TRÁFICO y Seguridad Vial
www.dgt.es/revista
AÑO XXIV ● Nº 190 ● Mayo-junio 2008

Accidentes

SI ESTÁS LOCALIZADO, ESTÁS SALVADO

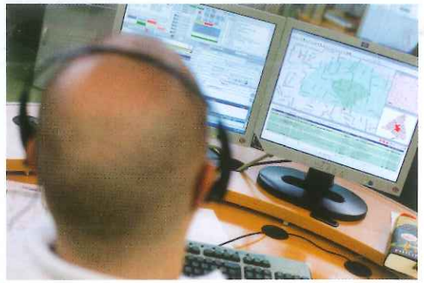
- LA JUSTICIA TAMBIÉN "ACORRALA" A LOS INFRACTORES
- MOVILIDAD: HAY ALTERNATIVAS MEJORES QUE EL COCHE
- ¿CADUCAN TODOS LOS ELEMENTOS DE LOS COCHES?
- MARTINA KLEIN: "IR BEBIDO ES COMO LLEVAR UN ARMA"



NUEVA CAMPAÑA CONTRA LOS ACCIDENTES DE MOTO

ANA Mª CAMPO, PRESIDENTA DE STOP ACCIDENTES "ALGUNOS NO DEBERÍAN CONDUCIR MÁS"

sumario


12


19


26


37


48

Secciones

Editorial	3
La Locura	4
El Maletero	5
Conducir Mejor	8
Escáner accidentalidad	10
Mi Carril	11
SV Internacional	42
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 de Descanso	67



12 **CIRCULAR LOCALIZADOS**
La tecnología ofrece ya alternativas para localizar a un conductor en caso de accidente. A la espera del E-call, de serie desde 2010, se puede localizar a un conductor a través del móvil, si está operativo y con batería. No obstante, conviene siempre saber por qué carretera se circula y más o menos por dónde.

19 **PIENSA EN LA MOTO**
La Dirección General de Tráfico acaba de lanzar una nueva campaña dirigida a todos los conductores para que tengan en cuenta a las motos en la circulación. *"Si piensas en las motos, todo irá sobre ruedas"* es el eslogan.

26 **¿EN COCHE O EN TREN?**
Muchos ciudadanos comienzan a vivir en ciudades pequeñas aunque trabajen en la gran urbe. Para los viajes a corta y media distancia hay alternativas de transporte público muy favorables, como el tren –una alternativa fiable, económica, puntual y sin atascos– o el autobús.

31 **30 AÑOS CON ABS**
El ABS (Sistema AntiBloqueo de Frenos) acaba de cumplir 30 años. Pese a que los instalan todos los vehículos nuevos desde 2003, muchos conductores aún creen que permite circular más deprisa y no saben cómo funciona o cómo deben frenar con este sistema.

37 **¿CADUCAN LAS PIEZAS?**
Hay elementos del coche, como las pastillas de frenos o el aceite, que todo el mundo sabe que hay que cambiar y cuándo. Sin embargo, ¿qué pasa con otros con el airbag o los cinturones de seguridad? ¿Caducan? ¿Hay que sustituirlos cada cierto tiempo o número de kilómetros?

48 **CIRCULAR EN PAZ**
Los Monjes Budistas proponen una nueva filosofía para el tráfico (la circulación en paz) que trata de aunar la filosofía budista y la modernidad occidental del tráfico. Y como epítome, han creado una casco para motoristas con mantras de protección grabados.

58 **MARTINA KLEIN**
La modelo y presentadora Martina Klein acaba de retomar el volante, tras volver a pasar por la autoescuela y dejar atrás el miedo que le producía conducir. Firme partidaria del cinturón de seguridad, reconoce que le cuesta ponérselo cuando va en los asientos traseros.

Portada: Dlirios



AÑO XXIV
Número 190
Mayo-junio 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, Diego Gómez y Lucía Rivas (colaboradores).
Secretaría de Redacción:
Ana Álvarez *(amalvarez@dgt.es)*
Colaboran en este número: Javier Álvarez, Arias, Juan C. González Luque, Charo Laiz, Quique y Ramón.
Infografía: Dlirios y DPI Comunicación.
Colaboración especial: Carmelo Encinas.
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 la primera quincena de julio

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

editorial

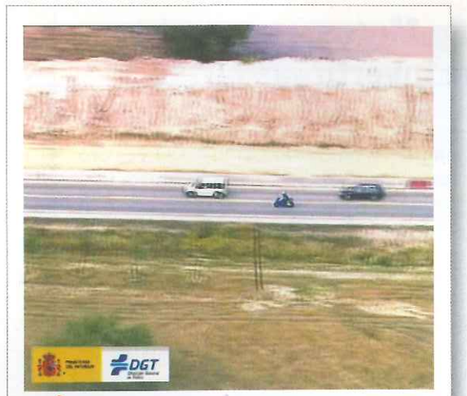
Motos: hay que invertir las cifras

"Compré la moto para ir al trabajo, pero luego Merche y yo la cogíamos para ir al trabajo… Hasta esa curva. Yo no sé lo que pasó. Me confié… me arriesgué. Ella se mató y yo…" Es el recuerdo del conductor de la motocicleta, desde una silla de ruedas, en el último anuncio de la nueva campaña de la DGT, que pretende invertir las cifras de motoristas muertos en la carretera. Una campaña de concienciación que se centra fundamentalmente en la vulnerabilidad de las motos y en la necesaria convivencia entre conductores de motocicletas y el resto de los vehículos. Una convivencia que es vital, sobre todo cuando el parque de las dos ruedas se ha incrementado nada menos que un 43% entre 2004 y 2007.

El pasado año 528 perdieron la vida en accidentes de motos y ciclomotores. Fijándonos sólo en las motos, en 2003 murieron 233 motoristas frente a los 418 de 2007, que supone un 84% más. Y este año van ya 138… Unas cifras que contrastan con las de muertos generales en la carretera el pasado año, 2741 en total, lo que representa un descenso de un 32%. ¿Por qué si baja la tendencia, y mucho, suben las motos? El problema es serio, muy serio, y por eso lo estamos abordando con mucho empeño y rigor, y por eso contamos con la participación de todos los pueden opinar y aportar cosas. Desde hace meses, ya en la anterior legislatura, se creó un grupo de trabajo con representación de todos los sectores y se elaboró un Plan de Seguridad Vial específico cuyo objetivo básico es reducir la siniestralidad y muertes en este tipo de vehículos.

Todas estas medidas se van a desplegar a lo largo de estos próximos cuatro años y ya este año están en marcha 18 medidas prioritarias, entre las que se encuentran "campañas de concienciación", a través de radio, televisión y prensa escrita. En ellas se dan consejos e información para los motoristas, por ejemplo, que "manejar un moto es mucho más complicado que un coche"; y para los conductores: "debe extremar la precaución y la señalización en cambios de carril, giros, apertura de puertas…" Hay muchos frentes para abordar este problema; estamos en ello, pero conviene retener varias cifras: entre enero y junio de 2007, el 88% de las motocicletas implicadas en accidentes mortales tenían cilindradas altas; 42 de cada 100 accidentes son por salidas de la vía; el 64% de las motos tiene menos de tres años de antigüedad, y una cifra similar se producen en fines de semana; la edad de las víctimas mortales ha subido en unos pocos años de 36 a 42 años. Un problema poliédrico en el que todos los protagonistas tienen mucho que hacer. Sobre todo, motoristas y automovilistas.

Tráfico y Seguridad Vial



1



2



3



4

1 En la primera fotografía vemos a una motocicleta en pleno adelantamiento a una fila de turismos que circulan en caravana, aunque dejan espacios entre ellos. Se trata de una zona de obras, señalizada con marcas viales amarillas y, en algunos puntos, con señales de tráfico (con fondo amarillo). La línea continua amarilla prohíbe el adelantamiento, pero ello no es óbice para que el motorista realice la maniobra anti-reglamentaria.

2 Además, como se puede ver durante la secuencia 'colgada' en la página web (www.dgt.es/revista/num190/pages/lalocura.html), se trata de una maionra larga, un adelantamiento múltiple (a más de quince vehículos en la zona prohibida, por lo que la reiteración descarta el despiste), peligroso (se acerca dramáticamente a los turismos adelantados) y ajustado de espacio (la obra reduce el arcén derecho).

3 En esta foto se concreta la situación de peligro: un turismo que circula por su carril en sentido contrario a la moto llega a su altura mientras la ésta adelanta a un turismo en su mismo sentido, llegando a estar los tres en paralelo y escasa distancia uno de otro: cualquier distracción o cambio en la trayectoria llevaría a un choque de consecuencias trágicas.

4 Pese a todo, el motorista continúa con su adelantamiento sin importarle peligro, señalización, ni nada, sólo pendiente de su objetivo de adelantar para circular más deprisa y, presumiblemente, llegar antes… Siguiéndole en la maniobra vemos el origen de la retención: un camión que circula cargado y, más claras aún si cabe, señales de que se trata de una zona de obras.

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

Temeridad y 6 puntos menos

En esta oportunidad, la 'locura' que muestra la secuencia de fotografías sería calificada como una conducción manifiestamente temeraria del conductor de la motocicleta. Esta actitud se sancionaría en su grado máximo con una multa de 450 euros y 1 mes de suspensión del permiso de conducción. Además, esta conducción manifiestamente temeraria llevaría aparejada la pérdida de 6 puntos en el permiso de conducir, según el número 4 del Anexo II de la Ley de Seguridad Vial.

ASÍ LO VI

Nos quedamos sin visibilidad

El 22 de marzo, sobre las 16 horas, circulaba por la A-67 en dirección Reinosa y sucedió una desagradable circunstancia, desde luego evitable en todo caso: una máquina quitanieves que circulaba en dirección Santander (la que aparece en fotografía y que se tomó desde uno de los vehículos afectados) avanzaba limpiando la calzada a gran velocidad y lanzando gran cantidad de nieve y –suponemos– piedras al lado contrario de la autovía. Suponemos



que piedras o hielo porque se rompieron las lunas delanteras de dos vehículos, además limpiaparabrisas, faros, espejos y frontales a al menos otros dos.
Este trabajo que beneficia a todos debe hacerse con mayor precaución. Los daños materiales son subsanables, pero pudo provocar un serio accidente, ya que nos quedamos sin visibilidad, con un susto importante y la sensación de que pudo ocurrir un accidente. Mi intención es advertir de esto a quien pueda tomar medidas para que no vuelva a ocurrir.–*Mercedes Pinacho Lora. Valladolid.*

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.

Autopistas de peaje: seguras, pero caras

Un estudio de Consumer Eroski analiza 16 tramos de autopistas de peaje y 32 áreas de servicio y concluye que estas vías en España son limpias y seguras –según datos de la DGT, en 2007 sólo el 5,5% de las muertes se produjo en vías de peaje–, pero sus áreas de servicio son mejorables y con una gran disparidad en las de por sí caras tarifas.
Así, los españoles pagan como media un peaje de 1 euro cada 10 kilómetros de recorrido; sin embargo, el tramo más caro (14 céntimos/km en la AP-7 entre Málaga y Estepona) cuadriplica al más barato (3 céntimos/km, en la AP-4, Sevilla-Cádiz). Las autopistas más caras son AP-7 (Málaga-Estepona) y AP-41 (Madrid-Toledo), cuyo coste se sitúa en 14 céntimos/kilómetro, seguidas de R-2 (Madrid-Guadalajara), a 13. Las más baratas son AP-4 (Sevilla-Cádiz) y, más lejos, AP-9 (A Coruña-Santiago), a 7 céntimos/km, AP-7 (Barcelona-La Jonquera), A-8 (Bilbao-San Sebastián) y AP-68 (Bilbao-Zaragoza), a 8 céntimos/kilómetro.



Áreas de servicio: aceptables

Las áreas de servicio superan el examen de Eroski-Consumer con una nota media de 'bien': la mitad obtenía un 'muy bien', una de cada cinco no pasaba del 'aceptable' y dos, entre Bilbao y San Sebastián, suspendían.
La peor nota corresponde al equipamiento (apenas 'aceptable'): sólo la mitad disponía de parque infantil; 4 de cada 10 no contaba con área de descanso y 1 de cada 3 no ofrecía sistema de seguridad para proteger vehículos. La información al usuario y accesibilidad se catalogan de buenas. Pero en accesibilidad hay grandes diferencias: del 'excelente' (áreas de AP-7 entre Barcelona-La Jonquera, A-68, R-2, AP-9 entre Santiago de Compostela y Vigo, AP-6 y AP-1) al suspenso de las de la A-8, vías que circundan Madrid (R-4/AP-36 y AP-41), y AP-7 entre Málaga y Estepona. Por último, la limpieza y mantenimiento de las áreas merecen un 'muy bien'.

Correos, con furgonetas y bicis eléctricas

Correos ha incorporado las primeras furgonetas y bicicletas ecológicas, que funcionan con electricidad, a su flota de reparto, con una inversión de 139.000 €, y que destinará al reparto en cascos históricos y centros urbanos peatonales, donde hasta ahora debían acceder a pie transportando un gran volumen de correo. La flota ecológica inicial se compone de 5 furgonetas y 9 bicicletas, que se probarán en Madrid y Zaragoza. Las furgonetas también se utilizarán en Barcelona y Sevilla y las bicis, en Granada y localidades de Ciudad Real y Toledo.





VIII Concurso de Teatro de la DGT

La Dirección General de Tráfico convoca la VIII edición del "Concurso de Teatro" cuyo objetivo es tener presente la Educación Vial en los programas educativos y formativos del colectivo de personas con alguna discapacidad y mejorar la autonomía y seguridad vial en sus desplazamientos. Podrán participar Centros de Educación Especial y Ocupacionales, asociaciones, entidades o instituciones de todo el estado que atiendan a personas con discapacidad. Deben presentar el guión de la obra (máx. 50 páginas) y la representación en DVD (15-30 minutos), en cualquier lengua oficial del Estado y su traducción al castellano, en la Jefatura Local o Provincial de Tráfico, antes del 30 de abril de 2009. Hay un primer premio (viaje de 6 días al lugar del Estado que decidan y 1000 € para el centro; y 5 segundos premios de 2500 €. Bases en el Área de Educación y Divulgación (91 301 83 41) de la DGT.



Emilio Olabarría, presidente de la Comisión de Seguridad Vial



Emilio Olabarría, diputado del Partido Nacionalista Vasco, es el nuevo presidente de la Comisión No Permanente de Seguridad Vial en el Congreso, en sustitución de Jordi Jané (CiU). Olabarría calificó de *"intolerables"* las cifras de siniestralidad en España y abogó porque la Comisión de Seguridad Vial *"sea permanente e, incluso, legislativa"* y añadió que su labor será *"además de controlar y criticar la labor del Gobierno"*, realizar propuestas para que siga descendiendo la siniestralidad por el tráfico, tema al que calificó como *"de Estado"*.

La frase



"Queda mucho por hacer para que los accidentes de tráfico dejen de ser la primera causa de muerte violenta en nuestro país"

(Jordi Jané)

Motos: las primeras en los cruces



Barcelona y Madrid han puesto en marcha iniciativas muy similares para mejorar la seguridad de las motos en la circulación urbana. La medida, que funciona en un número limitado de cruces y durante 6 meses para evaluar su rendimiento, consiste pintar unas parrillas en el pavimento de los cruces por delante de la línea de detención de los vehículos y permitir a las motos detenerse sobre ellas. Así, se pretende que las motos tengan mejor visibilidad al abrirse los semáforos, evitar que éstas invadan los pasos para peatones ante semáforos en rojo y que los motoristas se queden sin arrancar entre los vehículos al ponerse en verde el semáforo o choques con ellos en el momento de la puesta en marcha –uno de los más delicados–.

En Barcelona, por ejemplo, se grabará en vídeo el comportamiento de los conductores para evaluar los resultados que, si son los esperados, extenderán esta iniciativa a las principales vías de la ciudad.

Quitar puntos por aparcar en plazas para discapacitados

El Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) pidió en mayo a los Grupos Parlamentarios la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial para considerar infracción grave parar o estacionar en aparcamientos reservados a personas con discapacidad y que la infracción acarree pérdida de puntos. La normativa, modificada en 2005, tipifica el hecho como infracción leve, con hasta 90 € de multa y sin pérdida de puntos (sólo infracciones graves y muy graves).

Para el CERMI, el escaso respeto a estos estacionamientos comporta un quebranto en las posibilidades de desenvolvimiento personal y las posibilidades de estacionamiento.

¡Precaución, ciclistas!



Antonio Ruiz Valladares, presidente del Club Ciclista Veteranos de Dos Hermanas (Sevilla) nos envía la señal que dice están instalando en algunos municipios y carreteras de Andalucía en pro de la seguridad del ciclista, uno de los colectivos más débiles ante una accidente de cuantos circulan por vías abiertas al tráfico. *"Si la revista publica las medidas a tomar con respecto a las señales para que los animales no sean atropellados* –dice en su carta–, *tendrá más importancia publicar la nueva señal de ciclistas"*.



Niños dormidos, pero seguros

Las sillas y elevadores para niños de 3 a 12 años utilizan el cinturón de seguridad del automóvil para sujetarlos en la silla de seguridad, pero cuando se quedan dormidos, su tronco se inclina hacia delante, adoptando una flexión abdominal nada segura, ya que el cinturón deja de hacer su función. "Fixchild" complementa las sillas de los grupos II y III (niños de 3 a 15 años) y mejora el confort y la seguridad del niño y, según sus fabricantes, los sujeta en posición correcta si se duermen durante el viaje, garantizando que el cinturón está en el lugar adecuado. Fabricado en tejido técnico y transpirable, se sujeta al respaldo de la silla de seguridad o directamente al respaldo del asiento del automóvil mediante unas correas con elementos de anclaje.

Aportaciones a la movilidad segura

En los Cursos de Verano de la Universidad de Salamanca, con la colaboración de la DGT, se ha organizado el V Curso de Educación y Seguridad Vial ("Aportaciones a la movilidad segura desde las Políticas Educativas y Sancionadoras"), dirigido a colectivos de docentes, policías, sanitarios y estudiosos de la Educación y Seguridad Vial. El curso se desarrollará en el Centro Superior de Educación Vial de la DGT, del 7 al 11 de julio con una duración de 30 horas.



http://web.usal.es/vmanso



BECKHAM, MULTADO POR GIRAR EN PROHIBIDO. David Beckham, exjugador del Real Madrid y ahora en Los Ángeles Galaxy, fue multado con 1.600 dólares y 1 punto menos en el permiso de conducción por realizar un cambio de sentido ilegal en el Sunset Boulevard de Los Ángeles. Según los agentes, Beckham estuvo 'colaborador', probablemente consciente "de que había cometido una maniobra ilegal".

BORIS JONSON, ALCALDE POCO MODÉLICO

Boris Jonson, nuevo alcalde conservador de Londres, fue filmado 'in fraganti' mientras circulaba en bici sobre la acera, saltándose seis semáforos en rojo y sin detenerse en un paso para peatones ni dar preferencia a quienes cruzaban.

Aumentan los accidentes de extranjeros

El Real Automóvil Club de España (RACE), tras analizar la siniestralidad de los conductores extranjeros en España de 2005 a 2007, destaca que, mientras los conductores españoles muertos en carretera han descendido un 15%, los conductores extranjeros fallecidos han aumentado respecto a la siniestralidad total del 12,8% (2005) al 14% (2007). Los rumanos (14,5%) tienen la mayor tasa de mortalidad entre los extranjeros en España, seguidos de marroquíes (14,2%), portugueses (10,8%), ecuatorianos (6,6%) y británicos (6,6%). Según datos del INE de 2005, fallece en accidente de tráfico en España el 29% de los ecuatorianos, 21% de los rumanos, 17% de los marroquíes y 14% de los búlgaros. En comparación, sólo el 1,9% de los alemanes, 2,15% de los británicos y 3,6% de los franceses fallecen en España por accidente. Según la Fiscalía de Seguridad Vial, el 64% de las denuncias formuladas en Madrid por no llevar permiso correspondió a extranjeros.

En España, los extranjeros no comunitarios pueden conducir durante 185 días, o 6 meses, con el permiso internacional o su permiso de origen traducido al castellano. Después, si adquieren la residencia, tienen 6 meses de validez del permiso original, tras los que deben canjearlo –si existe acuerdo bilateral– u obtener el permiso español. Los comunitarios no tienen que canjear el permiso de conducir.

Indiana Jones recomienda seguridad

Con el estreno de la última película del arqueólogo más famoso del cine, **"Indiana Jones y el reino de la Calavera de Cristal"**, la DGT ha 'colgado' en su página web una campaña de 1989 en la que un doble de Harrison Ford, entre escenas trepidantes, aconsejaba prudencia en la conducción de vehículos, revisar frenos, cinturones, neumáticos..., parar si aparece el cansancio, mantener la distancia de seguridad. *"La conducción arriesgada debe quedar sólo para las películas"*, decía el anuncio.

www.clicknaranja.com/nopodemos conducirporti



El alcalde de Trujillo dimite tras dar positivo

El alcalde socialista de Trujillo (Cáceres) dimitó de su puesto de regidor tras ser condenado a 40 días de trabajos para la Comunidad, 2.700 euros de multa y entre 6 y 12 meses de privación del permiso de conducir por conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas y desobediencia a la autoridad. Los hechos se produjeron cuando el 16 de abril no detuvo su vehículo en un control de la Guardia Civil, quien debió seguirle durante un kilómetro hasta su domicilio, donde le realizaron la prueba de alcoholemia (0,79 mg/litro y 0,64, en la primera y segunda prueba, respectivamente).

90 caballos y un gato vivo



Diarios

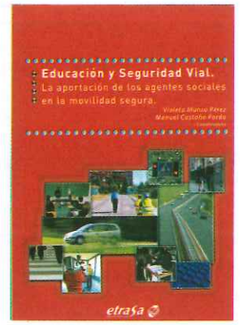
Un vecino de Pinto (Madrid) no daba crédito a lo que le decían cuando, tras un fin de semana 'de marcha', el domingo por la mañana la Policía Municipal le localizaba para avisarle de que un gato se había colado en el capó de su coche, sin duda, buscando el calor del motor. Cuando bajó a ver qué pasaba, un grupo de gente se arremolinaba alrededor del vehículo, ya que se oían los lastimeros maullidos del felino. A pesar de esperar todo el día, el gato no conseguía salir.

Y aquí viene lo más llamativo. El lunes, cuando se disponía a ir a trabajar, seguían saliendo maullidos del motor, por lo que llamó a su jefe y, ante su incredulidad, acercó el móvil al motor para que oyera al gato. Luego se fue a un garaje donde desmontaron el motor para sacar con vida al minino. Por suerte, no le cobraron por ello…

Por una movilidad segura

Etrasa acaba de publicar el libro **"La aportación de los agentes sociales en la movilidad segura"**, coordinado por Violeta Manso y Manuel Castaño. Expertos como Jesús Monclús, Juan José Alba o Jesús Soria, director de "Tráfico y Seguridad Vial", analizan las aportaciones de agentes sociales como Prensa, institutos universitarios de investigación, centros de formación vial, la propia DGT, asociaciones… y repasan las políticas de seguridad vial desde el ámbito internacional, la aportación de la familia como agente educador, los planes de movilidad sostenible…

Más información: ETRASA. Tel.: 91 665 80 00



PABLO SAEZ, NUEVO GERENTE DE ACEX. Pablo Sáez Villar es el nuevo director gerente de ACEX (Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras), que sustituye a Rodolfo Sáenz de Ugarte. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Sáez era miembro de la Junta Directiva de ACEX, representante en el Consejo Directivo de AEC y director de Conservación y Expansión de Construcciones y Obras Llorente.



Si es rosa, hay hielo

En Galicia una firma especializada está probando una novedosa pintura termocromática en la señalización horizontal de carreteras. Ésta tiene la virtud de cambiar del habitual color blanco al rosa cuando, por las temperaturas bajas, existe peligro de aparición de hielo, comprometiendo la seguridad de los conductores. Esta pintura, además de 'avisar' a los conductores cuando la temperatura está entre 1 y 2 grados (momento en que puede empezar a aparecer hielo) también mejora la visibilidad en tramos con nieblas abundantes.



Cómo conducir en carreteras de doble sentido de circulación

PÉGUESE AL BORDE

¿Circula usted por el interior de su carril o para sentirse seguro necesita invadir parte del arcén o incluso del carril contrario? Circular próximo a la línea del borde, independientemente de que nos encontremos en una recta o en curva, es la mejor manera de evitar el peligro.

José Antonio SÁNCHEZ/J.I.R.
Fotos: Paul Alan PUTNAM

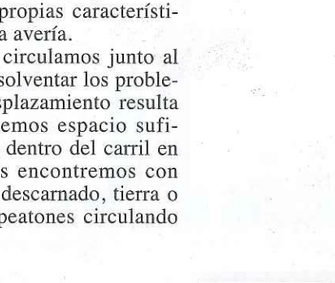
Algunos se sorprenden de lo mal que conducen los demás. Si nos fijamos en el vehículo que nos precede, es habitual observar que su conductor parece incapaz de circular por el interior de su carril, necesita el arcén y parte del carril izquierdo, destinado a la circulación en sentido contrario. Tal vez también nosotros lo estamos haciendo mal, pero no nos damos cuenta de nuestros propios errores.

HAGA LA PRUEBA. Elija a un amigo o familiar para que le evalúe y compruebe si es usted capaz de llevar el vehículo por donde quiere, es decir, si domina la máquina o es la máquina quien domina. Nuestro primer ejercicio va a consistir en circular junto a la línea de borde en todo momento. Parece fácil pero debe demostrarlo circulando en todo momento a unos 15 centímetros de la línea de borde: cada vez que la separación sea superior a 30 centímetros o se circule sobre la línea de borde, el supervisor de la prueba avisará y tomará nota del error para contabilizarlos al final del recorrido.

POR QUÉ IR JUNTO A LA LINEA. Esta posición junto a la línea de borde, que viene recogida en el Reglamento de Circulación, no es una imposición caprichosa. En primer lugar, en caso de colisión entre dos vehículos que circulan en sentido contrario las velocidades de ambos se suman y las consecuencias son mucho más graves. En cambio, si el choque se produce contra otro vehículo inmovilizado o contra otro que está circulando por el arcén en el mismo sentido, las velocidades se restan.

CURVAS A LA DERECHA. No debemos circular sobre la línea de borde o rebasarla, especialmente en las curvas a la derecha, porque se cierra el ángulo de visión y disminuye el espacio disponible para reaccionar en el supuesto de encontrarnos con un ciclista o cualquier otro vehículo u obstáculo. Hacer lo contrario, abrimos para aumentar la visibilidad, supone acercarnos peligrosamente a los vehículos que circulan en sentido contrario y disminuir el margen de maniobra con ellos.

CURVAS A LA IZQUIERDA. Al ir por el exterior, disponemos de un mayor campo de observación y consecuentemente de un mayor espacio para poder reaccionar. Tenga en cuenta que el tiempo de reacción para solventar un problema ocasionado por un vehículo que circula en sentido contrario, al sumarse las velocidades de ambos, va a ser mínimo. En cambio, se dispone de un poco más de tiempo si el problema lo ocasiona un vehículo que circula en el mismo sentido, ya que se restan las velocidades. Y si el vehículo que ocasiona el problema circula por el arcén probablemente circulará a baja velocidad, bien por sus propias características o a causa de una avería.



➤ *Esta secuencia muestra el comportamiento arriesgado del conductor del vehículo, que incluso llega a invadir el carril de sentido contrario.*

En definitiva, si circulamos junto al borde es más fácil solventar los problemas, ya que el desplazamiento resulta sencillo y aún tenemos espacio suficiente para hacerlo dentro del carril en el caso de que nos encontremos con obstáculos, asfalto descarnado, tierra o piedras, baches o peatones circulando por el arcén. ◆

¿CONDUCES O PILOTAS?

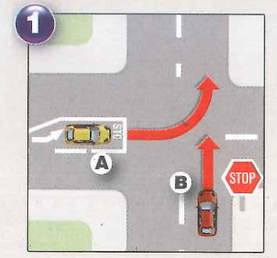
No es lo mismo conducir que pilotar. Las normas en competición son diferentes porque el objetivo es distinto, el número de vehículos está limitado, son todos del mismo tipo y características, los pilotos son todos expertos y el circuito es de un solo carril, generalmente ancho, y de un solo sentido.

Muchos conductores emulan a los pilotos. El conductor-piloto utiliza todo el arcén derecho, a veces el carril izquierdo e, incluso, el arcén de sentido contrario. Además, no tiene en cuenta que la carretera no es un circuito especialmente diseñado, con escapatorias y comisarios que advierten de los peligros.

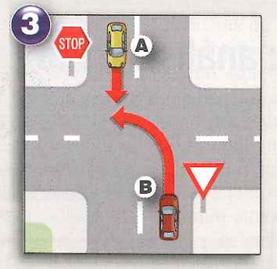
El conductor-piloto deberá tener en cuenta cuando se encuentra circulando por una vía abierta al tráfico que nadie agitará una bandera para advertirle de que existe un obstáculo en la calzada o de que la adherencia es baja por haberse derramado aceite o, simplemente, porque hay mucho agua o hielo.

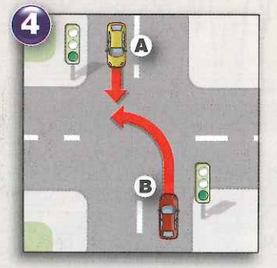
LA CONSULTA: INTERSECCIONES

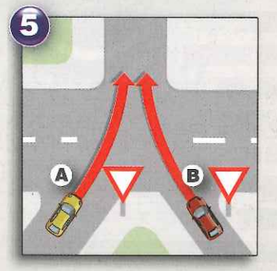
¿Quién tiene prioridad?











Ninguno tiene prioridad, salvo en el caso número cuatro, en el que la tienen los dos. Por lo tanto, todos los conductores deben franquear la intersección sin obligar al otro a modificar bruscamente la trayectoria o la velocidad.

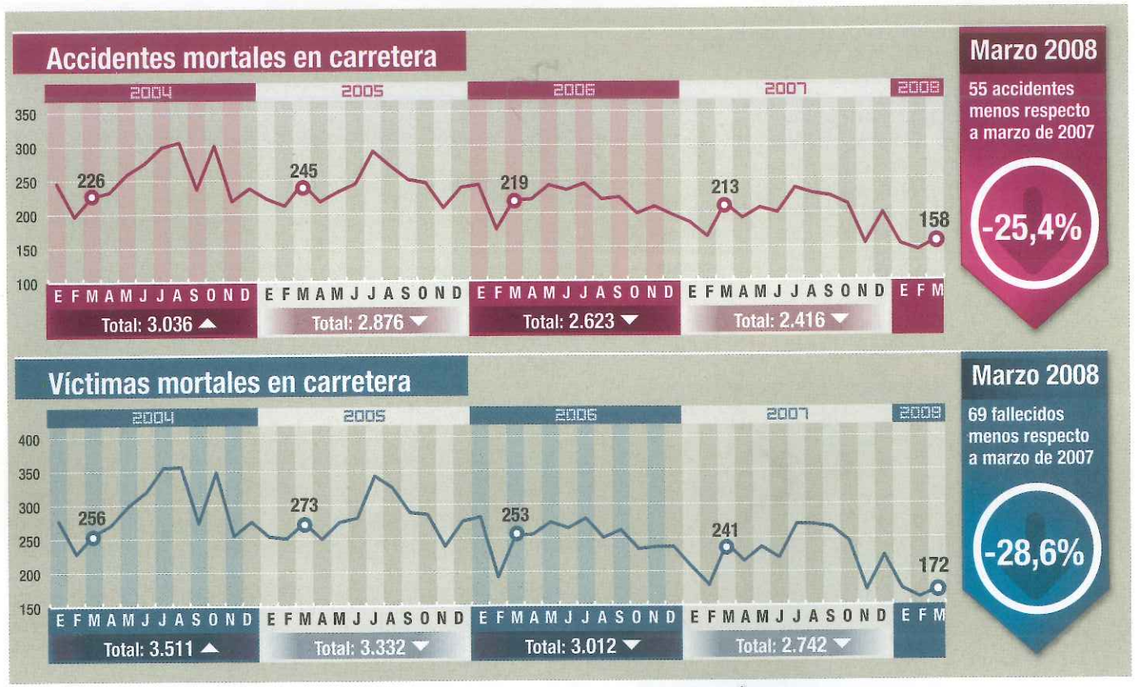
■ **No existe un orden de paso.** El orden en que han de pasar los vehículos por las intersecciones no está regulado en el reglamento de Circulación (RGC), pero éste sí establece el comportamiento a seguir cuando existe obligación de ceder el paso: ningún conductor debe modificar bruscamente ni la trayectoria ni la velocidad del conductor que tiene la prioridad (art. 58.1 RGC).

■ **Ninguno tiene prioridad.** Ningún conductor goza de prioridad y todos tienen obligación de "ceder el paso". En el caso 4, al tratarse de un semáforo con luz verde, ambos tienen prioridad (art. 146. e RGC), pero al cruzarse sus trayectorias deberán seguir la misma pauta que en los demás casos.

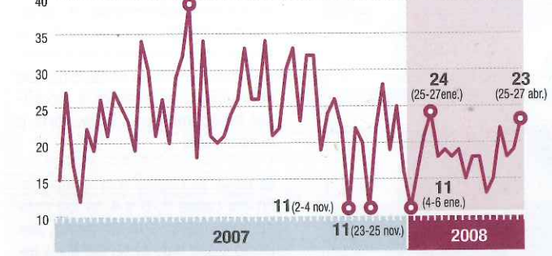
■ **Respetar la iniciativa.** Si uno de los conductores toma la iniciativa y entra en la intersección, el otro no debe reemprender o continuar su marcha en el caso de que esto obligue al anterior a modificar bruscamente la trayectoria o la velocidad.

■ **Dejar el centro a la izquierda.** En los casos 2, 3 y 4, si los conductores giran a la izquierda, dejando a ese lado el centro de la intersección, como es preceptivo (art. 75.1.c RGC), no existirán problemas de cesión de paso al no cruzarse las trayectorias, puesto que mientras que los vehículos A avanzan, también lo hacen los B, girando y pasando por detrás de los primeros.

PLANTEE SU DUDA sobre situaciones conflictivas de circulación y envíela (gráficos y fotos) a la "Tráfico y Seguridad Vial" (Sección "Conducir Mejor". c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 MADRID; e-mail: jirodriguez@dgt.es). Se seleccionarán las más representativas. **Con el asesoramiento de José Antonio García Prieto (DGT)**



Fines de semana: análisis de la accidentalidad (15h, viernes a 24 h, domingo)



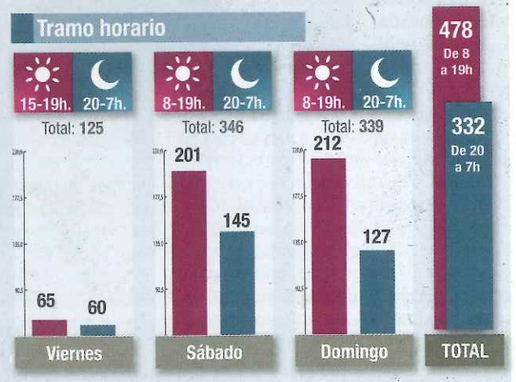
En 2007 fallecieron durante el fin de semana, en carretera, en torno al 45% del total anual de víctimas mortales. Los fines de semana con mayor mortalidad fueron: 18-20 de mayo (39), 30 de marzo-1 de abril (34), 1-3 de junio (34) y 10-12 de agosto (34). Los de menor mortalidad: 2-4 y 23-25 de noviembre (11) y 26-28 de enero (12). En los cuatro primeros meses de 2008, el fin de semana con mayor mortalidad ha sido el 25-27 de enero (24) y el de menor, el 4-6 de enero (11).

Centrándonos en los conductores y analizando las víctimas mortales de 2007 por edades, el tramo de edad de 25 a 34 años presenta la cifra mayor. Si se analizan los mismos datos por tramo horario, aunque el mayor número de conductores fallecidos se produjo durante el día, el porcentaje de la noche se puede considerar elevado, teniendo en cuenta que la movilidad es mucho más reducida.

Conductores fallecidos en carretera en 2007

Grupos de edad

	Vier.	Sáb	Dom.	TOTAL
0-14 años	2	2	1	5
15-24 años	13	54	52	119
25-34 años	28	87	100	215
35-44 años	29	65	61	155
45-54 años	18	39	35	92
55-64 años	9	23	22	54
65 y más	14	21	26	61
Sin especificar	12	55	42	109
TOTAL	125	346	339	810





DEDOS. He visto no pocas veces –incluso he sido víctima– a conductores que acostumbran a sacar dedos por la ventana a la mínima discrepancia con otros automovilistas. Le das una ráfaga suave para que deje el carril izquierdo libre, tocas un pelín el claxon –como protesta– cuando se mete a la derecha repentinamente sin usar el intermitente, y allí va el desplante: la mano con el anular alargado o con el índice y el meñique extendidos... Es decir, que *"te den por..."*, *"eres un hijo de..."* Y claro, algunos se lo toman a mal. Como dice Gabilondo, un problema de educación.



GASOLINAS. Al precio que se están poniendo las gasolinas, hay que tener muy bien cubierta la cartera antes de acudir al surtidor. Incluso puede ser necesario pasar antes por el banco, o tener asegurado que tenemos saldo en la cuenta o que no nos vamos a pasar el límite de seguridad en la tarjeta. Y, sobre todo, hay que tener muy presente a la hora de comprar si interesa de verdad optar por coches diesel o gasolina.
El boom de los primeros èn estos últimos años quizá no tenga ya sèntido en muchos casos. Hagan números.



ELÉCTRICOS. Los ayuntamientos, los países, Europa, empiezan a declarar la "guerra" a las fuentes contaminantes y una de las mayores son los coches. Atravesar algunas ciudades está castigado con una tasa y ya no les digo cuando se trata de ciertos coches que no están preparados para estos tiempos. Son foco de demasiada contaminación. De ahí que algunos fabricantes vuèlvan a plantearse con fuerza lo de los coches eléctricos. Ahí están ya soluciones imaginativas que pretenden contribuir a los males del cambio climático.

Insensatez, sensatez

El otro día escribía Elvira Lindo un artículo de El País en el que decía: "En Nueva York los taxistas conducen como si buscaran la muerte y dejan al usuario a punto de vomitar". Una vez yo pillé a uno que hacía carreras con otro. Le dije que parara, me diera el 'ticket' y que siguiera corriendo. Se relajó. Aquí hay pocos de esos. Pero hace unos días conocí a otro muy particular: despotricaba contra la DGT por haber colocado un radar en la puerta de la DGT, que simplemente está allí, sin multar, para ver el funcionamiento de un nuevo sistema de alimentación. Un ensayo sin más. Aprovechaba para pedir bula para ellos con el Permiso por Puntos, para ir a la velocidad que quieran, para no ponerse el cinturón... Naturalmente, también iba 'deprisa, deprisa' y no llevaba cinturón. ¿No deberían ser los conductores profesionales los primeros en dar ejemplo? Muchos lo hacen, pero ¡hay cada uno...!



JESÚS SORIA
DIRECTOR

También he leído la indignación de una joven que ha realizado 22 jornadas de "trabajos sociales" por conducir bebida. *"Te hacen sentir como un delincuente"*. Una copa de vino, tres cervezas y un 'chupito' le han supuesto 720 euros de multa, 8 meses sin permiso y 22 días de trabajos sociales. Con esos niveles de alcohol en sangre, en Reino Unido quizá su empresa le hubiera puesto de patitas en la calle. En cualquier punto del mundo es suficiente, con un pelín de mala suerte, para llevarse a alguien por delante. ¿Recuerdan el conductor de un todo-terreno que provocó un accidente de autobús con nueve muertos?

Está claro que la insensatez y el desprecio anidan en algunos conductores. Por eso conmueve Ana María Campo, la presidenta de Stop Accidentes, cuando cuenta las horas posteriores a la muerte de su hijo –que fue el germen de esta asociación– a manos de un conductor borracho.

Ella también se escandaliza del comportamiento de muchos conductores, de algunos jueces... Yo también: ¿Dejamos las manos libres a quien circula a 240 km/h aunque no se haya llevado a nadie por delante? ¿Dejamos que se vaya a su casa tranquilamente quien sale a la calle con una metralleta y dispara aunque no mate a nadie? Ana María Campo vive cada día dramas de familias, miles de tragedias tan desgraciadas como evitables. Por eso pide la máxima dureza para quienes han utilizado el coche –aunque sin quererlo– como arma arrojadiza. Para que todos los 'asesinos' en potencia de la carretera se sientan vigilados. Para que muchos cambien su visión de los accidentes. Ella tuvo que luchar mucho para que el conductor borracho que mató a su hijo terminara en la cárcel. Ahora pide mano "muy dura", más radares, más guardias civiles, más educación... y hasta que quiten el coche a los conductores más peligrosos. ◆

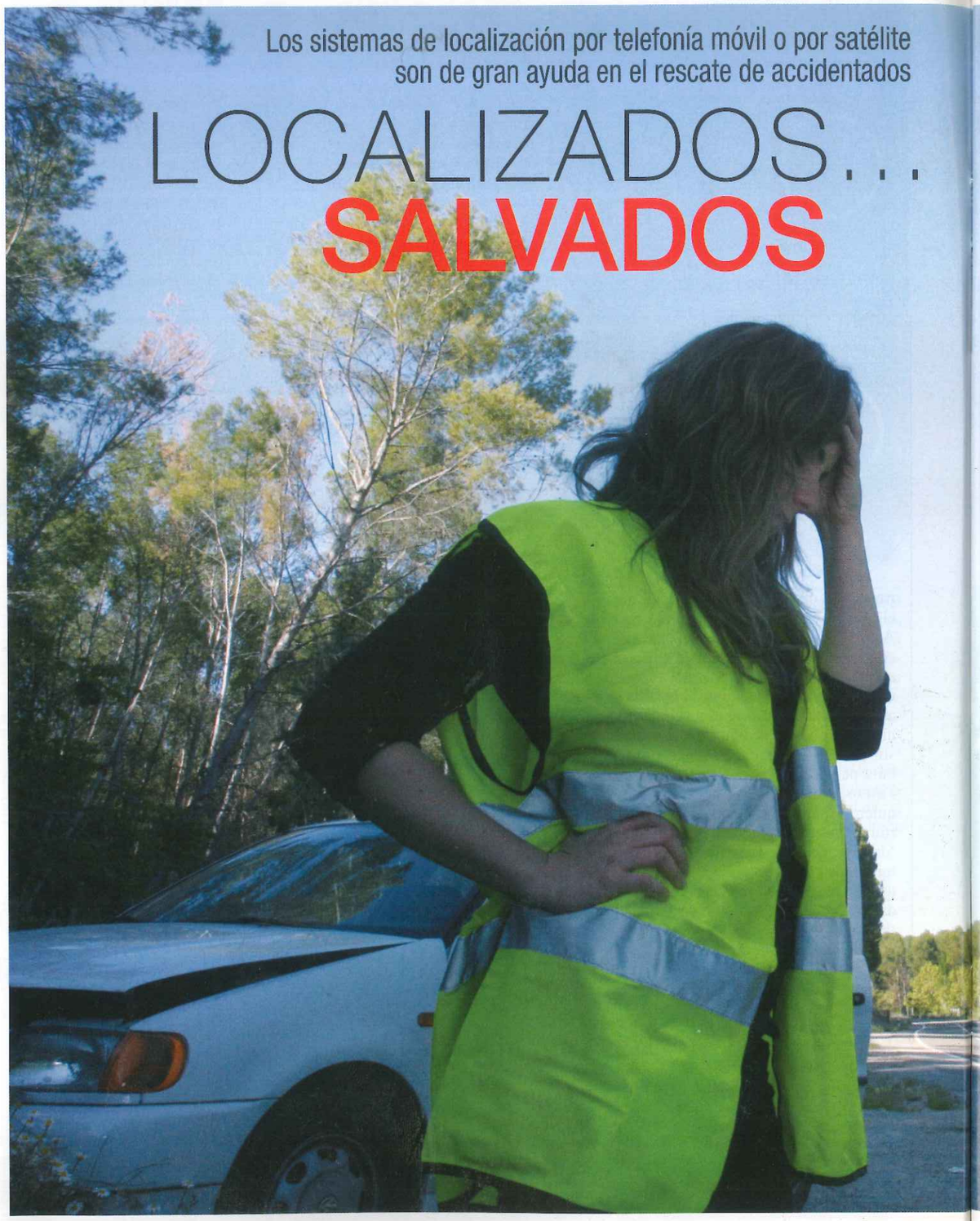


CONMUEVE LA PRESIDENTA DE STOP ACCIDENTES CUANDO CUENTA LAS HORAS POSTERIORES A LA MUERTE DE SU HIJO A MANOS DE UN CONDUCTOR BORRACHO

Lucía RIVAS

Los sistemas de localización por telefonía móvil o por satélite son de gran ayuda en el rescate de accidentados

LOCALIZADOS... SALVADOS



Perderse en el camino cuando se sufre un accidente de tráfico puede tener terribles consecuencias. Una llamada al 112 ayuda a que nos localicen y agiliza el rescate. Es muy importante llevar un teléfono con la batería cargada, avisar antes a dónde nos dirigimos y tratar de memorizar lugares y referencias que nos puedan situar.



Marian GARCÍA RUIZ
Infografía: DIlrios

"A *cabo de tener un accidente, me duele muchísimo la espalda y creo que me he roto una pierna*". Éste fue el último mensaje de socorro del motorista Alberto Fernández del Valle, de 42 años, el pasado 16 de septiembre de 2007. El motorista realizaba un viaje desde Barcelona hasta su localidad, Villafranca del Bierzo, en León, cuando sufrió un accidente y se salió de la carretera. Llamó pidiendo auxilio al 112 de Castilla y León, pero se encontraba aturdido y no supo decir dónde estaba. Su teléfono móvil continuó operativo cuatro horas más, pero él ya no pudo contestar. El 112 de Castilla y León disponía de sistema de localización de llamadas, según nos informa el propio centro. La llamada entró desde un repetidor de Santo Domingo de Silos (Burgos) y el motorista fue localizado en La Gallega, una pequeña localidad en plena Sierra de la Demanda, a unos 30 kilómetros. Los servicios de emergencia rastrearon por aire y tierra, pero la zona era muy amplia y no llegaron a tiempo. A Alberto Fernández le encontraron sin vida 20 horas después. Había caído bajo un terraplén de cuatro metros, en una zona montañosa y de curvas que dificultaba su visibilidad.

No son muchos estos casos, pero se convierten en noticia por su dramatismo. Casos de personas que llaman pidiendo auxilio y que no pueden ser locali-

Paul Alan PUTNAM



Los operadores reciben la llamada y al mismo tiempo visualizan la localización en su pantalla.

SI QUIERES, TE ENCUENTRAN

Las empresas desarrollan servicios de localización que pueden ser útiles a sus clientes, respetando siempre el derecho a la intimidad. Movistar dispone del servicio "Localízame" que permite que las personas que el cliente elija conozcan su posición con una precisión de unos 200 metros en ciudad y entre 5 y 10 kilómetros en zonas rurales con sólo marcar un número de cuatro dígitos. El cliente sólo podrá ser localizado tras autorizarlo previamente, por las personas que él elija y en cualquier momento lo puede anular. Unos 325.000 usuarios han contratado este servicio que funciona con cualquier teléfono móvil, incluido los dirigidos a los más pequeños. El alta es gratis, puede hacerse por SMS o mensaje de voz, y su coste se sitúa en 45 céntimos de euro por localización.

zadas a tiempo. La tecnología no es la panacea, aún tiene muchas zonas de sombra, pero también salva vidas, y eso es lo importante.

El pasado 15 de abril, los servicios de emergencias de Castilla y León y de Madrid rescataron a los tres tripulantes de una avioneta que se había estrellado en Ávila. El aeródromo de Cuatro Vientos, en Madrid, no pudo localizarlos en un primer barrido de búsqueda y se les pidió que hicieran una llamada al 112. Gracias a esta llamada se pudo determinar la zona en la que estaban y fueron evacuados con rapidez. Los tres estaban graves.

Más recientemente, el pasado 7 de mayo, un niño de 10 años avisó al 112 de que se encontraba atrapado en el coche en el que viajaba junto con su hermano y su padre en el término municipal de Albolote, en Granada. Su llamada alertó a los servicios de emergencia que se pusieron en marcha de inmediato, localizándoles poco después.

LAS OPERADORAS PUEDEN LOCALIZAR TANTO UNA LLAMADA COMO UN TELÉFONO MÓVIL SIEMPRE QUE ESTÉ ENCENDIDO, OPERATIVO Y TENGA COBERTURA

Como vemos, la tecnología aporta muchas ventajas pero no siempre nos salva y la orografía de nuestro país, muy montañosa y despoblada en algunas zonas, tampoco ayuda.

Un número mayor de antenas repetidoras contribuiría a salvar estas dificultades de cobertura y comunicación. Pero no siempre es posible, señalan las empresas de telefonía, que a menudo tienen que vencer resistencias para instalar sus antenas y cuyos actuaciones obedecen sobre todo a intereses económicos. El Ministerio de Industria está impulsando un Plan de Extensión de la Telefonía Móvil que ampliará la cobertura en 185 tramos de autovías y autopistas de todo el país. Pero las carreteras secundarias siguen quedando fuera.

CASI TODAS LAS COMUNIDADES. Según las operadoras, España tiene cobertura en el 98% de su territorio, pero no todas las Comunidades Autónomas disponen del sistema de localización de llamadas. Lo tienen Andalucía, Aragón, Canarias, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Cataluña, Galicia, La Rioja, Madrid, Murcia, Navarra, País Vasco y Comunidad Valenciana, según nos informa Movistar.

César Álvarez Avello, gerente del 112 en Asturias –donde este sistema se encuentra en fase de pruebas–, asegura que se trata de un sistema caro: "*Las empresas comercializan el sistema y repercuten casi todo el coste. Pensamos que excesivamente, por eso lo recurrimos ante la Comisión Nacional del Mercado de Telecomunicaciones*". Las tres grandes operadoras del mercado (Movistar, Vodafone y Orange) se han unido para garantizar una mayor cobertura al servicio de Emergencias 112. Estas operadoras pueden localizar tanto una llamada como un teléfono móvil siempre que esté encendido, emita señal y tenga cobertura. Cada móvil emite unas ondas electromagnéticas que se reciben en la antena o repetidor y se envían al centro de la compañía donde se identifica el número. Si es de contrato, se identificará también la persona a quien pertenece. Si es de tarjeta no se puede saber quién está detrás. Pero la localización es igual. No obstante, para localizar un teléfono concreto hace falta una orden judicial. En el 112 sólo se localizan las llamadas entrantes.



Lucía RIVAS

El tiempo de respuesta y el rescate de los accidentados depende de una rápida localización

SEGUIMIENTO PERMANENTE. Según explica David Melendi Palacio, profesor del Área de Ingeniería Telemática de la Universidad de Oviedo, *"la localización geográfica de un teléfono móvil es posible gracias a la estructura celular de la red de telefonía. Nuestro teléfono está en permanente comunicación con una estación base y según nos movemos, va cambiando de estación. La red siempre sabe dónde estamos, qué estación base es la que nos da cobertura. No obstante, no lo sabe con exactitud. La tecnología disponible no lo permite"*.

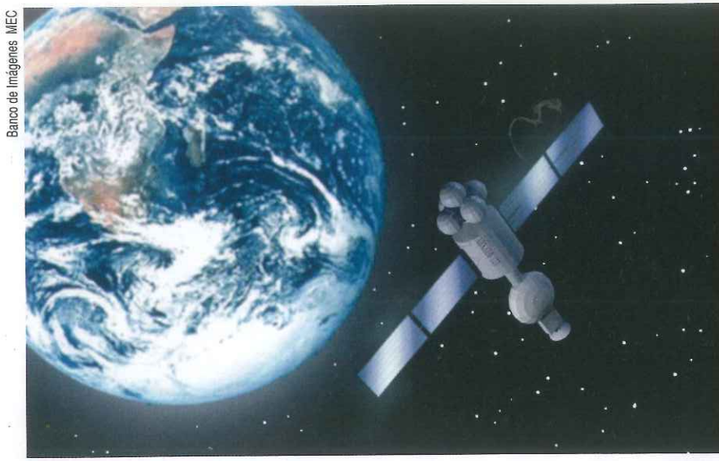
Cuando se realiza una llamada al 112, las operadoras de telefonía, además de la voz, envían al centro de Emergencias las coordenadas de localización de donde procede la llamada. Concretamente, de la antena receptora que la ha captado en origen. En las ciudades existen muchas antenas, por lo que su radio de acción es pequeño y se delimita con bastante exactitud (de 50 a 100 metros). En las zonas rurales, dependiendo de la orografía y densidad de población, hay menos antenas y el ámbito de influencia es bastante más grande, de 5 a 10 kilómetros. A veces incluso más.

"DÓNDE", LO MÁS IMPORTANTE. Los servicios de 112 que tienen contratado el servicio de localización de llamadas, explica José María Rodríguez, director de Desarrollo Corporativo de Madrid

Sistema de localización de llamadas



Banco de Imágenes MEC



VUELVE GALILEO

El proyecto Galileo, la alternativa europea al GPS norteamericano, vuelve a estar en órbita. La UE ha lanzado un segundo satélite que sustituirá al lanzado en diciembre de 2005 para comprobar la funcionalidad de este proyecto. Si los resultados son positivos, el programa europeo de radionavegación y posicionamiento por satélite podría ver la luz en 2013. El proyecto Galileo, lanzado por la Comisión Europea y desarrollado conjuntamente con la Agencia Espacial Europea, cuenta con un presupuesto inicial de 3.400 millones de euros.

112, *"reciben en sus terminales, al mismo tiempo que la voz, un mapa cartográfico con la localización de la antena desde la que se ha recibido la llamada. La transmisión de la voz y los datos de localización se envían en paralelo y por distintos medios"*. Esta arquitectura de 'doble vía', como lo definen las empresas de telefonía, permite que la persona que atiende la llamada en el 112 disponga de la localización geográfica al mismo tiempo de establecerse la comunicación. Lo ven en sus pantallas como una especie de semicírculo con un triángulo en su interior. Es la zona donde se sitúa la mayor probabilidad de localización

Si la persona que pide auxilio no sabe dónde está o no está en condiciones de decirlo, la búsqueda se lleva a cabo en todo el área que cubre la antena. Y si es muy amplia, como ocurrió con el motorista de Burgos, el rescate se dificulta. Por eso es muy importante que se avise antes de un viaje, cuál va a ser nuestro itinerario y que se intenten memorizar elementos del paisaje que puedan servir de referencia. Según el director de Desarrollo Corporativo de Madrid 112, *"para los servicios de emergencias, lo mas importante es la localización con precisión. El qué sin dónde no sirve de nada. El dónde sin el qué ya nos da un dato para buscar"*. Para paliar problemas que puedan surgir cuando se desconoce la carretera concreta por la que transitamos en el momento del accidente o el lugar dónde estamos, el sistema de búsqueda incluye una serie de puntos singulares, que se cargan en el sistema de información geográfica junto con la cartografía. *"Son elementos que identifican determinados lugares. Puede ser un embalse, una gasolinera, un hospital, edificios o construcciones singulares, topónimos y sus alias. Es decir, los sobrenombres por los que se conocen"*. En Madrid, por ejemplo, tienen incorporados 14.200 en su base de datos.

A PARTIR DE 2010, TODOS LOS VEHÍCULOS QUE SE HOMOLOGUEN EN LA UE DEBERÁN LLEVAR INSTALADO EL SISTEMA E-CALL QUE PERMITE LA LOCALIZACIÓN AUTOMÁTICA

EL FUTURO SE LLAMA E-CALL. Para salvar los problemas de cobertura que plantea el sistema anterior y definir con exactitud una localización, es necesario dar un paso más. Y la UE ya está en ello a través de la implantación del sistema E-call, que permitirá la localización automática de un vehículo por vía satélite en caso de accidente. Catorce países europeos, entre ellos España, han firmado el acuerdo para implantarlo. Según este acuerdo, impulsado por la Comisión Europea y suscrito por la Asociación de Fabricantes de Automóviles, a partir de 2010 todos los vehículos que se homologuen en la UE deberán llevar instalado este dispositivo que

Lucía RIVAS



➤ *Ocurre a menudo, sobre todo en carreteras secundarias, que no sabemos por dónde circulamos.*

GENERACIÓN "Y", BAJO CONTROL

10.000 jóvenes llevan en su automóvil un equipo de navegación satélite (GPS-GSM) que sigue todos sus movimientos. Participan en un proyecto de Mapfre denominado "Generación Y" (Young) cuyo objetivo es averiguar cómo conducen los jóvenes de 18 a 27 años y, en función de ello, aplicar tarifas personalizadas a sus seguros. La información sobre cómo, cuándo y cuánto conducen se obtiene a través del seguimiento contínuo por vía satélite. Además incorpora un dispositivo de llamada automática, similar al E-call, que en caso de accidente conecta directamente con el 112. Las tarifas personalizadas en seguros se han aplicado ya en países como Italia, Reino Unido o EE.UU.



puede ser accionado voluntariamente o de forma automática cuando se sufre un accidente. Según el jefe de la Unidad Operativa de Protección Civil, Antonio Espinosa, *"el E-call es un sistema especialmente útil en los accidentes en los que el conductor pierde la consciencia o está imposibilitado. Es un dispositivo físico tecnológico, una especie de caja negra, que emite una señal vía GPS dirigida hacia los centros de emergencia 112 para que actúen cuanto antes"*. Precisamente la reducción del tiempo de respuesta en los accidentes es una demanda de todas las asociaciones de conductores. Tomás Santa Cecilia, responsable de Seguridad Vial del RACE, considera que en España *"se podrían reducir en un 30% los fallecimientos en accidente si estableciéramos por ley un tiempo mínimo de llegada de los efectivos sanitarios. En Alemania existe y se sitúa en 15 minutos"*. Con sistemas como el E-call, el tiempo de respuesta se puede reducir en muchos casos. Sus promotores pretenden evitar 2.500 muertes al año en la UE y reducir un 15% la gravedad de los accidentes.

MEC



➤ *Las antenas de telefonía móvil proporcionan una buena cobertura en ciudad pero no tanto en zonas rurales.*

Los fabricantes están de acuerdo en aumentar la seguridad y mejorar la atención a los accidentados. Y las Comunidades Autónomas, que finalmente serán quienes gestionen las emergencias que se deriven del E-call, están dispuestas a asumirlo después de que la Administración Central, a través de Protección Civil en coordinación con la DGT, se haya comprometido a crear un centro o un sistema de intermediación que filtre las llamadas 'erróneas', aquellas que no requieran la intervención del 112, para evitar que los servicios de emergencias se colapsen.

Federico Fernández, subdirector de Gestión y Control del Tráfico de la DGT, asegura que el E-Call *"toca para esta legislatura. Y que aunque hasta que haya un número importante de vehículos con este dispositivo pasarán unos cuantos años y sus beneficios tardarán en verse, es muy posible que*

PARA NO PERDERSE

- ✓ Lleve siempre un teléfono móvil encendido y con la batería bien cargada.
- ✓ Si va a quedarse sin batería, avise a alguien por dónde va y el itinerario previsto.
- ✓ Fíjese en la carretera por la que transita y los elementos del entorno.
- ✓ Si tiene un accidente, serénese y llame al 112.
- ✓ Responda a las preguntas del operador con tranquilidad. Se explicará mejor y será más fácil de localizar.
- ✓ Si lleva navegador, fíjese en el nombre de la carretera y el punto kilométrico donde se ha detenido.
- ✓ Intente recordar por dónde ha pasado: un puente sobre un río, una estación de servicio, etc.
- ✓ Si es posible, no se mueva del lugar hasta que lleguen los servicios de emergencias.



Paul Alan PUTNAM

➤ *El servicio de emergencias 112 de Madrid recibe casi 6 millones de llamadas al año, de las que medio millón están relacionadas con el tráfico.*

para 2015 esté ya implantado". Según Fernández, *"no es un sistema ni demasiado costoso ni complicado. Es una cuestión puramente organizativa. En España hay unos 100.000 accidentes al año. Aunque todos ellos generaran una llamada a través de E-Call no sería problema"*.

GPS, EN LA PALMA DE LA MANO. Además de estos sistemas, cuyo desarrollo depende de la Administración, son muchos los adelantos al alcance de cualquier usuario que facilitan la localización: navegadores, teléfonos móviles, aplicaciones con mapas y sistemas de orientación, microchips… La mayoría utilizan el Sistema de Posicionamiento Global, el famoso GPS, una tecnología norteamericana que nació para uso militar y que se sirve de satélites geoestacionarios para dar una información exacta. Su uso está muy extendido en el sistema de navegación de los automóviles.

En cuanto a la telefonía móvil, el GPS se empieza incorporar de forma generalizada. Es más, podría ser el futuro de la localización, por delante incluso de los clásicos navegadores, aseguran los fabricantes, dado su pequeño tamaño y su fácil manejabilidad. El GPS en la palma de la mano es ya una realidad. Nokia, por ejemplo, es uno de los pioneros en ofrecer diferentes servicios de localización integrados en sus teléfonos o terminales. De momento lo incorporan los aparatos de gama alta, de 700 euros en adelante, pero la intención, según su gabinete de comunicación, es ofrecerlo en todos los teléfonos en un plazo no demasiado lejano y a un precio asequible. De hecho, el pasado mes de febrero se presentó en Barcelona el nuevo Nokia 6210 Navigator con GPS y brújula integrada que empezará a distribuirse tras el verano a un precio aproximado de 300 euros más impuestos. Se trata de una nueva generación de navegación móvil que también puede utilizarse en el coche con un kit de autoinstalación.



Lucía RIVAS

POSTES SOS: CADA VEZ MENOS USO

La red de carreteras española dispone de 4.704 Postes SOS comunicados con los Centros de Gestión de Tráfico de la DGT. Estos postes, que se comenzaron a instalar en 1982, recibieron durante el pasado año 16.926 llamadas de personas que habían sufrido algún percance en la carretera. A través del teléfono 900 123 505, la DGT recibió casi dos millones de llamadas. Ya no se instalan nuevos postes porque cada vez se utilizan menos. Pero siguen siendo necesarios en lugares sin cobertura, como los túneles, y también en situaciones de emergencias en las que dejan de funcionar los móviles. Y el mantenimiento, aseguran, es mínimo.

EL MINISTERIO DE INDUSTRIA IMPULSA UN PLAN DE EXTENSIÓN DE LA TELEFONÍA MÓVIL QUE PRETENDE AMPLIAR LA COBERTURA DE 185 TRAMOS DE AUTOVÍAS Y AUTOPISTAS



Los aparatos con GPS incorporan desde el clásico navegador hasta aplicaciones más sofisticadas con mapas, brújula, información del tráfico actualizada, guías de ciudades… Actualmente existe una aplicación, Map 2.0, con navegador con imágenes y voz dirigido a peatones y que puede ser útil para personas con problemas de orientación.

En los tiempos de globalización que corren, con las comunicaciones cada vez más al alza, cualquier iniciativa que facilite la localización de accidentados y que reduzca los tiempos de respuesta sanitaria en caso de accidente es siempre bienvenida. Está claro que perderse va a ser cada vez más difícil. ◆



➤ *La campaña contra los accidentes de moto recuerda al espectador que él no es un actor como el del anuncio y está a tiempo de cambiar la realidad*

La nueva campaña de la DGT sigue incidiendo en la gran vulnerabilidad de los motoristas ante un accidente

TÚ NO ERES UN ACTOR

Una nueva campaña de la DGT intenta concienciar a los conductores de la dura realidad que suponen los accidentes de moto. Los protagonistas de los spots, un conductor de automóvil y otro de motocicleta, recuerdan al espectador que aún están a tiempo de cambiar esa realidad.

LA CAMPAÑA PRETENDE QUE TANTO EL CONDUCTOR DE COCHE COMO EL DE MOTO ASUMAN SU RESPECTIVA RESPONSABILIDAD

Marian GARCÍA RUIZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM

"Había tráfico pero esa moto no la vi. Juro que miré, pero no la vi. Ahora, en cambio, la veo a todas horas. ¿Por qué no miré otra vez? ¡Él estaría vivo!" Con este dramático relato comienza uno de los anuncios de la última campaña de la Dirección General de Tráfico (DGT) en televisión contra la siniestralidad de los motoristas. El mensaje cambia de regis-





tro y el protagonista recuerda que él es un actor, pero que el espectador no y está a tiempo de cambiar la realidad. Una realidad que arroja cifras alarmantes: 528 personas perdieron la vida en accidente de moto y ciclomotor en 2007, un 84% más que en 2003. En 2008 ya son 138 los fallecidos. La agencia Publicis ha vuelto a hacerse cargo de esta nueva campaña que ha sido interpretada por algunos sectores como demasiado dramática y por otros como demasiado blanda. La creativa responsable, María Jesús Herrera, explica que es inevitable crear cierta polémica. Su intención, asegura, era salir del dramatismo de los casos reales y ofrecer una oportunidad de cambiar la realidad. *"El anuncio no termina cuando el protagonista dice que es un actor. Continúa hablando de la realidad, de las cifras de muertos. Pero deja una opción para escapar, una vía de salida, una oportunidad para que el accidente no ocurra. No queríamos abundar en el fatalismo de lo que ya no se puede evitar"*.

RESPONSABILIDAD COMPARTIDA. Con estas campañas de concienciación, la DGT pretende acabar con el incremento de muertes sobre dos ruedas que preocupa cada vez más en toda Europa.

El mensaje de la última campaña tiene dos destinatarios: los motoristas, que sin darse cuenta pueden perder la vida, la salud o a sus seres más queridos, y, por primera vez, los conductores de automóviles, que, como en el anuncio, pueden provocar una muerte que les quite el sueño el resto de sus vidas.

Según la creativa de la agencia, *"se dirige al conductor de moto y de coche para que asuma cada uno su respectiva responsabilidad sin culpabilizarles"*.

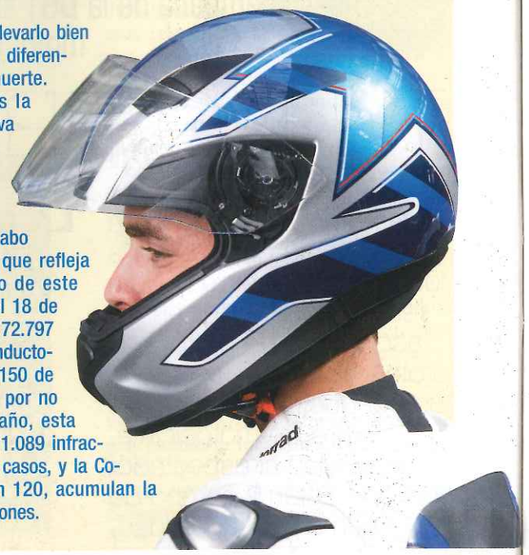
Los anuncios son representativos de dos de las situaciones más comunes en



La imagen corresponde a uno de los dos anuncios que se han podido ver en televisión dentro de la campaña contra los accidentes de moto. Por primera vez, el conductor de un automóvil reflexiona sobre el accidente que podía haber evitado si hubiera mirado bien por el retrovisor. Arriba, secuencia del anuncio.

"NADIE TIENE LA CABEZA TAN DURA COMO PARA NO LLEVARLO"

Llevar o no el casco, y llevarlo bien puesto, puede marcar la diferencia entre la vida o la muerte. Con estos argumentos la DGT ha realizado una nueva campaña bajo el lema: *"Nadie tiene la cabeza tan dura como para no llevar casco"*. Al mismo tiempo, se ha llevado a cabo una campaña de control que refleja un incremento en el uso de este elemento. Entre el 12 y el 18 de mayo, la DGT ha realizado 72.797 controles. En ellos, 773 conductores, 623 de ciclomotor y 150 de moto, han sido multados por no llevar casco. El pasado año, esta misma campaña detectó 1.089 infractores. Andalucía, con 457 casos, y la Comunidad Valenciana, con 120, acumulan la mayor parte de las infracciones.







MÁS DE LA MITAD DE LOS ACCIDENTES DE MOTO SON CAUSADOS POR VEHÍCULOS DE CUATRO RUEDAS

los accidentes de moto. El primero se produce en un entorno urbano con un turismo implicado. Más de la mitad de los accidentes de moto son causados por vehículos de cuatro ruedas cuyos conductores olvidan señalizar y mirar en repetidas ocasiones para cerciorarse de que ninguna moto se acerca.

El segundo de los anuncios reproduce un clásico perfil del motorista accidentado: de 26 a 46 años y moto grande comprada recientemente, que se sale de la vía en una carretera secundaria por un fallo de control o exceso de velocidad.

Esta nueva campaña de concienciación es una de las 19 acciones prioritarias previstas en el Plan de Seguridad Vial para las motos aprobado el pasado mes de diciembre y que contempla además aumentar la formación y mejorar infraestructuras en los próximos 4 años. ◆



NUEVA CAMPAÑA CONTRA EL ALCOHOL

Coincidiendo con la realización de la nueva campaña de control del consumo de alcohol al volante, entre el 2 y el 15 de junio, la DGT ha vuelto a pedir la colaboración de ASPAYM (Asociación Nacional de Lesionados Medulares) para concienciar en la calle sobre los peligros de conducir bajo los efectos del alcohol. En este caso, los miembros de ASPAYM, muchos en sillas de ruedas, saldrán a las carreteras durante dos fines de semana para hablar con los conductores que den positivo en los controles. Esta campaña pretende incluir testimonios de víctimas y de responsables de accidentes causados por consumo de alcohol al volante e incidirá en un tipo de consumo menos reprobado socialmente, el del mediodía.



Lucía Rivas

DA IGUAL LA EDAD

Aunque los hábitos van cambiando y son muchos los que comen sin alcohol si tienen que conducir, aún queda un amplio sector que sigue haciendo oídos sordos. Comer con alcohol o tomar el aperitivo aunque después se vaya a conducir todavía no está mal visto socialmente. No lo suficiente al menos. La nueva campaña de la DGT contra el alcohol al volante apunta hacia un sector amplio de edad y pretende recordar que *"se tenga la edad que se tenga, con alcohol el riesgo va contigo"*.



Paul Alan PUTNAM

128 conductores a disposición judicial, en solo cuatro días, por circular sin permiso

LA JUSTICIA SALE A LA CARRETERA

Conducir sin permiso ya es delito desde el 1 de mayo, y no es el único que se mira con lupa. Los relacionados con los excesos de velocidad, el alcohol y la conducción temeraria, además de las carreras ilegales y la exhibición de vídeos están sufriendo un serio marcaje por la Justicia. Los cambios en el Código Penal parecen consolidar la tendencia a la baja de los accidentes, iniciada con el Permiso por Puntos.

J. I. R.

El pasado 1 de mayo entró en vigor la reforma del Código Penal que tipifica como delito conducir sin haber obtenido el necesario permiso o licencia de conducción o por tenerlo retirado. Culminan así los cambios penales previstos que, según asegura el director general de Tráfico, Pere Navarro, *"han consolidado"* la tendencia en la reducción de la siniestralidad que se inició con el Permiso por Puntos.

Durante los cuatro primeros días de vigencia del nuevo delito de conducir sin permiso (antes sólo era una infracción administrativa), que coincidió con el puente del Primero de Mayo, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil instruyeron diligencias y pusieron a disposición judicial a 128 conductores por circular sin permiso. La mayor parte de ellos (117) nunca habían tenido permiso de conducir y 11 lo tenían retirado, temporal o definitivamente, por orden judicial.

De los conductores puestos a disposición judicial, 120 son varones y 8 mujeres; 13 manejaban un ciclomotor sin licencia, 7 conducían motocicletas y 108 turismos sin disponer de permiso o teniéndolo suspendido por orden judicial.

Los agentes de la Guardia Civil de Tráfico pudieron comprobar en carretera, mediante acceso directo al registro central de conductores, si el conductor tenía permiso en vigor, o si se lo habían retirado o no lo había obtenido nunca. Además de inmovilizar los vehículos correspondientes, los conductores fueron citados en el juzgado correspondiente para la celebración de un juicio rápido.

La velocidad es otro de los delitos más frecuentes contra la seguridad del tráfico. El pasado 14 de mayo agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que realizaban controles preventivos de velocidad en la autopista madrileña R-3, detectaron a dos vehículos que circulaban a 225 y 248 km/h, respectivamente, y fueron puestos a disposición judicial. Como se recordará, se considera delito superar los límites en 60 km/h en vía urbana y en 80 km/h en carretera, con penas de prisión de 3 a 6 meses o multa de 6 a 12 meses, trabajos en beneficio de la comunidad de 30 a 90 días y privación del derecho a conducir de 1 hasta 4 años.

Otro de los delitos en los que se hace más hincapié en su control es el del alcohol, con tasas que superen 1,2 gramos por litro de sangre; y drogas, como ha quedado patente en los controles realizados a motoristas durante el fin de semana del Gran Premio de Jerez de Motociclismo. En el caso del alcohol, ha sido llamativo el caso del conductor del autobús escolar de un municipio valenciano que sextuplicó la tasa de alcoholemia y fue condenado a pagar una multa de 1.440 euros y a 31 días de trabajos en beneficio de la comunidad. En ese momento no transportaba niños. ◆

LAS CARRERAS DEL "HUMILDE"

Pinchazos a teléfonos, agentes infiltrados e incluso grabaciones en vídeo como prueba han permitido demostrar que Matías, alias el "Humilde", y su banda organizaban cada noche carreras y 'pikas' (retos) en Palma de Mallorca, en las que se apostaban importantes cantidades de dinero. El nombre del "Humilde" se fue conociendo en la Red, en Youtube, donde creó una cuenta donde colgaba sus vídeos en los que se exhibían carreras por carreteras abiertas a bordo de vehículos potentes y deportivos.



Paul Alan PUTNAM

CONDUCIR SIN PERMISO: CÁRCEL, MULTA Y TRABAJOS

El delito por conducir un vehículo a motor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción se castiga con la pena de prisión de 3 a 6 meses o con la de multa de 12 a 24 meses y trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días. Las mismas penas se aplican a quien conduzca a pesar de haber sido privado del permiso por pérdida total de los puntos asignados legalmente o por decisión judicial.

Como se recordará, aunque la reforma del Código Penal que recoge este delito entró en vigor el pasado 2 de diciembre, se estableció una moratoria hasta el 1 de mayo. En este período, la DGT envió una carta informativa a 25.000 conductores sancionados en 2007 por conducir sin haber obtenido nunca el permiso de conducir .



ENVÍENOS SU OPINIÓN

¿Considera suficiente la presión que se ejerce sobre quienes cometen delitos de tráfico?

Máximo 5 líneas a:
jmmenendez@dgt.es

BEBIDO, SIN CARNÉ Y EN SENTIDO CONTRARIO

Un Juzgado de Córdoba ha condenado a 8 meses de prisión y a la privación del derecho a conducir durante dos años a un hombre que circulaba en sentido contrario por una calle, con el triple de alcohol permitido y sin permiso de conducción. Se da la circunstancia de que carecía de permiso por habérselo retirado por sentencia firme en junio de 2007. En la sentencia se denegó la suspensión o sustitución de las penas de prisión impuestas dada la reincidencia del acusado, que cuenta con tres antecedentes penales por el mismo motivo en menos de dos años, por lo que no podrá eludir la cárcel.

"MAKELELE", 4 MESES EN PRISIÓN

A mediados del pasado mes de mayo, el juez confirmaba la prisión provisional de J.L.S.M., "Makelele", de 22 años, por considerar peligrosa su conducta y haber demostrado su falta de respeto *"absoluto"* a las resoluciones judiciales. El auto recuerda que este joven ya permaneció en prisión provisional por el accidente en las calles de Vigo (Pontevedra) en el que falleció un matrimonio, pero había salido en libertad tras pagar una fianza de 12.000 euros, con la obligación de comparecer en el juzgado semanalmente. Precisamente, en esa situación de libertad bajo fianza, fue detenido de nuevo por pilotar una moto sin licencia y triplicando la tasa de alcohol, por lo que el pasado 21 de mayo fue condenado a una pena de cuatro meses de prisión y la retirada del permiso de conducir durante 18 meses.

LA JUEZ RECHAZA REABRIR EL CASO DE ENAITZ

Los padres han recibido la noticia como "*un gran jarro de agua fría*". La juez de Haro, Marta Icíar, ha rechazado reabrir el caso de Enaitz Iriondo, que murió atropellado el pasado 26 de agosto de 2004 en La Rioja. El causante fue Tomás Delgado, un controvertido personaje que intentó cobrar a la familia los desperfectos del coche causados por el atropello. Los padres de Enaitz quieren sentarle en el banquillo. Sin embargo, sin entrar en el fondo de la cuestión ni valorar las pruebas, la juez de Haro considera el caso cosa juzgada.

La madre de Enaitz, Rosa María Trinidad, no comprende la actuación judicial. "*En su día no recurrimos porque nos cerraron todas las puertas para hacerlo. Nadie nos informó de lo que podíamos hacer, no sabíamos nada de leyes y tras*



darnos 3 días para recurrir, sobreseyeron el caso porque no vieron indicios de culpabilidad en el conductor". La fiscalía también se ha mostrado decepcionada pero no se dan por vencidos. El fiscal de La Rioja, Juan Calparsoro, ha recurrido la decisión de la juez ante la Audiencia Provincial a la luz de los últimos datos del informe pericial realizado por el equipo de reconstrucción de accidentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que confirma que Tomás Delgado circulaba en su "A-8" a una velocidad entre 140 y 160 km/h, en una vía limitada a 90 km/h. En su declaración ante la fiscalía, Tomás Delgado lo ha negado prácticamente todo. Este hombre, aficionado a la caza, con varias licencias de armas y 4 puntos menos en el permiso de conducir, atropelló a otro niño en 1992 en Pamplona (Navarra).

M.G.R.

ANA MARÍA CAMPO, presidenta de STOP Accidentes

Es la presidenta de Stop Accidentes y recientemente recibía la medalla al mérito de la Seguridad Vial, que concede el Ministerio del Interior. La muerte de su hijo, atropellado por un borracho, la llevó a fundar esta asociación que pretende ayudar a todas las víctimas de la carretera. Pide mano dura contra los infractores, cree en el Permiso por Puntos y pide más vigilancia en las carreteras.



"LA CÁRCEL YA NO LES DA MIEDO A ALGUNOS"

Jesús SORIA
Fotos: Paul Alan PUTNAM

- ¡No corras, por favor, no corras...! No hay prisa...

Acabo de llamar al móvil de Ana María Campo, presidenta de la asociación Stop Accidentes, para decirle que llego un poco tarde a la entrevista. Y salta como un resorte su miedo a la carretera, su pánico al accidente. *"No aceleres por ganar un minuto"*.

- ¿Por qué Stop Accidentes?

- Hace diez años y unos meses que mi hijo fue arrollado por un conductor ebrio. Yo siempre he sido una persona a la que no le han gustado las injusticias. En primer momento pensé que mi hijo se había muerto y que ya no le iba a ver más... Pero después me fuí interesando. Empiezas a analizar cómo te trata la Justicia, cómo te han tratado en el hospital... Por ejemplo, fui a reconocer a mi hijo al Clínico de Barcelona, no había ni una persona, directamente me echaron al patio.

Era 24 de enero de 1998 y le hubiera gustado denunciar el trato de quien estaba allí, en el tanatorio... Encima, en el mismo entierro se enteró de que a su hijo *"le había matado un borracho y que ya estaba en la calle. Se me revolvió la sangre. Con ese dolor insoportable me dije que nadie más debería verse así. No me podía quedar llorando sin más en memoria de mi hijo"*.

Ahí nació Stop Accidentes. Su hijo tenía 35 años y luchando mucho consiguió que ese conductor acabara en la cárcel, un caso que fue muy sonado en medios periodísticos, *"aunque en esos tiempos estas cosas sólo salían en los sucesos. No se nos escuchaba, no había conciencia"*.

Poco a poco se fueron uniendo otros afectados... Fueron años de lucha. *"Buscábamos reivindicar todo lo reivindicable... Para cambiar leyes, normas y todo lo que fuera necesario.*

- Y ahora, ¿qué piden?

- Por ejemplo, más agentes en las carreteras, más medios para ellos. Son los únicos que imponen respeto. Sabemos que si hay un loco que de repente se pone a 200 km/h es imposible que haya al lado un agente de la Guardia Civil, pero que todo el mundo sepa que está controlado...

Lucha cada día para sacar dinero para sus actividades... *"Ayer estuve en una empresa muy importante pidiendo una subvención. Y no sabes la vergüenza que me da. Aquí sólo cobran las dos secretarias; y todo el mundo cree que somos muy importantes, muy necesarios, pero nadie nos ayuda. Tenemos ya catorce sedes, con muchos proyectos, muchas iniciativas...*

- ¿No hay más ayudas ahora?

- Hay más apoyo por parte del Gobierno. Este último director general apoya mucho nuestras iniciativas y ha sido un cambio radical, pero necesitamos mucho más dinero para hacer cosas. O tendremos que cerrar.

- Con medios, ¿qué podrían hacer?

- ¡Madre mía! Estos días he presentado nuestro abanico de proyectos. Hacemos muchas actividades de concienciación y formación en colegios, con colectivos diferentes, apoyamos a las víctimas...

- ¿No le damos la importancia que corresponde a los accidentes?

- Cuando salen las estadísticas del CIS, los muertos en carretera nunca salen en los primeros lugares. Y estamos hablando de 3.000 muertos ahora, antes muchos más, a los que hay que al añadir los discapacitados...

- De esos casi nunca habla...

- Son familias desestructuradas y nadie les da importancia. Entonces hay leyes, normas en las que se está avanzando, pero enseguida hay gente se pone en contra, muchos creen que es pura recaudación... Pues no.

- Perder un hijo siempre es terrible, pero ¿es peor cuando ocurre así?

- Sí, es peor que mi hijo muriera solo, tirado en la carretera...

Se le vuelven a saltar las lágrimas, vuelve a pensar en el trágico 24 de enero... *"En una enfermedad siempre hay cosas que puedes hacer, concienciarte, planificar... cuando pasa en un accidente es terrible"*.

- ¿Qué siente después de diez años: odio, rencor, nada...?

- Los psicólogos me han dicho muchas veces que esto hay que digerirlo. Yo creo que la asociación ha sido mi mejor terapia. Por eso animo a la gente a que luche; si no luchas, te quedas toda la vida pensando en tu desgracia y te mueres en vida.

- ¿Piensa que todavía hay impunidad para delitos al volante?

- Sí. En la anterior legislatura se ha avanzado mucho, se ha conseguido algo muy importante como el Fiscal de Seguridad Vial, que nos ayuda mucho. ¿Sabes lo que es que Bartolomé Vargas diga que no le importa que le llame la víctima directamente, que le cuente lo que sea? Un fiscal así es el mayor logro. Ahora tenemos fiscales en los juicios, pero hasta ahora las víctimas estábamos solas. Si no era por vía penal, no había fiscal.

- Cuando lee algunas polémicas sentencias judiciales... ¿qué piensa?

- Que ese juez piensa que a él le puede pasar lo mismo.. Ya he tenido muchos enfrentamientos con jueces... El poder judicial tiene que cambiar.

Dice que la sociedad *"debe erradicar a esos delincuentes de la carretera. Es un porcentaje mínimo, pero son delincuentes, asesinos"*, aunque no cree que todo esté resuelto con los últimos cambios legislativos. *"Tristemente, la cárcel ya no le da miedo a algunos. Yo he propuesto penas con más imaginación: les quitaría el permiso de conducir para siempre, para toda la vida, y el coche también. Y llevarlo delante de él al desguace.*

Dice que los niños *"deben estar mucho mejor formados. Muchos pensarán mañana que sus padres, sus abuelos, estaban locos por matarse en carretera. Esto tiene que acabar"*. Cuenta una interesante iniciativa llevada a cabo en Badalona: *"Los niños decían a los padres qué no debían hacer y muchos padres nos decían que desde entonces no les dejaban arrancar sin cinturón"*.

Se queja de la *"sensibilidad"* hacia otras víctimas... Recuerda los dos muertos en la T-4 por ETA. *"Una tragedia. Todo el mundo se volcó. Aquella semana hubo 114 muertos en la carretera. Nadie se acordó de ellos"*, dice dolida

- ¿Qué le pediría a Zapatero?

- ¡Ya se lo he pedido! Atención a la víctima, por lo menos al mismo nivel que las mujeres maltratadas. Psicólogos gratuitos, ayuda jurídica, más cambios legislativos y dar una nueva vuelta de tuerca al Código Penal. Creo también que la DGT tendría que tener más rango, quizá una Secretaria de Estado.

- Permiso por Puntos. ¿Qué le parece?

- Felicito a quien lo ha puesto en marcha, porque ha salvado vidas. Hasta a muchos no convencidos les ha forzado a cambiar.

- ¿Campañas?

- Debería haber una campaña permanente. No debemos pensar sólo en los muertos de un fin de semana, de las vacaciones. Cada día hay muertos.

- Y los medios de comunicación, ¿qué papel jugamos?

- Hay muchos periodistas concienciados, pero a los jefes les interesan más otras cosas. ◆

> **"CUANDO A MI HIJO** LE MATÓ UN BORRACHO Y EN EL ENTIERRO ME ENTERÉ QUE YA ESTABA EN LA CALLE, PENSÉ QUE ALGO TENÍA QUE HACER. Y FUNDÉ STOP ACCIDENTES"

> **"QUITARÍA EL PERMISO** DE CONDUCIR A ALGUNOS CONDUCTORES PARA TODA LA VIDA"

> **"SE NECESITAN MÁS** AGENTES EN LA CARRETERA, SON LOS ÚNICOS QUE IMPONEN RESPETO"



"AL REY TAMBIÉN 'LE METO CAÑA'"

- ¿Es verdad que escribe todos los años al Rey? Este año se ocupó de las víctimas...
- *Sí, me pareció muy bien. Pero también a él le meto caña...*
- Un familiar le dice que ha conducido bebido... ¿Qué le dices?
- *Que piense en mi hijo.*
- Algunos ayuntamientos no hacen controles de alcoholemia porque es impopular...
- *Los denunciaría.*
- Algún político dijo "viva el vino"...
- *Le pedí que me lo dijera a la cara...*
- Un conductor pillado a 220 km/h en una carretera. ¿Qué hacemos con él?
- *Le quitaría el coche. No ha matado a nadie por casualidad.*
- Los médicos deberían avisar de que algunos conductores no deben conducir...
- *Sí.*
- Políticos: ¿Les preocupa la Seguridad Vial?
- *Depende. Pero ahora hay más sensibilidad. Zapatero nos recibió.*
- ¿Cómo define a un infractor peligroso?
- *No puedo decirlo públicamente.*



Las nuevas ofertas de transporte permiten vivir en una ciudad y trabajar en otra

¿EN QUÉ MEDIO INTERESA VIAJAR?

En los últimos años se está produciendo un flujo migratorio desde las grandes ciudades a otras cercanas más pequeñas en busca de seguridad y calidad de vida, lo que implica viajes diarios para asistir al trabajo. Hemos analizado las ventajas y los inconvenientes de los distintos medios de transporte y hemos pulsado la opinión de algunos usuarios.

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

El mapa demográfico y urbano español está experimentando algunas transformaciones gracias, por un lado, al teletrabajo, pero, fundamentalmente, a la nueva oferta de la alta velocidad. Miles de ciudadanos abandonan las grandes aglomeraciones urbanas y se trasladan a vivir en ciudades pequeñas buscando mejores condiciones de vida, incluso una vivienda más asequible.

A partir de 2001, ciudades como Toledo, Segovia, Guadalajara, Valladolid, Girona, Tarragona y sus alrededores, así como zonas de Galicia de la Comunidad Valenciana y País Vasco han visto aumentar su población hasta un 30%. Nuevas familias se han asentado en estos entornos próximos a grandes ciudades como Madrid, Barcelona, Valencia... Y, sin embargo, la mayoría mantiene su trabajo en la gran urbe. El inconveniente es que hay que viajar todos los días.

EN TREN, EL MÁS RÁPIDO... El viaje diario no parece ser un inconveniente. Estación del AVE de Toledo, 6:30 horas de la mañana. Comienzan a llegar los primeros viajeros que tomarán el tren de alta velocidad que parte a las 6:50 horas y en 30 minutos se apearán en la estación Atocha de Madrid. Sin duda, estos trenes Avant de alta velocidad representan la mejor opción en cuanto a tiempos de viaje en competencia con el autocar e incluso con el coche particular (ver infografía "Cómo le conviene viajar").



Si a los 30 minutos de viaje se suman 10 del tiempo de desplazamiento a la estación de Toledo, más otros 25 que, como media, se tarda en desplazarse desde la estación madrileña de Atocha a cualquier otro punto de la ciudad, vemos que en una hora y cinco minutos como máximo, un ciudadano que viva en Toledo puede estar en su puesto de trabajo en la capital de España.

De hecho, Guillermo, un estudiante de ingeniería informática de la Universidad Carlos III, se apea cada día del tren de alta velocidad en Atocha, toma un Cercanías y a las 8,30 ya está en Leganés, en la puerta de la Universidad. Por tanto, los trenes de alta velocidad, haciendo gala de esta característica y dada su puntualidad, ganan la batalla a otros medios de transporte en las distancias cortas o medias. Incluso en las largas, como puede ser el caso Madrid-Barcelona, iguala los tiempos, con la ventaja de la ya mencionada puntualidad, ya que en los caminos de hierro no se producen los consabidos atascos de



Los atascos, el principal problema para quienes se desplazan en automóvil.

NUEVAS FAMILIAS SE HAN ASENTADO EN CIUDADES PEQUEÑAS, PERO MANTIENEN EL TRABAJO EN LA GRAN URBE



Viajeros del tren Avant de las 7:30 a Madrid, pasando el control.

TOLEDO-MADRID: PREFERIBLE LA ALTA VELOCIDAD







Estación del Ave de Toledo. Estos son algunos testimonios de viajeros de los trenes a Madrid de las 6:50 y 7:30 horas, por motivo de trabajo o de estudios:

MARICARMEN, administrativa. Prefiere el tren al coche, así se levanta media hora más tarde, aunque *"estoy harta, no me compensa ir y venir todos los días"*. Pero no tiene más remedio, porque su marido trabaja en Toledo y a ella no le conceden el traslado.

CRISTINA, informática. Se inclina por el tren, porque es más cómodo, vas leyendo... *"El coche resulta un infierno, porque siempre encuentras muchísimo tráfico y tardas más, casi dos horas, salvo que salgas mucho antes, y el gasto es mayor"*.

ALBERTO trabaja en una consultora de informática en Alcobendas (Madrid). *"En una hora estoy en mi despacho, más o menos el mismo tiempo que alguien que vive en Madrid y se desplaza en su propio coche"*. Echa en falta una mayor frecuencia de trenes.

SANTIAGO, ingeniero técnico. Ha perdido el primer tren y tomará el de las 7:30. *"Lo utilizo por comodidad, por puntualidad y porque no sale caro"*. Vive en Toledo por calidad de vida, por el precio de la vivienda y porque prefiere que sus hijos crezcan aquí.

FÉLIX, bancario. Utiliza el tren porque es más rápido *"y estamos sometidos a unos horarios que el autobús no puede cumplir, aunque sea más barato"*. Llegó a Toledo por razones de trabajo y ahora lo tiene en Madrid. Regresa a las siete. Reconoce que es una forma de vida sacrificada.

SIMON, informático. No le parece demasiado sacrificado viajar todos los días a Madrid porque tarda lo mismo que algunos compañeros que viven en la periferia. De origen inglés, lleva tres años residiendo en Toledo *"porque la vivienda es más barata y mi mujer trabaja en esta ciudad"*.

GUILLERMO, estudiante. Desde que sale de Toledo hasta que llega a la Universidad Carlos III, en Leganés (Madrid), transcurre una hora. *"Podría viajar en autobús, que es más barato, pero es más incómodo y tendría que salir media hora antes"*.

ALFONSO –trabaja en una editorial– decidió establecerse en Toledo porque su mujer es de esa ciudad y *"porque resulta una forma más tranquila y relajada de vivir"*. Además, *"tengo compañeros que viven en Madrid y tardan más que yo en llegar al trabajo"*.

ANGÉLICA, se estableció en Toledo *"porque conocía a mucha gente, es muy bonita y, además, no me gustan las ciudades grandes"*. Es de origen francés y no le importa viajar cada día a Tres Cantos (Madrid), donde trabaja en una compañía de seguros.

CAROLINA dice que no le gusta Madrid: *"Inseguridad, pisos muy caros... cuando hacía la carrera viajaba a la capital en autobús, ahora en tren; me compensa"*.



➤ *El transporte urbano es el complemento esencial.*

la carretera ni las temibles demoras de los vuelos. A esto se añade otra ventaja, la ausencia de tiempos de espera: en unos minutos, el usuario pasa el control y se monta en el tren.

EL MÁS ECONÓMICO. En este campo gana la partida el autocar. En un viaje como Segovia-Madrid, con un recorrido de 90 kilómetros, el usuario puede tener un abono mensual por 130 euros, que sirve para todos los días de la semana e incluye el abono C1 para transporte público en una amplia zona metropolitana de Madrid. Si estimamos, como media de uso, 44 viajes al mes, el importe de cada viaje es de 2,95 euros. Insuperable, aunque tiene el inconveniente de que se trata de un abono personal e intransferible. De hecho, el billete en AVE (bonos de 40 viajes) sale por 4,18 euros, casi



AUTOBÚS TOLEDO-MADRID: LO MEJOR, EL PRECIO

A las ocho de la mañana hay varios autobuses en las dársenas. Hablamos con algunos pasajeros y con el conductor del vehículo que partirá hacia Madrid:

CONDUCTOR. Admite que la duración del viaje es variable, *"pero si el atasco no es grande, suele ser una hora y diez o y cuarto"*.

LIDIA es estudiante y sólo viaja los lunes. Entre semana se queda en un piso de alquiler, ya que comienza las clases a las ocho y *"viajar todos los días repercutiría en mi rendimiento"*.

LORENA vive en Fuensalida (Toledo) y sale de casa con su padre a las siete para tomar este autobús. En Madrid estudia filología francesa. *"Al principio me costaba, pero me he acostumbrado"*. Se queja de que pocas veces llegan puntuales a la estación de Méndez Álvaro, sino media hora más tarde. En el autobús escucha música o estudia.

GUSTAVO vive en Bargas, a siete kilómetros de Toledo, y trabaja en Madrid en una productora de Televisión. Todos los días deja el coche en un parking y toma el autobús. En Madrid utiliza el Cercanías o el Metro para desplazarse a Plaza de Castilla. *"Alguna vez me he planteado residir en Madrid, pero es una locura y, de todas formas, a causa de lo que cuestan los pisos, tendría que comprarlo fuera de Madrid, en un pueblo, y sería la misma incomodidad que ahora"*. En todo caso, nunca le ha resultado un problema madrugar y el viaje no se le hace pesado.

ÁNGELA estudia Filosofía en Madrid, y no tiene un horario exigente: entra a las diez y el regreso depende de las clases, sobre las dos. Para ir a la facultad utiliza el metro. *"Todo esto me resulta duro, pero no queda otra"*.

DAVID, estudiante de Físicas, lo tiene más complicado. Tarda unas dos horas desde que sale de Polán con un amigo, toma el autobús en Toledo y llega a Madrid. No regresa a casa hasta las 21:30. *"Aun así, si utilizara el coche, como algunos que conozco, sería mucho peor, por los atascos"*.

¿CÓMO LE CONVIENE VIAJAR?

Analizamos la disponibilidad horaria de varios medios de transporte, el tiempo de viaje y su importe en cuatro itinerarios.

COMPARATIVA

Tiempo de viaje: En trayecto principal + enlaces hasta/desde la estación o aeropuerto y esperas:

- *Traslado en otro transporte*
- *Trayecto principal*
- *Espera en aeropuerto en vuelos regulares*
- *Descanso al volante/parking*

DH (Disponibilidad horaria): Se evalúa, de 1 a 5 estrellas, los horarios y la frecuencia de viajes.

Coste: Sólo se ha repercutido el precio del billete/gasóleo/peaje.

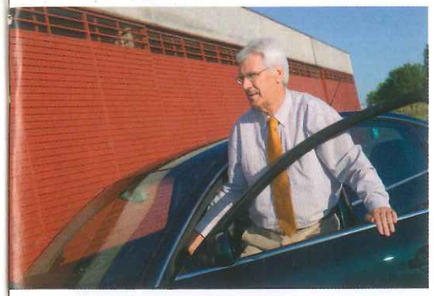
(*) Bonos de 40 viajes o abonos mensuales
(**) Mitad del importe de un billete de ida y vuelta



Antonio Sánchez viaja a diario entre Segovia y Madrid

"PREFIERO EL COCHE"

Hace 21 años se vio obligado a elegir: trasladar su domicilio desde Segovia, donde trabajaba su mujer y tenía su hogar, a Madrid, o viajar todos los días. Comparte el coche con otro compañero. *"Prefiero el coche; no me compensa el tren o el autobús,*



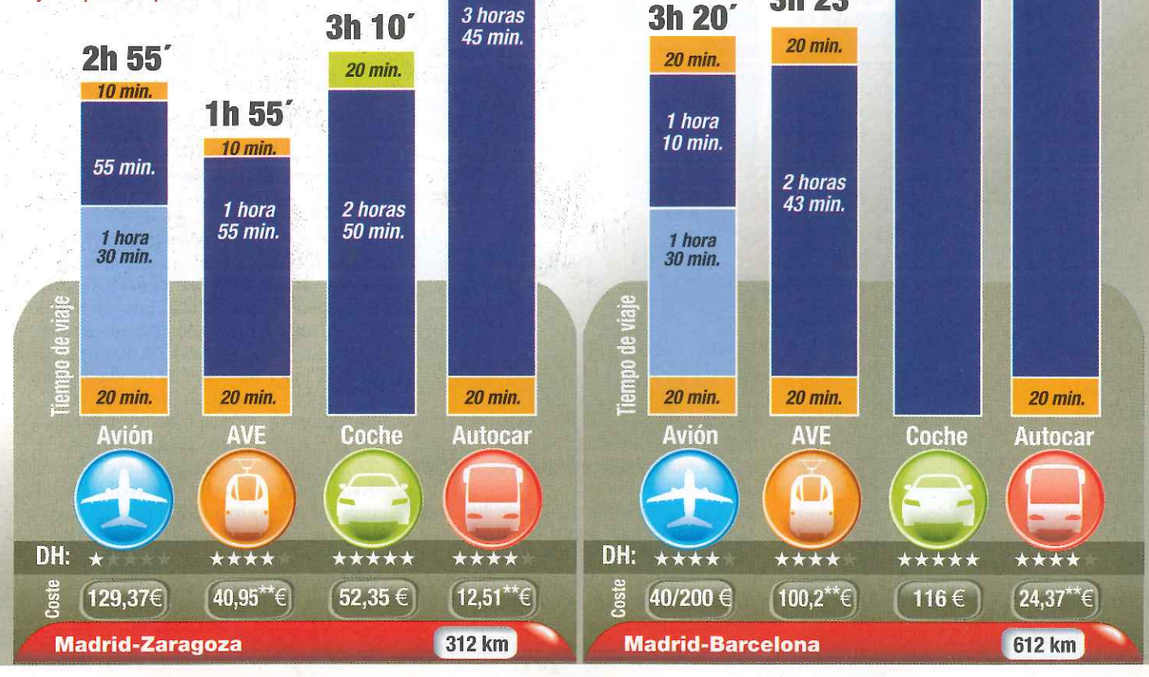
porque trabajo en Móstoles, en el Centro de Formación Vial de la DGT, y está muy mal comunicado". A las 7 salen de Segovia y a las 8:05 llegan a la oficina, sin apenas tráfico, porque vienen por el Puerto de Navacerrada. En el regreso tardan 10 ó 15 minutos más. *"En 21 años, sólo he faltado una vez al trabajo porque se bloqueó la carretera"*. Practica una conducción económica –poner el limitador a 110 km/h– y sólo gasta 12 litros entre ida y vuelta. No le faltan muchos años para la jubilación. *"Aguantaré hasta que pueda, pero ya empiezan a pesar los años"*.



➤ *El avión compite con el tren de alta velocidad en las medias y largas distancias.*

un 42% más. Y si hablamos de un viaje de media distancia, como Madrid-Zaragoza, el precio en AVE triplica al del autocar, y es cuatro veces superior al de ir en automóvil.

La comparativa con el avión no es representativa, ya que los precios son muy variables, de 40 a 200 euros para un vuelo regular Madrid-Barcelona.











Viaja todos los días entre Segovia y Madrid en tren

ACOMPAÑANDO A RAÚL UN DÍA CUALQUIERA

Raúl vive en Segovia. Su mujer ha abierto una peluquería y tiene dos hijas de 5 y 9 años. Él es informático y trabaja en el Registro Mercantil Central en Madrid, con un horario que se ajusta bien a sus viajes diarios. Antes lo hacía en autobús, pero la nueva línea de alta velocidad le ha permitido cambiar al tren. De esta manera ha ganado una hora, aunque es algo más caro, unos 50 ó 60 euros más al mes, *"pero lo prefiero en comodidad, seguridad, y en tiempo"*.

Lleva mucho tiempo viajando y a sus 38 años, asegura que "*esto quema y machaca*".

Este es un día cualquiera en la vida de Raúl. Le hemos acompañado.

6:30 h. Suena el despertador. Se afeita y se ducha por la noche, así que en poco tiempo sale de casa. En unos 10 minutos recorre en su coche los 5 kilómetros que hay hasta la estación. Deja el coche en el parking.

6,45 h. Entrega el billete, pasa su cartera, en la que lleva el ordenador portátil o algo de lectura, por la cinta de seguridad y toma asiento.

7:00 h. Sale el tren, siempre puntual. A veces compra el periódico, pero habitualmente se pone los cascos y escucha la radio hasta los túneles, donde no hay cobertura. Cierra los ojos y reposa hasta salir cerca de Colmenar.



7:35 h. Llegada a la estación de Chamartín, al andén 18. Se desplaza al andén 8.



7:40 h. Toma el Cercanías, dirección Nuevos Ministerios.

7:48. En Nuevos Ministerios, toma el autobús Circular, que le deja cerca del trabajo, en la calle Príncipe de Vergara.

8:00 h. Tras caminar durante 3 minutos, llega a la oficina.



15:00 h. Sale del trabajo y coge el metro (líneas 7 y 10).

15:20 h. Llega a la Estación de Chamartín y se dirige a su andén.

15,30 h. Sale el tren y a las 16:05 llega a la estación de Guiomar (Segovia).



16:15 h. Raúl llega a casa y se calienta la comida que le ha dejado preparada su esposa.

17:00 h. Recoge a las niñas, de 9 y 5 años, del colegio.

Salvo que se opte por el puente aéreo, en cuyo caso se evitan los largos tiempos de espera, aunque el precio del billete alcanza los 219 euros.

En el cálculo sólo se ha repercutido el precio del billete o el del gasóleo consumido. Pero, como dice Antoni, un habitual hasta hace poco del avión, ir en taxi hasta la T4 de Madrid-Barajas o desde el aeropuerto de Barcelona a la plaza de España, cuesta 30 euros. Claro que la otra opción que ahora prefiere, el AVE, también le obliga a tomar un taxi para acudir a la estación de Atocha.

DISPONIBILIDAD TOTAL. Hay que reconocer que el automóvil es el medio de transporte que otorga una disponibilidad total, aunque ni es el más rápido ni el más barato. Pero permite al conductor elegir el horario e, incluso, acomodar el viaje a sus necesidades. Así pues, el coche se lleva las 5 estrellas posibles en nuestro cuadro comparativo. Le siguen con 4 estrellas los viajes en autocar en los cuatro recorridos estudiados, así como en los del AVE Madrid-Zaragoza y Madrid-Barcelona y regreso, con 20 trenes diarios para cada sentido.

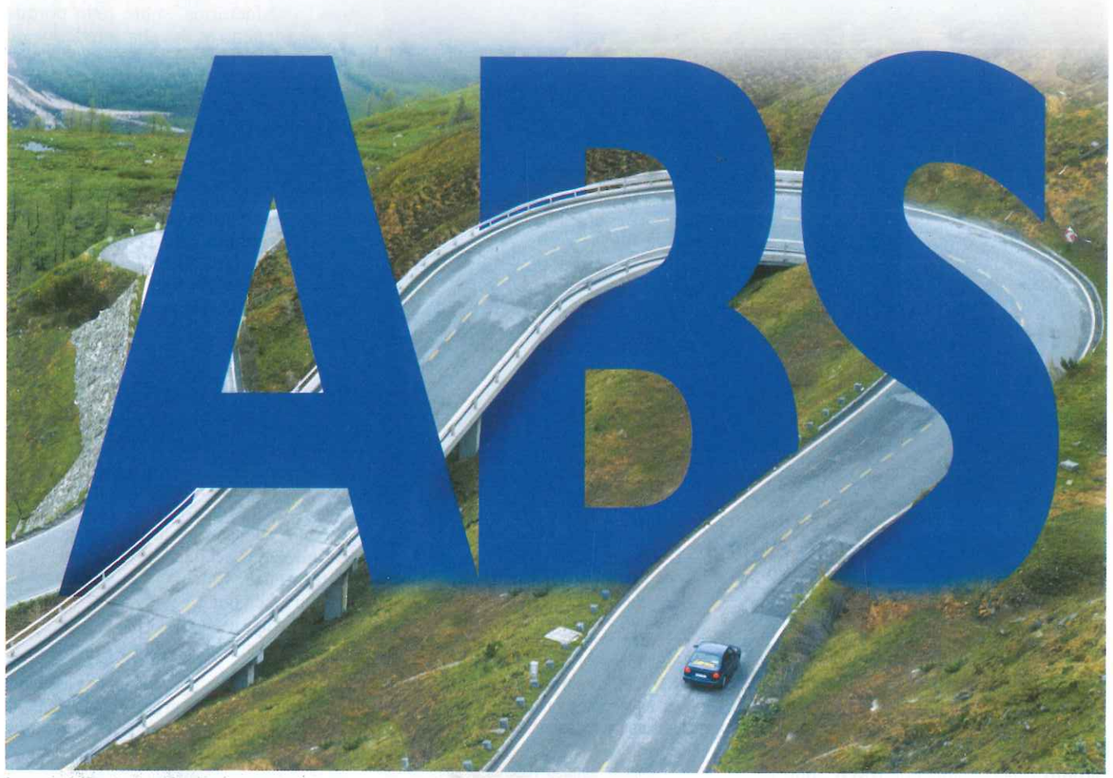
En cambio, muchos de los usuarios del tren de Alta Velocidad de los itinerarios con salidas desde Toledo y Segovia y destino Madrid, echan en falta una mayor frecuencia de trenes. Por ejemplo, F.L., que vive en Toledo y trabaja en una consultora de informática en Alcobendas, utiliza el tren. "*Es más cómodo que el autobús, porque no hay atascos, e incluso es bastante económico si sacas bonos, aunque debería haber más trenes*". En realidad hay 11 trenes Avant diarios, mientras que en el recorrido Segovia-Madrid se dispone de seis de ida y otros tantos de vuelta, sin contar con los regionales o los AVE. Sin embargo, el precio de un solo billete del AVE Segovia-Madrid es de 21,30 euros, mientras que el de un Avant cuesta 9 euros. Por todo ello, el tren de alta velocidad, en el que también se incluye el Avant, gana la partida, en nuestro análisis, a los otros medios de transporte. Y eso que no se ha valorado otro concepto fundamental: el confort, en el que también resultaría ganador. ◆



➤ *Estación de autobuses de Méndez Alvaro, en Madrid.*

LA ALTA VELOCIDAD GANA LA PARTIDA, TAMBIÉN EN CONFORT, A OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE

Evita que las ruedas se bloqueen en un frenazo brusco y permite mantener el control del coche



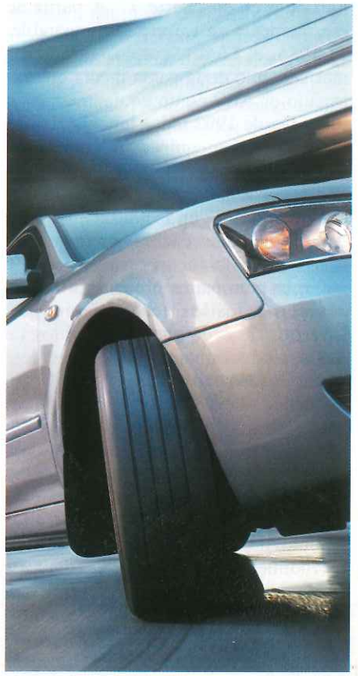
DLirios

CUMPLE 30 AÑOS

El ABS fue incluido por primera vez en un coche en 1978. Hoy, uno de cada cuatro automóviles nuevos del mundo lo llevan. Evita el bloqueo de las ruedas en los frenazos bruscos, consiguiendo que el conductor mantenga el control. Bosch, el fabricante que lo inventó, asegura que se evitarían el 10% de los accidentes si todos los coches lo equiparan.

Mercedes LÓPEZ

Se le conoce por las siglas de su denominación inglesa: ABS (Antilock Braking System, Sistema Antibloqueo de Frenos), y es uno de los sistemas de seguridad activa más importante del automóvil. Su función es evitar que las ruedas se bloqueen en un frenazo brusco y conseguir, así, que el conductor mantenga el control de vehículo. "*Se estima* –aseguran fuentes del fabricante de componentes de automoción Bosch–





Por lo general, se reduce la distancia de frenado, comparando con la frenada con las ruedas bloqueadas.

que alrededor del 10% de todos los accidentes podrían evitarse si se pudiese prevenir el bloqueo de las ruedas durante la frenada".

Este año se cumplen 30 desde que el fabricante alemán Mercedes Benz lo ofreció por primera vez como opción en uno de sus modelos, el "Clase S" de 1978. Como ocurre con la mayoría de las nuevas tecnologías, al principio sólo llegó a los vehículos de gama alta. Muy pronto fue seguido por BMW, que lo introdujo en su "Serie 7". A partir de ese momento su carrera fue imparable: en 1986, el Ford "Scorpio" fue el primer vehículo de la gama media que introdujo el ABS como equipamiento de serie. Desde 1992 todos los modelos de Mercedes salen equipados de serie con ABS y los primeros coches españoles que lo llevaron fueron el Renault "19" y el Citroën "ZX", en 1993. En 1998 más de la mitad de los coches que se vendieron ese año lo incorporaban y desde 2003, en Europa, es obligatorio que lo equipen todos los vehículos nuevos. Hoy tres de cada cuatro vehículos de nueva producción en todo el mundo están equipados con ABS.

Todo se había iniciado muchos años antes, cuando en la década de los 30, los ingenieros de Robert Bosch buscaban una solución que mejorara el tren de aterrizaje de los aviones. Pronto se empezó a investigar para aplicarlo a los automóviles y en 1936, Bosch patentó un rudimentario sistema *"para impedir el bloqueo de las ruedas de un vehículo motorizado"*. En 1964 comenzó a trabajar con Mercedes Benz y, de esa colaboración, nació en 1970 la primera generación de lo que conocemos como ABS. Fue el primer dispositivo electrónico que se incorporó a los frenos de un vehículo, pero sus resultados no eran muy satisfactorios, sobre todo porque pesaba mucho y llevaba alrededor de mil componentes.

La llegada de la tecnología digital en los años 70 permitió el desarrollo de un sistema verdaderamente eficaz. En septiembre de 1978 se presentaba la segunda generación del ABS y en diciembre de ese mismo año llegaba a un vehículo de serie: el mencionado Mercedes "Clase C". El pasado 2007 de las fabricas de Bosch salieron 150 millones de unidades y durante este 2008 se espera llegar a los 170 millones.

LAS SIGLAS HERMANAS

Cuando en 1978 se lanza al mercado el ABS, se pone la primera piedra de una serie de sistemas electrónicos que ayudan y optimizan la frenada del vehículo, que se llena de siglas: ESC, ASR, EBV, TCS, BAS... Pero sin duda, los dos sistemas más importantes y que funcionan como un complemento del ABS son:

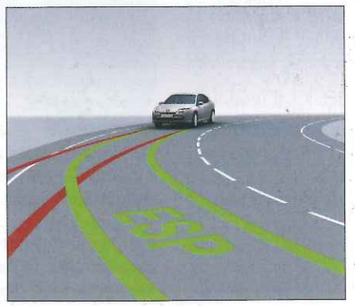
ASR. También llamado TCS, es el sistema de control de tracción ó sistema antiderrapaje. Evita que las ruedas patinen al acelerar, sobre todo cuando se circula por superficies deslizantes como agua, hielo o nieve. Un calculador detecta cuando aumenta anormalmente la velocidad de rotación de una rueda. Entonces actúa en el freno para reducir esa velocidad y que el coche no derrape. Se empezó a producir en serie en 1987.

ESC. El control de estabilidad, más conocido como ESP, ayuda a mantener la trayectoria del vehículo en situaciones de emergencia como curvas muy cerradas, obstáculos inesperados en la calzada... Si el sistema de captadores detecta una pérdida de estabilidad, envía las órdenes al sistema de frenos para generar una presión de frenado adecuada a cada rueda, incluso puede reducir el regimen del motor, para que el coche retome la trayectoria correcta. En el mercado desde 1995.

ASÍ FUNCIONA. El ABS funciona a partir de unos sensores de revoluciones colocados en las ruedas que controlan constantemente la velocidad de las mismas. Si una o varias de las ruedas tiende a bloquearse debido a un frenazo brusco, el ABS reacciona rápidamente, reduciendo la presión de frenado en la rueda o ruedas que lo necesiten, impidiendo que se paren totalmente. Esta regulación electrónica consigue así mejorar la maniobrabilidad y aumentar la estabilidad del coche. Además, y por lo general, reducen la distancia de frenado, sobre todo en el caso de calzadas mojadas, si se compra con las frenadas producidas con las ruedas totalmente bloqueadas.

TAMBIÉN....
Hay sistemas electrónicos como el regulador/limitador de velocidad o el de control de la presión de los neumáticos que utilizan directamente o basan su funcionamiento en la información que proporciona el ABS.

Una curiosidad. Es tal la eficacia de este sistema y la incidencia que ha tenido en la seguridad del automóvil, que todos los fabricantes de coches utilizan las mismas siglas para designar este sistema. Algo muy anormal, y que no ha ocurrido con ninguno de otros sistemas que han ido llegando al mercado, como el control de tracción, la ayuda a la frenada de emergencia o incluso el sistema de control de estabilidad, para los que cada uno utiliza unas siglas diferentes. ◆





Más del 90% de los conductores afirma que el próximo coche que se compre irá equipado con ABS, pero el desconocimiento que sobre su funcionamiento, sobre cómo se nota que ha actuado, así como la falsa creencia de que reduce la distancia de frenada, son todavía generalizados, según un informe de la Fundación Mapfre. Todo ello, en el año en el que se cumple el 30 aniversario de su comercialización.

ABS: menos de la mitad de los conductores sabe si alguna vez lo ha utilizado

...PERO SIGUE SIENDO UN DESCONOCIDO

Mercedes LÓPEZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Alrededor del 40% de los conductores encuestados no sabe si alguna vez ha entrado en funcionamiento el ABS de su coche y más de la mitad (55%) indica que no recibió ninguna información sobre el funcionamiento de este sistema cuando compró el vehículo. Estas son dos de las importantes conclusiones que se desprenden de un informe realizado por la Fundación Mapfre.

Y es que, a pesar de que más del 99% de los conductores asegura que su próximo coche tendrá ABS, y que casi 7 de cada 10 consultaron el manual del vehículo para informase sobre su funcionamiento, el desconocimiento que aún existe sobre este sistema de seguridad es muy alto. Lo que los conductores tienen más claro (el 86%) es que el vehículo dispone de un testigo de funcionamiento del ABS y saben identificarlo, pero sólo algo más de la mitad de los consultados explicaron correctamente como se nota que ha actuado el ABS. Muy preocupante resultó saber, así lo indican en las conclusiones del estudio, que para más del 20% el testigo del cuadro de instrumentos es la referencia para saber el momento en que actúa el ABS.

SE CONFUNDE CON EL ESC. Asimismo, hay que destacar que un alto porcentaje (superior al 70%) de los conductores saben que la función esencial del ABS es impedir el bloqueo de las ruedas, pero el número desciende a un 60% entre los que saben explicar correctamente como actuaba. Y sobre todo, hay que destacar que casi el 30% confundieron su función con la del control de estabilidad (ESC ó ESP). Y unos datos muy alarmantes: más del 20% de los encuestados están convencidos de que el ABS permite apurar las frenadas y más del 70% cree que el sistema antibloqueo de frenos reduce siempre la distancia de frenado.

EL 4º DE LA FILA
El ABS está considerado por los conductores como el cuarto elemento de seguridad más importante. Los más valorados son el cinturón de seguridad, el airbag delantero y el reposacabezas. En los últimos puestos quedaron el control de velocidad, las luces de xenón y el encendido automático de luces. El ESP quedó el octavo de una lista de doce.

Además, los autores del estudio resaltan el hecho de que *"sólo tres de cada cuatro tendrían posibilidades de evitar un accidente en caso de una frenada de emergencia"*. Y es que, explican, si el coche va equipado con ABS es fundamental, en una frenada, aplicar la máxima presión al pedal del freno y pisar al mismo tiempo el pedal del embrague. Pero sólo el 67% conocía como actuar de forma correcta, mientras que el resto creía que era mejor reducir primero la marcha, o bien prefería frenar de forma intermitente, utilizar el freno motor o frenar con suavidad.

Este estudio ha sido realizado dentro de la campaña de seguridad vial 'Frena a tiempo' que la Fundación Mapfre realiza periódicamente y que está orientada hacia los conductores jóvenes, para que aprendan a utilizar el ABS y a actuar correctamente en caso de emergencia. En 2007 recorrieron seis ciudades (Logroño, Madrid, Oviedo, Pamplona, Sevilla y Zaragoza) y contó con la participación de más de dos mil alumnos. ◆



455 radares controlan la marcha de nuestros vehículos

LA VELOCIDAD, BAJO CONTROL

No llegan a quinientos, pero en la práctica es como si fueran muchos más porque el número de puntos de control se multiplica por 1,6 y están sometidos a una constante rotación. Además de los fijos, otros viajan en vehículos camuflados, produciendo la sensación de que están en todas partes. De hecho han conseguido 'apaciguar' nuestra marcha y, sin duda, reducir muchos accidentes y su gravedad.

José Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM

La velocidad es una de las principales causas de los accidentes y, en todo caso, agrava sus consecuencias. Antes del desarrollo del Plan de Radares Fijos 2005-2007, no había en España prácticamente ninguna experiencia con dispositivos fijos para el control automático de la velocidad, si bien la Guardia Civil ya operaba desde hacía años con radares móviles.

Con el citado plan se pretendía ubicar en España unos 500 puntos de control de la velocidad fijos en un plazo de tres años, aunque conviene precisar que el número de radares planificado es menor que el de puntos de control, ya que se ha





➤ *Tanto los radares dinámicos, en coches camuflados, como los fijos, en pórticos y cabinas, están consiguiendo moderar las velocidades.*

previsto la rotación de algunos de estos dispositivos entre distintos puntos de control.

Complementariamente, el Plan incluía la adquisición de algunos cinemómetros móviles para su cesión temporal y rotatoria a los municipios que lo solicitaran, tratando, con ello, de facilitar el control de la velocidad en zonas urbanas, donde la DGT no tiene competencias. Por tanto, los controles de la velocidad móviles de la Guardia Civil (unos 300) quedaban fuera el alcance de este plan.

No obstante, en España existen unos quince tipos diferentes de cinemómetros para el control de velocidad. Los dispositivos utilizados dentro del Plan de Radares Fijos son, generalmente, de dos tipos: de efecto doppler (radares) o láser.

SEÑAL DE RADIO. Los cinemómetros de efecto doppler (radares) emiten una señal de radio que es reflejada por el vehículo en movimiento y recogida por una antena receptora en el propio dispositivo. La distorsión que sufre la señal en este proceso permite conocer con precisión la velocidad a la que se desplaza el vehículo.

Técnicamente, estos radares permiten medir la velocidad en varios carriles, generalmente cuando están instalados en una caja lateral. En cambio, cuando se sitúan en un pórtico, tienen una mayor dificultad de ajuste si se pretende que abarquen varios carriles. De hecho, puede ser difícil identificar al infractor cuando aparecen varios vehículos en la fotografía, por lo que se asignan a un solo carril.

Además, pueden producirse errores de medida por reflexiones dobles o triples, que duplican y triplican, respectivamente, la velocidad real del vehículo (apro-

SE VAN A INCORPORAR DOS NUEVOS SISTEMAS DE CONTROL: EL QUE MIDE LA VELOCIDAD MEDIA EN UN TRAMO Y EL RADAR DE HELICÓPTERO

TAMBIÉN DESDE EL AIRE

Pronto se incorporarán dos nuevos sistemas de control de velocidad. El radar MX-15 trabajará a bordo de los helicópteros de la DGT. Este radar, dotado con tecnología de origen militar, tiene un margen de error de menos de un 1% y es capaz de realizar mediciones a dos kilómetros de distancia, con una resolución temporal de milisegundos, gracias a su cámara giroestabilizada, su potente zoom y su avanzado sistema de seguimiento automático del objetivo. El segundo de los sistemas es el denominado de "control de tramo". Utiliza dos cámaras y un sistema de reconocimiento de matrículas para calcular el tiempo que tarda un determinado vehículo en recorrer la distancia que separa ambas cámaras. Este sistema es percibido como más justo por los conductores frente a las sanciones basadas en la velocidad puntual.



➤ *En más del 60% de los puntos de control, como la caja de la imagen, hay un radar.*



➤ *Alguno de los 15 modelos de radar que funcionan en España requieren un trípode o un sistema fijo.*

LOS DETECTORES DE RADARES SON UNOS DISPOSITIVOS MUY SENSIBLES QUE SUELEN DAR MUCHAS FALSAS ALARMAS Y RESULTAN INCÓMODOS

ximadamente, tres errores por cada 1.000 denuncias). Por ello, es necesaria la supervisión del operador para detectar este tipo de errores y, por lo tanto, el procesamiento de las infracciones no puede ser completamente automático. Este problema se reducirá considerablemente con la aplicación de la nueva normativa de cinemómetros que exige tomar dos fotografías para asegurar la denuncia.

Por otro lado, existen aparatos de uso ilegal que pueden detectar este tipo de radares, ya que es imposible evitar que parte de la señal emitida por el radar pueda ser captada al aproximarse a unos 200 metros. Sin embargo, los detectores de radar son unos dispositivos muy sensibles, y suelen dar muchas falsas alarmas y resultan incómodos. Aún así tienen un cierto mercado entre determinado tipo de conductores.



¿ESTÁ EL RADAR?

El número de puntos de control instalados en España es mayor que el de radares, debido a que se ha previsto que un mismo dispositivo pueda rotar por varios puntos (cajas). La proporción de cinemómetros en relación con la cantidad de cajas donde están situados es de un radar por cada 1,66 puntos de control: 195 cinemómetros fijos para un total de 325 puntos de control. O lo que es lo mismo, se podría decir que el 60,3% de los puntos de control pueden disponer de un radar, exceptuando los períodos con averías y las revisiones periódicas que, con cierta frecuencia, reducen su disponibilidad.

CINEMÓMETROS LÁSER. Existen al menos dos tipos de cinemómetro láser: de pistola láser y de barras (o perpendiculares). Los de pistola láser emiten una ráfaga de pulsos de luz infrarroja hacia un vehículo que se reflejan en el mismo y vuelven a la pistola. De esta manera se calcula la distancia a la que se produce cada rebote del vehículo y, a medida que el vehículo se acerca o se aleja de la pistola, se puede determinar su velocidad. Tienen la ventaja de ser rápidos (necesitan apenas unas décimas de segundo), precisos, selectivos (se puede utilizar incluso con tráfico denso e identificar la velocidad de un solo vehículo) y pueden cubrir toda la calzada.

Sin embargo, no se puede utilizar en pórticos y en España no se ha homologado para usarlo en la mano, sino que debe estar colocado en un trípode o en una caja lateral. Tampoco se pueden instalar en un vehículo en marcha.

Respecto a los cinemómetros de barras (o perpendiculares), emiten dos haces de láser infrarrojo que cruzan la carretera perpendicularmente. Cuando un vehículo corta los haces, se calcula el tiempo que tarda en recorrer los centímetros que los separan y, con ello, se averigua la velocidad. Entre sus ventajas, además de ser igualmente rápidos, precisos, selectivos y poder cubrir toda la calzada, estos radares sí pueden ser utilizados en pórticos. Sin embargo, al igual que los anteriores, no se pueden utilizar en un vehículo en marcha.

Dentro del Plan de Radares Fijos, se han adquirido algunos cinemómetros láser que tienen la particularidad de disponer de una cámara con dos objetivos: uno para captar toda la calzada y otro para el detalle de la matrícula del vehículo, aunque se están detectando algunos problemas con el mantenimiento de estos equipos. ◆



Amortiguadores, baterías, ABS, ASR, airbag, cinturón de seguridad....

¿TIENEN FECHA DE CADUCIDAD?

Nuestra seguridad cuando viajamos en coche depende, en gran medida, del adecuado estado de sus elementos. Sabemos que hay que revisar y cambiar periódicamente el aceite del motor o la correa de distribución. Pero se ha preguntado ¿qué pasa con los nuevos sistemas que inundan el coche: el ABS, el ESP o el de control de la velocidad...? ¿Y con los airbags o los cinturones?¿Caducan? ¿Cada cuanto hay que revisarlos?

AIRBAG



FUNCIÓN: Son los encargados de amortiguar los efectos de un choque, recogiendo y protegiendo el cuerpo (cabeza y tórax, fundamentalmente) de los ocupantes. Sólo son completamente eficaces si los ocupantes llevan el cinturón de seguridad abrochado. Hoy un coche puede llevar hasta nueve airbags.

CADUCIDAD: Hay que tener en cuenta la antigüedad del vehículo. En principio, no se habla de una fecha de caducidad, pero en los coches más antiguos, en el manual de instrucciones, el fabricante recomienda una fecha (entre 10 y 15 años) para cambiarlo: el material de la bolsa se va deteriorando y el gas puede perder sus propiedades. En los coches nuevos ya no existe esta recomendación, porque deben aguantar la vida útil del coche. Es obligatorio cambiarlo si se ha activado, sea cual sea la causa.



SÍNTOMAS DE ALERTA. Un testigo, en el cuadro de instrumentos, avisa en caso de que el airbag no funcione.

¿SABÍA QUE...? En los choques frontales, los airbags disminuyen un 25% el número de fallecidos entre los conductores y un 15% entre los pasajeros.

LA BATERÍA



FUNCIÓN: Proporciona la corriente necesaria para el arranque del motor. Además, alimenta a los diferentes elementos eléctricos del coche como la iluminación o el auto-radio.

DURACIÓN: Tiene una duración media de 4 a 5 años. Actualmente, los coches suelen incluir un testigo en su cuadro de instrumentos que avisa cuando la batería tiene problemas. Asimismo, algunas baterías tienen un testigo que informa sobre su estado.

SÍNTOMAS DE ALERTA. El motor no arranca. Un ruido ahogado es síntoma de una batería descargada. La mayoría de las baterías no requieren mantenimiento. Es un elemento que hay manipular con mucha precaución porque su líquido es corrosivo.

Mercedes LÓPEZ
Ilustración: Dlirios

Todos tenemos muy claro que ciertos elementos del coche necesitan un mantenimiento y que hay otros que hay que cambiar periódicamente porque su vida útil tiene fecha de caducidad. Estos van desde las pastillas del freno al aceite del motor, pasando por el anticongelante, los neumáticos, los amortiguadores, las bujías o la batería. Pero ¿se ha preguntado alguna vez si tiene que cambiar el airbag o el cinturón de seguridad? ¿Si debe revisar periódicamente el ABS o el ESP, y qué pasa con los nuevos sistemas electrónicos que se han introducido masivamente en el nuevos vehículos (el control de velocidad, el de presión de los neumáticos...)? ¿Caducan? ¿Hay que revisarlos periódicamente?

Cuando se trata de los elementos más 'veteranos', lo tenemos más fácil. Además, el coche nos suele avisar de modo más o menos contundente: nos deja 'tirados' o, peor, ¿quién no ha oído hablar de la temida correa de distribución que, al romperse, provoca la rotura del motor? Sin embargo, al referirse a los nuevos sistemas electrónicos, no está tan claro.

SISTEMA DE CONTROL REGULADOR VELOCIDAD



FUNCIÓN: Permite fijar una velocidad y el coche la mantiene de forma automática, acelerando o frenando según las características de la vía. Se desactiva cuando el conductor pisa el freno o el acelerador.

CADUCIDAD: No caduca.

SÍNTOMAS DE ALERTA. Aparece un mensaje en la pantalla que lo indica.

¿SABÍA QUE...? En uno de cada cuatro accidentes registrados en 2007, la velocidad fue causa desencadenante, lo que se tradujo en unas 1.000 muertes al año.

AMORTIGUADORES

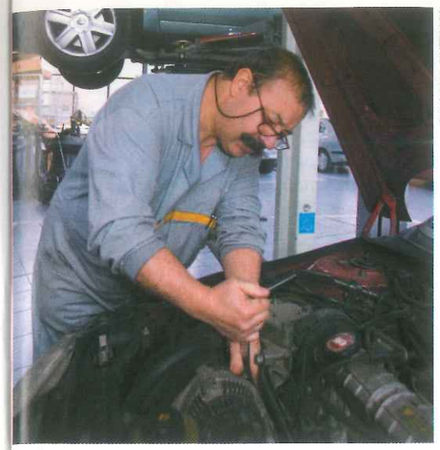


FUNCIÓN: Evita las oscilaciones del vehículo, absorbiendo las irregularidades del terreno.

CADUCIDAD: Su vida útil es de 80.000 kilómetros, aunque dependiendo de su uso se puede reducir a 60.000 kilómetros.

SÍNTOMAS DE ALERTA. Su desgaste es muy lento y progresivo y el conductor se va adaptando. Se va perdiendo estabilidad y maniobrabilidad.





Paul Alan PUTNAM

OJO AL TESTIGO. Los expertos indican que existe un desconocimiento generalizado en esta materia. A ello hay que unir otra característica de estos elementos: si se 'averían', el coche sigue funcionando y para el conductor es más difícil darse cuenta. Un ejemplo, si el ABS deja de funcionar, el coche continúa circulando con normalidad, lo que ocurre que, en caso de frenada, en el coche sólo actuará el sistema de freno convencional. Desde Norauto (empresa dedicada a la venta y sustitución de piezas del automóvil), el jefe de talleres de uno de sus centros de Madrid, explica *"que estos nuevos sistemas no necesitan mantenimiento"*, pero sí aconseja

CATALIZADOR



FUNCIÓN: Se puede definir como una especie de filtro de los humos del motor. Elimina las partículas más contaminantes y el ruido.

CADUCIDAD: Entre 40.000 y 60.000 kilómetros.

SÍNTOMAS DE ALERTA. Incremento en el consumo de carburante. Si se enciende el testigo de gestión del motor, compruébelo inmediatamente porque puede desencadenar una degradación muy rápida del catalizador.

¿SABÍA QUE...? Desde 1993 es obligatorio en los vehículos nuevos de gasolina y en los diesel a partir del año 2000.

CINTURÓN DE SEGURIDAD



FUNCIÓN: Son el elemento de seguridad activa más importante. Sujetan a los ocupantes del vehículo en caso de accidente, evitando que salgan 'disparados' hacia el parabrisas o fuera del coche.

CADUCIDAD: Llevan una etiqueta que indica su fecha de fabricación, pero no tienen fecha de caducidad. Están ensayados para que aguanten toda la vida útil del vehículo. Es obligatorio cambiarlos en caso de accidente, así se indica en el manual de instrucciones del vehículo.

MANTENIMIENTO. Se debe revisar la banda textil para comprobar que no tiene desgarros, roturas u holguras, en suyo caso debe ser sustituido.



¿SABÍA QUE...? Su uso reduce a la mitad la probabilidad de muerte en caso de accidente de tráfico. El 25% de los fallecidos en 2007 no llevaba puesto el cinturón de seguridad.

CLIMATIZADOR



FUNCIÓN: Aporta confort, porque una temperatura adecuada evita la somnolencia, la fatiga y el nerviosismo. Y, además, seguridad, al eliminar el vaho de los cristales.

CADUCIDAD: Cada 2 años se debe cambiar la carga de líquido refrigerante y comprobar la estanqueidad del circuito. Cada año cambiar el filtro de habitáculo o de polen y cada 5 años, el filtro deshidratador (también cuando ha habido una avería y se ha tenido que abrir el circuito).



SÍNTOMAS DE ALERTA. No elimina el vaho de los cristales, bajo caudal de aire, olores desagradables o temperatura caliente a la salida del ventilador.

¿SABÍA QUE...? Una climatización con un mantenimiento incorrecto funciona más a menudo y durante más tiempo, por lo que se consume más carburante.

SISTEMA CONTROL DISTANCIA SEGURIDAD



FUNCIÓN: Mantener la distancia de seguridad con el coche que le precede frenando o acelerando el vehículo, de acuerdo con los datos prefijados previamente por el conductor.

CADUCIDAD: Su funcionamiento se basa en un sistema de radar y en el ESP. No caduca, su vida es superior a la del vehículo.

SÍNTOMAS DE ALERTA. Si falla algún sensor o el radar, aparece un mensaje en la pantalla del coche.

ESCOBILLAS DE LIMPIAPARABRISAS

Fecha Caducidad 1 año

FUNCIÓN: Esenciales cuando llueve, pero también a lo largo de todo el año para garantizar que las lunas están limpias y con una visión nítida.

DURACIÓN: Es aconsejable sustituirlas una vez al año.



SÍNTOMAS DE ALERTA.
Presencia de línea finas de agua o de zonas mojadas, estrías en la luna delantera, escobillas que rechinan o que funcionan a saltos.

MANDO DE CIERRE CENTRALIZADO

Fecha Caducidad Según kms

FUNCIÓN: Sustituye a la llave convencional para abrir y cerrar el coche a distancia.

CADUCIDAD: No, pero sí se agota su pila. La duración depende de la frecuencia de uso. Comprobar también la pila del mando de repuesto que se suele dejar en casa.



SÍNTOMAS DE ALERTA.
Falla de vez en cuando, se reduce la distancia para que funcione y cuesta más abrir o cerrar. En ese momento debe cambiar la pila.

"que los vehículos pasen periódicamente, una vez al año, por los centros de diagnóstico: unos equipos que saben 'leer' perfectamente las centralitas electrónicas de los coches, en las que se almacenan todas las posibles incidencias que han podido sufrir los coches, y así detectar cualquier avería". Y apunta un detalle curioso: *"Un coche de hace varios años llevaba 500 metros de cables eléctricos y 10 fusibles. Hoy se habla de ¡más de 2 kilómetros de cables y 60 fusibles!"*

En este mismo sentido se manifiestan fuentes del fabricante de piezas de automóvil Bosch: *"La mayoría de estos sistemas tienen una vida útil superior a la del vehículo, no caducan, pero sí se averían. Los testigos luminosos del cuadro de mandos o los mensajes en la pantalla del ordenador de a bordo son los que indican que el sistema está averiado y que hay que ir al taller"*.

En cualquier caso, realizar adecuadamente el mantenimiento de nuestro coche no es una práctica generalizada entre los conductores españoles. Así lo demostró un estudio realizado por Norauto e Intras (Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial), según el cual casi 4 de cada 10 coches llevan el dibujo de sus neumáticos por debajo del límite legal y más del 50% circula con amortiguadores en mal estado. ◆

LA ELECTRÓNICA EN EL FRENADO

Fecha Caducidad NO

ABS

FUNCIÓN: Evita que las ruedas se bloqueen incluso en frenadas de emergencia o sobre superficies deslizantes. Permite mantener el control sobre la dirección y esquivar los obstáculos.

CADUCIDAD: No caduca. Su duración es mayor que la vida útil del vehículo, pero, al actuar sobre los frenos, debemos tener muy en cuenta el buen estado de los discos, las pastillas y el líquido de frenos.

SÍNTOMAS DE ALERTA. Pueden fallar alguno de los sensores o el sistema de cableado; en este caso, si el ABS deja de funcionar, se enciende un testigo fijo en el cuadro de mandos. Eso no significa que el coche se quede sin frenos, sino sólo sin ABS.

¿SABÍA QUE...? Desde 2003, el ABS es obligatorio en todos los vehículos nuevos comercializados en Europa.

ASR

FUNCIÓN: En superficies deslizantes, como hielo o nieve, evita que las ruedas patinen al acelerar o arrancar.

CADUCIDAD: Su vida útil es superior a la del vehículo. Su buen funcionamiento depende del perfecto mantenimiento del sistema de frenado.

SÍNTOMAS DE ALERTA. Cuando falla se enciende un testigo luminoso fijo en el cuadro de instrumentos.

¿SABÍA QUE...? Todos los vehículos equipados con ESC disponen también automáticamente de otros dos sistemas de seguridad activos, ABS y ASR.

ESC/ESP

FUNCIÓN: En situaciones de peligro en las que se realiza un movimiento brusco del volante, este sistema mantiene el coche en la trayectoria adecuada y evita que derrape.

CADUCIDAD: No tiene fecha de caducidad, pero, al igual que el ABS, su eficacia está ligada al buen mantenimiento de discos, pastillas y líquido de frenos. Si se estropeara, se encendería un testigo luminoso en el cuadro de mandos.

IMPORTANTE. Este sistema también se comercializa bajo otras siglas: ESP (Sistema de Estabilidad Electrónica), DSC (Control Dinámico de Estabilidad), VSA (Asistente para la Estabilidad del Vehículo) y VSC (Control de Estabilidad de Vehículo).

¿SABÍA QUE...? Según un estudio realizado en Alemania, el 60% de los accidentes mortales se producen debido a un derrape del vehículo.

LA MECÁNICA DE SIEMPRE

LOS FILTROS

Fecha Caducidad Según kms

DE ACEITE: Sustituirlo con cada cambio de aceite, entre 7.000 y 60.000 kilómetros.

DE AIRE. Entre 20.000 y 30.000 kilómetros.

DE COMBUSTIBLE. Entre 30.000 y 50.000 kilómetros.

PARA EL HABITÁCULO. Cada 15.000 kilómetros o una vez al año.

LOS LÍQUIDOS

DE FRENO: Cada 2 años ó 20.000 kilómetros.

ACEITE DEL MOTOR. Comprobar su nivel una vez al mes. Depende mucho del vehículo, en la actualidad su vida útil puede llegar a los 60.000 kilómetros. Nunca mezclar aceites de diferente viscosidad.

ANTICONGELANTE. Cada 2 años. Comprobar su nivel una vez al mes. Nunca echar agua.

PASTILLAS DE FRENO

Depende del tipo de conducción. Entre los 20.000 y 40.000 kilómetros.

BUJÍAS

Cada 2 años o 60.000 kilómetros.

CORREA DE DISTRIBUCIÓN

Para los coches de gasolina, cambiarla cada 40.000 kilómetros y para los diesel, a los 120.000 kilómetros.

SISTEMA CONTROL PRESIÓN NEUMÁTICOS

Fecha Caducidad NO

FUNCIÓN: Verifica constantemente la presión de los neumáticos indicando, mediante un testigo o un mensaje, si la presión es errónea, por exceso o por defecto. Además de evitar accidentes, reduce el desgaste del neumático y prolonga su vida útil. Existen dos tipos, los indirectos, que utilizan los sensores del ABS para su medición, y los directos, a través del manómetro de cada rueda.

CADUCIDAD: No hay que cambiarlos salvo que se estropee el ABS o alguno de los manómetros de las ruedas. Cuando sustituimos el neumático, es conveniente que se cambien las gomas de cierre del neumático

SÍNTOMAS DE ALERTA.
Si falla, aparece un mensaje en la pantalla del ordenador de a bordo.

¿SABÍA QUE...? El 6% de los accidentes mortales en autopista se deben al reventón de un neumático, según Renault.

NEUMÁTICOS

Fecha Caducidad 5 años

FUNCIÓN: Son los encargados de mantener el coche en contacto con el asfalto, de soportar la masa del vehículo y transmitir la potencia del motor sobre el suelo.

MANTENIMIENTO. Es necesario controlar la presión, el desgaste de la banda de rodadura y la profundidad de su dibujo (nunca puede ser inferior a 1,6 mm, llevan un resalte visible cuando se alcanza esta cifra). Además, del equilibrado y alineación.

CADUCIDAD: La vida media es de unos 5 años. En todos los neumáticos viene indicada la fecha de fabricación: un óvalo con cuatro cifras (la semana y el año). También hay que cambiar la rueda de repuesto, aunque no se use sus materiales se deterioran con el tiempo.



¿SABÍA QUE...?
Según un estudio del Intras y Norauto, algo más del 50% de los coches llevan al menos uno de los neumáticos con una profundidad de dibujo de la banda de rodadura inferior al límite legal.

LUCES

Fecha Caducidad 2 años

FUNCIÓN: Ver y ser visto. Las bombillas son unos elementos esenciales para la conducción. Además, circular sin alumbrado durante la noche o cuando la visibilidad es baja o produciendo deslumbramiento, es una infracción grave según la normativa vigente.

CADUCIDAD: Su vida útil es de unos 2 ó 3 años. Se deben sustituir siempre por parejas, aunque una de ellas no esté fundida. Después es aconsejable efectuar un control y reglaje de los faros. También es conveniente limpiar regularmente los faros y comprobar su transparencia y color. Las bombillas xenón sólo se cambian cuando existe una anomalía y siempre en un taller, porque no pueden ser manipuladas.



IMPORTANTE. La legislación establece la obligatoriedad de llevar en el coche una caja de bombillas de repuesto.

¿SABÍA QUE...? Entre 8 de la tarde y 7 de la mañana (horas en las que normalmente es necesario llevar las luces encendidas) en 2007 se registraron el 35% de los accidentes mortales en carretera.

IRLANDA Y ESPAÑA, BUENOS RESULTADOS

En 2001, la Unión Europea fijó como objetivo reducir a la mitad, de 50.000 a 25.000, las muertes por accidente de tráfico para 2010. La mortalidad en las carreteras europeas ha bajado pero las cifras están aún lejos del objetivo inicial.

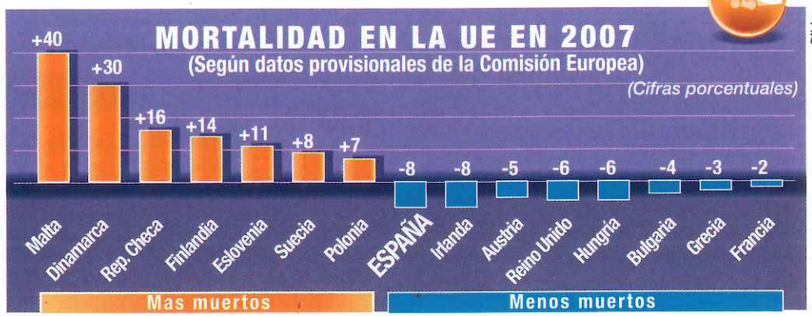
El aumento de accidentes de moto, el exceso de velocidad, la no utilización del cinturón de seguridad o la conducción bajo los efectos del alcohol son los factores que más preocupan.

Según cifras provisionales de la Comisión Europea, 2007, con 43.000 muertos, ha sido el primer año en no experimentar avances.

Aún así, países como España o Irlanda, mejoran de forma notable.y han logrado reducir un 8% la cifra de muertes en accidente de tráfico, lo que se puede considerar como las mejores cifras de la UE durante el pasado año, según los datos provisionales.

Irlanda ha conseguido subir 7 puestos en el ranking de la seguridad vial europea y entrar en el top de los 10 mejores, ocupando el 9º puesto de los 27 países. España ocupa el número 11. Lo encabezan Países Bajos y Reino Unido.

Llaman la atención los resultados de Dinamarca, con un 30% más de muertes, República Checa, con el 16%, o Finlandia, con un aumento del 14%.





MOTOS, más accidentes

Los accidentes de moto han aumentado en 13 de los 27 países de la UE: 6.200 motoristas murieron en accidente de tráfico en 2006. Son el 16% del total de muertes, aunque representan sólo el 2% del total de kilómetros recorridos. Noruega, Suiza, Dinamarca y Finlandia son los países con menos accidentes de moto, mientras que Europa Central y Oriental son las zonas más peligrosas. En datos totales, Alemania, Francia y España arrojan un mayor número de motoristas muertos.



4.000 niños SIN RETENCIÓN

El uso de sistemas de seguridad es aún una asignatura pendiente, y aunque parezca mentira, en la UE todavía viajan muchos niños sin sujeción. La última campaña de TISPOL, Red Europea de Policías de Tráfico, detectó 142.209 viajeros sin cinturón o sistema de retención. Más de 4.000 eran niños. Unas 10.000 personas mueren al año por viajar sin cinturón.

VELOCIDAD, mejor reducir



El exceso de velocidad causa un tercio de los accidentes mortales en la UE y contribuye al calentamiento global a través de la emisión de CO_2. Una velocidad adecuada podría salvar miles de vidas y reducir notablemente las emisiones. La Red Europea de Policía de Tráfico, que ha realizado una campaña de control de la velocidad en 20 países de la UE, asegura que más de 11.000 muertes al año están relacionadas con el exceso de velocidad .

El pasado año, en otra campaña similar, 387.000 conductores fueron detectados circulado por encima de los límites de velocidad.

ALSACIA APUESTA POR 110 KM/H. La región francesa de Alsacia, que linda con Alemania y Suiza, quiere limitar la velocidad en autopista a 110 km/h. El Consejo regional ha propuesto un pacto ecológico: piden ayudas proporcionales al ahorro de emisiones por reducción de velocidad para invertirlas en ferrocarril y biodiversidad, según Le Monde.

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

ALCOHOLÍMETROS EN LAS DISCOTECAS

El alcohol sigue causando estragos en la conducción, especialmente entre los jóvenes. El grupo de edad de 16 a 24 años tiene 3 veces más posibilidades de sufrir un accidente de tráfico. En la UE se estima que entre el 30 y 40% de los accidentes mortales están relacionados con el alcohol.

En Francia, el Gobierno estudia adoptar nuevas medidas que podrían afectar a más de 45.000 locales de ocio.

Los establecimientos que venden alcohol por la noche (cafés, pubs, discotecas…) podrían verse obligados a disponer de alcoholímetros en sus instalaciones para que, de forma voluntaria, sus clientes puedan saber si están en condiciones de conducir antes de ponerse al volante. La medida, que ha sido enviada al Consejo de Estado, podría entrar en vigor el próximo verano.

El Gobierno francés también quiere que los conductores que han cometido un delito por conducir en estado de embriaguez instalen de forma obligatoria en sus vehículos un alcoholímetro antiarranque que impida ponerse en marcha si beben más de lo debido.





FRANCIA

Empresarios contra los accidentes



Las empresas de trabajo temporal galas han firmado un convenio con el Gobierno francés para luchar contra los accidentes de tráfico que se producen en el ámbito laboral. En Francia, los accidentes de tráfico en el trayecto al trabajo –in itinere– o en su desempeño –en misión– son la primera causa de accidentes mortales en todos los sectores. En 2006 representaron el 49%, con 921 accidentes mortales. Los accidentes de misión, dentro del marco de trabajo, representan el 21% de las muertes. De acuerdo al convenio firmado, los empresarios franceses se encargarán de recordar a sus trabajadores lo siguiente:

- La prohibición de usar el móvil mientras se conduce.
- El uso obligatorio del cinturón de seguridad.
- Los riesgos del alcohol y medicamentos.
- El buen mantenimiento del vehículo.
- El cumplimiento del kilometraje establecido.
- La importancia de las pausas y el descanso.
- La necesidad de planificar e informarse.
- El uso en lo posible del transporte público.

EE UU URUGUAY

La DGT exporta formación



Como ocurre en muchos países de Sudamérica, en Uruguay los permisos de conducir dependen de los ayuntamientos, que aplican sus propios criterios según sus necesidades y medios. En algunos, por ejemplo, obtener el permiso de conducir motos es un mero trámite administrativo, debido sobre todo a la escasez y falta de formación de los examinadores. El pasado mes de marzo, dos miembros de la Subdirección de Formación Vial de la DGT viajaron a este país para impartir un curso de formación para examinadores. Uruguay con 3 millones y medio de habitantes ha registrado un promedio de 450 muertes anuales en accidente de tráfico en los últimos 5 años.

ESP OBLIGATORIO
La Federación Internacional del Automóvil (FIA) ha pedido a la Comisión Europea que obligue a incorporar el Sistema de Control de Estabilidad y el recordatorio de los sistemas de cinturón de seguridad en todos los vehículos.

Menos consumo en 2015

El país de las limusinas, los grandes pick up y los todoterreno quiere reducir por ley el consumo de sus automóviles a nueve litros cada 100 kilómetros en 2015. Ahora el consumo medio es de 11,3 litros/100 km. Los fabricantes norteamericanos deberán desarrollar modelos más ligeros, pequeños y ecológicos si se aprueba esta propuesta que llega, además, en un momento de recórds históricos en el precio de la gasolina.



TÚNELES EUROPEOS: FALLAN LAS SALIDAS

Expertos de la UE han analizado 31 túneles de once países europeos en la 10ª edición de EuroTAP.

Tras estudiar sus principales infraestructuras, los expertos han calificado como mejor túnel de los analizados el de Pont Pla, en Andorra la Vella. En España la mejor puntuación se la lleva el de Loma de Bas, en Murcia, según el estudio presentado por el RACE.

Con la peor puntuación se sitúa el túnel de Cernobbio, en Italia. Muy insatisfactorios son también los túneles de Waasland, en Bélgica, los de Breva y Marinasco, en Italia, y los noruegos de Eikefet, Jernfjell y Matreberg.

Austria y Suiza, países alpinos atravesados por numerosos túneles, han obtenido un resultado positivo en los nueve inspeccionados.

La mitad de los túneles evaluados presentaba deficiencias en las vías de escape y salvamento, sobre todo por falta de salidas de emergencia, y el 45% en los sistemas de comunicación.

En algunos, como el Karawanken, entre Eslovenia y Austria, con más de 7 kilómetros, sólo es posible abandonar el túnel por las bocas.

LA FOTO



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

El túnel de Cernobbio, en Italia, es el peor valorado por EuroTAP. En sus 2 kilómetros y medio de recorrido no hay teléfonos de emergencia ni extintores ni sistema de aviso de incendio y una sola salida de emergencia.

SUECIA

Pruebas con tráfico real

El gobierno sueco permitirá a Volvo probar en sus carreteras los efectos del cansancio en la conducción para perfeccionar y desarrollar funciones en los vehículos que permitan aumentar la seguridad. Volvo está investigando el desarrollo de sistemas técnicos que detecten y adviertan al conductor de su propia fatiga antes de que sea demasiado tarde. En la fase final, se pretende hacer una prueba real en carreteras abiertas al tráfico en varios tramos seleccionados previamente y con la presencia de dos conductores en cada automóvil para evitar riesgos.

CHINA

Matrículas a precio de oro

En la ciudad china de Shangai, sale más caro comprar la matrícula que el propio coche. El ayuntamiento de esta ciudad cobra 56.000 yuanes (5.200 €) por cada matrícula, justo el doble de lo que cuesta un automóvil. Todo empezó hace 14 años como un intento por frenar el imparable aumento del parque automovilístico. Desde entonces, el dinero recaudado, que podría superar los 1.200 millones de euros, engrosa las arcas municipales y según las autoridades, se dedica al transporte.

MALASIA

Azotes contra las carreras ilegales



La nueva legislación de tráfico de Malasia, que ha entrado en vigor en mayo, castigará duramente a quienes practiquen carreras ilegales de motos, habituales en algunas zonas del país. Participantes y organizadores pueden ir hasta 5 años a prisión, con una multa de 1.600 euros y 3 años de suspensión del permiso de conducir. Si son reincidentes, la pena de cárcel y la multa se duplican, la suspensión del permiso es de 5 años y reciben 3 azotes con un látigo de junco por cada delito. Una costumbre de la época colonial británica.

AUSTRALIA

Destrucción filmada

La incautación del vehículo a determinados infractores de tráfico es una medida que se empieza a extender. En Australia, las autoridades se están planteando confiscar el vehículo a aquellos que superen los límites de velocidad permitidos. Además, en Nueva Gales del Sur, podrían llegar más lejos con los que practican carreras ilegales y estudian destruir sus vehículos, grabarlo en video y colgarlo después en Youtube para escarmiento de sus propietarios.



Según el RACC, la protección de los ocupantes de autocares está orientada a adultos y falla con los niños

CON CINTURÓN MEJOR, PERO...

El RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) y Jané, fabricante de productos infantiles, han realizado un estudio sobre la seguridad vial infantil en autocares en Barcelona, Madrid y Valencia. El estudio pone de relieve la mejora para la seguridad que supone usar cinturones de seguridad, pero detecta sus insuficiencias y señala sistemas que dan un paso más en la seguridad infantil en autocar.



Lucía RIVAS

➤ *Uno de cada cuatro padres desconoce la existencia de normas específicas para el transporte infantil.*

J.M.M.

El RACC resalta la baja accidentalidad de los autocares (1,1% de los accidentes con víctimas), de las que apenas cincuenta se producen en el transporte escolar cada año. No obstante, la mayoría de los escolares se desplaza en autocar en salidas esporádicas (excursiones, campamentos…), en un vehículo que, según el 60% de los padres, tiene menos de 5 años de antigüedad.

Resulta grave que, según los padres, un 30% de los niños viaja sin cinturón (algo más en viajes esporádicos), que el 26,2% de los padres no sepa que existe una normativa específica para transporte infantil o, incluso, que menos del 9% de los niños haya realizado simulacros de emergencia en el autocar. De hecho, el 71% de los padres está bastante o muy preocupado por el trayecto de sus hijos en autocar (7,5 sobre 10), ya que *"la carretera es muy peligrosa"* (59,4%) y *"los autobuses no son suficientemente seguros"* (7,1%).

Los padres (80%) consideran que el cinturón de seguridad ejerce mucha o bastante protección (8,5 sobre 10) y que la instalación de sillitas infantiles (90%) sería una medida necesaria –para un 69%, *"muy necesaria"*–. Esto contrasta con que sólo un 15% esté dispuesto a pagar más para que sus hijos dispongan de silla de seguridad en los autocares. Y otro dato: más del 90% opina que *"la tasa de alcoholemia permitida para los conductores de estos autobuses debería ser cero"*.

PELIGROS DEL CINTURÓN. RACC y Jané aportan también un informe de las lesiones que pueden sufrir los niños. Así, en caso de impacto frontal, sin utilizar cinturones de seguridad, sufren lesiones en cabeza, cuello y extremidades inferiores, al golpearse con los asientos delanteros. Igualmente, en caso de vuelvo, existe un elevado riesgo de eyección al exterior, con graves riesgos de lesión.

El uso de los cinturones de seguridad de dos puntos evita, en los vuelcos, la eyección fuera del autocar, aunque las extremidades se mueven sin control, pudiendo provocar golpes, mientras que los cinturones de tres puntos dan un nivel de retención satisfactorio, aunque éste varía según la talla y edad (más riesgo para los de menor talla).

En impactos frontales, el cinturón de seguridad de dos puntos retiene al ocupante en el habitáculo, pero produce daños en cabeza, cuello y abdomen, mientras que el nivel de retención del de tres puntos es satisfactorio, aún con posibles lesiones leves en cuello y otras zonas. La razón, según el informe, es que *"la normativa de protección infantil está totalmente desarrollada para los turismos, pero no para autocares"*, que *"los requisitos de protección de ocupantes de autocares están orientados a la seguridad de adultos"* y que *"el cinturón no ofrece la protección óptima a los niños"*. Así, el RACC recuerda que existen sistemas que mejoran la seguridad, como cinturones de altura regulable, cojines elevadores anclados al asiento, butacas con sistemas de anclajes o sillitas ancladas al respaldo de la butaca. ◆

MÁS SEGURO QUE LOS TURISMOS

La Federación Nacional Española de Transporte en Autobús (FENEBUS) calificó el informe del RACC como *"un ataque directo a nuestro sector"* y le propone un estudio similar sobre seguridad en turismos: *"Nos gustaría poner en conocimiento del RACC la falta de seguridad que supone los transportes escolares privados, cuando se hacen en coches particulares, furgonetas y monovolúmenes, en muchos casos con un número de niños superior al de las plazas de los vehículos"*, que, según FENEBUS, *"no cuentan con las numerosas medidas que se exigen a los autocares de transporte escolar para garantizar la seguridad de los niños"*.



➤ *Sólo actúa por debajo de 30 km/h. por lo que es un sistema ideal para evitar los accidentes urbanos, menos graves, pero más numerosos.*

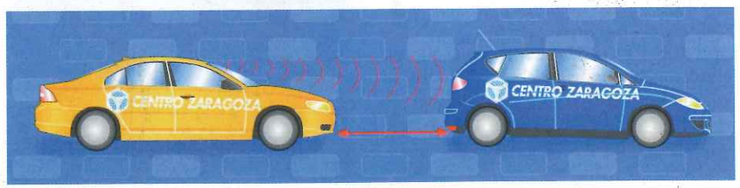
El nuevo sistema "City Safety" reduce los alcances a baja velocidad

EVITAR 230.000 ACCIDENTES

La compañía sueca Volvo ha desarrollado el "City Safety", un novedoso sistema capaz de evitar los alcances o aminorar sus consecuencias a baja velocidad, que instalará de serie en el modelo "XC-60". Tras analizar las ventajas del dispositivo, los expertos del Centro Zaragoza aseguran que podrían evitarse en España 230.000 accidentes y 45.000 esguinces cervicales al año si todos los vehículos lo llevaran instalado.

José Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: JIR

Centro Zaragoza ha presentado en España "City Safety", un sistema desarrollado por Volvo Car Corporation que actúa evitando las colisiones por alcance a baja velocidad. Cuenta con un dispositivo de rayos láser de corto alcance, integrado en la parte superior del parabrisas, a la altura del espejo retrovisor, que detecta el tráfico que existe delante del coche. Compara la propia velocidad y la del coche que le precede y, si estima que se va a producir el choque, frena automáticamente.





ASÍ ACTÚA

- El sistema cuenta con un dispositivo láser de corto alcance situado en el parabrisas, a la altura del espejo retrovisor.
- Es capaz de detectar los coches (peatones o vehículos de dos ruedas, no) situados a 6-8 metros por delante del parachoques.
- Tiene en cuenta la propia velocidad y la del coche que va por delante.
- Realiza un cálculo 50 veces por segundo para determinar la fuerza de frenada necesaria para evitar la colisión (hasta 5 g).
- El sistema actúa a velocidades de hasta 30 km/h:
  - Entre 0 y 15 km/ el sistema detendrá el vehículo sin que se produzca la colisión.
  - Entre 15 y 30 km/h, el sistema reducirá considerablemente la velocidad, mitigando considerablemente la velocidad de colisión.

El sistema sólo actúa a velocidades de hasta 30 km/h. Si la velocidad de circulación del vehículo equipado con el sistema está comprendida entre 0 y 15 km/h, es capaz de activar los frenos y detenerlo, evitando la colisión. Pero si la velocidad está comprendida entre 15 y 30 km/h, el sistema reducirá considerablemente la velocidad de colisión, con lo que aminorará en gran medida la severidad del impacto.

El sistema ha sido analizado por el grupo de trabajo internacional "P-Safe", incluido en el RCAR (Consejo Mundial de Investigación de Vehículos de las Aseguradoras), al cual pertenece Centro Zaragoza. El objetivo de la prueba ha consistido en evaluar los distintos sistemas de seguridad activa de los vehículos, para estudiar su repercusión en la reducción de los accidentes de tráfico. La revista "Tráfico y Seguridad Vial" ha tenido oportunidad de asistir a la demostración a bordo de un prototipo equipado con este sistema que Volvo equipará de serie en toda la gama del nuevo "XC-60", que saldrá al mercado en el segundo semestre de este año. Más adelante, la marca sueca irá incorporándolo en todos sus vehículos sin que ello repercuta en el precio de venta.

EL 75% DE TODAS LAS COLISIONES REGISTRADAS SE PRODUCEN A VELOCIDADES INFERIORES A 30 KM/H

REDUCIR LAS LESIONES CERVICALES. Según José Manuel Carcaño, director general de Centro Zaragoza, las estadísticas indican que el 75% de todas las colisiones registradas se producen a velocidades inferiores a 30 km/h, por lo que *"estimamos que "City Safety" podría evitar anualmente 230.000 accidentes por alcance y 45.000 esguinces cervicales si lo llevaran instalado todos los vehículos"*.

En este sentido, la generalización del sistema aportaría claros beneficios tanto, en la reducción de lesiones cervicales, tan frecuentes en colisiones por alcance, como en la reducción de costes materiales. Según Manuel Mascaraque, director de reaseguros generales de Unespa, este año se han reducido un 9% las víctimas mortales respecto al anterior, pero el de heridos es similar y se han registrado más de dos millones de accidentes leves, algo más del 2% respecto al año anterior. De hecho, hablamos de más de 5.000 millones de euros de indemnizaciones por daños materiales, lo que da una idea de los beneficios que las aseguradoras ven en este tipo de sistemas capaces de evitar los accidentes de menos importancia. ◆









➤ *Secuencia de la demostración del "City Safety".*

VENTAJAS E INCONVENIENTES

Existen otros sistemas basados en rayos láser o radar capaces de detectar a otros vehículos que circulan por delante y activar el freno automáticamente para mantener una distancia determinada de seguridad o para mitigar el impacto. Pero sólo se activan a más de 30 km/h y no son capaces de frenar totalmente el vehículo, mientras que "City Safety" lo detiene completamente, aunque sólo actúa por debajo de 30 km/h. "City Safety" tiene ciertas limitaciones (igual que los demás sistemas) porque la capacidad del sensor puede verse limitada por la niebla, la nieve o la lluvia intensa. Por ello es fundamental mantener limpio el parabrisas, aunque si está bloqueado, el sistema avisa. En todo caso, el sistema no exime al conductor de guardar los márgenes de seguridad adecuados.



➤ *El casco es el resumen de la filosofía de conducción tranquila que proponen los Monjes Budistas.*

Los Monjes Budistas tratan de aunar en un casco la modernidad de occidente y la filosofía budista

LLEVAR LA **PAZ** AL **ASFALTO**

Los monjes budistas Sakya Tashi Ling del monasterio de El Garraf barcelonés proponen una nueva filosofía al volante, basado en la conducción tranquila, en llevar la paz al asfalto. Y han diseñado un casco que reúne la modenidad de la civilización occidental con la filosofía budista para aportar seguridad a la conducción de los motoristas como resumen de esta visión.



J. M. M.

En España han surgido numerosas iniciativas para mejorar la seguridad en moto: empresas que diseñan nuevos elementos para mejorar su seguridad –cascos, chalecos y motos con airbags–; asociaciones que reclaman que se aceleren los planes de las administraciones para proteger los postes, tan agresivos con los motoristas o que organizan jornadas de reflexión; la Dirección General de Tráfico que, en una campaña, dice al conductor que *"si piensas en las motos, todo irá sobre ruedas"*... En definitiva, como si la sociedad se pusiera en marcha en la necesidad de acabar con la sangría que suponen los accidentes de los motoristas.

Dentro de este cambio, los monjes budistas Sakya Tashi Ling, un monasterio instalado en El Garraf barcelonés, decididos a *"hacer llegar a la sociedad los valores de la filosofía budista, acoplarla a la realidad occidental para que los ciudadanos sean más felices"* han elegido a los motoristas para aportar mejoras. *"Este colectivo tiene las características de la sociedad avanzada: libertad, cierto romanticismo... pero con voluntad de convivencia, de vivir en comunidad que nos parece atractivo"*, explica el Venerable Lama Jamyang Tashi Dorje Rinpoché, adab del monasterio y fundador de la Fundación Monjes Budistas.

Tras un proceso de meditación, el Laboratorio Monjes Budistas tuvo la idea de crear un casco que ayude a mejorar la conducción. Según los monjes, al ponerse un casco, se experimenta una sensación *"de extrema seguridad, algo parecido a la sobreprotección, y corremos el riesgo de que ello disminuya nuestra atención. Por eso es importante recordar que la seguridad total no existe"*. También al estar solos con nosotros mismos *"si estamos mentalmente agobiados, el casco puede llegar a agobiarnos, con lo que perdemos atención"*. Sensaciones como la velocidad, *"la sensación agradable de sentir el viento"*, o el aislamiento *"nos pueden llevar a olvidar nuestra propia fragilidad, y la de nuestro pasajero"*.

"La conducción ocupa una parte importante de nuestra vida. Y nuestra vida depende de una buena conducción –señala el manual "Live Peace" (Vivir la Paz), que se entrega con la compra del casco. *La Paz como realidad de la práctica meditativa es uno de los objetivos de la búsqueda budista. Poner la paz en marcha, en acción, es lo que el casco quiere promover"*. La reflexión de los Monjes Budistas concluyó que el casco debía incorporar la simbología de protección y pacificación de la mente (Kalachakra) a ambos lados del casco. Además, al tratar de armonizar conceptos espirituales y filosóficos y la modernidad, usa colores de intensa simbología (oro y azafrán), una línea longitudinal (velocidad y penetración), una curva aerodinámica que termina en el Live Peace y esparce buenas vibraciones, y círculos (avance y rotación de las ruedas) protegidos por el mantra de Kalachakra.

Para los Monjes Budistas *"la seguridad absoluta no existe"* y, aunque llevemos lo último en seguridad, *"ningún casco proporcionará la seguridad total"*. Por ello proponen que *"antes de subir a la moto debemos comprobar que todo está en orden: presión de neumáticos, gasolina, aceite... qué tal está nuestro acompañante"* y *"cómo estamos nosotros. Recuerda que tú eres la parte más frágil del equipo. Evita el estrés si debes conducir. La concentración es básica para tomar decisiones rápidas. Poner toda nuestra atención es una de nuestras mejores protecciones"*.

Así, para mejorar la conducción, proponen la atención bondadosa (*"observar y colaborar"*) o ser mensajero de la paz (*"genera paz y sé un defensor de la vida"*). Igualmente aconsejan paz en tu motor (*"una moto que no haga mucho ruido o que no emita malos humos"*), mantener la sonrisa (*"si no te enfadas después de que otro conductor haya hecho una mala maniobra, no fomentarás la furia y te sentirás mejor"*), conducir con atención (*"si estás atento a tus emociones, no correrás riesgos innecesarios, en beneficio de tu seguridad y la de los demás"*), obedecer las normas y señales (*"no sólo por obligación, sino porque alguien ha pensado en ti y en tu seguridad"*) y respirar (*"si te concentras en la respiración conseguirás que se apaciguen tus sufrimientos y negatividades"*



ANTES DE SUBIR A LA MOTO DEBES COMPROBAR QUE TODO ESTÁ EN ORDEN... Y CÓMO ESTAMOS NOSOTROS"

En definitiva, una conducción tranquila, en paz, para mejorar la seguridad de los motoristas, que, como explica Sergi Gómez, director general de la Fundación Monjes Budistas, *"es perfectamente extrapolable a toda la conducción y lo queremos hacer extensivo a todos"*. De hecho, ya avanzan nuevos proyectos, como un segundo casco con la marca Arai, y una campaña de promoción con jóvenes pilotos de 125 y 250 cc *"son los que ponen de moda cosas y queremos poner de moda los buenos comportamientos"*, señala Gómez. Y, más allá, un proyecto con automóviles, aún en fase de maduración. ◆

UN CASCO PARA CONDUCIR TRANQUILO

Es un casco con la homologación 05, de gama media, fabricado en policarbonato, con visera y pantalla extralarga translúcida. Dispone de un sistema de retención con cierre rápido; el tejido interior es desmontable y lavable; acabado en pintura de alta calidad; entrada de aire frontal y salida trasera. Disponible en diversas tallas en las tiendas especializadas en el mercado. Además se entrega con un Manual para la conducción con casco Live Peace.
PVP: 150,00 € www.monjesbudistas.org

DOS MANTRAS DE PROTECCIÓN



MANJUSHRI: En el forro interior, sobre el chakra de la coronilla –lugar espiritual por excelencia y uno de los más sensibles del cuerpo humano–, este casco incorpora el mantra de Manjushri (significa dulce y gloriosa melodía) que personifica la sabiduría de todos los Budas. Este conocimiento guía a tomar las decisiones correctas en cada momento y desarrollar la intuición correcta para protegernos de los imprevistos.

KALACHAKRA es la rueda del tiempo. Kala significa tiempo y Chakra, rueda. Es una práctica de meditación que pertenece a los tantras del yoga más elevado y se representa bajo la forma de una letra compuesta en escritura ornamental lantsa, sobre un asiento de loto.



SINIESTROS: Los talleres piden libertad y las aseguradoras subrayan que ofrecen eficacia

¿PUEDO O NO **ELEGIR** TALLER?

Libre elección de taller en caso de siniestro, conocer la valoración de los daños o tener copia de la póliza son algunos de los derechos que se recogen en un decálogo elaborado por los talleres. Mientras, las compañías aseguradoras indican que todas las condiciones entre ellas y sus clientes están claramente indicadas en la póliza.

Mercedes LÓPEZ
Foto: Paul Alan PUTNAM



➤ *Debe leerse detenidamente la póliza para saber cuáles son sus derechos y las coberturas contratadas.*

Los clientes tienen derecho a elegir el taller que repare su vehículo en caso de siniestro y a conocer la valoración de los daños que ha realizado la aseguradora, según el decálogo de los derechos de los usuarios que ha elaborado la Confederación Española de Talleres de Reparación (CETRAA) y al que ya se han unido las Juntas Arbitrales de Consumo de tres Comunidades Autónomas: la de Castilla-La Mancha, Illes Balears y Canarias, así como la Diputación de Guipúzcoa. Su objetivo, en palabras de Armando Higueras, secretario de CETRAA, *"es evitar al cliente los importantes problemas que se crean por algunas conductas de las aseguradoras cuando hay que reparar un coche siniestrado"*.

Sin embargo, desde UNESPA (patronal de las compañías aseguradoras) se indica que las aseguradoras *"no obligan a nada, sino que cumplen con lo que está previsto en los contratos. Hay seguros que permiten elegir el taller; otros que no; y otros, que ofrecen las dos opciones"*. Y subrayan que depende de la oferta comercial de cada compañía y que *"en todo caso, está claramente previsto en el contrato que firma el asegurado"*. Además, explican que *"no afecta ni a la calidad ni a la rapidez de la reparación. Lo que sí se suele mejorar es la gestión global del siniestro: la aseguradora coordina mejor esas reparaciones en esa red que en otros talleres. Y esta eficacia se traslada al cliente"*. Asimismo, los talleres se quejan de que los peritos rebajan o no respetan el precio de las horas de su trabajo. Esto ocurre *"porque* –indica Armando Higueras– *es el Centro Zaragoza (asociación que engloba a veinte compañías aseguradoras) el que marca el 80% de los precios del mercado de reparación, sin contar ni con los fabricantes ni con los talleres"*.

DEBE RECLAMAR. Ante esta situación de conflicto, Antonio Romero, de FACONAUTO (asociación que agrupa a los concesionarios de venta de automóviles) anticipa que la solución –que asegura es una tendencia de futuro– *"sería que los concesionarios sean al mismo tiempo vendedores de los seguros en el momento que el cliente compre el coche, con un acuerdo de reparación del coche firmado al principio de la venta"*. Otro de los problemas que se puede plantear es que el cliente no esté de acuerdo con las reparaciones indicadas por el perito. En este caso, UNESPA explica que el cliente *"puede y debe reclamar"*, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Contratos. Además, todas la entidades disponen de servicios de atención al cliente para gestionar sus reclamaciones. También puede dirigirse a la Juntas Arbitrales, siempre que el taller y la aseguradora estén adheridos –se trata de un sistema voluntario–. Agotado el proceso, el cliente puede ir a la vía judicial. ◆

DECÁLOGO DE DERECHOS DEL ASEGURADO

1. A la libre elección de taller.
2. A una copia de la póliza.
3. A que la aseguradora realice una valoración de los daños sufridos.
4. A conocer la valoración de los daños.
5. A ser indemnizado a los 40 días de haber declarado el siniestro.
6. La indemnización de los daños sufridos no se reduce al valor venal, sino que tiene derecho a la reparación de su coche.
7. A conocer los acuerdos que su aseguradora tenga con terceros y que puedan afectarle.
8. A conocer el domicilio de su compañía.
9. Si tiene cobertura de defensa jurídica, a elegir abogado y procurador.
10. A informarse y presentar su reclamación en la Dirección General de Seguros.

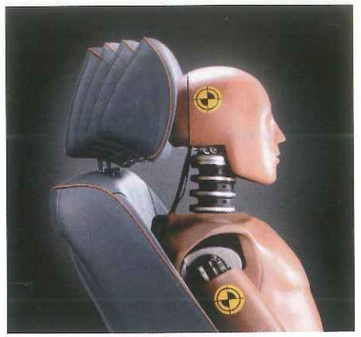
Coordina: **MERCEDES LÓPEZ**

El 35% protege adecuadamente y sólo el 16% es muy poco eficaz

Reposacabezas: VAMOS LEVANTANDO CABEZA

El 35% de los reposacabezas que equipan los coches protege adecuadamente y evita el temido latigazo cervical, mientras que un 16% es muy poco eficaz, según el resultado de las últimas pruebas realizadas por Thatcham. Lo más alarmante: son los coches más urbanos los que han obtenido peores resultados.





Mercedes LÓPEZ
Infografías: DLirios

Un 16% de los reposacabezas ha obtenido la peor calificación en las últimas pruebas realizadas por Thatcham, asociación que reúne a las principales compañías aseguradoras británicas, sobre más de 200 modelos de todos los fabricantes, mientras que el 35% ha sido calificado como 'buenos', un 25%, como 'aceptables' y el 24% restante como 'regulares'. Además, hay que subrayar que los modelos cuyos reposacabezas son considerados como 'malos', repiten año tras año y sólo salen de la 'lista negra' cuando el fabricante renueva o sustituye el modelo. Mientras, olvidando las malas calificaciones, no modifica un elemento de seguridad tan importante como el reposacabezas.

A pesar de ello, los resultados son *"cada año mejores"*, explica Juan Luis De Miguel, subdirector de Centro Zaragoza, y desataca la inversión de los porcentajes: *"Mientras que en 2004, primer año en que se realizaron estas pruebas, sólo el 16% de los modelos fue calificado como 'bueno' y el 36% obtuvo los peores resultados, en 2008 los porcentajes se han invertido y ahora, el 35% son 'buenos' y sólo el 16% son 'malos'"*. Además, resalta las calificaciones de Audi y BMW, dos fabricantes con resultados desastrosos en las anteriores ediciones. El cambio ha sido radical.

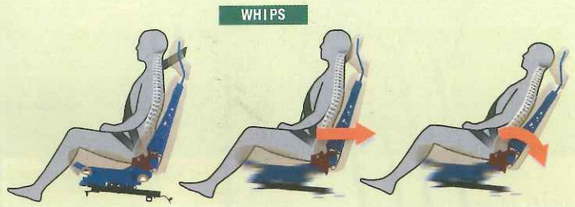
EFICACIA DEMOSTRADA

SAAB: REPOSACABEZAS ACTIVO. En caso de colisión, el reposacabezas se mueve automáticamente hacia arriba y hacia delante, impulsado por el peso del ocupante del asiento. Se le conoce como SAHR.



MERCEDES: REPOSACABEZAS PROACTIVO. Unos sensores colocados en el parachoques y en el interior del vehículo accionan automáticamente el reposacabezas en caso de colisión. Se mueve hacia arriba y hacia delante para recoger la cabeza del ocupante. Es el Neck-Pro.

VOLVO: ASIENTO ACTIVO. El asiento y el reposacabezas se mueven conjuntamente en caso de colisión trasera, absorbiendo toda la energía generada por el golpe. Se denomina WHIPS.



AUDI: ASIENTO PASIVO. Los asientos llevan una 'espuma' especial capaz de absorber toda la energía del golpe, evitando que el ocupante sufra lesiones en el cuello. Es el sistema llamado Backguard.

TRES FABRICANTES, AUDI, SAAB Y VOLVO, HAN OBTENIDO LA MEJOR CALIFICACIÓN EN TODOS SUS MODELOS

LOS QUE DESTACAN. En el caso de Audi, en 2005 los reposacabezas de todos sus modelos fueron considerados como 'malos' o 'regulares', mientras que en este 2008 todos han obtenido la calificación de 'buenos'. Similar es el ejemplo de BMW, que ha conseguido que todos los reposacabezas de sus nuevos modelos sean considerados en este 2008 como 'buenos'. Los caminos para conseguirlo han sido diferentes. Mientras Audi ha apostado por el sistema Backguard (el asiento está realizado con unos materiales con muy buena capacidad de absorción de energía), BMW equipa sus modelos con reposacabezas proactivos, que se elevan hacia arriba y se acercan a la cabeza del ocupante para recogerla con suavidad, cuando unos sensores, distribuidos por el vehículo, detectan un colisión. *"Dos tecnologías muy diferentes pero con muy buenos resultados"*, apunta De Miguel.

LAS RAZONES. Otro de los fabricantes a felicitar es Renault. *"Con una muy buena evolución hacia la seguridad pasiva global* –en palabras del subdirector de Centro Zaragoza– *y que no ha descuidado los reposacabezas"*. Todos sus modelos, excepto el "Clio Campus", han obtenido resultados bastante satisfactorios.

Para conocer las razones de esta evolución positiva hay que remontarse a 2004, cuando se hicieron públicos por primera vez los resultados de estas pruebas. Hasta ese momento, los reposacabezas eran considerados como un elemento de confort no de seguridad. Con unas honrosas excepciones, subraya De Miguel, *"Saab y Volvo, que desde el principio lo tuvieron muy claro"*.

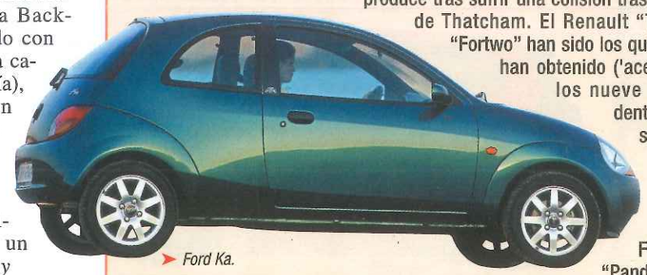
A partir de la publicación de estas pruebas (hay que señalar que no son pruebas de homologación, sino que se trata de una evaluación de cara a los consumidores, para informarles sobre la eficacia o no del conjunto asiento/reposacabezas para evitar el latigazo cervical en caso de colisión) los fabricantes se dieron cuenta de que interesaba a los posibles compradores y les sirvió de estímulo para mejorar el diseño de sus reposacabezas.

60.000 LESIONADOS. De Miguel analiza la evolución y subraya la *"enorme capacidad tecnológica y de respuesta de los fabricantes"*. *Además,* indica, *"vemos como centran sus esfuerzos en mejorar aquello que valoran y perciben los consumidores"*. Las estimaciones del Centro Zaragoza señalan que alrededor de 60.000 personas resultan lesionados cada año por latigazo cervical. Para confirmarlas, va a realizar un estudio de acuerdo con las bases de accidentes reales de Unespa (la asociación que reúne a todas las aseguradoras). Asimismo, junto con el Hospital de la Mutua de Accidentes de Zaragoza, el Instituto Médico de la Universidad de Navarra, el IDIADA (Instituto de Investigación Aplicada del Automóvil) y BATZ (fabricante de reposacabezas), va a desarrollar una investigación, cuyo objetivo es conseguir nuevas tecnologías más eficaces en la prevención del latigazo cervical. ◆

Más información y lista completa de los modelos y sus calificaciones:
www.thatcham.org

EL CUELLO TAMBIÉN TIENE UN PRECIO

Los coches pequeños, también conocidos como urbanos, son los que peor protección ofrecen contra el latigazo cervical, que se produce tras sufrir una colisión trasera, según el estudio de Thatcham. El Renault "Twingo" y el Smart "Fortwo" han sido los que mejores resultados han obtenido ('aceptable'), el resto de los nueve coches analizados dentro de este segmento sólo consiguieron un 'regular', incluido el recién llegado Fiat "500", destacando como 'malos' el Ford "Ka" y el Fiat "Panda".


Ford Ka.

Las calificaciones mejoran en el resto de los segmentos y es que la seguridad 'tiene precio'. Desde el Centro Zaragoza se indica que en estos coches pequeños el precio es la variable más importante en su venta y, es obvio, que cualquier variación o mejora técnica supone un incremento en el coste del vehículo. Por ello, son el segmento al que más tarde llegan las mejoras tecnológicas. Con un agravante: el accidente con latigazo cervical es un accidente eminentemente urbano.


Fiat Panda.

BUENA

EL CUADRO DE HONOR

CLASIFICACIÓN
Estos son los que mejor protegen. Destacan Audi, Saab y Volvo, con todos sus modelos con la mejor puntuación.

ALFA ROMEO	Serie 1 Coupe	Fusion	**KIA**	Qashqai (*)	Toledo (*)
159 (*)	Serie 1 Convertible	Focus	Sedona (*)	**OPEL**	**SUBARU**
Brera (*)	Serie 5 y 5 Comfort (*)	C-Max	**MERCEDES**	Tigra (*)	Forester (*)
Spider (*)	X3 y X3 Comfort (*)	Mondeo (nuevo) (*)	Clase B (*)	**PEUGEOT**	Nuevo Forester 09 (*)
AUDI	X5 y X5 Comfort (*)	S-Max (*)	Clase E (*)	4007	B9 Tribeca (*)
Todos los modelos	**CADILLAC**	Galaxy (*)	Clase R (*)	**RENAULT**	**TOYOTA**
BMW	BLS (*)	**HONDA**	Clase M (*)	Clio	Auris
Serie 3	**CITROËN**	Civic (*)	Clase GL (*)	Modus	**VOLKSWAGEN**
CHEVROLET	C-Crosser	CR-V (*)	**MITSUBISHI**	**SAAB**	Passat Coupe
Kalos	**DAIHATSU**	**HYUNDAI**	Nuevo Lancer	Todos los modelos	**VOLVO**
Tacuma	Terios	Sonata (*)	Outlander	**SEAT**	Todos los modelos
	FORD	Santa Fe (*)	**NISSAN**	Altea (*)	(*) Con reposacabezas o asientos proactivos

POCO EFICAZ

LA LISTA NEGRA

CLASIFICACIÓN
Por el contrario, estos son los peores. La mayoría repite en la lista de los menos eficaces.

CHRYSLER	**FORD**		**KIA**	1007	
PT Cruiser	Ka		Rio	**RENAULT**	
CITROËN	Fiesta ST		Sportage	Clio Campus	
C2	**HONDA**		**LEXUS**	**SEAT**	
C4 VTR/VTS	Jazz		GS	Ibiza	
DODGE	Accord		**MITSUBISHI**	**TOYOTA**	
Nitro	**JAGUAR**		Colt	Corolla Verso	
FIAT	X-Type		Shogun	**VOLKSWAGEN**	
Panda	X-Type Sport		**OPEL**	Polo	
Doblo	**JEEP**		Meriva	Sharan	
Múltipla	Cherokee		**PEUGEOT**	Fuente: Thatcham	

ALFA ROMEO 147 · **BMW** Serie 3

COCHE ACTUAL

HYUNDAI i10 1.1



CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.086 c.c.
Potencia máxima:
66 CV a 5.500 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasoil
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. ABS+EBD. Entre otros.
DIMENSIONES:
3,56 mts. (long.) 1,59 mts. (anc.) 1,55 mts. (alt.)
Maletero:220 litros.
CONSUMO:
Urbano, 6,1 l./100 km.
Carretera, 4,4 l./100 km.
RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO: Desde 9.700 €.

COMENTARIO.– El sucesor del "Atos" destaca de entrada por su diseño, más atractivo y elegante. Por dentro, también gana con un salpicadero completamente nuevo. El tacto de los mandos da una sensación de mayor solidez y se disfruta de una mayor amplitud tanto en plazas delanteras como traseras. Ello ha permitido homologar el "i10" para cinco ocupantes. El bastidor también ha sido muy renovado, pero mantiene los esquemas de suspensión, con McPherson delante y un eje torsional detrás. El "i10" pisa con más solidez, con una dirección suave y de buen tacto y mostrando una gran agilidad entre el tráfico de la ciudad.
Con el motor de gasolina de 1,1 litros y 66 CV de potencia, en carretera el dinamismo está lógicamente algo limitado para grandes distancias. En ciudad ofrece una respuesta agradable desde bajo régimen y con suficiente energía para moverse con soltura entre el tráfico. Todo ello con unos consumos ajustados. ◆

- ► Diseño atractivo
- ► Agilidad en ciudad
- ► Precio

- ► Anchura plazas traseras
- ► Maletero reducido
- ► ESP no disponible

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

NOTA MEDIA: 7,4. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,5.

Emisiones de CO_2: 119 g/km.
Impuesto de matriculación: 0%.

www.hyundai.es

MOTOR 16

SUBARU LEGACY 2.0 BOXER D



CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.998 c.c.
Potencia máxima:
150 CV a 3.600 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasoil
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. ABS con EBD. Entre otros.
DIMENSIONES:
4,66 mts. (long.) 1,73 mts. (anc.) 1,42mts. (alt.)
Maletero: 459 litros.
CONSUMO:
Urbano, 7,0 l./100 km.
Carretera, 4,8 l./100 km.
RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★☆☆
PRECIO: Desde 27.300 €.

COMENTARIO.– Mucho ha tardado Subaru en tener listo un motor diesel convincente. Ha tardado, pero la espera ha merecido la pena, ya que el resultado ha supuesto todo un descubrimiento por suavidad, cifra de potencia, prestaciones y agrado de conducción. Y todo esto con el hándicap de que el motor es de arquitectura boxer (cilindros opuestos dos a dos), como el resto de la gama de motores de gasolina de la marca. Y es que sus ingenieros se empeñaron en mantener la tradición por varias razones importantes: repartos de pesos, bajo centro de gravedad, altura del motor, ausencia de vibraciones y un alto grado de rigidez. Con 150 caballos, el "Legacy" dotado de esta mecánica se impone a sus rivales y lo haría también en recuperaciones si se hubiese recurrido a un cambio de 6 velocidades en vez al de 5 con el que va equipado. No obstante, la sexta se echa poco de menos y el consumo apenas se ve alterado. A todo hay que sumarle la tracción total de serie que le proporciona un comportamiento óptimo en todo momento. ◆

- ► Motor silencioso, brillante y bajo consumo
- ► Calidad de acabado
- ► Tracción total y comportamiento

- ► Cambio algo áspero y con 5 marchas
- ► Anchura en plazas traseras
- ► Detalles de equipamiento

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

NOTA MEDIA: 7,4. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,8.

Emisiones de CO_2: 148 g/km.
Impuesto de matriculación: 4,75% .

www.subaru.es

AUTOFÁCIL

JAGUAR XF 2.7d V6



CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 2.720 c.c.
Potencia máxima:
207 CV a 4.000 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasoil
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag laterales de cortina. Sistema de protección de peatones. ESP. Sistema Isofix para asientos infantiles. Entre otros.
Opción: Sensor baja presión neumáticos (590 €). Entre otros.
DIMENSIONES:
4,96mts. (long.) 1,87 mts. (anc.) 1,46 mts. (alt.)
Maletero: 500 litros.
CONSUMO:
Urbano, 10,4 l /100 km.
Carretera, 5,8 l/100 km.
RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★☆☆
PRECIO: Desde 51.990 €.

COMENTARIO.– El Jaguar "XF", la nueva berlina de lujo que sustituye al "S-Type", es un gran coche –no sólo por sus 4,96 metros de largo–, pero no es la mejor compra si queremos un modelo 'premium'. Entre lo más positivo, destaca su diseño bonito y deportivo, un chásis con una excelente puesta a punto; gracias a él, entra en las curvas con una agilidad sorprendente para pesar 1.846 kilos, se muestra tremendamente estable y no hay forma de encontrarse en una situación 'apurada'. Además, su suspensión es muy cómoda, no se cansará por largo que sea el trayecto. El único pero que encontramos son los frenos, de una resistencia a la fatiga un tanto limitada. El motor 2.7 diesel de 207 CV y origen Ford/PSA –el mismo del Citroën "C5" y del Peugeot "407"– es tan silencioso que parece un gasolina, y ofrece una respuesta contundente pero progresiva que lo hace muy agradable de conducir, en combinación con una excelente caja de cambios automática secuencial. El interior tiene un diseño imaginativo –pero muchos botones–, bien acabado y amplio... sólo para cuatro adultos, debido al voluminoso túnel de transmisión. La competencia (BMW, Audi o Mercedes) es su principal problema. ◆

- ► Chásis
- ► Comodidad
- ► Insonorización

- ► Precio
- ► Potencia frente a sus rivales
- ► Maletero

Estética:	8	Potencia:	5	SEGURIDAD:	
Acabado:	6,5	Elasticidad	6	Estabilidad:	9
Habitabilidad:	7	Cambio:	8	Suspensión:	8
Maletero:	6	Velocidad punta:	6	Frenos:	3
Confort:	8	Aceleración:	6,5	Dirección:	7
Instrumentación:	7	Consumo:	7	Ruedas:	5
Equipamiento:	5	Sonoridad:	9	Luces:	5

NOTA MEDIA: 6,9 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,2

Emisiones de CO_2: 199 g/km.
Impuesto de matriculación: 9,75%.

www.jaguar.es

AUTOPISTA

MITSUBISHI LANCER 2.0 DI-D



CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.968 c.c.
Potencia máxima:
140 CV a 4.000 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasoil
SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cortina. Airbag de rodilla. ABS con EBD. Sistema de asistencia a la frenada (BAS). Anclajes Isofix sillitas infantiles. Control de velocidad. Entre otros.
DIMENSIONES:
4,57 mts. (long.) 1,76 mts. (anc.) 1,49 mts. (alt.)
Maletero: 377 litros.
CONSUMO:
Urbano, 8,3 l/100 km.
Carretera, 5,1 l/100 km
RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★☆☆
PRECIO: Desde 27.700 €.

COMENTARIO.– Mitsubishi ha dejado de lado el "Carisma" para volver a llamar a su berlina "Lancer". Y lo hace poniendo en escena un vehículo de estética sumamente atractiva, con una silueta de tintes deportivos. Aunque parezca lo contrario, el "Lancer" es un representante del segmento C –Renault "Mégane", Mazda "3", Ford "Focus"...– aunque en un primer vistazo no lo parezca. Y eso es fruto de su bien resuelta estética.
El "Lancer" recibe el motor turbodiesel de 2 litros con tecnología bomba-inyector procedente del grupo Volkswagen. Una mecánica que los alemanes han 'jubilado', pero que sigue siendo perfectamente válida como lo demuestran las prestaciones obtenidas por nuestra unidad de pruebas. Es cierto que es ruidoso y poco 'fino', pero, a cambio, ofrece un grado de prestaciones destacable. En conjunto, el nuevo Mitsubishi "Lancer" es una atractiva opción para aquellos que quieran un coche de corte moderno, con un precio ajustado y un equipamiento de serie bastante completo. ◆

- ► Prestaciones
- ► Consumo
- ► Precio y equipamiento

- ► Motor ruidoso
- ► Volante no regulable en profundidad
- ► Detalles de acabado

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

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

Emisiones de CO_2: 165 g/km.
Impuesto de matriculación: 9,75% .

www.mitsubishi.es

¡OJO A LAS GANGAS EN INTERNET!

La noticia



Si ha encontrado un anuncio en la red que ofrece un 'cochazo' a precio de risa, cuidado: puede tratarse de un timo. Evitarlo es el objetivo del decálogo que acaba de hacer público AutoScout24, plataforma on line de vehículos. La secuencia suele ser siempre la misma: no podrá ver el coche, ni al vendedor, sólo se comunicarán a través del correo electrónico, le pedirán un adelanto a través de una empresa –como Western Unión Financial o Moneygram– o por medio de un 'trust service'; y al final se quedará sin coche y sin dinero. Estas son las recomendaciones:

1.- Compare ofertas y condiciones.
2.- Compruebe teléfono y dirección del vendedor y establezca contacto físico.
3.- Nunca realice pagos por adelantado.
4.- Vea el coche. No se fíe de fotos.
5.- Analice el estado del vehículo.
6.- Compruebe la documentación.
7.- Extreme la precaución ante 'chollos' y 'gangas'.
8.- Evite los intermediarios.
9.- Alerte sobre posibles anuncios sospechosos.
10.- LOS PORTALES DE INTERNET NO SON PLATAFORMAS DE COMPRAVENTA, SINO ESCAPARATES PUBLICITARIOS. LA COMPRAVENTA DE COCHES NUNCA SE REALIZA ONLINE.

EL A3 SE RENUEVA

Esta es la nueva imagen del Audi "A3", unmodelo que nació en 1996. El cambio ha sido sobre todo de diseño. Se ofrecen ocho motores (5 gasolina y 3 diesel), casi todos ellos montan de serie una caja de cambios de 6 marchas y el 3.2, el cambio 'S tronic'.



www.audi.es



APARCA SOLO

El conductor se baja del coche, cierra la puerta y acciona el mando a distancia. Entonces, el coche da marcha atrás y aparca, después apaga el motor y cierra las puertas. No es ciencia ficción, es un sistema real que acaba de presentar Volkswagen denominado 'Park Assist Vision'. El conductor sólo debe seleccionar una plaza libre en el monitor del navegador y mover la palanca de cambio automático a la posición 'P'. El sistema, que funciona a partir de dos cámaras situadas en los retrovisores derecho e izquierdo, ya hace todo el sólo. El conductor puede quedarse en el coche o salir y también puede interrumpir la maniobra en cualquier momento mediante el mando a distancia. Este sistema es capaz de estacionar en perpendicular, mientras que el 'Park Assist' que ya ofrece la marca con el "Touran", "Tiguan" y "Passat" sólo estaciona en paralelo. Aún no se sabe cuando se comercializará.

ADIÓS AL ÁNGULO MUERTO



En 2009 los coches de Ford podrán equipar un espejo que elimina el ángulo muerto y que reemplazará al tradicional espejo retrovisor. Se trata de un espejo convexo que enfoca directamente al ángulo muerto del conductor y que mejora su visibilidad especialmente en las circunstancias más complicadas, como el cambio de carril o el aparcamiento en paralelo.

TOYOTA AVENSIS 2008

Con un equipamiento de serie muy completo (ABS con distribuidor electrónico de frenada, ESC, nueve airbags, encendido automático de luces…) Toyota ha presentado la gama 2008 del "Avensis". Como opción podrán equipar sensores traseros de aparcamiento. La nueva gama tiene 3 niveles de acabado, 3 tipos de carrocería y 6 motorizaciones (3 diesel y 3 gasolina). En el mercado desde 22.200 €.

www.toyota.es

El MERCADO DE TURISMOS continúa con una TENDENCIA A LA BAJA, según las cifras de la patronal del sector Anfac. Las VENTAS DE TURISMOS SE HAN MANTENIDO ESTABLES durante el mes de ABRIL, con un incremento del 1,5% respecto al mismo mes de 2007, aunque el BALANCE ACUMULADO se sitúa un 11,5% POR DEBAJO.

EL COCHE FANTÁSTICO

La investigación

2020 es el año en el que Volvo espera tener un coche que reduzca a cero los muertos o heridos en accidentes de tráfico. Para ello, está trabajando en un sistema que envuelva al vehículo como si se tratara de un escudo alrededor de sus ocupantes basado en la información que todo tipo de radares envie al centro de control del automóvil, que decidirá que hay que hacer en cada momento. El primer avance de este 'coche fantástico' ya lo podremos ver en 2009, cuando se comercialice el nuevo "XC60", que será el primer vehículo de Volvo que incorporará el sistema 'City Safety'. Este sistema lleva un radar que detecta posibles obstáculos con los que el coche pueda impactar. Si el conductor no reacciona el coche frena automáticamente, en velocidades inferiores a 15 km/h y hasta 30 km/h puede reducir la velocidad.





LA CIFRA

"CASI EL 40% DE LOS COCHES DE LA UNIÓN EUROPEA CIRCULA CON NEUMÁTICOS CON PRESIONES INCORRECTAS, LO QUE SUPONE GASTAR 5.300 MILLONES DE LITROS DE GASOLINA MÁS, CON UN COSTE DE 10.600 MILLONES DE EUROS".

Estudio del Centro Técnico Europeo de Bridgestone

SILLITAS GRATIS

Ford y la Fundación Mapfre acaban de lanzar la campaña "La seguridad infantil no tiene precio". Mediante este programa se facilita la compra de una sillita infantil homologada (para niños entre 9 y 36 kilos) por un 55 euros, que pueden ser totalmente reembolsados mediante descuentos en dos visitas que se realicen a un taller Ford en un plazo de 36 meses. Información en los concesionarios de Ford o en el teléfono 902 442 442.



EL 2 CV CUMPLE 60 AÑOS

Va a cumplir 60 años y fue presentado en el Salón del Automóvil de París de 1948 bajo el nombre de "2 CV". Su fabricación comenzó en 1949, aunque los clientes tenían que esperar ¡hasta 7 años! Fue la respuesta a la idea de Andrés Citroën, que soñaba con hacer un coche pequeño y práctico para los trabajadores. Se dejó de fabricar en febrero de 1989,cuando se habían vendido casi cuatro millones de unidades. Por cierto, el primer vehículo que salió de la fábrica de Citroën de Vigo, que celebra este año su 50 aniversario, fue una furgoneta "Azu", modelo derivado del "2 CV". Doble felicidades a Citroën por esta doble celebración.



FOMENTAR EL USO Y ADQUISICIÓN DE MOTOCICLETAS ELÉCTRICAS entre las EMPRESAS DE MENSAJERÍA, COMIDA Y OTROS SERVICIOS A DOMICILIO es el objetivo del "Plan BioBike" de la CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE DE CANTABRIA. Se proponen cuatro modelos que van de los 1.500 watios, equivalentes a los 50 c.c; a los 4.000 watios, similar a los 400 c.c. Las baterías tienen una autonomía de entre 60 y 150 km. y su carga requiere entre 2 y 6 horas. Además, son más silenciosas y sus costes de mantenimiento son más bajos.

SUPERVENTAS ABRIL DE 2008

1	Citroën C4	=	6.315
2	Ford Focus	=	6.102
3	Renault Megane	↑	5.948
4	Peugeot 207	↓	5.125
5	Seat Ibiza	=	4.425
6	Seat León	↓	4.033
7	Volkswagen Golf	↑	3.695
8	Peugeot 308	↑	3.368
9	Renaul Clío	↑	3.333
10	Opel Astra	↑	2.723

LOS FABRICANTES

CITROËN	12.236
SEAT	11.804
RENAULT	11.493
PEUGEOT	11.149
FORD	10.137
VOLKSWAGEN	9.543
OPEL	7.280
AUDI	5.907
TOYOTA	5.904
BMW	4.992

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

↑ = ↓ Variaciones respecto al mes anterior

MARTINA KLEIN

MODELO

Martina Klein es una de las modelos más importantes de nuestro país. Llegó a los doce años con su familia desde Argentina. A los 15, comenzó a desfilar en pasarelas de Nueva York, París o Londres. A los 31 años ha debutado como presentadora en el programa "Celebrities", en La Sexta, que no ha funcionado. Como conductora, nunca sube a un coche sin ponerse el cinturón y reconoce que *"siempre me ha dado mucho miedo conducir"*, aunque ahora ha vuelto a la autoescuela para coger de nuevo el volante.

"CONDUCIR BEBIDO ES IR CON UN ARMA CARGADA"



"MI HIJO TIENE TRES AÑOS Y LE VOY ENSEÑANDO COSAS: ME DICE CUÁNDO TENGO QUE ARRANCAR O PARAR SEGÚN LOS COLORES QUE VE EN EL SEMÁFORO"

"LAS MODELOS NO SOMOS QUIENES IMPONEMOS LA DELGADEZ, ES LA INDUSTRIA LA QUE PIDE EN ALGUNOS MOMENTOS UN CUERPO MÁS DELGADO"

Emmanuel ZOCO
Fotos:

La modelo Martina Klein se sacó el permiso de conducir hace ya varios años, pero ejerce de conductora desde hace muy poco. *"Siempre me ha dado mucho miedo conducir* –explica– *y no he tenido la necesidad de usar el coche en el centro de la ciudad. Pero estas navidades me dio 'el punto', me apunté a la autoescuela y volví a dar clases prácticas. Ahora ya estoy totalmente hecha al coche"*.

- ¿Qué precauciones toma con su hijo en el coche?

- Todas. Por supuesto, siempre va en su sillita homologada. El niño crece muy rápido y voy cambiando la silla todo el tiempo; no es muy cómodo, pero es necesario. Tengo suerte y el niño se deja, le gusta, se duerme, muchas veces se echa una siesta y eso es de agradecer. Tiene ya tres años y le voy enseñando algunas cosas, él me dice cuándo tengo que arrancar o parar según los colores que ve en el semáforo, para él es muy divertido. Hay que educarles desde pequeños.

- ¿Y el cinturón?

- No me subo al coche sin ponérmelo,

tanto si voy al volante como de copiloto. Reconozco que si voy atrás, me cuesta más; es algo que tengo que interiorizar todavía un poco.

- El alcohol sigue siendo motivo de siniestralidad en la carretera…

- Todos sabemos que sigue habiendo mucha gente que conduce bebida y conducir bebido es como ir con un arma cargada. Yo no suelo beber, y tengo un grupo de amigos en general bastante sano, pero sí que percibo una mayor concienciación en los últimos años a la hora de coger el coche si has bebido... Siempre hay alguien que decide no beber.

- ¿Qué opina de los actuales límites de velocidad?

- Me parecen correctos, pero en autopista, en un momento dado, podrían ser mayores. Además es muy fácil que el pie se te vaya y aumentes la velocidad sin darte cuenta...

- ¿Y de las nuevas medidas introducidas los últimos años?

- El permiso por puntos está funcionando claramente; los conductores están preocupados por no perder los puntos y eso está beneficiando a su comportamiento. La ley se ha endurecido bastante y las muertes han disminuido. Los conductores son más conscientes del peligro y se está ganando en seguridad en la conducción.



PRESENTAR Y DESFILAR. Compaginándolo con su carrerea como modelo, Martina Klein se estrenó recientemente como presentadora en La Sexta, en el programa "Celebrities", que no ha funcionado y se ha retirado de la parrilla, pero asegura que ha aprendido *"muchísimo. De repente me vi con la responsabilidad de dar la cara por un equipo de muchísimas personas y, a veces, he sentido un poco de presión por no hacerlo todo lo bien que me hubiera gustado"*.

- ¿Le ha dado miedo convertirse en un personaje perseguido?

"NO ME SUBO AL COCHE SIN PONERME EL CINTURÓN. ATRÁS, ME CUESTA MÁS; ES ALGO QUE TENGO QUE INTERIORIZAR TODAVÍA"

- Sí, todos los que nos dedicamos a un trabajo cara al público corremos ese riesgo y más en este país al que le gusta tanto meterse en la vida de los demás. Lo voy a tener siempre, si bien hasta ahora me han dejado bastante tranquila, lo que no quita que en unas semanas aparezca una foto mía paseando al niño por el parque. Sólo espero que respeten a mi hijo.

Su trabajo en televisión nunca supuso un alejamiento de las pasarelas y siguió trabajando para revistas "y *prestando mi imagen a algunas marcas*". Ahora retoma con más fuerza su papel de modelo.

- No creo que tenga miedo a la edad...

- En España está pasando algo que ya sucedía en el extranjero: las modelos maduritas también venden. Somos una generación que ha luchado por conseguir un nombre y, gracias a eso, el público sigue queriendo vernos, hemos cuajado entre la gente.

- Se ha hablado mucho de la responsabilidad de la moda y las tallas excesivamente pequeñas en la anorexia, ¿qué parte les corresponde a ustedes?

- Nosotras, al fin y al cabo, somos las contratadas, no somos quienes imponemos un modelo de delgadez, es la industria la que pide en un momento dado un cuerpo más delgado. Las modelos guapas siempre han sido las que han tenido curvas y yo me he posicionado en ese lado y me ha gustado mucho estar ahí.

- La vida de una modelo va unida a ropa cara, viajes, glamour… ¿y lo negativo?

- Sin duda, la soledad, la frivolidad y la ausencia de esfuerzo intelectual. Para combatir todo esto hay que saber distinguir cuáles son las buenas compañías, unas compañías sanas que te puedan acompañar en este camino tan duro y, por supuesto, hay que apoyarse en los padres, los hermanos y los amigos de toda la vida. ◆

LA PENITENCIA



CARMELO ENCINAS
PERIODISTA

Yo conduje sin carnet. No hago esta confesión en tan específico foro para provocar a nadie y mucho menos epatar. Lo hago para descargar mi conciencia pelín atormentada y porque no se me ocurre un confesionario mas apropiado que esta revista. Como todo pecador que espera el perdón he de hacer alguna consideración en mi descargo. Lo hago en la confianza de que alguien que tenga autoridad moral en materia de tráfico lo lea y me llame para decirme que todos tenemos nuestros pecadillos y que lo mío no fue tan grave. Tenía yo 16 años cuando empecé a tontear con el coche. Era lo típico, un familia o un amigo mayor te dejaba hacer un para de maniobras en un campo o meterlo en el garaje. Ya se que ese pecado es venial y que no merece ni un padrenuestro de penitencia. En cambio lo que ocurrió después en la Castellana de Madrid requería un correctivo nunca inferior a cinco misas y veinte rosarios. Sin tener la edad reglamentaria, haber pasado por la autoescuela ni saber que decía el código de la circulación me metí con un 1430 en el carril bus desde Plaza de Castilla a la Glorieta de Atocha. Lo peor es que a mi lado iba un guardia civil, uno de los pocos antifranquistas que había entonces en la benemérita. Aquel tipo se rompió una pierna y a cambio de que le hiciera de chofer me enseñó a conducir. Aunque temerario no fue mal profesor, se dedicaba a conducir presos de un lado a otro y era un experto en conducción especial. Gracias a él me ahorré las clases de la autoescuela y aprobé a la primera. Lo cierto es que desde hace unos días la penitencia a ese delito es la cárcel. Prisión de 3 a 6 meses o multa de 12 a 24 meses y trabajos en beneficio de la comunidad de 30 a 90 días (esto último suena a pestiñazo una barbaridad). Y a juzgar por el primer balance desde la entrada en vigor de la reforma del código penal los pecadores son muchos. En solo cuatro días 128 conductores han sido puestos a disposición judicial por no tener carnet.



A JUZGAR POR EL PRIMER BALANCE DE LA ENTRADA DE LA REFORMA DEL CÓDIGO PENAL, LOS PECADORES SON MUCHOS

Una cifra que pone de manifiesto hasta que punto proliferan los que conducen sin permiso de circulación. Aunque después de mi confesión no sea el más indicado para pontificar creo que se ha de perseguir con dureza este delito.

No tengo la misma opinión de otras faltas contempladas en las últimas reformas que admiten interpretaciones subjetivas y dejan a los conductores indefensos ante la posible arbitrariedad de un agente. En Madrid un gorrilla de movilidad urbana puede permitirse el lujo de denunciarte por suponer que estás hablando por el móvil y desintegrar tres de tus 12 puntos sin darte la oportunidad de demostrarle que lo que en realidad han visto es un MP3. Si hay ligereza en la sanción el respeto a la autoridad perderá la batalla de la opinión pública, cundirá la desobediencia y sufrirá la disciplina viaria.

La penitencia será un tráfico de infierno. ◆

CONDUCIR DESPUÉS DE LA CIRUGÍA

En la actualidad, las intervenciones quirúrgicas son frecuentes. Los avances técnicos han producido un gran desarrollo de la cirugía ambulatoria, en la que el paciente puede volver a su domicilio tras la intervención o tras una breve estancia en el hospital. Sin embargo, antes de volver a conducir tras cualquier cirugía, y para hacerlo con seguridad, es necesario seguir algunos consejos.

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

La mayoría de personas que se someten a una cirugía pueden volver a conducir tras un adecuado período de espera dependiendo del tipo de intervención realizada. Hoy son frecuentes las intervenciones quirúrgicas. El avance en las técnicas de anestesia, manejo del dolor e infección, avance en las técnicas quirúrgicas, control postquìrúrgico en las unidades de reanimación, etc., hace que la cirugía haya ampliado enormemente sus campos. Existe un gran desarrollo de la cirugía ambulatoria, en la que el paciente incluso puede irse a su domicilio tras la intervención o tras una breve estancia en el hospital. Este tipo de cirugía se realiza cada vez más en personas mayores y situaciones médicas complejas. Sin embargo, antes de volver a conducir tras la cirugía, y para hacerlo con seguridad, son necesarios algunos consejos.

● **Pregunte a su médico.** Tras la cirugía y antes de volver a conducir pregunte por ello al médico. Esto es especialmente relevante en los casos de cirugía ambulatoria, en los que el paciente puede volver a casa tras un breve período de tiempo.

● **La medicación interfiere.** Debe saber que la medicación utilizada durante la anestesia e intervención quirúrgica puede interferir con la conducción de vehículos:

- **Anestesia:** Los fármacos analgésicos igualmente pueden deteriorar el rendimiento psicomotor, por lo que debe consultar con el médico o farmacéutico y, preferentemente, no conducir hasta finalizar el tratamiento.
- **Colirios:** Los colirios utilizados en determinados procesos oftalmológicos pueden influir sobre la visión. En general no se debe conducir en las horas siguientes a la cirugía oftalmológica.
- **Dolor:** Los fármacos analgésicos para el tratamiento del dolor igualmente pueden deteriorar el rendimiento psicomotor. Cuando se ha prescrito un tratamiento analgésico después de la cirugía hay que consultar con el médico o farmacéutico y, preferentemente, no conducir hasta finalizar el tratamiento. Tampoco debe reanudar la conducción hasta que desaparezcan los posibles síntomas de dolor y se garantice así que nada distrae la necesaria atención al volante.


Paul Alan PUTNAM

"LA CIRUGÍA PUEDE OCASIONAR RESTRICCIONES FÍSICAS QUE NO ACONSEJEN LA CONDUCCIÓN, POR EJEMPLO POR VENDAJES O SUTURAS, EN ESPECIAL EN LAS EXTREMIDADES"

● **Vendajes y suturas.** La cirugía puede ocasionar restricciones físicas que no aconsejen la conducción del vehículo, por ejemplo las provocadas por los vendajes, las suturas realizadas, etc., especialmente si afectan a las extremidades. Téngalo en cuenta.

Como norma general, tras la cirugía ambulatoria el paciente debe evitar conducir, y debe volver a su domicilio en un vehículo conducido por otra persona.

● **Paciente hospitalizado.** En los casos en que el paciente precise hospitalización, la medicación que pudiera recibir (analgésicos y sedantes antes comentados), el estado físico y la movilidad en que se encuentre tras la cirugía pueden potencialmente limitar su capacidad para conducir. Muchas situaciones afectan a la movilidad de las extremidades, por ejemplo, la rigidez debida a la suturas. La rehabilitación es a menudo necesaria, y puede también condicionar el momento de volver a conducir.

En algunos casos se han publicado recomendaciones al respecto. Por ejemplo, no conducir en al menos en una semana tras una artroscopia de rodilla derecha, o que tras una reconstrucción de los ligamentos cruzados anteriores se espere al menos a que trascurran dos semanas (rodilla izquierda) o seis (rodilla derecha). No obstante, siempre debe preguntar al medico sobre cuándo empezar a conducir.

● **La primera vez.** Tras la cirugía, cuando vuelva a conducir deberá antes realizar pruebas del uso de los pedales y del resto de mandos del vehículo, así como probar si hay dificultades en el uso de los espejos retrovisores. En todo caso, reduzca el tiempo de conducción al mínimo posible.

● **Secuelas.** En caso de padecer secuelas tras la cirugía, se precisa la valoración específica en un Centro de Reconocimiento de Conductores, donde siempre deberá encontrar profesionales que le asesoren sobre su capacidad para conducir.

Recuerde que las intervenciones quirúrgicas, incluso las ambulatorias, pueden alterar su capacidad para conducir con seguridad. Actuar con sensatez y esperar un tiempo prudencial antes de volver a conducir puede evitarle riesgos innecesarios a usted, a los que le acompañan, y a todos los demás usuarios de las vías. ◆

BUS-VAO

Creo que, en los asuntos de tráfico nos mostramos como en realidad somos, nuestra educación, nuestras maneras y formas de comportarnos, relacionarnos y deambular por la vida.
Esta semana he ido a Madrid algunos días en coche con un amigo que lo lleva por necesidad –repara electrodomésticos y, para él, representa la posibilidad de desplazarse, hace de almacén de herramientas y repuestos y, según le pille, de comedor donde dar cuenta de la tartera o un bocadillo comprado entre reparación y revisión–.
VAO aplicado a uno o varios carriles de autopista significa "Vehículo de Alta Ocupación". A mi amigo le viene bien que le acompañe porque la alta ocupación se fija dos personas: los coches con dos o más personas pueden acceder a estos carriles, lo que supone menor densidad de tráfico y más comodidad y rapidez en llegar. Yendo él solo debe utilizar la zona normal de la autopista, lo que supone levantarse antes e ir más pendiente de la circulación, mucho más densa y complicada.
Ya había observado antes que no todos los vehículos que circulan por aquí llevan dos personas. Evidentemente, el riesgo de error en esta apreciación puede ser mío y más o menos alto. Pueden ir durmiendo en el asiento de atrás o 'acurrucados' en el maletero, con lo cual se cumple el número. Realmente, lo que ocurre es que hay mucho listo y desconsiderado. Se ha oído que algunos se toman la molestia de llevar muñecos hinchables para despistar, o sillitas de niño en el asiento trasero con muñecas más o menos grandes que dan el 'pego', pero una mayoría accede 'por el morro', ya que, a primera hora de la mañana, la presencia de agentes de tráfico que vigilen es escasa o nula, amén de que es complicado pararlos y multarlos por las especiales características y velocidad de la circulación.
El viernes, en los siete minutos que circulamos por el carril especial, nos adelantaron nueve vehículos ocupados por menos de dos personas. Lo grave es que esto, como aparcar bajo señal de prohibido o en la acera, si no se corta de raíz, se generaliza y rápido. ¿Por qué aguantar el tapón o madrugar si haciendo trampa la posibilidad de que me pillen es casi inexistente?
Desconozco la multa y puntos que conlleva esta transgresión, esta falta de desconsideración, esta prepotencia… Lo puedo asociar con que los nueve vehículos eran todos de gama alta. Que cada cual saque conclusiones. Seguro que no hay relación directa, pero el dato es curioso.–*Ángel Luis Domínguez Martín. San Lorenzo de El Escorial (Madrid)*


Paul Alan PUTNAM



CÁMARAS CONTRA COCHES SIN SEGURO

Las cámaras que detectan coches sin seguro parecen un sistema estupendo y costará lo suyo. Propuse, como otros, que, al pasar la ITV, se pidiera el seguro y si no estaba al corriente, no pasara la inspección. Así no llevaría el distintivo y el agente de trafico o guardia urbana, con ver el vehículo que no lo lleva, lo sabría. El detalle es que dicen que si no tiene seguro, se formula denuncia contra él y lo dejan marchar. ¿Para qué? ¿Para que tenga un accidente y sea un problemón? No estoy de acuerdo: se debería inmovilizar el vehículo. ¿Qué pasó con el 11M? Que al "Chino" lo detienen por exceso de velocidad y marcha. Si hubiesen comprobado la matrícula, habría salido que eran placas falsas, el coche robado y quizás haber evitado la masacre; y si no, se habría detenido a un asesino.


Paul Alan PUTNAM

¿Por qué no copian de los franceses y a quien conduzca sin carné o sea reincidente se le confisca el vehículo? ¿Qué pasa con el señor que el 19 de marzo, en las noticias, alegó, en el juicio que tenía por circular a 260 km/h, que, como no puso en peligro a nadie en ese momento, deberían absolverle y encima a reclamar daños? ¿A qué esperan? ¿A qué ocurra la desgracia a alguien que no tenga culpa? Es penoso y da gana de salir sin seguro, sin carné, sin ITV, sin coche propio…- *Juan Pagan Ballester. Tarragona.*

TACÓGRAFOS PARA TODOS

Existe una manera fácil para 'pillar' a los infractores: obligar a los concesionarios no sólo poner un limitador de velocidad, sino también un tacógrafo –no como el de los camiones, sino que controle la velocidad, descansos…– y que se entregue el disco o tarjeta cada año a la DGT, o que quede un margen de consumo, imposible de controlar, con la cantidad de muertos que tenemos al año en las carreteras por culpa del alcohol y el alto porcentaje de positivos en controles de alcoholemia.
Seguro que aplicando estas dos medidas y alguna más (como más presencia policial en carretera) se reduciría la siniestralidad. Sólo puedo ver impedimentos de índole económica, tanto por los fabricantes de automóviles, como por los de bebidas alcohólicas, intereses que en ningún momento se pueden anteponer a reducción de muertes en carretera.-*Jesús Amate (Zaragoza).*

ACUSE DE RECIBO

Estadísticas de siniestralidad por marcas

Dos puntos reducirían drásticamente los accidentes de tráfico. Primero. Igual que publican estadísticas de muertos diarios, accidentes, etc. publiquen estadísticas de las marcas de coches con más siniestralidad: esto incidiría positivamente en los fabricantes –ninguna marca querría ser la top en siniestralidad e invertirían más en seguridad, además de no hacer una publicidad tan agresiva– y en los compradores de coches nuevos –sería un baremo importante, al decidir la compra, que una marca o modelo determinado, presentase baja accidentalidad–. Segundo: tolerancia cero con el alcohol. Ni una gota al volante. Es incomprensible que se

de registrado automáticamente, para evitar trucos. Soy camionero y respeto bastante las señales desde que tuve un accidente con un coche que no conducía (no pasó nada afortunadamente). El día que pongan el tacógrafo para todo tipo de vehículos seré el primero en usar un vehículo de estas características.- *Rafael Gatell.*

DESDE PARAGUAY

Muy interesante su artículo "Tráfico, el quinto jinete del Apocalipsis" y la forma en que es asumido por la sociedad. Escribo desde Paraguay, donde hay aproximadamente 6 millones de habitantes, una tasa de mortalidad por accidentes de tránsito de 14 por 100.000 habitantes y una morbilidad de 180 por 100.000 hb. en 2007. Deberíamos dar la connotación de suicidio o intento de suicidio al conductor que utiliza un vehículo motor en forma irresponsable, poniendo en riesgo su vida, y la de homicidio directamente cuando por fallo humano arriesga la vida de los demás, con lo que tal vez se pueda cambiar esas consideraciones que dejan vacíos legales.-*Dra. Mercedes Maldonado de González Cabello.*



DIRECCIÓN PROHIBIDA

Un vehículo de policía o ambulancia que no lleva ni sirena ni luces encendidas, ¿puede entrar por dirección prohibida o, por el contrario, debe respetar el reglamento de circulación como cualquier vehículo? ¿Qué artículo del reglamento dice una u otra cosa?-*Fulgencio Cañavate García – Cartagena*

Respuesta: De acuerdo con el Reglamento General de Circulación (art. 68.2 Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre), "tendrán el carácter de prioritarios los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores adviertan de su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa, a que se refiere el art. 173, y del aparato emisor de señales acústicas especiales, al que se refieren las normas reguladoras de los vehículos. Por excepción de lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de los vehículos prioritarios deberán utilizar la señal luminosa aisladamente cuando la omisión de las señales acústicas especiales no entrañe peligro alguno para los demás usuarios".

Los conductores de estos vehículos deben respetar los preceptos del citado reglamento, si bien, cuando presten un servicio urgente, podrán dejar de cumplir bajo su exclusiva responsabilidad las normas de circulación de vehículos y señales, salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento. En todo caso, deben hacer un uso ponderado de su régimen especial, adoptando las precauciones necesarias para no poner en peligro a los demás usuarios de la vía (arts. 67 y 68).

POLICÍA Y MÓVIL

Hace unos días vi a un Mosso D'Esquadra, en Cataluña, conduciendo y hablando por teléfono móvil. En ese instante pregunté a un policía local. Su respuesta fue que estando de servicio podían utilizarlo. ¿Es verdad?-*Manuel Rodríguez Rodríguez. Manresa (Barcelona).*

Respuesta: La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, prohíbe (art. 11.3) con carácter general la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares. El citado artículo establece una excepción en su último párrafo que dice textualmente: "Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas."

ARCHIVO ADJUNTO

Iglesia y Estado



¿Quién dice que estamos en un Estado laico? ¿Quién afirma que hay separación de poderes entre el Estado y la Iglesia? ¿Quién, todavía, pude manifestar que la Iglesia no es un poder fáctico? Bueno, ahora en serio, os envío una foto de la señal de prohibido estacionar que está detrás de la iglesia en la localidad de La Guancha, en Tenerife, y que tiene 'miga'... -Jesús Sanz Yrazu.

BOLA DE REMOLQUE

Seguro que no es la primera vez que se comenta el tema de las bolas de enganche en los turismos y los destrozos que pueden ocasionar. Parece que es legal llevarlas puestas permanentemente. En los aparcamientos 'al toque' sufren los parachoques –ahora son todos pintados–, a veces la bola llega hasta el radiador del pasivo vehículo colocado detrás y otras en las espinillas de algún peatón despistado o con poca visión.

He tenido caravana y cuando la aparcaba, la bola se quedaba en el interior junto a las llaves para fijar los tornillos que la sujetaban al coche y momentos antes de remolcar la colocaba, son 5 minutos.

Hablando gente implicada, todo el mundo es muy prudente y tiene mucho cuidado y esmero aparcando, pero después encuentras la matrícula de tu coche hundida y nadie sabe nada. Incluso hay quien instala la bola sin tener remolque, porque "protege mucho" y destrozan a los demás. No quiero decir que todo el que lleva este enganche sea un desaprensivo, pero cuesta tan poco ponerla y son tantos los perjuicios que puede ocasionar, que no sé como la ley no lo prohíbe.–*Vicente González Martínez.*



AURICULAR Y CASCO

Leí una carta que preguntaba si era legal el uso de intercomunicadores para motos y respondían que estaba prohibido. Pero me vuelve la duda, no sólo porque están en venta, sino porque en la revista se publicó (www.dgt.es/revista/num151/pdf/ley.pdf) que estaba prohibido usar auriculares, pero se permitía (creo que estaba en estudio, antes de publicarse la ley) el uso de un solo auricular. ¿Sabría decirme el uso, limitación o prohibición de los intercomunicadores que van fijados al casco?–*Fernando González García. Oviedo (Asturias).*

Respuesta: La Ley de Seguridad Vial (art. 11.3, desarrollado por el Reglamento General de Circulación art. 18, apartado 2), prohíbe conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la correspondiente enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción de motos de dos ruedas.

Realmente, los sistemas de comunicación integrados en el casco incorporan unos auriculares o altavoces, adosados al interior del casco a la altura de la oreja, por lo que si ya dicho casco va muy próximo a la misma, la incorporación de dichos auriculares o altavoces se aproximarían aún mas, y si a esto se añade que, con esa instalación, en el interior del casco de protección se crea un espacio de ruido-sonido que haría imposible la audición de otros sonidos exteriores, se puede concluir que su utilización puede perjudicar la seguridad vial.

Además, esta prohibición responde a la obligación que el citado precepto del mencionado Reglamento impone al conductor de un vehículo de mantener la atención permanente a la conducción para garantizar la seguridad vial.

MEJOR SER CONSCIENTE

En el número de enero-febrero (página 4), un lector refiere un accidente porque el coche derrapó en una curva un día de lluvia con el pavimento resbaladizo y pide que las señales estén sobre postes hechos de material rompible, como en Suecia (muchos años antes que en Suecia se hizo en Estados Unidos, pero no de manera generalizada, por el coste). Refiere el informante que se debieran ir sustituyendo postes por otros rompibles, lo que equivaldría a arruinar al país… Es mejor ser consciente al conducir: cuando llueve hay que pensar que el pavimento puede estar resbaladizo; yo suelo bajar la velocidad, lo que hace que me piten o insulten los que quieren ir deprisa.

El desconocimiento del español hace que se llame quitamiedos (que es una especie de cinta o algo que no retiene) y guardarraíles a las barreras rígidas de metal (que no guardan ningún rail). Técnicamente se llaman barreras, biondas, o barreras de doble onda, expresiones que están de acuerdo con el diccionario del español.-*Manuel Mateos de Vicente. Alcobendas (Madrid).* ◆



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

CARTA DEL *médico*

¿Es obligatorio llevar un duplicado de los lentes que se usan permanentemente?-Manuel Sánchez Benabarre. Sils (Girona).

Respuesta: En ningún caso un conductor está obligado a llevar lentes correctoras (gafas o lentillas) de repuesto en el vehículo. No obstante, las personas que necesitan de lentes correctoras para la conducción es recomendable que lleven en su vehículo otras lentes en previsión de que pudieran necesitarlas. Esto es también recomendable para los usuarios de lentes de contacto. En este caso, además de llevar gafas con la graduación precisa, también es recomendable que utilicen gafas de sol (con lentes homologadas) cuando la luminosidad sea extrema, para prevenir problemas de deslumbramiento.



OPINIONES EN BREVE

A LA DERECHA. Pedimos autovías de tres carriles donde hay dos, se hacen y se quedan en eso, en dos. Autovía de Xàtiva a Valencia, tres carriles, mucha gente, sobre todo mujeres, utilizan el carril del centro y no lo abandonan hasta Valencia, excepto un tramo de dos carriles. Yo, que suelo meterme enseguida a la derecha, voy a 120 y a algunos que no dejan el carril del medio –creen que van más seguros– y a 100, los tienes que adelantar por el tercer carril o, cometiendo una infracción, por la derecha, pues está libre e inservible.-Pedro Blasco González. Xàtiva.

SEÑALES SOBRANTES. En la autovía Santander-Bilbao, tras pasar el túnel de El Astillero y después de cruzar el puente sobre la ría de Solía, existen señales de "fin de autovía" en ambos márgenes. Cien metros más adelante hay señales de "comienzo de autovía". Se colocaron, hace diez años, cuando se estaba construyendo y la autovía terminaba en ese punto. Lo curioso y siempre me llama la atención es que nadie parece darse cuenta de que, desde que se abrió el tramo, y han pasado años, habría que haberlas retirado.- Javier Gutiérrez de Rozas.

PRÓXIMA LIMITACIÓN. Los límites de velocidad, al acercarnos a población, deberían avisar con más antelación: por ejemplo, colocando bajo la señal que limita nuestra velocidad actual otro disco con la velocidad que vendrá enseguida. Cuando esta llegue, otro nuevo disco más pequeño indicando la siguiente reducción: para que no ocurra que tengamos que reducir en 50 metros de 90 ó 100 km/h a 40 km/h. -Jesús Gutiérrez Rabanal. Málaga.

AVISAR A LOS SIN SEGURO. Puesto que la DGT ya tiene los datos de los coches que están asegurados, ¿por qué, una vez al año, no envía una carta de aviso a los que no tienen asegurado su vehículo? Ahorraríamos trabajo a la Guardia Civil y evitaríamos que circulen tantos coches sin seguro.– M. García Sanchez. Huelva.

PROHIBIDO BOMBAS. Enhorabuena por la revista: hace años que la recibo y es de mucha utilidad. Que Barcelona, igual que otras muchas ciudades españolas, estaba en contra de la guerra, es un hecho. Prueba de ello es está singular señal de tráfico que prohíbe bombas, ubicada entre las calles Balmes y Diagonal de Barcelona.- Fco. Javier Picardo Gómez. Rubí (Barcelona).



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 (19/5/2008)

E GDH

VEHÍCULOS MATRICULADOS POR TIPOS (abril 08)

Total 177.875


125.526 Turismos


25.909 Furgonetas y camiones


23.837 Motocicletas


2.603 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 correo electrónico: amalvarez@dgt.es

NOMBRE 1º APELLIDO 2º APELLIDO

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

POBLACIÓN CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA **REFERENCIA**

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

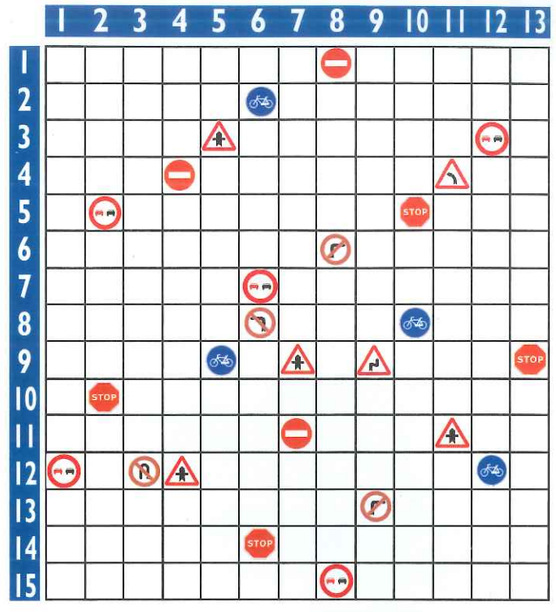
POBLACIÓN CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA

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

ARIAS

GRAN CRUCIGRAMA



HORIZONTALES **-1:** Noticia fabulosa de pura invención. Dícese de la oveja que cría un cordero de otra madre.- **2:** Aplícase a la tierra sin cultivar. Agitarse temblorosamente un cuerpo brillante.- **3:** Convictas de un delito. Mástil en el buque de tres palos. Vocal.- **4:** apócope de valle. Afloja, laxa o blanda. Partícula inseparable negativa.- **5:** Vocal. Interviniese quirúrgicamente. Labre la tierra.- **6:** Casquillo en el extremo inferior de los bastones para mayor firmeza. Lugar donde se pisa la uva.- **7:** Número impar. Monaguillo.- **8:** Marcharnos. Sacerdote español consejero de Palafox. Expulsión ruidosa del aire de los pulmones.- **9:** Regaléis. Símbolo químico del azufre. Consonante. Valle santanderino.- **10:** Vocal. Pactaron, hicieron algún ajuste.- **11:** Falsas deidades veneradas por los idólatras. Lista, catálogo. Conozco. - **12:** Consonante. Proposición que afirma una verdad demostrable. Consonante.- **13:** Medroso, asustadizo. Casualidad, hecho fortuito.- **14:** Nombre propio de mujer. Sustancia que se extrae del ásaro europeo.- **15:** Hablando de tejidos, únelos con aguja e hilo. Extrañas, poco comunes.

VERTICALES **- 1:** Suma maldad, corrupción de costumbres y sentimientos. Movimiento nervioso habitual.- **2:** Cierta medida de superficie. Nombre gaélico de Irlanda. Repito lo que he dicho.- **3:** Formado por la acción de la saliva. Período de tiempo.- **4:** Igualdad de nivel. Dícese de las mujeres que presumen de graciosas sin serlo. Nombre de letra.- **5:** Contracción. Desafíes a duelo. Municipio de la provincia de Alicante.- **6:** Consonante. Puro, sin mezcla. Emisión repetida de un sonido inarticulado para manifestar desagrado. Vocal.- **7:** Piezas cómicas latinas a modo de sainetes. Consonante. Te atreves.- **8:** aires populares canarios. Familiarmente, que son de pocas palabras y muy metidos en sí.- **9:** adelántelos yendo por un camino más corto. Elogie, alabe. Terminación verbal.- **10:** Vasija de madera en forma de media cuba. Símbolo del aluminio. Familiarmente, muriera, dejara de existir.- **11:** Onda marina. Mover con frecuencia y violentamente. Ave rapaz usada antiguamente en cetrería.- **12:** Símbolo del sodio. En Andalucía, fastidiosos. Nombre propio de mujer.- **13:** Embusteros. Oscuras como el carbón.

SUDOKU

2			5			7		3
		5	7		2	9		
	1	9		8				4
		6					3	8
1			8		9		2	
	7					6		
3							4	6
	8			2			7	
			3		5			

Rellene todas las casillas con números del 1 al 9 sin que se repita el mismo número en la misma fila, en la misma columna y en la misma celda, que son las que están marcadas con trazo más grueso.

LA SOPA

G	O	L	D	F	I	N	G	E	R	G
R	I	O	U	C	H	O	M	A	A	R
X	V	G	Y	C	H	A	A	C	R	E
L	A	E	I	S	C	M	N	H	A	X
A	N	P	L	I	N	A	Q	U	I	C
D	H	Z	A	H	L	R	A	Y	A	A
A	O	N	S	B	I	C	D	O	L	L
R	E	O	A	S	M	O	E	J	O	I
A	R	S	E	S	C	R	O	M	L	B
H	A	I	C	O	S	D	D	I	E	U
C	L	C	I	N	Z	U	L	U	E	R

En este cuadro de letras figuran los títulos de nueve famosas películas, todos ellos de una sola palabra. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de izquierda a derecha, de derecha a izquierda y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma palabra puede formar parte de dos o más títulos. Con las letras sobrantes se podrá leer una frase relacionada con este mismo tema.

CHARADA

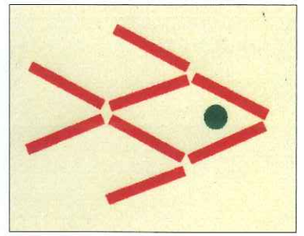
Lo que dice segunda,
Dice primera,
Y el todo son tus ojos,
Niña hechicera.

JEROGLÍFICO



¿Estaba en condiciones para conducir?

DE LÓGICA



Consigue que el pez nade en el sentido opuesto, para lo que te será preciso cambiar de lugar tan sólo tres de las tiras y el ojo.

PROBLEMINO

Dentro de cinco años, José tendrá el doble de edad que actualmente tiene Juan, y hace cinco años, José tenía el doble que Juan en ese momento. ¿Sabe usted qué edad tiene el mayor, sabiendo que dentro de diez años las edades de ambos sumarán 60 años?

SOLUCIONES

AL GRAN CRUCIGRAMA: *(Sólo horizontales)*- 1: Patraña. Alona.- 2: Erial. Tiliar.- 3: Reas. Mesana. A.- 4: Val. Halaja. An.- 5: E. Operase. Ara.- 6: Regalón. Lagar.- 7: Siete. Acólito.- 8: Imos. Sas. TOs.- 9: Dais. S. Z. Pas.- 10: A. Ca- pitularon.- 11: Olaes. Rol. Se.- 12: T. Teore- ma. G.- 13: Temeroso. Azar.- 14: Irene. Aasro- na.- 15: Cosellos. Haras.

AL SUDOKU:

2	4	8	5	9	1	7	6	3
6	3	5	7	4	2	9	8	1
7	1	9	6	8	3	2	5	4
4	9	6	2	5	7	1	3	8
1	5	3	8	6	9	4	2	7
8	7	2	1	3	4	6	9	5
3	2	7	9	1	8	5	4	6
5	8	1	4	2	6	3	7	9
9	6	4	3	7	5	8	1	2

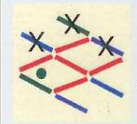
A LA SOPA: "Amacord", "Casablan- ca", "Chara- da", Excali- bur", "Gigi", "Goldfinger", "Ivanhoe", "Lili" y "Zuli". Frase: "Groucho Marx y Charlies Chaplin habían sido los mejores cómicos del cine".

AL JEROGLÍFICO: Sólo tomo un vino. (Sol, O; tomo; Un, Vi; no).

A LA CHARADA: Par-dos.

AL PROBLEMINO: Veinticinco años.

A DE LÓGICA:





AFORTUNADAMENTE ESTO ES UN ANUNCIO PERO LA REALIDAD ES IGUAL DE DRAMÁTICA.

En más de la mitad de accidentes de moto el culpable es otro vehículo.

Esta sí es la realidad y tú puedes cambiarla.

www.dgt.es

Al girar, cambiar de carril o abrir una puerta, señaliza tu maniobra y mira siempre dos veces para asegurarte de que no viene una moto. No hacerlo puede tener consecuencias mortales.

Ante dos ruedas, el doble de atención.

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