

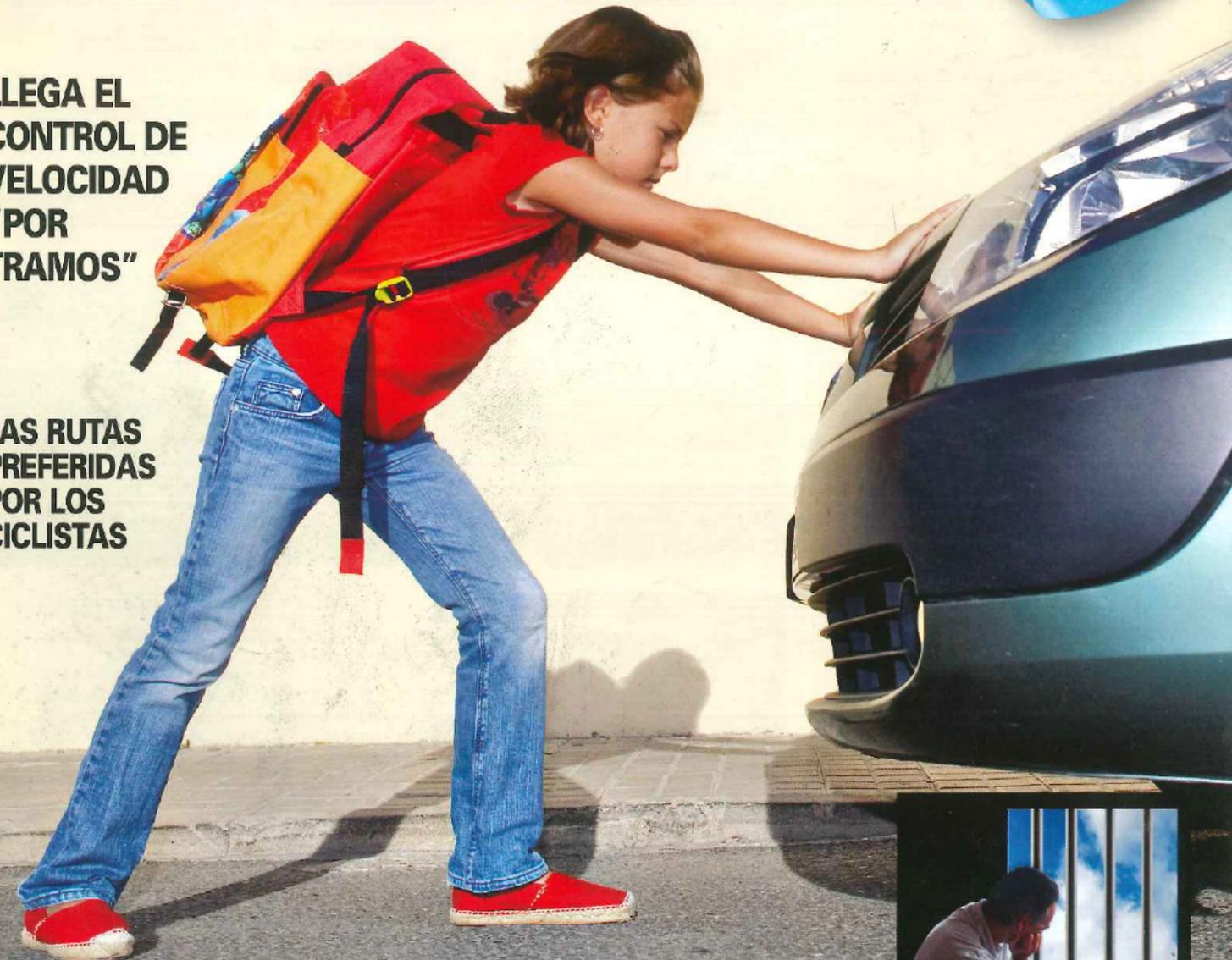
CAMINOS ESCOLARES, LA ALTERNATIVA

Al cole, seguros... ¡y sin coche!

"Tráfico y
Seguridad Vial"
DEJA DE SER
GRATUITA
(en 2010)

LLEGA EL
CONTROL DE
VELOCIDAD
"POR
TRAMOS"

LAS RUTAS
PREFERIDAS
POR LOS
CICLISTAS



Las sillitas son cada vez más seguras

Radiografía de los atascos en los accesos a las ciudades



Cursos de educación
700 conductores en
la **CÁRCEL**

Verano: las mejores cifras en 46 años

- 3** Editorial: Accidentes: Queremos seguir cuesta abajo...
- 4** La Locura
- 5** Tráfico y Seguridad Vial dejará de ser gratuita
- 8** "Luz Verde", los dibujos de Antena 3 que enseñan a los niños seguridad vial
- 10** El Escaner: Niños: colectivo vulnerable prioritario
- 11** Mi Carril: Mea culpa

REPORTAJES

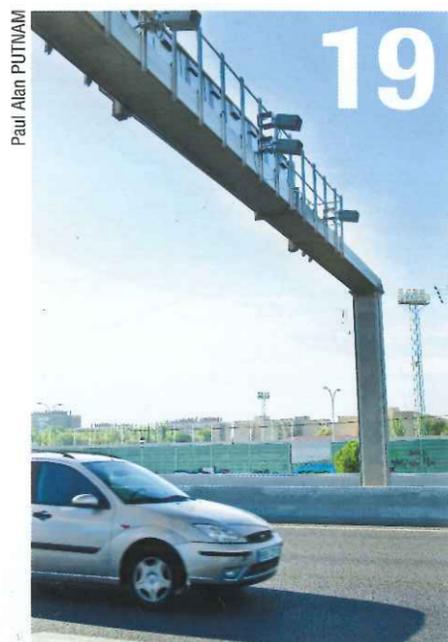
- 22** Balance Verano 2009: La mortalidad, como en 1963
- 24** En el camino al trabajo, Madrid pierde 800 millones de euros al año y Barcelona, 400.
- 32** Baja la mortalidad en Europa, pero no se cumplirá el objetivo en 2010
- 35** El 50 aniversario de la DGT
- 36** La seguridad ciclista exige arcones limpios, carriles y respeto
- 40** Ocho de cada diez jóvenes no cogen el coche si han bebido
- 42** Así se consulta el saldo de puntos
- 43** Informe 2009 sobre seguridad de sillitas infantiles: resultados aceptables
- 48** SV Internacional
- 50** Salud Vial: Medicamentos que afectan al volante
- 51** Tráfico del Motor: La crisis no impide que los fabricantes sigan trabajando para mejorar en seguridad y eficiencia
- 54** Banco de Pruebas: Nissan "Pixo 1.0 Acenta", Audi "A4 Allroad", Toyota "Prius" Renault "Grand Scenic".
- 56** Noticias del Motor
- 58** Un nuevo sistema avisa automáticamente al 112 cuando la moto tiene un accidente.
- 59** La Pluma: "Puto móvil, casi me mato...", por Julio Maldonado "Maldini".
- 60** Las rutas de Tráfico: De Soria a la Laguna Negra.
- 63** Cartas
- 66** Vía de Servicio: tasas, teléfonos de interés, ITV, matriculaciones...



Paul Alan PUTNAM

12 Caminos escolares: seguros al cole ¡y sin coche!

La necesidad de una movilidad sostenible y proporcionar a los niños itinerarios seguros ha impulsado la creación de los caminos escolares para que vayan al cole andando o en bicicleta en muchos municipios españoles.



Paul Alan PUTNAM

19

La velocidad se controlará por tramos

En otoño, los primeros radares de tramo –leen la matrícula al principio y final de un trayecto y registran su velocidad media– comenzarán a instalarse en los túneles más peligrosos. Junto a los radares fijos o los "foto rojo", integrarán los 2.000 puntos de control de velocidad de la DGT en 2012. Correr será más complicado



Paul Alan PUTNAM

29 La educación vial, en la cárcel

En España hay 691 conductores en la cárcel por delitos de tráfico –alcohol, velocidad, conducir sin permiso, conducción temeraria...– La campaña de educación vial de Instituciones Penitenciarias tiene tres objetivos: facilitar el acceso al permiso de conducir, actualizar conocimientos y mostrar las consecuencias de una conducción peligrosa

43 Sillitas infantiles: mejora su seguridad

Solo una de las 14 sillitas infantiles (de venta en España) analizadas en el último informe sobre seguridad de los sistemas de retención infantil es calificada como mala. Sin embargo, si compra a través de catálogo o Internet, tenga precaución: en Europa se comercializan sillitas malas o muy malas.



Foto Portada: Paul Alan PUTNAM

AÑO XXV
Número 198/2009

Director:
JESÚS SORIA (jsoria@dgt.es)

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

Confección: José Bélamo.

Redactores:
Mercedes López (mlopez@dgt.es) y
Marian García (agruiz@dgt.es).
Carlos Nicolás (cnicolas@dgt.es)

Fotografía:

Paul Alan Putnam y Lucía Rivas (colaboradores).

Secretaría de Redacción:

Ana Álvarez (amalvarez@dgt.es)
Colaboran en este número: Javier Álvarez, Arias, Arturo Canalda, Juan C. González Luque, Charo Laiz, Andrés Más, Quique, Ramón, María Sintes, Bernabé Tierno y Gorka Zumeta.

Infografía: Dilirios y Cutandpastographics.
Colaboración especial: Julio Maldonado.
Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.
Teléfs. directo: 91 301 84 25.
Fax: 91 320 41 38.

www.dgt.es/revista

Consejo Editorial: Ernesto Abati, María Luisa Alonso, Francisco Altozano, Aurora Cedenilla, 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

Edita:



Accidentes: queremos seguir cuesta abajo...

Hace justo un año, cuando analizábamos en esta misma página los datos del balance de accidentalidad del verano, nos congratulábamos de la reducción en las cifras: 447 muertos entre julio y agosto, similares a las de 44 años atrás. Pues un año después hemos vuelto a reducir los dígitos: este último verano ha habido 377 muertos y hay que ir más atrás en las estadísticas para encontrar cifras similares: esto ocurría nada menos que hace 46 años, en 1963, cuando no había ni dos millones de coches –ahora 31 millones– y con tan solo 4 millones de conductores frente a los casi 26 de ahora.

Como dijo el Ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, "siguen siendo muchas víctimas y queda mucho por hacer, pero hay que seguir en esta línea". Eso sí, recaló que desde 2003 se han ahorrado 461 víctimas (aquel verano hubo 838 muertos en las carreteras durante las vacaciones) "y, por lo tanto, hemos ahorrado mucho dolor", dijo.

Más de 800 muertos en el verano de 2003, una cifra que, año a año, se ha ido reduciendo... En 2004, por debajo de 700 fallecidos; en el siguiente, por debajo de 600, de 500... hasta llegar a este último verano, en el que los 70 muertos menos que el pasado nos sitúan en datos realmente esperanzadores. Es un claro ejemplo de los cambios que, en materia de seguridad vial, se están produciendo en nuestro país. Más sensibilidad en la sociedad en general, reflejado, por ejemplo, en la actividad por la seguridad vial de colectivos como asociaciones de víctimas, de automovilistas, de muchas empresas, y, sobre todo, de unos conductores más maduros, sensibilizados, más responsables, que, en general, han reducido la velocidad, que se ponen más el cinturón, se ponen más el casco... Que respetan como nunca las normas y que han asumido perfectamente los cambios legislativos y modificaciones de los últimos años en materia de tráfico, por ejemplo, la entrada en vigor del permiso por puntos.

"Se ha demostrado que si conduces bien, puedes no matarte; si respetas las normas de velocidad, por ejemplo, tienes menos riesgo y, además, gastas menos", dijo el ministro Rubalcaba.

Ahora bien, los cambios legislativos, las novedades –como los radares de tramo–, las campañas van a seguir porque queremos que la curva descendente de la accidentalidad y siniestralidad siga cuesta abajo. No queremos que nadie se relaje, y nosotros tampoco lo vamos a hacer. Todavía hay gente que no se pone el cinturón, que bebe alcohol y se pone al volante, que pisa el acelerador... Hay que seguir reduciendo el dolor de la carretera, por mucho que las lágrimas sean ahora muchas menos...



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



1 En la primera fotografía nos encontramos a un turismo de color gris plateado dando marcha atrás en la vía de acceso a una carretera de doble sentido. Esta vía parte de una glorieta, en la que se ven paneles de señalización. Es posible que el conductor del turismo que da marcha atrás se haya percatado de que ha tomado la dirección equivocada y trata de recuperar la 'buena'.



2 En dicha glorieta, otro turismo —éste de color blanco— entra tranquilamente en la glorieta y se dispone a girar para tomar la vía acceso a dicha carretera. Mientras tanto, el conductor del primer vehículo continúa avanzando marcha atrás, con medio vehículo circulando por el arcén, tratando de alcanzar la rotonda...



3 El conductor del turismo de color blanco, que circula muy atento, se ve venir encima al otro coche y se queda detenido en mitad de la glorieta, para evitar un presumible choque con el que circula incorrectamente marcha atrás. Esta situación no deja de entrañar un importante peligro, ya que alguien que circulara correctamente por la glorieta no esperaría encontrarse a un coche detenido en la glorieta o entrando en ella marcha atrás.



4 Finalmente, el turismo gris se detiene y deja pasar al blanco, que circula por la vía de acceso a la carretera principal. Él, luego, entra en la glorieta y recupera el itinerario que había perdido. Por suerte, nadie ha sufrido ningún percance, aunque el peligro ha sido evidente.

ASÍ LO VÍ Un cartel publicitario originaba la retención

Perdería 4 puntos

Esta 'locura' se califica como conducción negligente y está tipificada como una infracción grave (Ley de Seguridad Vial, art. 65.4.ñ). Por ello, esta conducción estaría sancionada con una multa de 300 euros y la posibilidad de suspensión del permiso de conducción por un período mínimo de un mes y un máximo de tres meses. Además, llevaría aparejada la pérdida de 4 puntos, ya que con esa conducta el infractor ha producido un riesgo cierto y relevante para los demás usuarios de la vía (Ley de Seguridad Vial. Anexo II número 11).

Me dirigía una tarde hacia el centro de Madrid por la A-4 cuando, a la altura del Cerro de los Ángeles, estaban los coches totalmente parados y avanzaban de vez en cuando, muy lentamente. Pensé que se trataría de algún accidente, pero, al llegar al kilómetro 8 (a la altura del barrio de Los Rosales, en Villaverde Bajo), todos los vehículos comenzaban a circular sin problema. ¿Cuál sería mi sorpresa al llegar justo a la altura del kilómetro 8 y ver un enorme car-

tel luminoso con diferentes anuncios publicitarios que se van alternando! Por lo visto, éste era el motivo de la retención. Además, un poco más adelante, entre el kilómetro 4 y 5 de la misma A-4, existe otro cartel luminoso, exactamente igual. ¿No se trata de evitar distracciones al volante que puedan provocar accidentes? Entonces, ¿por qué se permiten estos luminosos que entretienen y deslumbran hasta el punto de provocar reten-

ciones? ¿O es que la publicidad y el dinero que ésta produce importan más que evitar accidentes?

Laura Alonso García.
Valdemoro (Madrid).

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). El escrito no debe sobrepasar las 12 líneas de extensión.

A PARTIR DE 2010

Seguridad Vial dejará de ser gratuita

Desde su creación, hace 24 años, la revista "Tráfico y Seguridad Vial", antes "Tráfico", ha sido gratuita, y siempre lo ha querido así la Dirección General de Tráfico, su editora, como parte de su política informativa y divulgativa en materia de seguridad vial, con un gran esfuerzo económico. Sin embargo, la situación actual de la economía, obligará a la DGT a acabar con esa gratuidad para los suscriptores de la versión papel, aunque no así en Internet, donde todos sus contenidos, íntegramente, podrán verse de forma gratuita, incluidos números anteriores. Estos elevados costes, en una época en la que también la DGT tiene que 'apretarse el cinturón', obligará a restringir drásticamente la tirada.

La DGT solo editará unos 50.000 ejemplares 'gratuitos', que se distribuirán entre aquellos colectivos directamente relacionados con la seguridad vial: organismos públicos nacionales y extranjeros relacionados con el tráfico, guardia civil de tráfico, policías locales, autoescuelas, medios de comunicación especializados, asociaciones de automovilistas...

¿PUEDO SEGUIR SIENDO SUSCRIPTOR? Sí, pero debe saber que, a partir del próximo año 2010, si quiere seguir recibiendo la versión papel, deberá pagar una cuota anual. Es decir, a partir del próximo enero, tanto los actuales suscripto-

HABRÁ UNA VERSIÓN DIGITAL GRATUITA Y SE POTENCIARÁ EL "SUSCRIPTOR DIGITAL", QUE RECIBIRÁ LOS CONTENIDOS DE CADA NÚMERO

La versión digital será gratuita

Naturalmente, todos aquellos usuarios que quieran podrán ver la versión digital y también recibir los contenidos básicos de la revista en su correo electrónico. Actualmente hay más de 6.000 suscriptores a la versión digital. Es muy sencillo: van a la web de la DGT (www.dgt.es) y rellenan un formulario. Inmediatamente será un "suscriptor digital" y, cada vez que se edite la revista, recibirá contenidos, titulares, la portada y cómo acceder a todos los reportajes.



res como cualquier persona que la solicite, podrá recibir la revista pagando una cuota anual inferior a 12 euros. Esta cantidad la determinará el concurso público puesto en marcha a mediados de año, y será la empresa adjudicataria la que marque finalmente qué precio fija para la suscripción. El coste de esta cuota anual sufragará exclusivamente los costes de papel, imprenta, distribución y la gestión de la empresa adjudicataria.

Esperamos seguir contando con la 'gratitud' y atención que nos han dispensado a lo largo de estos años... ♦

LOS ACTUALES SUSCRIPTORES Y QUIENES LA SOLICITEN PODRÁN RECIBIR LA VERSIÓN PAPEL PAGANDO UNA CUOTA ANUAL INFERIOR A 12 EUROS

¿Qué hago ahora?

En las próximas revistas les facilitaremos las vías de contacto para poder suscribirse a la revista de papel: teléfonos de contacto, fax, e-mail... En cualquier caso, se pondrá un teléfono de información al usuario, y en la web de la DGT (www.dgt.es) informaremos puntualmente de todos los cambios que se produzcan y las vías de acceso a la revista...



P. A. PUTNAM

Homenaje de la sociedad civil a Pere Navarro

El día en que 21 millones de conductores recibía dos puntos de regalo, el director general de Tráfico, Pere Navarro, fue homenajeado a comienzos del verano por su labor durante los últimos cinco años contra la siniestralidad vial y por fomentar comportamientos más seguros. El homenaje fue refrendado por instituciones, grupos políticos, incluida la oposición, asociaciones y más de cien entidades, de aseguradoras a medios de comunicación, fabricantes y vendedores de coches, así como asociaciones de víctimas y otros muchos colectivos. Bartolomé Vargas, Fiscal de Seguridad Vial, aseguró que Navarro "ha colocado de protagonista a la seguridad vial" y, citando a Sócrates, dijo: "No hay mayor felicidad que practicar la virtud sirviendo a la sociedad". Navarro también recibió un premio de la Asociación Española de la Carretera.

MAPFRE promueve la cultura vial en las empresas

En España mueren cada año casi 500 personas en cerca de 90.000 accidentes laborales. Por este motivo, la Fundación MAPFRE ha puesto en marcha un programa de formación dirigido a empresas, a las que quieren convertir, en palabras de su presidente, Miguel María Muñoz, en "prescriptoras de seguridad vial". Teniendo en cuenta que el 38% de las muertes en accidente laboral se producen por el tráfico, MAPFRE quiere hacer llegar su mensaje de prevención a más de 500.000 trabajadores, directivos y responsables de recursos humanos. Información en:

www.seguridadvialenlaempresa.com

"Aa" en su móvil por si hay un accidente

Incluya en su teléfono móvil el contacto 'Aa' ('Avisar a') con el nombre y número de la persona a quien usted quiere que llamen si sufre un accidente de tráfico u otra eventualidad. Así será mucho más fácil para los servicios de emergencia y cuerpos de seguridad que le atiendan en un supuesto accidente contactar con un familiar. Este es el objetivo de "Aa", la campaña conjunta de la Cruz Roja y el Ministerio del Interior. Solo en 2007, más de 3.000.000 de personas sufrieron algún tipo de accidente (de tráfico, doméstico, tiempo libre, laboral...) en España. Ya saben, en caso de accidente, avisar a 'Aa'.



Campañas de vigilancia: 700 conductores a juicio

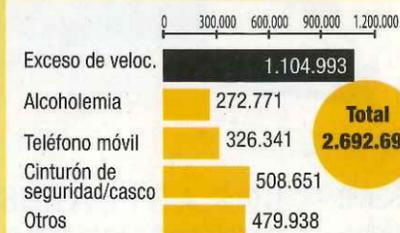
5.149 conductores dieron positivo -702 pasaron a disposición judicial- en las 400.000 pruebas realizadas durante la campaña especial de control de la alcoholemia del pasado verano y en la que, una vez más, participaron voluntarios de la Federación de Asociaciones de Lesionados Medulares (ASPAYM). En verano también hubo campaña de vigilancia de la velocidad: 40.000 vehículos superaron los límites de velocidad entre los 1,5 millones controlados.

Notable alto para las autoescuelas

Cuatro de cada cinco conductores españoles están satisfechos con la enseñanza que imparten las autoescuelas, a la que ponen una nota de 7,8 sobre 10, según el estudio "Los conductores y la seguridad vial", elaborado por FESVIAL. El trabajo revela que el 83% de los conductores piensa que sin autoescuelas habría más accidentes y que el 57% cree fundamental potenciar y mejorar la formación vial.

El Permiso por puntos, al día

Denuncias en tramitación



3.206.128

Número de sanciones firmes con pérdida de puntos

Puntos que se han quitado
9.945.945

Conductores sin permiso + multi-reincidentes

- 6.685 • Que han perdido más de 20 puntos (en tramitación).
- 25.380 • Con 0 puntos (retirada del permiso en tramitación).
- 37.913 • Sin permiso.
- 528.706 • Conductores notificados por carta de que les queda la mitad del saldo.

Datos a 02/10/09



El 40% de los atropellos mortales, fuera de los pasos

El Real Automóvil Club de España (RACE) ha analizado las conductas de los peatones para averiguar por qué España es uno de los países europeos con siniestralidad peatonal más alta. El informe destaca que el 52% de los viandantes fallecidos fueron atropellados en zonas urbanas y que el 43% de los atropellos mortales ocurrieron fuera de los pasos habilitados. Además, los mayores de 65 años son el grupo de edad de mayor riesgo, con el 41% de los muertos. En total, 502 viandantes fallecieron en 2008 en accidentes -más de la mitad en zona urbana- y más de 11.000 resultaron heridos.



Paul Alan PUTNAM



Guardia Civil ORIS

Medalla para la Guardia Civil de Tráfico

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil recibió la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo en reconocimiento al servicio que realiza desde 1959. Los ministros de Trabajo e Interior entregaron la condecoración.

Cursos en la UNED de Educación Vial

La Fundación UNED abre el plazo de inscripción de los tres cursos de Educación Vial que oferta este año académico: de Experto Universitario para profesores, de Experto Profesional para adultos y un Diploma de Actualización para educadores extraescolares. La información en:

www.fundacion.uned.es

¡¡Cazado!!



¡A 211 km/h!

Ni más ni menos que a 211 km/h 'volaba' el conductor de este Porsche "Cayenne" cuando pasó por delante de un radar fijo en la A-6, en la provincia de Zamora. Desafortunadamente, no fue el único este verano. Otros han sido 'cazados' a más de 220 km/h. Cabe preguntar: ¿dónde irán tan de prisa? Por lo pronto, a ver qué dice el juez...

Qué hacer ante una riada

Las fuertes lluvias de mediados de septiembre provocaron la muerte de algunos automovilistas. En estas situaciones, Protección Civil y RACE aconsejan:

- Si debe viajar, circule por carreteras principales.
- Disminuya la velocidad y extreme las precauciones.
- Evite zonas anegadas, podría quedar atrapado e incluso verse desplazado.
- En última instancia no intente salvar el vehículo; su vida es más valiosa.
- Si se viera inmovilizado por el agua, póngase el cinturón, hágase ver y es-

pere a las emergencias.

- Si el coche se inunda, abra, rompa la ventanilla o espere a que se iguale la presión para, así, poder abrir la puerta y salir.



V. VICENS

IX Concurso de Teatro

La DGT convoca el IX Concurso de Teatro con el que pretende llevar la Educación Vial a las personas con alguna discapacidad. Los trabajos deben presentarse en las Jefaturas Provinciales antes del 30 de mayo de 2010. Más información:

www.dgt.es/educacionvial/tablonanuncios.html

Aclaración. En el número 195, esta sección publicaba la nota "Guardarrailes en suspenso", sobre una denuncia de la Mutua Motera basada en un "estudio" sobre barreras protectoras del laboratorio Cidaut. Pues bien, no era un estudio, sino un ensayo sin valoración de los resultados.



“LUZ VERDE”, LA SERIE DE DIBUJOS ANIMADOS DE ANTENA 3 QUE ENSEÑA A LOS NIÑOS SEGURIDAD VIAL

La clase más segura

Antena 3 emite todos los fines de semana la serie de dibujos animados “Luz Verde”. Una agente de la policía explica a los niños las principales normas de seguridad vial, ayudada por una pizarra en cuyo interior viven Víctor y Carla, los protagonistas verdes que enseñan las razones por las que debemos respetarlas.

Mercedes LÓPEZ

Viven en un mundo verde en el interior de una pizarra, se llaman Víctor y Carla, y son los protagonistas de la serie de dibujos animados “LUZ VERDE” que Antena 3 emite todos los sábados y domingos, sobre las 8 de la mañana, dentro de su programa infantil “Megatrix”.



Su objetivo es divulgar y concienciar de forma divertida y animada a los niños, explicándoles las normas de circulación y el porqué deben respetarse, transmitiendo hábitos correctos al cruzar la calle, ponerse el cinturón de seguridad, respetar las indicaciones de los agentes, caminar por la acera...

Cada capítulo, con una duración de 5 minutos, se desarro-

Las lecciones

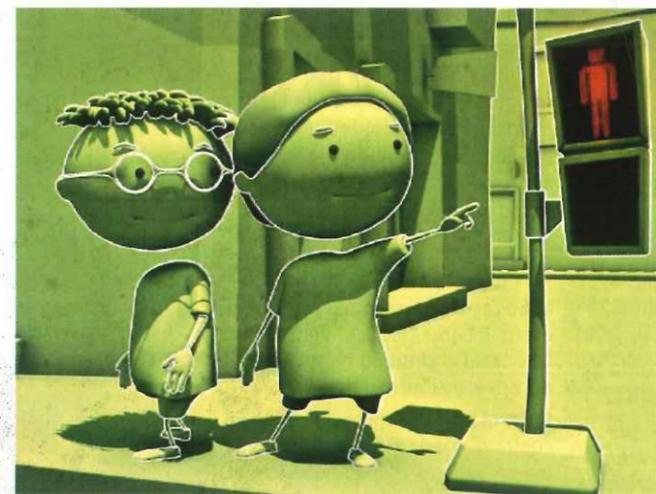
En la serie se abordan los principales aspectos del tráfico y de la seguridad vial que forman parte del día a día de los niños, desde como cruzar un semáforo, a la importancia de ponerse el cinturón de seguridad o de las sillitas para niños, como bajarse del coche, viajar en autobús o ir en moto con un adulto. También se les enseña a conocer las principales señales de tráfico y la labor de los agentes, así como las precauciones que deben tomar cuando juegan en la calle, montan en bici o llevan a la mascota en el coche.



lla en una clase de niños de unos 7 u 8 años (2º y 3º de primaria), a los que una simpática agente de policía, ayudada por el semáforo Lucio, les da una lección sobre normas de movilidad vial. Después, en la pizarra, los dos protagonistas (Víctor y Carla) enseñan qué sucede cuando no se sigue la norma explicada y, a continuación, cómo se debe actuar correctamente.

La serie llega de la mano de Motion Pictures, los creadores de “Calimero”, “Los pitufos”, “El imperio contraataca” o “El retorno del Jedi”, entre otras. Esta serie ha sido distribuida por la Dirección General de Tráfico entre diferentes colegios como material escolar para concienciar y formar a los más pequeños. ♦

SE EMITE LOS FINES DE SEMANA A LAS 8 DE LA MAÑANA EN EL “MEGATRIX”



Primero en los hospitales

Esta serie fue estrenada primero en el canal de televisión FAN 3, una televisión creada por la Fundación Antena 3 y que está presente en treinta hospitales de ocho comunidades autónomas. “Luz Verde” es una de las series de dibujos animados que se emiten diariamente por este canal, con el fin de hacer más agradable la vida a los niños hospitalizados, al mismo tiempo que les enseña cómo ‘moverse’ en la calle cuando se curen.



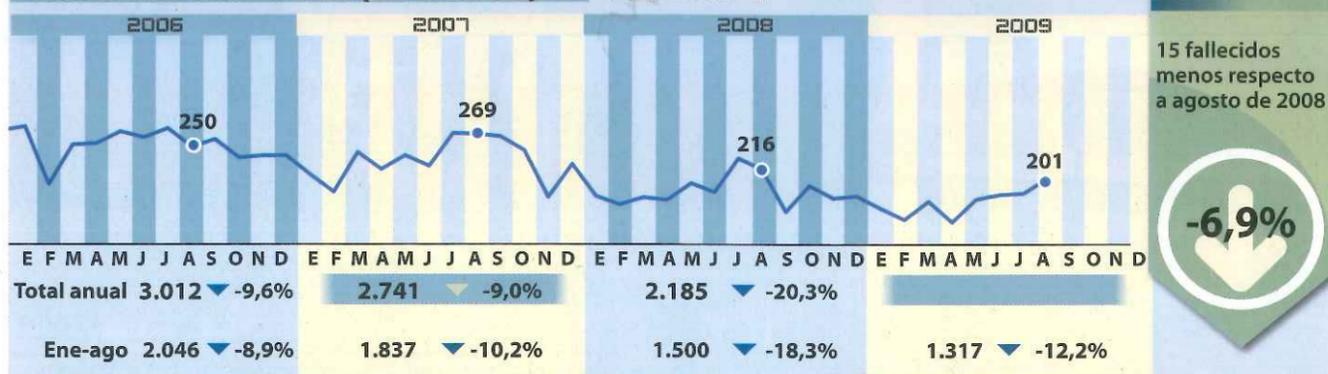
Los “protas”

● **VÍCTOR Y CLARA.** Su vida se desarrolla dentro de la pizarra. En este mundo siempre verde cualquier cosa es posible. Muestran a los niños primero lo que está mal y después cómo hacerlo bien para que nunca corran peligro.

● **LUCIO.** Es un simpático semáforo que, con su luz verde, indica si la acción realizada por Víctor o Carla es correcta y ayuda a la agente a explicar la lección.

● **LA AGENTE DE POLICÍA.** De forma didáctica y muy sencilla explica a los niños las normas y lo que está bien o mal y por qué.

Víctimas mortales (24 horas) en carretera



Niños: colectivo vulnerable prioritario

- Según la Organización Mundial de la Salud, un 34% de las muertes infantiles (0-14 años) por lesiones en la UE se producen como consecuencia de accidentes de tráfico.
- Un niño sin sujeción multiplica por 5 las posibilidades de sufrir lesiones mortales o graves.
- Nueve de cada diez lesiones infantiles graves o mortales se habrían evitado si se hubieran utilizado sistemas de retención obligatorios.
- Está físicamente demostrado que, a una velocidad de 60 km/h, ningún brazo es capaz de retener a un niño de 18 kilos. La razón es que, en caso de colisión frontal, su peso llegaría a ser de más de una tonelada.
- El futuro Plan Estratégico de Seguridad Vial 2010-2015 recogerá a los niños como uno de los colectivos vulnerables prioritarios.
- En 2008 fallecieron por accidentes de tráfico 84 niños (0 a 14 años). De ellos, 54 murieron en carretera y 30, en zona urbana. De los 84 fallecidos, 24 eran peatones y el resto, usuarios de vehículos. Esto supone un descenso superior al 22% respecto a 2007 y de prácticamente el 50% en relación a 2003.
- Campañas de vigilancia y control. En la última campaña de control y vigilancia

del uso de cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil (SRI), que la DGT realizó del 11 al 24 de febrero de 2008, se controlaron 825.551 vehículos y se formularon 8.538 denuncias. De ellas, 264 fueron por causa de menores de 12 años que no usaban el cinturón o SRI.

● **Obligatoriedad de uso en transporte escolar.** La implantación de cinturones de seguridad en autocares y vehículos para transporte escolar y de menores es obligatoria desde el 20 octubre 2007 para los vehículos de nueva matriculación.

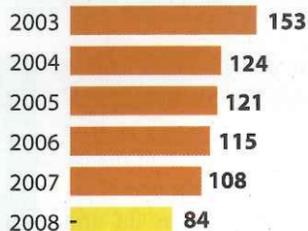
USO DE DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN:

■ **En las víctimas mortales.** Uno de cada cuatro menores fallecidos en 2008 no llevaba puesto el cinturón de seguridad o sistema de retención infantil (SRI).

■ **En el Barómetro de Opinión.** En la encuesta realizada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (diciembre 2008), el 98,3% de los conductores que llevan habitualmente niños en el coche afirmó cumplir siempre o casi siempre con la obligatoriedad de que éstos usen sistema de retención. El porcentaje del cumplimiento fue mayor entre las mujeres (99%) que entre los hombres (97,7%).

● Número de fallecidos (30 días) de 0 a 14 años en 2008

Evolución de los fallecidos

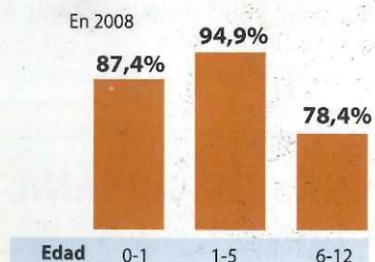


Distribución de los fallecidos



(Fuente: Base de datos de accidentes con víctimas, DGT).

● Uso de sistemas de retención infantil



(Fuente: Estudio observacional sobre el uso del cinturón y sistemas de retención infantil en España, DGT).

● Niños que van en silla y con cinturón de seguridad

(Fuente: Barómetro de Opinión DGT). Datos en porcentaje



Mea culpa



Jesús SORIA
Director

Para los que respetan las normas y los que se saltan alguna, para los estudiosos que se enervan cuando ven un dato mal, para los meticulosos que ven una fecha histórica mal y se ponen malos, para los perfeccionistas que no admiten un error, para los que disfrutaban con los fallos de otros, para los tolerantes y los intransigentes... Sí, hemos cometido errores en el especial de 50 años que publicamos antes del verano. Mea culpa. Hasta la informática, los programas 'correctores' y los cortes de texto a última hora para ajustar páginas convirtieron una coma en un punto y transformaron una alegría como la llegada de un partido histórico como el PSOE al poder -el mayor ejemplo de que la dictadura estaba enterrada- en poco menos que "desgracia". Uno, escribiendo tanto años entre líneas para poder publicar "cosas" de movimientos y asociaciones prohibidas durante el amordazante franquismo -no se podía hablar de huelgas ni en los barrios-, aportando modestos granitos para el "cambio" y ahora resulta que nos quieren "marcar" la ideología la informática y los correctores automáticos...

Luego vienen los errores de fechas que algunos lectores nos han recordado; y las interpretaciones: lo que para unos es importante y para otros no. Cin-

Nos han felicitado por el especial 50 años de la DGT -como los Príncipes de Asturias- y también nos han corregido errores. Cinco décadas dan para mucho, incluso para equivocarse...



Coches ¿verdes?

Bienvenida la apuesta de fabricantes y administraciones, incluidos Gobierno, comunidades autónomas y ayuntamientos, por los coches verdes, por los coches eléctricos. Sorprende, por el contrario, el fracaso de los "Días sin coches". Como sorprende ver todavía vehículos de algunos municipios, con mensajes a los ciudadanos sobre prácticas ecológicas, que están tan fuera de punto y que contaminan como veinte. ¿No hay dinero para llevarlos al taller? Hay que dar ejemplo...

No lo deje para mañana...

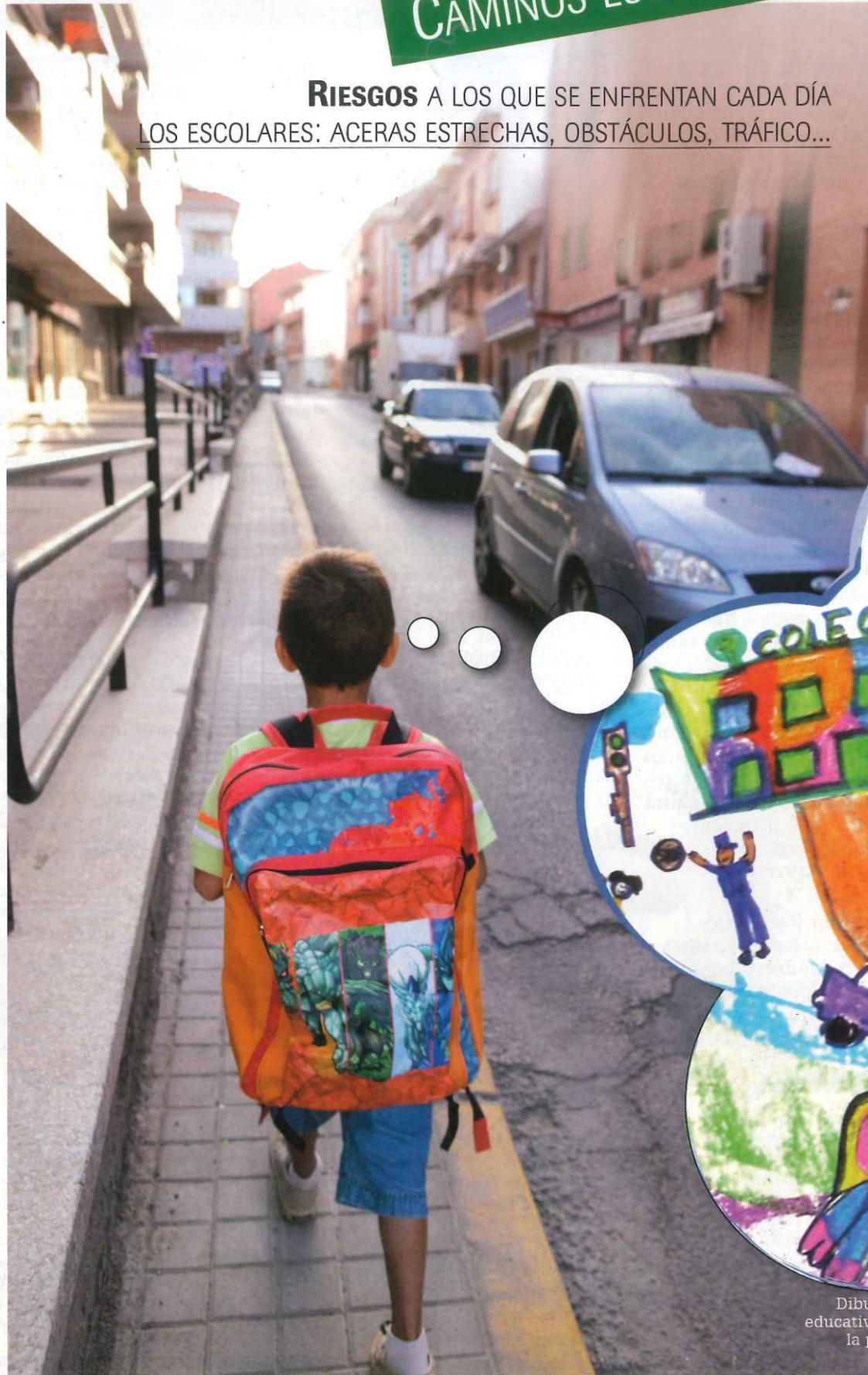
Ojo que el sector talleres, lógicamente interesado, avisa de una reducción en las visitas al taller de muchos automovilistas. Está bien que cosas menores de chapa, incluso de mecánica, se puedan dejar para más tarde. Pero cuidado con dejar para mucho más allá -como hacen algunos- cosas tan básicas como los neumáticos, los frenos y otros elementos de seguridad. Las estadísticas de siniestros están repletas de conductores que dijeron "mañana lo hago"...

Precios

Recientes informes dan cuenta de bastantes diferencias de precios en las autoescuelas e ITV's. Estas últimas tienen los precios marcados por las comunidades autónomas, pero los precios de la enseñanza los marcan las empresas. Es decir, como en el carrito de la compra, los usuarios son libres de pasar, para su formación, por el centro que prefieran. En este mercado de libre competencia, el usuario es el que debe saber buscar, comparar y elegir. Y es, por tanto, el automovilista el que pone a cada uno en su sitio. Más negocio para el que lo hace mejor y cobra menos, menos para quien lo hace peor y cobra más. Y ahora, con la crisis, más

CAMINOS ESCOLARES

RIESGOS A LOS QUE SE ENFRENTAN CADA DÍA
LOS ESCOLARES: ACERAS ESTRECHAS, OBSTÁCULOS, TRÁFICO...



Dibujo del programa educativo "De mi escuela para mi ciudad".

Los niños quieren recuperar la calle

Paul Alan PUTNAM/Diarios

La necesidad de trabajar por una movilidad sostenible y de proporcionar a los niños itinerarios seguros está impulsando la creación de los caminos escolares para que vuelvan a ir al cole andando o en bicicleta.

Marian GARCÍA RUIZ
Infografías: Dlirios

¿Recuerda cuando los niños jugaban en las calles? ¿Y cuando salían de casa cada mañana con su cartera y emprendían el camino al colegio? Hace unos años era una práctica normal, cotidiana y saludable que se ha ido perdiendo, sobre todo en las grandes ciudades, donde se ha sustituido por otra estampa: la de miles de coches tomando las calles, en doble o triple fila a la puerta de los colegios, con niños que entran y salen presurosos. Unos niños cada vez más sedentarios y menos autónomos y unas calles cada vez más atestadas de coches y contaminación. En los años 70, el 80% de los niños europeos de 7 y 8 años acudían solos al colegio. Veinte años después lo hacía el 9%, según el estudio sobre movilidad infantil de Hillman, Adams y Whitelegg. La Declaración de los Derechos del Niño, aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, dice: "El niño gozará de una protección especial y dispondrá de oportunidades y servicios, para que pueda desarrollarse física, mental, moral,



En algunos casos es necesario cerrar a la circulación una calle (Barcelona). En otros, algunos padres deben acompañar a los niños (San Sebastián).

MOVILLE

Isabel PRIETO

espiritual y socialmente en forma saludable y normal". ¿Hasta qué punto les estamos hurtando estos derechos cuando dejamos que las calles sean territorio casi exclusivo de los coches?

En los países de la OCDE, los accidentes de circulación causan el 41% de las muertes en menores de 14 años. En España, 84 menores murieron en 2008, de los cuales 24 eran peatones, según cifras de la DGT.



Hace una década se pusieron en marcha en España los primeros caminos escolares, que no son otra cosa que un itinerario de circulación preferente, seleccionado entre los recorridos más utilizados por los alumnos para ir desde su casa al colegio, en el que pueden transitar los niños, andando o en bicicleta, de una forma cómoda y segura. Primero, tutelados por padres o monitores que les acompañan cuando aún son pequeños y después, solos, con el apoyo de vecinos, comerciantes y policías

dispuestos a colaborar y prestarles ayuda en las complicaciones que les puedan surgir en el trayecto.

SE HACE CAMINO AL ANDAR.

Barcelona, Granollers, San Sebastián, Guadalajara, Segovia o Madrid son algunas de las ciudades que se han ido sumando a este tipo de experiencia que no sólo favorece la movilidad sostenible, disminuye la contaminación y reduce la accidentalidad entre los más jóvenes. También potencia la autonomía, la salud y el desarrollo de los niños.

Algunas localidades, como Gra-

Arturo Canalda Defensor del Menor de Madrid

Las ciudades se han vuelto inhóspitas

En los últimos años, nuestro frenético ritmo de vida ha venido marcando el diseño y la estructura de nuestras ciudades, que se han adaptado más a las exigencias de los coches que a las de las personas y se han vuelto inhóspitas para muchos de sus ciudadanos como niños, discapacitados y personas de la tercera edad.



En el caso de los niños, ya la Convención de los Derechos del Niño y nuestra Ley Orgánica de Protección Jurídica del Menor reconocen el derecho fundamental al juego y a vivir con salud y bienestar.

Por eso, estamos obligados a convertir las ciudades en espacios acogedores, que permitan a nuestros niños jugar y desarrollarse con la máxima seguridad posible. Debemos garantizar parques y jardines de fácil acceso, zonas de juegos, calles y plazas en los que compartir experiencias, trayectos seguros hacia las escuelas. Esto humanizará nuestras ciudades y hará que vuelvan a ser espacios de encuentro, seguros y sostenibles.



En los años 70, el 80% de los niños de 7 y 8 años iban solos al colegio.

Paul Alan PUTNAM

TODOS LOS CENTROS DOCENTES DE GRANOLLERS (BARCELONA) DISPONEN DE CAMINO ESCOLAR

nollers (Barcelona), de 60.000 habitantes, han conseguido que sus 21 centros educativos dispongan de un camino escolar. La regidora de Educación de Granollers, Pietat San Juan, considera que es una cuestión de compromiso social: "Uno de nuestros objetivos es facilitar la movilidad. Hace diez años iniciamos la campaña 'A la escuela voy andando' con mucho éxito y en los últimos cuatro años hemos conseguido que todos los centros públicos y concertados dispongan de un camino escolar que utilizan casi el 90% de los niños".

Cómo debe ser un camino escolar

Las aceras deben ser amplias, de al menos metro y medio y sin obstáculos. Los semáforos durarán lo suficiente para que les dé tiempo a pasar



Semáforo sin luz ámbar

El "PediBUS" es una parada donde los padres dejan a los niños pequeños y de ahí, con un adulto, van andando al cole

Los comerciantes ayudan a los que van solos al cole

La prohibición de aparcar evita las aglomeraciones de coches a la entrada y salida del cole

La señalización indicará la presencia de niños. La velocidad máxima será de 30 km/h

Parking para bicicletas

Policia para regular la entrada al colegio

Valla protectora

Señal PediBUS

Todos los niños del grupo llevan un distintivo (gorra)

Los pasos de cebra elevados reducen la velocidad

Bernabé Tierno
Psicólogo, pedagogo y escritor

"Los miedos hay que vencerlos"

"Yo a mi hija, con 6 años, le dije que tenía que ir sola al colegio, un centro de Ciudad Lineal, en Madrid, bien pegada a la pared y siguiendo a alguna mamá que fuera con sus niños, por si tenía algún problema. Tenía que hacer un recorrido de unos 300 metros y yo iba al principio detrás de ella sin que me viera para comprobar que no le pasaba nada". Los pequeños éxitos son muy importantes, los miedos hay que vencerlos, asegura Bernabé Tierno.



"No debemos contagiarles la inseguridad. Si advertirles de que puede haber problemas, pero dándoles siempre seguridad. No podemos transmitirles que todo son peligros, hay que potenciarles siempre lo mejor de sí mismos, que se sientan capaces porque entonces serán capaces".

En Barcelona, 37 centros participan en el proyecto "Camino Amigo", y este curso se incorporan otros 20. Según Flor Majado, del Instituto de Educación municipal, "el fin último es la recuperación del espacio público, dando más protagonismo a los niños y una nueva orientación a la relación de la es-

cuela con el barrio y a la movilidad".

En San Sebastián, casi la mitad de sus 53 centros de Educación Infantil y Primaria forman parte de los proyectos de camino escolar que promueve el ayuntamiento "como un instrumento más para educar en la movilidad y promover un cambio de mentalidad a largo plazo a través de los niños".

En Madrid, el ayuntamiento ha puesto en marcha un plan piloto en dos colegios, trabaja en otros 20 y pretende incorporar dos nuevos por distrito al año, hasta alcanzar los 600 centros educativos de la capital. El objetivo es, según Montserrat Rossell, jefa del Departamento de Calidad de los Servicios, "reducir los accidentes, mejorar la seguridad en los trayectos escolares y formar a los niños como peatones. Es un proyecto de recuperación de la ciudad que se dirige a los niños, pero que beneficia a toda la población". Según el jefe de esta unidad, José Antonio Peñas, "el concepto



Identificación de un camino escolar en Madrid.

Ayuntamiento de Madrid

Sus límites

- El campo visual de los niños es más estrecho (70 grados en vez de 180).
- Su baja estatura les dificulta ver y ser vistos.
- Tardan 3 ó 4 segundos en percibir un objeto en movimiento.
- Confunden altura con alejamiento.
- No determinan con precisión el origen de los sonidos.
- Se distraen con facilidad y son imprevisibles.

(Fuente: Movable).

de ruta segura se refiere al tráfico, la delincuencia, la limpieza de las calles... Es una visión integral".

EL DIAGNÓSTICO. En primer lugar, se realiza una encuesta de hábitos de movilidad en la que se identifican los principales conflictos en los itinerarios que utilizan los niños para ir al colegio en un radio aproximado de 500 metros.

También se pide la colaboración de profesores y padres, que, a veces, son el motor de algunos proyectos, como es el caso de los 15 centros escolares de Pueblo Nuevo y la Villa Olímpica (Barcelona), donde las Asociaciones de Padres han tenido un papel muy activo.

PARA CONSEGUIR RUTAS MÁS SEGURAS, SE AMPLIAN ACERAS, SE LIMITA EL APARCAMIENTO, LA VELOCIDAD...

Lorena Corfas, es miembro del AMPA del colegio Arenal de Levant: "Llevamos trabajando desde 2006 y este mes de octubre, el camino escolar se pone en marcha en los tres primeros centros. Hemos hecho jornadas de sensibilización entre padres y comerciantes y, en general, el proyecto ha tenido una buena acogida". Como madre, Lorena asegura que "miedos los tenemos todos, pero hay que sobreponerse y dejar que los niños sean autónomos. En las ciudades les tenemos muy protegidos".

Según Isabel Maestre, consejera de la empresa Duna, que ha elaborado numerosos proyectos en Cataluña o Andorra, "lo ideal es que los padres recorran el camino con sus hijos desde que son pequeños. A los 8 ó 9 años, pueden utilizar los Pedibús, que son paradas señalizadas donde los niños acuden para ir juntos con algún adulto, y a partir de 5º ó 6º de Primaria, ya pueden ir solos".

LAS OBRAS. La consultora Movable, especializada en proyectos de movilidad sostenible, ha realizado el proyecto técnico de las escuelas de Pueblo Nuevo. Según su director, Lucas Galak, para conseguir un camino seguro "suele ser necesario cambiar los tiempos semafóricos, ampliar las aceras, mejorar la visibilidad y la limpieza, eliminar obstáculos, restringir el aparcamiento y moderar el tránsito con zonas limitadas a 30 km/h o pasos de peatones elevados".

Los ayuntamientos se hacen cargo de las obras para acondicionar el itinerario, pero no es solo una



Los caminos escolares mejoran la movilidad de la ciudad y la autonomía de los niños.

MOVILLE

María Sintés

Coordinadora del Centro Nacional de Educación Ambiental

Algo se mueve

Ante el proceso de invasión de las calles de todos por los coches de unos pocos, la mayoría ciudadana no se alarma ni reacciona. Aceptamos la situación sin rechistar, contentándonos con retirar a los niños del espacio, antes público, que se ha vuelto hostil. Por fortuna, algo se mueve. En los últimos años florecen, en ciudades y pueblos, iniciativas que tienen como protagonistas no a técnicos, urbanistas o

concejales de tráfico, sino a niños y niñas, educadores y familias. En mi opinión, los niños son cómplices de lujo en el esfuerzo de cambiar visiones, valores y prácticas en relación con la movilidad. Nos ayudan a mirar con ojos nuevos -y críticos- lo que la cos-



tumbre o la resignación convierte en aceptable; a sacudir los cimientos -ideológicos, políticos y técnicos- que permiten construir estas urbes inseguras, antipáticas y vacías de infancia; a vislumbrar otros futuros donde los niños, de nuevo, juegan en la calle.

cuestión de infraestructuras. Los caminos escolares son también una apuesta social y educativa en la que participan profesores, padres, vecinos de la zona, comerciantes y policía.

LA AYUDA VECINAL. En Leioa, localidad vizcaína de 30.000 habitantes, los comercios colaboran con la campaña "Camino escolar seguro" luciendo un distintivo que les identifica como locales amigos, donde los niños pueden resguardarse de la lluvia o pedir ayuda en caso de necesidad.

En el instituto de la mancomunidad de La Vall de Segó (Valencia), los profesores han conseguido que se mejoren los accesos para el 70% de sus alumnos que acuden andando al centro, que el 10% acuda en bici y que el 20%, que va en ciclomotor, se ponga siempre el casco. Francisco Pinilla es uno de los profesores: "Hemos conseguido involucrar a los alumnos, a los padres y a los ayuntamientos de la zona".



Logotipos empleados para identificar el camino escolar o la parada del Pedibús.





J. BEWLEY/SUSTRANS

En el Reino Unido los escolares practican con la bicicleta en el patio del colegio.

En Segovia, hace una década se puso en marcha el programa medioambiental "De mi escuela para mi ciudad", con caminos escolares en doce centros educativos. La promotora, María Sintés, coordinadora del Centro Nacional de Educación Ambiental (CENEAM), considera que, además de un paulatino cambio de mentalidad, el impulso de la Administración es crucial: "Este es un camino de largo recorrido. La mentalidad urbana y motorizada y la idea de que las ca-

EN JAPÓN, SOLO SE PUEDE IR AL COLEGIO EN COCHE PARTICULAR SI EL NIÑO ESTÁ ENFERMO

lles son inseguras está muy extendida. Lo curioso es que son los coches las que las hacen inseguras".

Además de caminar, la bicicleta es la otra alternativa saludable. La asociación nacional ConBici trabaja en un centenar de centros escolares de 35 provincias. Según su presidente, Antonio Peña, "los principales problemas son las reticencias de los ayuntamientos para adecuar las infraestructuras y la mentalidad de la gente. Se sigue cogiendo el coche para todo". Jesús Navalón, promotor del programa "Con Bici al Cole" en Madrid, reconoce que "si los padres y los profesores utilizaran la bici, los niños se animarían más. Aún somos bichos raros". Y más en ciudades como Madrid -asegura-, donde sólo el 0,1% de los viajes se hacen en bicicleta. En Barcelona o Sevilla están entre el 2 y el 4%.



EN EL MUNDO.

Los caminos escolares aparecieron a principios de los años 70 en Dinamarca para reducir los accidentes en las inmediaciones de los colegios. Reino Unido es hoy uno de los países de referencia. Un 20% de su población escolar, en torno a 1,6 millones, utiliza estas rutas. Sustrans, ONG de movilidad sostenible financiada públicamente, ha conseguido duplicar el número de niños (del 4 al 8%) que van al colegio en bici en 600 escuelas.

En países como Japón, no pueden ir en coche particular al colegio salvo que estén enfermos. En Dinamarca, a partir de los 10 años sólo utilizan el transporte escolar gratuito si viven a más de 6 kilómetros.

Según Sustrans, una tercera parte de los niños sufre sobrepeso y el 40% no hace suficiente ejercicio. El 18% del tráfico urbano durante el curso es por viajes al colegio.

Sin embargo, solo se tarda 4 minutos en recorrer 1 kilómetro en bicicleta y 13, en hacerlo caminando. ¡Pies para qué os quiero! ♦

Consejos

PARA PADRES

- Enséñeles desde pequeños cómo deben de comportarse en la vía, como peatones y como viajeros.
- Su ejemplo es la conducta a seguir. Si usted no respeta un semáforo, ellos tampoco lo harán.
- Razonar les ayuda a aprender. Responda a sus preguntas y explíqueles por qué hay que hacer las cosas.
- Déjeles que realicen tareas y tomen decisiones de acuerdo a sus posibilidades. La sobreprotección no les ayuda.
- La movilidad es un ámbito para fomentar su autonomía y responsabilidad.
- Si lleva a su hijo en coche al colegio sin necesidad, le priva de hacer ejercicio físico, de aprender a moverse en su entorno y de la compañía de sus compañeros.

PARA NIÑOS

- Hay que mirar a ambos lados antes de cruzar y utilizar los pasos de peatones.
- Caminar por el interior de la acera, lejos del bordillo.
- Tener cuidado con los coches que entran y salen de los garajes.
- No cruzar en zig-zag, ni en diagonal, ni por el centro de cruces o plazas.
- Si se camina por carretera, hay que ir por la izquierda.
- En bici hay que ponerse el casco, respetar las señales y utilizar prendas reflectantes si hay poca luz.

M^a Cruz García Egido, Pedagoga de la Dirección General de Tráfico.



Radar de tramo en la A-3, en las proximidades de Madrid, aunque en la actualidad no se utiliza como dispositivo sancionador.

HABRÁ 2.000 PUNTOS DE CONTROL DE VELOCIDAD EN 2012

Llegan los radares de tramo

En otoño comenzarán a instalarse en los túneles más peligrosos los primeros radares de tramo, capaces de leer la matrícula al principio y final de un trayecto y registrar su velocidad media. Formarán parte, junto a los radares fijos o los "foto rojo", de los 2.000 puntos de control de velocidad que dispondrá la DGT para 2012. Los que pretendan correr lo van a tener complicado.



J. Ignacio RODRÍGUEZ

Fotos: Paul Alan PUTNAM

Infografía: DLirios

A partir de otoño ya no se podrá argumentar haber tenido un despiste cuando recibamos la notificación de una multa por superar la velocidad autorizada y nos indiquen que la infracción ha sido registrada por un radar de tramo. Primero, porque estará anunciado el control de velocidad, aunque no sabremos si es un radar convencional fijo o uno de tramo. Y segundo, porque nos estarán denunciado por haber mantenido durante un largo trecho una velocidad media superior a la permitida, lo que indica que en algunos momentos habremos superado con creces esa media. Los radares de tramo son capaces de reconocer los

Control de velocidad de tramo

1 Se basa en un sistema de reconocimiento de caracteres. El primer equipo (panel A) cuenta con una cámara por cada carril que graba la matrícula y la hora exacta a la que pasan todos los vehículos

Otras funciones

- Información de tiempos de recorrido.
- Velocidad media del conjunto de vehículos.
- Intensidad y características de la circulación.
- Control de vehículos de mercancías peligrosas.
- Estadísticas y alarmas de tráfico.

Panel B

2 Otro sistema gemelo, instalado al final del tramo, vuelve a reconocer las matrículas que pasaron por el primer punto.

La cámara, con iluminación por láser-leds (no visible para el ojo humano), toma imágenes continuas.

Los relojes de los equipos se sincronizan cada segundo mediante satélites GPS.

La distancia del tramo oscila de 3 a 5 km, aunque puede ser mayor

3 El sistema calcula el tiempo del automóvil en recorrer el tramo y averigua la velocidad media.

4 Si se ha rebasado el límite de velocidad, se envían los datos al centro de tramitación de denuncias de León.

Estarán indicados con la misma señalización de los radares fijos

Túnel. Los primeros radares de tramo se instalarán en los túneles más peligrosos.

caracteres de la matrícula de un vehículo en dos puntos diferentes de un mismo tramo de carretera, registrar con precisión la hora de paso, y obtener la velocidad media.

El primero de ellos se instalará este otoño en uno de los túneles de Guadarrama (Madrid). Según Federico Fernández, subdirector general de Gestión del Tráfico y Movilidad de la Dirección General de Tráfico (DGT), las primeras unidades "se irán instalando precisamente en los túneles más problemáticos, siguiendo el criterio europeo de evaluación de túneles (EuroTAP) que analiza periódicamente la seguridad de este tipo de infraestructuras". El Real Automóvil Club de España (RACE) colaborará en la selección.

Lectores de matrículas

Las tradicionales espiras o sensores bajo el asfalto, con los que la DGT conoce la intensidad, velocidad y las características del tráfico, están dando paso a otro tipo de tecnología: los lectores de matrícula. Además de los anteriores datos, se puede conocer de forma individualizada las matrices de origen y destino de cada vehículo. Desde el punto de vista del control fronterizo, se podrá conocer los vehículos extranjeros que entran en España, el tiempo de permanencia, los destinos, etc., lo que abre un gran potencial para el análisis y la capacidad de regulación de los flujos de circulación. Otra aplicación que, por ejemplo ya viene experimentando la Dirección de Tráfico del País Vasco, es el control de la circulación de vehículos que transportan mercancías peligrosas.

LOS RADARES DE TRAMO ESTARÁN SEÑALIZADOS, LOS PRIMEROS SE INSTALARÁN EN TÚNELES Y CUBRIRÁN TRAMOS DE TRES A CINCO KILÓMETROS

UNA CÁMARA POR CARRIL. Los controladores de velocidad de tramo disponen de una cámara para cada carril. Estarán instaladas en los pórticos (también en columnas), tanto al inicio como al final del tramo elegido, que tendrá una longitud de 3 a 5 kilómetros, aunque se podrían controlar trayectos más largos, siempre que no haya salidas o incorporaciones intermedias. Esta-

rán conectados a un servidor que almacenará todas las imágenes del vehículo y datos como la matrícula, la hora, el minuto, el segundo, incluso la milésima de segundo. Ambos relojes estarán sincronizados vía satélite, lo que les confiere un gran precisión.

Teniendo en cuenta la longitud del tramo y el tiempo empleado por el vehículo en recorrerlo, el sistema calcula la velocidad media y si ésta es superior al límite establecido en ese recorrido, las imágenes son enviadas a través de fibra óptica al centro de gestión correspondiente, donde se realiza una supervisión antes de remitir las pruebas de la infracción al centro de tramitación de denuncias de León, donde se reciben todos los excesos de velocidad captados por los radares fijos.

La actual normativa exige que en el boletín de denuncia figure el "lugar" donde se ha cometido la infracción y para Federico Fernández, no cabe duda de que ese punto es, precisamente, el lugar donde se encuentra ubicado el segundo dispositivo del radar de tramo, que es donde culmina la medición de la velocidad media. Sin embargo, para que no quede en el aire el menor resquicio legal, se añadirá en la reforma de la Ley de Seguridad Vial, actualmente en el Senado, el concepto "lugar o tramo". Asimismo, en el nuevo cua-



El primer radar de tramo se instalará en los túneles de Guadarrama, en la AP-6.

¡Cuidado con el rojo!

Los actuales CVT (una nueva versión del antiguo control de velocidad de travesías), conocidos como "foto rojo", consisten en un semáforo que se pone en fase roja cuando un vehículo circula a mayor velocidad de la autorizada. Y si, además, el conductor se salta el semáforo, la infracción queda registrada en una fotografía que automáticamente realiza el sistema. En este caso, la infracción no va a consistir en un exceso de velocidad, aunque éste sea el origen, sino en "saltarse el semáforo en rojo", que, además de la cuantía económica, supone el descuento de 4 puntos.

dro de infracciones se recogerá el párrafo "circular en un tramo a una velocidad media superior a los límites establecidos".

2.000 RADARES PARA 2012. En la actualidad, la DGT dispone de 535 puntos de control fijos, en los que a finales de año se irán rotando 335 radares. El objetivo es instalar 1.500 puntos nuevos antes de que finalice esta legislatura, aunque muchos -aún no se ha decidido la cantidad- serán controladores de tramo, además de los denominados "foto rojo" (ver recuadro). Por tanto, las previsiones son que, para 2012, habrá 2.000 puntos o tramos de control de velocidad, sin contar con los 286 radares móviles instalados en vehículos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. ♦

Máxima eficacia

En los controles de velocidad mediante radares de tramo, el campo de visión de todos los carriles estará cubierto por sus respectivas cámaras, tanto al principio como al final del recorrido. De nada servirá cambiarse de carril, ya que todas las cámaras estarán interconectadas. Funcionarán de noche y de día, dispondrán de iluminación por láser-led (invisible al ojo humano), no podrán ser neutralizados por los sistemas antirradar y contarán con mecanismos de vigilancia anti-vandalismo. Además, cubrirán mayor espacio que los convencionales: entre tres y cinco kilómetros, aunque puede abarcar un campo mayor.



El pasado verano fallecieron en las carreteras 377 personas, 70 menos que el año anterior. Estas cifras son similares a las de hace cuarenta y seis años, en 1963. Es muy significativa también la rebaja de accidentes entre los jóvenes.



En verano fallecieron 377 personas. Para encontrar cifras similares hay que remontarse 46 años atrás.

La mortalidad, como en 1963

J. S. H.
Foto: Paul Alan PUTNAM

El balance de la accidentalidad del verano pasado confirma una tendencia a la baja: 70 fallecidos menos que el mismo período del año anterior. Y un dato significativo: por primera vez desde hace 46 años estamos por debajo de los 400 muertos. Una época, año 1963, en la que las cifras del tráfico en España nada tienen que ver con las actuales: entonces teníamos un parque de un 1.700.000 coches y ahora más de treinta millones; entonces, el número de conductores era cuatro millones y ahora más de veinticinco millones.

"Hemos ahorrado mucho dolor, 461 muertos menos que en 2003. Debemos seguir en esta línea, pero siguen siendo muchos muertos", dijo en la presentación de este ba-

lance veraniego el ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, quien recalcó que nada menos que el 72% de los fallecidos se han producido en carreteras secundarias, que el 24% no llevaba el cinturón puesto y que la velocidad fue la causa de uno de cada tres siniestros. Un aspecto que destacó también el ministro del Interior es que el mayor descenso en los accidentes corresponde a los jóvenes: 70% de reducción en los que tie-

1 DE CADA 4 FALLECIDOS EN VACACIONES NO LLEVABA PUESTO EL CINTURÓN DE SEGURIDAD; 1 DE CADA 3, EXCESO DE VELOCIDAD

nen entre 15 y 24 años y de un 58% en los de 25 a 34 años. Además, otra buena noticia: los motoristas también utilizan cada vez más el casco. En el lado contrario está la accidentalidad de las furgonetas, único colectivo cuya accidentalidad aumentó este pasado verano.

También subrayó la importancia de una conducción eficiente: "Si conduces bien, tienes más posibilidades de no matarte; además, gastas menos. Verde y con asas", dijo Rubalcaba, quien agradeció la labor de los conductores en general por las buenas cifras veraniegas, y también la de la Guardia Civil, asociaciones de víctimas y automovilistas, y de los medios de comunicación. El ministro del Interior anunció que, en la nueva 'temporada', se insistirá en el cinturón, el alcohol y la velocidad. ♦

Las cifras del verano

Más coches, más conductores, menos muertos

La evolución de la mortalidad en las carreteras en los meses de verano (julio-agosto) desde 1960 hasta ahora es muy significativa.



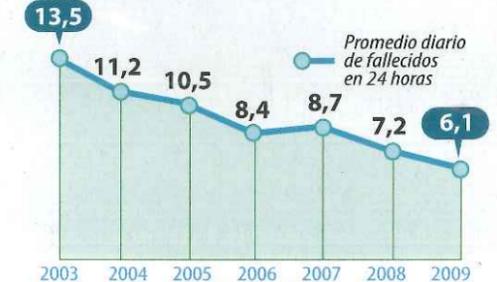
Los últimos diez veranos

Los muertos este verano bajan de los 400. No pasaba desde hace 46 años.



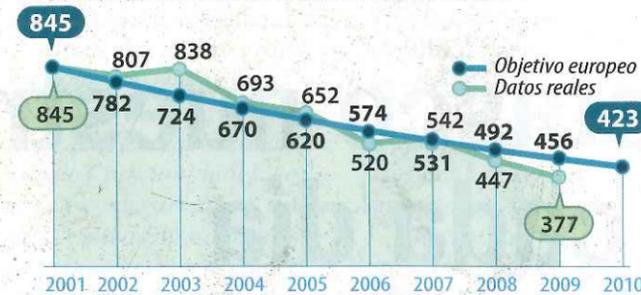
Fallecidos/día (24 horas)

El promedio diario de fallecidos en carretera (24 horas) es menos de la mitad que en 2003.



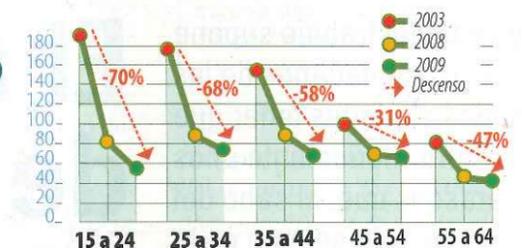
Aprobados en Europa

¿La accidentalidad veraniega cumple los objetivos marcados para 2010 por la Unión Europea? Salvo el "descuido" de 2003, sí.



Los jóvenes sacan nota

La mortalidad en todos los grupos de edad ha descendido en los últimos años, pero es especialmente significativa la reducción entre los jóvenes.



Otro verano sin crisis

Las colisiones frontales y salidas de la vía han bajado un 25% y un 25,8%, pero continúan siendo los accidentes más frecuentes.

Este verano hubo 1.000 muertos menos que en 1989: 1.378 muertos hace 20 años, 377 este último.

El 70,3% ha bajado la mortalidad entre los jóvenes de 15 a 24 años entre 2003 y 2009. El 58% en el mismo período en los jóvenes de 25 a 34 años.

Conducir bien, un salvavidas

Los fallecidos sin casco en motocicletas en 2007 eran el 10,8% y sólo el 3,3% en 2009; en los ciclomotores, se ha pasado del 41,5% al 16,7%.

Uno de cada cuatro fallecidos en turismo o furgoneta no llevaba cinturón de seguridad.

El exceso de velocidad está detrás de 1 de cada 3 accidentes.

EL AÑO VA BIEN... No hay que lanzar las campanas al vuelo, pero en los 8 primeros meses de este año han fallecido en accidentes de carretera 1.315 personas, 181 menos que en el mismo período de 2008 (1.496).



Por la red de acceso a Madrid y Barcelona circulan cada día 1.100.000 y 700.000 coches, respectivamente. El atasco es su consecuencia.

EN EL CAMINO DE CASA AL TRABAJO, LOS MADRILEÑOS PIERDEN 800 MILLONES DE EUROS AL AÑO Y LOS BARCELONESES UNOS 400 MILLONES

Ir y venir del trabajo supone a los ciudadanos de las grandes ciudades tener que sufrir diariamente unos atascos que, al cabo del año, se traducen en la pérdida del equivalente a siete jornadas laborales y un coste económico que, en Madrid, llega a los 800 millones de euros y en Barcelona, a unos 400 millones, según unos estudios realizados por la Fundación RACC.

El atasco nuestro de cada día

Mercedes LÓPEZ
Mapas: Dlirios

El equivalente a siete jornadas laborales es lo que pierden los conductores en las congestiones que se registran en los accesos a ciudades como Madrid o Barcelona. Y es que, según unos estudios realizados por la Fundación RACC, en la red de carreteras que

dan acceso a estas grandes urbes, un ciudadano 'pasa' al año atascado en su coche una media de 57 horas en Madrid y 49 en Barcelona.

Un problema, el de la congestión, que, en palabras de Miquel Nadal, director de la Fundación RACC, "se ha convertido en cotidiano en las sociedades modernas" y no se circunscribe exclusivamente a estas dos ciudades. Solo hay que preguntar a los también 'sufridores' vecinos de Sevilla, Málaga, Valladolid,

A Coruña... La razón la explica Alberto Serrano, director del Centro de Gestión del Tráfico (CGT) del Sureste de la Dirección General de Tráfico: "Alrededor de las grandes ciudades se han construido zonas residenciales, comerciales y polígonos industriales. Además, las localidades situadas en las proximidades de la ciudad se van convirtiendo en zonas residenciales para personas cuyos centros de trabajo está en la ciudad".

En el mismo sentido se manifiesta el director del CGT de Valencia, Ricardo García, al indicar que "este modelo territorial conlleva un elevado tráfico, con gran número de desplazamientos de entrada y salida al centro de la ciudad concentrados en cortos periodos de tiempo (horas punta), no

solo durante la semana laboral, sino también coincidiendo con el retorno del fin de semana o de las vacaciones (periodos punta)". Estos atascos se agudizan especialmente en las primeras horas del día (entre las 8 y 9 horas) y de la tarde (de las 18 a 19/20 horas), cuando los ciudadanos se trasladan a su trabajo y cuando regresan a sus hogares.

Aunque hay ciudades con atascos más madrugadores, como Málaga -según los datos del CGT del Sureste-, donde la A-7, en dos tramos, uno en la ronda oeste y otro en la este,

ambos en sentido Cádiz, ya registra circulación crítica (velocidad media inferior a 48 km/h) a las 7 de la mañana.

MUCHOS MILLONES. Pero, además del "es-

EN MADRID, CASI UN MILLÓN DE PERSONAS QUEDAN ATRAPADAS POR EL ATASCO TODOS LOS DÍAS



ROSA REBOLLO
Viladecans-
Barcelona

"Hay otras rutas, pero más largas"

Distancia: Unos 10 kilómetros.
Tiempo: Sin congestión, 20 minutos.
Con congestión, hasta 60 minutos.

"Tengo que tomar la C-32 en la zona de Sant Boi del Llobregat. A pesar de tener implantado el sistema de límite variable de velocidad, la congestión en las horas punta es muy importante. Puedo utilizar otras rutas alternativas, pero el recorrido es mayor y al final tardo el mismo tiempo. Lo único, que no tengo la sensación de estar parada".



JULIA CASTELLANO
Torremolinos-
Málaga

"Dependo del coche"

Distancia: 14 kilómetros.
Tiempo: Sin congestión, 20 minutos.
Con congestión, 40/60 minutos.

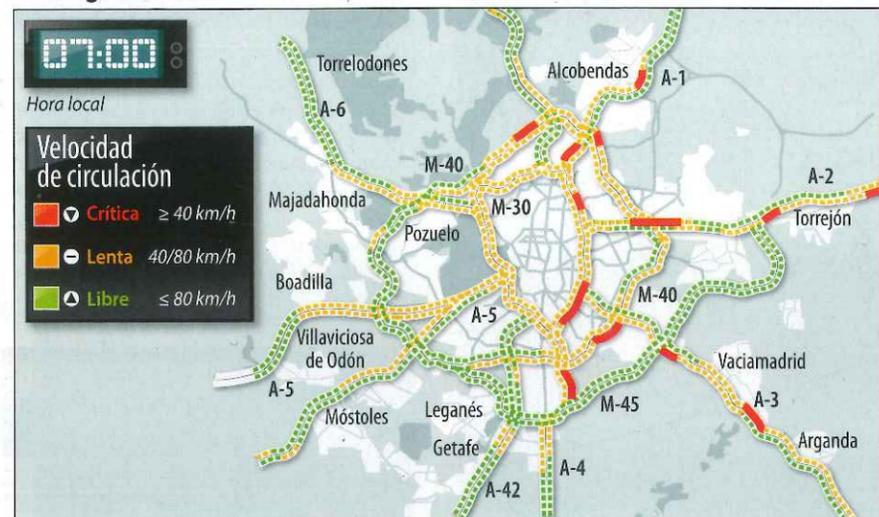
"Vengo en coche con una compañera y la situación nos crea una gran tensión. Pero dependo del coche, porque como mi centro de trabajo está en un polígono industrial, además de coger el tren, tendría que tomar un autobús y el trayecto duraría una hora y media, siempre y cuando los enlaces se me dieran bien".

trés que producen las congestiones y del aumento en los tiempos de viaje, hay que añadir el coste económico en millones de euros que suponen", subraya Ricardo García. Los estudios realizados por la Fundación RACC estiman que, en el área de Madrid, los atascos cuestan 3,4 millones de euros al día (839 millones por año), un 0,6% del PIB de la Comunidad de Madrid. Para Barcelona, los cálculos indican un coste cercano a 400 millones de euros anuales, un 0,3% del PIB de su comunidad autónoma. A todo esto se debería añadir los daños medioambientales (emisiones de

Madrid: peor por las mañanas

Los afectados se sitúan en un radio aproximado de 30 kilómetros desde el centro, incluyendo los municipios de Algete, Alcalá de Henares, Ciempozuelos, Navalcarnero, Collado Villalba y Colmenar Viejo. La congestión se concentra en seis vías: A-1, A-2, A-4, A-5, A-42 y M-40, coincidiendo con los corredores más poblados (sur y este) o con una importante actividad terciaria (corredor A-1). Tampoco hay que olvidar la M-501 y M-511, y la M-30, en el interior.

La congestión se inicia alrededor de las siete de la mañana.



(Fuente: RACC).



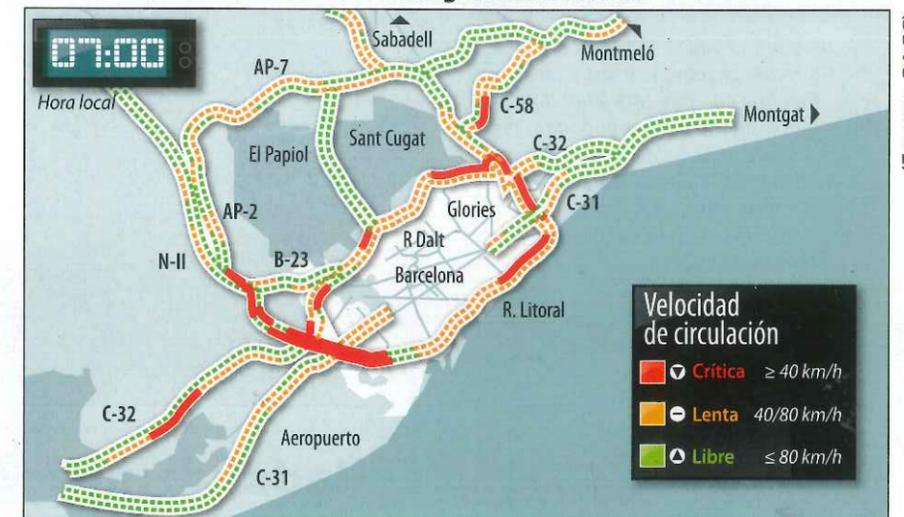
Primeras y últimas horas del día, las más críticas

Paul Alan PUTNAM

Barcelona: atasco mañana y tarde

En Barcelona, los atascos se concentran en seis horas y en dos franjas horarias: la matinal, de las siete a las diez de la mañana; y la vespertina, de las cinco a las ocho de la tarde. Cinco son las vías en las que los conductores padecen las congestiones más fuertes: el corredor del Baix Llobregat (B-23 en su entrada sur por la Diagonal), la Ronda litoral, la C-58, AP-7 y C-32 en su tramo sur. En las horas más críticas, la velocidad media disminuye de 90 km/h a 25 km/h.

Siete de la mañana, ni los más madrugadores se libran.



(Fuente: RACC).

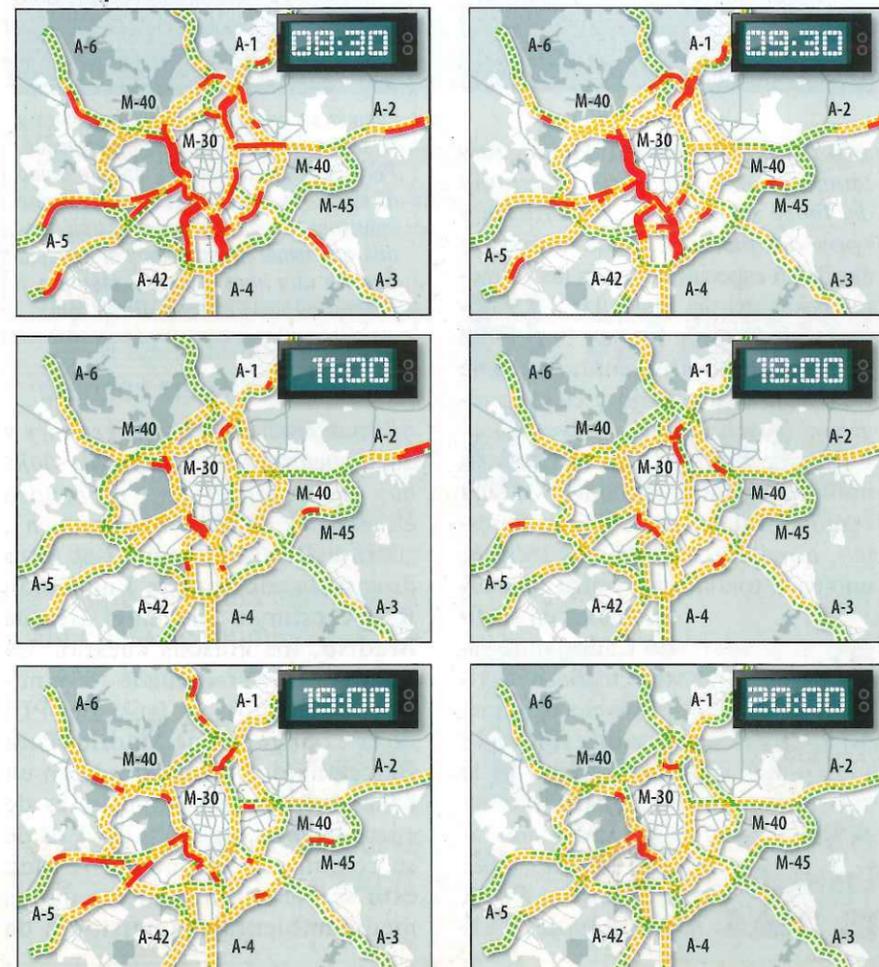
CO₂ y partículas nocivas) que se producen.

MUCHOS COCHES. Estas vías de acceso a las ciudades soportan unas IMD (número de vehículos que circulan por ellas cada día) altísimas. Así, en Madrid, según los datos del RACC, se estima que en un día tipo circulan 1.100.000 vehículos y unos 700.000 en Barcelona, incluyendo coches privados y autobuses de transporte público. Los datos aportados por los Centros de Gestión del Tráfico dependientes de la DGT recogieron IMD muy elevadas en 2008. En A Coruña, 255.805 vehículos/día; en Málaga, 228.810; y en Zaragoza llegan casi a los 122.000. Ejemplos más concretos: en Valencia, solo en la A-3 –su vía más con-

gestionada– se registran IMD de más de 40.000 coches al día por sentido de circulación; o en Valladolid, donde, por el tramo de la A-62 que da acceso a la capital, pasan cada día entre 15.000 y 20.000 vehículos.

MUCHAS PERSONAS. Estas cifras conllevan que en Madrid, según el RACC, cerca del 50% de los usuarios quedan atrapados por el atasco todos los días. Es decir, casi un millón de personas, de las cuales un 32% lo padecen en transporte público. Y es que la alternativa del transporte público de superficie, que sufre la misma congestión, es “peor aún, pues los tiempos de trayecto son –subrayan desde la Fundación RACC– hasta un 60% más elevados que en coche” debido a las paradas

La hora punta son las 8,30 horas. Por la tarde el atasco no es tan acusado.



ROSARIO PIN
Cambria-A Coruña

“Me he tenido que acoger al Plan Concilia”

Distancia: Alrededor de 17 kilómetros.
Tiempo: Sin congestión, 15 minutos.
Con congestión, 30 minutos.

“A mi hijo, el autobús del cole le recoge a las 8,30 horas. Entonces el atasco es monumental. Hemos tenido que comprar dos coches –yo me he podido acoger al Plan de conciliación familiar, pero mi marido no– y, además, tengo que alquilar una plaza de garaje –60 €/mes–, porque cuando llego es imposible aparcar en la calle”.

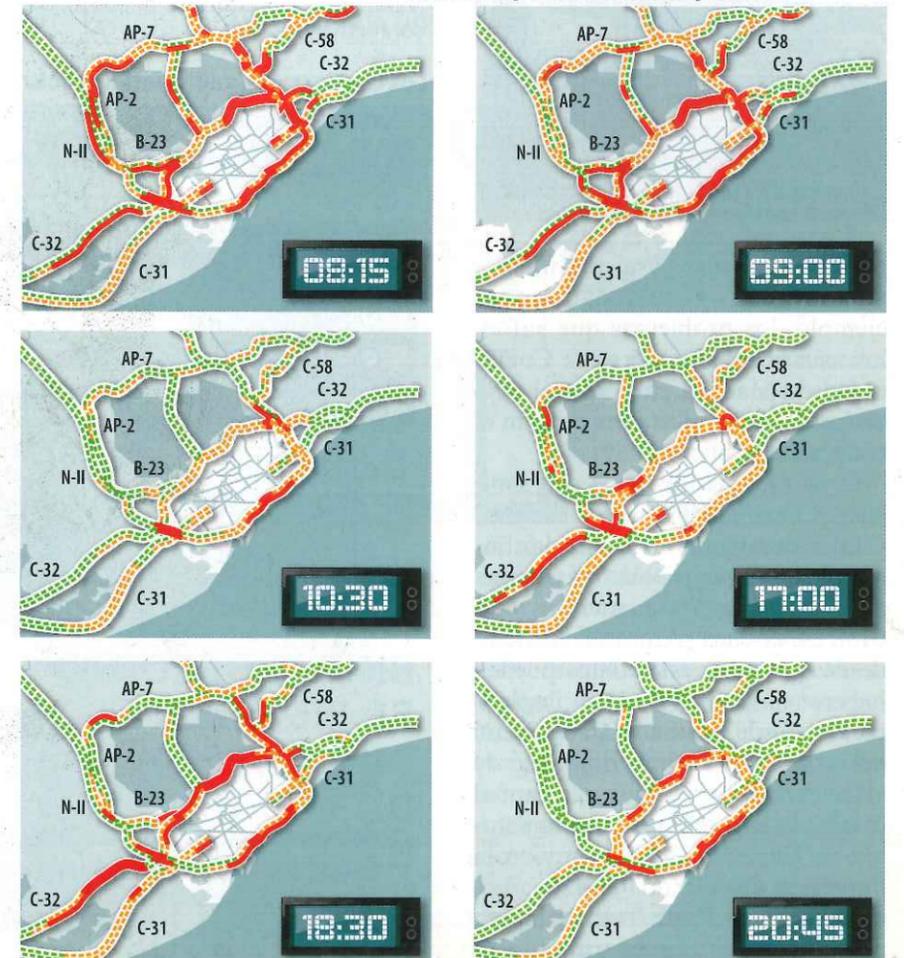
ANTONIO SANSEGUNDO
Laguna de Duero-Valladolid

“Hay un semáforo que me desespera”

Distancia: Poco más de 6 kilómetros.
Tiempo: Sin congestión, 12 minutos.
Con congestión, puede llegar a 35 minutos.

“Una rotonda, que puedo tardar unos 8 minutos en atravesar, y un enlace con un semáforo, se cruzan en mi camino. Me desespero cuando veo cómo el semáforo cambia del verde al rojo en por lo menos cinco ocasiones – y es lo normal– hasta que puedo pasar yo. Con el buen tiempo, cojo la moto y ‘sufro’ menos el atasco”.

Entre las 8 y las 9 de la mañana la situación puede ser desesperante.





ANGEL CORRAL

San Juan de Aznalfarache-Sevilla

"Me he comprado una bici"

Distancia: 4 kilómetros.
Tiempo: Sin congestión, 8 minutos.
Con congestión, 45/60 minutos.

"Lo peor era la vuelta. A veces me quedaba a comer esperando a que pasase lo peor. En abril, se abrió una línea de metro junto a mi casa. Dejé el coche, me compré una bici plegable y combino ambos transportes. No es un esfuerzo, porque Sevilla es muy llana. No me resulta más económico, pero la tranquilidad que he ganado no tiene precio".



El 70% de los atascados utiliza el coche.

para subir y bajar pasajeros, itinerarios largos... Y destacan, como ejemplo, los problemas que sufren los usuarios de la A-5 en la Comunidad de Madrid, en la que el 50% de los usuarios afectados utilizan el transporte público.

En Barcelona los datos son similares. Cerca del 40% de los usuarios totales desayunan o meriendan inmersos en la congestión: más de medio millón (un 29% en autobús y un 71% en coche). Aunque, indican desde el RACC, estos datos pueden haberse modificado tras la implantación, desde el pasado 15 de enero, del sistema de control dinámico de velocidad en los accesos a la capital catalana —concretamente en la autovía de Castelldefels (C-31) y en la autopista del Garraf (C-32)—. Así, el Servei Català de Trànsit indica que, durante el primer trimestre de

Sevilla: muy madrugadores

Las vías que padecen las mayores congestiones son la SE-30, A-8076, A-474, A-49, A-8058 y A-8057 hasta San Juan de Aznalfarache.

A las siete de la mañana ya se circula, en ciertos tramos, a menos de 40 km/h.

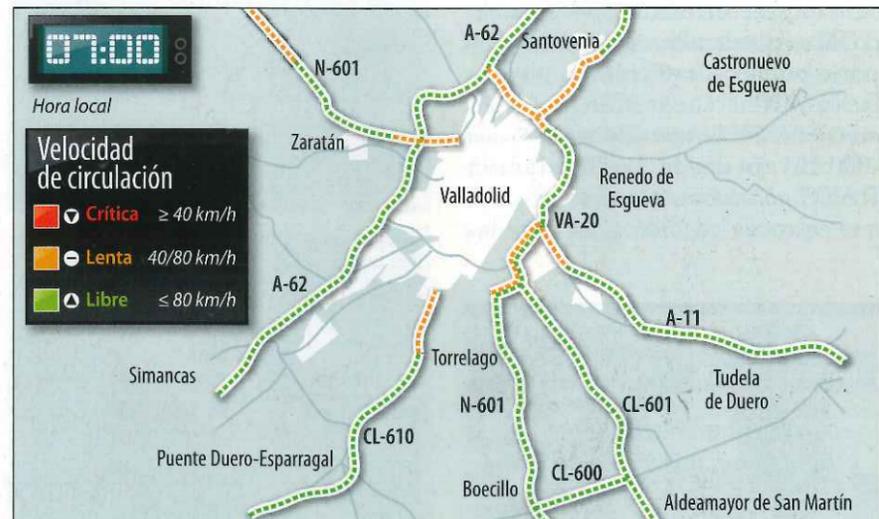


(Fuente: CGT Sevilla).

Valladolid: no llega a la congestión

En ninguna vía de acceso a Valladolid se llega a registrar circulación crítica (velocidades inferiores a 40 km/h). La A-62, N-601 y VA-20 son las vías más conflictivas.

Los conductores vallisoletanos sólo sufren circulación lenta.



(Fuente: CGT Valladolid).

EN BARCELONA, EL SISTEMA DE CONTROL DE VELOCIDAD HA REDUCIDO UN 27% LOS ATASCOS

implantación (enero-abril 2009), los atascos en esas zonas disminuyeron en longitud (una media del 27%) y duración (24%). Y añaden que a pesar de que la IMD aumentó en más de 1.200 vehículos/día "antes un coche, en todo el tramo de la velocidad variable, no se paraba en el 70% del recorrido, ahora no se para en el 85% del trayecto". ♦



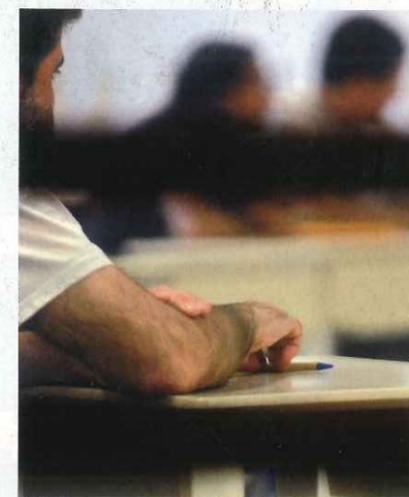
Vista del patio de la cárcel de Soto del Real (Madrid).

60.000 PRESOS, 691 POR DELITOS EXCLUSIVOS DE TRÁFICO, RECIBIRÁN CLASES DE FORMACIÓN

La población reclusa, entre la que hay 691 conductores por delitos de tráfico —alcohol, velocidad, conducir sin permiso, conducción temeraria...—, podrá beneficiarse de la campaña de educación vial de Instituciones Penitenciarias, con tres objetivos: facilitar el acceso al permiso de conducir, actualizar conocimientos y mostrar las consecuencias de una conducción peligrosa.

La educación vial entra en la cárcel

J. Ignacio RODRÍGUEZ
Infografía: DLirios



M.A. SANTOS/El Norte de Castilla

Las puertas de las cárceles se abrirán de par en par para dar paso a un proyecto educativo. Se trata de una campaña de universalización de la educación vial en los centros penitenciarios durante los próximos tres años, promovida por la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias que, entre otros aspectos, facilitará el acceso al permiso de conducir, permitirá actualizar los conocimientos viales a los internos y, además, servirá para concienciarles de las consecuencias de realizar una conducción peligrosa. Para ello cuenta con la colaboración de la Dirección General de Tráfico (DGT), la Fiscalía de Seguridad Vial, autoescuelas, asociaciones de



La víctima de un accidente, en silla de ruedas, explica su experiencia en la cárcel de Pereiro.

víctimas y otras entidades con las que se ultiman acuerdos.

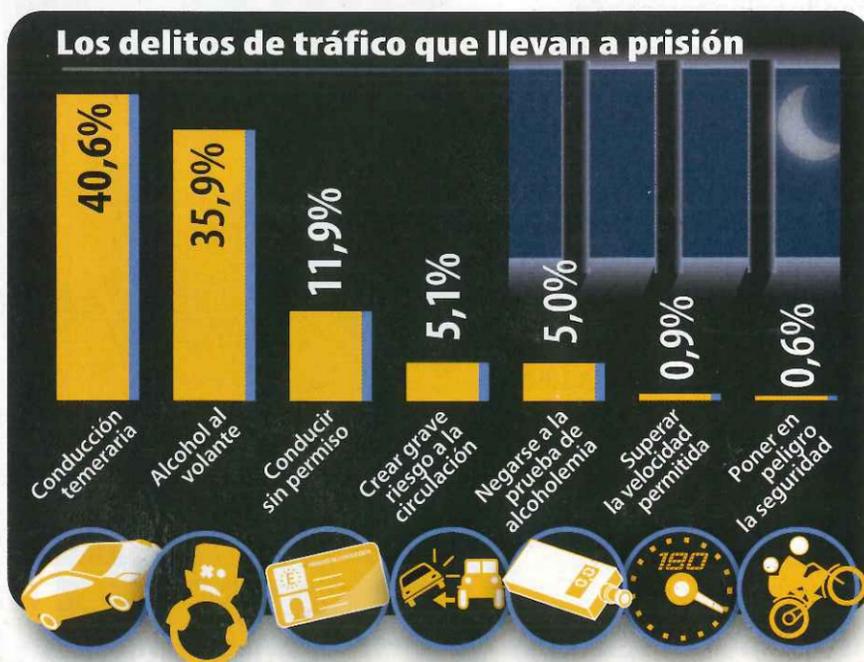
Según Concepción Yagüe, subdirectora general de Tratamiento y Gestión Penitenciaria, un estudio muestra que muchos presos –y no solo los que han sido condenados por delitos de tráfico– han conducido de forma habitual o esporádica sin permiso. “Cuando salgan van a tener un problema, ya que, con la última reforma del Código Penal, es delito, aunque antes solo era una infracción administrativa; en muchos casos, es su único medio de vida y, probablemente, seguirán conduciendo sin carné”.

POR QUÉ CONDUCE SIN PERMISO.

El citado estudio confirma algunas cosas muy obvias entre los que han conducido sin permiso. Al parecer, señala Yagüe, “hay un primer bloqueo ante el examen teórico porque son personas con nivel cultural muy bajo y no se sienten capaces de superar el examen; y otra razón es que obtener el carné es caro”.

En este sentido, Instituciones Penitenciarias planteará, para el que no tenga medios, una exención de tasas, con los mismos criterios que se utilizan para asignar abogado de oficio; y eso, tanto para internos como para la gente de la calle. “No pretendemos que al preso le salga gratis sacarse el carné –asegura Concep-

LOS INTERNOS RECIBIRÁN CLASES TEÓRICAS GRATIS. PARA EL EXAMEN DE CONducIR, EXENCIÓN DE TASAS PARA LOS QUE NO TIENEN MEDIOS



(Fuente: Secretaría General de Instituciones Penitenciarias).

Raúl P. C.

Cumple 4 años de cárcel

“Me sacaré el carné cuando salga”

Raúl lleva dos años recluso en el Centro Penitenciario orensano de Pereiro. Con 34 años, ha tenido mala experiencia con las drogas (ha participado en un programa de desintoxicación) y ya se sabe que una cosa lleva a la otra: atraco, uso indebido de vehículos a motor, conducir sin permiso... Tiene fama de ser un as al volante, un figura, pero no tiene carné y el taller de “reeducación vial” al que acaba de asistir ha despertado su interés. La tutora del curso le ha regalado un manual de seguridad vial y le va a dar algunos test para que trabaje. “Tengo la esperanza de que pronto me concederán el tercer grado y el primer sueldo será para sacarme el carné”.

Asegura que le ha impactado el testimonio de dos víctimas que han participado en el curso. Destaca “la fuerza, las ganas de vivir de un chaval en silla de ruedas, que perdió a sus amigos en el mismo accidente... y él está ahí, con una misión en la vida: contar su experiencia para que otros no cometamos los mismos errores”.

ción Yagüe—. Será gratis el teórico, pero el que tenga medios económicos se deberá pagar las clases prácticas cuando salga de prisión; y para los que no tienen medios habrá que buscar becas o ayudas sociales”.

Un segundo objetivo es que muchos de los que están en prisión y llevan tiempo sin conducir, tengan la oportunidad de actualizar sus conocimientos sobre las nuevas normas. Y un tercer planteamiento es que, sobre todo aquellos condenados por delitos de tráfico, que han demostrado ser poco respetuosos con las normas y crean peligro, participen en programas de sensibilización y rehabilitación.

EXPERIENCIAS PUNTUALES. De forma esporádica, se han organizado cursos y talleres en algunos centros penitenciarios: Badajoz, Lugo, Granada, Tenerife, Villabona (Asturias), Córdoba, Valladolid, Ourense...

En Valladolid, por ejemplo, con la colaboración de la DGT, asociaciones de víctimas y la Federación de Asociaciones Gitanas, veinte reclusos asistieron durante el pasado verano a clases de educación vial. En Pereiro de Aguiar, de Ourense, también en colaboración con Tráfico, han participado 19 internos condenados por delitos contra la seguridad del tráfico. Satisfecho con esta primera experiencia, Juan Carlos Salvador, director del centro, asegura que los internos tienen como denominador común, el alcohol, las drogas y que no dan importancia a los delitos de tráfico. “Para ellos, matar a alguien con un coche porque vas bebido o conduces de forma temeraria no es lo mismo que hacerlo con un arma; de ahí la importancia de los distintos módulos en los que se explica cómo afecta el alcohol a la conducción o las consecuencias de los accidentes”. Los presos han acogido el taller con mucho interés. Piden más.

El 15 de septiembre pasado había en prisión 691



Veinte internos de la prisión provincial de Valladolid asisten a un seminario de Seguridad Vial.



El 12% de los presos conducía sin carné.

condenados exclusivamente por un delito de tráfico; pero el número se eleva a 2.615 cuando el delito de tráfico no es el único ni el principal. En menos de un año, el número de internos ha experimentado un incremento de cerca del 50%.

REINCIDENTES, A LA CÁRCEL.

Según Bartolomé Vargas, Fiscal de Seguridad Vial, la prisión se reserva para supuestos de graves infracciones con resultado de muerte o lesiones graves. “Un 25% de los ingresos obedece a condenas por reiterados delitos de peligro sin lesiones: tras una tercera o cuarta condena, se opta por su ingreso en prisión”.

Según la Fiscalía, desde la reforma penal se han registrado más de 120.000 condenas por delitos de tráfico, y la pena, en más de 85.000 casos, ha consistido en trabajos en beneficio de la comunidad por delitos como conducir sin permiso, con drogas o una tasa de alcohol superior 1,2 gr/l, o bien superar en 60 km/h los límites de velocidad en ciudad, y 80 en carretera. En el próximo número dedicaremos un amplio reportaje sobre los trabajos en beneficio de la comunidad. ♦

El doble de delitos en 2008

La Memoria de la Fiscalía del Estado presentada recientemente destaca el incremento del 50% de los delitos de tráfico, tanto por un mayor celo en su persecución como por la última reforma del Código Penal de diciembre de 2007. Así, de los 87.755 procedimientos penales abiertos durante 2008, más de 50.000 se deben a la conducción bajo la influencia de alcohol/drogas, seguidos de casi 30.000 casos por conducción sin permiso; 1.337, por negarse a someterse a las pruebas de alcoholemia; 1.221, por conducción temeraria; cerca de un millar por crear riesgo a la circulación; y más de 400, por conducir con desprecio a la vida. Igualmente, la Memoria destaca el relevante incremento de los juicios rápidos por delitos contra la seguridad vial, que llegan a superar el 40% del total. El aumento de las condenas a trabajos en beneficio de la comunidad (unas 60.000 en 2008) es otra consecuencia de la reforma penal. En este sentido, la Memoria pone de relieve el escaso número de plazas –unas 15.000 en enero de 2009–, por lo que el 80% de las condenas están pendientes.



Paolo AMORIN

La intensificación de la vigilancia y las sanciones más estrictas son dos de las medidas aplicadas por los países de la Unión Europea.

BAJA LA MORTALIDAD EN LAS CARRETERAS EUROPEAS, PERO NO SE CUMPLIRÁ EL OBJETIVO EN 2010

Necesitan mejorar más

Europa avanza en la lucha contra los accidentes de tráfico. Pero lo hace despacio y el objetivo común marcado para 2010 es prácticamente inalcanzable. España, que ha pasado de 'farolillo rojo' al grupo de los más seguros, está entre los países que todavía pueden lograrlo.

Carlos NICOLÁS FRAILE
Infografía: Dlírios

La tragedia de la siniestralidad vial golpea Europa, aunque cada año con menos fuerza. El año pasado fallecieron más de 39.000 personas en las carreteras de la Unión Europea (UE), 15.400 menos que en 2001 (54.300). Es una reducción de casi un tercio y, a pesar de todo, es un progreso insuficiente, demasiado lento. Hasta el punto de que el objetivo comunitario de reducir los fallecidos de 2001 al 50% en 2010 es ya prácticamente inalcanzable.

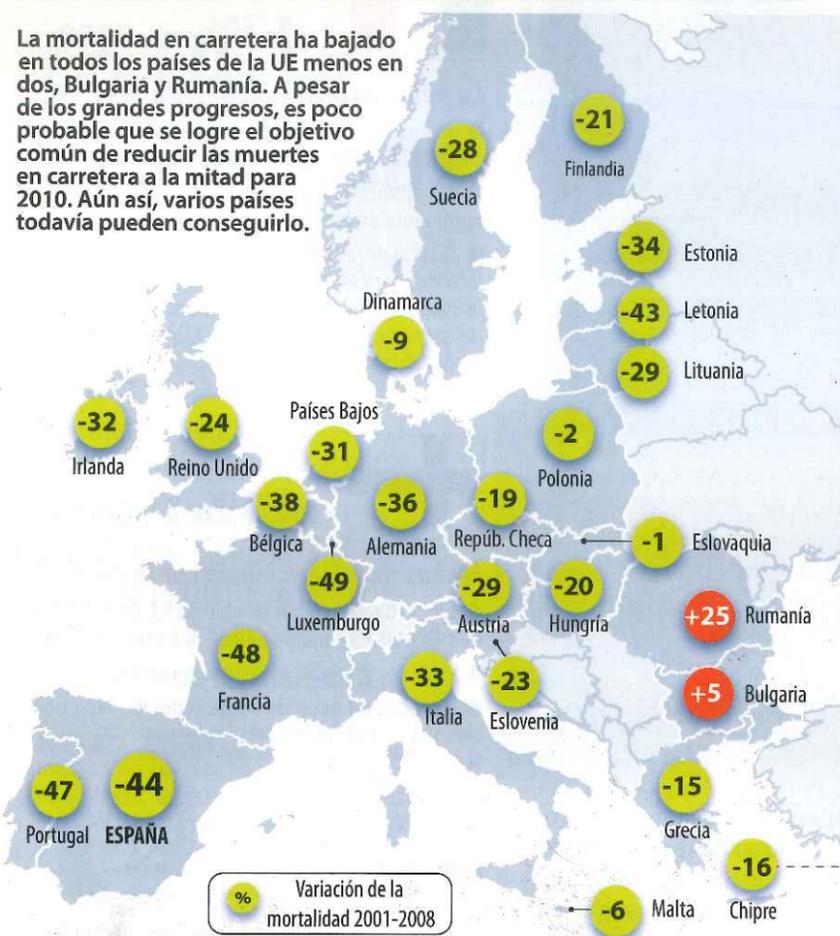
EN 2008, SE PERDIERON 39.000 VIDAS EN LAS CARRETERAS DE LA UE

ESPAÑA, CON LOS MEJORES. El último informe anual PIN del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (en inglés, ETSC), organización dedicada a reducir la siniestralidad en el transporte europeo, 'toma la temperatura' a la siniestralidad vial en Europa y refleja cómo han 'atacado' los 27 países socios de la UE más Suiza y Noruega este problema. Según este estudio, casi todos han reducido la mortalidad en mayor o menor medida desde 2001.

Los cinco que más han reducido la mortalidad de 2001 a 2008 son Luxemburgo (-49%), Francia (-48%), Portugal (-47%), España (-44%) y Letonia

Evolución de la mortalidad en la UE

La mortalidad en carretera ha bajado en todos los países de la UE menos en dos, Bulgaria y Rumanía. A pesar de los grandes progresos, es poco probable que se logre el objetivo común de reducir las muertes en carretera a la mitad para 2010. Aún así, varios países todavía pueden conseguirlo.



Muertos en carretera en la Unión Europea

-28%
(2001-2008)

Obj.	Pueden llegar al objetivo -50%	2001	2008
09	Luxemburgo	69	35
09	Francia	8.162	4.275
10	Portugal	1.670	885
10	España	5.517	3.081
10	Letonia	558	316
10	Bélgica	1.486	922
13	Alemania	6.977	4.467
	Eslovenia	199	132
15	Italia	7.096	4.739
	Irlanda	411	279
15	Países Bajos	1.083	750
	Lituania	706	498
15	Austria	958	679
	Suecia	551	397
	Reino Unido	3.598	2.718
	Eslovenia	278	214
	Finlandia	433	343
	Hungría	1.239	996
	República Checa	1.334	1.076
	Chipre	98	82
	Grecia	1.880	1.593
	Dinamarca	431	392
	Malta	16	15
	Polonia	5.534	5.437
	Eslovaquia	614	606
	Bulgaria	1.011	1.061
	Rumanía	2.454	3.063
17	UE	54.363	39.051

Reducción media anual del -4,4% (para el -50% en 2010 hubiera sido necesario el -7,4%).
(Fuente: ETSC)

¿Por qué han mejorado?

Algunos países de la Unión Europea han avanzado espectacularmente en seguridad vial durante 2008. La vigilancia y control de la velocidad, la 'tolerancia cero' con el alcohol e, incluso, la disminución del número de desplazamientos por la recesión económica son algunos de los motivos. Pero cada país ha aplicado estrategias y políticas distintas.



- Auditorías para puntos de riesgo**
- Creación de la Comisión de Seguridad Vial, que aglutina varios ministerios y a la policía.
 - Refuerzo de las infraestructuras de bajo coste.
 - Auditorías de seguridad vial en puntos de alto riesgo.
 - Concienciación de los conductores gracias a campañas de seguridad vial.
 - Para Dago Antov, profesor de la Universidad de Tecnología de Tallin, "tras varios años de decepcionantes resultados, empezamos a ver resultados del esfuerzo intensivo contra las muertes en carretera".



- Tolerancia cero con el alcohol**
- Introducción de la responsabilidad del propietario del vehículo en los delitos de tráfico.
 - Instalación de cámaras automáticas para el control de velocidad.
 - Aumento de las penas para los delitos de tráfico.
 - 'Tolerancia cero' con los conductores en estado de embriaguez.
 - Peter Hollo, del Instituto de las Ciencias del Transporte (KTI), explica que "la reducción del 19% puede explicarse por la implantación de estrictas medidas de seguridad vial".

(-43%), estos dos últimos galardonados con el Premio a la Seguridad Vial PIN 2009 (ver recuadro).

El informe destaca, además, los "notables progresos" de Alemania (-36%), Suiza (-34%), Países Bajos (-31%) y Suecia (-28%), países tradicionalmente 'potentes' en materia de seguridad vial. Entre los nuevos miembros de la UE del centro y este de Europa, sobresale la mejora de las repúblicas bálticas (Letonia, Estonia y Lituania), aunque "siguen teniendo algunas de las tasas de mortalidad más altas de la UE". Por el contrario, Bulgaria (+5%) y Rumanía (+25%) son los únicos socios donde en 2008 hubo más fallecidos que en 2001. Globalmente, la mortalidad en la UE ha bajado casi un tercio (-28%) en ocho años: trece países están por encima de esta media, otros tantos están por debajo y uno, Suecia, la iguala. Y aún así es insuficiente, pues, para llegar al am-



En 2008, 343 personas fallecieron en Finlandia, un 21% menos que en 2001.

Finnish Motor Insurers Centre



Irlanda
-17% en 2008

La velocidad, principal problema

- Importantes progresos con el crónico problema del alcohol y la conducción.
- La velocidad sigue siendo en mayor factor determinante en las muertes y lesiones.
- "El mayor reto es modificar la cultura de la velocidad, concienciando a través de la educación, la detección y la puesta en marcha de políticas de seguridad vial", asegura Michael Rowland, responsable de la Autoridad en Seguridad Vial irlandesa (RSA).



Finlandia
-10% en 2008

Menos desplazamientos por la crisis

- Los radares vigilan la velocidad en 3.000 km. de carreteras, además de las unidades móviles.
- Estricta vigilancia del consumo de alcohol.
- La recesión económica ha reducido las necesidades de transporte de la industria.
- "La velocidad sigue siendo el primer causante de muertos y heridos en carretera", explica Esa Raty, investigador en Seguridad Vial del VALT.



Letonia
-25% en 2008

Sanciones más duras

- Permiso por puntos desde 2004.
- Endurecimiento de las sanciones para infracciones por velocidad, alcohol, cinturón y casco.
- Gestión de los puntos negros e introducción de auditorías de seguridad vial en las carreteras.
- Aldis Lama, experto de la Dirección de Seguridad Vial (CSDD), explica que una de las principales medidas adoptadas ha sido "endurecer las multas para las infracciones más importantes".



Francia
-7% en 2008

Más control de la velocidad

- La disminución del 7,5% en 2008 puede explicarse tanto por una reducción del 2-3% en el tráfico como por los progresos obtenidos en el control de la velocidad.
- Jean Chapeleau, responsable del Observatorio de Seguridad Vial francés (ONISR), se muestra satisfecho de los resultados conseguidos: "Tras una decepcionante reducción del 1,9% en 2007, en 2008 casi alcanzamos nuestro objetivo del 8,5% necesario para lograr una cifra máxima de 3.000 muertos en 2012".

bicioso objetivo 2010, la reducción media anual (-4,4%) debiera haber sido del 7,4%.

A este ritmo, según las previsiones del ETSC, solo seis países lograrían alcanzar el objetivo a tiempo: Francia y Luxemburgo llegarían este mismo 2009; Portugal, en 2010, y también Bélgica, España y Letonia si aumentan sus esfuerzos; Alemania y Suiza conseguirían el 50% en 2013; e Italia, Austria y Países Bajos, en 2015. La UE en bloque, no antes de 2017.

LOS MÁS SEGUROS. Pero, ¿cuáles son actualmente los países más seguros? Según sus tasas de mortalidad, Suecia, Países Bajos, Reino Unido y Suiza siguen siendo los líderes de la seguridad vial en Europa, todos con menos de 50 muertos por millón de habitantes,

acompañados de Malta, que, por lo reducido de sus cifras -apenas 15 muertes en carretera en 2008-, fluctúa significativamente cada año. Les siguen en este ranking Noruega y Alemania (54) y el grupo de Irlanda, Finlandia, España, Francia, Dinamarca y Luxemburgo (entre 63 y 72), algunos con mejoras espectaculares. Italia, Austria, Portugal, Bélgica quedan justo por encima de la media europea (79) a pesar de sus enormes progresos. El resto, entre 98 y 148, lo forman Grecia y el grupo de nuevos socios del centro y este de Europa. Desde 2001, la UE ha rebajado de 113 a 79 el número de muertos por millón de habitantes y ningún país sobrepasa las 150 muertes. Y aunque hay menos disparidad, todavía hay diferencias de hasta más de tres veces entre algunos países. ♦

España, premio a la Seguridad Vial

En la presentación del III Informe PIN del ETSC, en junio pasado en Bruselas, Justo Zambrana, subsecretario del Ministerio del Interior, recogió el Premio de Seguridad Vial 2009. Con él se premia la "puesta al día" de España en la reducción de la mortalidad en carretera entre 2001 y 2008, recortando la cifra anual de fallecidos en cerca de 2.500. Sólo en 2008, la reducción de la mortalidad en España fue del 19%, la mejor de la UE de los 15 y la quinta mejor de los 27. La adopción del permiso por puntos (2006), la reforma del Código Penal (2007) y la persecución de los delitos más graves, así como la implicación de la sociedad, instituciones y medios de comunicación son las principales causas del cambio.



Justo Zambrana recoge el premio del ETSC.

MUCHAS FELICITACIONES POR LA REVISTA ESPECIAL, INCLUIDA LA DE LOS PRÍNCIPES

La DGT celebró sus 50 años

La DGT celebró sus 50 años con un acto y una serie de conmemoraciones y exposiciones. El ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, se congratuló por la labor de la DGT a lo largo de estos años y felicitó a todos los que han intervenido en ella.

Un acto multitudinario, presidido por el ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, reunió en julio a personalidades y trabajadores de la DGT. En el acto, presentado por Monstserrat Domínguez, se repasó, a través de diferentes videos, la historia del tráfico en nuestro país, de la DGT en estas décadas, los coches, las campañas divulgativas y muchas cosas más. También hubo turno de agradecimientos. Eduardo Novo, un jubilado con larga trayectoria, recibió un recuerdo conmemorativo en nombre de todos sus compañeros; lo mismo que un agente de la Agrupación de Tráfico de Guardia Civil, que también celebra su aniversario. También hubo medallas de oro al Mérito en la Seguridad Vial para el Hospital de Paraplégicos de Toledo y a la Fundación Guttman.

NÚMERO ESPECIAL. "Tráfico y Seguridad Vial" conmemoró, con un número especial, estos 50 años de existencia de la DGT, repasando su historia, en paralelo a la de España, y los hitos del automóvil y la seguridad. Se escribieron más de 200 folios, se editaron más de 400 fotografías y



Acto de celebración del cincuentenario de la DGT (arriba) y recepción de los Príncipes de Asturias a la DGT y a la Guardia Civil (abajo).

se consultó una inmensa cantidad de documentación. No es de extrañar que se hayan producido errores. Vayan por delante nuestras disculpas y el agradecimiento a quienes nos han felicitado, muchos, y también a quienes nos ha dado un tirón de orejas.

Y algunos los merecemos. Claro

"Sí, y salgo yo..."

Entre las muchas felicitaciones, nos hace especial ilusión la de los príncipes de Asturias. En el acto del cincuentenario, doña Letizia felicitó al Ministerio del Interior y a la DGT por el excelente trabajo del especial de "Tráfico y Seguridad Vial". "¡Si hasta salgo yo...!", comentó don Felipe. Sí, salía su foto, de niño y visitando los parques infantiles de Tráfico.



que -así lo han entendido muchos lectores- al calificar de noticias amargas "el frustrado golpe de Estado del 23-F, los sangrientos atentados de ETA" y añadir detrás "y la llegada al poder del PSOE de Felipe González" cometimos un garrafal error: al cortar, por exceso de original, alguna frase intermedia, por desdichado azar, quedó un párrafo tendencioso y falso.

Paloma Hernández nos recuerda que la "L" para noveles no se aprobó en 1974. En esa fecha había unas placas redondas, de fondo negro, con un 80 (primer año) ó 90 (segundo), que se adherían con ventosas al parabrisas trasero. La "L" se reguló en 1979.

Hemos recibido críticas por algunos los hechos elegidos ("no creo que el suicidio del pésimo escritor Hemingway sea digno de destacar") y falta de matices ("no vendría mal recordar que Roldán era director de la Guardia Civil (...), o el clamor popular que causó el asesinato de Miguel Ángel Blanco"). Y por acontecimientos mal datados y algunos repetidos. Perdón por todos los errores, que subsanamos rápidamente en la página web. Como dice el refrán, quien mucho habla, mucho yerra. ♦



La siniestralidad de los ciclistas se resiste a la tendencia general a la baja.

Aunque la mortalidad entre los ciclistas se ha mantenido en los últimos años, ha crecido el número de heridos. La DGT y el RACE han realizado sendos estudios para conocer la situación, a nivel de seguridad vial, de este colectivo y cuáles son las carreteras más utilizadas. Más carriles-bici segregados, carreteras y arcenes más limpios, señalar las vías más utilizadas por ciclistas y mayor concienciación de ciclistas y conductores son las principales peticiones.

DGT Y RACE ESTUDIAN LA SEGURIDAD DE LOS CICLISTAS

Arcenes limpios, carriles y respeto

J. M. M.
Fotos: Paul Alan PUTNAM
Mapas: Dliros

Cada cuatro días muere un ciclista en las carreteras españolas y cada día, siete resultan heridos, según datos del RACE (Real Automóvil Club de España).

Así, no es raro que la Dirección General de Tráfico (DGT) y el RACE hayan coincidido en estudiar este colectivo y su seguridad, trazando un perfil del ciclista. "Es el tercer deporte en España en cuanto a practicantes, tras natación y fútbol" explica Tomás Santa Cecilia -director de Seguridad Vial del RACE-, que citó un estudio del Consejo Superior de

Deportes y datos del Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS), de que en los hogares españoles hay más bicis que balones para avalarlo.

La gran novedad del estudio de la DGT es haber identificado las rutas y vías por las que circulan habitualmente los ciclistas en 40 provincias -completando el trabajo que en ocho provincias realizó en 2007- y las características de los mismos. Mientras, el RACE se centró en la siniestralidad de este colectivo tan vulnerable, que, lejos de la tendencia general a la baja, creció un 14% de 2003 a 2007: "Debe empezar a preocupar la accidentalidad de ciclistas en el ámbito urbano", señaló Ignacio Díaz, secretario general de RACE, al valorar que una cuarta parte se produce en ciudad. Pero, "a pesar

del gran peso que la bicicleta está tomando en la ciudad -matiza Santa Cecilia-, donde mayor siniestralidad se produce es en carretera", donde, en 2007, hubo 67 fallecidos frente a 22 en ciudad.

Así como en Suiza o Bélgica, donde su uso como medio de transporte supera el 13%, en España la bicicleta tiene un componente recreativo y sólo el 1% la usa en desplazamientos laborales. "Los fallecidos en general están descendiendo -señaló Santa Cecilia-, pero en colectivos como ciclistas, peatones o motoristas, las cifras están creciendo", poniendo nombre a 'nichos' de actuación a los que previamente Ignacio Díaz se refería como camino para rebajar la accidentalidad. De hecho, en 2007 murieron 89 ciclistas (67 en carretera) frente a los 77 de 2003.

Los trabajos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT y del RACE -con respuestas de 3.450 ciclistas y, además, el análisis de los datos de accidentalidad de la DGT entre 2003 y 2007- trazan un perfil del ciclista bastante similar.

VARÓN Y CON CASCO. En ambos estudios, el ciclista es varón (97%), utiliza casco obligatorio en vías in-

Las carreteras con más ciclistas

Estos mapas destacan las carreteras por las que la circulación de ciclistas es mayor y más habitual en la provincia de cada Comunidad Autónoma con mayor presencia de bicicletas. En este sentido, cabe recordar que en esta parte del estudio faltan las provincias de la primera parte del mismo (A Coruña, Alicante, Barcelona, Guipúzcoa, Madrid, Málaga, Sevilla y Toledo), que pueden consultarse en: www.dgt.es/revista/archivo/pdf/num185-2007-ciclistas.pdf



LA DGT HA ESTUDIADO CUÁLES SON LAS VÍAS MÁS UTILIZADAS POR CICLISTAS EN 40 PROVINCIAS



Cuatro situaciones de peligro

Según el RACE, el 71% de los ciclistas ha sufrido situaciones de peligro en carretera con frecuencia o mucha frecuencia. Y destacan estas como las más peligrosas:

- Un vehículo que adelanta al ciclista y no respeta la distancia de seguridad (1,5 m).

- Un vehículo que, adelantando, invade el carril en sentido contrario al que circula el ciclista.

- Circular por un arcén sucio. Para Tomás Santa Cecilia éste "hace salir al ciclista del arcén y hacer movimientos raros" y desata una situación de peligro. El responsable de Seguridad Vial del RACE señala que "si queremos reducir su siniestralidad, hay que mantener las carreteras limpias y construir más carriles-bici".

- Un vehículo pesado adelantando al ciclista. Para Abraham Olano, el conductor no es consciente del 'empujón' que da al ciclista un vehículo -más si es pesado- a alta velocidad.

Un pequeño estudio con medidores láser avala que el 72% de los conductores no respeta la distancia obligatoria de seguridad de 1,5 m. al adelantar y que el 56% de los vehículos no reduce la velocidad -un 7% la incrementa- al adelantar.



Las carreteras con más ciclistas



terurbanas (97%) –aunque discrepan en los que llevan material reflectante (22%, según RACE y 60%, según DGT)– y sale en bici de 2 a 4 días a la semana (50%), en grupos de 2 a 10 ciclistas (60%). El estudio del RACE especifica las horas de mayor afluencia de ciclistas en las carreteras (75%, de 8 a 13:00 h.), que marchan en grupo (64%) y circulan en paralelo (77%) –aunque un 10% circula en pelotón–.

Los estudios difieren ligeramente en la edad (de 25 a 54 años: RACE 78%-DGT 90%), pertenencia a una peña o club (DGT 72%-RACE 62%) y también al número de kilómetros recorridos. El RACE, sitúa la media entre 7.000 y 10.000 km/año (38%), y la DGT entre 51 y 70 km. en cada salida.

CÓMO ELEGIR LA RUTA. Según el RACE, el 73% de los ciclistas circu-

En rotondas, prioridad hasta el último

Según el RACE, el 44% de los conductores no cede el paso al ciclista aunque tenga prioridad. Según la normativa, éstos tienen prioridad en carriles-bici, pasos para ciclistas o arcones debidamente señalizados, cuando para entrar en otra vía el vehículo gire a la derecha o izquierda habiendo un ciclista en las proximidades y también cuando, circulando en grupo, el primero haya iniciado el cruce o entrado en la glorieta, donde la prioridad afecta del primer al último del grupo. A estos efectos, es como si se tratase de un mismo vehículo.

la por carretera o por vías sin arcén o con éste inferior a 1,5 metros (58%), y con intensidad de tráfico media o moderada (67%).

Pero ¿cómo eligen las rutas? Según la encuesta de la DGT, la mayoría (82%) las escoge por tener origen en su domicilio, su poco tráfico (78%), tener arcén (64%), paisajes atractivos (59%), buen firme o ser locales (58%) y destaca que sólo un 30% las elige por tener carril-bici. No obstante, en la práctica, el 65% circula por vías con origen en su domicilio; el 36%, en vías con dificultades montañosas; y 31 34%, en las que tienen poco tráfico.

PELIGRO. El 71% de los ciclistas encuestados por el RACE ha sufrido en carretera una situación de peligro con frecuencia o mucha frecuencia y el 55% –50%, según la DGT–, algún accidente sobre su bici –el 25%, con heridas graves o muy graves–. Las lesiones más habituales son magulladuras leves (19%), quemaduras por raspado (35%) producidas en caídas y roturas de huesos (19%), aunque, sólo un 20% conlleva baja laboral entre un mes y dos años. La mayor parte no implica a otro vehículo (44%) y sólo un 32% colisionaron con un coche. La mayoría

Carretera buena, carretera mala

El RACE solicitó a los ciclistas ejemplos de vías ‘buenas’ y ‘malas’, con ‘nombres y apellidos’ para circular en bici. Estos dan pistas de cómo deben ser las vías más seguras para usar la bici.

MALAS

- N-340: Sagunto-Almenara, entrada a Castellón, Cambrils-Hospitalet, Molins de Rei...
- N-232: alrededores de Zaragoza.
- A-2101: Botorrita-Fuentetodos.
- N-332: Altea, San Juan, Villajoyosa, Benisa...
- Carril-bici de Madrid: por el número de cruces.



BUENAS

- M-607: Madrid-Soto del Real
- Vías Verdes en general.
- Carril-bici Gandía-Oliva.
- Carril-bici Segovia-La Granja.
- Vías de poco tráfico.

sucede en rectas (38%), curvas (26%) o en cruces y rotondas (21%), consideradas peligrosas por el 40%.

Más de la mitad (55%) de los ciclistas ve en sus recorridos un peligro alto o muy alto, según la DGT. Y valoran como baja o nula la limpieza del arcén (83%), su anchura (72%), la señalización de precaución hacia ciclistas (83%) o la existencia de carriles segregados (70%). En igual línea, la mayoría de los ciclistas de la encuesta del RACE califica las vías de malas o muy malas (67%) –el 80% cree que no hay vías ‘buenas’ para ciclistas–.

SOLUCIONES. El 98% de los ciclistas encuestados por el RACE opinan que hay que mejorar las vías y cambiar las actitudes de ciclistas y conductores (99%) para mejorar la seguridad vial. Para Abraham Olano, ex-ciclista y actual director téc-

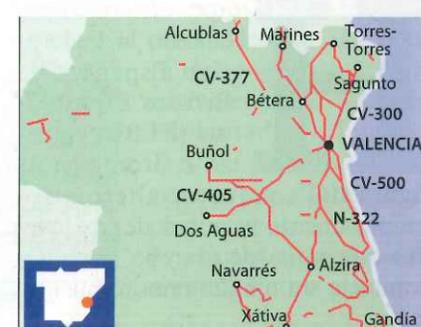
nico de la Vuelta Ciclista a España, “tenemos que hacer autocritica y darnos cuenta que nosotros mismos, cuando nos ponemos al volante del coche, cometemos errores muy similares”, y citó como claves el respeto a la distancia de seguridad, reducción de la velocidad al alcanzar a un ciclista y el respeto a la prioridad de los ciclistas en rotondas.

El estudio de la DGT incluye un extenso documento con sugerencias para mejorar la siniestralidad de ciclistas. Las principales son la necesidad de más carriles-bici y/o arcones más anchos sin reducir la anchura de la vía, mayor respeto al ciclista por los conductores, limpieza y mantenimiento de carreteras y carriles-bici, educación vial para los conductores, más sanciones y más duras para los infractores, mejorar la señalización y avisar específicamente de que hay ciclistas circulando y más campañas y publicidad en los medios de comunicación.

Ignacio Díaz, secretario general de RACE, cree que sobre los ciclistas “no se están haciendo ni campañas de concienciación, ni políticas de seguridad vial”. Así, casi un 80% cree necesario o muy necesario un cambio en las leyes de tráfico en lo que se refiere a los ciclistas, además de coincidir en las sugerencias planteadas por el estudio de la DGT. Santa Cecilia cree necesario “apostar por carriles-bici segregados en las carreteras más utilizadas por los ciclistas”, que, añadidos al construir la vía, “apenas incrementa el coste”.

Como el 90% de los ciclistas afirma no sentirse representado ante las administraciones, el RACE baraja un plan a 4 años basado en “dar un impulso ante la Administración de las aspiraciones de los ciclistas –explica Díaz–, ofrecer productos específicos –el RACE lanza un seguro específico para ciclistas– y realizar campañas de concienciación, de pedir más carriles-bici, de exigir limpieza en los arcones, de que se señalicen las vías más utilizadas por ciclistas...” ♦

Las carreteras con más ciclistas





La figura del conductor alternativo está implantada en toda Europa.

OCHO DE CADA DIEZ NO COGEN EL COCHE SI HAN BEBIDO

Jóvenes: el mensaje empieza a calar

Cada vez son menos los que conducen después de haber bebido. Hace cinco años lo hacía la mitad. Ahora, según una encuesta, el 80% de los jóvenes, si bebe, no conduce. El eterno mensaje empieza a calar.

Marian GARCÍA RUIZ

Hace cinco años, cuando la Federación Española de Bebidas Espirituosas (FEBE) empezó a promover la figura del conductor alternativo, prácticamente la mitad de los jóvenes que salía 'de marcha', bebía y conducía sin ningún remordimiento.

Hoy en día, según los resultados de la encuesta realizada por FEBE durante sus últimas actuaciones de 2008, el 80% de los jóvenes no beben nada si van a conducir o ceden el coche a otro si han bebido. Un avance significativo que rompe, además, con los falsos mitos que relacionan juventud con irresponsabilidad. "Cuanto más jóvenes e inexpertos, más permeables son a los mensajes que les lanza la sociedad", asegura



Jaime Gil Robles, presidente de la Federación. Y este mensaje no solo ha calado entre los que conducen. Los pasajeros que les acompañan también se han implicado y, según esta encuesta, el 70% de ellos intenta convencer al conductor de que no utilice el coche si ha bebido. El 19% de los jóvenes conductores que siguen bebiendo lo hace porque piensa que controla (en 2007, el 32% dió esta respuesta); el 23%, porque le gusta; y el 31%, no sabe por qué.

Otro dato importante que aparece reflejado en el sondeo, realizado a 500 jóvenes de 18 a 25 años, es que el uso del transporte público ha aumentado. Aunque el coche sigue

EL 66% DE LOS JÓVENES USA EL COCHE PARA SALIR POR LA NOCHE

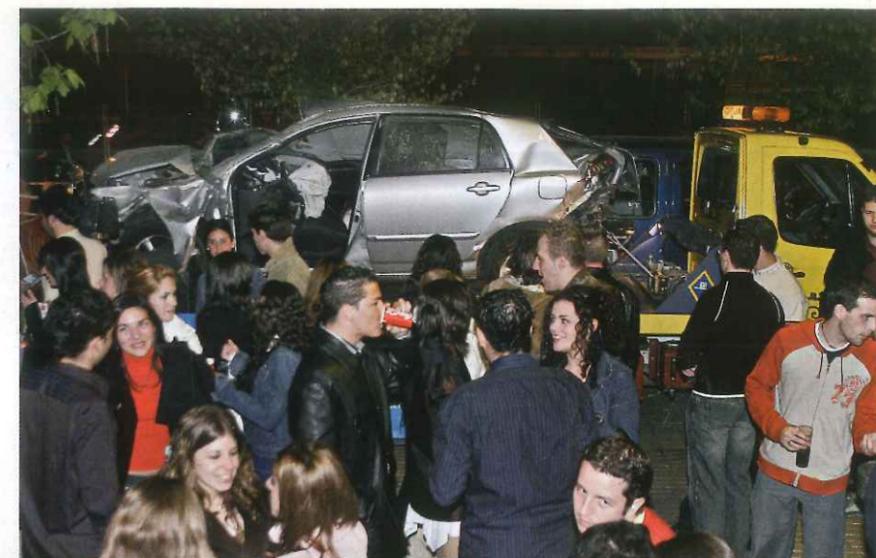
siendo el medio preferido para salir por la noche, lo es un poco menos. Así, el 66% lo utilizó en 2008 frente al 72% de 2007.

En definitiva, según Jaime Gil Robles, presidente de FEBE, el panorama es el siguiente: "Para la mayoría de los jóvenes, el coche es el medio habitual para salir de ocio, la mayoría de ellos no bebe si conduce y existe una mayor conciencia colectiva".

"ALCOHOL, EL PROBLEMA". A pesar de que los jóvenes son los que más han reducido la mortalidad, un 54% en 2008 respecto a 2003 frente al 38% de las personas de 45 a 54 años, los accidentes de tráfico siguen siendo la primera causa de muerte entre los 15 y 24 años. Este grupo de edad representa el 11% de la población y el 10% de los conductores, pero acapara el 18% de los muertos y el 25% de los heridos graves, según datos de la DGT relativos a 2007.

El 48% de los fallecimientos de jóvenes entre los 18 y 24 años se produce en fin de semana y muchos de ellos están relacionados con el alcohol.

El director general de Tráfico, Pere Navarro, que apoya la figura del conductor alternativo como una herramienta más de la lucha contra la inseguridad vial, considera que alcohol y conducción es hoy "el problema", el gran reto para dar un paso más en la reducción de las muertes viales. Más de 19.000 personas han sido detenidas en los últimos doce meses por delitos de alcohol y conducción. Y la edad media de la mayoría estaba en-



La conducción bajo los efectos del alcohol causa una tercera parte de los accidentes mortales.

tre 35 y 40 años, según Navarro, quien recalca: "No son conscientes de lo que supone tener antecedentes por una condena penal a la hora de buscar un trabajo, por ejemplo".

Durante la última campaña de vigilancia, control y concienciación del consumo de alcohol que se puso

en marcha del 6 al 19 de julio, la DGT realizó un total de 422.109 controles de alcoholemia en los que 5.149 conductores dieron positivo, es decir, el 1,21%. De ellos, 702 conductores fueron detenidos por conducir con una tasa de alcohol superior a 0,60 mg/l, lo que implica el ingreso en prisión o trabajos en beneficio de la comunidad, al considerarse delito.

Un tercio se emborrachó el último mes

La última encuesta escolar sobre Drogas 2008 del Ministerio de Sanidad y Política Social analiza la relación entre el consumo de alcohol entre los jóvenes de 14 a 18 años y la conducción de vehículos. Según la misma, un 24,6% de los escolares ha viajado en un vehículo conducido por un conductor bajo los efectos del alcohol. Y un 12,4% de los jóvenes de 18 años ha conducido alguna vez bajo los efectos del alcohol (14,9% en la anterior encuesta). El 81,2% de los jóvenes ha probado alguna vez el alcohol, el 72,9% lo consumió en los últimos 12 meses y el 58,5%, en los últimos 30 días. La tendencia es de estabilización en el consumo, aunque la encuesta revela un aumento de las borracheras. Casi la tercera parte de los jóvenes (29%) se había emborrachado alguna vez en el último mes.



CONDUCTOR ALTERNATIVO.

Desde 2004, las actividades relacionadas con la promoción del conductor alternativo han llegado a más de 12.000 jóvenes de 25 ciudades españolas.

En 2009, a través del programa Los Noc-turnos, que se puso en marcha en 2007, se ha seguido promoviendo un mensaje de responsabilidad en otras diez ciudades de la geografía española: Jerez, Cádiz, Almería, Granada, Málaga, Girona, Lleida, Santiago de Compostela, Alcobendas y Alcorcón. La figura del conductor alternativo está cada vez más implantada en Europa. Tres de cada cuatro la conocen y dicen estar dispuestos a ponerlo en práctica con su grupo de amigos. ♦

Así se consulta el saldo de puntos

J. M. M.

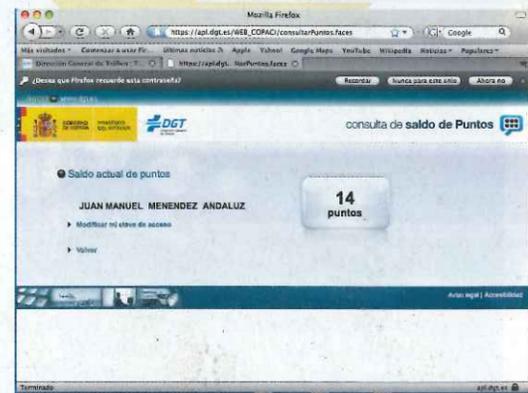
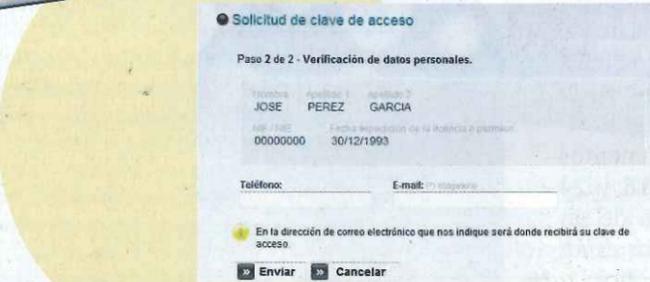
Dos millones de conductores han perdido puntos de su saldo inicial de doce en los tres primeros años de aplicación del permiso por puntos. Incluso 24.000 españoles, el 0,1%, se han quedado sin permiso al perder todos sus puntos... Sin duda, este balance sería suficiente para justificar que todos consultemos nuestro saldo de vez en cuando, aunque aún muchas personas no saben cómo hacerlo.

La forma más sencilla de hacerlo es a través de la página web de la Dirección General de Tráfico (DGT), en www.dgt.es/

1 Al abrir la página, destaca el apartado "Consulte su saldo de puntos" y la invitación a entrar. Haga 'click' sobre la palabra "entrar" y accederá a una nueva pantalla donde podrá elegir entre varias acciones.

2 Al entrar a esta pantalla, siete botones permiten elegir entre consultar el saldo de puntos (con o sin certificado), consultar sobre cursos y centros, recuperación de puntos y del permiso, información para otras administraciones con competencias en materia de tráfico, gestión de centros de impartición de medidas reeducadoras y más información.

3 Para consultar el saldo de puntos, entre (haciendo click) en uno de los dos primeros botones, según disponga o no de certificado digital. En el caso más habitual -no disponer de certificado digital-, una vez dentro le aparecerá una pantalla que le solicita su NIF o NIE (Número de Identificación de Extranjeros). Sin necesidad de introducir sus



datos, pulse sobre el espacio que indica "solicitar clave de acceso a la consulta del Saldo de Puntos"...

4 Una nueva pantalla se desplegará. Allí sí debe rellenar con sus datos las casillas del nombre y apellidos, NIF/NIE, teléfono, correo electrónico y fecha de expedición de la licencia o permiso. Recuerde introducir estos datos -que encontrará impresos en su permiso o licencia de conducción- según se indica (01/01/01), para evitar problemas, y que se trata de la fecha de la primera expedición y no de la última renovación. Por último, pulse el botón "Enviar".

5 Aparecerá un mensaje confirmando que "se ha generado correctamente su clave de acceso" y que "la recibirá próximamente por correo electrónico" -la llegada de este correo es bastante rápida- y advirtiéndole que quizás su servidor lo califique como correo basura (spam), para que lo busque en esas carpetas. También le advierte de que la primera vez que acceda, el sistema le obligará a cambiar la clave por motivos de seguridad.

6 Ahora ya puede volver a entrar siguiendo los pasos 1, 2 y 3. Aquí, rellenando las casillas del NIF/NIE y clave de acceso -recuerde que la primera vez, el sistema le pedirá que cambie la clave-, aparecerá una pantalla con su saldo actualizado de puntos. ♦



El uso adecuado de sillitas puede evitar el 75% de las muertes y el 90% de las lesiones en caso de accidente.

INFORME 2009 SOBRE LA SEGURIDAD DE LAS SILLITAS INFANTILES: CUIDADO CUANDO SE COMPRA POR INTERNET O CATÁLOGO

Resultados muy aceptables

Mercedes LÓPEZ

Según el último informe sobre la seguridad de las sillitas infantiles (se han analizado 28 modelos de venta en Europa), de las catorce que se comercializan en España, sólo una ha obtenido un rotundo suspenso al ser calificada como mala. Pero se aconseja precaución cuando se compra por Internet o catálogo, porque el 50% de las sillitas analizadas que se venden en Europa son malas o muy malas.

Solo una sillita -de las que se venden en España- ha sido calificada como mala en el Informe 2009 sobre la Seguridad de los Sistemas de Retención Infantil (SRI), realizado por los clubes automovilísticos europeos, entre los que participa el RA-CE (Real Automóvil Club de España). El resto, hasta un total de catorce, se han quedado entre el aceptable y el bueno.

Hay que destacar que, aunque ninguna ha obtenido la máxima calificación (muy buena), tampoco ninguna es muy mala, calificación que sí obtuvieron sillitas de venta en Europa, cuyos resultados son muy alarmantes: cinco son muy malas y

GRUPO 0

Para niños recién nacidos hasta diez kilos de peso. Aproximadamente, hasta un año de edad.



CASUALPLAY Prima Easy

Silla tipo capazo con inclinación regulable del respaldo. Protección deficiente en caso de accidente, por lo que se aconseja no colocar en su posición más plana. La sillita no se sujeta firmemente y su instalación es complicada.



CASUALPLAY Prima Easy + base Primafix

Silla tipo capazo con inclinación regulable del respaldo. Protección deficiente en caso de colisión. Se aconseja no colocar en su posición más plana. Colocar el capazo sobre su base resulta complicado.

De venta en España. Con este icono se señalan los Sistemas de Retención Infantil (SRI) que se comercializan en los establecimientos de nuestro país.

CÓDIGO DE COLORES

BUENA

ACEPTABLE

MALA

MUY MALA

GRUPO 0 +

Desde niños recién nacidos hasta los 13 kilos de peso. Aproximadamente, hasta 1 año de edad.



ROMER Babysafe Plus+Belted Base

Sillita tipo capazo con cinturón tipo arnés. Una vez montada, la base que se incluye puede quedarse en el coche. Riesgo bajo de lesiones en caso de colisión. La silla se mantiene estable en el coche. Fácil de instalar, es ligera y grande.



IWH Babymax Isofix

Silla tipo capazo, poco práctica, porque para montarla en el coche, hay que abatir el asa de transporte. Protección con puntos débiles en las colisiones laterales. Montaje sencillo, aunque resulta difícil colocar el cinturón al niño.



EMMALJUNGA First Class 0+

Sillita tipo capazo con cinturón tipo arnés. Riesgo medio de lesiones en choque lateral y bajo en frontal. Es fácil de instalar, se mantiene estable y es grande y ligera, pero es complicado colocar el cinturón al niño.



BEBÉ CONFORT Streefyfix + Streefybase

Silla tipo capazo. Riesgo de lesión media en colisión lateral y baja en frontal. Fácil de instalar pero no se sujeta firmemente al coche. Es ligera y grande. Una vez montada, la base que se incluye puede quedarse en el vehículo.



IWH Babymax Isofix+Base

Silla tipo capazo con cinturón tipo arnés, que durante la prueba de choque frontal se desprendió del capazo. Riesgo alto de lesiones en caso de colisión. Además, es difícil de instalar.



EMMALJUNGA First Class 0+ Base

Silla tipo capazo, que puede desprenderse de la base y ser lanzada hacia delante en caso de colisión frontal. Es poco práctica, porque para montarla hay que abatir el asa de transporte. Es grande y ligera.



CYBEX Aton

Silla tipo capazo muy ligera y grande. Riesgo bajo de lesiones en caso de colisión. Es fácil de instalar, aunque no se sujeta firmemente al vehículo.



BEBÉ CONFORT Streefyfix

Silla tipo capazo muy ligera y grande. Riesgo medio de lesiones en choque lateral y bajo en frontal. Es complicada de instalar y no se sujeta firmemente al coche.

GRUPO 0/1

Para niños recién nacidos y hasta 10 kilos de peso. Aproximadamente, hasta los 4 años de edad



RENOLUX Next Comfort

Sillita tipo capazo con riesgo medio de lesiones en caso de colisión. Es muy complicada de instalar: se necesitan herramientas para cambiar la sillita de sitio, además, el cinturón de la sillita puede engancharse al tensar el cinturón del vehículo. Riesgo medio de lesiones en colisiones.



HTS iZi Kid X1 Isofix

Sillita tipo capazo que sólo se puede montar en vehículos con sistema Isofix y, exclusivamente, en sentido contrario a la marcha, con lo que ocupa más espacio en el coche, pero reduce el riesgo de sufrir lesiones cervicales. Para los recién nacidos el ángulo del respaldo es demasiado recto. Su instalación y sujeción del niño es complicada. Es muy pesada.



RENOLUX 360°

Silla tipo capazo con riesgo alto de lesión en caso de colisión frontal y medio en lateral. Es muy difícil de instalar. Además, el recorrido del cinturón de la sillita es muy corto y resulta complicado de colocar al niño.



BRITAX Fixway

Silla tipo capazo que se tiene que montar exclusivamente en sentido contrario a la marcha y en vehículos equipados con sistema Isofix. Su montaje es complicado porque necesita cinturones complementarios que se sujetan al asiento delantero. Riesgo medio de lesión en choque lateral.



CHICCO Proxima

Silla tipo capazo. Con riesgo importante de lesiones en choque frontal, y medio en caso de colisión lateral. Resulta complicada de instalar y de sujetar al niño con el cinturón de seguridad. Además, no se puede sujetar firmemente al vehículo. Es ligera.



COSATTO Cabi

Silla tipo capazo con algunos puntos débiles (poco importantes) en caso de colisión lateral. Es poco práctica, porque hay que abatir el asa de transporte para montarla. Además, es complicada de instalar y de sujetar al niño con el cinturón de seguridad. Es grande y ligera.

dos, malas (de un total de catorce). En este ensayo se analizaron 28 modelos, de todas las categorías de peso, desde las sillas tipo capazo para los bebés a los cojines elevadores con respaldo de los más mayores.

A la vista de estos resultados, hay que distinguir entre las sillitas que

se venden en España (destacadas en nuestro informe) –un total de catorce– y otras catorce que se comercializan en otros países europeos. Sin embargo, se ha hecho pública la calificación de todos porque, como indica Antonio Lucas, coordinador de seguridad vial del RACE, “aunque

en nuestro país no se comercialicen en los puntos usuales, estas sillitas ‘malas’ si se pueden comprar a través de Internet y de algunos catálogos”. Por ello, pide especial precaución a los padres a la hora de escoger el sistema de retención adecuado a sus hijos, ya que alguna de estas sillitas

MÁS DEL 90% DE LAS SILLITAS ANALIZADAS OBTUVIERON BUENAS CALIFICACIONES

Tráfico: accidentes evitables

Una de cada cuatro muertes de niños se produce por un accidente evitable, según un informe del Observatorio de la Salud de la Infancia y la Adolescencia. Este estudio indica que los accidentes de tráfico, junto con quemaduras, caídas e intoxicaciones por ingesta de productos nocivos, son los principales causantes de estas muertes, y propone un cambio de enfoque: no hablar de accidentes, sino de lesiones no intencionadas debidas a factores evitables. También se señala que, entre 1980 y 2006, se ha reducido sustancialmente la mortalidad por tráfico.

pueden causar lesiones graves a los niños si se produce un accidente. Incluso hubo un caso, la sillita tipo capazo Emnaljunga First Class+Bases (destinada a los más pequeños), que durante la prueba de choque frontal se desprendió de la base y salió despedida hacia delante.

LAS PRUEBAS. Para comprobar la protección que ofrecen en caso de colisión frontal se han realizado unas pruebas de choque, demostrándose que los SRI que se montan en sentido contrario a la marcha protegen muy bien. Además, se indica que el cambio de una sillita tipo capazo a un SRI colocado mirando hacia delante debe hacerse lo más tarde posible, porque "este tipo de sillas sólo sujeta el tórax, y, en caso de accidente, la cabeza se desplazará hacia delante", subraya el informe. Y no debemos olvidar que los niños más pequeños tienen la cabeza muy grande en comparación con el cuerpo y una nuca muy débil, por lo que si se cambia al niño de si-

GRUPO I

Para niños con un peso comprendido entre 9 y 18 kilos.
Aproximadamente, desde 1 a 4 años de edad.



RÖMER Safefix plus TT

 Silla tipo capazo que sólo se puede instalar si el coche equipa sistema Isofix+Top Tether. No es posible su montaje con el cinturón de seguridad del coche. Además, es una silla muy pesada. El riesgo de lesión en caso de accidente es bajo.



NANIA Cosmo SP Isofix

Silla tipo capazo que sólo puede instalarse en los vehículos que equipen punto de anclaje Isofix+Top Tether. Es complicada de instalar y de sujetar al niño con el cinturón. Riesgo de lesiones en las colisiones frontales.



MAXI COSI Tobi

 Es una de las mejores sillas que se sujetan con el cinturón de seguridad del coche. Fácil de instalar. Riesgo medio de lesiones en caso de colisión frontal.

GRUPO I / II / III

Para niños con un peso de entre 9 a 36 kilos.
Aproximadamente, desde 1 a 12 años de edad.



NANIA Racer SP

Sillita con cinturón tipo arnés. Si la idea de abarcar varios grupos de peso en una sola silla, la práctica indica que se producen carencias en todos los grupos. Riesgo de lesiones en choque frontal y lateral. Es complicada de instalar y de sujetar al niño con el cinturón.



IWH Megamax Isofix+Basis

Sillita con alto riesgo de lesiones en caso de choque frontal y riesgo medio en el caso de colisión lateral. Es complicada de instalar y de sujetar al niño con el cinturón de seguridad. Es ligera.



IWH Megamax Isofix

Sillita que presenta riesgo medio de lesiones tanto en las colisiones frontales como en las laterales. Es complicada de instalar y de sujetar al niño con el cinturón de seguridad. Es ligera.

GRUPO II / III

Para niños con un peso entre 15 y 36 kilos.
Aproximadamente, desde los 4 a los 12 años de edad.



ALPIN DAISY

Cojín elevador con respaldo, que no se puede utilizar para niños con un peso superior a los 25 kilos. En los niños mayores hay que retirar el respaldo, pero no es recomendable hacerlo. Riesgo de lesiones en choque frontal y lateral. Recorrido del cinturón deficiente. Instrucciones de difícil comprensión.



NANIA Starter SP

Cojín elevador con respaldo. En algunos casos, la silla estará más estable si se retira el reposacabezas del coche o se utiliza inclinado hacia atrás. Riesgo medio de lesiones en colisiones frontales y laterales.



HTS iZi UP X2

 Cojín elevador ligero que quedará mejor instalado si se retira el reposacabezas del coche o se inclina hacia atrás. Riesgo medio de lesiones en colisión frontal. La sillita no se puede sujetar firmemente al vehículo.



CYBEX Solution X-FIX

 Cojín elevador con respaldo. Además de instalarse con el cinturón de seguridad del coche (mejor retirando el reposacabezas), admite la utilización de anclajes Isofix en algunos vehículos, lo que aumenta su estabilidad lateral e impide que la silla vuelque. Silla ligera.



CONCORD Transformer

 Cojín elevador con respaldo bastante pesado. Como complemento a su instalación con el cinturón del coche, también se podrán utilizar los anclajes Isofix en algunos coches. De esta forma se aumenta su estabilidad lateral y se impide que vuelque. Riesgo medio de lesiones en choque frontal.



CHICCO Key-2-3

 Cojín elevador con respaldo. Riesgo medio de lesiones en choques frontales y laterales. No se puede sujetar firmemente al vehículo. Silla ligera fácil de instalar, mejor si se retira el reposacabezas del coche.

La mochila, mejor en el maletero

Si un niño se sienta en el coche llevando en la espalda una mochila de unos 5 kilos, en caso de accidente ésta ejercerá una presión sobre su espalda equivalente a unos 200 kilos de peso, causándole lesiones graves. Para comprobarlo, se han realizado unas pruebas de choque que demostraron que, en las colisiones frontales, con la mochila y sentado en una silla infantil adecuada, el niño sufriría lesiones torácicas y fracturas de costillas, y además, su cabeza y tórax se golpearían contra las puertas del coche, en los choques laterales.

Si sólo utilizara el cinturón de seguridad, sin sillita, el niño sufriría lesiones internas muy graves, porque el cinturón se desplazaría hacia la zona abdominal y la mochila empujaría al niño hacia delante.

Por eso, nunca siente a su hijo llevando la mochila a su espalda.



lla demasiado pronto, en caso de accidente grave, podría sufrir lesiones importantes.

Además se han realizado choques laterales –aunque no son obligatorios para su homologación–. Y se ha demostrado que si se retira el respaldo en los cojines elevadores de los más mayores, la cabeza del niño queda desprotegida, incluso si el coche equipa airbag lateral, porque la cabeza del niño está más baja y no llega a cubrirle, pudiendo impactar contra la puerta laterales.

Igualmente, se analiza la facilidad o no de su montaje, la claridad de las instrucciones de manejo, el confort que ofrece al niño y las características de uso (posibilidad de limpieza, calidad de los tejidos...) de los distintos sistemas.

Según los datos de la DGT, en 2008 fallecieron en nuestras carreteras 45 niños de hasta 14 años, un 3% menos que en 2007. ♦

Más información:

 www.race.es

LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNDO



La mitad de los muertos, usuarios vulnerables

Cada año mueren en el mundo 1.300.000 personas a consecuencia de los accidentes de tráfico y hasta 50 millones de personas sufren traumatismos, según el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, presentado recientemente por la Organización Mundial de la Salud. Por primera vez se ha realizado un estudio global en 178 países que aglutinan al 98% de la población y que ofrece resultados preocupantes.

La mitad de todas las víctimas mortales —es decir, más de 600.000 personas— son usuarios vulnerables de la vía: ciclistas, peatones y motoristas. Hay países como Perú, donde el 78% de los muertos son peatones.

Las peores cifras

China, con 220.738 muertes anuales, India, con 105.725, y Nigeria, con 47.865, son los tres países con mayor número de muertos por accidente de tráfico del mundo.

El 90% de las muertes se producen en los países de rentas medias y bajas. Los países de ingresos altos concentran el 15,6% de la población mundial, el 52% de los vehículos matriculados y el 8,5% de los fallecimientos. Los países de rentas bajas tienen el 84% de la población, el 47% de los vehículos matriculados y el 91,5% de las muertes.

Los peores datos sobre seguridad vial se producen en África y en los países del Mediterráneo Oriental. Eritrea, Egipto, Afganistán, Libia o Irán son los países con la mayor tasa de mortalidad por población.

Los mejores datos están en Holanda, Noruega, Suecia, Japón y el Reino Unido, donde el número de muertes por accidentes es ocho veces menor.

Algunos datos sorprendentes

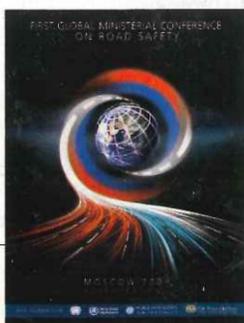
- Solo el 29% de los países aplica límites de velocidad de 50 km/h o menos en las ciudades.
- Solo el 15% tiene leyes globales sobre los principales factores de riesgo: velocidad, alcohol, cinturón, casco y sistema de retención infantil.
- El 90% regula la conducción bajo los efectos del alcohol, pero solo el 49% tiene una tasa límite igual o inferior a 0,5 gr/l y únicamente el 11% tiene un límite especial para jóvenes y noveles.
- Aunque el casco es obligatorio en el 74% de los países, el 43% no tienen normas de homologación en su fabricación.
- Solo el 38% de los países con rentas bajas y el 54% de los de ingresos medios exigen el uso del cinturón de seguridad para todos los pasajeros.
- Solo el 20% de los países de rentas bajas tiene legislación sobre el uso de los sistemas de retención infantil frente al 90% de los de ingresos altos.



1ª Conferencia Mundial sobre Seguridad Vial

La Federación Rusa acogerá el próximo 19 de noviembre en Moscú la 1ª Conferencia Mundial sobre Seguridad Vial a la que han sido invitados más de 1.000 participantes. En la hoja de ruta de este encuentro figura la ne-

cesidad de adoptar medidas, especialmente en los países en desarrollo, intercambiar buenas prácticas y proporcionar una plataforma normativa internacional. El lema: "1.300.000 muertos. Demasiados para luchar solos".



UNIÓN EUROPEA

Último aviso para el E-Call

La Comisión Europea (CE) ha pedido "por última vez" que todos los países comunitarios se sumen al proyecto E-Call, que consiste en equipar los automóviles con un sistema que, en caso de accidente grave, conecta automáticamente con el número de emergencias 112 y le proporciona la ubicación exacta del vehículo.

Este sistema, que sólo cuesta 100 euros por vehículo, podría salvar 2.500 vidas en las carreteras europeas y reducir la gravedad de las lesiones de un 10 a un 15%, según la CE. El Ejecutivo comunitario quiere que todos los vehículos lo tengan en el año 2.014 y está dispuesto a introducirlo reglamentariamente si no se promueve a partir del próximo año. La plena implantación del E-Call requiere que las administraciones de toda la UE equipen sus servicios de emergencia para recibir estas llamadas. 15 países de la UE, entre ellos España, se han comprometido a hacerlo y otros seis han manifestado su intención. Hay sin embargo seis estados que se resisten: Dinamarca, Francia, Irlanda, Letonia, Malta y Reino Unido.



Paul Alan PUTNAM

La telefonía se suma

La industria de la telefonía móvil europea, a través de la asociación GSM, que abarca 219 países y reúne a casi 800 operadores, ha manifestado su compromiso con el E-Call firmando el Memorando de Acuerdo con la UE, uniéndose así a la industria del automóvil.

FRANCIA

Comienza el curso con alcolock

Desde septiembre, los autobuses nuevos dedicados al transporte escolar deben contar con un dispositivo conocido como alcolock, que impide al conductor arrancar el vehículo si no demuestra que no supera el nivel de alcohol permitido. El resto de autobuses se adaptará progresivamente en un plazo que fijará el Parlamento francés que también estudia introducir su uso en los programas de rehabilitación de conductores.

ALEMANIA

La ciudad es más segura

Según un estudio de la Universidad Técnica de Dortmund (Alemania), desde el punto de vista de la seguridad vial, vivir en el ámbito rural es más peligroso que en ciudad. Se tiene un 40% más de posibilidades de fallecer en accidente y en torno a un 70% más de sufrir lesiones graves. Para los niños de zonas rurales, el riesgo de morir en accidente es cinco veces mayor que en ciudad, según este estudio.

REINO UNIDO

Tus ojos te delatan

El Gobierno británico inició este verano una campaña contra el consumo de drogas al volante que advierte a los conductores de las numerosas formas que existen para controlar si han tomado drogas (comprobando la dilatación de la pupila o la habilidad para realizar ciertas pruebas...) La campaña recuerda que esta conducta está penada con una multa de hasta 5.000 libras, 6 meses de cárcel y un mínimo de 12 meses sin permiso de conducir.



¡¡CURIOSO!!



Prohibido sonreír

Las autoridades del Estado de Virginia (EE. UU.) han prohibido sonreír en las fotos del permiso de conducir para conseguir un sistema de reconocimiento facial más homogéneo. En EE. UU., el permiso de conducir es la documentación más utilizada para la identificación.



Cambio de sentido

El Estado polinesio de Samoa es la primera nación que en casi 40 años ha cambiado el sentido de la circulación a la izquierda para facilitar que sus habitantes puedan comprar coches australianos. La medida ha provocado numerosas protestas, ya que la mayoría tiene coches 'diestros'.



¡Peligro, canguro!

En Australia, el canguro es un peligro para la circulación. Este animal está involucrado en el 60% de los accidentes mortales y la maniobra que realizan los conductores para esquivarle es una de las principales causas de siniestro.

Medicamentos que afectan al volante

Los medicamentos pueden afectar a la seguridad en la conducción de vehículos y el manejo de maquinaria peligrosa. Por ello, toda la sociedad debe colaborar para que profesionales sanitarios y pacientes lo tengan en cuenta al prescribir, dispensar medicamentos o consumirlos al conducir.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE
Dirección General de Tráfico
F. Javier. ÁLVAREZ GONZÁLEZ
Universidad de Valladolid

Un nuevo pictograma de advertencia en los medicamentos es una de las principales conclusiones de la jornada "Medicamentos y efectos en la conducción", que organizó la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios (AEMPS) en el Ministerio de Sanidad y Política Social el 8 de junio de 2009. Los expertos y representantes médicos, farmacéuticos, industria farmacéutica y consumidores, reunidos en dicha jornada, coincidieron en la importancia de reforzar la información de los medicamentos que pueden afectar a la conducción, y en la revisión de fichas técnicas y prospectos para incorporar el pictograma de advertencia en los cartonajes.

El RD 1.345/2007, que regula el procedimiento de autorización, registro y condiciones de dispensación de los medicamentos de uso humano fabricados industrialmente, incluye la posibilidad de que los medicamentos que puedan reducir la capacidad de conducir o manejar maquinaria peligrosa tuvieran que incorporar el símbolo o pictograma de advertencia sobre la conducción antes de 2011.

El símbolo (un triángulo equilátero rojo con el vértice hacia arriba y un coche negro en el interior, similar a una señal de tráfico,

co, sobre fondo blanco, con la leyenda "Conducción: ver prospecto", pretende llamar la atención del usuario para que lea la información correspondiente en el prospecto. De hecho, éstos ya contienen una sección sobre el posible efecto de los medicamentos en quien conduce.

Para incorporar el pictograma a los medicamentos que los necesiten, un grupo de trabajo de la AEMPS, con técnicos y expertos de la propia Agencia, del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, de la Facultad de Medicina de la Universidad de Valladolid y Málaga, de los Consejos Generales de Colegios Oficiales de Médicos y Farmacéuticos, de Farmaindustria y de la OCU, a los que se añaden expertos en las áreas terapéuti-

Y antes de conducir...

- Procure conocer cómo reacciona ante la medicación que toma. Si ésta influye en sus reflejos y capacidad de concentración, le produce excesiva somnolencia, etc., indíquese al médico y evite conducir.
- La reacción ante los medicamentos es más clara en los primeros días de tratamiento, en especial las primeras horas después de su ingesta.
- Siga siempre las instrucciones del médico sobre cómo usar la medicación: utilícela a la dosis y durante el tiempo que le ha indicado.
- Tomar alcohol y medicamentos conjuntamente puede incrementar sus efectos adversos (mayor sedación y somnolencia, pérdida de reflejos...) e influir más negativamente sobre la capacidad de conducción.
- Si debe conducir habitualmente, recuérdese al médico. Él tratará de encontrar la medicación que menos interfiera en su conducción.
- Si tiene alguna duda sobre la medicación que está tomando y observa que ésta interfiere en su capacidad de conducir, dígaselo a su médico.

**ESTE PICTOGRAMA
ADVERTIRÁ DE LOS
MEDICAMENTOS
CON POSIBLES
EFECTOS
ADVERSOS
AL VOLANTE**



cas que se están estudiando, está revisando todos los grupos terapéuticos existentes (más de 13.000 medicamentos autorizados). Hasta ahora ha estudiado los de 4.000 medicamentos.

Se estima que del 5 al 10% de los accidentes de tráfico de la Unión Europea podrían deberse a efectos de la medicación en la conducción. Y es que algunas reacciones adversas de los medicamentos —como somnolencia, mareos y visión borrosa— reducen considerablemente la capacidad de conducción con seguridad.

En la actualidad, varios países europeos están reforzando la información relacionada con los efectos de los medicamentos en la conducción para reducir la siniestralidad en accidentes de tráfico, ya que es una de las áreas de intervención que pueden contribuir a evitar hasta un 50% las lesiones por tráfico. ♦

LA CRISIS NO IMPIDE QUE LOS FABRICANTES SIGAN TRABAJANDO PARA MEJORAR SUS MODELOS



Más seguros y más eficientes

A pesar de los momentos por los que atraviesa la industria automovilística mundial, lo cierto es que la inversión en I+D de estas empresas se mantiene en unos niveles sorprendentes. Dos son los frentes en los que trabajan: seguridad y eficiencia energética. Es bien sabido que en momentos de ahogo económico surgen siempre soluciones interesantes.

Andrés MÁS

Los difíciles momentos por los que están pasando todas las empresas del sector de la automoción no están impidiendo que los fabricantes sigan realizando importantes inversiones para evolucionar tecnológicamente y seguir siendo los mejores. Un ejemplo lo tenemos en Mercedes, que, en 2008, destinó 4.400 millones de euros en I+D (la mayor inversión de toda Europa) y mantiene a 18.900 empleados en este departamento.

Y es que los ingenieros de todas las marcas continúan 'haciendo sus deberes' y preparan muchas sorpresas, especialmente en dos campos: el de la seguridad y el de la eficiencia energética. Es decir, buscan coches cada vez más seguros, que consuman poco y que utilicen energías renovables y poco contaminantes. Aunque afortunadamente todavía queda lejos el momento en el que un coche nos traslade

MERCEDES ESF

El más completo

Se llama "ESF" y es, ahora mismo, el coche más seguro del mundo gracias a sus trece innovaciones. Algunas son evoluciones de sistemas ya conocidos, pero otras son importantes novedades: el airbag de cinturón -especial para los pasajeros de las plazas traseras-; las estructuras de metal hinchable para las puertas -aumenta la seguridad en caso de impacto lateral sin tener que incrementar el grosor de las puertas-; el "Braking Bag", una bolsa que se hincha bajo el capó por delante del motor y, además de ayudar a frenar, eleva el frontal del coche hasta 8 centímetros, evitando el hundimiento del frontal ante un frenazo de emergencia; y, por último, el airbag que se despliega entre los asientos delanteros o traseros y evita que choquen las cabezas de los ocupantes. Todos estos sistemas irán adaptándose a nuevos modelos a medida que se homologuen.



EL TOP MODEL DE LOS COCHES

YA HAY COCHES CON CONSUMOS DE GASOLINA Y EMISIONES CONTAMINANTES CERO

de un lugar a otro sin que para ello tengamos que pisar ningún pedal, mover ningún volante, ni tocar una sola palanca. Afortunadamente, porque está claro que se perdería, entre otras cosas, la magia que para muchos tiene la conducción. Sin embargo, no queda tan lejos el día en que aparezca en el mercado un automóvil con escasas probabilidades de tener un accidente o que, en caso de no poder evitarlo, sus ocupantes apenas resulten afectados.

CERO LITROS A LOS CIEN. Las últimas novedades del sector suponen un salto más que importante en este sentido y hacen soñar con que ese momento está cada vez más cerca. Es el caso de Mercedes, con su concept "ESF", repleto de sofisticados sistemas de seguridad o de Infiniti, con su nueva berlina "M" que, entre otras

innovaciones increíbles, ofrece un sistema capaz de devolver al vehículo a su trayectoria original él solito, si detecta que va a impactar con otro que llega por un lateral. Por su parte, el nuevo BMW "Vision" es, incluso, capaz de detectar mediante un radar delantero si la carretera desciende en una cuesta pronunciada y apagar el motor activando los frenos regenerativos.

Cada vez más a menudo nuestros coches detectarán las señales y las vi-

sualizarán en el cuadro de instrumentos, frenarán por nosotros cuando nos acerquemos demasiado al coche precedente, no arrancarán si detectan que vamos bebidos, apagarán automáticamente el motor en los semáforos o harán saltar una alarma si comprueban que damos alguna cabezada.

También tenemos a la vuelta de la esquina coches que van a acabar con nuestros quebraderos de cabeza respecto al consumo y a nuestra dependencia del petróleo. Porque llegan modelos con un consumo de un litro cada cien kilómetros o con consumos y emisiones contaminantes cero, como el Opel "Ampera" y la legión de coches eléctricos que se preparan, entre los que encontramos el Nissan "Leaf EV", el Peugeot "BB1", el Citroën "Revolte"... No es ciencia ficción ni siquiera futuro cercano. Es la realidad. ♦

BMW "VISION"

Vencer al viento

BMW, entre otros fabricantes, ha entendido que en la reducción del consumo la clave se encuentra en ofrecer la menor resistencia al aire. Y eso implica muchas horas en el túnel de viento. Por ello, la marca alemana ha invertido nada menos que 170 millones de euros en el túnel de viento más moderno y completo del mundo. De este laboratorio aerodinámico ha salido el BMW "Concept Vision", un híbrido diésel y eléctrico muy aerodinámico que combina las prestaciones de un deportivo con el consumo (3,77 l/100 km) de un utilitario.



ELÉCTRICOS

La apuesta con más enchufe

● **PEUGEOT "BB1"**. Es el futuro de la movilidad urbana, según Peugeot. Mide 2,5 metros y tiene 4 plazas. No supera los 20 caballos, aunque su bajo peso (600 kilogramos con baterías) le debe permitir una envidiable agilidad por ciudad, donde con una recarga puede recorrer 120 km.

● **CITROËN "REVOLTE"**. Recuerda las formas del "2CV". Es un híbrido con 3 plazas. Su motor eléctrico puede mover en solitario el coche, pero si la carga se agota y no hay enchufe cerca, entra en acción un pequeño motor térmico.

● **VOLKSWAGEN "E-Up"**. Este fabricante está convencido de que hasta 2020 los coches eléctricos no serán rentables, pero también tiene su eléctrico: el "E-Up", con 3+1 plazas, una autonomía de 130 kilóme-



Renault "Twizy Z.E. Concept", arriba. Citroën "Revolte", abajo.



circula en sentido contrario, identifica las marcas del carril sobre el firme y adapta la iluminación a las condiciones climatológicas.

● **LOS RENAULT.** Renault y Nissan son las marcas que más en serio se han tomado lo del futuro eléctrico. Acaban de presentar cuatro modelos que verán la luz en 2011 y 2012. Desde un biplaza para ciudad, el "Twizy Z.E. Concept", hasta una berlina, el "Fluence". Costarán como un diésel sin batería y ésta se alquilará, pudiendo recargarse o sustituirse.

● **NISSAN "LEAF"**. Se comercializará a finales de 2010. Su aspecto normal esconde una sofisticada tecnología eléctrica que le permite recorrer 160 kilómetros consumiendo cero litros de combustible y emitiendo cero emisiones. La batería es posible cargarla en menos de 8 horas en un enchufe normal.



Volkswagen "E-Up".

tros con una carga que gasta solo 2 euros cada 100 kilómetros.

● **AUDI "e-tron"**. Es el deportivo eléctrico. Lleva unas baterías de iones de litio que le conceden una autonomía de 248 kilómetros. Además, detecta el tráfico que



Peugeot "BB1".

Características

MOTOR:
Cilindrada: 996 c.c.
Potencia máxima:
68 CV a 6.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasolina.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Dirección asistida eléctrica. ABS+EBD. Anclajes Isofix en plazas traseras. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 3,56 mts.
Anchura, 1,60 mts.
Altura, 1,47 mts.

MALETERO:
129 litros.

CONSUMO:
Urbano, 5,5 l/100 km.
Carretera, 3,8 l/100 km

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
A partir de 8.550 €



La opinión de...
AUTOFACIL

NISSAN PIXO 1.0 Acenta

zado a base de plásticos duros, tiene un diseño sencillo pero moderno, y una calidad correcta para lo poco que cuesta el coche. Se ofrece solo con motor 1.0 de gasolina de tres cilindros. Lo más destacable es su bajo consumo, con una media de 4,4 l/100 km. En carretera se caracteriza por la sencillez de conducción y por resultar muy estable, todo ello con un nivel de comodidad apreciable. La dirección asistida es de serie y resulta precisa, el cambio es agradable de manejar y los frenos, con ABS de serie, tienen una potencia adecuada y resistencia a la fatiga —a pesar de que equipa tambores en lugar de discos en el eje trasero—. Existe una versión menos equipada (Visia) por 7.500 euros.

Emissiones de CO2
103 g/km

Imp. matric. 0 %

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Motor. ✓ Precio ajustado. ✓ Estabilidad. 	Estética:7 Acabado:5 Habitabilidad: 5 Maletero:3 Confort:6 Potencia:6 Cambio:6	Aceleración: ..6 Consumo:8 SEGURIDAD: Estabilidad: ..7 Suspensión: ..8 Frenos:6 Luces:6	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sólo cuatro plazas. ✓ Maletero. ✓ Interior con mucho plástico.
--	--	--	--

NOTA MEDIA: 5,7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,75

www.nissan.es

Características

MOTOR:
Cilindrada: 1968 c.c.
Potencia máxima:
170 CV a 4.200 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbag de cabeza delantero y trasero. ABS. EBV. SDAE. EDS. ASR. ESP. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,72 mts.
Anchura, 1,84 mts.
Anchura, 1,49 mts.

MALETERO:
490 litros.

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

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
A partir de 41.750 €



La opinión de...

MOTOR 16

AUDI A4 Allroad 2.0 TDI

je un equipamiento a la altura de lo esperado. No cuenta con suspensión neumática y basa sus argumentos fuera de carretera en una altura al suelo 37 mm. más elevada que el "A4 Avant". También añade unos bajos de la carrocería reforzados. En cualquier caso, va de maravilla, tanto en carretera como en autopista o en campo. La tracción total 'quattro' funciona de forma más inmediata y su ESP montado cuenta con una función denominada 'Offroad Detection' que reconoce de forma automática las características del suelo y adapta la tracción a ellas. Lástima que el precio no incluya el equipamiento de serie esperado.

Emissiones de CO2
164 g/km

Imp. matric. 9,75 %

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rendimiento mecánico. ✓ Carrocería amplia y práctica. ✓ Tracción total eficaz. Altura al suelo. 	Estética:8 Acabado:8 Habitabilidad: 8 Maletero:9 Confort:7 Potencia:8 Cambio:7	Aceleración: ..8 Consumo:8 SEGURIDAD: Estabilidad: ..8 Suspensión: ..8 Frenos:8 Luces:7	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Precio elevado. ✓ Solo con cambio manual. ✓ Relación equipamiento precio.
---	--	--	---

NOTA MEDIA: 7,9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,75

www.audi.es

La opinión de...
AUTOPISTA

TOYOTA PRIUS

COMENTARIO. Mayor espacio y confort, más potencia y, sobre todo, más ahorro en combustible. Es la tercera generación del Toyota "Prius". Pionero hace doce años como primer híbrido producido en serie, ahora avanza un paso más para convertirse en el automóvil más eficiente. Básicamente mantiene el sistema mecánico (con un motor de gasolina y otro eléctrico), pero ahora con hasta 136 CV de potencia conjunta —antes 111— y una reducción del 14% en consumo. Además, de las menores emisiones de CO2 del mercado: 89 gr/km. A diferencia de otros híbridos, el motor eléctrico es capaz de arrancar e impulsar por sí sólo al "Prius" hasta 50 km/h durante dos kilómetros, circulando así en ciudad completamente gratis y en el más absoluto silen-

Emissiones de CO2
86/97 g/km

Imp. matric. 0 %

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Consumo y autonomía. ✓ Uso eléctrico en ciudad. ✓ Habitabilidad y confort. 	Estética:7 Acabado:8 Habitabilidad: 8 Maletero:8 Confort:8,5 Potencia:7,5 Cambio:7	Aceleración: ..6,5 Consumo:10 SEGURIDAD: Estabilidad: ..7,5 Suspensión: ..8 Frenos:7,5 Luces:8	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Prestaciones moderadas. ✓ Agilidad dinámica. ✓ Visibilidad trasera.
--	--	---	---

NOTA MEDIA: 7,8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,75

www.toyota.es



Características

MOTORES:
Gasolina: Cilindrada:
1.798 c.c.
Potencia máxima:
98 CV a 5.200 r.p.m.
Eléctrico: Batería: 1,2V.
Potencia: 36CV.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales, laterales y de rodilla conductor. VSC+ABS+EBD+TRC. Reposacabezas activos delanteros. Anclajes Isofix. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,46 mts.
Anchura, 1,74 mts.
Altura, 1,49 mts.

MALETERO:
445 litros.

CONSUMO:
Urbano, 3,9/4 l/100 km.
Carretera, 3,7/3,8 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
Desde 21.700 €

La opinión de...
COCHE ACTUAL

RENAULT GRAND SCENIC 2.0 dCi

COMENTARIO. Basado en el actual "Mégane" berlina, el nuevo "Grand Scénic" aporta un notable salto cualitativo respecto a su predecesor. Crecen sus dimensiones y se sitúa en los 4,56 metros. El salto generacional interior es todavía más evidente, con un diseño más personal y atractivo. Se aprecia una clara mejora en la postura de conducción, con el volante más vertical y un asiento ligeramente más próximo al suelo. La amplitud de las plazas es notable, garantizando un índice de confort elevado en las largas distancias. Una vez en marcha, muestra un rodar de mucha calidad, en el que destaca un elevado confort de marcha. En curva, la zaga apenas se deja sentir en los apoyos más intensos y la dirección

Emissiones de CO2
173 g/km

Imp. matric. 9,75 %

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amplitud interior. ✓ Confort de suspensión. ✓ Consumos y prestaciones. 	Estética:8 Acabado:8 Habitabilidad: 8,5 Maletero:8,5 Confort:8,5 Potencia:8,5 Cambio:8	Aceleración: ..8 Consumo:8,5 SEGURIDAD: Estabilidad: ..8 Suspensión: ..8,5 Frenos:7,5 Luces:8	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Respuesta motor a muy bajo régimen. ✓ Amplitud 3ª fila asientos. ✓ Precio algo elevado.
--	--	--	---

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

www.renault.es



Características

MOTOR:
Cilindrada: 1.995 c.c.
Potencia máxima:
160 CV a 3.750 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales, laterales delanteros de tórax y cadera delanteros. Airbags de cortina delanteros y traseros. ABS+SAFE. Entre otros.

DIMENSIONES:
Longitud, 4,56 mts.
Anchura, 1,84 mts.
Altura, 1,64 mts.

MALETERO:
564 a 702 litros

CONSUMO:
Urbano, 8,3 l/100 km.
Carretera, 5,6 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO:
Desde 27.900 €

CINCO ESTRELLAS VERDES

El Volkswagen "Passat" 1.4 TSI EcoFuel, con motor de carburador, y el nuevo Toyota "Prius" 1.8 y el Honda "Insight" 1.3, funcionando con gas natural, han conseguido las cinco estrellas en las últimas pruebas del EcoTest realizadas por la FIA y el Club automovilístico alemán ADAC. Además, un coche urbano, el Fiat "500" 1.2 8V Lounge, ha obtenido por primera vez cuatro estrellas. Estos son los mejores resultados desde que, en 2003, se iniciaron estas pruebas, cuyo objetivo es evaluar el comportamiento ambiental de los coches y ofrecer a los usuarios criterios objetivos que puedan utilizar al comprarse un coche.

www.ecotest.eu

LA NOTICIA

UN PLAN PARA LAS MOTOS...

El Gobierno aprobó este verano el llamado Plan Moto-E de ayudas a la adquisición de ciclomotores y motocicletas. Este cuenta con un presupuesto de nueve millones de euros y se aplicará hasta el 30 de junio de 2010 o hasta que se agoten sus fondos.

VEHÍCULO ACOGIDOS	SUBVENCIÓN
Ciclomotores, hasta 50 c.c.	225
Motocicletas, hasta 250 c.c.	525
Motocicletas de más de 250 c.c.	750

A estas cantidades podrán añadirse las ayudas que aprueben las distintas Comunidades Autónomas.

REQUISITOS

- El comprador será particular, autónomo o PYME.
- El precio del ciclomotor o motocicleta nuevo a adquirir no superará los 9.500 euros, IVA incluido e Impuesto de Circulación excluido, antes de aplicar la ayuda.
- Se achatarrará otra moto, sin límite de kilometraje, con las siguientes características:
 - Los ciclomotores y motos de hasta



250 c.c. deberán tener una antigüedad de más de cinco años.
 ■ Las motos de más de 250 c.c. deberán superar los siete años.
 Quedan excluidos los vehículos de dos ruedas de segunda mano y las motocicletas de más de 74 KW (100 CV) de potencia con una relación potencia/peso igual o superior a 0,66.

... Y OTRO PARA LOS ELÉCTRICOS

Se llama Proyecto Movele y su objetivo es fomentar el uso del vehículo eléctrico en España. Este proyecto del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, impulsado a través del Instituto para la Diversificación y



Ahorro de Energía (IDAE), se divide en dos actuaciones. Por un lado, la aprobación de ayudas directas a la compra de vehículos eléctricos, que oscilarán entre los 750 y 20.000 €, dependiendo del tipo: moto, coche, autobús

o camión. En el caso de los turismos, la subvención puede alcanzar los 7.000 €. Para beneficiarse de las ayudas, los compradores deben dirigirse a un concesionario adherido al Proyecto Movele y elegir cualquiera de vehículo in-

cluido en el catálogo publicado en la web del IDAE.

Por otro, se han llegado a acuerdos con los ayuntamientos de Madrid, Barcelona y Sevilla para instalar los primeros 546 puntos de recarga de vehículos eléctricos en esas ciudades. Los ayuntamientos de Madrid y Sevilla han anunciado que, además, estos coches no pagarán en las zonas de aparcamiento regulado.

www.idae.es

AROMAS CONTRA EL CANSANCIO

Infiniti es la división de lujo de Nissan y el "M" es la versión que llegará a Europa del Nissan "Fuga", una berlina de lujo con sorpresas. Este "M" incorpora un aromatizador de alta montaña, que expulsa en el habitáculo del coche sustancias de origen vegetal como el borneol, el alcohol de hoja o el polifenol, que ayudan a combatir el cansancio y a mejorar la atención.

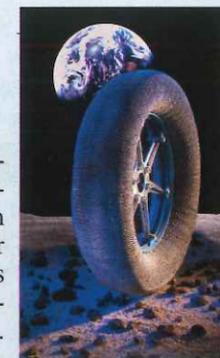


EL COCHE MÁS AHORRADOR

Se llama "L1" y es lo último de Volkswagen. Este híbrido se anuncia como el que menos consume del mundo (1,49 l/100 km), con unas emisiones de solo 39 g/km, y una autonomía de 670 kilómetros a partir de un depósito de únicamente 10 litros de capacidad y un motor eléctrico de 14 caballos. En este modelo, los retrovisores interiores y exteriores han sido sustituidos por cámaras que envían imágenes a una pantalla situada en el salpicadero.

PARA CIRCULAR POR LA LUNA

La NASA y Good-year han desarrollado un neumático sin aire, formado por 800 muelles, para los vehículos que se desplacen por la Luna. Los neumáticos tradicionales de caucho y con cámara de aire no pueden utilizarse en la Luna, ya que no soportan las temperaturas extremadamente frías o calientes que experimentan las zonas de sombra y sol de nuestro satélite.



EL DATO

"En ciudad, una scooter tarda un 40% menos de tiempo, reduce el gasto un 65% y emite un 38,5% menos de CO₂ que un turismo"

Resultado de una prueba comparativa realizada por ANESDOR (Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas).

SUSPENSO EN MANTENIMIENTO

Un estudio realizado por el RA-CE (Real Automóvil Club de España) y la red de talleres Bosch Car Service ha comprobado que uno de cada tres coches presenta problemas graves en los filtros (aire, combustible y climatización). También se ha constatado que el 27% de los vehículos lleva mal la presión de los neumáticos; el 5%, perdía líquidos; y el 57%, circulaba con el aceite en mal estado.

1		2.254
2		2.208
3		2.178
4		2.176
5		2.139
6		2.000
7		1.944
8		1.655
9		1.610
10		1.573

LOS FABRICANTES

	PEUGEOT	5.410
	OPEL	5.227
	TOYOTA	4.957
	FORD	4.956
	SEAT	4.827
	CITROËN	4.477
	RENAULT	4.055
	VOLKSWAGEN	3.778
	NISSAN	2.991
	AUDI	2.568

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



SUELA DE NEUMÁTICO

Las suelas de las dos nuevas colecciones de botas que Timberland ha puesto en el mercado este otoño están compuestas en un 42% de caucho reciclado proveniente de neumáticos usados. No olvidemos que en el mundo se desechan anualmente 1.300 millones de neumáticos que tardan en descomponerse 80 años.

AVERÍAS. Un 35% de las averías de los coches se producen como consecuencia de un fallo en el sistema eléctrico, generalmente en baterías, motores de arranque o generadores, según la empresa Hella. También se indica que los sistemas de audio o los navegadores contribuyen a sobrecargar las baterías, incrementando así la posibilidad de fallos.

EL MÁS ECOLÓGICO. Bambú, hoja de palma y coco son los materiales que han empleado en Filipinas para fabricar un vehículo. Salvo las ruedas, el motor y el chasis, el resto del "Eco", que así se llama, se ha fabricado con materiales renovables. Transporta de 6 a 20 personas y utiliza un biocombustible elaborado a partir del coco.

MENOS REPARACIONES. El recorte de gastos de los hogares por la crisis ha reducido un 15% las reparaciones mecánicas y un 5% las de chapa y pintura, durante el primer semestre de este año, según los datos de CONEPA, la Federación Española de Profesionales de la Automoción.

COLORES. El rojo y el blanco serán los colores de moda en los coches en los próximos años, según la multinacional Merck. Parece que el plata cederá su podium y que el verde y el marrón serán los preferidos para los coches pequeños y deportivos. Merck también indica que el color es determinante en la elección de un coche.

Cuidando a los motoristas

Mediante una cuota anual, los motoristas pueden instalar en su vehículo un sistema, que, en caso de caída de la moto y si su conductor no contesta en tres minutos, avisa a los servicios de emergencia y les indica el lugar exacto del accidente, para que puedan asistir al herido en el mínimo tiempo posible.

Mercedes LÓPEZ

Reducir el número de víctimas mortales en accidente de moto avisando rápidamente a los servicios de emergencia y facilitándoles la localización del siniestro es el objetivo del sistema denominado 'Protect Sat Smart Bike', que la empresa European Datacomm presentó recientemente. Según los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), durante 2008 murieron en las carreteras españolas 307 motoristas y 153 en los seis primeros meses de 2009 (de enero a junio).

El funcionamiento de este sistema, pionero en el sector de las dos ruedas, es similar al denominado 'E-call' (dispositivo de llamada automática en caso de accidente) que incorporan ya algunos turismos. Cuando un motorista sufre un accidente, el dispositivo que va instalado en la moto detecta la caída y, en siete segundos, envía un mensaje de alerta a la central de alarmas de la compañía Mondial Assistance. Entonces el operador intenta ponerse en contacto con el accidentado; si en tres minutos no lo consigue, avisa al 112 (Servicios de Emergencia) y les indica el lugar del accidente para que acudan al mismo rápidamente.

Según César Celimendiz, director

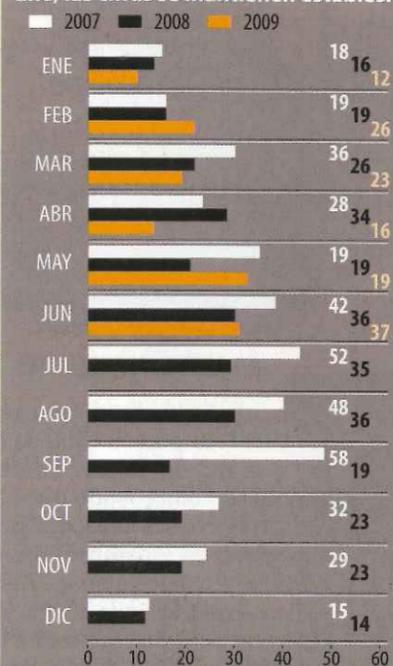


Reducir el tiempo de llegada de los servicios de emergencia ayuda a salvar muchas vidas.

Las víctimas de las dos ruedas



En 2008 murieron un 27% menos de motoristas en carretera. Pero durante los 6 primeros meses de este año, las cifras se mantienen estables.



(Fuente: DGT. Datos provisionales. Motoristas fallecidos en carretera).

de la empresa y creador del sistema, éste "localiza a la persona accidentada con un margen de error de más o menos cinco metros".

ÁNGULO DE INCLINACIÓN. El ángulo que forma la moto con la carretera es la clave para detectar si ésta se ha caído. "Cuando rebasa una inclinación determinada, salta la alarma", explica Celimendiz.

El detector lleva un programa con las inclinaciones en función del modelo de la moto. Asimismo, lleva un botón de asistencia para que, en caso de enfermedad o avería, el motorista pueda accionarlo y recibir la ayuda necesaria.

Su precio es de 464 €, más 50 € por su instalación, y el pago de una cuota anual de servicio de 243 €, y tiene otras aplicaciones: avisa si la moto se cae cuando está aparcada, sirve para localizarla en caso de hurto, detecta si la batería está perdiendo fuerza, mensualmente envía un informe sobre el estado del vehículo y, ante cualquier incidencia, la central avisará al propietario de que la moto no funciona bien. ♦

Puto móvil, casi me mato...



Julio MALDONADO (Maldini)

Periodista

Era lunes por la noche, venía de la tele tan feliz. Como siempre, con el programa "Fiebre Maldini" aún fresco en la memoria, bastante hambre y ganas de llegar al restaurante. Te relajas después de un día duro, lógico. Y sonó el móvil.

Yo solía llevar al móvil encendido en el asiento de la derecha. No era de los que lo cogía para hablar, aunque alguna vez reconozco haberlo hecho. "¡Bah!, total es un momento para decir ahora te llamo" pensaba como tantos otros. Sonó el móvil, decía. El hambre y las ganas por llegar pronto a cenar me llevaban por el carril de la izquierda, carretera de Colmenar hacia Madrid. Así que un poco más rápido de lo que debería pero sin pasarme del todo. Primer error. Sonó el móvil, y ya van tres. Miré a mi derecha para ver quién era. ¿Les suena? Fueron tres, quizá cinco segundos de despiste, los que se tarda en mirar a la derecha, identificar el número, pensar "ahora le llamo" y volver la mirada a la carretera. Cinco segundos, quizá menos. Suficientes para que a esa velocidad recorras muchos metros. Demasiados. No sé cuántos fueron, sí sé que cuando volví la mirada a la carretera me estaba comiendo una curva. Maldito móvil, maldito yo, mi altanera soberbia por no hacer caso a tantos anuncios de la DGT que nos avisan, maldita manía de pensar que sé más que nadie, de que soy el más listo. Fueron unos segundos interminables, y quiero entrar en detalles por muy morbosos que parezcan. Toda precisión es poca. Piensen conmigo. La parte delantera de mi coche pega contra la mediana y sale rebotado, sin control. Agarro el volante con todas mis fuerzas. Nada que hacer, mi coche y yo somos dos muñecos abandonados a nuestra suerte. El coche cruza sin control los tres carriles hasta que rebota en la barrera de la derecha. Vuelve a cruzar los tres carriles hacia la izquierda y ya de culo se empotra contra la mediana, a la altura del desvío 17, nunca lo olvidaré. Cómo olvidarlo. Me miro, respiro, estoy bien. Pero mi coche se

Perdón a la pareja de la Guardia Civil a la que no me atreví a decirles la verdad, lo del móvil, lo del puto móvil. Todo por evitar una multa cuando acababa de salvar mi vida. ¡Seré imbécil!

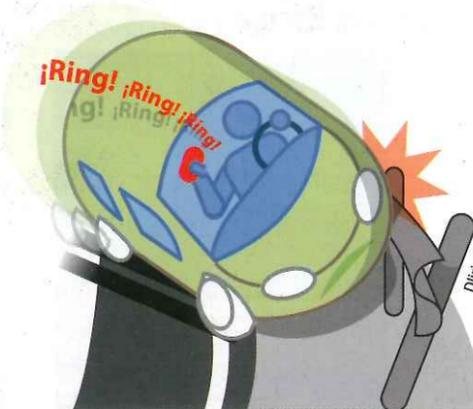
queda estampado en pleno carril izquierdo y cerca de una curva, maldita sea. Y por ahí vienen rápido, con el tiempo justo para esquivar el coche. Cualquier imbécil como yo (perdón por la expresión pero es lo que siento) que vaya despistado con el móvil se empotra. Busco el chaleco amarillo y no sé dónde lo tengo, sé que atrás pero no sé dónde, en ese momento reniego de mí mismo, soy lo peor de lo peor, no tengo palabras. Un minuto de locura mientras esquivan mi coche de milagro y el chaleco aparece. Me lo pongo y salgo corriendo hasta antes de la curva. Aviso como un loco, empiezan a frenar. Para un motorista y llama al 112, bendito número. Hasta tres coches más paran en el arcén ofreciendo ayuda, la gente es grande. Llega la Guardia Civil ya con el tráfico detenido y por fin respiro.

Y reflexiono. Estoy intacto de milagro, nadie se ha estampado contra mi coche ni en el doble paseo sin control por los carriles ni cuando se quedó empotrado en la mediana. No sé qué sería de mí hoy si alguien se mata por mi culpa. Podría ser un padre de familia, un chaval, incluso una familia entera.

Mil gracias a la gente que se paró, a los del SAMUR. Perdón a la pareja de la Guardia Civil a la que no me atreví a decirles la verdad, lo del móvil,

lo del puto móvil. Todo por evitar una multa cuando acababa de salvar mi vida. ¡Seré imbécil!

Cada día que vuelvo a casa desde la tele paso por allí y ahí sigue la mediana rota, avisando. Para que nunca me olvide. Me salvó la suerte, nada más. Puedo contarlo y lo hago. Sé que fui un imprudente y un imbécil. Lo sé para siempre. ♦

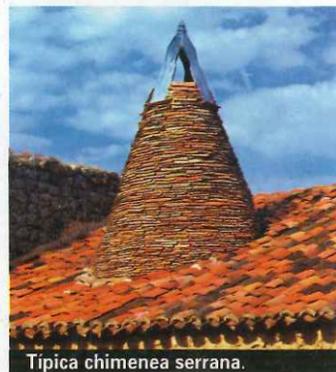




Soria, aires castellanos y literarios

Los picos de Urbión son el objetivo de este viaje, con la Laguna Negra en sus faldas.

Machado, prendado de su belleza, estableció su residencia en Soria en 1907. Otros escritores, también ensimismados por sus paisajes, trasladaron la experiencia a su obra literaria: Unamuno, Baroja y Bécquer. Dos vascos y dos andaluces unieron su mirada en torno a tierras sorianas. Desde entonces, los cuatro llevaron consigo los aires sorianos y se ocuparon de universalizar sus encantos naturales. A los demás nos queda su recomendación, en verso y en prosa y, sobre todo, los paisajes de Soria.

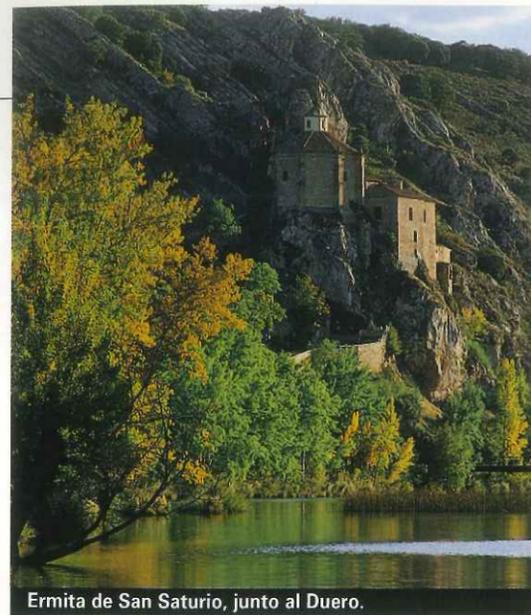


Típica chimenea serrana.

Gorka ZUMETA
Fotos: Patronato Provincial de Turismo de Soria

Partimos de la capital, Soria (35.000 hab). Y la primera sorpresa: lejos de toparnos con una ciudad anclada en un vetusto y anquilosado eco romántico —que conserva, pero no en exclusiva—, se disfruta de una ciudad moderna y, en partes, bulliciosa y animada.

CIUDAD PARA PASEAR. La Soria del siglo XXI, alejada de la "mística y guerrera" de Machado, ha crecido en calidad de vida. La peatonalización de sus calles céntricas la ha humanizado



Ermita de San Saturio, junto al Duero.



La Laguna Negra, al pie del Urbión y rodeada de pinares.

Tierra de Alvargonzález

Antonio Machado

"De entre muchas leyendas que se atribuyeron a esta Laguna, hay una que merece destacar. Cuenta la leyenda que un mozo llamado Alvargonzález heredó de sus padres ricas tierras. Teniendo casa, ganado y huerta, tomó por esposa una linda moza de tierras del Burgo. Vivieron felices y tres hijos tuvieron. La envidia armó pelea en el hogar de Alvargonzález. Casáronse los dos mayores y el buen padre tuvo nueras que sólo pensaban en la herencia que les cabría tras la muerte de Alvargonzález. Una mañana salió solo el buen padre y decidió descansar bajo un olmo. Se fue quedando dormido y soñó que sus hijos vendrían a matarle y al abrir los ojos vio que era cierto lo que soñaba. Mala muerte dieron al buen labrador: un hachazo en el cuello y cuatro puñaladas en el pecho. Al padre muerto lo arrastran hasta la Laguna Negra, que no tiene fondo, y allí lo arrojan con una piedra atada a los pies. Nadie osó acusar a los hijos del crimen".



y sus habitantes se han ocupado del resto. La visita a la capital puede organizarse en dos recorridos: el primero, por el casco histórico, y el segundo, por la ribera del Duero. Es indispensable dejar el coche y disfrutar del paseo. La Plaza Mayor es el centro neurálgico de Soria. En torno a ella se encuentran el Ayuntamiento, un edificio renacentista, el de los Doce Linajes, el Centro Cultural, antigua Audiencia (s. XVIII), la iglesia de Santa María la Mayor (portada románica), la de Nuestra Señora del Espino (gótico tardío) y, junto a ésta, el viejo olmo, que inspiró el universal poema de Machado. La calle de los Caballeros, repleta de casa blasonadas, lleva a la iglesia de

San Juan de Rabanera. Y algo más alejada, hacia el río, la concatedral de San Pedro (fines del s. XII y reedificada en el XVI).

La ribera del río ofrece otra imagen de Soria, la más bucólica. Atravesando el puente de piedra sobre el Duero se ven las ruinas del monasterio de San Juan de Duero, la iglesia del antiguo monasterio templario de San Polo (donde Bécquer ambientó sus más románticas leyendas) y la ermita barroca de San Saturio.

No descuide objetivos más prosaicos, tal vez más reconfortantes, como el tapeo o el comercio, que conviven a la perfección en Soria. Como referencia, la plaza de San Clemente ('El Tu-

bo'), El Collado o el Paseo del Espolón. Y para los noctámbulos, La Zona (Rota de Calatañazor).

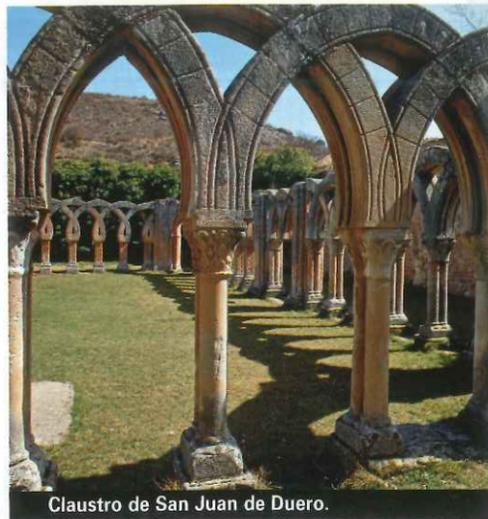
Tras visitar Soria, la N-234 lleva a Cidones, pequeño municipio cuyo origen se remonta al s. XII. La carretera parte en dos el pueblo y deja la iglesia de San Miguel a un lado y el Ayuntamiento al otro. Quedan todavía casonas de 'indianos', que emigraron a América en busca de fortuna.

'CORTE DE PINARES'. Tomamos la SO-810 hacia Vinuesa, pueblo premia-

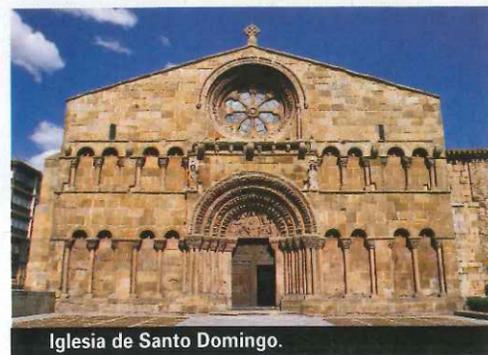
do por su cuidado aspecto y puerta de entrada a la bellísima Laguna Negra. Merece la pena una parada para conocer la 'Corte de Pinares', con el que se bautiza a Vinuesa, debido a la presencia de los reyes Juan I y II. Su arquitectura, de las más admiradas de la provincia, se compone de casonas labradas en piedra de sillería, chimeneas cónicas pinariegas y balconadas y aleros de madera. Su distribución, en cuesta, extraordinariamente seductora hace difícil desplazarse. Su iglesia, Nuestra Señora del Pino (fin s. XVI), tiene tres naves con imponentes columnas y arcos apuntados.

LA DESLUMBRANTE LAGUNA NEGRA. En Vinuesa, se toma la SO-830 en dirección a la Laguna Negra, surgida de la acción del hielo durante las glaciaciones cuaternarias. El lugar 'roza' lo sagrado para los habitantes de la zona, de ahí que debamos mantener y aumentar, el respeto -y silencio-. Entre paredes graníticas y rodeada por miles de pinos, la Laguna Negra adquiere un aspecto oscuro y tenebroso, que alcanza su máxima belleza cuando la recubre la nieve. La zona alimenta leyendas populares, como la de La Tierra de Alvargonzález, que cantó Machado. Si la visita en verano, sepa, dada la pendiente, que los dos últimos kilómetros se hacen a pie o en autobús turístico: se prohíbe el acceso en vehículo particular.

Una empinada senda supera los farallones por el lado sur y permite ascender desde la Laguna al Pico Urbión (2.228 m.), donde nace el Duero. La dura subida encuentra un reconfortante premio: un paraje de trazo inhóspito pero tan bello como agreste. ♦



Claustro de San Juan de Duero.



Iglesia de Santo Domingo.

El tráfico

- Desde Soria, por la N-234 (dirección Burgos), a 13 km, llegará a Cidones, **travesía regulada con semáforos. Debe circular a 50 km/h como máximo.** Al salir, la SO-810 lleva al Pantano de la Cuerda del Pozo y al cruce con la SO-820, que marcha hacia Vinuesa.
- **El trazado de ambas carreteras tiene muchas curvas y firme en buen estado. Precaución en horas nocturnas por el cruce de ciervos y corzos.**
- Desde Vinuesa, el firme de la SO-830 está en buen estado y señalizada la subida a la Laguna Negra. El acceso (11 km) se hace por una pista asfaltada de subida al aparcamiento y otra de bajada. **¡Cuidado con la señalización para no tomar la pista equivocada! A partir de mediana altura, ambas se cubren de nieve y hielo en invierno.**
- Del aparcamiento a la Laguna la pista, **con firme en buen estado y que también suele cubrirse de nieve en invierno,** se recorre a pie -o en autobús-, pues no se permite circular vehículos particulares.

Comer

MAROTO (Pº del Espolón, 20. Soria. Tel.: 975 22 40 86): el de mayor prestigio de Soria, cocina imaginativa, especializada en setas y trufa negra autóctona. **LEONOR** (Pº del Mirón. Soria. Tel.: 975 22 02 50): junto a la ermita, inmejorables vistas. Conviene reservar. **MESÓN ISABEL** (Plaza Mayor, 5. Soria. Tel.: 975 21 30 41) situado junto a **CASA AUGUSTO**, del mismo dueño, ambos compendian cocina clásica con tintes renovados, anclados en raíces rurales. **REAL POSADA DE LA MESTA** (Plaza Cañerías, s/n. Molinos de Duero. Tel.: 975 37 85 31): cocina a la altura de su alojamiento: moderna, pero basada en productos autóctonos. Organizan excursiones en busca de trufa negra. **ALVARGONZÁLEZ** (Carretera, 20. Vinuesa. Tel.: 975 37 85 05): en el hotel del mismo nombre, cocina castellana con toques creativos, especializada en caza y setas. **MESÓN DON PANCHO** (Burgos, 8. Covaleda. Tel.: 975 37 03 96): buenas carnes a la brasa a precios razonables. **PUERTA PINARES** (Anselmo de la Orden, 41. Abejar. Tel.: 975 37 32 70): buena calidad y especialidad en carnes de pato.

Dormir

PARADOR NACIONAL DE SORIA **** (Parque del Castillo. Soria. Tel.: 975 24 08 00): calidad acostumbrada y vistas espectaculares de Soria. **HUSA ALFONSO VIII ***** (Alfonso VIII, 10. Soria. Tel.: 975 22 62 11): céntrico y funcional, cómodo para visitar la capital. **REAL POSADA DE LA MESTA** (Pl. Cañerías s/n. Molinos de Duero. Tel.: 975 37 85 31 www.realposada.com): magníficamente situada, pensada para amantes del turismo rural. Exquisita decoración. **HOTEL ALVARGONZÁLEZ** (Carretera, 20. Vinuesa. Tel.: 975 37 85 05 www.hotelalvargonzalez.net): bien situado, buen servicio, buena relación calidad-precio. **LA VIEJA CHIMENEA** (Soledad, 39. Herreros. Tel.: 975 27 04 59): edificio centenario reformado, con sólo 4 habitaciones, visitado en su día por Baroja. **LA CASONA DE VINUESA** (Nevera, 1. Vinuesa. Tel.: 975 37 83 84 www.lacasonadevinuesa.com): casa castellana del s. XVIII, cuya decoración conjuga con valentía sabor rústico y arriesgada vanguardia. **LA PINARIEGA** (Reina Sofía, 4. Vinuesa. Tel.: 975 37 80 16 www.lapinariega.es): con 200 años de antigüedad, acoge un alojamiento rural de sólo cinco habitaciones. **EL CASTILLO** (Puente Tinte s/n. Vinuesa. www.iespana.es/elcastillo Tel.: 651 01 47 47): casa de piedra con patio para alquiler completo y alojamiento para 10 personas.

Información

La Diputación provincial de Soria (www.dipsoria.org) ofrece información de la zona. Para maridar literatura y viajes, www.antoniomachadoensoria.com informa de rutas que realizó el poeta.



¿CUÁNTO QUEDA PARA OVIEDO?

Tomo la A-8 en Baamonde (Lugo), en sentido Oviedo. Cerca del kilómetro 589, un panel indica que hasta Oviedo faltan 221 kilómetros. Nueve kilómetros más adelante, otro, que sólo restan 173 para la capital asturiana. ¿Qué indicador está errado? ¿Quién hace los cálculos?

M. Castro Santamariña
Vilalba (Lugo).

- **Respuesta:** La señalización de las vías no está entre las competencias atribuidas por la Ley de Seguridad Vial (art. 5) al Ministerio del Interior, que, según el art. 6, ejerce el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, sino que es competencia de la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Fomento.



¿QUÉ PROHÍBE?

El Ayuntamiento de Ciudad Rodrigo (Salamanca) debe explicar qué significa la señal de la foto, que desde hace más de un año está a la entrada del Puente Romano. Es difícil respetar una señal de prohibición o restricción si ésta no se ve.

Javier García Martín
Ciudad Rodrigo (Salamanca)

SUPERAR LOS LÍMITES

En una vía interurbana con señalización, vertical y horizontal, de prohibido adelantar y sin arcén practicable, ¿puedo adelantar a un vehículo especial, debiendo rebasar, para ello, la señalización sin entorpecer a los vehículos que



circulan en sentido contrario? Si está permitido, ¿qué artículo lo recoge?

Mercedes Maceiras Rodríguez
(La Coruña).

- **Respuesta:** Un vehículo especial no podrá ser adelantado cuando esté prohibido hacerlo. Si estuviera inmovilizado -ya no se habla de adelantamiento-, podría ser rebasado en las condiciones previstas en el Reglamento de Circulación (art. 88).

NO DESMONTAR LA BOLA

Pedro Noria (nº 192) y César Fernández (nº 196) argumentan que se debe prohibir el uso de enganche de remolque cuando no se usa, por los daños que produce al aparcar.

La solución sería tener que demostrar la posesión de un remolque para montar un enganche. Hace 16 años que llevo enganche, nunca he roto nada y creo muy peligroso manipular constantemente el único punto de sujeción de una caravana de mil kilos o más que puede circular a 80 km/h, máxime cuando, para homologar la modificación (Reforma de Importancia), se necesita el montaje en un taller especializado y pasar la ITV. Ni siquiera desmontar la bola.

Manuel Yunta Rodríguez

MANO DURA

Felicito a la DGT por el acierto al implantar el permiso por puntos. Soy conductor y cada día me asombra que no aumenten los accidentes. La falta de educación y respeto de algunos conductores es preocupante y alarmante, aunque haya permiso por puntos y estemos informados de la importancia de una conducción en la que el respeto a las normas de circulación y a los demás sean funda-

mentales para evitar los accidentes. Es lamentable que en este país no funcione otra cosa que la sanción al incívico y la tolerancia cero con el 'listillo'. La prueba es el permiso por puntos: desde que está en vigor, han disminuido los accidentes. La DGT podría ahorrar el dinero de las campañas de información y concienciación: los conductores estamos suficientemente informados de nuestras obligaciones y derechos (algunos más de sus derechos que de sus obligaciones). Ahora hacen falta más radares, controles, sanciones...

Antonio Rodríguez Romero
Santa Coloma de Gramanet (Barcelona).

LOS PUNTOS IGUALAN

Me llama la atención el comentario del señor Rivera, quien, bajo el título *La barbaridad*, dice: "Hay que ilegalizar el carné por puntos". Con independencia de salvar 1.500 vidas en tres años -como apunta el artículo (lo que dice mucho)-, gracias al permiso por puntos, todos los titulares del permiso de conducir somos iguales ante la Ley, sin que los recursos pecuniarios establezcan diferencias. La misma sanción económica, para unos es una 'propina', una 'limosna' y para otros, una tragedia 'económica'. El permiso por puntos iguala a todos: cualquiera puede quedarse sin con-

Acuse de Recibo / Kaká ¿impune?

Acabo de ver por televisión la llegada a Madrid del futbolista Kaká. En dos trayectos distintos como pasajero en un automóvil de lujo, ni él ni sus acompañantes, usaban del cinturón de seguridad obligatorio.

En aras de la justicia, espero que la DGT abra los correspondientes expedientes sancionadores por esas infracciones y dé la máxima publicidad al hecho y al momento en que los infractores paguen las correspondientes multas. Y espero que hagan lo mismo cada vez



que cualquier famoso aparezca en televisión, conduciendo o pasajero, sin utilizar el cinturón. Entonces, entenderé que la Ley es para todos y no solo para los 'pardillos'. Mi primer coche, en 1968, ya llevaba cinturones de seguridad -recuerdo la cara del vendedor de Renault cuando los pedí- y jamás me han denunciado o denunciarán por no utilizar el bendito cinturón.

Antonio Doblado Escoda

ducir por haber perdido puntos... Y eso 'duele' tanto a quien tiene grandes recursos económicos como a quien no.

Juan José López Casado

MALAS COSTUMBRES

La DGT, en los paneles informativos, anima al conductor a usar los intermitentes -últimamente nadie pone-. Enhorabuena por ello. También por animar a ceder el paso, pues parece que el primero que llega es quien tiene derecho, y quien tiene que ceder, se olvida de la norma. Esto viene de la campaña que se hizo para facilitar la salida a quienes se incorporaban, entendiendo los conductores lo de facilitar por "déjame entrar, qué tienes obligación". ¡Cuánta razón tienen!

Oscar Muñoz

NEUMÁTICOS DE LLUVIA

¿Es necesario algún permiso o trámite para colocar en un turismo neumáticos para lluvia y nieve si sus medidas son las mismas que las habituales del coche?

Florentino Romon

● **Respuesta:** La normativa aplicable no somete a autorización previa el uso de neumáticos especiales. El Reglamento de Vehículos (anexo VII) establece que tienen que ser siempre de las dimensiones previstas por el fabricante en la homologación del vehículo, o sus equivalentes, y que los de nieve deben ir marcados con la inscripción M+S, MS o M&S, y deben tener una capacidad de velocidad, bien igual o superior a la velocidad máxima prevista para el vehículo, bien no inferior a 160 km/h si la velocidad máxima del vehículo es superior a ésta.

MOTO DE BAJA TEMPORAL

Poseo una motocicleta dada de baja temporal y que uso de vez en cuando en circuito cerrado de velocidad. Me paró la Guardia Civil y me comentó que debo llevar en la moto el justificante de baja temporal. Si mi moto está de baja temporal, y además no está circulando -va dentro de una furgoneta-, ¿por qué debo llevar este justificante, si la moto consta a mi nombre en Trafico?-

Fernando Calvo Mota
Rincón de la Victoria (Málaga).

Archivo adjunto

Peligro: muro en el arcén

En la M-600 (Madrid), entre El Escorial-Valdemorillo (p.k. 14 y 20), 18 tramos de muro -con una longitud media de 45 m.- invaden el arcén hasta casi la línea continua, varios en curva, y en tres lugares, como la imagen, enfrentados en los márgenes de la vía.

¿Qué hará un ciclista en estos puntos? Si, al llegar a uno, continúa su marcha -señalice o no- y se acerca un coche por detrás, hay grave riesgo de alcance, y más en curva. Si en un tramo con muros a ambos lados el que llega por detrás no frena a tiempo, el siniestro será casi inevitable si otro coche llega de frente.

No entiendo por qué se dejaron esos tramos cuando se construyó la carretera. Ni



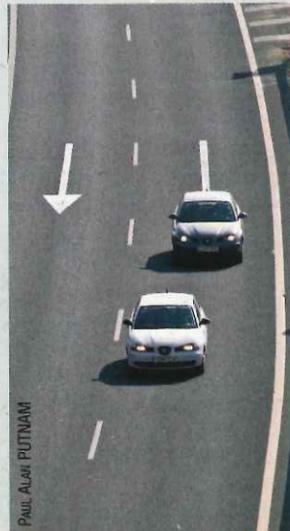
por qué siguen ahí tras la Ley 3/1991. Pedí a la Comunidad de Madrid que, por seguridad, los retire. Me contesta que "supondría una situación gravosa para los afectados" -por expropiar un centenar de metros cuadrados por tramo, supongo- y "para la administración" ¿Cuántas carreteras se han construido desde entonces en millones de metros expropiados? ¿Debe morir alguien para que estos muros sean eliminados?

Pedro Muñoz Álvarez
Getafe (Madrid).

● **Respuesta:** El Reglamento General de Vehículos (art. 36) establece que los vehículos podrán causar baja temporal en el Registro de Vehículos, entre otros casos, cuando su titular manifieste expresamente su voluntad de retirarlo temporalmente de la circulación. El siguiente artículo determina que, en este supuesto, se acordará la retención del permiso o licencia de circulación y la tarjeta de inspección técnica o certificado de características hasta que, finalizada la retirada temporal, se solicite la devolución de los citados documentos. En consecuencia, mientras dure la situación de baja temporal, ese vehículo no podrá circular por vía pública alguna.

¿ADELANTAR O REBASAR?

Conduzco por el carril derecho, entre 100 y 120 km/h, por una autovía con muy poco tráfico. En un momento, encuentro a otro coche a menos velocidad (80/90 km/h) en el carril central, sin que ninguno tenga otros por delante. Esta situación se da mucho: coches que circulan por el centro para evitar salidas desde el carril de aceleración, a otros más lentos... ¿Puedo seguir por mi carril y sobrepasarle sin que me multen por adelantar por la derecha? ¿Debo cambiar de carril, pasar tras él y volver a la derecha? Lo lógico sería seguir por el carril derecho -voy a la velocidad permitida y



por el carril obligatorio-, y no pasar por detrás, lo que entorpece bastante el tráfico.

Paloma Ponce Adán
Madrid.

● **Respuesta:** La Ley de Seguridad Vial (art. 32.1) prevé, como norma general en todas las carreteras, que el adelantamiento debe efectuarse por la izquierda del vehículo que se pretenda adelantar. El adelantamiento por la derecha que se plantea no está entre las excepciones que la Ley y el Reglamento General de Circulación establecen a dicha norma general.

MULTAS Y PUNTOS

¿Cómo está actualmente la legislación sancionadora administrativa y penal sobre circular sin haber pasado la ITV o con ésta caducada, circular sin permiso de circulación o que éste carezca de validez y circular sin seguro obligatorio? ¿Restan puntos? Y ¿ya no es obligatorio llevar el justificante de pago (recibo) del seguro?

Pilar Serrano Moreno
Alaquas (Valencia).

● **Respuesta:** No presentar un vehículo a la inspección técnica periódica en el plazo debido es una infracción grave del Reglamento de Vehículos (art. 10.1), sancionada con multa de 91 a 300 €. Ley de Seguridad Vial (art. 65.5 k) fija como infracción el circular con un vehículo no matriculado o careciendo de las autorizaciones administrativas correspondien-

tes, o que éstas carezcan de validez por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente, y la multa va de 301 a 1.500 €, sanción que se gradúa en atención a la adecuación entre la gravedad y trascendencia del hecho, antecedentes del infractor y su condición de reincidente, al peligro potencial creado para él mismo y demás usuarios de la vía y al criterio de proporcionalidad, como establece dicha Ley (art. 69).

Circular con un vehículo sin tener seguro obligatorio se sanciona con multa de 601 a 3.005 €, dependiendo de la categoría del mismo, servicio que preste, gravedad del perjuicio causado, duración de la falta de aseguramiento y reiteración, como establece la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (art. 3), que prevé también el inmediato precinto y depósito del vehículo en establecimiento público o el precinto en el domicilio del titular o poseedor, si en 5 días no se justifica la existencia del seguro. En estos momentos no se sanciona el no presentar el documento acreditativo del seguro, ya que, en cumplimiento del nuevo Reglamento del seguro obligatorio, los agentes de la autoridad no constatan la vigencia del seguro a través del recibo, sino mediante consulta al Fichero Informativo de Vehículos Asegurados.

Las anteriores son infracciones administrativas, no penales, y ninguna lleva aparejada la pérdida de puntos.

PREFERENCIA Y PASO

Hay garajes y lugares de aparcamiento (patios, sótanos...) que exigen al vehículo atravesar la acera para acceder a la calle. Pocos tienen pintado



un paso de peatones sobre la acera, lo que obliga al conductor a detenerse si su salida coincide con un peatón. Y si no existe dicho paso, ¿quién tiene preferencia: peatón o vehículo?

Álvaro Hevia Cangas
Toledo.

● **Respuesta:** El Reglamento de Circulación (art. 65, aptdo. 2) establece que en las zonas peatonales (como las aceras), cuando las crucen vehículos en los sitios habilitados al efecto, sus conductores tienen obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas. ♦



Carta del médico / Conducir con un brazo en cabestrillo

Trabajo en un hospital. Con frecuencia, los conductores preguntan si pueden conducir con un collarín, un pie escayolado, un brazo en cabestrillo, etc. Por favor, ¿nos pueden aclarar estas dudas que nos surgen a los profesionales de la medicina?

Covadonga Legarreta Aguirre
Bilbao (Vizcaya).

● **Respuesta:** Como norma general, las personas que tienen un tratamiento de inmovilización deben abstenerse de conducir hasta que desaparezca la situación médica que les impide el movimiento normal. La utilización de collarín, por ejemplo, reduce la movilidad de la cabeza-cuello y puede suponer una merma en la



conllevar sanción administrativa en caso de ser advertida por los agentes policiales.

Archivo adjunto



Prohibido, excepto...

En una calle de sentido único en Llanes, bajo la señal de dirección prohibida hay una leyenda 'peculiar'. ¿Cómo interpretarla? ¿Autoriza a entrar al vehículo cuya matrícula aparece en la placa? Y quien circule en el otro sentido, ¿sabrá que puede venir alguien de frente? Un tirón de orejas para esta Administración. Me gustaría que el dinero que se recauda por sanciones se gaste en mejorar carreteras y calles.

Santiago Osorio Villa
Avilés (Asturias).

● **Nota de la Redacción:** Esta señalización es irregular. Los técnicos consultados dicen que seguramente habrá otra manera para permitir el fin, supuestamente loable, de esta excepción sin poner en peligro a ningún usuario.

Las cartas para esta sección no deben exceder de 12 líneas, a máquina. Irán firmadas y constará nombre, domicilio, teléfono a ser posible, y DNI. "Tráfico y Seguridad Vial" se reserva el derecho a extractarlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores. Los envíos se realizarán a:

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

Teléfonos

EMERGENCIAS
112 Toda España **900 123 505** DGT

TELÉFONOS DE LAS ITV EN LAS CC. AA.

Andalucía	95 504 86 10	Extremadura	902 488 000
Aragón	97 671 41 11	Galicia	902 309 000
Asturias	98 526 58 24	Madrid	91 580 21 06
Baleares, Illes	97 120 70 61	Murcia	96 836 20 11
Canarias	92 848 06 39	Melilla	95 269 91 25
Cantabria	94 235 60 60	Navarra	94 842 64 75
Castilla y León	98 341 42 42	País Vasco	945 018 216
Castilla-La Mancha	92 526 78 00	Rioja, La	94 129 13 88
Cataluña	93 484 92 97	C. Valenciana	96 353 91 11

Listado de Estaciones ITV
http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/vehiculos/itv

+ información

Teléfono DGT 900 123 505 y en INTERNET: <http://www.dgt.es>
Información de Carreteras

PÁGS. TELETXTO: TVE (600), Tele 5 (470), A-3 (410), Cuatro (200) y La Sexta (490).

TEL. MÓVIL: Movistar (nº 505, 404 + carretera o provincia), Orange (2230 + tráfico) y Vodafone (141+ carretera o provincia).

http://www.dgt.es/portal/es/informacion_carreteras/incidencias/
Listado de Centros de Reconocimiento de Conductores
http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/dir_telefonos/
Listado de Centros de Recogida de Vehículos fuera de uso
<http://www.sigrauto.com/sigrauto.htm>

Permiso por puntos

Información y saldo permiso por puntos
http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/permiso_por_puntos/

Tasas DGT 2009

TRÁMITE

Matriculación automóviles (Permiso Circulación).	90,00
Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación).	25,00
Permisos temporales y autorizaciones especiales.	18,60
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (transferencia).	50,00
Examen conducción (vehículos a motor).	85,00
Examen conducción (ciclomotores).	40,00
Obtención de permisos por pérdida de puntos sin examen.	26,00
Licencias especiales (canjes militares, extranjeros...)	26,00
Licencias para conducción de ciclomotores.	40,00
Baja de un vehículo (*).	7,80
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (Certificación, cotejo y desglose de documentos).	7,80
Prórroga permisos y licencias conducción	22,00
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	4,40
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	8,80
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	13,20
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	17,60
Duplicado permisos y licencias conducción y circulación	18,80
Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico	3,50

(*) No se cobra tasa por la baja de vehículos de más de 15 años de antigüedad ni por los entregados en Centros de Recogida de Vehículos fuera de uso autorizados.
(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.)

Matriculaciones

Mayo-agosto 09

Turismos	341.680	Furgones y camiones	43.913	Motocicletas	58.944	Otros	3.353
----------	---------	---------------------	--------	--------------	--------	-------	-------

Última matrícula (29/09/09) **GPV**

Cómo recibir las multas por móvil o e-mail

La DGT ofrece la posibilidad de recibir la notificación de las sanciones a través de su correo electrónico. Si, además, indica su número de móvil, también se le enviará un SMS. Para darse de alta, debe disponer de DNI electrónico o certificado digital reconocido.

A través del Servicio de Notificaciones Telemáticas Seguras, el Ministerio de las Administraciones Públicas, en colaboración con Correos, pone a disposición de cualquier persona física o jurídica que lo solicite la posibilidad de recibir de forma alternativa por vía telemática las notificaciones que actualmente reciben en papel. La suscripción es voluntaria y gratuita.

Este servicio requiere disponer de un certificado personal estándar X.509 v3 y verificar que el navegador cumple con los requerimientos que se especifican en la opción de menú "Antes de acceder".

Para recibirlas, siga estos pasos:

- Cree su Dirección Electrónica Única: Complete el formulario existente y dispondrá de una dirección electrónica que será única para la recepción de todas las

notificaciones administrativas dirigidas a usted.

- Suscribese a Procedimientos: Una vez disponga de su Dirección Electrónica Única, seleccione los diferentes procedimientos habilitados por la Administración del Estado y organismos públicos.
- Acceda a las notificaciones: Recibirá un aviso de disponibilidad de nuevas notificaciones en su correo electrónico. Podrá consultar las notificaciones recibidas en el buzón asociado a su Dirección Electrónica Única. Este buzón cumple con las medidas de seguridad necesarias para que sólo su titular tenga acceso a las mismas. En cualquier momento puede dejar de recibir las notificaciones de forma telemática al dar de baja la suscripción al procedimiento.

www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/multas/

¿a quién quieres que avisen los servicios de emergencia o los cuerpos de seguridad si te pasa algo?

Pon en la agenda de tu móvil Aa (Avisar a) seguido del nombre de la persona a la que quieres que avisen.



Cuando un equipo de emergencias te atiende en un accidente, lo más rápido que tiene para avisar a la persona que quieras es tu móvil. Para evitar perder unos minutos muy importantes, es necesario indicarles a qué persona quieres que avisen primero. Es muy fácil: pon en la agenda de tu móvil Aa (Avisar a) delante de la persona que quieres que avisen. Ésta aparecerá la primera de tu lista y sabrán que es la persona con la que deben contactar. Puedes añadir más nombres: Aa1, Aa2, Aa3 y así aumentar las opciones. Pónselo también a otras personas como familiares mayores o personas con problemas médicos y estarás haciendo algo muy importante por ellos y para tu tranquilidad. Estamos preparados para ayudarte. Ayúdanos tú.





Gracias
porque sin ti
no hubiera sido
posible

ESTE VERANO, HAN PERDIDO LA VIDA EN LA CARRETERA 70 PERSONAS MENOS QUE EL AÑO PASADO

Este verano, tú has hecho las carreteras más seguras cada vez que te has abrochado el cinturón, que has respetado los límites de velocidad y que no has bebido alcohol si ibas a conducir. Cada pequeño gesto es importante. Gracias por conducir mejor. ¿SEGUIMOS?



TODOS SABEMOS CÓMO SE HACE