tienen inconvenientes: como su precio (más caro), que no se pueden reparar en muchos casos cuando se pinchan, que no 'agarran' igual por la dureza de los flancos y, si no vienen de serie, que hay que instalar un sensor de presión de neumáticos, ya que, en caso contrario, si pincháramos, no nos enteraríamos.

AUTOSELLANTES. Son los más nuevos y llegan de la mano de Continental. Se denominan autosellantes y los montará por vez primera el Volskwagen "Passat CC", que la marca alemana presentó en enero en Detroit (EE.UU). Estos neumáticos hacen posible que el coche que los monta continúe la marcha después de haber sufrido un pinchazo. Bautizados como 'ContiSeal' y fabricados por Continental, sellan el escape con una capa protectora ubicada en el interior de la banda de rodadura. Además, la autorreparación surte

CON HIELO, NIEVE O AGUA, LAS DISTANCIA DE FRENADO PUEDE MULTIPLICARSE POR 8. LOS NEUMÁTICOS DE INVIERNO CUADRUPLICAN LA SEGURIDAD

LAS OTRAS RUEDAS 'DE REPUESTO'

Las exigencias en cuanto a peso, espacio, reducción de emisiones y ahorro de costes ha terminado por convertir, en el mejor de los casos, la tradicional rueda de repuesto en una pequeña rueda de emergencia, y en el peor, en un 'kit' repara pinchazos. Tienen alguna ventaja, pero muchos inconvenientes:

➤ *Los 'kit' reparapinchazos sólo sirven cuando el pinchazo es mínimo.*

DE GALLETA: Es una rueda de repuesto de menor tamaño, llamada de emergencia, pesa menos y deja más espacio para equipaje… pero aquí se acaban sus ventajas. Para empezar cuenta con una limitación de velocidad a 80 km/h; si el maletero va repleto de equipaje, la rueda pinchada no cabe en el hueco en el que iba la de emergencia y, por último, sus reacciones en zona de curvas no son muy fiables.

KIT: Casi peor resulta la opción de 'kit' reparapinchazos con la que van equipados muchos vehículos, sobre todo deportivos. En el kit se encuentra un compresor de aire y un spray que puede llegar a taponar un mínimo pinchazo. Ahora bien, si se da el caso de un reventón, si el clavo o similar es más grande de lo normal o si de circular con la rueda baja de aire la goma se deshace, no quedará más remedio que llamar a una grúa.

➤ *Todos los modelos de "Mini" equipan neumáticos 'Run Flat'.*

PREGUNTAS CON RESPUESTA

Tienen estética deportiva, disminuyen la deriva y mejoran la precisión de la dirección. Sin embargo, reducen la comodidad, el coche se vuelve más nervioso y la respuesta a los cambios de dirección son más radicales. Por sus características, resulta muy difícil descubrir una presión inadecuada.

En cuanto a medidas, el neumático elegido por el fabricante es el que responde mejor al equilibrio entre prestaciones-agarre y consumo.

No. Están llegando neumáticos de marcas asiáticas que no reúnen las características exigibles de seguridad y durabilidad. Son mucho más baratos. Pero en este caso lo barato, puede salir muy pero que muy caro.

Está muy extendida la tendencia a calzar el coche con neumáticos más anchos, sin caer en la cuenta de que no siempre una rueda más grande es sinónimo de mejores prestaciones o mayor agarre. Se puede mejorar la estabilidad, precisión y adherencia al suelo en seco, pero el coche gastará más, será menos confortable, más ruidoso, hará aquaplaning más fácilmente y, además, son más caros.

No. El neumático debe desgastarse de forma idéntica por toda la superficie que toca el asfalto. En caso contario existe un problema de alineación, caída o equilibrado.

¿INTERESA EL INFLADO CON NITRÓGENO?

Inflar los neumáticos con nitrógeno se ha puesto de moda, una moda promovida por los híper de repuestos y mecánica rápida (cobran unos 3 € por rueda) y por algún fabricante como Ford, que lo regala por llevar el coche a un taller de la marca a realizar el mantenimiento. Señalan numerosas ventajas: menor riesgo de reventón, más vida útil, menor pérdida de aire, menor riesgo de oxidación para las llantas… Sin embargo, también tiene sus desventajas. Para Cesvimap (Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Mapfre), las pérdidas de presión también pueden producirse por deterioros en la válvula, la llanta o el neumático. Por su parte, en Michelín aseguran que mejoran la estabilidad de la presión interna, pero que todo depende de la calidad de la goma de estanqueidad.

efecto siempre que los agujeros sean provocados por objetos de hasta cinco milímetros de diámetro.

Otra de las últimas novedades son los 'antiruido'. Tienen mucho futuro, ya que las marcas trabajan duramente para reducir la sonoridad en el habitáculo. En este caso los estrenará el Citroën "C5" y han sido desarrollados en colaboración con Michelín. Se trata de unos neumáticos específicos en los que se ha utilizado laminillas de fibra textil que elimina los ruidos de rodadura. En el caso del último Citroën, el resultado es cuanto menos interesante, ya que no afecta al agarre ni a la duración.

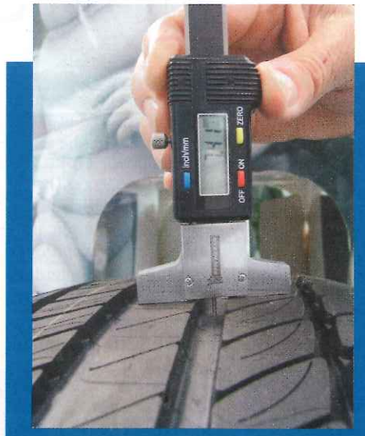
➤ *Los neumáticos de invierno son casi unos desconocidos en España.*

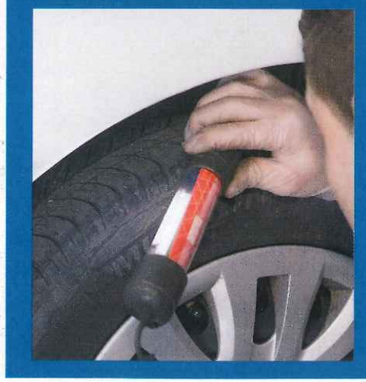
FALLOS EN MANTENIMIENTO. Pero sea cual sea el tipo de neumático utilizado, el mantenimiento debe estar entre las obligaciones que cualquier conductor debe plantearse a la hora de comprar un vehículo.

En un estudio realizado por Michelín, sólo el 25% de los automóviles controlados llevaba sus neumáticos con la presión correcta. Por el contrario, un 32% llevaba un bajo inflado peligroso y un 10%, un bajo inflado muy peligroso. Y cuando se dice peligroso, quiere decir que en cualquier momento –tomando una curva, en recta debido al calentamiento de la goma o frenando en un semáforo–, un neumático puede pinchar, reventar o incluso desllantar, con consecuencias imprevisibles y desde luego no muy agradables. Porque aunque conduzcamos el coche más caro, más potente o más seguro del mundo, si los neumáticos no están inflados a la presión correcta o no cuentan con la profundidad de dibujo adecuado, estamos a merced del destino. ◆

EL 60% DE LOS COCHES QUE TUVIERON UN ACCIDENTE DEBIDO A UN FALLO MECÁNICO LLEVABA LOS NEUMÁTICOS EN MAL ESTADO

Por último, no podemos olvidar los neumáticos 'ecológicos', aquellos que ofrecen una baja resistencia al rodamiento y ruedan por el asfalto 'robando' menos potencia al motor. Se montan hace tiempo en muchos modelos, pero poco a poco van llegando nuevas generaciones con mejores prestaciones, aunque, en algún caso, el ahorro supone cierta pérdida de adherencia. Algunas marcas como Michelín (por ejemplo, los "Energy" se encuadran en este grupo) lleva comercializándolos desde 1992 y ha permitido ahorrar 22 millones de toneladas en emisiones de CO_2 y 9.000 millones de litros de combustible. Un neumático 'verde' ahorra un 3% en consumo de combustible.





CONSEJOS DE MANTENIMIENTO

- ✔ Verifique las presiones mensualmente y siempre antes de emprender un largo viaje.
- ✔ Las presiones deben de ser verificadas en frío (al menos dos horas sin rodar o que sólo haya rodado menos de 3 kilómetros a velocidad reducida).
- ✔ Si lo hace en caliente, hay que añadir 0,3 bar a la presión recomendada.
- ✔ En caso de pérdida de presión anormal, hay que comprobar el interior y el exterior del neumático, el estado de la llanta y de la válvula.
- ✔ Controle el nivel de desgaste de los neumáticos y acuda a un profesional cuando se observen desgastes anormales o una diferencia de nivel de desgaste entre dos neumáticos en un mismo eje.
- ✔ Si presenta signos de envejecimiento o fatiga (el cuarteado típico de rueda de repuesto sin utilizar durante años, por ejemplo), consulte con un profesional.

Lucía Rivas

El cinturón reduce en 3,5 veces el porcentaje de fallecidos y a la mitad el de heridos graves

AUTOCARES MUY SEGUROS

Autobuses y autocares son una de las formas más seguras de viajar en España. Por cada millón de viajeros/kilómetro la relación de fallecidos es 15 veces inferior al de los turismos y casi 300 veces inferior al de las motos, según un estudio del INSIA sobre los accidentes registrados por estos vehículos durante 12 años. Buena parte del mérito se debe a las mejoras fijadas por la legislación, como estructuras resistentes al vuelco y cinturones de seguridad.

J. M. M.

Cada año fallecen en España en torno a 40 personas en accidentes en los que están implicados 60 autobuses y autocares. Se trata de accidentes poco frecuentes y en los que quienes viajan en el autobús tienen una baja lesividad, pero son siniestros que producen 'alarma social' y resultan muy agresivos para quienes viajan en otros vehículos implicados. Por ello, la Dirección General de Tráfico (DGT) encargó al Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA) de la Universidad Politécnica de Madrid un análisis estadístico de los accidentes de estos vehículos y la creación de una base de datos "en profundidad" (SIRABUS) de los mismos con los estudios efectuados por centros de investigación, como INSIA, IDIADA, Centro Zaragoza…

El estudio realizado por el INSIA sobre accidentes con autobuses y autocares implicados (1993-2005) determina que *"representan un bajo porcentaje del total de accidentes (2%) y con una tendencia claramente decreciente a partir de 1997"*, y que *"es el medio de transporte más seguro"*, ya que el número de fallecidos más el de heridos graves por cada millón de viajero/kilómetro es 15 veces menor al de los turismos y 284 veces inferior que en moto.

El 75,3% de los accidentes ocurrió en zona urbana, donde predominan choques fronto-laterales, atropellos y alcances, mientras en carretera destacan los choques fronto-laterales, frontales y alcances, fundamentalmente en vía convencional.

España presenta un ratio de mortalidad inferior a la media europea en 2004. *"A esto ha contribuido de manera muy importante la evolución reglamentaria propiciada tanto a nivel europeo como nacional, siendo especialmente relevante la adopción del Reglamento 66, que asegura la resistencia de la estructura al vuelco"*.

TODOS CON CINTURÓN. Todos los autocares de transporte interurbano sin pasajeros de pie, matriculados a partir de de octubre de 2007, deben llevar cinturón en todas sus plazas de pasajeros (como mínimo, un cinturón de dos puntos, excepto en las plazas expuestas, que debe ser de 3), y todos los ocupantes de asientos con cinturón mayores de 3 años deben usarlo. Aunque en el transporte escolar sólo se obliga a utilizar sistema de retención a los mayores de 3 años y menos de 135 cm. de altura si es adecuado a su talla y peso.

El estudio destaca que *"la gran mayoría de los ocupantes de autobuses y autocares no hacía uso de ningún tipo de accesorio de seguridad"*, dato paradójico, ya que, según el INSIA, *"el empleo del cinturón reduce en 3,5 veces el porcentaje de fallecidos, y el de heridos graves lo reduce a la mitad"*. ◆

EL MEDIO MÁS FIABLE

El INSIA señala que *"las cifras de accidentes o víctimas por sí solas no permiten evaluar de manera adecuada el riesgo al que se está expuesto al viajar en un medio de transporte"* y utiliza como referencia el parámetro de movilidad (viajeros/kilómetro). Bajo esta óptica, *"resulta evidente que el autocar es el medio de transporte más seguro"*, ya que el número de fallecidos más el de heridos graves por cada millón de viajero/kilómetro en autocar fue, entre 1993 y 2004, unas 15 veces menor que en turismos y 284 veces inferior que en motocicletas.

➤ *El número de fallecidos y heridos graves en autobús es 15 veces menor que en turismos.*

LA MAYORÍA DE LOS OCUPANTES DE AUTOBUSES Y AUTOCARES ACCIDENTADOS NO USABA CINTURÓN

Paul Alan PUTNAM

➤ *La mayoría de los accidentes de autobús ocurre en ciudad y son choques frontolaterales y atropellos.*

LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES

Del análisis en profundidad de la accidentalidad de autobuses y autocares, el INSIA extrae algunas conclusiones:

CAUSAS DEL ACCIDENTE

- Las condiciones de la infraestructura influyeron significativamente en el 31% de los accidentes.
- Sólo en el 7% hubo fallo mecánico en uno de los vehículos intervienentes.
- Los accidentes donde confluyen condiciones deficientes de la infraestructura y restricciones graves a la visibilidad los provocaron principalmente maniobras incorrectas del conductor del autobús.
- El 31% de los accidentes fue debido a pérdidas de atención del conductor del autobús o del vehículo contrario.
- El 15% de los accidentes se debió a adelantamientos incorrectos por los conductores del vehículo contrario.

ANÁLISIS ESTRUCTURAL

- En los siniestros con vuelco en que se colapsó la estructura y hubo invasión del habitáculo de pasajeros, los autobuses implicados no habían sido homologados conforme al Reglamento 66, debido a su fecha de matriculación.
- Las colisiones frontales y laterales con objetos fijos rígidos o con vehículos industriales provocan elevadas intrusiones en la zona de impacto del frontal, debido a la debilidad de la superestructura.

LESIONES DE LOS IMPLICADOS

- Proyección y eyección total/parcial son los mecanismos básicos de lesión en los ocupantes en accidentes con vuelco. La eyección se produce en ocupantes situados al lado de ventanas del lateral de vuelco. El resto de los ocupantes suele resultar proyectado lateralmente hacia elementos interiores (portamaletas, asientos, pared…) u otros ocupantes.
- En colisiones frontales, el mecanismo de lesión fundamental es la proyección, como consecuencia de la deceleración por la colisión, que lanza a los ocupantes contra los respaldos de los asientos anteriores o mamparas. En la posición del conductor y del guía, es frecuente la intrusión en el espacio de supervivencia.
- En colisiones laterales suelen aparecer todos los mecanismos de lesión: proyección, intrusión/atrape y eyección. La proyección lateral, en ocupantes alejados de la zona de impacto directo con el vehículo/objeto contrarios; y la intrusión/atrape y la eyección total/parcial, en ocupantes próximos a la zona de impacto.

Los escalones laterales y los obstáculos en los márgenes de la carretera no perdonan una distracción

AL BORDE DEL PELIGRO

La existencia de un brusco escalón lateral en el borde de la carretera puede suponer una trampa para los automovilistas ante una mínima distracción. La denuncia de su existencia por varios lectores nos ha llevado a indagar sobre un problema, puntual según los expertos, que en algunos casos tiene su origen en carreteras de diseños antiguos y, en otros, a sucesivos recrecimientos del asfalto. Urge una solución.

José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: Irenio MARTÍN. Infografía: Dlirios

Después de que un lector nos enviara una serie de fotografías denunciando la existencia de un pronunciado escalón en el borde de algunos tramos de carretera, pudimos comprobar el riesgo sobre el terreno.

Para Jesús Monclús, experto en seguridad vial del CDTI (Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial), "*muchos vuelcos sobre la calzada se producen cuando un vehículo 'saca' las ruedas derechas por la cuneta y hay un escalón; si es pequeño, un ligero giro de volante es suficiente para devolver al coche a la calzada, pero si es muy alto, obliga a girar mucho el volante; al remontar el escalón y volver a la calzada, se produce el vuelco al estar las ruedas muy giradas*". Eso si el coche no cae directamente a la cuneta porque, por encima de 10 centímetros, Jesús Monclús considera que son "*tremendamente peligrosos*".

"POR ENCIMA DE 10 CENTÍMETROS, EL ESCALÓN PUEDE RESULTAR TREMENDAMENTE PELIGROSO"
(JESÚS MONCLÚS)

Hemos consultado a otros expertos, como Jacobo Díaz, director general de la Asociación Española de la Carretera (AEC), para quien estos escalones "*representan un peligro potencial para la circulación, una circunstancia que puede y debe evitarse*".

La solución para Sandro Rocci, Catedrático de Transportes de la E.T.S. de Ingenieros de Caminos de la Universidad Politécnica de Madrid, no pasa por poner más barreras, sino por "*esmerarse más en los márgenes, evitar escalones, cunetas, desniveles y otros obstáculos*".

Por su parte, Pablo Sáez, director gerente de ACEX, entidad que agrupa a las empresas de conservación y explotación de infraestructuras, reconoce que la situación de los escalones laterales es peligrosa, pero puntual: "*En la red de alta capacidad del Estado el problema del escalón es puntual y aislado*".

En la mayor parte de los casos, asegura, se trata de carreteras construidas hace años en las que se hizo una planificación a corto plazo, intentando gestionar lo mejor posible los recursos, sin atender a situaciones puntuales concretas. "*Ahora las administraciones ejecutan las obras con anchuras adecuadas y bermas laterales, pero pasará un período largo de tiempo hasta que la inercia de todo lo construido anteriormente se pueda rehabilitar*". Se conoce como berma la franja longitudinal comprendida entre el borde del arcén y la cuneta.

También admite el responsable de ACEX que en algunos casos más recientes se han echado refuerzos sobre el firme encima del pavimento actual para solucionar un problema de adherencia.

JACOBO DÍAZ
Director de la Asociación Española de la Carretera

"LOS ESCALONES PUEDEN Y DEBEN EVITARSE"

Los escalones laterales que se generan en algunas carreteras como consecuencia de las sucesivas operaciones de repavimentación suponen un peligro potencial para la circulación. Resulta difícil cuantificar el problema, pero se trata de una circunstancia que puede y debe evitarse. En las carreteras en las que no existen barreras de seguridad, cuando un vehículo se sale de la vía, estos escalones dificultan la recuperación del control de la dirección, y no hay que olvidar que el 42% del total de los accidentes se produce precisamente por salida de vía.

Por otro lado, cuando existen barreras, el problema se crea precisamente porque la superposición de capas, si no se modifica la altura de la barrera, disminuye o incluso anula su eficacia. El fresado de las capas superiores del firme antes de la repavimentación puede evitar estas situaciones, aunque introduce costes adicionales que deben valorarse. En caso de que no se contemple el fresado, las tareas de reasfaltado deberían ir acompañadas, como apuntaba en el párrafo anterior, de una modificación de la altura de las barreras (70 centímetros para las barreras metálicas según la Orden Circular 321/95 sobre "Recomendaciones sobre sistemas de contención"). Así se evitaría que los niveles de coronación de estas barreras de seguridad resulten bajos y dejen de cumplir la función para la que han sido diseñadas y ensayadas.

➤ *Este escalón, en la provincia de Ávila, tiene los días contados, según han señalado fuentes de Castilla y León.*

➤ *En el lugar donde se produjo este accidente en la CL-501 existe un pronunciado escalón.*

EL PROFESOR DENUNCIA

Irenio Martín es profesor y director de autoescuela. Lo analiza todo y todo lo pone en tela de juicio. No es la primera vez que colabora con nuestra revista. En esta ocasión envió fotos de un coche volcado (arriba) y del escalón en el borde en la carretera autonómica CL-501, donde se produjo el accidente. En un viaje posterior consiguió más fotos de escalones y otros obstáculos en el borde de la calzada, de una carretera convencional de titularidad estatal, la N-110. "*No podemos atribuir toda la responsabilidad al conductor; nadie está libre de una pequeña distracción y ya va siendo hora de que se actúe con seriedad en las infraestructuras, eliminando esos peligrosos escalones, construyendo arcenes más amplios, reponiendo las señales y las barreras que se estropean…*"

Lo que ha generado unos resaltos máximos de 3 centímetros. "*Lo correcto es fresar el pavimento, eliminar la capa de rodadura vieja, y no conozco ningún proyecto de refuerzo en el que no exista una unidad que contemple el recrecido de bermas*", explica Pablo Sáez (ACEX). Sin embargo, añade que "*también es cierto que no hay ningún proyecto específico para solventar el problema que en algún momento se creó con los escalones*".

Entonces, ¿a quién se debe atribuir la responsabilidad de que permanezcan estos escalones en algunas carreteras? Pablo Sáez reparte la responsabilidad entre el titular de la carretera y la propia empresa de conservación, que recorre la carretera y analiza las necesidades, siempre muy superiores al presupuesto disponible, y tiene que optar, por ejemplo, entre arreglar un bache o rellenar un escalón, porque "*los contratos de mantenimiento son muy abiertos y genéricos*".

Fuentes de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León han asegurado que en los próximos días se iniciarán las obras para solucionar el escalón de la CL-501. La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, consultada por esta revista, no ha facilitado información sobre el problema de la N-110. Según ACEX, a pesar del esfuerzo realizado por el ministerio en los cuatro últimos años, con una inversión de 1.000 millones de euros para conseguir un firme adecuado, "*habría que abordar con urgencia esos casos aislados que, aseguran, no tienen ninguna relación con tramos de concentración de accidentes*". ◆

EL PROBLEMA DEL ESCALÓN EN LA RED DE ALTA CAPACIDAD DEL ESTADO ES PUNTUAL Y AISLADO

SANDRO ROCCI
Catedrático de Transportes de la E.T.S. de Ingenieros de Caminos de la Universidad Politécnica de Madrid

"EL DISEÑO DE LAS MÁRGENES NO ES ADECUADO"

La rehabilitación estructural del firme de las carreteras casi siempre comporta un recrecimiento. Si su espesor es notable, los proyectos suelen incluir el acondicionamiento de las barreras de seguridad; pero si ha habido fresado y reposición del firme, el recrecimiento es pequeño (unos 5 cm) y el acondicionamiento se omite. Eso no compromete el funcionamiento de las barreras de seguridad, pero sucesivas rehabilitaciones pueden hacer que las barreras tengan 10 ó 15 centímetros menos de altura, lo cual sí es preocupante.

La operación de acondicionamiento tampoco es nada fácil: hay que deshincar o suplementar los postes de las barreras, una operación algo artesanal; casi trae más cuenta reconstruir. Si la barrera es de hormigón in situ (no prefabricadas), también hay que reconstruir.

Pero tampoco es que la barrera sea un elemento inevitable. Yo encuentro que en España se ponen muchas, demasiadas barreras, porque el diseño de nuestras márgenes no es adecuado, empezando por las cunetas. Un choque con una barrera es un accidente sustitutorio, de consecuencias más controladas, pero es un accidente al fin. La mejor barrera es la que no se pone. Y todo esto nos lleva a pensar que debiéramos esmerarnos más en la gestión de las márgenes de las carreteras.

RELLENAR ES LA SOLUCIÓN

En las labores habituales de conservación, el rellenar la berma con una pequeña capa de zahorra o de material procedente del fresado (raspado) es una tarea habitual. La berma es la franja longitudinal no pavimentada comprendida entre el borde exterior del arcén y la cuneta o talud que suele utilizarse par alojar sistemas de contención y elementos de señalización. Esta operación, que permite eliminar el escalón, es una actividad de muy bajo coste, aproximadamente 1-1,5% del total de los contratos de mantenimiento. Pero si en una zona llana es sencillo el relleno, cuando la orografía es complicada es posible que no exista berma y la carretera acaba donde termina el aglomerado y comienza el talud. Esto es muy difícil de solucionar y supondría un coste mucho mayor.

La mitad de las ventas de vehículos de ocasión se hace entre particulares y en muchos casos presentan defectos graves, según el RACE

LA 2ª MANO SE "SALVA" POR LOS INMIGRANTES

Mientras las ventas de vehículos nuevos se desploman, el vehículo de ocasión no sólo se mantiene, sino que crece. Los casi 4 millones de inmigrantes que viven en España tienen mucho que ver. La mitad de las ventas se hace a través de particulares, un mercado que, según un estudio del RACE, tiene sus peligros: un 50% de los vehículos vendidos con más de 5 años presenta defectos graves.

Marian GARCÍA RUIZ
Fotos: **Lucía RIVAS.** Infografía: **Dlirios**

Los vehículos de segunda mano se venden más que los nuevos. En 2007 sus ventas superaron a las del vehículo nuevo en casi un 16%. Así, por cada vehículo nuevo se vendió 1,2 de ocasión. El crecimiento de este sector tiene mucho que ver con lo que ofrece este mercado (calidad, precio, variedad…) y también con la incorporación

EL 86% DE LOS INMIGRANTES BUSCA UN COCHE DE SEGUNDA MANO AL COMPRAR UN AUTOMÓVIL

de inmigrantes a nuestra sociedad. Un 14% de todos los vehículos de ocasión que se vendieron en 2007, 236.000 de un total de 1.687.000, tuvieron como compradores personas de otras nacionalidades: marroquíes, rumanos, ecuatorianos y colombianos sobre todo.

La mayoría de estos vehículos tenía más de 5 años y era de gama media y baja, según el estudio realizado sobre los datos de 2006 por Ganvam, la Asociación Nacional de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios. Este estudio, denominado el Libro Blanco del Vehículo de Ocasión, pone de relieve dos cosas: que el 86% de los inmigrantes prefiere vehículos de segunda mano, sobre todo por el precio, y que la mitad de estas ventas se realiza entre particulares, especialmente las de los vehículos más antiguos.

EL PELIGRO DE LOS PARTICULARES. Un estudio del RACE alerta sobre los defectos que presentan los vehículos de ocasión vendidos entre particulares. Según este estudio, más de la mitad tiene defectos, sobre todo los que tienen más de 5 años. Y cuando la antigüedad supera los 10 años, hay que hablar de una cuarta parte con problemas graves que comprometen la seguridad.

Entre los vehículos vendidos por particulares, según el estudio del RACE, un 30% presenta deficiencias graves en ruedas, neumáticos y suspensión. Un 28% tiene defectos relacionados con la seguridad pasiva, especialmente con el cinturón, los anclajes y pretensores. La carrocería de estos vehículos presenta daños en los bajos, corrosión y problemas en el tubo de escape en más del 30% de los casos y el 15% de las lunas y espejos tampoco está en buen estado.

PERMISOS CANJEADOS

El Gobierno tiene convenio de reconocimiento recíproco de permisos de conducir con 43 países

(Datos 2007 Fuente: DGT),

EL COMPRADOR INMIGRANTE

El precio es definitivo para el 91%. También el uso del vehículo, ya que muchos lo necesitan para trabajar. Un 25% comparte la decisión de compra y la elección con su pareja. Aunque la mayoría se ciñe al gasto previsto, el 20% acaba pagando más. El 45% de los inmigrantes recurre a la financiación. Las marcas Renault, Opel, Peugeot y Ford son las más demandadas por este colectivo, que confía más en la venta profesional.

COCHES MÁS ANTIGUOS. El 40% de las transferencias de propiedad realizadas en 2006 se hizo con vehículos de más de 8 años de antigüedad. El presidente de Ganvam, Juan Antonio Sánchez Torres, recuerda que hay un efecto perverso en el incremento de la venta de éstos automóviles que son precisamente los que más demandan los inmigrantes por su bajo precio: *"Se están moviendo hoy en día coches que, por su antigüedad, deberían estar fuera de la circulación. Resulta que, por un lado, se modifica el Impuesto de Matriculación para evitar el deterioro del medio ambiente y, por otro, se elimina el Plan Prever, con el que se retiraron miles de coches que ponían en riesgo la seguridad y aumentaban la contaminación"*.

Según el secretario general de la Asociación de ITV (AECA-ITV), Luis Rivas, los datos ponen de manifiesto que a mayor antigüedad del vehículo se detectan más defectos graves, lo que provoca más rechazos. En 2007, casi un millón de turismos particulares fueron inspeccionados en los centros oficiales de la Comunidad de Madrid. Un 20% fueron rechazados. Prácticamente la mitad de los turismos de más de 10 años no pasaron la inspección.

LA TERCERA MANO. Gerardo Cabañas, director del portal Autoscout24, del grupo Deutsche Telecom, que expone en Internet aproximadamente la cuarta parte

➤ *Aunque los inmigrantes prefieren comprar en centros oficiales, la mitad de las ventas de segunda mano son de particulares.*

EL MERCADO DE OCASIÓN

- ✔ Ya se venden más usados que nuevos: en 2007 se compraron 1.687.000 vehículos de ocasión y 1.459.791 nuevos.
- ✔ Las ventas se dividen al 50% entre profesionales y particulares.
- ✔ Un 40% de las transferencias de 2006 se hicieron con turismos de 8 años o más.
- ✔ Las ventas entre particulares se hacen con vehículos de menos de 3 años (22%) o más de 10 años (57%).
- ✔ Madrid, Cataluña, Andalucía y Valencia son los principales mercados.
- ✔ Las marcas más vendidas son Renault, Seat, Citroën, Peugeot, Ford y Opel.
- ✔ Jóvenes e inmigrantes son los principales compradores.

MÁS DE LA MITAD LOS VEHÍCULOS CON MÁS DE DIEZ AÑOS DE ANTIGÜEDAD PRESENTAN DEFECTOS GRAVES EN EL 25% DE LOS CASOS, SEGÚN EL ESTUDIO DEL RACE

de los vehículos de ocasión que se comercializan en España, ha detectado dos cosas: *"Se está alargando la edad media de los vehículos expuestos y está bajando el precio"*.

Los vehículos expuestos tienen una media de 4,5 años de antigüedad y cuestan 14.200 euros, un 3% menos que hace un año. En cuanto a los vehículos de entre 8 y 10 años, son un sector al alza cuyas ventas aumentan. En febrero de 2007 constituyeron el 11,83% de las ventas totales gestionadas a través de Autoscout24 y, en febrero de 2008, el 12,72%, casi un punto más. Son vehículos en algunos casos de tercera mano, cuyo precio medio, situado en torno a los 8.880 euros, ha bajado un 2,5%, es decir, menos que el resto, ya que su demanda es mayor. Según Gerardo Cabañas, *"al no tener sus propietarios la posibilidad de sacar rendimiento a estos vehículos de más de 8 años, los ponen a la venta por más o menos dinero y encuentran un mercado"*.

CONSEJOS PRÁCTICOS ANTES DE COMPRAR...

- ■ La antigüedad se puede apreciar en el desgaste de tapicería y plásticos. Si los pedales y palanca son nuevos, hay que pensar que son elementos que se pueden cambiar fácilmente.
- ■ Diferencias en la pintura pueden indicar golpes o reparaciones. Hay que mirar los bajos y comprobar si hay óxido en las zonas ocultas.
- ■ Si el volante vibra, la dirección puede estar mal.
- ■ Conviene activar todos los elementos eléctricos para ver si funcionan. Compruebe el estado de los 4 neumáticos y si son de igual marca y modelo.
- ■ Observe posibles pérdidas de aceite y el desgaste de los manguitos.
- ■ Para comprobar la suspensión, colóquese sobre el capó y hundalo con fuerza. Debe volver con suavidad, sin rebote.
- ■ Si del tubo de escape sale humo negro o azul es mala señal.
- ■ Sobre la documentación, compruebe la ITV, las revisiones y el número de bastidor. En la Jefatura de Tráfico podrá pedir un informe sobre las posibles multas o impuestos pendientes.

NIVELES EUROPEOS. El presidente de Ganvam, Juan Antonio Sánchez Torres, considera que, en general, el avance que está experimentando el mercado de ocasión a través de concesionarios y establecimientos especializados es fruto de la profesionalización de este sector y del acercamiento a los mercados europeos: *"Hoy en día* –explica–, *comprar un coche usado ya no es una aventura cuando se hace en un centro especializado. Los vehículos están perfectamente revisados y garantizados. Disponen de garantías post-venta e incluso se ofrecen contratos a prueba de claúsulas abusivas"*.

Aún así, el presidente de Ganvam asegura que todavía no hemos alcanzado los niveles europeos. Mientras que en España se venden 1,2 coches usados por cada vehículo nuevo, en Francia o Alemania la proporción se duplica. Y en el Reino Unido es aún mayor, por cada coche nuevo se venden 3,5 usados.◆

AUTOPISTA

MAZDA 5 2.0 CRTD

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.998 c.c.
Potencia máxima:
143 CV a 3.500 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasoil

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags delanteros, laterales y de cortina. ABS y EBD. DCS y TCS. Entre otros.

DIMENSIONES:
4,50 mts. (long.) 1,75 mts. (anc.) 1,61 mts. (alt.)
Maletero:112/1.566 litros.

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

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★☆☆
PRECIO: Desde 23.350 €.

- ► Comportamiento dinámico
- ► Tacto en general
- ► Puertas eléctricas
- ► Plaza central simbólica
- ► Consumo urbano
- ► Puertas eléctricas en pack

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

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

COMENTARIO.– La marca japonesa puso en el mercado su monovolumen de tamaño medio hace casi tres años y ya contaba con algunas características que le hacían único, como la presencia de las puertas traseras correderas. Ahora toca actualizar su imagen. En su línea exterior se aprecian detalles como el nuevo frontal, los pilotos traseros y las llantas de aleación como signos distintivos y algún pequeño detalle más. Lo más llamativo que anuncia es la presencia de las puertas traseras corredizas con accionamiento eléctrico, una interesante novedad –no presente en ningún competidor–, pero que en nuestro mercado sólo se va a comercializar dentro de un 'pack' que cuesta 5.600 €, lo que, a buen seguro, 'echará para atrás' a más de un posible comprador.
Toda la gama de motores se ha retocado para mejorar su rendimiento. El motor 2 litros CRTD de 143 CV mantiene su cifra de potencia, pero anuncia una rebaja de consumo homologado del 3%. También es posible otro 2 litros, pero con 110 CV. ◆

Emisiones de CO_2: 162 grs/km
Impuesto de Matriculación: 9,75%

www.mazda.es

COCHE ACTUAL

SUZUKI SPLASH 1.3 DDiS

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.248 c.c.
Potencia máxima:
75 CV a 4.000 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasoil

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. ABS con EBD. Sistema Isofix sillitas infantiles. Entre otros.
Opción: ESP (385 €). Airbag de cortina delante y detrás (250 €). Entre otros.

DIMENSIONES:
3,71 mts. (long.) 1,68 mts. (anc.) 1,59mts. (alt.)
Maletero: 202/462 litros.

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

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO: Desde 12.995 €.

- ► Diseño
- ► Facilidad de conducción
- ► Consumos
- ► Anchura plazas traseras
- ► Capacidad del maletero
- ► ESP opcional

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

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

COMENTARIO.– Sobre la plataforma del "Swift" llega el nuevo "Splash", un modelo eminentemente urbano y con trazos próximos al concepto monovolumen. Mide 3,7 metros de largo y casi 1,6 m. de alto, unas dimensiones que le hacen disfrutar de un interior amplio y a la vez versátil. Encontramos un diseño sencillo, con buena calidad de acabados y un tacto sólido y agradable de los mandos. La postura de conducción, algo elevada, nos permite disfrutar de una muy buena visibilidad del tráfico en ciudad. Detrás, a pesar de sus reducidas dimensiones exteriores, ofrece suficiente espacio para que dos adultos se acomoden sin problemas y en el maletero cabe más de lo que parece. La dirección, con asistencia electrohidraúlica, ofrece un notable confort y la suspensión, con tarados nada blandos, permite moverse con mucha solvencia, con un balanceo de la carrocería poco acusado para un paso por curva rápido, preciso y estable. Todo ello hace posible plantearse, incluso, viajes de media distancia. ◆

Emisiones de CO_2: 120 grs/km.
Impuesto de Matriculación: 0%.

www.suzuki.es

MOTOR 16

CITROËN C5 2.0 HDI 138 CV

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.997 c.c.
Potencia máxima:
138CV a 4.000 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasoil

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales delanteros adaptativos. Airbag de rodilla conductor. Airbags laterales delanteros. Airbag de cortina. ABS. EBD. Control de estabilidad y tracción. Sistema Isofix, asientos infantiles. Entre otros.

DIMENSIONES:
4,77mts. (long.) 1,09 mts. (anc.) 1,45 mts. (alt.)
Maletero: 439 litros.

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

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO: Desde 26.890 €.

- ► Estabilidad extraordinaria
- ► Calidad de acabado y materiales
- ► Prestaciones y silencio de marcha
- ► Tacto de la dirección electromecánica
- ► 20 interruptores en volante multifunción
- ► Disposición de algunos mandos

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

NOTA MEDIA: 8,1 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,3

COMENTARIO.– El 54% de los clientes del segmento del "C5" son flotas, empresas, alquiler... mientras que sólo el 46% restante se refiere a clientes particulares. Esto quiere decir que ahora las razones de compra han cambiado y se miran con lupa aspectos como la insonorización, la calidad de acabado, la estética (primera razón de compra también en este segmento) y se le presta menor atención a aspectos como la practicidad, el espacio... Citroën ha querido responder a esta nueva clientela con un "C5" mejor hecho, con hechuras de modelo alemán, una insonorización récord y, además de apostar por su suspensión 'hidractiva', ha querido ofrecer un esquema tradicional de muelle y amortiguador sin ayudas. El resultado ha sido magnífico: ofrece un aplomo extraordinario, un silencio de marcha de un segmento superior, unido todo ello a los motores HDI más que probados y unos precios, se intuye, muy competitivos. Se ha mejorado también la calidad y la estética es agradable, sin los 'inventos' que suele manejar la marca en este aspecto. Lástima que la disposición de los mandos en el interior no sea una lección de ergonomía y que la dirección peque de excesiva asistencia, lunares sin importancia para un conjunto excelente. ◆

Emisiones de CO_2: 157 grs/km.
Impuesto de Matriculación: 4,75%.

www.citroen.es

AUTOFÁCIL

RENAULT GRAND MODUS 1.2i

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.149 c.c.
Potencia máxima:
75 CV a 5.500 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasolina sin plomo

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. ABS. Anclajes Isofix sillitas infantiles. Entre otros.
Opción: ESP (295 €). Entre otros.

DIMENSIONES:
4,03 mts. (long.) 1,69 mts. (anc.) 1,58 mts. (alt.)
Maletero: 305 litros.

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

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★☆☆☆
PRECIO: Desde 10.595 €.

- ► Practicidad interior
- ► Comodidad
- ► Respuesta del motor
- ► Aumento de peso
- ► Precio cercano al "Scénic"
- ► ESP opcional

Estética:	6	Potencia:	7	SEGURIDAD:	
Acabado:	6,5	Elasticidad	7	Estabilidad:	6
Habitabilidad:	7	Cambio:	5	Suspensión:	6
Maletero:	7	Velocidad punta:	6	Frenos:	5
Confort:	7	Aceleración:	7	Dirección:	3
Instrumentación:	6	Consumo:	6	Ruedas:	5
Equipamiento:	5	Sonoridad:	6	Luces:	5

NOTA MEDIA: 6,3 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 5.

COMENTARIO.– Renault ha cambiado el "Modus" cuando apenas llevaba dos años en el mercado, porque, en algunos países –como España–, ha sido un pequeño fracaso. No es que fuera un mal coche, es que la gente que quería un monovolumen adquiría, al menos, un "Scénic". El "Modus" se les quedaba pequeño. Y, por eso, Renault ha hecho dos cosas: variar ligeramente el diseño... y crear una nueva carrocería más grande –24 cm. más– y con una mayor capacidad interior –con una banqueta trasera corrediza que permite que el maletero varíe entre 305 y 410 litros–. Además, ofrecerá un nuevo motor 1.2 turbo de 100 CV. El consumo –de media, 5,9 l/100 km– es relativamente bajo. Por comportamiento, es un coche cómodo; la suspensión es más bien blanda, algo que le hace pasar por los baches con suavidad, pero que le resta cierta agilidad en curva. La dirección está demasiado asistida y resulta imprecisa. Con todo, transmite bastante seguridad, aunque nunca está de más pagar los 295 euros que cuesta el ESP. ◆

Emisiones CO_2: 140 grs/km
Impuesto de Matriculación: 4,75%.

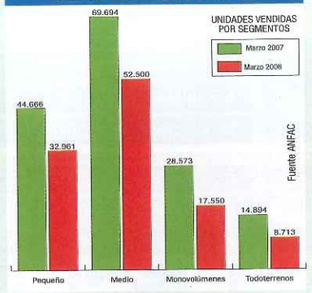
www.renault.es

LAS VENTAS SE DESPLOMAN

Las ventas de turismos cayeron más de un 28% en marzo según ANFAC, la patronal de los fabricantes. Estos son los peores resultados desde 1993. Además, los concesionarios indican que el plazo medio para la venta de un coche se sitúa en 80 días, frente a los 55 de 2007. Juan Antonio Fernández, presidente de ANFAC, explica los factores que han influido, *"unos específicos del mercado del automóvil, como son los tres días hábiles menos de ventas debido a las festividades de Semana Santa y la eliminación del Plan PREVER en el momento más inoportuno"*. Además, el cambio en el Impuesto de Matriculación en función de la emisión de CO_2, ha penalizado especialmente a monovolúmenes (baja casi un 47%) y todoterrenos (–45%). A ello hay que añadir –subraya Fernández– *"el deterioro generalizado de la situación económica, una mala evolución del empleo y una escasez de la renta disponible por las familias"*.

En este contexto, ANIACAM (asociación de fabricantes importadores) afirma que la caída en 2008 *"se podría situar entre un 6 y un 8%"*. En ANFAC prefieren esperar, para tener una idea más rigurosa de la marcha del mercado.

DESCENSO PREOCUPANTE



Investigación

TÚNEL CLIMÁTICO

Pueden alcanzarse 25ºC bajo cero y llegar hasta 55ºC sobre cero, con velocidades de viento de hasta 300 km/h, acompañados de fuertes lluvias, nieve o mucho sol... Todo es posible en el nuevo túnel climático de Audi. En él, los automóviles pueden probarse en condiciones muy próximas a la realidad. Se comprueba la capacidad térmica del aceite, del circuito de refrigeración y del motor. Su objetivo es desarrollar sistemas de refrigeración óptimos y económicos.

EL "CLASE A" SE RENUEVA

En junio ya estará a la venta el renovado "Clase A". Mercedes ha modificado no sólo la estética de su compacto, sino también su interior y ha introducido nuevas mecánicas que reducen consumo y emisiones contaminantes. Podrá equipar novedosos sistemas, desde la ayuda activa para aparcar o la luz de freno con destellos, hasta alumbrado de emergencia activo.

www.mercedes-benz.es

A REVISIÓN

Las campañas de revisión por fallos de fabricación se han multiplicado en estos días.

- VOLKSWAGEN ha llamado a los propietarios de los "Jetta" y "Golf" Variant (tipo 1K2/1K5) por un defecto que puede provocar un sobrecalentamiento e incluso un incendio.
- NISSAN ha lanzado una campaña dirigida a los propietarios del "Navara" para modificar la unidad de control del airbag.
- KAWASAKI está contactando con dueños de su modelo "VN900" por riesgo de fuga de gasolina.

COCHES DE ESTADO

Hasta un total de once los coches de Estado se están exponiendo en el Museum Mobile de Audi en Ingolstadt (Alemania). Son vehículos históricos, desde un SIL 11G superblindado en el que viajó Nikita Khruschev, al Lincoln Continental de J. F Kennedy, pasando por un Horch 830 BL que utilizó Charles de Gaulle o un Rolls Royce Plahntom de la reina Isabel II de Inglaterra. Sin olvidar la única pieza conservada por Seat, un "Papamóvil" construido sobre un Seat "Marbella" construido especialmente para que el Papa Juan Pablo II se desplazara entre la multitud en 1982 cuando ofició una misa en el estadio Camp Nou.

EL DATO

LOS ESPAÑOLES TARDAN UNA MEDIA DE SIETE AÑOS EN PAGAR SU COCHE NUEVO, Y UNOS CINCO AÑOS SI SE TRATA DE UN VEHÍCULO DE SEGUNDA MANO

Informe de GANVAM (Asociación de Vendedores) y DINANCAR (empresa especializada en financiación)

EL FABRICANTE INDIO TATA acaba de COMPRAR JAGUAR Y LAND ROVER, dos de empresas emblemáticas de la automoción inglesa. Tata ha pagado cerca de 2,3 billones de dólares a Ford, empresa a la que pertenecían desde 1989 y 2000, respectivamente. Durante una etapa de transición, Ford continuará suministrando los motores y otros componentes, así como tecnología y apoyo técnico para investigación y desarrollo.

El Estudio

SUBE LA ACCIDENTALIDAD DE FURGONETAS

Durante 2006 murieron en accidente de tráfico un 16% más de conductores de furgonetas, frente al descenso del 8% de las muertes registradas en otro tipo de vehículos. Por ello, el RACE ha realizado un estudio en el que se llevarán a cabo dos tipos de prueba:

- Circulación en zigzag con y sin ESP, ensayo de frenado con y sin BAS, para comprobar su seguridad activa.
- Prueba de choque frontal y prueba de choque por alcance, para analizar su seguridad pasiva.

Se demostró que gran parte de los accidentes de furgonetas son habitualmente derrapes peligrosos, que terminan con vueltas de campana, choque contra árboles o colisiones con otros vehículos que circulan en sentido contrario y que podrían evitarse si las furgonetas equiparan de serie el ESP (hoy sólo lo llevan una de cada tres). En los choques por alcance, se comprobó que tanto los pies, piernas y tórax, presentaban un elevado riesgo de lesión debido a las deformaciones del tablero de instrumentos y del espacio para los pies y las piernas. Por ello, es esencial, indica el RACE, que lleven sistemas de asistencia a la frenada, o mejor aún, asistentes que se adapten al frenado de urgencia, como los que ya existen en los camiones.

www.race.es

EL NUEVO "IBIZA"

Esta es la imagen del nuevo SEAT "Ibiza" que estará en los concesionarios a finales de mayo con menos consumo y emisiones y más confort y seguridad. Inicialmente, contará con tres motorizaciones de gasolina y tres diesel.

www.seat.es

La novedad

"iQ": EL MÁS URBANO

El nuevo Toyota se llama "iQ". De carácter eminentemente urbano (no alcanza los tres metros) es capaz de transportar dos adultos, un niño y equipaje con comodidad. Utiliza innovaciones técnicas de ahorro de espacio, como colocar el depósito de gasolina plano bajo el piso, un equipo de climatización más pequeño o diseñar sus asientos más finos.

CIEN AÑOS ha cumplido el FORD "T", el coche que puso al mundo sobre cuatro ruedas. Esté mítico modelo dejó de fabricarse en el año 1927 después de haber vendido más de 15 millones de unidades.

UN sistema de REPOSTAJE DE COMBUSTIBLE QUE ELIMINA EL TAPÓN está siendo desarrollado por el Centro Tecnológico Andaltec de la Junta de Andalucía y la empresa Tecknia. Reconoce el tipo de combustible que se intenta echar y, si no es el adecuado, no deja pasar la pistola de la gasolinera.

UNO DE CADA TRES TALLERES inspeccionados PRESENTABA ALGUNA IRREGULARIDAD, según el Instituto Nacional de Consumo. Las infracciones más comunes estaban relacionadas con los precios y fraudes en la calidad.

SUPERVENTAS MARZO DE 2008

1	Citroën C4	5.758	↑
2	Ford Focus	5.137	↑
3	Peugeot 207	5.041	=
4	Renault Megane	4.735	↓
5	Seat Ibiza	4.562	=
6	Ford Fiesta	4.456	↑
7	Seat León	4.249	↓
8	Opel Corsa	3.473	↑
9	Peugeot 308	3.395	↓
10	Volkswagen Golf	3.134	=

LOS FABRICANTES

FORD	12.246
PEUGEOT	11.312
SEAT	11.224
CITROËN	10.470
VOLKSWAGEN	9.407
RENAULT	8.977
OPEL	8.808
TOYOTA	5.310
MERCEDES	5.183
AUDI	4.592

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

↑ = ↓ Variaciones respecto al mes anterior

entrevista

EDUARDO PUNSET

ESCRITOR Y DIVULGADOR CIENTÍFICO

Está a punto de cumplir doce años al frente de "Redes", el programa de entrevistas a científicos en La 2. Economista, abogado, ministro en la Transición, consejero de la Generalitat, Eduardo Punset trabajó en el Fondo Monetario Internacional hasta que la ciencia se cruzó en su camino. Tras abordar el tema de la felicidad, su último libro, "El viaje al amor" (Destino), ofrece las claves científicas para explicar este fenómeno.

Emmanuel ZOCO

Eduardo Punset reconoce que debutó 'tarde' como conductor –a los treinta años con un Seat "600"– y desde entonces nunca ha sufrido un accidente porque *"he tenido suerte y no me han embestido"*. Se muestra firme defensor del carné por puntos: *"Ya era hora, a la luz de nuestro historial, comparado con los países en los que he vivido"*.

- ¿Se puede explicar científicamente por qué nos transformamos al volante?

- Sí. Es conocida y descriptible la incapacidad de las personas para situarse en un estado emocional distinto cuando están sumidos en otro. Por ejemplo, después de una buena comida, es imposible recitar lo que me gustaría tener para cenar aquel mismo día. Bajo el efecto del alcohol, la droga o el sexo no es posible situarse en una condición en la que no se estuviera afectado por esos estímulos. El Código Penal es poco científico en el sentido de que no aquilata debidamente los efectos adversos de la noche, la droga y el alcohol en la conducción.

"DURANTE MUCHO TIEMPO SE HAN SUBESTIMADO LOS EFECTOS NEGATIVOS DEL ALCOHOL. IGUAL OCURRE CON LA CONDUCCIÓN DURANTE LA NOCHE"

- Si comparamos a los conductores españoles con los de países como EE.UU., Gran Bretaña o Suiza... ¿cómo salimos?

- Mal. Muy mal. Las estadísticas hablan por sí solas. A pesar de que nunca se hace referencia al sufrimiento infligido a los que sobreviven lastimados para siempre o a sus familiares. Es nuestra gran asignatura pendiente.

- ¿Qué opina de los actuales límites de velocidad?

- Perseguiría con mayor tenacidad las infracciones. Existen tecnologías suficientes para paralizar el coche que rebasa los límites.

- En Semana Santa se ha producido un record en positivo del número de personas fallecidas en carretera...

- Sigue habiendo un número extraordinario de asesinos potenciales conduciendo. No sabemos qué parte de los primeros resultados favorables corresponde a una mayor concienciación o a la reforma del Código Penal. A la luz del número de muertos, heridos y la cantidad de sufrimiento soportados, debiera introducirse la incautación inmediata del coche y del permiso de conducir de los culpables.

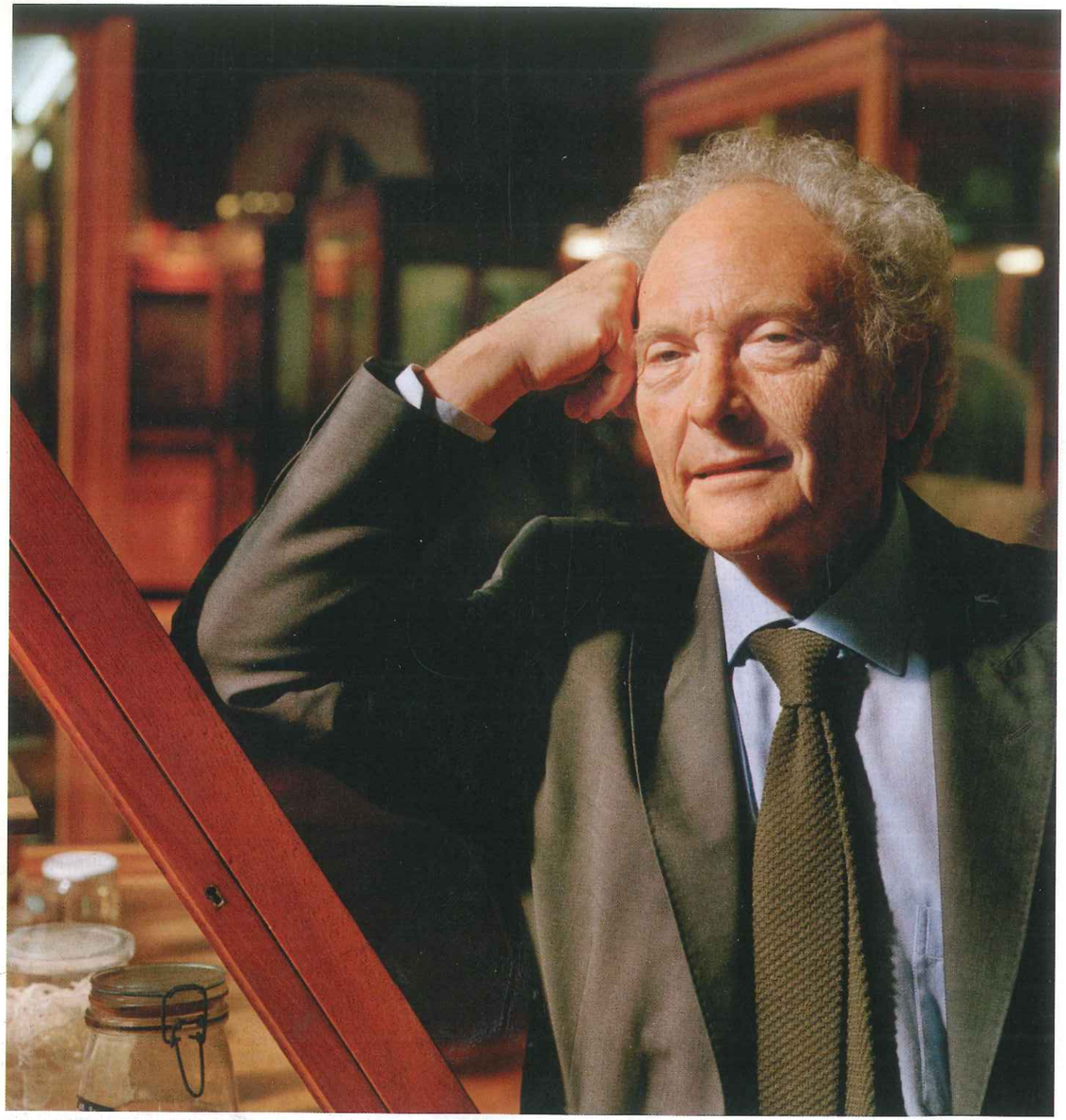
- Pese a las campañas, el alcohol sigue siendo una de las principales causas de los accidentes...

- Durante mucho tiempo se han subestimado sus efectos negativos. Igual ocurre con la conducción durante la noche.

- Ha propuesto incorporar en los planes de estudio la Educación Emocional. ¿Se debería potenciar la Educación Vial en los colegios?

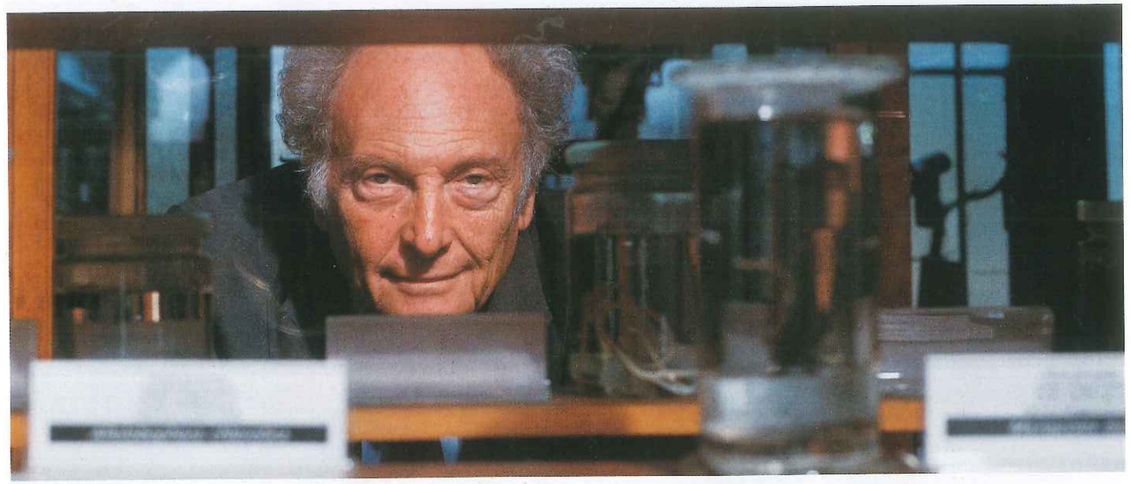
- La educación vial tiene mucho que ver con la gestión de las emociones. Mi postura ha sido siempre la de defender una disciplina fundamentada en el conocimiento y gestión de las emociones básicas y universales: el miedo, el desprecio, la rabia, el odio, el amor, la alegría, el altruismo. Ni se enseñó a nadie a distinguir entre la ansiedad (necesaria) y el miedo (que corroe) ni a gestionar sus propias emociones. Ahora bien, enseñar a gestionar nuestras emociones básicas es un proceso científico, mientras que la enseñanza de valores siempre será sospechosa de ser de derechas o izquierdas.

"EL SUFRIMIENTO DE LAS VÍCTIMAS Y SUS FAMILIARES ES NUESTRA GRAN ASIGNATURA PENDIENTE"



LA GENTE PREFIERE SABER. Divulgadores como Eduardo Punset han contribuido al aumento del interés por la ciencia en nuestro país. De hecho, este barcelonés que fue ministro de Relaciones con las Comunidades Europeas en la Transición, consejero de la Generalitat y que trabajó en el Fondo Monetario Internacional, cuando está punto de cumplir doce años al frente de "Redes", el programa de entrevistas a científicos en La 2 cree que *"el darwinismo cuestionó seriamente –casi sin quererlo– el pensamiento dogmático heredado del pasado. Desde entonces sabemos que hay un diseño inteligente de las cosas, pero que ese diseño es el resultado de una selección natural y confluencia de entorno y genes. Desde entonces arrebatamos cada vez más espacio al pensamiento dog-*

"LA GENTE PREFIERE SABER QUE EL ESTRÉS LE HACE PERDER LA MEMORIA, Y NO LOS MALOS ESPÍRITUS"



mático. La gente prefiere saber que el estrés le hace perder la memoria, y no los malos espíritus".

- Estudió Derecho y Económicas, ¿qué le atrajo de la ciencia?

- Empecé interesándome por el impacto de las nuevas tecnologías en la gestión empresarial. En mis nuevos centros de reflexión había muchos más tecnólogos que economistas. Al estudiar la innovación tecnológica –fui profesor de esta nueva asignatura en el Instituto de Empresa durante cinco años–, me di cuenta enseguida de que donde más se innovaba era en el campo científico comparado con el jurídico o económico.

- ¿Regresaría a la política tras su paso por ella?

- No volvería nunca, pero entiendo que alguien tiene que estar allí. Me pasó algo parecido con la economía: alguien tiene que subir y bajar los tipos de interés, pero prefiero que lo hagan otros. En política, además, la perspectiva del tiempo geológico te enseña que se funciona por ráfagas; es decir, muy de vez en cuando. Cada doscientos años se puede hacer algo. Los cambios culturales –y la política lo es–, son muy lentos. Luego es la pura administración de intereses.

- Si el amor se puede explicar desde la ciencia, ¿qué espacio queda para el romanticismo?

- A la ciencia le precedió la magia. Lo que se tilda a veces de romanticismo es, muy a menudo, puro dogmatismo. Yo encuentro más romántico descubrir que la primera manifestación del amor se remonta a la primera bacteria replicante, hace más de tres mil millones de años, porque no soportaba enfrentarse sola a la degradación celular, que desconocer qué caray me está pasando por dentro cuando veo a la mujer u hombre de mis sueños.

"A LA LUZ DEL NÚMERO DE MUERTOS, HERIDOS Y LA CANTIDAD DE SUFRIMIENTO SOPORTADOS, LA INCAUTACIÓN DEL COCHE Y DEL PERMISO DE LOS CULPABLES DEBIERA SER INMEDIATA"

- ¿El flechazo puede acabar en un amor para siempre?

- El flechazo aflora en forma de emoción –efímera, como todas las emociones básicas y universales, positivas como el amor o negativas como el asco–, pero puede ser el comienzo de un largo proceso de fusión.

- Su libro confirma que hombres y mujeres somos diferentes en el amor. En una sociedad que tiende a igualar los roles, ¿llegaremos algún día a parecernos más en este aspecto?

- Lo dudo por la tremenda diferencia que existe entre las células reproductoras: óvulo y espermatozoides. Pero sí estamos descubriendo que muchas de las diferencias actuales, como una mayor empatía en las mujeres que en los hombres, por ejemplo, tienen una base evolutiva; y eso puede cambiar con el tiempo. Los psiquiatras parecen convencidos de que esa empatía es el fruto de haber pasado más tiempo cuidando niños en la cueva.

- Afirma que estamos fabricados para enamorarnos, pero ¿y quienes no encuentran a su 'ser compatible'?

- Su capacidad de amar puede ser deficiente; en gran parte, esa capacidad es el resultado de lo que ocurrió a su autoestima y curiosidad antes de los cinco años. Si esa capacidad de amar figura en los promedios normales, entonces es muy posible que deba figurar nuevos entornos, mayor capacidad de comunicación con los demás o corregir su estrategia de compromisos.

- "El viaje al amor" es el segundo libro de una trilogía que empezó con la felicidad y terminará con el poder... ¿Por qué ha escogido este tercer elemento?

- Me refiero al poder molecular. No se han estudiado suficientemente los factores responsables de que las comunidades andantes de células –eso es lo que somos– decidan comportarse de una manera determinada. Sabemos que pasan cosas terribles allí dentro, como la apoptosis o suicidio colectivo de células, pero seguimos sin saber cómo funciona la intuición o las decisiones no programadas. Por otra parte, de la misma manera que el estudio de la felicidad me llevó al estudio del amor para sobrevivir, el amor comporta un ejercicio del poder sobre los demás. ◆

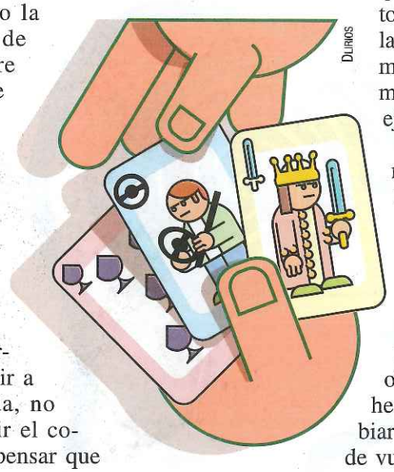
EL COCHE, EL AZAR Y EL CONDUCTOR

José María Calleja
Periodista

El coche forma parte de nuestra vida diaria. El azar también.

El azar es esa cosa a la que no prestamos atención mientras todo va bien. Los humanos no reparamos lo bastante en lo que pudo haber sido y no fue cuando salimos con bien de una situación en la que el peligro nos ha pasado rozando. Sin embargo, los mismos humanos nos quedamos a vivir, nos lamentamos, rumiamos todos los detalles, cuando el azar viene de nalgas y ¡ay!, nos parte la vida. Es entonces cuando recordamos con memoria milimétrica todo lo que hicimos, cuando nos arrepentimos por haberlo hecho así y no de otra forma, cuando nos flagelamos, o criticamos al de al lado, por haber hecho la misma combinación de elementos que siempre pero con una variante fatal, precisamente aquella en la que nos hemos jugado la vida.

Claro que al azar también se juega. En algo tan arbitrario como la suerte, también hay quien compra boletos. No es lo mismo respetar las normas de tráfico, conducir a la velocidad adecuada, no distraerse, no convertir el coche en un picnic que pensar que la carretera es sólo de uno y todos los demás tienen que rendirse ante la potencia de mi coche, que es el mejor, con el mejor conductor imaginable, el que se las sabe todas y el que piensa que cumplir unas normas hechas para los otros, le convierte a él en una oveja.



HAY QUIEN TIENE LA 'TESTICULINA' ENTRE LA CAJA DE CAMBIOS Y EL ACELERADOR Y CABALGA EL COCHE PARA DEMOSTRAR LO QUE NO PUEDE EXHIBIR CUANDO ES PEATÓN

Hay quien se sube al coche para que razonablemente le haga un servicio indispensable: llevarle al trabajo, trasladarle a otra ciudad, a la que tiene que ir para disfrutar o hacer negocios. También hay quien tiene la 'testiculina' entre la caja de cambios y el acelerador y cabalga el coche para demostrar de golpe todo lo que no puede exhibir suficientemente cuando es peatón. Hay quien viaja en coche civilizadamente y hay quien cree que los responsables de tráfico han venido a este mundo a amargarle la vida y sólo él sabe lo que hay que hacer en un mundo lleno de pardillos.

El azar se ventila en segundos, en décimas de segundo. Sus consecuencias pueden durar una eternidad, pero lo cierto es que la cosa se suele liquidar siempre en menos de un minuto. Luego viene, si el azar lo permite, la reconstrucción de los hechos, el desmontar, pieza por pieza, todos los momentos previos al batacazo. Pero este ejercicio solo funciona en la cabeza.

El azar suele ser muy rencoroso: no perdona, no tiene marcha atrás. Por eso, una vez que nos visita, no conviene atormentarse con él. No hay moviola posible que nos permita corregir los fallos, superar las secuelas, volver a la posición previa. Sin embargo, los humanos lo hacemos, nos entregamos de forma obsesiva a la reconstrucción de los hechos, en la que pretendemos cambiar la pieza que falló. En este ejercicio de vuelta atrás es muy común que entremos en la guerra de reproches. Reproches con los más cercanos. Buscar culpables es una forma urgente de encontrar consuelo cuando el golpe ha sido brutal.

El coche está en nuestra vida, el azar forma parte de nuestras vidas; hagamos lo que esté en nuestra mano para que la combinación de uno y otro no nos lleve a la eternidad. La buena suerte, para el que la trabaja. ◆

CONDUCIR DESPUÉS DE UN ACCIDENTE CEREBROVASCULAR

La enfermedad cerebrovascular, ictus o accidente cerebrovascular –lesiones en los vasos sanguíneos que riegan el cerebro–, puede originar trastornos a corto y largo plazo de distinta gravedad. Las secuelas combinan deficiencias neurológicas, motoras y sensoriales, según la zona del cerebro lesionada. Con frecuencia afectan a la visión y pueden interferir con la capacidad para conducir con seguridad. De hecho, muchos pacientes que los sufren dejan de conducir.

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

Las lesiones de los vasos sanguíneos que riegan el cerebro pueden originar trastornos a corto y largo plazo de distinta gravedad. La enfermedad cerebrovascular, también denominada ictus o accidente cerebrovascular, es una de las principales causas de muerte en los países desarrollados y la tercera de discapacidad en el mundo. Sus causas más habituales son hipertensión y arteriosclerosis, aunque muchas otras están en su origen. Los accidentes cerebrovasculares son básicamente la interrupción del suministro de sangre a cualquier parte del cerebro. Un ejemplo es un vaso sanguíneo que lleva sangre al cerebro bloqueado por un coágulo de sangre (accidente cerebrovascular isquémico) o un vaso sanguíneo que se rompe, pasando sangre al cerebro (accidente cerebrovascular hemorrágico). Los denominados 'accidentes isquémicos transitorios' se resuelven antes de 24 horas y el déficit neurológico es generalmente reversible. En otras formas de accidente cerebrovascular el proceso se acompaña de distintas pérdidas en la función neurológica, crónicas o permanentes.

Las manifestaciones clínicas combinan deficiencias neurológicas, motoras y sensoriales, en relación con la zona del cerebro donde se produce la lesión. Con frecuencia afectan a la visión. Las secuelas que se pueden producir tras un accidente cerebrovascular pueden ser diversas y de diversa magnitud, e interferir con la capacidad para conducir con seguridad. Con frecuencia las deficiencias visuales interfieren con la conducción tanto o más que las alteraciones motoras o sensoriales (hemiparesia...) De hecho, una gran parte de los pacientes que los sufren deja de conducir.

Por ello, la normativa española y europea regula las capacidades psicofísicas necesarias para conducir vehículos tras sufrir accidentes isquémicos transitorios y recurrentes. En España, el Reglamento General de Conductores prohíbe, en caso de ataque isquémico transitorio, conducir vehículos hasta trascurridos al menos 6 meses sin manifestaciones neurológicas, aunque, dependiendo de cuáles sean éstas, excepcionalmente y con informe neurológico, se puede permitir la conducción de turismos. En caso de ataques isquémicos recurrentes, la conducción de vehículos no está permitida. El lector encontrará más información en la web de la DGT (http://www.dgt.es) y en la de la Sociedad Española de Neurología (http://www.sen.es).

LA ENFERMEDAD CEREBROVASCULAR PROVOCA SECUELAS MOTORAS Y NEUROLÓGICAS, CON FRECUENCIA VISUALES, QUE INTERFIEREN CON LA CONDUCCIÓN

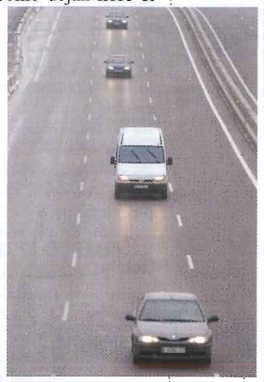
Recientemente, un estudio del Centro de Medicina de Trafico del Hospital Universitario Karoliska (Estocolmo) sobre 200 pacientes con accidente cerebrovascular ha analizado los aspectos que mejor predicen el resultado final de la evaluación de los mismos. Los datos se basan en pacientes que acudían a los 'centros de movilidad' del Reino Unido, que realizan una evaluación multidisciplinar (médica, neuropsicológica, oftalmológica, de conducción real..), y proponen posibilidades de rehabilitación y/o adaptación del conductor y las adaptaciones precisas en el vehículo para que aquel pueda volver a conducir con seguridad. Finalmente se declaró apto para conducir al 61% de los pacientes, tras la intervención precisa en cada caso (aprendizaje por el conductor y/o adaptaciones al vehículo o uso de mandos con infrarrojos debidos a déficits motores y/o sensoriales).

En España, los estudios señalan que los conductores con accidente isquémico transitorio suponen una cuarta parte del total de conductores con problemas neurológicos que acuden a los centros de reconocimiento. Sin embargo, a pesar de la enfermedad, estos conductores suelen mantener la aptitud para conducir, aunque sean sometidos a revisiones más frecuentes.

En conclusión, sufrir un accidente cerebrovascular puede acompañarse, según el tipo de lesión, de secuelas neurológicas graves que pueden ser incompatibles con la conducción. Sin embargo, en un amplio número de casos, en especial en accidentes aislados, y tras el adecuado tratamiento y rehabilitación, así como, en su caso, con el asesoramiento respecto a la necesidad de ayudas técnicas en el vehículo, el paciente puede volver a conducir y, con ello, recuperar parcial o totalmente su actividad social y laboral. ◆

CARRIL DEL TORPE

Se ha escrito bastante sobre el carril del calambre. Yo, al carril central (cuando hay tres), lo llamaría "de los torpes". Me explico: en autovías de dos carriles, se respeta bastante el carril izquierdo para adelantar, pero en el momento que aparece el tercero, muchos se pasan directamente al central (por suerte pocos camiones).
He preguntado a amigos por qué lo hacen y casi siempre dicen que por el central, ante un despiste, tienen tiempo de corregir y como dejan libre el tercero, si alguien debe adelantar, ahí está.
¿Son tan imprecisos al circular por carretera de doble sentido? Porque si lo hacen por este motivo, o invaden el carril contrario o se salen de la carretera, con lo cual son un peligro, pues su torpeza obliga, al circular por vías de tres carriles, a pasar del primero al tercero para adelantar, ya que, muchas veces, circulan a menor velocidad de la permitida y si adelantamos por la derecha, quienes infringimos somos el resto.–*Francisco Arévalo Zurimendi. Barakaldo (Vizcaya).*


Paul Alan PUTNAM

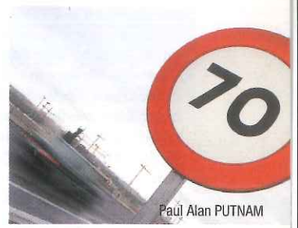
Respuesta: El Reglamento General de Circulación (art. 18, aptdo. 1), entre las obligaciones que impone al conductor, fija la de atención permanente a la conducción, y considera ésta incompatible con el uso de dispositivos como pantallas con acceso a Internet, monitores de TV o reproductores) y R99 (de xenón, HID). Ambos índices confirman que la lámpara está homologada y permitida su colocación.

EL DERECHO NO HACE DAÑO

Quiero compartir un descubrimiento ya que la DGT no hace campaña al respecto. Llevo años usando el carril derecho con turismos y motos, en especial en vías con tres carriles para cada sentido, y garantizo que su uso continuado no produce efectos nocivos para la salud. Es más, ¡facilita la circulación de otros usuarios! No tengáis miedo. Os invito a todos a probarlo.–*Ramón Cutanda López. Cieza (Murcia).*

FELICIDADES

Felicito a la DGT (o a quien corresponda) por adecuar los límites de velocidad a las características de la vía. Uso habitualmente la A-42. Hace días han incrementado el límite de 80 a 90 km/h. Como consecuencia, he notado mayor fluidez y distancia de seguridad. Esta medida también disminuirá las distracciones por el aburrimiento que supone conducir demasiado lento. Animo a la DGT a seguir este camino y pido a los conductores responsabilidad para aceptar los límites. Ojalá llegue el día en que sean orientativos y cada uno adapte la velocidad a las condiciones de la vía con sentido común (el menos común de los sentidos).-*Juan J. Sánchez Tirado. Madrid.*



Paul Alan PUTNAM

EMISORAS Y MICRÓFONOS

¿La ley prohíbe el uso de emisoras de radioaficionado y banda ciudadana, así como su antena exterior, con micrófono en el vehículo mientras se conduce? ¿Qué artículo? Imagino que sí, pero supongo que parado no habrá problemas. Si prohíben el móvil, esto también.-*Antonio Travieso Cabrera. San Andrés (Sta. Cruz de Tenerife).*

Respuesta: El Reglamento General de Circulación (art. 18, aptdo. 1), entre las obligaciones que impone al conductor, fija la de atención permanente a la conducción, y considera ésta incompatible con el uso de dispositivos como pantallas con acceso a Internet, monitores de TV o reproducto-

LÁMPARAS DE XENÓN

Veo últimamente en establecimientos de repuestos y tiendas de 'tuning' kits de luces de xenón. ¿Es legal colocar en un automóvil dichos kits?–*Miguel R. Hernández. Molina de Segura (Murcia).*

Respuesta: En Europa, todas las lámparas de alumbrado y señalización de automóviles deben estar conformes con la reglamentación ECE, que comprende dos categorías: R37 (lámparas halógenas e incandescen-

ACUSE DE RECIBO

Potencia limitada para jóvenes

Escribo entre resignado e indignado.
Resignado, porque terminaré por dar la razón a quien piensa que la DGT es un organismo recaudador más del Estado. Indignado, porque tras 27 años de carnet, me doy cuenta de que al legislar no se usa el sentido común.
Seamos razonables y autocríticos. ¿Es más peligroso para viandantes y conductores una moto con más de x CV en manos de un conductor novel que un coche con 200 CV en manos de otro novel? Un motorista imprudente puede lesionarse, matarse o matar al 'paquete', pero difícilmente organizar la que han 'liado' en Vigo los presuntos asesinos por imprudencia que mataron al matrimonio del "Ax".
Quienes no legislan sobre ello son co-responsables de tal barbaridad... Apliquense el cuento y legislen algo tan lógico (lo veo así) como la limitación en las motos. ¿Para cuando una limitación en potencia o escalado como el de las motos hecho con cerebro y aplicado a coches? No limiten cilindrada (un 1.400 cc 'preparado' se pone en más de 150 CV), una limitación como Dios manda (de 18 a 20 años, menos de 50 CV y si en los 2 primeros años no hay sanciones, se estudia). Y no vale sacarse el carnet a los 20 y si 'papi' puede, a volar bajo un 'pepino' de 250 CV. Si legislaran con el cerebro y no con el bolsillo...
He sido motero. Quiero que mis hijos conduzcan su moto, no que vayan de paquete con un 'pillao' en un scooter 'requetetrucado' que coge 120. Viéndolos maduros y razonables, prefiero que monten en moto como conductores y que, cuando llegue el momento, si pueden, compren una, disfruten y conduzcan con prudencia. Si deben esperar a los 24, que esperen; y si tienen que ir cada 2 años a verificar que los reglajes que limitan la potencia están intactos, que vayan.
*Pero apliquen esas limitaciones también a los coches. De lo contrario, seguiré considerando a los legisladores co-responsables, por omisión, de las lesiones y muertes que ocasionen por el uso de vehículos de 4 ruedas de jóvenes (no digo niñatos, no se enfade algún seudo-sicologomodernopadre) que los emplean como en la tele.–**José M. Pérez Calvo.***

res de vídeo o DVD. El punto 2 prohíbe conducir y utilizar a la vez cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, dispositivos de telefonía móvil o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos, ni cascos, ni auriculares o instrumento similares.
Esta normativa, de alcance general para todos los conductores durante la conducción de vehículos, afecta a los de servicio público (taxi, autobús...) y de servicio particular, y quedan sólo exentos los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas. Así, si el uso de estas emisoras no comporta utilizar elementos mencionados como prohibidos, se cumple la normativa vigente y se podrán utilizar. En todo caso, el conductor debe observar la necesaria atención permanente a la conducción para garantizar la seguridad vial, como establece el citado art. 18 aptdo. 1.

Paul Alan PUTNAM

EN CIUDAD, MÁS DESPACIO

Los accidentes en población por cotidianos y asumidos por todos son olvidados. Al conducir en ciudad nos relajamos. Las noticias repiten los accidentes en carretera, más impactantes, más trágicos, pero en ciudad se debe inducir a que todos circulemos a velocidad más reducida en pasos de peatones, semáforos… Para cumplir las normas, nada convencería más que, cuando se cometa una infracción, además de multa se inmovilice el vehículo.–R. Navarro Risueño

EL PRECIO DE LA VIDA

De día, volvía a casa por carretera con una amiga; adelantando, vimos de repente otro coche de frente. Era gris y no llevaba luces, lo que hizo que los tres pasásemos a vez. Ni mi amiga ni yo lo vimos. Tuvimos suerte: yo llevaba luces y él me vio y pudo pasar. ¿Qué hubiese pasado si no llego a llevarlas? Si considera caro, absurdo y de locos llevar las luces de día, prefiero ser absurda y loca y no matarme. Y si me cuesta unas bombillas más, no creo que la vida valga ese precio.–Silvia Pérez Pascual. Elche (Alicante).

ARCHIVO ADJUNTO

Devorada por un árbol

En Cazalla de la Sierra (Sevilla) por la A-432, encontré esta señal de limitación de velocidad 'devorada' por el árbol en el que está fijada. Afortunadamente, unos metros adelante aparece la misma señal en buen estado y perfectamente visible.–Joaquín Madera Mateo. Sevilla.

ADELANTAMIENTO SEGURO

Viví en Alemania unos años y una señal, muy acertada ("En X km., adelantamiento seguro"), indicaba que en breve había una zona con doble carril donde se puede adelantar sin jugarse el tipo. Es barato, práctico y ahorra adelantamientos arriesgados de conductores desesperados.–Carlos Belio.

CICLOMOTORES AL ARCÉN

¿Por qué vías puede circular un ciclomotor? Veo contradicción entre los art. 36 y 38.–Francisco Tuda Learra.

Respuesta: El Reglamento General de Circulación (art. 36) establece que, con carácter general, los conductores de determinados vehículos, como los ciclomotores, cuando no exista vía o parte de la vía que les esté especialmente destinada, circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente. Esta norma general no es aplicable a autopistas y autovías, por donde los ciclomotores tienen prohibido circular (art. 38. RGC), lo que no contradice al referido art. 36, sino que lo complementa al establecer una excepción a la norma general.

CRÉDITO TOTAL DE PUNTOS

Soy conductor, con permiso C y E, aunque no hago uso profesional de él. En caso de denuncia conduciendo un turismo, que sólo requiere el B, ¿la pérdida de puntos serían como profesional o como cualquier otro conductor?–Juan R. García García.

Respuesta: La detracción de puntos al titular de un permiso de las clases B, C y E, si es denunciado conduciendo un turismo por una infracción que lleve aparejada pérdida de puntos, será también aplicada a las clases C y E. La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, según redacción dada por la Ley 17/2005, (art. 60, aptdo. 6), establece que *"la pérdida parcial, total o recuperación de los puntos asignados afectará al permiso o licencia de conducción cualquiera que sea su clase"*. Es decir, que todas las clases de permisos o la licencia de los que sea titular un conductor se verán afectadas por la pérdida o recuperación de puntos. A igual conclusión conduce la Disposición Adicional Primera de la Ley 17/2005, que habla del *"crédito total de puntos de que disponga el titular de la autorización"*, el resto del articulado y la Exposición de motivos.

... 'SALVAVIDAS'

Sería importante que los viandantes en carretera fueran conscientes de lo que ayuda en cuestión de seguridad el chaleco reflectante. La DGT debería lanzar una campaña de sensibilización para usar chalecos 'salvavidas'.
También llama la atención la obligatoriedad de llevar sólo un chaleco en el vehículo. En caso de avería o accidente es curioso ver a una persona con chaleco y al resto 'pululando' sin más. En mi vehículo llevo siempre tres chalecos (habitualmente viajo con dos hijos), pero sería lógico llevar tantos como plazas tiene un vehículo. ¿Tan difícil es convencer a los vendedores de coches de que regalen los chalecos? A 2 € cada uno, serían 10 € en un vehículo estándar.–Javier Gutiérrez de Rozas (Santander).

PIES EN EL SALPICADERO

La respuesta "no existe prohibición expresa" al "¿Puede poner el acompañante los pies en el salpicadero?" (nº 185) no es del todo correcta y puede confundir. El RGC (art. 18) señala: "El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del

Paul Alan PUTNAM

resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía". En especial, debe cuidar de mantener la posición adecuada (y que la hagan los pasajeros) y de la correcta colocación de objetos y animales transportados para que no interfieran con el conductor (art. 11, nº 2). En su respuesta, en caso de accidente, las heridas se agravarían.–*J.A.G.B. Orihuela (Alicante).*

Respuesta: La respuesta publicada no es incorrecta, pero puede completarse. La Ley de Seguridad Vial (art. 11.2) establece que *"el conductor deberá cuidar especialmente de que mantengan la posición adecuada el resto de los pasajeros"*. Por tanto, siendo cierto que expresamente no está tipificado como infracción que un pasajero lleve los pies en el salpicadero, podría formularse denuncia al conductor, por este hecho, a tenor del precepto mencionado.

PEATONES CON CHALECO...

En carretera, al bajar del coche por cualquier motivo debo ponerme el chaleco reflectante. Quienes trabajan en carretera, también. ¿Y quien camina o pasea por arcenes y bordes de carretera? De noche y lloviendo, en invierno, que se hace de noche enseguida, con muchas personas que visten de oscuro, verlos a una distancia prudencial con luz de cruce y coches de frente es difícil. Esto también vale para ciclistas: deben llevar elementos que les hagan visibles, pero es raro que los lleven.–*Leopoldo Ladrón de Guevara. Lekeitio (Vizcaya).*

Respuesta: El Reglamento General de Circulación (art. 123) establece que *"fuera de poblado, entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, todo peatón cuando circule por la calzada o el arcén deberá ir provisto de un elemento luminoso o retro-reflectante homologado y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el RD 1407/1992, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, que sea visible a una distancia mínima de 150 m. para los conductores que se le aproximen, y los grupos de peatones dirigidos por una persona o que formen cortejo, llevarán, además, en el lado más próximo al centro de la calzada, las luces necesarias para precisar su situación y dimensiones, las cuales serán de color blanco o amarillo hacia delante y rojo hacia atrás y, en su caso, podrán constituir un solo conjunto"*. Incumplir esta norma es denunciable por los agente encargados de la vigilancia del tráfico. ◆

Paul Alan PUTNAM

SU OPINIÓN: ¿Se da poca importancia a los accidentes de tráfico?

Este es un resumen de sus opiniones sobre si se da poca importancia a los accidentes de tráfico frente a violencia de género o accidentes laborales.

MÁS MORTÍFERO. Me alegro de que empiece a valorarse el alcance real del grave problema de los accidentes. La gente tiene miedo al terrorismo, a la delincuencia, al sida, a la violencia de género, al paro, al avión..., pero poco al tráfico, muchísimo más mortífero.–Jorge González Márquez.

INJUSTICIA. Se les da poca importancia y no se aplica la ley igual que con la violencia de género: al maltratador se le retira el permiso de armas toda la vida sin haber matado, al conductor que mata o atropella puede que le retiren el permiso temporalmente.–Juan A. Pulido

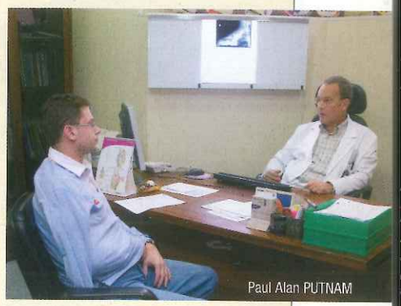
MANO DURA. Con multas de millones de euros, retirada de carné de por vida y penas de 50 años de cárcel, se arreglan muchas injusticias. Retiradas de carné de 3 meses y multas de 600 € son 'premios' para el infractor.–J. Saúl Pastor.

SIN SOLUCIÓN. Nada tienen que ver accidentes de tráfico con violencia doméstica o accidentes laborales. La violencia doméstica es un asesinato. El accidente laboral sucede por descuido o negligencia patronal. Lo que ocurre en carretera es suceso particular, y a quien le ocurre (aunque no siempre) es responsable de cuantos van con él. Aunque reducible (y mucho se ha hecho) no tiene solución.–Domiciano Baz Blanco.

CARTA DEL médico

Diabéticos y reconocimientos

Un conductor diabético en tratamiento con antidiabéticos orales, ¿tiene obligación de aportar al Centro de Reconocimiento informe favorable del especialista para revisión de su permiso de conducir? ¿Y en caso de insulinodependientes?–*Eugenio Muñoz. Algeciras (Cádiz).*


Paul Alan PUTNAM

Respuesta: El conductor que posee permisos del grupo primero ("no profesionales") y que padece diabetes mellitus en tratamiento oral (hipoglucemiantes o antidiabéticos) debe aportar informe del médico que, en ese momento, controle su enfermedad, sea el de cabecera o el especialista.
En caso de tratamiento con insulina, o siempre que se trate de un conductor poseedor o aspirante a un permiso profesional (grupo segundo), debe aportar al Centro de Reconocimiento de Conductores informe del especialista (endocrinólogo o diabetólogo) correspondiente.
En todo caso, el informe sólo debe hacer referencia al diagnóstico, evolución, tratamiento empleado, complicaciones existentes, si hubiera, y cualquier consideración clínica que pueda afectar a las capacidades para una conducción segura, pero no ha de pronunciarse sobre la aptitud legal para la conducción, que es competencia del facultativo del Centro de Reconocimiento.

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 Valcárcel, 28. 28027 MADRID
Sección CARTAS
e-mail: jmmenendez@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
Balears, Illes	97 120 70 61
Canarias	92 848 06 39
Cantabria	94 235 60 60
Castilla y León	98 341 42 42
Cast.-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
www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/vehiculos/itv

LAS LETRAS DE LA ÚLTIMA MATRÍCULA (09/4/2008)

E **GCR**

VEHÍCULOS MATRÍCULADOS POR TIPOS (febrero 08-marzo 08)

Total **337.453**

251.194 Turismos

48.038 Furgonetas y camiones

33,542 Motocicletas

4.679 Otros vehículos

TELÉFONOS DE EMERGENCIA

112 Toda España

900 123 505 DGT

Estas informaciones, y otras más, pueden consultarse con más detalle en el teléfono de la DGT 900 123 505 y en:
INTERNET: http://www.dgt.es
TELETEXTO: TVE (p. 600), Tele 5 (p. 470), A-3 (p. 410), Cuatro (p. 200) y La Sexta (p. 490).
WAP http://www.dgt.es/index.wml
TELÉFONO MÓVIL: Movistar (nº 505, 404 + carretera o provincia), Orange (2230 + tráfico) y Vodafone (141+ carretera o provincia).

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
www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/dir_telefonos/centros_rec_conductores

Listado de Centros de Recogida de Vehículos fuera de uso
www.sigrauto.com/sigrauto.html

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 1er APELLIDO 2º APELLIDO

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

POBLACIÓN — CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA — **REFERENCIA**

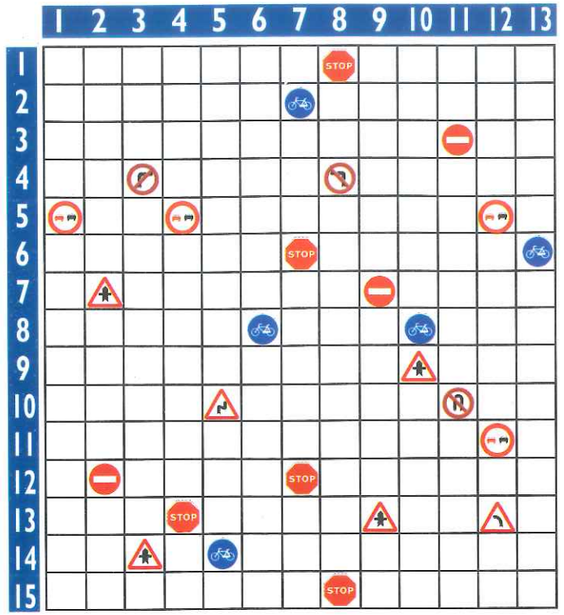
NUEVA DIRECCIÓN (Calle o plaza, número, piso, letra...)

POBLACIÓN — CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA

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

GRAN CRUCIGRAMA



HORIZONTALES - **1:** Que tiene sabor de la hiel o el acíbar. Vientos apacibles.- **2:** Perteneciente al rostro. Ase, coge con violencia.- **3:** Dícese del animal articulado, sin antenas, de respiración traqueal o pulmonar, como la araña. Conjunción latina.- **4:** Conjunción copulativa. Río de Suiza, afluente del Rin. Ponga espalda con espalda.- **5:** Negación. Colgaduras que cubren los altares y caen por detrás de ellos. Consonante.- **6:** Ciertas plantas compuestas cuyas pencas se comen crudas o cocidas. Atravesar de parte a parte.- **7:** Vocal. Hambriento, comilón. Composiciones líricas.- **8:** En sentido figurado, embrollaré, enredaré en un compromiso. Nombre propio de mujer. Criada de un clérigo.- **9:** Adórneseles, engaláselos. Astro rey.- **10:** Carril, vía férrea. Pequeñas alturas montañosas. Conozco.- **11:** Aislar del trato con otras personas. Consonante.- **12:** Consonante. Poned la carne al fuego. Tendencia, propósito.- **13:** Isla de las Cíclades en el mar Egeo. Cieno, légamo. Campeón. Consonante.- **14:** Símbolo del cesio. Vocal. Compensaba de un daño.- **15:** Nativas de cierto país del Asia antigua. Paséis la vista por lo escrito.

VERTICALES - **1:** Anhelo, deseo vehemente. Máquina que produce calor.- **2:** arte de la navegación marítima. Nombre moderno de Persia. En plural, nombre de letra.- **3:** Adverbio de lugar. Relativas a los órganos o a los organismos animales o vegetales. Vocal.- **4:** Adinerada. Entregarélos, regalarélos. Voz de mando.- **5:** Vencedores. Enfermedad, daño. Letra numeral romana.- **6:** Fragante, perfumado. Evitará, se librará de una dificultad o una cosa molesta.- **7:** Abreviatura de punto cardinal. En plural, nombre de letra. Habitación donde se reciben las visitas. Período de tiempo.- **8:** Preposición que sólo se usa aislada en locuciones latinas. Parcos en el gasto.- **9:** Bájala de un carruaje. Atribuyo, imputo. Símbolo del actinio.- **10:** Aplícase a los batracios provistos de miembros cortos y cola larga. Me restablecerá de una enfermedad.- **11:** Nota musical. Atrevidas. Refrega la piel con las uñas.- **12:** Dioses bienhechores de la mitología escandinava. Manojo de flores. Consonante. Vocal repetida.- **13:** Tejido de algodón o seda parecido al raso. En sentido figurado, y familiarmente, divertidas, que tienen gracia.

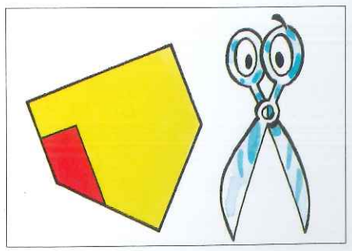
PROBLEMINO

Decía un padre a su hijo: "Mi edad es múltiplo de la tuya; hace ocho años era el doble de la que tendrás tú dentro de ocho años. La suma de tu edad y la mía es igual a cinco veces la tuya, y cuando tú tengas mi edad, la mía se escribirá invirtiendo las cifras de la edad que tengo ahora". Con estos datos, ¿qué edad tenían ambos?

BUSCA LA DIFERENCIA

Al llegar al refugio de montaña, lo primero que tuvo que hacer Jesús es ordenarlo un poco. Sin embargo, se guardó algo que se había dejado en una visita anterior. ¿Qué fue lo que se guardó?

COMECOCOS



Se trata de que procures dividir esta curiosa figura que contempla tan extrañada las tijeras en ocho partes iguales a la que está señalada en rojo. ¿Cómo harás para conseguirlo?

JEROGLÍFICO

¿Por qué le han multado?

ADIVINANZA

¿Qué es lo que se repite una vez cada minuto, dos veces cada momento y nunca en cien años?

SOLUCIONES

AL GRAN CRUCIGRAMA: (Sólo horizontales).- 1: Amargos. Auras.- 2: Facial. Apresa.- 3: Arácnido.- 4: El.- 4: Ni. Are. Adose.- 5: No. Doseles. N.- 6: Cardos. Calar.- 7: A. Garoso. Odas.- 8: Lara. Ana. Ama.- 9: Orneselos. Sol.- 10: Rail. Lomas. Se.- 11: Incomunicar. R.- 12: F. Asad. Conato.- 13: los. Limo. As. S.- 14: Ce. A. Resarcia.- 15: Asirias. Leáis.

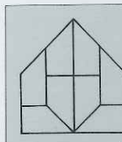
A LA ADIVINANZA: la letra M

AL JEROGLÍFICO: Por aparcar en doble fila (por: a: parca; r: en doble Fi, la).

AL PROBLEMINO: El padre 48 y el hijo 12 años.

AL BUSCA LA DIFE-RENCIA: Una lanjeta de viola.

AL COMECOCOS:



SI PENSAMOS EN LAS MOTOS TODO IRÁ SOBRE RUEDAS

En los últimos 3 años las motos se han incrementado en un 35% mientras que los turismos en un 10%. Hoy casi 5 millones de motos comparten calles y carreteras con los vehículos de 4 ruedas. Resumiendo, a nuestro alrededor hay cada vez más motos y más grandes. Esta nueva realidad demanda una nueva forma de conducir... de todos.

CONSEJOS PARA CONDUCTORES DE 2 Y 4 RUEDAS

1 PIENSA QUE LAS MOTOS, AUNQUE ESTÁN AHÍ, NO SIEMPRE LAS VEMOS. MIRAR POR LOS ESPEJOS RETROVISORES ES MÁS IMPORTANTE QUE NUNCA.

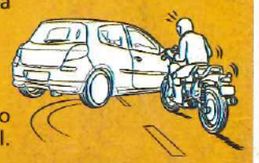
El tamaño de una moto es mucho menor que el de un coche o un camión y es muy fácil que quede oculta en los ángulos muertos. Mira siempre dos veces antes de cambiar de carril.

El ojo humano busca lo previsible. Cuando mira por el retrovisor espera encontrar otro coche, algo grande. El resultado es que como no "busca" la moto, no la ve.

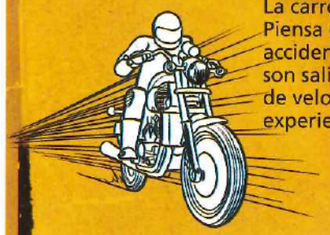
2 PIENSA QUE LOS CONDUCTORES NO SON ADIVINOS, NI LOS DE MOTO NI LOS DE COCHE. ES FUNDAMENTAL QUE INDIQUEMOS CUALQUIER MANIOBRA AL CIRCULAR.

Cuando una moto adelanta a un turismo sin guardar la distancia de seguridad que hace a la moto visible puede sorprender al conductor del vehículo. Recuerda que la moto puede caber donde nunca cabría un coche.

Girar de forma inesperada en una calle, al encontrar aparcamiento o abrir la puerta del coche sin mirar puede sorprender a un motorista y acabar en un fatal accidente. Por eso señalizar cualquier movimiento al circular es hoy fundamental.

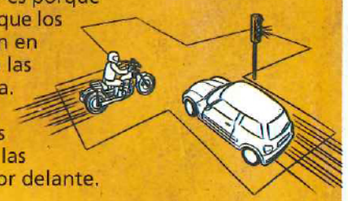


3 PIENSA QUE LAS MOTOS SON MUY FRÁGILES. LO QUE PARA UN COCHE ES UN RASGUÑO, PARA UN MOTORISTA PUEDE SER MORTAL.



La carretera no es un circuito. Piensa que la mayoría de los accidentes de moto en carretera son salidas de la vía por exceso de velocidad y falta de experiencia.

Quienes se arriesgan saltándose un semáforo en ámbar es porque cuentan con el tiempo que los otros coches tardarán en arrancar. Pero con las motos este cálculo falla. Porque son más rápidas y ágiles, y lo más probable es que nos las llevemos por delante.



Ir sólo sobre dos ruedas multiplica los riesgos. Por eso quienes las manejan deben hacerlo con la máxima atención. Y el resto de vehículos tener en cuenta que necesitan especial consideración. Porque son menos visibles y más vulnerables. Si todos pensamos en ello, todo irá sobre ruedas.

EL COCHE YA NO ESTÁ SOLO, SOBRE EL ASFALTO TAMBIÉN ESTÁ LA MOTO.

GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DEL INTERIOR · DGT Dirección General de Tráfico

www.dgt.es