

• Revista de Prensa •
Del 16/07/2019 al 17/07/2019



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
---	-------	-------	---------	------

NOTICIAS DE CNAE

1	16/07/2019	RTVE	Cinco meses de espera en Barcelona y Madrid para el examen de conducir	Digital
---	------------	------	--	---------

SECTOR

2	17/07/2019	El Economista Factoría & Tecnología Digital 4.0, ...	Apaga tu móvil	Escrita
3	17/07/2019	La Voz de Galicia 7 Días, 5	A Estrada inicia un programa para prevenir el consumo de drogas al volante	Escrita
4	17/07/2019	20 Minutos Barcelona, 3	A u t o e s c o l e s c a t a l a n e s e x i g e n m é s	Escrita
5	17/07/2019	Las Provincias Valencia, 8	Los radares cazan a cien conductores al día	Escrita
6	17/07/2019	La Provincia, 43	Una atención correcta tras un accidente de tráco evita hasta el 20% de muertes	Escrita
7	17/07/2019	ABC Sevilla	Evita los siguientes gestos cuando viajes en coche con tus hijos	Digital
8	17/07/2019	ABC Sevilla	Diez mitos sobre los radares	Digital
9	16/07/2019	Las Provincias	Casi un millón de valencianos conducen sin ver bien	Digital
10	16/07/2019	Levante-emv.com	900.000 valencianos conducen con deficiencias visuales	Digital
11	16/07/2019	Cope	Más de 900.000 conductores valencianos circulan sin ver con nitidez	Digital
12	16/07/2019	El periódico de aquí	Más de 900.000 conductores valencianos circulan sin ver con nitidez	Digital
13	17/07/2019	20 Minutos	Alrededor de 8 millones de conductores circulan sin ver con nitidez	Digital
14	17/07/2019	Extra Confidencial	Caos en la DGT: La falta de personal hace que sea imposible pedir cita en Jefaturas provinciales como Madrid v que se colapsen otras alledañas »	Digital
15	17/07/2019	La Gaceta de Salamanca	Los conductores 'cazados' a diario por usar el móvil al volante en Salamanca	Digital
16	16/07/2019	El Economista	Verano: consejos para contaminar menos y ahorrar en combustible	Digital
17	16/07/2019	La Vanguardia	Las autoescuelas catalanas protestan por la falta de examinadores	Digital
18	16/07/2019	La Vanguardia	La DGT aumenta los controles para reducir la siniestralidad en ciclistas	Digital
19	16/07/2019	La Provincia	Maniobras correctas frenan el 20% de mortalidad evitable tras un accidente de tráfico	Digital
20	16/07/2019	Postventa.info	Fremm recomienda revisar el coche en un taller legal para garantizar la seguridad	Digital

Telediario

De lunes a domingo a las 6:30, las 15.00 y las 21.00 horas en La 1

1



01.05 min

A mi lista

A mis favoritos

Suscribirse

Embeber

Recomendar 0

Twitter

Cinco meses de espera en Barcelona y Madrid para el examen de conducir

16 jul 2019

Según las autoescuelas, en ciudades como Madrid o Barcelona 80.000 alumnos tienen que esperar un mínimo de cinco meses para examinarse del carné de conducir. En España hay 760 examinadores. Y la Confederación Nacional de Autoescuelas dice que serían necesarios 180 más para acabar con listas de espera. Cerca de 500 ... ver más sobre "Cinco meses de espera en Barcelona y Madrid para el examen de conducir"

Programas favoritos

Puede añadir aquí sus programas favoritos, usando el botón

Ver/Escuchar luego

Puede añadir aquí vídeos y audios para reproducir más tarde, usando el botón

Histórico

Aquí se muestran los últimos contenidos vistos/oidos en RTVE 'A la Carta'

Programas completos (11827)

- | | | | | |
|---|--|---|---|--|
| <p>video</p> <p>Telediario - 15 horas - 16/07/19</p> <p>1:00:01 - 16 jul 2019</p> | <p>video</p> <p>Telediario - 8 horas - 16/07/19</p> <p>26:42 - 16 jul 2019</p> | <p>video</p> <p>Telediario - 8 horas - 16/07/19 - Lengua de signos</p> <p>26:43 - 16 jul 2019</p> | <p>video</p> <p>Telediario - 21 horas - 15/07/19</p> <p>56:22 - 15 jul 2019</p> | <p>video</p> <p>Telediario - 21 horas - 15/07/19 - Lengua de signos</p> <p>56:17 - 15 jul 2019</p> |
|---|--|---|---|--|

Clips

- | | | | | |
|---|---|---|--|--|
| <p>video</p> <p>Alberto Martínez, primer clasificado olímpico de la natación</p> <p>01:16 - 16 jul 2019</p> | <p>video</p> <p>El futuro de Bale en el Real Madrid sigue en el aire</p> <p>01:02 - 16 jul 2019</p> | <p>video</p> <p>Tour 2019: Landa: "Es otro golpe duro que toma remontar"</p> <p>01:20 - 16 jul 2019</p> | <p>video</p> <p>Llega 'Dionisio' a Mérida con el que Amargo fusiona</p> <p>01:24 - 16 jul 2019</p> | <p>video</p> <p>Liam Neeson y el director Hans Petter Moland presentan en</p> <p>01:28 - 16 jul 2019</p> |
|---|---|---|--|--|

Más vídeos y audios

Los últimos 109.469 programas de **Telediario**

Todos los vídeos y audios

Secciones: [Todas](#) | [Telediario en 4'](#) | [Internacional](#) | [España](#) | [Sociedad](#) | [Economía](#) | [Ocio y cultura](#) | [Ciencia y tecnología](#) | [Deportes](#) | [Completo](#) | [Lengua de signos](#)

Buscar por:

Título: Mes: Año: Tipo:

Título ▼	Tipo	Duración	Popularidad ▼	Fecha ▼
Nuevo Alberto Martínez, primer clasificado olímpico de la natación española	Fragmento	1:16	<input type="range"/>	hoy
Nuevo El futuro de Bale en el Real Madrid sigue en el aire	Fragmento	1:02	<input type="range"/>	hoy
Nuevo Tour 2019: Landa: "Es otro golpe duro que toma remontar"	Fragmento	1:20	<input type="range"/>	hoy
Nuevo Llega 'Dionisio' a Mérida con el que Amargo fusiona flamenco, ballet y danza	Fragmento	1:24	<input type="range"/>	hoy
Nuevo Liam Neeson y el director Hans Petter Moland presentan en madrid 'Venganza bajo cero'	Fragmento	1:28	<input type="range"/>	hoy
Nuevo Rumbo a la Luna: 50 años de un viaje histórico	Fragmento	2:44	<input type="range"/>	hoy
Nuevo Cinco meses de espera en Barcelona y Madrid para el examen de conducir	Fragmento	1:05	<input type="range"/>	hoy
Nuevo El juez mantiene las multas de Madrid Central porque prima la salud y el medio ambiente	Fragmento	1:03	<input type="range"/>	hoy
Nuevo Facebook paraliza el lanzamiento de su criptomoneda 'libra' hasta tener la autorización necesaria	Fragmento	1:10	<input type="range"/>	hoy
Nuevo Las demócratas atacadas por Trump condenan sus mensajes	Fragmento	1:19	<input type="range"/>	hoy
Nuevo Ursula von der Leyen, a examen en el Parlamento Europeo	Fragmento	2:43	<input type="range"/>	hoy
Nuevo #YoSoyBorja, la campaña de Vox para pedir el indulto del joven que mató a un ladrón al ayudar a una mujer	Fragmento	1:05	<input type="range"/>	hoy
Nuevo El pulso PSOE-Podemos se escenifica en la investidura en La Rioja	Fragmento	1:32	<input type="range"/>	hoy
Nuevo El PSOE no negociará más con Podemos y da por hecho su 'no' en la investidura	Fragmento	1:24	<input type="range"/>	hoy
Nuevo Telediario 1 en 4' - 16/07/19	Fragmento	4:34	<input type="range"/>	hoy
Nuevo Telediario - 15 horas - 16/07/19	Completo	1:00:01	<input type="range"/>	hoy
Nuevo Telediario - 8 horas - 16/07/19	Completo	26:42	<input type="range"/>	hoy
Nuevo Telediario - 8 horas - 16/07/19 - Lengua de signos	Completo	26:43	<input type="range"/>	hoy
Nuevo Telediario matinal en cuatro minutos - 16/07/2019	Fragmento	6:03	<input type="range"/>	hoy
Nuevo Los tuits "racistas" de Trump desatan una batalla contra los demócratas del Congreso	Fragmento	1:24	<input type="range"/>	hoy



Programas relacionados



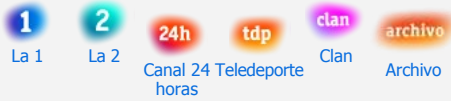
[Volver al índice](#)



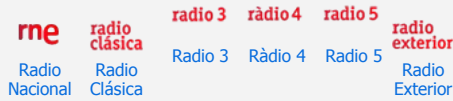
Se está viendo



TV por canales **Todo TVE**



Radio por cadenas **Todo RNE**



Más

Su cuenta/ Registro
Programas de la A a la Z

RTVE.es > A la carta > Televisión > La 1 > Telediario > Cinco meses de espera en Barcelona y Madrid para el examen de conducir

rtve.es

tve

rne

rtve

Noticias
RTVE A la Carta
Filmoteca
Televisión
Radio
Deportes
Tiempo
Infantil
Laboratorio

RTVE Botón Rojo
Corresponsalías
TVE Internacional
TVE Catalunya
TVE Canarias
Teletexto
Centros Territoriales
TVE en directo

Radio Nacional
Radio Clásica
Radio 3
Ràdio 4
Radio 5
Radio Exterior
Podcast

Corporación RTVE
Manual de estilo
Derecho de acceso
Oficina del Defensor
Canal de denuncias
Orquesta Sinfónica y Coro RTVE

Sala de Comunicación
Código de autorregulación
Ofertas de empleo
Perfil del Contratante
Instituto RTVE
Dirección Comercial
Impulsa Visión

Utilizamos cookies propias y de terceros para mejorar nuestros servicios y mostrarle información relacionada con sus preferencias mediante el análisis de sus hábitos de navegación. Si continúa navegando, consideramos que acepta su uso. Puede cambiar la configuración u obtener más información [aquí](#).

ACEPTAR

Publicación	El Economista
Soporte	Factoría & Tecnología Digital 4.0
Circulación	Prensa Escrita
Difusión	50 000
Audiencia	30 000
	90 000

Fecha	17/07/2019
País	España
Página	1
Tamaño	235,63 cm² (37,8%)
V.Publicitario	4186 EUR (4741 USD)

elEconomista

Revista mensual
17 de julio de 2019 | N° 69

Apaga tu móvil

El uso del 'smartphone' al volante ya es la primera causa de los accidentes de tráfico | P6

COMPROBADO: EL MÓVIL MATA (Y MUCHO) AL VOLANTE

La DGT ya reconoce que llamar o 'wasapear' multiplica hasta por 23 el riesgo de accidente y que la conducción distraída está detrás de uno de cada cuatro siniestros. El Gobierno quiere equiparar la sanción por el uso del móvil con el positivo por drogas

CARLOS BUENO



ISTOCK

en portada

El 43 por ciento de los jóvenes reconoce que escribe *whatsapps* mientras conduce. Así lo declararon 6.000 entrevistados para un informe del RACC. Desde que respondieron a esas preguntas, muy probablemente algunos de ellos ya no escriben mensajes, ni conducen..., ni viven. La Dirección General de Tráfico advierte de que esta conducta se ha convertido en la más temeraria de todas cuando estamos al volante. Señala la DGT que la conducción distraída o desatendida está detrás del 25 por ciento de los accidentes y del 32 por ciento de los fallecidos en la carretera. El simple hecho de llamar por teléfono mientras se conduce ya multiplica por tres el riesgo de accidente, nos explican. Y añaden que, si optamos por escribir un mensaje, se multiplica hasta por 23 este mismo peligro. Por eso no es casual que, en una época como ésta, de vacaciones, cuando más desplazamientos se producen, varias compañías hayan centrado sus esfuerzos de responsabilidad social corporativa en intentar sensibilizar sobre este problema.

Orange, por ejemplo, ha lanzado una campaña con la propia DGT que pone el foco en los padres de los jóvenes. El *slogan*, más claro, imposible: *Si sabes que está conduciendo, no le escribas*. Con esta iniciativa quieren concienciar sobre las consecuencias del uso indebido de la tecnología en la carretera. "Los progenitores son muchas veces, sin querer, el origen de los accidentes de sus hijos, precisamente por un exceso de celo e interés cuando estos viajan en su vehículo", explican desde la compañía. "¿De verdad es necesario saber cuánto les queda para llegar a su destino o si se encuentran bien cada cinco minutos? Estas y otras preguntas del mismo estilo son las que utiliza Orange en los vídeos de esta campaña dentro de su programa *Por un uso love de la tecnología*. En uno de ellos, preguntan a un grupo de padres qué mensajes mandarían a sus hijos si supieran que están al volante. Todos ellos empiezan a grabar mensajes de voz o a teclear cosas del tipo que sean prudentes, que vayan despacio, que no se distraigan... Después, les preguntan por cuál sería el último mensaje que les mandarían si supieran que va a ser el último que estos lean en su vida. Es en ese momento cuando caen en la cuenta del error fatal que estaban cometiendo, del sinsentido de sus mensajes anteriores.

Igual que un positivo por drogas

Entre los proyectos que esperan impacientes a que se forme un nuevo Gobierno, se encuentra el anteproyecto de ley de seguridad vial. Este se propone el noble objetivo de reducir la siniestralidad al volante. La DGT daba a conocer ayer el balance de fallecidos oficial en 2018, que ascendió a 1.806 (24



ISTOCK

menos que en 2017). Desde este organismo se ha abogado hasta ahora por reducir el límite de velocidad -aprobado en enero pasado de 100km/h a 90km/h en carreteras convencionales-. También quieren llenar de radares las vías y que el número -ahora en algo más de 1.730- se acerque poco a poco a los 4.000 sistemas de este tipo que hay instalados en la vecina Francia. Ese intento de reducir la tasa de accidentes pasa también por aumentar las sanciones, en concreto, para intentar reducir las distracciones. El director de la DGT, Pere Navarro, insiste en que en estos momentos el uso del móvil es ya la primera causa de accidente en España. De ahí que no sea baladí que en este anteproyecto de ley se considere su uso como una infracción muy grave -al

en portada

mismo nivel que dar positivo en un control de drogas-lo que conllevará la pérdida de seis puntos del carnet en lugar de los tres actuales.

Se produce, sin embargo, una situación paradójica: mientras pocos se atreven a discutir que el consumo de estupefacientes o de alcohol merma las condiciones para conducir y multiplica el riesgo de sufrir un accidente de tráfico, la imagen sobre el uso del móvil no es la misma. "La percepción de los riesgos la tenemos apartada y muchas veces anulada", explica Gustavo Almela, víctima de un siniestro a los 21 años, que lo mantiene desde entonces en una silla de ruedas. "Cuando sufres un accidente, toda tu familia se ve afectada, toda esa gente lo va a pasar mal. Es más fácil convencer y conseguir cambios de actitudes al volante por ese sufrimiento que puede provocarse a los seres queridos por una simple imprudencia..." Almela es uno de los testimonios que ponen voz a la iniciativa *Emotional Driving* de Gonvarri, con la que esta compañía vinculada al sector automovilístico se propone reforzar la concienciación en materia de seguridad vial. Días atrás, presentaba de la mano de Movistar la segunda edición de su estudio *Emotional Driving: españoles al volante, distracciones y uso del móvil*, realizado por Sondea.

Ni una miradita

"Dos de cada tres españoles piensan que no van a tener problemas en echar una miradita al móvil mientras conducen", explica David Martín, director de Investigación de Sondea. "Uno de cada cuatro conductores españoles reconoce haber protagonizado un incidente en carretera o en ciudad por culpa del móvil. A su vez, el 2,18 por ciento de los entrevistados - uno de cada 46 conductores- dice haber sufrido ya un accidente grave por descuidar el volante para atender el móvil", añadía. Estos datos no hacen sino confirmar la inquietud del director general de la DGT. Nueve de cada diez entrevistados para este trabajo coinciden con Pere Navarro en que el teléfono móvil es la principal causa de distracción al volante.



Otros factores importantes son el cansancio (64,73 por ciento) y la conducción agresiva (57,09 por ciento). Le siguen el uso del GPS (38,19 por ciento), pensar en otras cosas (28,27 por ciento), comer o beber conduciendo (24,75 por ciento), las condiciones climatológicas (24,65 por ciento), la rutina (24,45 por ciento) o fumar (20,88 por ciento).

Entre las ideas para reducir ese factor de siniestralidad, también hay ideas *techies*. Pere Navarro aprovechó la presentación de la campaña de Orange para animar a los proveedores de redes a seguir investigando junto con los fabricantes de dispositivos en soluciones que permitan bloquear la señal del móvil cuando se conduce. "Como empresa tecnológica, y al mismo tiempo humana, tenemos una responsabilidad con nuestros clientes", explicaba Samuel Muñoz, director general de marketing de la telecos. "Por ello, a través de nuestra iniciativa *Por un uso love de la tecnología* invitamos a las familias a reflexionar sobre los beneficios que ésta les reporta en sus vidas, pero también sobre otros fenómenos que *preocupan* en la actualidad en torno a la tecnología, como el *sexting*, el *ciberbullying*, los retos virales, el *sharenting*, la exposición de los menores o, en este caso, el uso responsable de los dispositivos durante la conducción. Simplemente queremos provocar esa conversación entre padres e hijos que nos ayudará juntos a crecer, aprender y a fomentar juntos comportamientos seguros y responsables".

Una vida en 2,37 segundos

Si seguimos buceando por todos los datos que ofrece el informe de Gonvarri y Movistar, encontramos en los conductores ideas bastante erróneas sobre el tiempo que piensan que pueden estar sin atender a la carretera por mirar la pantalla del *smartphone*. De media, creen que pueden permanecer 2,37 segundos sin atender la vía, lo que equivale a recorrer 80 metros a 120 kilómetros por hora en una autovía. "Si nos fijamos en la franja de edad 18-24 años, ese nivel sube a 3,55 segundos, tiempo en el que recorreríamos 120 metros, más de lo que mide un campo de fútbol, sin prestar atención a lo que

ISTOCK

en portada

sucede a nuestro alrededor”, añade el director de investigación de Sondea.

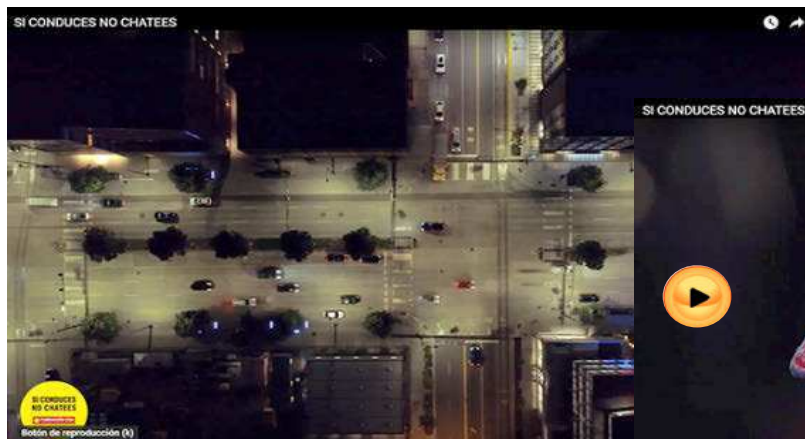
Y es que según la AAA Foundation for Traffic Safety (Asociación Americana de Automovilismo), cuando usamos el móvil para mandar mensajes se producen tres tipos de distracciones a la vez: visual, mientras los ojos van leyendo la pantalla; cognitiva, ya que la mente está ocupada elaborando el mensaje; y manual, al teclear las letras o botones. Esto se traduce en un incremento en el tiempo de reacción ante cualquier eventualidad, cambios inesperados de carril, dificultad para frenar a tiempo o reducción de la capacidad auditiva, visual y psíquica.

Para los conductores que han participado en este informe de *Emotional driving*, escribir mensajes de texto o de whatsapp mientras conducen es la acción más arriesgada o peligrosa relacionada con el uso del móvil al volante. Así lo considera el 85,32 por ciento de ellos. “Le siguen casi a la par leer noticias mientras conducen (85,32 por ciento), buscar información en el móvil (85,81 por ciento), hacer fotos (82,89 por ciento), grabar vídeos (82,34 por ciento) y leer mensajes de texto o whatsapp (82,04 por ciento)”. Si se les da la vuelta a esas conclusiones, se pueden deducir también otras cifras quizá más alarmantes y que invitan aún más si cabe a la reflexión: por ejemplo, el 14,19 por ciento de los encuestados no considera que grabar vídeos mientras se conduce resulte del todo peligroso...

Los responsables de *Emotional driving* han querido indagar en los motivos que llevan a los conductores a adoptar una actitud segura al volante. Para el 82,49 por ciento, lo principal es evitar un accidente. Le siguen muy de cerca también con un alto porcentaje la responsabilidad de llevar a gente consigo (75,40 por ciento) y el hecho de pensar en su familia (72,27 por ciento). Otros motivos que tienen menos en cuenta y que tienen que ver más con su vehículo o con su permiso de conducción son el riesgo a que les pongan una multa (30,21 por ciento), el poder quedarse sin el coche (22,97 por ciento) y el hecho de mantener los puntos del carnet (19,59 por ciento). Si atendemos a estos últimos porcentajes, las medidas previstas por la DGT de incrementar el número de radares y las sanciones solo paliarían una pequeña parte del problema.

Como última conclusión de este informe de Gonvarri y Movistar que nos ha ayudado a conocer mejor las causas de la siniestralidad al volante, la gran mayoría de las personas que han participado considera que en España se podrían reducir a la mitad los accidentes de tráfico si fuéramos más responsables (95,63 por ciento), si la tecnología impidiera conducir bajo los





Fotogramas del spot de la Fundación CEA: 'Si conduces, no chatees'.



efectos del alcohol, las drogas o el cansancio (90,58 por ciento) y si se impidiera usar el móvil al volante sin manos libres (84,13 por ciento). De nuevo el móvil.

Si conduces, no chatees

También la Fundación CEA se ha sumado a la iniciativa para concienciar sobre el uso responsable del móvil al volante -o el no uso, directamente-. También con el respaldo de la DGT, acaba de presentar su campaña *Si conduces, no chatees*, readaptando el clásico de Stevie Wonder. Explican que en el último año, uno de cada tres conductores ha reconocido haber chateado o hablado por el móvil mientras conducía. "Cuando chateamos, por cada segundo recorremos 27,50 metros sin mantener contacto con el entorno, la media del uso del *whatsapp* al volante es de 20 segundos, por lo que, cada vez que chateamos recorremos una media de 550 metros sin control, si además circulamos a 100 km/h el total del recorrido equivaldrá a cinco campos de fútbol.

Resulta también llamativo que los usuarios pidan a sus vehículos cada vez más tecnología, ayudas a la conducción y elementos de seguridad, y que al mismo tiempo se peque con distracciones evitables. Para Elena Valderrábano, directora

de Ética Corporativa y Sostenibilidad de Telefónica, "la tecnología está al servicio de las personas y no a la inversa". "Somos conscientes de los peligros, pero no los abordamos. Y pese a que existen herramientas de control en el coche en los propios *smartphones*, lamentablemente no las utilizamos", añade.

¿Qué papel juega la educación? Este informe sobre seguridad vial pone el acento también en la falta de formación que recibimos una vez hemos conseguido nuestro carnet de conducir. Más allá de las campañas de la DGT, el 82,59 por ciento reconoce no haber recibido información o formación en esta materia tan importante desde que se despidió del examinador. De hecho, algo más de la mitad de los españoles (el 52 por ciento) confía en que se podrían reducir los accidentes de tráfico si se realizaran pruebas tanto teóricas como prácticas de forma regular. "Es preocupante comprobar que desde que uno deja la autoescuela, no hay ninguna formación", concluye Valderrábano.

A Estrada inicia un programa para prevenir el consumo de drogas al volante

B. B. A ESTRADA / LA VOZ

Mañana se inicia en A Estrada el Programa de prevención de consumo de alcohol e drogas na conducción nas autoescuelas, una iniciativa realizada desde el Servicio de Prevención de Drogodependencias de la concejalía de Sanidade. Esta primera sesión, que dará comienzo a las 11.00 horas, tendrá lugar en las oficinas de la autoescuela San Pelayo.

El programa municipal surge como medida para tratar de incrementar y mejorar la información recibida por los alumnos de las autoescuelas, sobre todo en cuanto a los riesgos asociados a la conducción bajo los efectos de las drogas.

Desde la concejalía señalaban ayer que durante las jornadas buscarán «promover actitudes e condutas máis seguras e responsables na conducción de vehículos entre a poboación que se prepara para obter o permiso de conducir nas autoescuelas, evitando o consumo de alcohol e outras drogas». La iniciativa intentará frenar el consumo de alcohol y drogas al volante, causantes del 25% de las muertes en carretera durante el pasado año.

Autoescoles catalanes exigeixen més examinadors

50.000 alumnes estan pendents de poder examinar-se de la prova pràctica de conduir, amb esperes de fins a sis mesos

P. CARO
zonaa2@barcelona@20minutos.es / @20mBarcelona
 Uns 200 cotxes d'autoescoles catalanes van envoltar ahir a les 10.30 hores la Delegació del Govern a Catalunya per exigir «solucions immediates» a la manca d'examinadors del carnet de conduir destinats a Catalunya per la Direcció General de Tràfic (DGT), que provoca una borsa de 50.000 alumnes pendents d'examinar-se del pràctic

de circulació, 40.145 a Barcelona, i una llista d'espera que supera els sis mesos. Representants dels concentrats es van reunir al carrer amb el sotsdelegat del Govern central, Carlos Prieto, qui els va traslladar que estan treballant per resoldre «una problemàtica heretada» i qui ha assegurat, a més, que «Catalunya té avui un màxim històric d'examinadors».

La protesta es va allargar durant una hora, quan agents dels Mossos van començar a identificar els manifestants i aquests es van començar a dispersar.

El sector de les autoescoles, 791 a tot Catalunya, arrossega aquest problema des de fa cinc anys. Per això, la Federació d'Autoescoles de Catalunya



Concentració d'uns 300 cotxes d'autoescoles davant la Delegació del Govern, el 2017. ARDOL / ACN

(FAC) vol minimitzar un «col·lapse del sistema d'avaluació i un greu perjudici» tant per als alumnes com per a les escoles, i de pas, per al conjunt del sector de l'automòbil català.

La solució és molt clara al parer del president de la FAC, Raül Viladrich: «Que es destinin més examinadors a Catalunya». I posa un exemple: «A Barcelona,

Reforç de 25 nous funcionaris

●●●● La Direcció General de Tràfic (DGT) va moure fitxa dilluns passat, la vigília de la marxa lenta d'autoescoles d'ahir, anunciant la incorporació de 25 nous examinadors a Catalunya (16 a la província de Barcelona, cinc a la de Girona, dos a la de Lleida i dos més a la de Tarragona). Barcelona passarà doncs a tenir 87, Girona 11, Tarragona 12 i Lleida cinc. També va indicar que està preparant una nova promoció de 35 examinadors dels quals, bona part, seran destinats a Catalunya.

d'una plantilla de 71 examinadors, entre baixes i altres circumstàncies, finalment treballen 60 diaris, col·lapsant tot el sistema». La situació s'ha agreujat arran la jubilació de molts funcionaris l'any 2014, els quals no van ser substituïts, i de les dues vagues del 2015 i el 2017, la darrera de sis mesos.

La protesta d'ahir és la segona de les autoescoles després de la del passat 28 de juny, que va encapçalat la Federació d'Autoescoles de Barcelona (FAB), que també va portar a terme una marxa lenta des de la plaça d'Espanya fins a La Campana,



20M.ES/AUTOESCUELAS
 Aquesta i altres notícies sobre aquesta protesta sectorial les pots consultar al nostre web

la Prefectura Provincial de Trànsit, Tere Coll, de la FAB, denunciava que malgrat aquestes accions de pressió «la DGT no ha donat resposta per posar fi a aquesta situació que pot obligar moltes autoescoles a tancar». Coll va llegir ahir un manifest en què va exigir «un pla estratègic concret pactat amb totes les parts implicades». ●

ASÍ VE HORMIGOS LAS MULTAS EN LOS TÚNELES...

Llega IPERLÚP
 El medio de transporte del futuro, capaz de desplazar a 30 personas humanas a través de un sistema de túneles y tubos con baja resistencia aerodinámica a 1.200 km/h.
 ...excepto en los túneles de la Avda. del Cid y Pío XII, donde rebajará su velocidad a 50 km/h...
 ...o la machada les saldrá por unos 3.000 pavos.

El Consistorio está obligado a informar de dónde se colocan los radares de velocidad

Cid y Cortes Valencianas, según las mismas fuentes. Estas cifras no contabilizan los datos de otros los otros dos túneles, aunque este diario los ha solicitado en repetidas ocasiones.

Todo esto ocurre mientras crecen los accidentes graves en la ciudad. Según una respuesta ofrecida por la concejalía al edil de Ciudadanos Narciso Estellés, en primer trimestre de 2018 se alcanzaron los 933 siniestros con heridos, mientras que en el mismo periodo de 2018 se registraron 790. Estos datos no dejan de ser llamativos porque ha caído el número total de accidentes, por lo que en porcentaje aquellos en los que hay personas heridas suben aún más. En concreto, un 18% en tres años, aunque con respecto a 2018 el ascenso es de poco más del 14%.

Mientras, las multas de tráfico en la ciudad de Valencia han caído un 8,2% en apenas un año al pasar de 10.455 en el primer trimestre de 2018 a 9.598 en el mismo periodo de este año. Por medios de transporte, el que ha experimentado un aumento más espectacular ha sido el patinete eléctrico: entre enero y marzo de 2018 apenas se multó a una persona, pero en el mismo periodo de este año se ha sancionado a 25 conductores de vehículos de movilidad personal, lo que está relacionado, evidentemente, con el espectacular aumento del uso de este tipo de transporte en la ciudad en el último año.

Los radares cazan a cien conductores al día

13.000 multas en los túneles de avenida del Cid y Cortes

Las sanciones caen tras las primeras semanas: en marzo fueron denunciados 3.992 vehículos

✉ **ÁLEX SERRANO**
 alexandroserrano@lasprovincias.es

VALENCIA. Los primeros meses con radares en los túneles de entrada a la ciudad de la avenida del Cid y Cortes Valencianas han dejado un saldo de unos 100 conductores al día multados, la mayoría de ellos el mes de marzo, cuando se pusieron en marcha los dispositivos. En esas cuatro semanas se sancionaron casi 4.000 vehículos.

Esta medida la puso en marcha la exconcejala de Protección Ciudadana, Anaís Menguzzato, dos meses antes de abandonar la concejalía. Eso sí, llevaba semanas con los trámites previos, consistentes en la contratación de dos nuevos radares fijos y la calibración de los mismos. Mientras se trasladaban a Madrid para comprobar en un laboratorio que funcionaban correctamente, el Ayuntamiento colocó cuatro cajas para radares en otros tantos accesos a la ciudad: los ya citados de avenida del Cid y Cortes Valencianas junto a los del túnel de Hermanos Ma-

chado sentido mar y el de la autopista del Saler. En los tres túneles de entrada por la CV-35, la A-3 y la CV-500 el radar estudia la velocidad de los coches que acceden a la ciudad.

Pues bien, con el paso del tiempo comienzan a poder hacerse los primeros análisis con datos ofrecidos por la concejalía de Protección Ciudadana. Aunque desde el Con-

sistorio siempre se ha insistido en que la intención con esta medida es que se redujera la velocidad con la que acceden los vehículos a la ciudad y, así, disminuir la cantidad de accidentes principalmente en las entradas desde las grandes carreteras que rodean Valencia, lo cierto es que los radares han impuesto una gran cantidad de multas. Según fuentes de la concejalía, «el objetivo de

los radares sobre los que se informa a diario en las redes y sobre los que se informó antes de su puesta en marcha es la información, prevención y pacificación del tráfico en la ciudad». Además de estos fijos, el Consistorio dispone de varios móviles que ubica en decenas de enclaves cada día.

700.000 coches captados

Los datos ofrecidos por la concejalía que ahora dirige Aarón Cano desvelan que en marzo los radares registraron 672.773 vehículos, de los cuales se sancionaron por exceso de velocidad un total de 3.992. Los conductores fueron multados con entre 100 y 600 euros y pérdida de entre 2 y 6 puntos. Las sanciones cayeron hasta las 2.436 del pasado mes, tal como explican desde el departamento. Según estos datos, además, unas 108 personas son multadas cada día en los túneles de la avenida del



Radar en el túnel de la avenida del Cid. :: DAMIÁN TORRES

La Policía Local asegura que no tiene afán recaudatorio con estos dispositivos

Una atención correcta tras un accidente de tráfico evita hasta el 20% de muertes

Casi la mitad de los siniestros viarios provoca el latigazo cervical, por delante de lesiones en brazos y piernas ● Hospital La Paloma elabora una guía de actuación

Armando Camino
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Saber para salvar. Hay una tasa de mortalidad evitable de hasta un 20% a causa de una mala actuación en los primeros momentos de un accidente de tráfico, advirtió ayer el responsable de la unidad de medicina general y urgencias del Hospital La Paloma, José Fuentes, para recordar algunas recomendaciones como consecuencia del aumento circulatorio por las vacaciones veraniegas.

Incluidos en la *Guía útil para actuar ante un accidente de tráfico*, elaborada por el área de medicina general y urgencias de la clínica privada de la capital gran canaria, los consejos se resumen en el protocolo PAS, siglas y regla

nemotécnica del orden flexible de las acciones prioritarias: proteger, avisar y socorrer. Tras garantizar tanto la protección propia y ajena (auxiliador y víctima) como del lugar (señalización) y alertar a los servicios de emergencias (teléfono 1-1-2), la primera recomendación de los profesionales médicos consiste en no mover a las víctimas, salvo que lo justifiquen circunstancias extremas como el peligro de incendio, explosión, caída o derrumbe del vehículo o necesidad de masaje cardíaco.

Tampoco se debe quitar el casco a un motorista con el fin de evitar lesiones medulares ni extraer objetos clavados en el herido por riesgo a producir una hemorragia, continuaron desde el Hospital La Paloma. No en va-

no, "el auxilio prestado al herido ha de ser extremadamente cuidadoso con el fin de no añadir lesiones a las previamente existentes", coincide el manual *Comportamiento y primeros auxilios*

en caso de accidente de tráfico, editado en 2011 por la Dirección General de Tráfico (DGT), antes de apuntar que "alrededor del suceso se crea un ambiente de gran nerviosismo, el desconoci-

"En Canarias se conduce mejor"

"Las estadísticas canarias de siniestralidad vial en crudo, sin cocinar, asustan un poco, es verdad, tenemos más accidentes de tráfico con 2,6 millones de habitantes que el País Vasco con 2,8 millones, pero aquí hay mayor población flotante por un turismo impresionante, es una falsa asociación", argumentó ayer el responsable de medicina general y urgencias del Hospital La Paloma. Según José Fuentes, "no somos más torpes o distraídos, recibimos millones de visitantes al año que no tienen otras comunidades, además, gente que no conoce tan bien las carreteras y se despista más por la panza de burro o el amanecer desde la avenida marítima, el caldo de cultivo perfecto. Canarias es uno de los sitios donde mejor se conduce". |A.C.

miento y la necesidad de ayudar provocan en ocasiones actuaciones incorrectas".

Por ello, el doctor Fuentes insistió a mantener el eje cabeza-cuello-tronco si no quedara más remedio que mover al herido, es decir, desplazar a la víctima en bloque para evitar posibles lesiones medulares. Sin olvidar la regla del eje o el bloque, el médico de La Paloma también aconsejó la posición lateral de seguridad para prevenir eventuales ahogamientos por vómitos y, por supuesto, la reanimación cardiopulmonar básica (RCP) con tanta intensidad y duración como resulte necesario, eso sí, una vez comprobada la completa apertura o retirada una posible obstrucción de la vía aérea.

En definitiva, "cuando se sufre o se presencia un accidente de tráfico lo principal es mantener la calma y seguir el protocolo PAS", resumió José Fuentes antes de insistir que las "víctimas deben llamar a una ambulancia o acudir a un centro médico, aun-

Proteger, avisar y socorrer, por ese orden, acciones prioritarias ante un suceso

"Las víctimas deben llamar a la ambulancia o acudir al médico, aunque sea leve"

que el percance sea leve". Entre las principales lesiones de los sucesos viarios, sin duda, el responsable de urgencias de La Paloma situó el latigazo cervical ya que "se encuentra en casi la mitad de los accidentes de tráfico", de hecho, causa del 98% de este tipo de dolencia en España, según la DGT. "La lesión cervical se produce por el movimiento violento que realiza la cabeza hacia delante para luego retroceder con brusquedad en un zigzag, por la ley de la inercia tras la detención repentina del coche, lo que provoca daños en los músculos, vasos sanguíneos o nervios", explicó el doctor José Fuentes antes de considerar que "un cuadro leve tratado a las pocas horas con analgésicos y antiinflamatorios junto a medidas posturales se convertirá en un mal recuerdo tras siete o quince días, de lo contrario, es muy probable que acabe curándose en cinco o seis semanas".

Más aún, los accidentados que no acuden al médico pueden sufrir lesiones crónicas e, incluso, un 3% de los pacientes diagnosticados y tratados queda con secuelas del siniestro al incumplir las recomendaciones de los profesionales sanitarios. Por detrás del latigazo cervical, el responsable de medicina general y urgencias del Hospital La Paloma citó lesiones de miembros superiores o inferiores como contusiones en la rodilla por el salpicadero o en el brazo por el airbag.



El doctor José Fuentes, ayer en el Hospital La Paloma de la capital gran canaria. |LP/DLP

En cifras

► Balance

24 muertos menos

El año pasado se produjeron en España 102.299 accidentes de tráfico con víctimas, en los que fallecieron 1.806 personas y otras 138.609 resultaron heridas (8.935 con ingreso hospitalario). La siniestralidad viaria se salió con 24 personas muertas menos que en 2017, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT). De acuerdo a las cifras oficiales, en Canarias fallecieron 43 personas durante el último ejercicio.

► Previsión

90 millones de desplazamientos

La DGT prevé 90 millones de desplazamientos durante julio y agosto en moti-

vo de las vacaciones veraniegas en España, concretamente, entre la primera operación salida (28 de junio) y la última de retorno (1 de septiembre). La cifra supone un aumento del 1,6% con respecto a los 88,5 millones de movimientos en las carreteras españolas durante el mismo periodo de 2018.

► Verano

4 fallecidos al día

A lo largo de julio y agosto del pasado año, la DGT contabilizó 260 víctimas mortales y 940 personas heridas en accidentes de tráfico en España, es decir, las carreteras registraron una media diaria de 4 fallecidos y 15 lesionados graves, muchos con incapacidades permanentes.

► Causas

Un tercio por distracciones

Las distracciones, la velocidad y el consumo de alcohol se mantienen como las principales causas de accidentes en las carreteras españolas. Un tercio de los accidentes mortales y graves se debe a distracciones (33%), que adelantan al exceso de velocidad (29%) como primera causa.

► Lesiones

Latigazo cervical, casi el 50%

Los accidentes viarios causan el 98% de las lesiones cervicales en España, según la DGT. Cada año se calcula que 250.000 personas sufren una lesión que no es grave, pero provoca dolores, mareos y hormigueos en las extremidades, apun-

taron desde el Hospital La Paloma de la capital gran canaria. Según su responsable de medicina general y urgencias, José Fuentes, el latigazo vertical se encuentra en casi la mitad de los siniestros viales.

► Hospital

La Paloma, unidad específica

El Hospital La Paloma cuenta con una unidad específica para lesionados de tráfico con los mejores profesionales y la última tecnología, además de urgencias las 24 horas, pruebas diagnósticas, consultas con especialistas, cirugía, ingresos y rehabilitación. El centro está adherido al convenio entre la Unión Española de Entidades Aseguradoras, el Consorcio de Compensación de Seguros y la Federación Nacional de Hospitales.

Evita los siguientes gestos cuando viajes en coche con tus hijos

original



Instalar una sillita infantil, cómo elegirla y como sentar al niño correctamente en el coche son las principales preocupaciones de los padres cuando [viajan con sus hijos en el coche](#). Pero además de esto, existen una serie de gestos que se deberían evitar para **garantizar su máxima seguridad**.

La cadena [Midas](#), a través de su plataforma [Bebé Seguro](#), propone cinco gestos que debes evitar si viajas en tu coche con menores de edad a bordo, para conseguir inculcarles buenos hábitos de conducción y lograr que, en un futuro, también ellos **se conviertan en conductores responsables**.

En primer lugar, además de estar prohibido por el reglamento de circulación, se debe evitar en todo momento utilizar el teléfono móvil. Según el último estudio de Hábitos de Seguridad Vial de padres e hijos al volante, elaborado por [Bebé Seguro](#), 4 de cada 10 padres utiliza el móvil en el coche mientras conduce con sus hijos. Por eso, **activa el modo coche** en tu terminal iPhone o Android Auto si tienes este sistema operativo. De esta forma, evitarás cualquier tipo de distracción al volante.

También hay que **evitar aparcar en doble fila**, especialmente si vas a llevar a tus hijos al colegio. El 44% de los españoles deja el coche mal aparcado mientras lleva a los pequeños a clase. Con este gesto, estamos transmitiendo a nuestros hijos que no importa aparcar mal el vehículo, cuando esto puede suponer un peligro para el resto de los conductores.

Se recomienda **evitar los conflictos con otros conductores**. Es esencial que no transmitas a tus hijos una imagen violenta ni de confrontación con otros conductores. Y es que el 20% de los niños españoles dicen que sus padres gritan o hacen malos gestos a otras personas al volante, según esta encuesta elaborada por [Bebé Seguro](#) y la consultora Ipsos.

Para que cunda el ejemplo, usa siempre el cinturón de seguridad. Este es el primer gesto que debes hacer al subirte al coche. Transmite a tus hijos la importancia de **ir bien atados y sujetos con los sistemas de retención infantil**. Es esencial para que luego sean ellos mismos quienes lo hagan. En la actualidad, 8 de cada 10 niños admite que son ellos mismos los que se abrochan el cinturón dentro del automóvil. En el caso de [Midas](#), a través de su plataforma de [RSC Bebé Seguro](#) es posible reservar una sillita para el coche por un coste de 68 euros, de los que 60 te serán devueltos en vales que podrás utilizar en operaciones de mantenimiento en cualquier centro [Midas](#).

Finalmente se recomienda **no abusar de la tecnología** para entretenerles. Según el estudio de Bebé Seguro, la mayoría de los progenitores (48%) entretiene a sus hijos en el coche con tabletas, móviles o viendo películas. Si bien es cierto que son formas de entretenimiento muy estimulantes para los pequeños, es interesante poder divertirlos con canciones y juegos que desarrollen su intelecto.

Diez mitos sobre los radares

original



Hay muchos mitos sin fundamento en torno a los radares que miden la velocidad de circulación, todos con el propósito de [evitar la multa](#), y casi todos inmersos en la leyenda urbana. Entre ellos:

-Si vas muy rápido no te pillan: Tendría que ser a una velocidad desorbitada, pues hay radares que miden hasta 320 km/h.

-No multan de noche y con mal tiempo: Los radares tienen un flash para captar la matrícula en condiciones de poca luz o de noche. Si llueve, también se activan, aunque es verdad que, en algunas ocasiones, la foto no sale nítida y carece de validez. Mejor no jugársela

-Los fijos solo vigilan un sentido de la circulación: No suelen ser los más habituales, pero hay algunos, instalados en las medianas, que multan en ambas calzadas. Tampoco vale con pegar el frenado justo al llegar a su altura para después volver a acelerar y tomar la velocidad que apetezca.

-Poniendo un CD en la parte trasera del coche o aplicando laca en la matrícula, no sale bien la foto: En ambos casos, a las actuales cámaras digitales no les afectan los deslumbramientos. Las matrículas están diseñadas para que puedan ser captadas por las cámaras de vigilancia.

-En todas las cabinas hay un radar: No todas albergan un cinemómetro. De hecho, un tercio de las cajas que deberían albergar uno están vacías. Sin embargo, no se sabe cuáles tienen radar y cuáles no.

-Hay radares en las puertas laterales de los vehículos e, incluso, en los quitamiedos: Son fotos falsas que circularon hace años por Internet. Los tipos de radar existentes son los fijos, los móviles, los de tramo, los ubicados en los semáforos y los pegasus. Los radares móviles están en el frontal, pero no en una puerta.

-Todos los radares fijos están señalizados: Los de los ayuntamientos y los de las comunidades autónomas no tienen por qué estar avisados previamente. Así que mejor, mantenerse dentro de los límites establecidos.

-Si el radar móvil está en marcha, no multa: No. Están capacitados para calcular la velocidad del coche patrulla y, teniéndola en cuenta, saber al velocidad a la que circulan el resto de vehículos.

-Lo mejor es un inhibidor: Llevarlo instalado puede suponer multa de 6.000 euros, sin posibilidad del 50% de reducción, y retirada de 6 puntos del carné. Y si lo considera oportuno, la Policía o la Guardia Civil pueden acompañar a un taller para que lo desinstalen, corriendo el propietario con el gasto de esa operación.

Casi un millón de valencianos conducen sin ver bien

original



Una conductora, a punto de entrar a un túnel en un día de lluvia. / LP

El 31,5 por ciento de los **conductores valencianos, más de 900.000**, tiene deficiencias en **ametropía** (miopía o hipermetropía) lo que **dificulta que vean con nitidez** señales o marcas viales, así como el cálculo correcto de distancias de seguridad, velocidad de otros vehículos, con lo que se alteran los tiempos de reacción.

Así se desprende del **macroestudio 'in vivo'** realizado por **Essilor**, la Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial) y el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universitat de València, con la colaboración de Cepsa, a más de 3.200 conductores de toda España.

El profesor Luis Montoro, presidente de Fesvial y catedrático de Seguridad Vial de la Universitat de València, ha explicado que los **accidentes de tráfico nocturnos «son los que registran una letalidad más elevada** y el 27,5 por ciento de los siniestros en carretera se producen en condiciones de iluminación insuficiente«. »Sin duda, la conducción nocturna con mala visión es un claro riesgo ya que reduce la agudeza visual en un 70 por ciento y la captación de la profundidad puede llegar a ser siete veces menor«, ha incidido.

Entre los conductores valencianos, el 9 por ciento presenta dificultades de visión en condiciones óptimas de iluminación, porcentaje que aumenta hasta el 30 por ciento en situaciones de baja iluminación, lo que supone la detección tardía de estímulos, mayor esfuerzo en la interpretación de las señales de tráfico o dificultad en la estimación de distancias o velocidad de otros vehículos.

En el caso del **deslumbramiento** por otro vehículo, situación a la que reconocen enfrentarse con mucha o bastante frecuencia el 30 por ciento de los conductores valencianos, o el deslumbramiento a la salida de un túnel, algo habitual para el 13 por ciento de los conductores, la capacidad de recuperación es clave.

En la realización de esta prueba, se comprobó que el **44 por ciento de los conductores tarda más de 20 segundos en recuperar totalmente la visión** central tras un deslumbramiento. Los conductores profesionales muestran un tiempo medio de recuperación menor que los conductores no profesionales.

Cobra especial relevancia si se tiene en cuenta que a 120 km/h un tiempo de recuperación de solo 5 segundos significaría recorrer 170 metros sin una visión correcta. El profesor Montoro comenta en este punto que «las primeras horas de la mañana o de la tarde, la conducción nocturna en carreteras de doble sentido, las entradas y salidas de túneles o situaciones en las que el cambio de iluminación es brusco, pueden dejar nuestra visión durante un tiempo bloqueada con los consiguientes riesgos para nuestra seguridad y la de los demás».

Analizando la campimetría, extensión del campo visual del ojo, desde los 45° a los 100 °, el 11 por ciento de los conductores de la Comunitat Valenciana presentan deficiencias, lo que supone dificultades para gestionar situaciones de tráfico como intersecciones, cambios de carril o adelantamientos.

Los problemas en este punto tienen mucho que ver en los atropellos a peatones (la mayoría por irrupción lateral), entorpece la visión de los retrovisores, incrementa el ángulo muerto y dificulta el campo visual conforme aumenta la velocidad.

900.000 valencianos conducen con deficiencias visuales

europa press / valència • original



Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial de la Universitat de València. Germán Caballero

En la Comunitat Valenciana, se estima que el 31 por ciento de los conductores presentan ametropía o deficiencias en la campimetría visual. Estas enfermedades provocan que se recorran 170 metros sin visión correcta tras un deslumbramiento, la dificultad de ver con nitidez marcas viales, dificultades para gestionar situaciones de tráfico o incluso el atropello de peatones.

De entre los conductores valencianos, 900.000, es decir, el 31,5 por ciento tiene deficiencias en ametropía (miopía o hipermetropía) lo que dificulta que vean con nitidez señales o marcas viales, así como el cálculo correcto de distancias de seguridad, velocidad de otros vehículos, con lo que se alteran los tiempos de reacción.

Así se desprende del macroestudio 'in vivo' realizado por Essilor, la Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial) y el [Instituto de Tráfico y Seguridad Vial](#) (Intras) de la [Universitat de València](#), con la colaboración de Cepsa, a más de 3.200 conductores de toda España.

El profesor **Luis Montoro**, presidente de Fesvial y catedrático de Seguridad Vial de la [Universitat de València](#), ha explicado que los accidentes de tráfico nocturnos "son los que registran una letalidad más elevada y el 27,5 por ciento de los siniestros en carretera se producen en condiciones de iluminación insuficiente".

"Sin duda, la conducción nocturna con mala visión es un claro riesgo ya que reduce la agudeza visual en un 70 por ciento y la captación de la profundidad puede llegar a ser siete veces menor", ha incidido.

Entre los conductores valencianos, el 9 por ciento presenta dificultades de visión en condiciones óptimas de iluminación. Es más, este porcentaje aumenta hasta el 30 por ciento en situaciones de baja iluminación, lo que supone la detección tardía de estímulos, un mayor esfuerzo en la interpretación de las señales de tráfico o la dificultad en la estimación de distancias o velocidad de otros vehículos.

En el caso del deslumbramiento por otro vehículo, situación a la que reconocen enfrentarse con mucha o bastante frecuencia el 30 por ciento de los conductores valencianos, o el

deslumbramiento a la salida de un túnel, algo habitual para el 13 por ciento de los conductores, la capacidad de recuperación es clave.

En la realización de esta prueba, se comprobó que el 44 por ciento de los conductores tarda **más de 20 segundos en recuperar totalmente la visión central tras un deslumbramiento**. Los conductores profesionales muestran un tiempo medio de recuperación menor que los conductores no profesionales.

Cobra especial relevancia si se tiene en cuenta que **a 120 km/h** un tiempo de recuperación de solo 5 segundos significaría recorrer **170 metros sin una visión correcta**. El profesor Montoro comenta en este punto que "las primeras horas de la mañana o de la tarde, la conducción nocturna en carreteras de doble sentido, las entradas y salidas de túneles o situaciones en las que el cambio de iluminación es brusco, pueden dejar nuestra visión durante un tiempo bloqueada con los consiguientes riesgos para nuestra seguridad y la de los demás".

Analizando la campimetría, extensión del campo visual del ojo, desde los 45° a los 100°, el 11 por ciento de los conductores de la Comunitat Valenciana presentan deficiencias, lo que supone dificultades para gestionar situaciones de tráfico como intersecciones, cambios de carril o adelantamientos.

Los problemas en este punto tienen mucho que ver en los atropellos a peatones (la mayoría por irrupción lateral), entorpece la visión de los retrovisores, incrementa el ángulo muerto y dificulta el campo visual conforme aumenta la velocidad.

Más de 900.000 conductores valencianos circulan sin ver con nitidez

Ainhoa Clavel • original



fund by UNICOM

Mala visión al volante

El 31,5% (más de 900.000) de los conductores valencianos presenta deficiencias en ametropía (miopía o hipermetropía) lo que dificulta que vean con nitidez señales o marcas viales, así como el cálculo correcto de distancias de seguridad, velocidad de otros vehículos y, en consecuencia, se alteran los tiempos de reacción. **El 9% presenta dificultades de visión en condiciones óptimas de iluminación**, porcentaje que aumenta hasta el 30% en situaciones de baja iluminación. Ante un deslumbramiento, el 44% de los conductores tarda más de 20 segundos en recuperar totalmente la visión central y el 11% de los conductores presentan deficiencias en campimetría (vista lateral). Estos son algunos de los resultados del macroestudio 'in vivo' realizado por Essilor, la Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial) y el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universitat de València a más de 3.200 conductores de toda España.

El 44% de los conductores tarda más de 20 segundos en recuperar totalmente la visión central

Esta iniciativa, enmarcada en el acuerdo global entre Essilor, compañía líder mundial en lentes oftálmicas, y la Federación Internacional del Automóvil (FIA), para concienciar a los conductores bajo el lema "**La seguridad vial empieza por una buena visión**" puesta en marcha el pasado año, consiste, por un lado, en un estudio de opinión sobre hábitos, creencias y actitudes sobre la visión y conducción y, por otro, en la investigación para profundizar y conocer realmente el "estado de la salud visual" de los conductores españoles a través de unas pruebas visuales específicas para la conducción, complementarias al examen visual habitual que realizan los profesionales de la visión.

Así, se han medido capacidades vitales para la conducción tan relevantes como la agudeza visual binocular de lejos, sensibilidad al contraste, capacidad de recuperación ante un deslumbramiento, percepción cromática y campo visual, entre otras variables. Todo ello con la colaboración de Cepsa, que ha cedido diferentes espacios en sus Estaciones de Servicio para desarrollar las pruebas. **Se trata del estudio de mayor dimensión con pruebas de diagnóstico realizado a conductores en carretera** del que se tenga constancia.

Según Pedro Cascales, Vicepresidente de Essilor España, 'Desde Essilor hemos querido dar a conocer los resultados tan preocupantes de este estudio haciéndolo coincidir con los millones

de desplazamientos que se inician estos días, para que todos los conductores sean conscientes de la importancia de una buena visión al volante para la seguridad de todos. Quiero hacer un llamamiento a los conductores por responsabilidad hacia ellos mismos y a los que les rodean para que por favor revisen su visión’.

Ametropía

Una de las principales conclusiones de las pruebas realizadas es que el 31,5% (más de 900.000) de los conductores valencianos presenta deficiencias en ametropía (miopía o hipermetropía) lo que dificulta que vean con nitidez señales o marcas viales, así como el cálculo erróneo de distancias de seguridad, velocidad de otros vehículos y, en consecuencia, de los tiempos de reacción.

Agudeza visual

El 30% de los conductores presenta dificultades de visión en situaciones de baja iluminación. Esto afecta a su capacidad de adaptación y reacción en situaciones como el amanecer o el atardecer, además de complicar la conducción en condiciones climatológicas adversas. Es importante destacar también que la conducción nocturna con mala visión es un claro riesgo ya que reduce la agudeza visual en un 70% y la captación de la profundidad puede llegar a ser 7 veces menor.

El profesor Luis Montoro, presidente de Fesvial y Catedrático de Seguridad Vial de la Universitat de València afirma que **‘Los accidentes de tráfico nocturnos son los que registran una letalidad más elevada** y el 27,5% de los siniestros en carretera se producen en condiciones de iluminación insuficiente. Sin duda, la conducción nocturna con mala visión es un claro riesgo ya que reduce la agudeza visual en un 70% y la captación de la profundidad puede llegar a ser 7 veces menor’. En condiciones óptimas de iluminación, el 9% también tendría dificultades, lo que supone la detección tardía de estímulos, mayor esfuerzo en la interpretación de las señales de tráfico o dificultad en la estimación de distancias o velocidad de otros vehículos.

Más de 900.000 conductores valencianos circulan sin ver con nitidez

original

El 31,5% (más de 900.000) de los conductores valencianos presenta deficiencias en ametropía (miopía o hipermetropía) lo que dificulta que vean con nitidez señales o marcas viales, así como el cálculo correcto de distancias de seguridad, velocidad de otros vehículos y, en consecuencia, se alteran los tiempos de reacción.

El 9% presenta dificultades de visión en condiciones óptimas de iluminación, porcentaje que aumenta hasta el 30% en situaciones de baja iluminación. Ante un deslumbramiento, el 44% de los conductores tarda más de 20 segundos en recuperar totalmente la visión central y el 11% de los conductores presentan deficiencias en campimetría (vista lateral).

Estos son algunos de los resultados del macroestudio 'in vivo' realizado por Essilor, la Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial) y el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universitat de València, con la colaboración de Cepsa, a más de 3.200 conductores de toda España.

Esta iniciativa, enmarcada en el acuerdo global entre Essilor, compañía líder mundial en lentes oftálmicas, y la Federación Internacional del Automóvil (FIA), para concienciar a los conductores bajo el lema "La seguridad vial empieza por una buena visión" puesta en marcha el pasado año, consiste, por un lado, en un estudio de opinión sobre hábitos, creencias y actitudes sobre la visión y conducción y, por otro, en la investigación para profundizar y conocer realmente el "estado de la salud visual" de los conductores españoles a través de unas pruebas visuales específicas para la conducción, complementarias al examen visual habitual que realizan los profesionales de la visión.

Así, se han medido capacidades vitales para la conducción tan relevantes como la agudeza visual binocular de lejos, sensibilidad al contraste, capacidad de recuperación ante un deslumbramiento, percepción cromática y campo visual, entre otras variables. Todo ello con la colaboración de Cepsa, que ha cedido diferentes espacios en sus Estaciones de Servicio para desarrollar las pruebas. Se trata del estudio de mayor dimensión con pruebas de diagnóstico realizado a conductores en carretera del que se tenga constancia.

Según Pedro Cascales, Vicepresidente de Essilor España, 'Desde Essilor hemos querido dar a conocer los resultados tan preocupantes de este estudio haciéndolo coincidir con los millones de desplazamientos que se inician estos días, para que todos los conductores sean conscientes de la importancia de una buena visión al volante para la seguridad de todos. Quiero hacer un llamamiento a los conductores por responsabilidad hacia ellos mismos y a los que les rodean para que por favor revisen su visión'.

Una de las principales conclusiones de las pruebas realizadas es que el 31,5% (más de 900.000) de los conductores valencianos presenta deficiencias en ametropía (miopía o hipermetropía) lo que dificulta que vean con nitidez señales o marcas viales, así como el cálculo erróneo de distancias de seguridad, velocidad de otros vehículos y, en consecuencia, de los tiempos de reacción.

El 30% de los conductores presenta dificultades de visión en situaciones de baja iluminación. Esto afecta a su capacidad de adaptación y reacción en situaciones como el amanecer o el atardecer, además de complicar la conducción en condiciones climatológicas adversas. Es importante destacar también que la conducción nocturna con mala visión es un claro riesgo ya que reduce la agudeza visual en un 70% y la captación de la profundidad puede llegar a ser 7 veces menor.

El profesor Luis Montoro, presidente de Fesvial y Catedrático de Seguridad Vial de la Universitat de València afirma que 'Los accidentes de tráfico nocturnos son los que registran una letalidad más elevada y el 27,5% de los siniestros en carretera se producen en condiciones de iluminación insuficiente. Sin duda, la conducción nocturna con mala visión es

un claro riesgo ya que reduce la agudeza visual en un 70% y la captación de la profundidad puede llegar a ser 7 veces menor'.

En condiciones óptimas de iluminación, el 9% también tendría dificultades, lo que supone la detección tardía de estímulos, mayor esfuerzo en la interpretación de las señales de tráfico o dificultad en la estimación de distancias o velocidad de otros vehículos.

En el caso del deslumbramiento por otro vehículo, situación a la que reconocen enfrentarse con mucha o bastante frecuencia el 30% de los conductores valencianos, o el deslumbramiento a la salida de un túnel, algo habitual para el 13% de los conductores, la capacidad de recuperación es clave. En la realización de esta prueba, se comprobó que el 44% de los conductores tarda más de 20 segundos en recuperar totalmente la visión central tras un deslumbramiento. Curiosamente los conductores profesionales muestran un tiempo medio de recuperación menor que los conductores no profesionales.

El tema del deslumbramiento cobra especial relevancia si tenemos en cuenta que a 120 km/h, un tiempo de recuperación de solo 5 segundos significaría recorrer 170 m sin una visión correcta. El profesor Montoro comenta en este punto 'las primeras horas de la mañana o de la tarde, la conducción nocturna en carreteras de doble sentido, las entradas y salidas de túneles o situaciones en las que el cambio de iluminación es brusco, pueden dejar nuestra visión durante un tiempo bloqueada con los consiguientes riesgos para nuestra seguridad y la de los demás'.

Analizando la campimetría, extensión del campo visual del ojo, desde los 45° a los 100°, el 11% de los conductores de la Comunidad Valenciana presentan deficiencias, lo que supone dificultades para gestionar situaciones de tráfico como intersecciones, cambios de carril o adelantamientos. Los problemas en campimetría tienen mucho que ver en los atropellos a peatones (la mayoría por irrupción lateral), entorpece la visión de los retrovisores, incrementa el ángulo muerto y dificulta el campo visual conforme aumenta la velocidad.

Respecto a este problema, el profesor Montoro comenta que 'la disminución de la amplitud del campo visual a altas velocidades, unida a la que ya se produce de manera natural por el efecto túnel sería a 65 km/h el campo visual es de 70°; a 100 km/h es de 42°; a 130 km/h se reduce a 30°, por lo que el riesgo de siniestralidad se multiplica si el conductor ya cuenta con dificultades de por sí.

Categorías de la noticia

Otras noticias en Comunitat



Otras noticias en sucesos



Alrededor de 8 millones de conductores circulan sin ver con nitidez

original



El 38% de los conductores presenta dificultades de visión en situaciones de baja iluminación.

Freepik

El **29,5% (unos 8 millones) de los conductores españoles presenta deficiencias en ametropía (miopía o hipermetropía)** lo que dificulta que vean con nitidez señales o marcas viales, así como el **cálculo correcto de distancias de seguridad, velocidad de otros vehículos** y, en consecuencia, **se alteran los tiempos de reacción**.

El **14% presenta dificultades de visión en condiciones óptimas de iluminación**, porcentaje que **aumenta hasta el 38% en situaciones de baja iluminación**. Ante un deslumbramiento, el **44% de los conductores tarda más de 20 segundos en recuperar totalmente la visión central** y el 23,5% de los conductores presentan deficiencias en campimetría (vista lateral). Estos son algunos de los resultados del macroestudio 'in vivo' realizado por Essilor, la Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial) y el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universitat de València, con la colaboración de Cepsa, a más de 3.200 conductores de toda España.

Esta iniciativa, **enmarcada en el acuerdo global entre Essilor**, compañía líder mundial en lentes oftálmicas, y la Federación Internacional del Automóvil (FIA), para concienciar a los conductores bajo el lema **"La seguridad vial empieza por una buena visión"** puesta en marcha el pasado año, consiste, por un lado, en un estudio de opinión sobre hábitos, creencias y actitudes sobre la visión y conducción y, por otro, en la investigación para profundizar y conocer realmente el "estado de la salud visual" de los conductores españoles a través de unas **pruebas visuales específicas para la conducción**, complementarias al examen visual habitual que realizan los profesionales de la visión.

Así, **se han medido capacidades vitales para la conducción** tan relevantes como la **agudeza visual binocular de lejos, sensibilidad al contraste, capacidad de recuperación ante un deslumbramiento, percepción cromática y campo visual**, entre otras variables. Todo ello con la colaboración de Cepsa, que ha cedido diferentes espacios en sus estaciones de servicio para desarrollar las pruebas. Se trata del estudio de mayor dimensión con pruebas de diagnóstico realizado a conductores en carretera del que se tenga constancia.

Ametropía

Una de las principales conclusiones de las pruebas realizadas es que **el 29,5% (unos 8 millones) de los conductores españoles presenta deficiencias en ametropía (miopía o hipermetropía)** lo que dificulta que vean con nitidez señales o marcas viales, así como el

cálculo erróneo de distancias de seguridad, velocidad de otros vehículos y, en consecuencia, de los tiempos de reacción.

El 38% de los conductores presenta **dificultades de visión en situaciones de baja iluminación**. Esto afecta a su capacidad de adaptación y reacción en situaciones como el amanecer o el atardecer, además de complicar la conducción en condiciones climatológicas adversas. Es importante destacar también que la conducción nocturna con mala visión es un claro riesgo ya que reduce la agudeza visual en un 70% y la captación de la profundidad puede llegar a ser 7 veces menor.

En el caso del deslumbramiento por otro vehículo, **situación a la que reconocen enfrentarse con mucha o bastante frecuencia el 32,6% de los conductores**, o el deslumbramiento a la salida de un túnel, algo habitual para el 15% de los conductores, la capacidad de recuperación es clave. En la realización de esta prueba, se comprobó que el 44,2% de los conductores tarda más de 20 segundos en recuperar totalmente la visión central tras un deslumbramiento. Curiosamente los conductores profesionales muestran un tiempo medio de recuperación menor que los conductores no profesionales.

Analizando la campimetría, extensión del campo visual del ojo, desde los 45° a los 100°, **el 23,5% de los conductores presentan deficiencias**, lo que supone dificultades para gestionar situaciones de tráfico como intersecciones, cambios de carril o adelantamientos. Los problemas en campimetría tienen mucho que ver en los atropellos a peatones (la mayoría por irrupción lateral), entorpece la visión de los retrovisores, incrementa el ángulo muerto y dificulta el campo visual conforme aumenta la velocidad.

- **Shaila Dúrcal confiesa por qué ha engordado 20 kilos en los últimos meses**
- **Desaparece en Pakistán una isla que surgió de la nada hace seis años**
- **Jake Gyllenhaal se arrepiente de haber protagonizado 'Prince of Persia' | Cinemanía**

Caos en la DGT: La falta de personal hace que sea imposible pedir cita en Jefaturas provinciales como Madrid y que se colapsen otras aledañas

original



Hace apenas siete meses, cuando la **ministra de Hacienda, María Jesús Montero**, presentaba su proyecto -no aprobado- de **Presupuestos Generales del Estado** para el año 2019 conocimos las cifras previstas de recaudación para este año para la **Dirección General de Tráfico (DGT)**, que dirige, por segunda vez, **Pere Navarro**. La previsión era escalofriante para el ciudadano: 355,9 millones en **multas de tráfico** y un incremento en tasas y otros ingresos hasta los **971,7 millones de euros**. En total, 41 millones de euros más (5,4%) que en 2018 que se destinaría a mejorar las retribuciones de los Agentes de la **Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil**.

El **incremento de recaudación** puede que se cumpla -habrá que comprobarlo cuando finalice este ejercicio-, pero lo que desde luego no se ve es ninguna mejora, ni para los miembros de la **Guardia Civil** ni para el ciudadano. Para los Agentes de la Benemérita, uno de los casos más sangrantes es el de **Conil de la Frontera** (Cádiz) donde un grupo de empresarios de esta localidad se ha encargado de sufragar la compra de 12 cascos de motorista para que la **Guardia Civil** pueda patrullar por la zona antigua de la localidad. Pero para cualquier conductor las cosas tampoco son mejores.

Jefaturas de Tráfico desbordadas

Desde hace meses pedir **cita online** para realizar algún trámite en muchas **Jefaturas de Tráfico**, como en Madrid, es misión imposible. El mensaje es siempre el mismo día tras día: "El horario de atención al cliente está completo para los próximos días. Inténtelo más tarde".

Si necesita hacer cualquier gestión en una: tiene que pedir cita previa a través de Internet o llamando al teléfono 060. Este paso previo se instauró a principios de 2015 para regular el flujo de personas que acuden a las oficinas, aunque su efecto, ante la falta de personal suficiente, está siendo el contrario: imposibilitar realizar cualquier trámite.

Efecto contagio a provincias limítrofes

Estamos hablando de un servicio esencial para gestiones como homologar un carné extranjero, rematricular un vehículo, solicitar un examen teórico para recuperar el permiso de conducir, certificaciones, notificaciones de compra y venta de producto, etc. Pueden ver la en la siguiente captura todas las gestiones que se realizan en Jefatura:

Área: Sanciones

Trámites tratados en este área:

Acceso a lista de excluidos de TESTRA.
Certificaciones y otras peticiones.
Informe de estado de tramitación de expediente de pérdida de vigencia.
Consulta de puntos de un conductor.
Informe de estado de tramitación de expediente sancionador.
Informe de historial de sanciones.
Consulta y copia de expediente sancionador.
Presentación de escritos de alegaciones o recursos.

Área: Conductores

Trámites tratados en este área:

Duplicado por deterioro, extravío o sustracción.
Renovación por cambio de domicilio.
Expedición de permiso de conducción.
Solicitud de duplicado de permiso de conducción.
Prórroga o renovación de permiso de conducción.
Permiso internacional de conducción.
Cambio de domicilio de conductor.
Copia de expediente de conductor.
Trámites de exámenes permisos de conducir.
Trámites de seguridad vial.

Área: Vehículos

Trámites tratados en este área:

Matriculación ordinaria de vehículos y rematriculación.
Matriculación de vehículos históricos, diplomática o turística.
Permiso temporal para empresas y particulares (placas rojas y verdes).
Renovación por cambio de datos, cambio de servicio y reformas de importancia.
Transferencia o transmisión de vehículo.
Notificación de venta de vehículo (a particulares y profesionales).
Notificación de compra de vehículo.
Baja temporal voluntaria, por sustracción y por fin de arrendamiento.
Baja definitiva voluntaria, por exportación y por tránsito comunitario.
Alta del vehículo en situación de baja temporal.
Rehabilitación del vehículo.
Solicitud de datos del Registro de Vehículos.
Vehículos que posee una persona.
Copias de expedientes de trámites.

Área: Otros

Trámites tratados en este área:

Trámites generales.

El sistema permite reservar hasta dos citas para un día concreto, susceptibles de ser anuladas, pero solo una cita para el mismo área de tramitación.

Ante la imposibilidad de conseguir fechas, son muchos los madrileños que, por ejemplo, piden cita en provincias limítrofes como Toledo o Guadalajara. Esta posibilidad (que obliga a trasladar expedientes), estaba siendo válida hasta hace unas semanas, pero también se están colapsando estas **Jefaturas de Tráfico** como pueden observar en la siguiente captura:



Sede electrónica
sede.dgt.gob.es

A tu lado vamos todos

SOLICITUD DE CITA PREVIA PARA TRÁMITES EN OFICINA

Oficina donde desea solicitar la cita (*)	Tipo de trámite (*)
<input type="text" value="Guadalajara"/>	<input type="text" value="Trámites de oficina"/>

El horario de atención al cliente está completo para los próximos días. Inténtelo más tarde.

Un caos que afecta a los meses en los que precisamente los españoles realizan más desplazamientos en coche y en el que también disminuye el personal que presta este servicio por las vacaciones. Eso sí, no afecta a la única gestión que no requiere cita previa, la de pagar multas.

La preocupante cifra de conductores cazados a diario por usar el móvil al volante en Salamanca

original



Un conductor usa el WhatsApp mientras conduce. | ARCHIVO

Cuando se escribe un mensaje de WhatsApp mientras se conduce, se recorren 27,5 metros por segundo sin mantener el contacto con el entorno. Si la media de uso de WhatsApp al volante es de 20 segundos, cada vez que se envía un mensaje el vehículo recorre 550 metros, es decir, lo equivalente a cinco campos de fútbol si se circula a 100 km/hora. Esa es la distancia durante la que se perdería la atención.

Desde que apareció el teléfono móvil, los “smartphones” y la famosa aplicación de mensajería para chatear, las distracciones han desbancado a la velocidad y al alcohol y son ya la primera causa de accidente de tráfico, por eso la Dirección General de Tráfico (DGT) ha aumentado su cruzada contra el uso del móvil al volante.

En Salamanca, cuatro conductores son “cazados” de media al día por los agentes de la Guardia Civil hablando por el teléfono o chateando por WhatsApp. El pasado año 2018, Tráfico impuso 1.606 multas (200 euros y la retirada de 3 puntos del carné) en Salamanca por uso del móvil, lo que supone un 5,6% más que las 1.520 del año anterior. Además, en lo que va de año, en el primer semestre, 688 han sido los denunciados por este motivo que preocupa sobremanera a la DGT.

Tanto que, la entidad estatal ya ha anunciado que elevará de 3 a 6 los puntos decaídos como penalización por usar el teléfono móvil cuando se conduce. Un proyecto incluido en la reforma del carné por puntos que ya ha pasado por los trámites previos y que espera a que se forme Gobierno para poder entrar en las Cortes, tal y como ha señalado el director de Tráfico, Pere Navarro, recientemente.

Y aunque Tráfico ha avisado que aumentará las multas por el uso del móvil, vigilando desde este 2019 a través de las cámaras de control del cinturón instaladas en los paneles de las autovías, desde la Subdelegación del Gobierno confirman que en Salamanca no han llegado multas por el uso del móvil a través de esta última vía, es decir, de las dos cámaras instaladas en los paneles ubicados en la A-62 y N-620.

Según algunas encuestas, uno de cada tres conductores confiesa que ha chateado alguna vez al volante, una actividad que mientras se realiza no permite percatarse del 40% de las señales de tráfico ni prestar atención a los otros usuarios de la vía y eleva un 20% el riesgo de sufrir

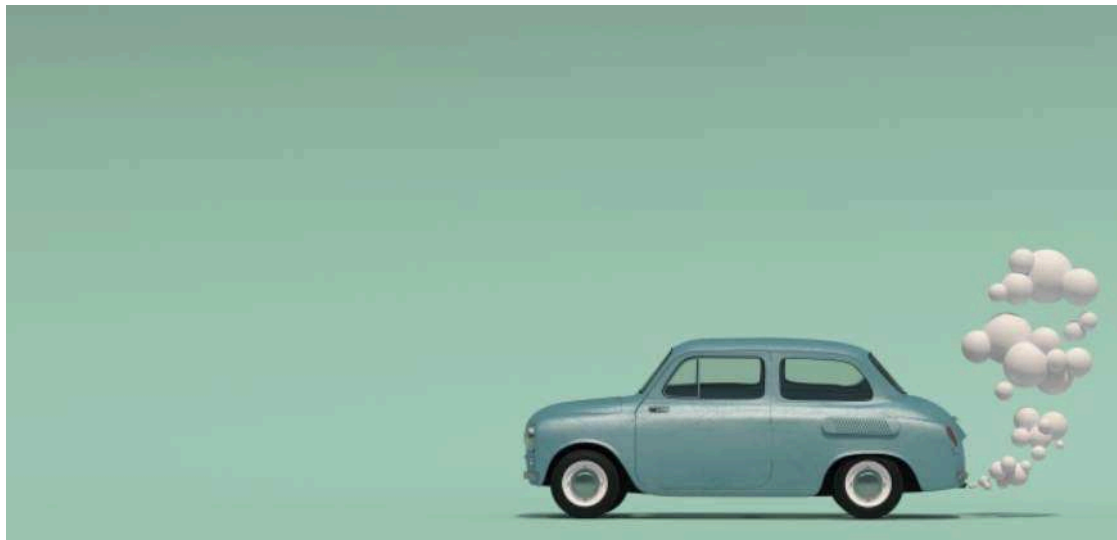
accidente.

La DGT ha puesto en marcha diversas campañas de concienciación donde apela a la responsabilidad de los pasajeros para no permitir al conductor a mirar ni un segundo el teléfono y, a nivel general, hace un llamamiento a la sociedad a hablar más con la gente cara a cara antes que a chatear.

Pere Navarro recomienda, asimismo, descargarse en el móvil la aplicación “modo coche”, muy similar a la de “modo avión”, que cuando se activa impide que se reciban llamadas o que el conductor pueda escribir.

Verano: consejos para contaminar menos y ahorrar en combustible

original



Pequeños detalles para contaminar menos.

1. Juan Ferrari

16/07/2019 - 20:12

Reducir la [polución](#) no es únicamente trabajo de los funcionarios o de los organismos del Estado, también de los conductores que con pequeñas acciones ligados al [tráfico](#), pueden reducir las emisiones de sus coches... y de paso, rebajar el coste en combustible. | [Los ocho consejos para no despilfarrar en el aire acondicionado](#).

Recientemente, con la celebración del ALD Ecomotion Tour, la empresa de renting ALD Automotive demostró, por decimosegundo año consecutivo, que con una conducción eficiente se puede rebajar el consumo de combustible y reducir nuestra huella de carbono. Los datos así lo demuestran.

De acuerdo con estudios realizados antes y durante la competición, la huella de carbono de 19 coches de combustible de los 24 que participaron, pasó de 1.485,9 a 1.452,7 kg de CO₂, reduciéndose en un 2,24%.

El estilo de conducción logra no solo ahorrar carburante, sino también mejorar la calidad del aire. Según datos del IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía), entidad pública dependiente del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital, la conducción eficiente nos permite obtener una disminución media de carburante del 15% y de emisiones de CO₂.

"Las medidas para ponerlo en práctica son muy sencillas y eficaces. Algunas de ellas hacen referencia al modo de conducir, mientras que otras tienen relación con las condiciones del propio vehículo", según Beatriz Ruiz, responsable de RSC de ALD Automotive.

Consejos de conducción

Arrancar el motor sin pisar el acelerador e iniciar la marcha inmediatamente después del arranque.

Utilizar solo la primera marcha para el inicio y cambiar a segunda a los dos segundos o tras haber recorrido seis metros, aproximadamente.

Prestar atención cuando aceleramos y cambiamos las marchas. Según las revoluciones, en

motores de gasolina/GLP debe realizarse en torno a las 2.500 revoluciones por minuto (rpm) y en los de diésel a las 2.000 rpm.

Mantener una velocidad constante, evitando los acelerones y frenazos innecesarios. Cuando se acelera se usa la energía del combustible para propulsar el coche, parte de ella se desperdicia cuando se frena.



Circular con marchas largas, manteniendo el motor a bajas revoluciones.

Consejos de mantenimiento

Comprobar la presión de los neumáticos una vez al mes. Si es de 0,3 bares menores que la recomendada por el fabricante, **incrementa el consumo de carburante** un 3% e influye directamente en el desgaste del neumático.

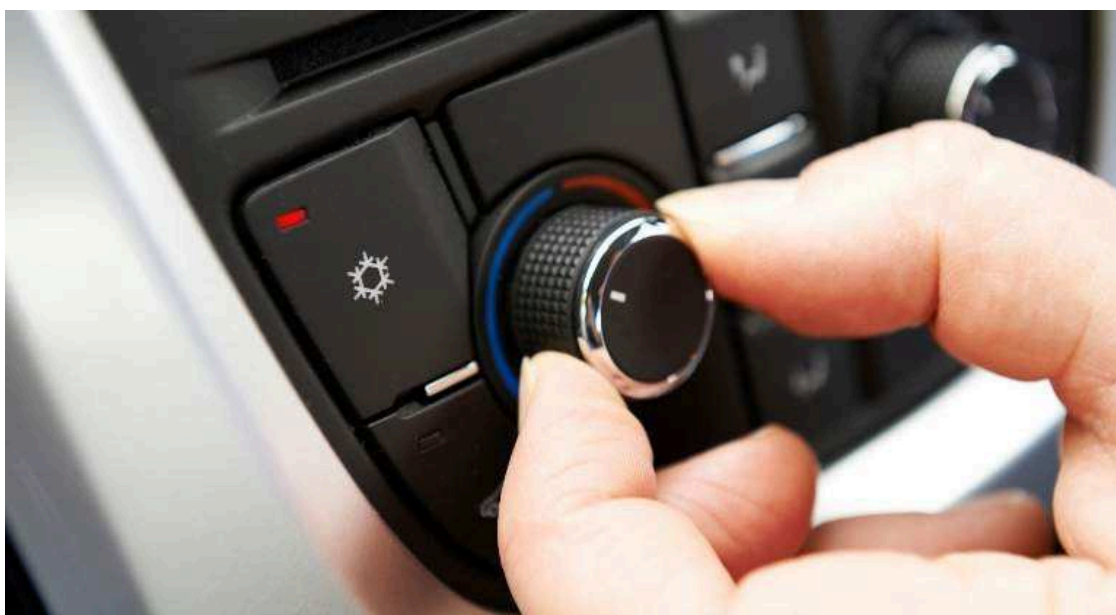


Evitar las cargas innecesarias en el vehículo, pues tienen un efecto sustancial sobre el combustible. Una carga extra de 100 kg en un vehículo de gama media supone un consumo extra del orden del 7%.



Desinstalar elementos exteriores (bacas o cajones portaobjetos) cuando no los estemos utilizando, pues rompen la aerodinámica del vehículo y aumentan la resistencia del mismo y el consumo de combustible.

Usar de forma racional el **aire acondicionado** o el climatizador. Una temperatura de unos 24 grados es suficiente para lograr el bienestar en el interior del vehículo y para la salud de los pasajeros.



Utilizar **dispositivos de ahorro** de combustible incorporados en el automóvil, como el cuentarrevoluciones, el *cruise control* o el ordenador de a bordo.

Eliminando los malos hábitos de conducción y adoptando una serie de medidas, no solo se contrarresta el incremento del precio del combustible y se ahorra, sino que además se contribuye con el medio ambiente y se ayuda a conseguir que los entornos urbanos sean un poco más saludables, recuerdan desde la empresa de renting.

Las autoescuelas catalanas protestan por la falta de examinadores

Javier Ricou • [original](#)

Las autoescuelas de Catalunya se sienten ninguneadas por la dirección general de Tráfico (DGT) y el Ministerio del Interior. Aseguran que faltan examinadores para la prueba práctica del permiso de conducir y que el Gobierno central –competente en la asignación de estos funcionarios– no escucha sus demandas. Y por eso han decidido pasar a la acción con una nueva protesta prevista para esta mañana. La falta de examinadores –agravada por las últimas huelgas de esos funcionarios a nivel ...

Selecciona las noticias de días anteriores

La DGT aumenta los controles para reducir la siniestralidad en ciclistas

Redacción • [original](#)

Los agentes pedirán a los conductores que paren y que identifiquen las normas a cumplir

La cultura de ir en bici vuelve a estar más activa que nunca y las ciudades cada vez están más preparadas para este tipo de transporte (georgeclerk / Getty Images/iStockphoto)

La cultura de ir en bici vuelve a estar más activa que nunca y las ciudades cada vez están más preparadas para este tipo de transporte. De hecho, según el último **Barómetro de la Bicicleta** (2017) publicado por la DGT, más de 8,5 millones de ciudadanos utilizan este medio de transporte semanalmente. Unas cifras que no dejan de crecer, pero que aún necesitan de mucha concienciación: en lo que llevamos de año ya han **fallecido 15 usuarios** de bicicleta.

El tráfico y la densidad de población en las **ciudades** son algunos de los elementos que dificultan la convivencia entre vehículos a motor y bicis. Pero aunque el número de accidentes de tráfico con víctimas usuarias de bicicleta es mayor en las vías urbanas, es en las interurbanas donde los daños y el número de fallecidos es mayor. Ante esta realidad, la **DGT** realizará una campaña especial de control de este colectivo más vulnerable, con el objetivo de reducir la **siniestralidad** y mejorar su seguridad a partir del control del cumplimiento de las normas de tráfico de todos los usuarios de la vía.

Más de 8,5 millones de ciudadanos utilizan este medio de transporte semanalmente (ho yuen wang / Getty Images)

Para ello, La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil aumentará la vigilancia sobre todo durante los fines de semana “en aquellas vías interurbanas que presenten una elevada circulación de ciclistas así como en las rutas ciclistas protegidas, focalizando dicha vigilancia en el cumplimiento de las normas referidas a la distancia lateral para realizar adelantamientos, velocidad y maniobras antirreglamentarias”, explica la DGT. Asimismo, también se incrementarán los **controles** preventivos de alcohol y drogas y la vigilancia por aire de los helicópteros de la DGT.

Sin embargo, otro dato que se refleja del Barómetro de la Bicicleta es que seis de cada diez españoles no conoce la normativa sobre circulación de bicicletas, incluidos **cuatro de cada diez usuarios de bici**. Ante esta situación, se ha decidido que durante la campaña, los agentes pedirán a los conductores, ya sean de bici o de cualquier otro vehículo, que **paren y que identifiquen las normas a cumplir**.

Como todo usuario de la vía, el ciclista tiene que respetar y cumplir el resto de normas que establece la legislación de tráfico y seguridad vial, especialmente cuando hayan peatones cerca. La DGT ha recopilado una serie de normas que tienen que ser de conocimiento general para cualquier usuario de la vía, así que si tienes alguna duda, revísalo antes de salir de casa.

El tráfico y la densidad de población en las ciudades son algunos de los elementos que dificultan la convivencia entre vehículos a motor y bicis (Llibert Teixidó)

Adelantamientos

Siempre que circules por carretera y quieras adelantar a un ciclista o un conjunto de ellos, tienes que saber que la Ley de Seguridad Vial establece que para hacerlo deberás ocupar parte o la totalidad del carril contiguo o contrario de la calzada, pudiendo rebasar la línea continua, siempre en condiciones de seguridad y guardando una distancia de seguridad mínima 1,5 metros. Sin embargo, antes de hacerlo, es aconsejable que reduzcas la velocidad para hacer la maniobra con más seguridad y para que el ciclista se dé cuenta de que estás detrás. En ningún caso lo hagas si ves que esto podría poner en peligro o entorpecer la

marcha de los ciclistas, de ambos sentidos.

Glorietas

Hay situaciones en que los ciclistas tienen prioridad, y eso es básico saberlo para circular con seguridad. Las bicicletas tendrán ventaja respecto a los coches si circulan por un carril bici, por un paso para ciclistas, o por arcén debidamente señalizado. También gozarán de prioridad de paso cuando el vehículo de motor vaya a girar, a la derecha o a la izquierda, para entrar en otra vía y el ciclista esté próximo o en el caso de circular en grupo, si el primero ha iniciado el cruce o a entrado en una glorieta. Los ciclistas que circulan en grupo son considerados como una única unidad móvil de los efectos de prioridad de paso, porque de esa forma se refuerza su seguridad.

Seis de cada diez españoles no conoce la normativa sobre circulación de bicicletas

Autovías y autopistas

Los ciclistas sólo podrán circular por autovías si lo hacen por el arcén y siempre que sean mayores de 14 años. Por contra, tienen prohibido hacerlo por autopistas.

Casco de protección

Es importante dejar claro que el uso del casco en bicicleta se diferencia en función de la edad y el tipo de vía. En el caso de las ciudades, los que tengan más de 16 años no estarán obligados a llevarlo, pero los que no superen esta edad sí. Sin embargo, en ambos casos estarán totalmente obligados a utilizarlo en carretera. Otra de las grandes dudas es si el ciclista puede llevar un acompañante o no, que en la mayoría de casos estará prohibido, excepto si el ocupante es menor de 7 años y va en un asiento homologado.

La DGT realizará una campaña especial de control de este colectivo más vulnerable, con el objetivo de reducir la siniestralidad y mejorar su seguridad (Mané Espinosa)

Ver y ser visto

La inestabilidad y la poca visibilidad de las bicicletas las convierte en vehículos vulnerables. Por lo que ser vistos y destacar es importante para que los otros usuarios de la vía nos vean. De modo que será obligatorio que nuestro vehículo lleve luces delanteras y traseras, y en el caso de circular de noche en vías interurbanas llevar un elemento reflectante. La DGT recomienda usar prendas reflectantes también durante el día, como medida protectora.

Control alcoholemia y drogas

Al igual que cualquier otro conductor, el ciclista deberá someterse a las pruebas de alcohol y drogas cuando un agente así lo requiera. Sin embargo, la sanción será solo administrativa porque la extracción de punto solo va vinculada a permisos de conducción.

Maniobras correctas frenan el 20% de mortalidad evitable tras un accidente de tráfico

original



El doctor José Fuentes, este martes en el Hospital La Paloma.

El doctor José Fuentes, responsable de la **unidad de medicina general y urgencias del Hospital La Paloma** de Las Palmas de Gran Canaria, estimó este martes en un 20% la tasa de mortalidad evitable a causa de una mala actuación en los primeros momentos después de un accidente de tráfico.

Tras un siniestro viario se debe ejecutar el **protocolo PAS (Proteger-Auxiliar-Socorrer)**, es decir, proteger, tanto el lugar del accidente como a nosotros mismos; avisar a los servicios de emergencia y socorrer a los heridos, informaron desde la clínica privada mediante una nota de prensa.

Una de las primeras recomendaciones que recuerdan los médicos es **no mover a las víctimas**, salvo que lo justifiquen circunstancias extremas como el peligro de incendio, explosión, caída o derrumbe del vehículo o necesidad de realizar un masaje cardíaco.

Tampoco se debe quitar el casco a un motorista con el fin de evitar lesiones medulares **ni extraer objetos clavados en el herido** por riesgo a producir una hemorragia, según las recomendaciones incluidas en la *Guía útil para actuar ante un accidente de tráfico*, elaborada por la unidad de medicina general y urgencias del Hospital La Paloma de Las Palmas de Gran Canaria.

Según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), **en 2018 fallecieron 43 personas en Canarias a causa de los accidentes viarios** y este verano se prevén 90 millones de desplazamientos durante los meses de julio y agosto en España entre la primera operación salida (28 de junio) y la última de retorno (1 de septiembre), un aumento del 1,66% con respecto a los 88,5 millones del mismo periodo del pasado.

Aumento estival

El incremento del uso del vehículo durante julio y agosto acarrea un aumento de la siniestralidad vial respecto al resto del año, de acuerdo a las mismas fuentes, aunque al **volumen de tráfico** también se añade el desconocimiento de las carreteras o el mal estado del automóvil.

Concretamente, durante los principales meses estivales de 2018 se registraron 260 víctimas mortales y 940 personas heridas en toda España, lo que supuso **una media diaria de 4 fallecidos y 15 lesionados graves**, muchas de ellas con incapacidades permanentes.

Las distracciones, la velocidad y el consumo de alcohol se mantienen como las principales causas de accidentes en las carreteras españolas, donde los despistes (33%) ya adelantan al acelerador (29%) como primer motivo de siniestros mortales y graves.

Según el doctor Fuentes, "cuando se sufre o se presencia un accidente de tráfico lo principal es mantener la calma y seguir el protocolo PAS. Si, por el contrario, son víctimas deben **llamar**

a una ambulancia o acudir a un centro médico, aunque el accidente sea leve".

Latigazo cervical

El **98% de las lesiones cervicales en España están causadas por accidentes de tráfico**, según las estadísticas facilitadas por la DGT y facilitadas por La Paloma.

A juicio del doctor Fuentes, "esta lesión, también llamada latigazo cervica", se produce por el **movimiento violento que realiza la cabeza hacia delante para luego retroceder con brusquedad en un zigzag**, lo que provoca daños en los músculos, vasos sanguíneos o nervios".

Las principales estructuras que sufren daño en un latigazo cervical son, por orden más frecuente, **la articulación y la cápsula**, pues las vértebras cervicales primero se comprimen antes de sufrir un movimiento involuntario de flexión, los músculos, los ligamentos y los nervios.

Cada año se calcula que 250.000 personas sufren el latigazo cervical, que no es grave, pero provoca dolores, mareos y hormigueos en las extremidades, estimaron desde La Paloma antes de considerar que **solo un 3% de los pacientes tratados por el médico queda con secuelas** tras un accidente de tráfico, aunque la ausencia de consulta puede acarrear lesiones crónicas.

Por otra parte, un 3% de los pacientes, tras ser diagnosticado y tratado por el médico, queda con secuelas tras el accidente por no cumplir con las recomendaciones pautadas por el doctor.

Hospital La Paloma

El Hospital La Paloma en Las Palmas de Gran Canaria cuenta con una **unidad específica para lesionados de tráfico** con los mejores profesionales y la última tecnología para atender a cualquier tipo de pacientes, con urgencias las 24 horas, pruebas diagnósticas, consultas con especialistas, rehabilitación, hospitalización y cirugía.

Este centro privado está adherido al **convenio nacional entre la Unión Española de Entidades Aseguradoras (Unespa), el Consorcio de Compensación de Seguros y la Federación Nacional de Hospitales**, lo que convierte a la clínica grancanaria en un referente en esta especialidad.

Fremm recomienda revisar el coche en un taller legal para garantizar la seguridad

original

Actualidad

Gretamur, el Gremio Regional de Talleres de Reparación de Automóviles de Fremm, alerta a los usuarios del peligro que supone enfrentarse a los largos trayectos vacacionales en un vehículo que no esté en perfectas condiciones.

La organización empresarial **Cetraa**, a la que pertenece **Fremm** y su asociación **Gretamur**, estima que de los 90 millones de desplazamientos que se realizarán este verano, alrededor de **17 millones podrían realizarse con vehículos sin una adecuada revisión por haberse llevado a cabo en talleres ilegales.**

En estas **instalaciones clandestinas, que representan un 20% de los talleres españoles**, se utilizan recambios y maquinaria poco fiables y de dudosa procedencia en las reparaciones y sustituciones, además de estar realizadas por personas sin la formación adecuada, lo que implica un riesgo para la seguridad vial.

Fremm, que se mantiene en contacto con las distintas administraciones y asociaciones implicadas en la **lucha contra la economía sumergida**, recomienda a sus empresas **denunciar, de forma anónima, cualquier establecimiento que no cumpla con todas las garantías.** Según la patronal, representa “un peligro para la seguridad vial” y también supone “un perjuicio evidente para los establecimientos que cumplen con la normativa y el compromiso fiscal y laboral con sus trabajadores”.

Asimismo, Fremm, a través de Cetraa y la Dirección General de Tráfico, ha puesto en marcha la **plataforma librotaller.com**, que permite a **todos los talleres registrar en los servidores de la DGT las acciones de mantenimiento y reparación** realizadas sobre los elementos de seguridad del vehículo. En este sentido, este proyecto supone un nuevo avance para la federación murciana en su lucha contra los establecimientos clandestinos, ya que solo los talleres legalmente establecidos pueden darse de alta en la plataforma.

José de la Cruz, presidente de Gretamur, sostiene que “a pesar de lo que se suele pensar, **acudir a un taller ilegal no es más barato sino más bien al contrario**, y eso sin entrar a valorar el riesgo que supone para la seguridad vial. Es imprescindible reparar el coche en un taller legalmente establecido, que cumpla con los requisitos necesarios para asegurar que el vehículo se encuentra en perfectas condiciones y garantizar la seguridad en la carretera”.

