

• Revista de Prensa •
Del 24/07/2019 al 25/07/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	25/07/2019	Libremercado	El colapso en los exámenes empieza a cerrar autoescuelas: "No hay bolsillo que lo aguante"	Digital
2	24/07/2019	El País	¿Por qué los jóvenes ya no se sacan el carnet de conducir?	Digital
3	24/07/2019	La Sexta	Esta es la razón de peso por la que no hay coches automáticos en las autoescuelas	Digital
4	24/07/2019	LookVision	Estudio 'in vivo' Visión y Conducción: Unos 8 millones de conductores españoles circulan sin ver con nitidez	Digital

SECTOR

5	25/07/2019	Granada Hoy, 15	El carnet de conducir internacional se adquirirá en gestorías	Escrita
6	25/07/2019	Viva Málaga, 1	Protesta por la falta de examinadores	Escrita
7	25/07/2019	Diario Menorca, 4	Las matriculaciones caen un 17 % en el primer semestre	Escrita
8	25/07/2019	La Nueva España Oviedo, 29	Claves para una conducción eficiente	Escrita
9	25/07/2019	La Gaceta de Salamanca, 2	Repuntan un 13% los jóvenes infractores al volante que pierden sus puntos	Escrita
10	25/07/2019	Málaga Hoy, 8	Las autoescuelas protestan por la espera de casi dos meses para los exámenes	Escrita
11	25/07/2019	Informativos Telecinco	El coche como un elemento más de fiesta: ocho de cada diez menores de 25 años ve fácil matarse al volante	Digital
12	25/07/2019	Sur Digital	Atasco en las autoescuelas malagueñas con 15.000 alumnos esperando para examinarse	Digital
13	25/07/2019	Salamanca 24 Horas	Los accidentes infantiles se incrementan un 20% en verano	Digital
14	25/07/2019	Andalucía Información	Autoescuelas protestarán por los dos meses de espera de los exámenes	Digital
15	24/07/2019	El Economista	Las nuevas multas de la DGT: descubre los cambios	Digital
16	24/07/2019	La Vanguardia	CERCA DEL 80% DE LOS PEATONES RECONOCE UTILIZAR WHATSAPP MIENTRAS CRUZA LA CALLE	Digital
17	24/07/2019	La Sexta	Esta es la localización exacta de los 20 nuevos radares instalados por la DGT	Digital
18	24/07/2019	La Nueva España	Así es la nueva Sede Electrónica de la DGT para tramitar multas, consultar puntos...	Digital
19	24/07/2019	Levante-emv.com	La DGT reactiva el canje de permisos de conducir entre España y Venezuela	Digital
20	24/07/2019	Málaga Hoy	Propietarios de autoescuelas se concentran para pedir más examinadores	Digital
21	24/07/2019	Diario Qué	Bebés a bordo, la importancia de la silla de coche	Digital
22	24/07/2019	Cartagena Diario	La Jefatura Provincial de Tráfico tramita cada año cerca de 4.000 permisos internacionales de conducción	Digital
23	24/07/2019	Soria Noticias	Casi medio millón de conductores castellanoleoneses circulan sin ver con nitidez	Digital

El colapso en los exámenes empieza a cerrar autoescuelas: "No hay bolsillo que lo aguante"

Beatriz García • original



Las listas de espera para examinarse son de meses | flickr cc Circulo Seguro

El negocio de las autoescuelas españolas pende de un hilo por la **escasez de examinadores**. Las listas de espera para realizar el examen práctico de conducir están tan saturadas que muchos alumnos se ven obligados a esperar varios meses para conseguir presentarse. En caso de que suspendan, el proceso se eterniza todavía más.

"**Hay más de 250.000 personas** en todo el país esperando para realizar la prueba de circulación. La situación es caótica", denuncia el presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), José Miguel Báez, en **Libre Mercado**. "Los casos de Madrid, Segovia, Barcelona, Tarragona, Castellón o Málaga son los más graves porque la cola llega a superar los tres meses. De media, en España ya nadie se libra de esperar un mes y medio para examinarse", asegura.

Jubilaciones de funcionarios que no se han repuesto, la negativa de la Administración a pagar las horas extra a los examinadores que todavía ejercen y la disminución de la carga de trabajo desde las huelgas de 2017 son los principales motivos para explicar este colapso en la DGT. "**Tráfico pide efectivos, pero Hacienda se niega a pagar**, y eso que cobra más de 90 euros por alumno en tasas", declara Báez.

Para intentar solucionar el problema, desde la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) reclaman la **incorporación inmediata de 125 examinadores** que se repartan en las provincias que no da abasto, a los que habría que sumar otros 50 profesionales itinerantes. "Se llenaría de candidatos ¿Quién no va querer trabajar por 1.500 euros al mes, más pagas, con la posibilidad de salir a las 3? Tendrían examinadores en 10 minutos", asegura rotundo.

La ruina de las autoescuelas

La falta de examinadores no sólo desespera a los aspirantes a conductor, también está **llevando a muchas autoescuelas a la ruina**, según Báez. Mientras su actividad está encallada, estos negocios ven como mes a mes tienen que afrontar el pago de la nómina de sus profesores, el coste de los vehículos o el alquiler de sus locales. "Hay algunas autoescuelas que solo han podido presentar alumnos 6 veces al año, y así no podemos trabajar. Como eso no es rentable, muchas han cerrado y habrá otras que tengan que cerrar", advierte Báez. Según sus cálculos, España ha pasado de tener 9.300 autoescuelas a 8.800 en los últimos dos años.

A Rafael Lozano, el Director de la [Autoescuela San Cristóbal](#) en Cuenca, no le sorprende que muchos de sus compañeros se vean abocados a echar el cierre. **"Si no puedes examinar, no puedes hacer matrículas y no hay bolsillo que aguante eso.** Es vergonzoso", asegura. Lozano, que tiene en nómina a 12 profesores, capea como puede el tapón de alumnos que se ha formado en su negocio. "Me dejan presentar sólo a la mitad de alumnos de los que propongo. El resto se queda fuera", cuenta.

"Esto no sólo afecta a nuestro sector, también afecta a los fabricantes de automóviles, porque los alumnos que no se pueden examinar tampoco se compran el coche que pensaban comprarse. Pasa igual con los transportistas, que me llaman desesperados porque no encuentran camioneros porque tardan 6 meses en presentarse a los exámenes", relata Lozano.

La desesperación de los alumnos

Eva es una alumna de 32 años que ha vivido en sus propias carnes el drama laboral que cuenta Lozano. "A mi marido le ofrecieron en enero un contrato para conducir un trailer, y desde entonces, lleva esperando a examinarse de las tres pruebas que le exigen. **Ya ha perdido el contrato.** Estamos tan agobiados que nos hemos planteando hasta mudarnos a otro país", asegura.

Aunque reside en Madrid, la mujer logró "milagrosamente" ayer martes examinarse del práctico en Cuenca, por lo que al coste del carnet hay que sumarle el extra que ha tenido que pagar por el alojamiento y el viaje. **"La gente está como loca buscando autoescuelas y cambiándose de una a otra.** Por eso, las zonas cercanas a Madrid también están saturadas", asegura. "Nos están coartando la libertad de movimiento como ciudadanos para desplazarnos en coche y nos están obligando a huir de nuestras ciudades para examinarnos. Es indignante", señala. Hoy sabrá si ha aprobado.

Además de acabar con la paciencia de los aspirantes al carnet, las largas listas de espera **están incrementando el índice de suspensos** en las autoescuelas porque los alumnos no pueden permitirse económicamente estar dando clase hasta que les toque examinarse. "Dan las clases a saltos, cuando lo recomendable es que asistan regularmente hasta el examen para que no olviden los conocimientos adquiridos", explica José Miguel Báez.

Una solución: guardias civiles y empresa privada

Ante la gravedad del problema, y mientras el Gobierno decide si convoca más plazas, la DGT ha propuesto que se reclute **guardias civiles de la Agrupación de Tráfico que estén en situación de reserva** para ejercer de examinadores. "Es lo mejor que nos podría pasar", apunta Báez, que apoya esta idea "sin duda" porque "son gente muy preparada". Para el responsable de la patronal de autoescuelas, "la gran experiencia" de los guardias civiles haría que "tras pasar un curso de formación pudieran estar examinando en dos semanas. Eso descongestionaría mucho la espera".

Rafael Lozano apoya la idea de convocar guardias civiles jubilados y también plantea un modelo similar al Portugués, que ha liberalizado parte del sistema de examen. "Si hubiera **examinadores que trabajaran para el sector privado,** no habría un problema de falta de efectivos. Al igual que en Sanidad, debería existir la opción de que los examinadores dejen de ser funcionarios", ha considerado.

¿Por qué los jóvenes ya no se sacan el carnet de conducir?

EL MOTOR • original

Los jóvenes se han ido incorporando cada vez **en menor medida a la conducción** durante los últimos años en España, con un estancamiento en torno a los **26 millones de conductores** durante la pasada década. Se maneja mucho el concepto de **su desinterés por el automóvil**, aunque en realidad este fenómeno podría achacarse en buena medida a otros condicionantes como la **falta de tiempo o de recursos**. Es la conclusión más destacada del estudio realizado por la **Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD)** a través de **1.200 encuestas** entre la población española con edades entre **16 y 24 años**.



Los cambios de la DGT que paralizan las elecciones

El **37,2%** de los jóvenes en esa franja de edad **carece de carnet de conducir** y lo argumentan por la **falta de tiempo para su obtención** (42,9%) y el **elevado precio de la gestión** (34,1%). Una **percepción que se mantiene** entre los que ya han obtenido el permiso de conducir, puesto que el 53,9% de ellos declara que **les resultó excesivamente caro** y el 25,6% asegura haber **encontrado dificultades burocráticas** en el procedimiento.

Si bien **dos tercios de los jóvenes españoles** están autorizados para la conducción, la propiedad del automóvil se presenta como **una cuestión bien diferente**. Se trata de automovilistas que **se decantan por otras opciones de movilidad**, por lo general **compartida** de uno u otro modo: el 61% de los encuestados **utiliza un coche de otra persona de su hogar**, el 11,5% recurre a plataformas de vehículos compartidos, el 6,1% a empresas de alquiler y el 23,6% **lo pide prestado en caso de necesidad** a un amigo o conocido.

En este contexto, la **plataforma que aglutina a las autoescuelas que ofrecen formación teórica en formato digital** expresa **su preocupación por las consecuencias** que podría tener para los jóvenes españoles **la entrada en vigor del Real Decreto impulsado por la Dirección General de Tráfico (DGT)**, que obligaría a los aspirantes a recibir **un mínimo de ocho horas de clases presenciales** para poder presentarse al examen. Una modificación legislativa que **estaba prevista para el pasado día 1 de este mes de julio** pero que se encuentra en suspenso por la formación del Gobierno.



La formación teórica está en el centro de la polémica.

Los datos que manejan desde PAD apuntan a **5,6 millones de jóvenes afectados** por un incremento en torno a **450 euros por cada alumno** en la obtención del permiso. En esta cantidad se incluyen cerca de **200 euros por el sobrecoste de las clases**, correspondiendo el resto de la subida a **los gastos de los desplazamientos** que deberían asumir los aspirantes a conductores.

Para esta plataforma, el Real Decreto afectaría especialmente a los **los municipios con menos de 5.000 habitantes**, donde la implantación de autoescuelas físicas **es muy escasa**.

Los encuestados del estudio realizado por la [agencia de investigación sociodemográfica 40db](#) aseguran que prefieren una formación teórica a distancia por **motivos económicos** (77,3%), la **flexibilidad de horario y ubicación** (57,9%) y el **aprendizaje a ritmo personalizado** (21,4%). Con todo ello, no es de extrañar que el **66,6% consideraría injusta** la aplicación del Real Decreto que obligaría a esas clases presenciales **durante ocho horas**.

La **Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)** no comparte en absoluto los argumentos de las plataformas digitales, al asegurar que **no se produciría encarecimiento alguno** puesto que las clases presenciales ya se encuentran incluidas en el precio de la matrícula que pagan los alumnos. Además, sus datos señalan que el **100% de la población española** tiene disponible una de las **9.000 autoescuelas** de su asociación en un radio máximo de **7,8 kilómetros** de distancia.

En el mismo sentido, la **CNAE** estima que en los núcleos de población pequeños son **mayores los problemas de conexión digital de calidad** para una formación a distancia que los propios del **desplazamiento a las aulas** de las autoescuelas.

Esta es la razón de peso por la que no hay coches automáticos en las autoescuelas

Programa en Twitter • [original](#)

Los coches automáticos son cada vez más populares, lo que lleva a pensar en **el lugar que podrían llegar a ocupar en las autoescuelas** y en su papel de cara a obtener el carné de conducir. La **Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)** afirma que hay una parte de la población interesada en hacer el examen práctico con un coche automático.

Sin embargo, hay razones para que las personas que están aprendiendo a conducir **lo hagan con un coche de cambio manual** en lugar de con uno automático.

Estudio in vivo Visión y Conducción: Unos 8 millones de conductores españoles circulan sin ver con nitidez

original



Se ha presentado en Madrid el estudio *Visión y Conducción: La salud visual de los conductores españoles y su implicación en la seguridad Vial*. Este estudio “in vivo” se ha realizado a una muestra de más de 3.200 personas de toda España y analizado por la Universitat de València, siendo el de mayor dimensión con pruebas de diagnóstico a conductores en carretera del que se tiene constancia.

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, se desprende que ocho millones de conductores españoles circulan sin ver con nitidez, lo que representa un 29,5% del total. El 14% presentan dificultades de visión en condiciones de iluminación óptica y el porcentaje aumenta hasta el 38% con baja iluminación y ante un deslumbramiento, el 44% de los conductores tarda más de 20 segundo en recuperar totalmente la visión central y el 23,5% presentan deficiencias en campimetría (vista lateral).

Esta iniciativa, enmarcada en el acuerdo global entre Essilor 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.



En el acto de presentación del estudio participaron: David Navarro, VP Vision&Road Safety Group Plan de Essilor International; Pedro Cascales, Country VP de Essilor España; Luis Montoro, presidente de Fesvial y Catedrático de Seguridad Vial de la Universitat de València, y Belén Mateo, directora de Franquicia e Estaciones de Servicio Cepsa. Además de representantes de medios de comunicación nacionales, entre ellos la revista Lookvision, también estuvieron presentes Eduardo Morán por parte del Consejo General de Colegios de Ópticos-Optometristas (CGCOO), así como responsables de la Dirección General de Tráfico (DGT), de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y de la Confederación Nacional de Autoescuelas.

En su intervención, Pedro Cascales dijo: “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”.



Por su parte el profesor Luis Montoro, presidente de Fesvial y Catedrático de Seguridad Vial de la Universitat de València, además de explicar los objetivos del estudio, pruebas, metodología y resultados del mismo, afirmó 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 – y el 38% de los conductores tiene dificultados de visión en situaciones de baja iluminación–, es un claro riesgo ya que reduce la agudeza visual en un 70% y la captación de la profundidad puede llegar a ser siete veces menor”. Sobre el tema del deslumbramiento, el profesor Montoro comentó: “Las primeras horas de la mañana o de la tarde, la conducción nocturna en vías de doble sentido, las entradas o 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”. Respecto a la campimetría, extensión del campo visual del ojo, desde los 45º a los 100º, el 23,5% de los conductores presentan deficiencias. Respecto a este problema, Luis Montoro dijo: “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 70º; a 100km/h es de 42º; a 130 km/h se reduce a 30º, por lo que el riesgo de siniestralidad se multiplica si el conductor ya cuenta con dificultades de por sí”.



Además de la presentación del estudio Visión y Conducción, antes y después de la rueda de prensa los asistentes tuvimos ocasión de someternos a un chequeo de la vista específico para conductores. Esta revisión para las personas que se ponen a manos de un volante es totalmente complementaria al examen visual habitual y estará disponible en todas las ópticas adheridas a la campaña “Visión y Conducción” que Essilor puso en marcha el año pasado a raíz del acuerdo alcanzado con la FIA. Siete minutos es el tiempo que necesitará un óptico-optometrista para saber con esta prueba si el estado visual de una persona es óptimo (saludable) para conducir. Velar por la salud visual en la conducción mejorará la movilidad y aumentará la seguridad vial en las vías públicas. Las seis pruebas que componen la revisión son:

- **Anamnesis:** se realizan al conductor preguntas sencillas con las que el óptico-optometrista puede anticipar resultados.
- **Confrontación de campos:** para obtener información del campo visual del sujeto.
- **Agudeza visual en visión lejana:** con ella se determina la capacidad de discernir detalles de manera nítida.
- **Agudeza visual en visión lejana con bajo contraste:** situación que se aproxima más a la visión real, con condiciones de luminosidad baja, como cuando anochece.
- **Estereoagudeza:** para comprobar la capacidad de la persona de ver en tres dimensiones, es decir, cuál es su capacidad de localización de los objetos en el espacio.
- **Tiempo de recuperación tras el deslumbramiento:** se cronometra el tiempo que tarda el sujeto en volver a ver tras sufrir un deslumbramiento.

Medio	LookVision	Fecha	24/07/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	250	V. CPM	30 EUR (33 USD)
Pág. vistas	798	V. Publicitario	181 EUR (204 USD)

<https://lookvision.es/estudio-in-vivo-vision-y-conduccion>

“El 90% de las decisiones que se toman durante la conducción vienen dadas por la visión. Por lo tanto, consideramos imprescindible concienciar a la población sobre lo importante que es la visión cuando se está en la carretera. Una mala salud visual es un problema en la vida diaria y en el caso del tráfico puede ser una tragedia”, explica Pedro Cascales, Country VP Essilor España.

Compartir con:

El carnet de conducir internacional se adquirirá en gestorías

CIUDADANÍA. Ayer se firmó un nuevo protocolo para la impresión de permisos internacionales de conducción a través de las gestorías administrativas en el programa de colaboración con la DGT que ofrece la posibilidad de obtener el permiso internacional en cualquier gestoría administrativa, sin la necesidad de pedir citas o acudir a las Jefaturas de Tráfico.

AUTOESCUELAS Esperan 15.000 alumnos

Protesta por la falta de examinadores

■ La situación de las autoescuelas y de los alumnos a expensas de examinarse se complica y en las autoescuelas la califican como “insostenible”, mientras piden soluciones a la Jefatura Provincial de Tráfico en Málaga y la Dirección General, que “no hacen nada” **P3**

J.G.A.

Los datos de matriculación y registro de vehículos que hace públicos la Dirección General de Tráfico (DGT) revelan llegados al ecuador del año un importante descenso en el número de coches, motocicletas y otras tipologías que se han dado de alta en la circulación. De enero a junio e han inscrito 1.128 vehículos, 236 menos que en el primer semestre del pasado año, lo que representa un descenso del 17,3 por ciento.

El ritmo de matriculación de vehículos –no es una estadística de ventas– registrado en la primera mitad del año es el más

Las matriculaciones caen un 17 % en el primer semestre

bajo desde el año 2014, cuando este registro tocó fondo. Desde entonces se recuperaron las matriculaciones hasta el año 2017, cuando empezaron a caer de nuevo y ya acumulan dos años consecutivos de descenso.

Prácticamente el 70 por ciento de las matriculaciones han si-

do de vehículos propulsados con gasolina, cuyo registro ha caído un 22 por ciento en relación al mismo periodo del año anterior. Curiosamente la matriculación de vehículos diésel ha ido al alza en el conjunto del primer semestre a pesar de los temores por la aprobación de la

EL DATO

1.128
VEHÍCULOS MATRICULADOS
DE ENERO A JUNIO

Ley de Cambio Climático, que prevé restricciones a vehículos que usen este tipo de combustible. De enero a junio se han matriculado 252, nueve más que a estas alturas del año pasado.

No obstante sí se observa que la matriculación de vehículos diésel acumula tres meses consecutivos de descensos, el último, en el mes de junio, del 33

por ciento. Aunque no es menos cierto que la bajada de matriculaciones también se produce e incluso en mayor medida en los vehículos de gasolina.

Eléctricos e híbridos

Lo que no termina de arrancar son los vehículos eléctricos. Aunque en los primeros seis meses del año la estadística apunta a un incremento de matriculaciones del 150 por ciento, el porcentaje resulta algo engañoso ya que las cifras absolutas son muy bajas. Hasta junio se han registrado cinco por los dos de hace un año. Por contra se han inscrito 49 híbridos, tres menos que hace un año.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

Claves para una conducción eficiente

Nissan promueve la eficiencia energética en las carreteras en el marco de la operación salida de verano, para la que se prevén 15,5 millones de desplazamientos de largo recorrido

Oviedo, Paula FERNÁNDEZ
Estos días, son días de muchos desplazamientos por nuestras carreteras, lo que pone de manifiesto la necesidad de incrementar la seguridad, pero al mismo tiempo y por razones medioambientales, es importante promover una mayor eficiencia energética en las carreteras. Los precios de los combustibles han subido más de un 6% en lo que va de año, según los datos del Instituto Nacional de Estadística, por lo que reducir el consumo de carburante significa también ahorros considerables a la hora de usar el vehículo en los trayectos programados.

El transporte es el sector que más energía consume en España, alcanzando un 40% del total nacional. En este sentido, solamente el vehículo turismo representa aproximadamente el 15% de toda la energía final consumida en España.

Bajo este contexto, el uso racional de los medios de transporte y la gestión eficiente de las flotas de vehículos es un elemento cada vez más importante para conseguir un mayor ahorro energético en el sector del transporte. En línea con su compromiso con la movilidad sostenible, Nissan promueve algunas de las prácticas que se deben tener en cuenta durante la conducción para una mayor eficiencia energética.

Se oye hablar de la conducción eficiente pero ¿el consumidor sabe realmente de qué se trata? Básicamente, es introducir cambios en los hábitos de conducción para adaptarlos a las innovaciones introducidas en los motores actuales que permiten reducir el consumo de carburante, la contaminación ambiental, aumentar la seguridad en carretera, mejorar el confort de los ocupantes... Nissan, en base a un decálogo elaborado por la Dirección General de Tráfico y el IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético) recuerda diez consejos de



Modelo ecológico de Nissan. | Nissan



forme evitando aceleraciones y cambios bruscos de marcha o conducir con una adecuada distancia de seguridad y un amplio campo de visión que permita ver dos o tres coches por delante, son algunas de las medidas que ayudan a hacer una gestión energética más eficiente durante la conducción.

Tecnologías de impulso a la conducción eficiente; Vehículo Eléctrico

Hay que recordar que el vehículo eléctrico es un aliado indiscutible en la conducción eficiente y no sólo porque es el único vehículo 100% cero emisiones, sino porque su forma de conducción ayuda considerablemente a rebajar el estrés del conductor y a incrementar la seguridad de los ocupantes del vehículo, así como a reducir la contaminación acústica. En este sentido, Nissan, líder en esta tecnología, también lo es en el mercado español, liderando la movilidad eléctrica cero emisiones con sus dos vehículos, Nissan LEAF y Nissan e-NV200.

Además, Nissan es la única marca capaz de ofrecer a los usuarios vehículos electrificados, servicios

energéticos y energía portátil. Nissan apuesta por una conducción más emocionante y, al mismo tiempo, más eficiente gracias a la reducción de las emisiones y un mayor ahorro de combustible. La compañía está desarrollando nuevas tecnologías de sistemas de propulsión, mientras persigue también el objetivo de cero emisiones. Uno de los productos estrella de la compañía es el Nissan LEAF, líder del mercado en España de vehículos eléctricos, que incorpora el sistema e-Pedal. Este sistema tiene como objetivo buscar la simplificación en la tarea de conducción. Por primera vez el acelerador se convierte en el pedal que gestiona tanto la aceleración como el freno en un único elemento. Otro de los ejemplos de sistemas para la eficiencia energética de Nissan es la tecnología Vehicle-to-Grid (V2G), que combina la carga bidireccional, lo que permite a los vehículos eléctricos integrarse totalmente en la red eléctrica.

Además, la compañía presentó un plan de sostenibilidad cuyo objetivo es reducir el impacto ambiental de la empresa, reforzar la diversidad y la inclusión, y mejorar la gobernanza, en consonancia con el plan a medio plazo Nissan M.O.V.E. 2022

de la empresa. Entre otros, la compañía tiene el objetivo de disminuir un 40% las emisiones de CO₂ de vehículos nuevos para el ejercicio 2022, en comparación con los niveles del ejercicio 2000 gracias, en parte, al aumento de los vehículos eléctricos.

Acerca de Nissan en España

Nissan cuenta con cinco centros de producción en España: en Barcelona, Avila y Cantabria, donde fabrica la furgoneta NV200, tanto la versión de motor de combustión como la eléctrica, que es la más vendida en toda Europa, el pick-up Navara y el camión ligero NT400/Cabstar. Asimismo, fabrica componentes para varias plantas de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi, tiene un centro de I+D para toda Europa, un hub de distribución y un centro de recambios. Barcelona acoge la sede comercial para España y Portugal, países en los que Nissan lidera la movilidad eléctrica y el segmento crossover, y cuenta con una red de más de 200 puntos de venta y posventa que dan cobertura a toda la Península Ibérica. En España, Nissan emplea a 5.000 personas.

Repuntan un 13% los jóvenes infractores al volante que pierden sus puntos

180 conductores de 18 a 30 años, en su mayoría varones, acudieron el año pasado a los cursos para recuperar el carné ■ Muchos de los asistentes son reincidentes

CYNTHIA ALONSO | SALAMANCA

El trágico accidente en Galisncho que ha conmocionado a Salamanca con cuatro jóvenes fallecidos de Alba de Tormes, un herido grave y un conductor reincidente que dio positivo en alcohol y drogas al volante, ha puesto sobre la mesa el debate de la efectividad de los cursos de recuperación de puntos. En Salamanca, el pasado año 548 conductores pasaron por los cinco centros de recuperación de puntos de la capital (dos) y la provincia (Béjar, Guijuelo y Ciudad Rodrigo). El 55% lo hizo porque habían perdido todos sus puntos, bien después de varias multas o por una infracción muy grave y sentencia judicial, y un 45% para la recuperación parcial de 6 puntos. Curiosamente uno de cada tres conductores era un joven de entre 18 y 30 años de edad, como el conductor de Alba de Tormes implicado en la tragedia.

En esta franja de edad, repuntan un 13% los jóvenes conductores que acudieron a recuperar sus puntos en 2018 respecto al año anterior. Y parece que la cifra irá a más este 2019 ya que sólo en medio año ya son 95 los conductores de 18 a 30 años que han acudido a los cursos, lo que supone algo más de la mitad de todos los del año pasado (180) y por encima de los 159 de 2017.

En total en el primer semestre de este año son ya 296 los conductores de todas las edades y condiciones que han pasado por los cursos de puntos y de seguir este ritmo se superarían con creces los 548 infractores del año pasado en los cursos y los 453 del 2017. La reforma del Código Penal que se aplica desde marzo también queda reflejado en aquellos conductores que acuden a recuperar el carné tras una sentencia judicial superior a dos años de cárcel. Son 15 en lo que va de este año, frente a los 12 de todo el 2018.

La mayoría de los conductores que acuden a estos cursos son varones (sólo el 12% son mujeres) y los motivos tienen que ver con infracciones por alcohol, drogas y exceso de velocidad. "Una gran parte consigue reinsertarse, pero muchísima gente vuelve a reincidir. Hay una mayor parte de los alumnos de los cursos que son reincidentes", reconocen desde uno de los centros de puntos.

Por otra parte, en estos centros de recuperación de puntos de Salamanca llaman la atención sobre una problemática que se repite desde hace años y sigue sin solucionarse: allí acuden cientos de conductores que en su día cumplieron una sentencia por cometer un delito contra la seguridad vial pero que llevan meses e incluso



Información vial en un centro de recuperación de puntos. | GUZÓN

15 conductores acudieron este 2019 a los cursos tras condena judicial superior a dos años, frente a los 12 de todo el 2018

años circulando por las carreteras sin saber que tienen el carné sin vigencia. Es cuando les para la Guardia Civil o la Policía en un control rutinario o cuando deben renovar el permiso o la tarjeta de conducción -en el caso de los conductores profesionales-, cuando les advierten de que conducen sin la autorización administrativa correspondiente y de que no pueden circular (se les inmoviliza el vehículo) ni renovar el carné porque están pendientes de realizar un curso de sensibilización y reeducación vial. Ahí llega la sorpresa para estos conductores, que son cientos, según asegura el presidente de la Asociación de Autoescuelas de Salamanca, Luis Rodero. Ni los jueces en las sentencias dictadas de seguridad vial, ni los abogados defensores ni tampoco Tráfico informan a estos condenados de la obligatoriedad de este trámite administrativo, que consiste en realizar un curso de reeducación vial de 24 horas en un centro de recuperación de puntos para poder disponer del carné de conducir autorizado para circular.

Cursos de recuperación de puntos (*) de enero a junio

Año	Recuperación parcial de puntos	Recuperación del carné tras pena de cárcel	Recuperación del carné tras condena judicial	Recuperación por pérdida total de puntos	TOTAL
CONDUCTORES de 18 a 30 años					
2017	85	2	43	29	159
2018	92	2	34	52	180
2019*	36	1	24	34	95
CONDUCTORES de 31 a 60 años					
2017	116	15	88	43	262
2018	141	10	121	67	339
2019*	82	14	63	44	193
CONDUCTORES de 61 a 80 años					
2017	12	0	14	6	32
2018	12	0	13	3	28
2019*	4	0	4	0	8

Endurecer sanciones, en el cajón de la DGT

A la espera de que Pedro Sánchez logre su investidura como presidente del Gobierno y nombre ministros, en el cajón de la DGT se acumulan borradores y modificación del reglamento de conductores. La DGT ya anunció que plantea doblar de 3 a 6 los puntos retirados por usar el móvil al volante. Las ciudades a 30 km/hora, la regulación de los patinetes eléctricos y los nuevos cursos para obtener el carné de conducir con un mínimo de horas presenciales son otros de los aspectos pendientes. Asimismo, según recoge La Vanguardia otras propuestas incluyen premiar con 8 puntos (en vez de los 6 actuales) a los conductores que superen y aprovechen los cursos previstos para aquellos que se quedan sin ningún punto en su carné. Otra modificación legal abre la posibilidad de que los cursos de conducción segura sirvan para bonificar a los alumnos con 2 puntos.

LOS DETALLES

Dos tipos de cursos

-Recuperación total: Son los que tienen más alumnos y son 24 horas de asistencia obligatoria, 6 horas cada día (4 días). Cuesta 398 euros. Al terminar deben superar un examen con 30 preguntas tipo test con temas específicos de acuerdo a las infracciones de cada conductor. Si suspenden deben dar un nuevo ciclo de 4 horas y pagar más de 100 euros de nuevo.

* **Vía judicial:** Se imparte cuando un conductor da más de 0,6 ml de alcohol por litro espirado y cuando da positivo en drogas.

* **Vía administrativa:** Se imparte cuando hay una retirada de puntos reiterada con infracciones de 6, 4, 3 y 2 puntos. Tras varias multas, el conductor se queda con un saldo de 0 puntos.

-Recuperación parcial: Son cursos de 12 horas y se imparten a conductores que han perdido 6 puntos y para conductores no profesionales. Cuesta 211 euros.

Perfil

La mayoría de los conductores infractores que acuden a estos cursos es por problemas de alcohol y velocidad, y acuden personas de todas las edades. Una de las problemáticas recurrentes es la dificultad para encontrar plaza en los cursos ya que la mayoría de los conductores esperan a última hora y hacen el curso cuando le quedan pocos días para volver a recuperar el carné según la sentencia dictada.

Penas de cárcel más duras desde marzo

Desde el 1 de marzo, el Código Penal castiga con dos años más de cárcel a los conductores que, tras siniestros con víctimas, excedieran el límite de velocidad, se fuguen o hayan tomado alcohol o drogas. Con esta modificación se garantiza la mayor sanción, incrementándose la pena, por considerarse siempre "imprudencia grave" que el conductor del vehículo de motor o ciclomotor conduzca bajo la influencia de drogas o bebidas alcohólicas. Con respecto al aumento de penas, se amplían las de prisión desde los 4 años (que antes era el máximo) hasta los 6, cuando la imprudencia es grave, si se causa un mínimo de dos fallecidos o un fallecido y un lesionado muy grave (lesiones invalidantes).



JAVIER ALBIÑANA

Manifestantes de las autoescuelas frente a la Jefatura Provincial de Tráfico de Málaga.

Las autoescuelas protestan por la espera de casi dos meses para los exámenes

● Denuncian la falta de examinadores en la provincia y la lista de espera llega a los 15.000 alumnos

Laura Núñez MÁLAGA

Desde el pasado 15 de julio, autoescuelas de toda Málaga se reúnen cada mañana frente a la Jefatura Provincial de Tráfico de Málaga en protesta por la escasez de examinadores, lo que según las propias autoescuelas está provocando que solo puedan examinar a sus alumnos cada mes y medio,

con previsión de que este tiempo aumente a dos meses en las próximas dos semanas.

“Nos están hundiendo porque no tenemos capacidad de trabajo, el problema es que tenemos alumnos pero no hay forma de examinarlos”, resaltó Miguel Ángel Medel, titular de la autoescuela Las Pirámides y cara visible de la protesta, que explicó cómo los alumnos, ante la imprevisibilidad de cuándo podrán examinarse, prefieren abandonar sus clases de conducción o desplazarse hasta otras jefaturas limítrofes con mayor capacidad. “He notado que los alumnos también se desplazan a otros lugares, como Granada o Córdoba”, señaló Elvira Muñoz, de la Autoescuela Elvira, en Nerja, ya que la espera para las prue-

La DGT propone un plan de choque para septiembre

Antonio Martín informó de que han solicitado dinero a Hacienda para conseguir horas extras para ir paliando el problema y que, tras una reunión la semana pasada con la DGT, se les ha presentado un plan de choque, que contaría con pruebas extras, alrededor de un centenar de nuevos examinadores y una veintena de itinerantes, que se desplazarían en función de la demanda de cada zona. Las medidas comenzarían a principios de septiembre.

bas de conducción suelen ser de 15 días en esas provincias.

Según Medel, las autoescuelas llevan mucho tiempo sufriendo una mala situación y han visto empeorar el problema desde las huelgas de examinadores de los últimos años, que ha provocado el cúmulo de un gran número de alumnos. A esto habría que sumar el escaso número de examinadores de la provincia. Antonio Martín, presidente de la Asociación provincial de Autoescuelas (APAE), informó de que la Jefatura Provincial de Málaga cuenta con 24 examinadores, de los cuales se encuentran operativos 20, en contraste con los 41 profesionales con los que se llegó a contar anteriormente.

La asociación sentenció que “el problema se encuentra en los retrasos” y que la cifra de alumnos en espera se sitúa ya en las 15.000 personas, de las cuales prácticamente la mitad estaría preparada para examinarse. A su vez, Medel reivindicó que Málaga es una de las provincias con menor relación de examinadores por habitantes, reclamando un mayor interés de la Jefatura provincial por solucionar el problema.

El coche como un elemento más de fiesta: ocho de cada diez menores de 25 años ve fácil matarse al volante

original



Alejandro se encontraba al volante cuando se produjo el accidente que acabó con la vida de cuatro de sus amigos el pasado domingo. **Tenían entre 17 y 20 años.** El turismo, en el que viajaban seis jóvenes (y no cinco), se salía de la carretera en la DSA-130 (antigua CV-40) a las afueras de **Galisancho (Salamanca)**. En este caso, **el conductor dio positivo en alcohol y drogas**, concretamente, cocaína y anfetaminas. Con el caso Reyes aún en la memoria de todos son solo algunas de las tragedias que se narran a diario en los medios. Gente joven que pierde la vida al volante con el exceso de velocidad, las drogas, el alcohol, las distracciones y la imprudencia como causas más comunes.

Luis Montoro González, **catedrático de Seguridad Vial en la Universidad de Valencia**, presidente de la **Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL)** y director del **Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)** entre 1995-2008 ha dedicado gran parte de su vida al análisis de la seguridad en las carreteras, no en vano cuenta con más de 35 libros publicados en el campo de la Seguridad Vial analiza para Informativos Telecinco las causas de esta lacra social y cómo evitarla en base a estadísticas y métodos que funcionan en otros países, aunque el carnet por puntos en España haya sido, pese a todo, un éxito.

Los titulares y las lágrimas pasan, pero los datos quedan. Y asustan. **Cada hora, mueren en el mundo en accidente de tráfico más de 50 jóvenes menores de 29 años.** En la UE de los 26.000 muertos anuales, unos 7.000, -es decir más del 25%- tenían menos de 30 años.

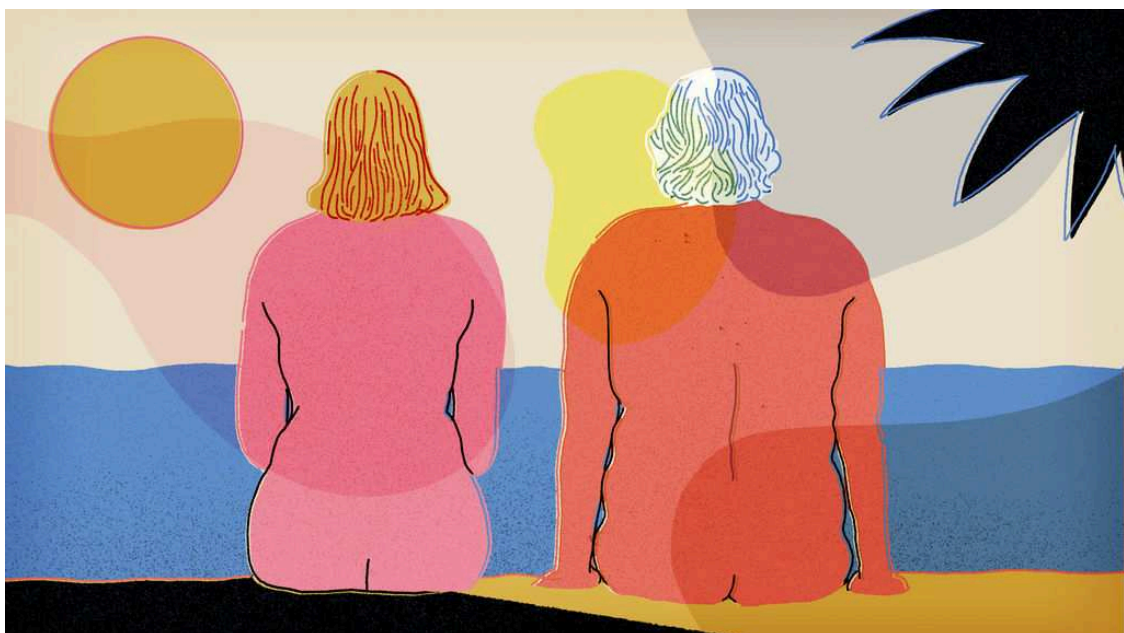
En España, desde el año 2000, han muerto unos 17.000 jóvenes y 500.000 han resultado heridos de cierta gravedad en las carreteras. Es la mayor causa de muerte en esta franja de edad: una de cada dos. Y sí, hay brecha de género al volante. **Ellos tienen cuatro veces más posibilidades de morir que ellas.** El drama arroja otra realidad. La edad mata en la carretera. **Un joven de 18 años tiene cuatro veces más posibilidades de morir que uno de 35.** De hecho, la mitad de los accidentes los provoca la gente de esta edad. Ocho de cada diez menores de 25 cree que es fácil, ojo, fácil, morir en un accidente de tráfico, aunque lo que más temen es quedarse inválidos.

Lo mejor para evitar más casos como los que se relataban al comienzo de este artículo es conocer cómo se producen los accidentes de tráfico entre los jóvenes. **Los fines de semana, los veranos y diciembre, la noche, y más concretamente entre las seis y las nueve de la**

mañana son el punto negro. Y contra lo que se pueda pensar, no es el primer año al volante el más temible, sino el segundo y tercero porque el joven ya cree dominar el coche. De hecho, en otros países de Europa a los jóvenes de estas edades se les hace un curso especial al segundo o tercer año de carnet. Porque cuando se quita la L se eliminan muchas precauciones.

Los expertos tienen claro que **los fines de semana, con amigos y en un día de fiesta,** el coche deja de ser un transporte, y se convierte en un elemento más de la fiesta. Es entonces cuando el nivel de percepción del riesgo cae. **El joven conductor quiere demostrar que domina, las cualidades de su coche y corre riesgos.** Es lo contrario de lo que ocurre con **la gente mayor,** cuyos accidentes han repuntado como pocos este año, que es menos prevenida cuando va sola.





La realidad que parece que no acabamos de entender es que **se conduce como se vive**. Los jóvenes ahora son más competitivos, más exhibicionistas, más amantes del riesgo, más buscadores de emociones. Esto lógicamente tiene su derivación y su reflejo en la forma de conducir. La realidad es que los jóvenes tienen una gran necesidad de **autoafirmación y sobrevaloran mucho su capacidad como conductores**.

Y sí, esto provoca que **infravaloren los efectos del alcohol, las drogas y la velocidad** cuando conducen. Piensan que controlan y nunca se les pasa por la cabeza la muerte cuando se ponen a los mandos de un coche, aunque luego ya fuera del coche sí la vean más que real.

En relación con las drogas al volante **los casos se ha duplicado en los diez últimos años** (el 20% de los muertos llevaba en sangre alguna droga, especialmente cannabis y cocaína). A esto hay que añadir un nuevo truco para saltarse los controles: se transmiten por el móvil. Y, aunque la sociedad piense lo contrario, el riesgo percibido de un control en España es muy bajo, en comparación con los otros países de Europa del norte. **Aquí la media es sufrir un control de drogas-alcohol cada siete años. Allí, mínimo uno al mes.**

Y algún dato más para despertar conciencias. Aunque sean jóvenes, **los novatos al volante tardan más en ver los peligros del tráfico, se anticipan peor** a los riesgos por su menor experiencia y no son conscientes de ello.

Luis Montoro cree que para frenar este drama se necesita **más investigación, más medios, más información** para que los jóvenes sean conscientes de los riesgos que corren. En este sentido considera que la **educación vial en las escuelas** (obligatoria desde el Código de 1934, sin que se haya cumplido) es imprescindible así como ser conscientes, **desde la misma autoescuela, de los factores de riesgo** y las terribles consecuencias de los mismos.

Para ello, todas las campañas dirigidas a los jóvenes son pocas, **incluso dentro de sus lugares de ocio, como pubs, locales o conciertos**, que antes de coger un coche bebido o haciendo consumido sustancias se les recuerde que el coche no es un juego. Porque en el 70% de los casos estos son los factores que están detrás de los accidentes.

Sí, porque se sigue conduciendo el coche sin cinturón y la moto sin casco, porque **las distracciones al volante se han duplicado en los últimos 15-20 años** por culpa del móvil. Endurecer la legislación en este sentido como ya hacen en Europa, Japón o EEUU es prioritario, así como **aumentar los efectivos en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil**. Porque estamos ante una lacra. Una lacra que a la que hay que poner freno ya.



Atasco en las autoescuelas malagueñas con 15.000 alumnos esperando para examinarse

original



Suscríbete por 4,95 € al mes o por 49,50 € al año. ¡Infórmate sin límites!

Comentarios

Noticias relacionadas

Los accidentes infantiles se incrementan un 20% en verano

Redacción • original



El periodo vacacional del que disfrutamos en verano es un tiempo para descansar, disfrutar y relajarnos de las tensiones y el cansancio acumulados a lo largo del año. El problema radica en que esta relajación está detrás del hecho de que los accidentes infantiles se incrementen en un 20% en esta época. De ahí que la Fundación Ambuibérica llame la atención de progenitores, tutores y cuidadores para evitar que sucesos desagradables o trágicos afecten a los más pequeños de la casa

La atención sobre los niños debe comenzar desde el mismo momento en que nos ponemos en marcha con destino al lugar de vacaciones. En los vehículos los menores deben ir en un Sistema de Retención Infantil (SRI) correctamente instalado y acorde a la talla y el peso del niño. Además de parar cada dos horas para descansar, en ningún caso se debe dejar a un pequeño solo dentro del automóvil, pues existen evidentes riesgos de que sufra un golpe de calor, esto es, un colapso debido a una repentina elevación de la temperatura corporal. En el coche tampoco se han de llevar objetos sueltos, pues en caso de impacto o frenada brusca los objetos pueden golpear a quienes viajan en él.

Es importante, de igual forma, que la inspección del lugar de destino –hotel, apartamento, camping...- la hagan los pequeños en compañía de los adultos para que todos se familiaricen con el espacio y localicen cualquier riesgo.

En el agua, mucha atención

El mar, los ríos, las piscinas o los parques acuáticos son las estrellas del verano, los lugares de diversión por excelencia. En ellos hay que prestar mucha atención a los menores, a los que no que dejar en ningún momento sin supervisión, ni delegar en los socorristas u otros niños mayores su cuidado. Además, el hecho de que usen manguitos, chalecos salvavidas u otros dispositivos de flotación no exime de la vigilancia y la supervisión necesarias.

Para que el sol no dañe su frágil piel es conveniente que se los proteja con un factor adecuado. Además, es importante recordar las siguientes pautas:

- Evitar las exposiciones prolongadas y tomar el sol en las horas centrales del día (de 12 a 17 horas).
- Protegerse mediante crema solar, que debe ser aplicada 30 minutos antes de la exposición.
- Las primeras exposiciones al sol deben ser progresivas: de 10, 15 y 20 minutos. No es recomendable más de media hora al día.
- Usar gorras o pañuelos que protejan la cabeza del niño. Si se emplea sombrilla, hay que tener en cuenta que el sol se va moviendo y que los rayos penetran.

Combatir adecuadamente el calor

Los niños son, junto a las embarazadas, los ancianos y los enfermos crónicos, uno de los grupos de riesgo ante las altas temperaturas. Para combatir el calor, la Fundación Ambuibérica aconseja:

- Beber líquidos (agua, zumos naturales...) aunque no tenga sed.
- Evitar los paseos en las horas de mayor calor.
- Usar prendas de vestir de algodón, ligeras y de colores claros.
- Consumir frutas y verduras frescas.
- Tomar baños o duchas de agua fría, evitando los cambios bruscos de temperatura.

Cuidado con las aglomeraciones

En las zonas turísticas es muy común que se produzcan aglomeraciones, pues el número de personas que se concentra es mayor que en otras épocas. Cuando se va a salir a la calle acompañado de un niño, la fundación del grupo de transporte sanitario HTG sugiere la conveniencia de adoptar las siguientes medidas:

- Explicar al pequeño dónde se va a ir. Una vez en el sitio, señalarle algún lugar que destaque sobre el resto para que le sirva de referencia y punto de encuentro en caso de extravío.
- Coger al niño de la mano y no soltarla para impedir que se pierda.
- Apuntar el número de teléfono móvil en la ropa, los zapatos o el brazo del niño para que, en caso de pérdida, la localización sea efectiva.
- Vestirlo con ropa llamativa.
- Recordarle que si se pierde, se quede quieto, pida ayuda a un policía o vigilante y se haga notar mediante gritos o llanto.



Autoescuelas protestarán por los dos meses de espera de los exámenes

original



[¿Cansado de leer? Haz click y te la leemos nosotros](#)

Las autoescuelas del Campo de Gibraltar se sumarán el próximo 2 de agosto a la movilización de protesta convocada en Cádiz contra el sistema de exámenes que Tráfico tiene establecido en la provincia, que llevará a los alumnos de la comarca a tener que esperar dos meses, desde final de este mes y hasta final de septiembre, para poder examinarse.

Las 33 autoescuelas de la comarca, o al menos la práctica totalidad, tiene intención de participar en la protesta. Se reunirán en los aparcamientos del estadio Nuevo Mirador, en La Menacha, en Algeciras, punto de partida de los exámenes prácticos, y viajarán en caravana hasta la capital gaditana.

El sistema de exámenes en la provincia incluye un sistema de rotación por las tres delegaciones (Cádiz, Jerez y Campo de Gibraltar), a través del cual los examinadores permanecen varios días en cada una de las delegaciones realizando exámenes antes de desplazarse a otra delegación durante otro periodo indeterminado.

En este caso, los exámenes, que actualmente se están llevando a cabo en la comarca, finalizarán el 31 de julio. El 2 de agosto, el mismo día que está convocada la protesta, comienzan los exámenes en Cádiz. Allí se seguirán realizando hasta el día 27 de ese mismo mes. Después le llega el turno a Jerez, donde incluso hay más alumnos en espera, por lo que los responsables de las autoescuelas estiman que el turno en la localidad jerezana se extenderá hasta finales de septiembre, por lo que los alumnos del Campo de Gibraltar tendrá que esperar dos meses para poder examinarse.

El presidente de la Asociación Comarcal de Autoescuelas, David Arjona, explicó ayer que “este sistema está haciendo daño a las autoescuelas, porque hay alumnos que, si suspenden un examen y le convocan el siguiente para dos meses después, en ese tiempo tiempo no dan clases”, lo cual está afectando al negocio.

Los responsables de autoescuelas de la comarca denuncian también que esta espera de dos

Medio	Andalucía Información	Fecha	25/07/2019
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	25 757	V. CPM	45 EUR (50 USD)
Pág. vistas	87 663	V. Publicitario	1080 EUR (1223 USD)

meses llega en un periodo especialmente señalado, ya que en estas fechas hay muchos estudiantes que, aprovechando que no hay clases, aprovechan para intentar sacarse el carné de conducir.

Además reclaman que se refuerce la oficina de Tráfico de La Línea, donde hay un solo examinador. Además, explican que en la provincia se ha pasado de 34 a 14 examinadores en los últimos tiempos.

Las nuevas multas de la DGT: descubra los cambios

original

- El fondo no ha cambiado, aunque se utiliza un lenguaje jurídico más comprensible
- El nuevo formato es más esquemático para que su pueda ver a simple vista



Miembro de la Agrupación de Tráfico.

1. Juan Ferrari

23/07/2019 - 18:37 Actualizado: 10:15 - 24/07/19

La **DGT** ha modernizado las notificaciones de multas después de más de 30 años con el mismo modelo. Desde Tráfico, apunta que el lenguaje utilizado más accesible para el ciudadano y con un grafismo más amable a color-, incluyendo además consejos de seguridad vial (asociados a la infracción o de tipo genérico), a fin de que también sirvan para concienciar a los conductores. | [Las diez infracciones más frecuentes y las multas que se imponen.](#)

Desde Pyramid Consulting, gestora de multas, ratifican la información aportada por Tráfico que apunta que el cambio únicamente ha afectado a la forma de la notificación ya que el fondo de la misma, es el mismo.

En cuanto a las diferencias, las nuevas son en color, lo que las hace más atractivas, y se ve más esquemático cada uno de los campos, que quizás creaban más confusión en las antiguas, expediente (donde se contiene el importe), lugar y origen de la sanción, precepto infringido, un apartado especial en cuanto a la pérdida de puntos y el hecho denunciado, según explica Itziar Garcimartín, abogada de Pyramid Consulting.

La DGT señala que, desde principios de mayo, las notificaciones de denuncia asociadas a infracciones por circular sin seguro ya se están emitiendo con este nuevo modelo, aunque el organismo confirma que lo irá implementando paulatinamente en otro tipo de sanciones, con prioridad a los impuestos por exceso de velocidad. De hecho, la denuncia que aparece en esta información, del 4 de mayo, se ha impuesto por circular sin seguro.

Tráfico ha escogido ambas infracciones para lanzar este nuevo tipo de notificaciones, por ser las más numerosas que se comenten en nuestro país. Y es que, según sus datos, anualmente se emiten unos 4 millones de expedientes sancionadores, de los que más de la mitad son por rebasar el límite de velocidad establecido y unos 140.000 por circular sin el seguro obligatorio.

Jefatura Provincial de Tráfico de MADRID
Arturo Soria, 143, 28043-MADRID

**SEGURO OBLIGATORIO
NOTIFICACIÓN DE DENUNCIA**

Nº EXPEDIENTE:

IMPORTE TOTAL DE LA MULTA: 1500.00€
 IMPORTE CON 50% DE REDUCCIÓN: 750.00€
 IMPORTE ABONADO: 0.00€
 MATRÍCULA:
 CLASE: TURISMO
 MARCA:
 MODELO:

FECHA Y HORA DE LA INFRACCIÓN: 04/05/2019 - 12:16h

DATOS DEL INTERESADO

LUGAR Y ORIGEN DE LA INFRACCIÓN

LUGAR: Via M-404 P. Km.:37 sentido:CRECIENTE
 ORIGEN: AGENTE

PRECEPTO INFRINGIDO

Art. 2.1 LSOA aprobado por R. D. Legislativo 8/2004, de 29 de octubre

PÉRDIDA DE PUNTOS

Esta infracción **NO** lleva aparejada pérdida de puntos.
 Puede consultar su saldo de puntos en www.dgt.es

HECHO DENUNCIADO:

CIRCULAR EL VEHICULO RESEÑADO SIN QUE CONSTE QUE SU PROPIETARIO TENGA SUSCRITO Y MANTENGA EN VIGOR UN CONTRATO DE SEGURO QUE CUBRA LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE SU CIRCULACION.

Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia y control del tráfico han formulado contra Vd. denuncia al haber constatado - a través del Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA) y/o por la carencia en el vehículo denunciado de la documentación acreditativa de seguro obligatorio - que en el lugar, fecha y hora indicados el vehículo del que es Vd. titular no se encontraba amparado por seguro alguno.

Todo propietario de vehículo a motor que tenga su estacionamiento habitual en España, está obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular. El cumplimiento de dicha obligación no ha quedado acreditado para la fecha y hora en que el vehículo fue objeto de denuncia, por lo que tal hecho es constitutivo de infracción a lo dispuesto en el artículo 2 de LSOA en relación con los artículos 2.1 y 14 del RSOA.

De conformidad con lo establecido en el artículo 3.1 c) de LSOA, el incumplimiento de la obligación de asegurarse tendrá una sanción pecuniaria de 601€ a 3.005€ de multa, graduada según que el vehículo circule o no, su categoría, el servicio que preste, la gravedad del perjuicio causado, en su caso, la duración de la falta de aseguramiento y la reiteración de la misma infracción. En este caso, atendiendo a las circunstancias del momento de la denuncia y en particular al hecho de la circulación (circular o no), categoría del vehículo, y la mayor probabilidad de causar daños a terceros con el mantenimiento de dicha situación, se entiende justificada la graduación de la multa impuesta. En su virtud,

Se ACUERDA el inicio de procedimiento sancionador, siendo el Órgano instructor la Unidad de Sanciones de esta Jefatura Provincial de Tráfico y la Autoridad competente para su resolución, el/la Jefe/a Provincial de Tráfico de la misma (arts. 84.1LTSV y 3.2 LSOA).

MADRID, 31 mayo 2019
 JEFE DE LA UNIDAD DE SANCIONES ACCTAL.

Fdo: Salvador Alcázar Díaz

Nuevo formato de sanción de la DGT.

El nuevo modelo irá sustituyendo al vigente, que venía utilizándose desde 1988. Estas nuevas notificaciones utilizan un lenguaje jurídico más amable, incluyendo asimismo mensajes de educación vial. El objetivo es que "sean más claras y directas", permitiendo al infractor ver "la información más relevante de un primer vistazo", según detalla Concepción Guerrero, subdirectora adjunta de Recursos de la DGT.

Formato a sustituir.

De esta manera, datos como tipo de infracción, cuantía de la multa, pérdida de puntos (si la hubiera) o qué procedimiento se debe seguir tras recibir la notificación se muestran de una manera más evidente y natural. En el caso de las multas por exceso de velocidad, la foto seguirá apareciendo en el nuevo formato.

Cerca del 80% de los peatones reconoce utilizar WhatsApp mientras cruza la calle

Redacción • [original](#)

Un 12% de los conductores confiesa usar las redes sociales de forma habitual al volante, así como hacer fotos o vídeos

MADRID, 24 (EUROPA PRESS)

El 76% de los españoles admite enviar o leer mensajes de WhatsApp al cruzar la calle, de los cuales un 55% asegura hacerlo con frecuencia.

Así se desprende del VI Informe de Distracciones de BP, Castrol y el RACE, un documento basado en una encuesta realizada entre más de 2.100 usuarios que, según los autores, "evidencia el incremento exponencial de actitudes peligrosas en el tráfico relacionadas con los smartphones".

Además del uso de esta aplicación de mensajería instantánea, el estudio confirma la constancia de ciertas acciones relacionadas con estos dispositivos por parte de los peatones.

Así, el 87% reconoce hacer llamadas o recibirlas mientras cruza la calle, de los cuales un 63% lo hace con asiduidad, mientras que un 57% asegura ir escuchando música, con un 39% de personas que lo hacen habitualmente.

Excluyendo WhatsApp, el 54% admite utilizar redes sociales cuando se dispone a cruzar la calle; un 59% hace fotos o vídeos; un 51% envía o lee mails; y un 54% va manipulando el GPS en el móvil.

Todos estos datos evidencian que la mayoría de los peatones españoles va utilizando el 'smartphone' en alguna ocasión cuando va a cruzar la calle.

Según datos oficiales definitivos de la Dirección General de Tráfico (DGT) presentados la semana pasada, en 2018 perdieron la vida 386 peatones, 149 de ellos en carretera y 237 de ellos en ciudad. Los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y ciclomotoristas) representan casi la mitad (48%) de todos los fallecidos en 2018, aunque en ciudad suben hasta el 81%.

Según BP, Castrol y el RACE, los datos del estudio "están relacionados con el aumento de atropellos en los últimos años".

USO DE REDES SOCIALES DE FORMA HABITUAL AL VOLANTE

El estudio arroja otros resultados "muy preocupantes": Un 12% de los encuestados confiesa usar las redes sociales de forma habitual mientras conduce, elevándose el porcentaje hasta el 17% entre los jóvenes de 18 a 24 años. Igualmente, el 12% de los participantes en la encuesta reconoce hacer fotos o vídeos de forma frecuente al volante.

No obstante, el uso de las redes sociales en la conducción de forma habitual se sitúa en quinto lugar, por detrás de la manipulación del móvil como GPS (25%), la mensajería instantánea (19%), las llamadas sin manos libres (14%) o la lectura de correos electrónicos (13%).

Aunque si se trata de realizar alguno de estos comportamientos al volante alguna vez, los porcentajes aumentan: el 51% ha manipulado el GPS del móvil; el 35% ha utilizado WhatsApp; el 18% ha enviado o leído mails; el 19% ha hecho fotos o vídeos al volante; y el 18% ha utilizado las redes sociales.

Por otro lado, el estudio revela que el 61% de los encuestados realiza llamadas a personas sabiendo que éstas van conduciendo, y un 66% les hace llegar algún mensaje. "Este dato es todavía más preocupante si se le une el hecho de que el 90% de las personas se han planteado que esa actitud puede provocar un accidente, además de que prácticamente el total de la encuesta (99%) entiende que usar el móvil al volante puede suponer un riesgo claro de

accidente", asegura el documento.

Además, el 96% de los participantes confiesa haber visto a alguien hablando por el móvil mientras conduce y el 76% usando el móvil sin hablar (manipulándolo o mirándolo).

EMPEORAMIENTO DE LA SITUACIÓN EN 5 AÑOS

Los seis años que llevan BP, Castrol y el RACE analizando las distracciones al volante y la incidencia del teléfono móvil en las mismas "permiten apreciar evoluciones en el comportamiento de los españoles".

De hecho, si se comparan los datos del informe de 2019 con los de 2014 se encuentran "tendencias preocupantes". Hace cinco años, el 0,5% de los conductores afirmaba usar el móvil para consultar las redes sociales (12% con asiduidad en 2019), apenas el 1% lo empleaba para hacer fotos y vídeos (12% este año) y el 7,7% lo utilizaba como dispositivo GPS (25% actual).

También se aprecia un incremento a la hora de usar el teléfono para enviar o recibir llamadas sin manos libres (12% entonces y 14% en 2019) o la mensajería instantánea (14,4% antes frente al 19% actual).

Este VI Informe de distracciones de BP, Castrol y el RACE se enmarca dentro de la campaña 'Stop Distracciones', que desde hace seis años pretende concienciar a los españoles acerca del peligro de las distracciones al volante. En esta ocasión, pone el foco sobre el mal uso de los teléfonos móviles por parte tanto de los conductores como de los peatones.

Esta es la localización exacta de los 20 nuevos radares instalados por la DGT

Programa en Twitter • [original](#)

El **gran listado de radares** que cubren las carreteras españolas sigue en aumento. Con motivo de la campaña **Operación Salida Verano 2019**, la DGT ha introducido el pasado 1 de julio hasta **20 nuevos radares para tratar de reducir el número de fallecidos** en la principal época vacacional controlando la velocidad a la que circulan los conductores.

Todos ellos han sido colocados en **carreteras nacionales y regionales**, ya que es en estas vías donde más siniestros mortales se producen año tras año. **VER VÍDEO.**

Así es la nueva Sede Electrónica de la DGT para tramitar multas, consultar puntos...

claudia rubio • original

Conducción

La renovada Sede Electrónica de la DGT agrupa toda la información en cinco grandes bloques (multas, permisos de conducir, vehículos, movilidad y otros trámites) para hacer su búsqueda más intuitiva y rápida



Así es la nueva Sede Electrónica de la DGT para tramitar multas, consultar puntos... NEOMotor

La Sede Electrónica de la Dirección General de Tráfico (DGT) se ha actualizado por completo y ahora cuenta con una nueva imagen y un mejor diseño para ofrecer un servicio mucho más sencillo, práctico, claro y organizado para los ciudadanos. A través de la renovada página web sede.dgt.gob.es, los usuarios pueden encontrar de forma más [...]

La DGT reactiva el canje de permisos de conducir entre España y Venezuela

ep / madrid • original



La DGT reactiva el canje de permisos de conducir entre España y Venezuela Archivo

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha reactivado este lunes 22 de julio el Convenio de canjes de permisos de conducción entre España y Venezuela, tras resolver las dificultades técnicas que originaron la paralización de la aplicación de dicho Convenio.

Los titulares de un permiso de conducción venezolano interesados en canjear sus permisos en España **deberán solicitar cita previa para la realización del trámite**. Esta solicitud pueden realizarla online a través de la Sede Electrónica de la DGT o llamando al teléfono 060.

Según indica Tráfico, se consideran canjeables los permisos de conducción expedidos originalmente en tarjeta de plástico, no siendo aceptados los documentos en formato PDF, ya **que no cumplen la legislación española que transpone la normativa europea** relativa a los permisos de conducción.

La verificación del permiso con las autoridades venezolanas se realizará de manera automática, tal como prevé el Convenio de canje, **debiendo acudir el solicitante a la cita asignada** cualquiera que sea el estado de verificación de su permiso.

Propietarios de autoescuelas se concentran para pedir más examinadores

original

Protesta de autoescuelas en una imagen de archivo.



Protesta de autoescuelas en una imagen de archivo. / Javier Albiñana

Propietarios de autoescuelas en Málaga se están concentrando diariamente en la puerta de la jefatura de la Dirección General de [Tráfico en Málaga](#) para reclamar, entre otras cosas, que haya **más examinadores** porque, según explican, los alumnos están tardando hasta dos meses en poder hacer su examen.

“Sólo disponemos en plantilla de alrededor de 20 examinadores, a los que hay que descontar bajas, vacaciones, horas sindicales... Además su **jornada laboral permite examinar como máximo a 12 alumnos diarios**, siempre que no sean permisos de motos o profesionales, de camiones, autobuses y remolques. Eso hace que los alumnos, en la actualidad, en el mejor de los casos que puedan examinar en próximos exámenes, tengan retrasos de ya casi dos meses”, denuncian.

Bebés a bordo, la importancia de la silla de coche

original



Hace unas décadas era habitual ver por las carreteras vehículos con una pegatina de **“bebé a bordo”**. Esta pegatina normalmente era un regalo promocional de empresas de puericultura que tenían por objetivo hacer ver al resto de usuarios de la carretera que en el coche en cuestión viajaba un bebé y la meta era **promover la conducción responsable**.

En la actualidad, el uso de esas pegatinas no es tan frecuente, de hecho, usarla en el coche queda como algo “vintage”. Sin embargo, no usarlas no significa que la seguridad en carretera sea menor, justo lo contrario. Las **normativas sobre seguridad en carretera** que se han implementado en los últimos años son muy efectivas y están logrando **reducir la siniestralidad al volante**.

Para padres primerizos, una gran preocupación es la elección de sillita para el coche, para que sus hijos estén seguros y cómodos en el vehículo. Cuando un niño pequeño viaja en coche, es obligatorio que lo haga usando un **Sistema de Retención Infantil (SRI)** adecuado a su edad o tamaño, pero también que el soporte esté bien fijado y vayan todos los arneses y cinturones bien abrochados. De ese modo, es posible **reducir las lesiones un 75% en caso de accidente**.

Sistemas de Retención Infantil por etapas de desarrollo y la normativa i-Size

Hasta el año 2018 estuvo vigente el reglamento ECE R44/04, donde se tenía en cuenta el **peso del pequeño**. De ese modo, se establecían **cinco grupos: 0, 0+, 1, 2 Y 3**. Todos estos grupos utilizaban sillas para bebé excepto el grupo 0, en el que el dispositivo adecuado era un capazo adaptado para recién nacidos.

En el año 2013 entró en vigor la **normativa i-Size (R129)**, que tiene en cuenta la altura y dimensiones del niño en lugar del peso. Hasta el año 2018 era posible utilizar sillas con la normativa ECE R44/04, pero ya desde este año todas las sillas para coche deben adaptarse al sistema i-Size.

Con i-Size se pretende **aumentar la protección de los pequeños reduciendo el riesgo de instalación incorrecta**. Todos los anclajes de las sillas son tipo Isofix y los bebés menores de 15 meses van en dirección contraria a la marcha. Este **sistema simplifica la clasificación de los dispositivos en función de la estatura, mejora la protección contra los impactos laterales** y garantiza la compatibilidad con los automóviles que estén identificados con la leyenda i-Size.

A esto se suma un aspecto importante. Por ley, **todos los menores con altura igual o menor a 1,35 metros deben viajar siempre en un dispositivo de retención infantil homologado**, a colocar en los asientos traseros.

Los consejos para elegir silla para coche

La primera recomendación es clara. Antes de comprar la silla es importante comprobar que el modelo en cuestión cumple con los requisitos para poder ser instalada en el vehículo. Para ello es importante **leer bien las instrucciones de los fabricantes y cerciorarse de la compatibilidad**.

Otro aspecto relevante es acertar en la elección atendiendo a la **edad del niño**. Todavía muchos modelos de sillas se comercializan siguiendo las indicaciones de la normativa ECE R44/044, que como sabemos establecía diferencias entre los pequeños según su peso.

Una buena ayuda para los padres es consultar la [review de las mejores sillas de coche romer britax](#). Internet es un buen canal para mantenerse informado y solventar algunas dudas, siempre que se acceda a portales con información relevante y de calidad.

En esta review se especifican de manera clara características de los diferentes modelos: los anclajes, **la altura del respaldo, la edad recomendada, los sistemas de seguridad y la protección, el peso del pequeño** y el grado de protección frente a impactos.

Romer Britax es una potente empresa dedicada a la fabricación de equipos y accesorios de seguridad para coches con más de 80 años de antigüedad. En el sector de las sillas infantiles tiene una vigencia de más de 50 años.

Un tercer consejo es seguir las indicaciones de la Dirección General de Tráfico. Esta organización recomienda los **anclajes Isofix**, pues son los que **proporcionan más estabilidad en caso de impacto lateral** y mantienen el asiento en su sitio, incluso cuando el pequeño no está encima de él. Las sillas de coche i-Size, obligatorias desde enero de 2019, incluyen anclajes Isofix y están adaptadas a la normativa europea i-Size.

En cualquier caso, esta normativa afecta únicamente a los bebés que tengan menos de 15 meses. Desde ahí en adelante, la normativa ECE R44/044 sigue siendo aplicable, de modo que es relevante **conocer para qué grupos de edades y de pesos están recomendadas cada tipo de sillas**.

Así, **las sillas del grupo 1 son las adecuadas para niños entre 9 y 18 años** que tengan hasta cuatro años de edad mientras que **las sillas del grupo 2/3 son sillas orientadas para niños cuya edad oscile entre los 4 y los 12 años**.

La Jefatura Provincial de Tráfico tramita cada año cerca de 4.000 permisos internacionales de conducción

original

La Jefatura Provincial de Tráfico tramita cada año alrededor de 4.000 permisos de conducción internacionales, 3.736 el pasado año y 2.200 en lo que llevamos de año, según ha informado el delegado del Gobierno, Francisco Jiménez, tras la firma del protocolo de adhesión entre la Dirección General de Tráfico y el Colegio Oficial de Gestores Administrativos de la Región de Murcia para que este organismo pueda, desde este momento, tramitar e imprimir este tipo de permisos.

La firma del protocolo se produce en un momento clave, pues el 33% de los permisos internacionales expedidos en la Región de Murcia a lo largo del año se tramitan durante los meses de julio y agosto.

“Se trata de un paso muy importante que añade una vía más para obtener un permiso que cada año, por motivos de ocio o trabajo, solicitan más ciudadanos para poder conducir fuera de la Unión Europea”, ha indicado Jiménez, que ha destacado el trabajo de la Jefatura Provincial de Tráfico y su papel como referente en la modernización, tramitación telemática y mejora de su servicio a los ciudadanos.

“También quiero destacar el carácter vanguardista del Colegio de Gestores de la Región de Murcia en adaptaciones telemáticas y colaboración con la Administración en general y con la Jefatura Provincial de Tráfico de forma muy particular”, ha añadido el delegado.

El permiso de conducir español autoriza a conducir dentro de la Unión Europea y del Espacio Económico Europeo (Noruega, Islandia y Liechtenstein), y también en países con los que España tiene firmado un tratado bilateral de canjes (Argelia, Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Marruecos, Nicaragua, Perú, República Dominicana, Panamá, Paraguay, Uruguay, Venezuela, Brasil, El Salvador, Filipinas, Guatemala, Serbia, Turquía, Túnez, Ucrania y Macedonia).

“Para el resto de países se necesita obtener un permiso internacional, que es aceptado prácticamente en todos los países del mundo y con el que se podrá conducir siempre que esté acompañado del permiso español en vigor”, ha precisado Virginia Jerez, jefa Provincial de Tráfico.

El permiso internacional es un permiso temporal, pues tiene la validez de un año, por lo que si el ciudadano va a cambiar su residencia a otro país deberá informarse sobre cómo canjear, inscribir u obtener un permiso según la normativa de ese país.

“Este protocolo es un paso más en nuestra colaboración con la Administración, que empezó hace diez años con la presentación telemática de transferencia de matriculaciones y, como estamos en plena era telemática, estoy seguro de que habrá muchos más trámites para realizar telemáticamente después de este”, se felicitó el presidente del Colegio de Gestores, José Damián Pérez de las Bacas.

Canales para solicitar el permiso internacional

Por internet, accediendo con certificado digital, DNI electrónico o credenciales de cl@ve. El permiso estará disponible para recoger presencialmente en Jefatura dos días después de realizar la solicitud. Este servicio comenzó en la segunda semana de julio y, desde entonces, se han tramitado por esta vía seis permisos en la JPT de Murcia.

Presencialmente en Jefatura, solicitando previamente cita previa a través de la web de la DGT o llamando al 060.

A través de un Gestor Administrativo adherido a este protocolo, con total y absoluta seguridad.

Reproductor de audio



Casi medio millón de conductores castellanoleoneses circulan sin ver con nitidez

original



El 17% de los conductores presentan dificultades de visión incluso en condiciones óptimas de iluminación, el porcentaje aumenta hasta el 48% si hablamos de baja iluminación, lo que supone la detección tardía de informaciones relevantes para el conductor, mayor esfuerzo en la interpretación de las señales de tráfico o dificultad en la estimación de distancias o velocidad de otros vehículos. Ante un deslumbramiento, el 52% de los conductores tarda más de 20 segundos en recuperar totalmente la visión central. A partir de los 45 años el tiempo de recuperación se incrementa de manera notable.

El 28% (unos 460.000) de los conductores castellanoleoneses 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 17% presenta dificultades de visión en condiciones óptimas de iluminación, porcentaje que aumenta hasta el 48% en situaciones de baja iluminación, 10 puntos por encima de la media nacional. Ante un deslumbramiento, el 52% de los conductores tarda más de 20 segundos en recuperar totalmente la visión central, superando en ocho puntos la media nacional y el 23% 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'.

Ametropía

Una de las principales conclusiones de las pruebas realizadas es que el 28% (unos 460.000) de los conductores castellanolesoneses 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 48% de los conductores de Castilla y León presenta dificultades de visión en situaciones de baja iluminación, diez puntos porcentuales más que la media nacional. 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 17% 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.

Deslumbramiento

En el caso del deslumbramiento por otro vehículo, situación a la que reconocen enfrentarse con mucha o bastante frecuencia el 27% de los conductores castellanolesoneses, o el deslumbramiento a la salida de un túnel, algo habitual para el 3% de los conductores, la capacidad de recuperación es clave. En la realización de esta prueba, se comprobó que el 52% de los conductores tarda más de 20 segundos en recuperar totalmente la visión central tras un deslumbramiento, superando en ocho puntos la media nacional. 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'.

Campimetría

Analizando la campimetría, extensión del campo visual del ojo, desde los 45° a los 100°, el 23% de los conductores de Castilla y León 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.