

• Revista de Prensa •
Del 30/08/2019 al 02/09/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	01/09/2019	El Diario Vasco Domingo, 5	Noveles en curso	Escrita
2	01/09/2019	La Verdad Domingo, 5	Noveles en curso	Escrita
3	01/09/2019	El Norte de Castilla Domingo, 5	Noveles en curso	Escrita
4	01/09/2019	La Rioja Domingo, 5	Noveles en curso	Escrita
5	01/09/2019	Las Provincias Valencia, 53	Noveles en curso	Escrita
6	01/09/2019	Hoy Badajoz, 64	Noveles en curso	Escrita
7	01/09/2019	El Correo Domingo, 5	Noveles en curso	Escrita

SECTOR

8	02/09/2019	La Vanguardia, 26	Uno de cada cinco conductores que pierde el carnet tiene TDAH	Escrita
9	02/09/2019	La Razón Cataluña, 31	Los motoristas siguen siendo el principal punto negro de la siniestralidad vial	Escrita
10	02/09/2019	El Periódico de Aragón, 2-3	El lío normativo del patinete confunde a los usuarios	Escrita
11	01/09/2019	La Vanguardia, 34	Los mayores de 65 años se consolidan como principales víctimas del tráfico	Escrita
12	01/09/2019	La Mañana, 6	El alcoholímetro para conductores reincidentes ebrios, una asignatura pendiente en España	Escrita
13	31/08/2019	Diario de Sevilla, 15	Amenaza de multa a los patinetes aparcados en la calle	Escrita
14	02/09/2019	ABC Sevilla	La DGT avisa: fumar en el coche puede matar en dos segundos	Digital
15	02/09/2019	ABC Sevilla	Qué hacer si te dan un golpe y no sabes quién es el culpable	Digital
16	02/09/2019	Público.es	La DGT endurece los controles en la operación retorno de las vacaciones	Digital
17	02/09/2019	20 Minutos	¿Estarías dispuesto a pagar por usar las autovías?	Digital
18	02/09/2019	motoralicante.com	Consejos para elegir una buena autoescuela	Digital
19	01/09/2019	Informativos Telecinco	¿Tienes todo listo para volver en coche a casa? Lo que debes tener en cuenta antes de salir de viaje	Digital
20	01/09/2019	elCorreoweb.es	Los menores aprenden de quien va al volante	Digital
21	31/08/2019	20 Minutos	¿Qué significa esta señal?	Digital
22	31/08/2019	Motorpasion	De 27 a 50 grados en media hora: así de peligroso es dejar a un niño solo en el coche, aun con las ventanillas bajadas	Digital
23	31/08/2019	Facilísimo.com	Consejos para llegar al cole sanos y salvos	Digital
24	31/08/2019	El Periódico del Mediterráneo	Horas extra y un examinador más para aligerar el carnet de conducir	Digital
25	30/08/2019	Europa Press	El 70% de los conductores no revisa su coche antes de la 'Operación Retorno', según Acierto.com	Digital
26	30/08/2019	La Sexta	La DGT alerta del efecto submarino en el coche: ¿qué es y cómo evitarlo?	Digital
27	30/08/2019	Bolsamania	ACEM pide a fabricantes de coches adaptar la conducción autónoma a los movimientos de las motos	Digital
28	30/08/2019	autopista.es	La DGT explica cómo se ha de sentar correctamente el conductor en el coche	Digital

Noveles en curso

Los alumnos que se examinen de conducir a partir del día 15 podrán usar ayudas para aparcar, entre otras asistencias



EL CARNÉ

Reformas pendientes

La disolución del Parlamento dejó en el aire la reforma del sistema para sacar el carné de conducir. En el proyecto se preveía que el alumno culminase una formación presencial para poder examinarse de la prueba teórica.

El curso se componía de 6 horas para los permisos AM, A1 y A2 (ciclomotores y motocicletas de distinta cilindrada) y de 8 para el resto. Tráfico quería que, por cada no apto, el alumno tuviera que recibir cinco clases prácticas antes de poder presentarse de nuevo al examen. También quedan en el limbo regulatorio los patinetes eléctricos.

4

años de cárcel supondrá abandonar el lugar en que se produce un accidente tras haberlo causado. Así lo aprobó en febrero el Senado, que dio luz verde a la modificación del Código Penal de forma definitiva al no incluirse enmiendas sobre el texto que salió del Congreso.

ANTONIO PANIAGUA

Las hornadas de nuevos conductores que salgan de las autoescuelas gozarán dentro de quince días de algunas ventajas. Quienes se examinen del permiso de conducir automóviles podrán hacer uso de los adelantos tecnológicos de que están dotados los vehículos más recientes. Para evitar la impetria completa de los pilotos, los examinadores podrán pedir al alumno que desconecte los dispositivos de ayuda.

A partir del 15 de septiembre los aspirantes que se sometan a la prueba del carné de conducir podrán usar las ayudas al conductor, elementos que van desde el aviso de frenado de emergencia hasta el encendido automático de las luces. La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) había pedido a Tráfico que se aceptase el uso de estas herramientas, dado que cada vez están más extendidas y pocos son ya los coches que salen de fábrica sin disponer de ellas. «Lo que no podía ocurrir es que nos quedáramos sin coches que comprar, porque todos, hasta los más básicos, incorporan novedades. Se implantará un baremo de penalizaciones en el caso de que intervengan algunos mecanismos de asistencia, no todos, porque a veces solo avisan de la presencia de un peatón o cualquier otro obstáculo», dice el presidente de la CNAE, José Miguel Báez.

Los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS, por sus siglas en inglés) son el primer gran paso hacia la conducción autónoma y procuran una mayor seguridad al piloto. La DGT ya ha hecho saber a sus jefaturas provinciales que se autorizará el uso de estas ayudas. No en balde, el Parlamento Europeo apostó hace dos años por la obligatoriedad de que los vehículos que salgan de fábrica a partir de 2022 estén dotados de tales recursos.

Por ahora, se podrá utilizar el sistema de ayuda de salida en pendiente, un mecanismo de arranque que impide que el automóvil se mueva al levantar el pie del fre-



Dispositivos automáticos. Los sistemas de asistencia a la conducción reducen la siniestralidad en las carreteras. :: R. C.

no. También se autoriza el uso de la cámara de marcha atrás y sensores de aparcamiento, que proporcionan al conductor una mejor visión del entorno. Tráfico no transige con el sistema de ayuda de estacionamiento total, que libera al conductor de la realización de cualquier maniobra. Asimismo, se acepta el uso de puesta en marcha de manera automática del alumbrado y del limpiaparabrisas.

Por añadidura, será posible durante el examen aprovecharse de la alerta de tráfico cruzado al salir marcha atrás (RCTA). Están autorizados además el 'star-stop', que apaga el motor cuando está en ralentí, el dispositivo de detección de fatiga y el aviso de frenada de emergencia (EDB), que alerta al conductor de que el coche que va delante ha disminuido su velocidad de manera brusca.

Si estas ayudas se pueden desconectar, el evaluador podrá pedir al alumno de la prueba práctica que efectúe la maniobra sin asistencia automática. Una oportunidad para que el aprendiz demuestre sus destrezas. Son cambios menores, consecuencias de los progresos tecnológicos, como en su día lo fue la dirección asistida en el volante. Para Báez, sería aconsejable que al conductor que adquiere un coche se le adiestre en la utilización de estas tecnologías.

La CNAE hubiera querido una reforma más ambiciosa, pero la inestabilidad política ha impedido adoptar decisiones de calado. La convocatoria de elecciones dejó en suspenso medidas como el incremento de las sanciones por el manejo del móvil al volante y la ausencia de los sistemas de seguridad (cinturón, casco y sillas).

Límite de velocidad

Si que pudo llevarse a cabo la rebaja del límite máximo de velocidad de 100 a 90 km/h en las carreteras convencionales (con un carril por sentido), que son las que registran más accidentes mortales. El director de la DGT, Pere Navarro, quería acometer además una actualización del carné por puntos, con el fin de aumentar la severidad por mantener comportamientos peligrosos.

La confederación quiere que se solucione el problema de los «300.000 españoles que se encuentran en lista de espera sin poder acceder a la prueba por falta de examinadores. Ahora se venden menos vehículos y quizá la causa sea ese cuello de botella. Esto provoca daños colaterales a la industria del automóvil. Y por supuesto a las autoescuelas nos está arruinando». Según el representante de la CNAE la solución pasa por seguir el ejemplo de Portugal, donde las empresas privadas pueden evaluar a los candidatos.

Las nuevas exigencias son coherentes con lo que se está haciendo en otros países. La cámara de visión trasera, por ejemplo, es un instrumento que las autoridades de tráfico de EE UU han declarado obligatorio para los vehículos de más de 4.500 kilos de peso.

«300.000 españoles no se evalúan por falta de examinadores»

Domingo 01.09.19
LA VERDAD

V 5

Noveles en curso

Los alumnos que se examinen de conducir a partir del día 15 podrán usar ayudas para aparcar, entre otras asistencias



EL CARNÉ

Reformas pendientes

La disolución del Parlamento dejó en el aire la reforma del sistema para sacar el carné de conducir. En el proyecto se preveía que el alumno culminase una formación presencial para poder examinarse de la prueba teórica. El curso se componía

de 6 horas para los permisos AM, A1 y A2 (ciclomotores y motocicletas de distinta cilindrada) y de 8 para el resto. Tráfico quería que, por cada no apto, el alumno tuviera que recibir cinco clases prácticas antes de poder presentarse de nuevo al examen. También quedan en el limbo regulatorio los patinetes eléctricos.

4

años de cárcel supondrá abandonar el lugar en que se produce un accidente tras haberlo causado. Así lo aprobó en febrero el Senado, que dio luz verde a la modificación del Código Penal de forma definitiva al no incluirse enmiendas sobre el texto que salió del Congreso.

ANTONIO PANIAGUA

Las hornadas de nuevos conductores que salgan de las autoescuelas gozarán dentro de quince días de algunas ventajas. Quienes se examinen del permiso de conducir automóviles podrán hacer uso de los adelantos tecnológicos de que están dotados los vehículos más recientes. Para evitar la impericia completa de los pilotos, los examinadores podrán pedir al alumno que desconecte los dispositivos de ayuda.

A partir del 15 de septiembre los aspirantes que se sometan a la prueba del carné de conducir podrán usar las ayudas al conductor, elementos que van desde el aviso de frenado de emergencia hasta el encendido automático de las luces. La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) había pedido a Tráfico que se aceptase el uso de estas herramientas, dado que cada vez están más extendidas y pocos son ya los coches que salen de fábrica sin disponer de ellas. «Lo que no podía ocurrir es que nos quedáramos sin coches que comprar, porque todos, hasta los más básicos, incorporan novedades. Se implantará un baremo de penalizaciones en el caso de que intervengan algunos mecanismos de asistencia, no todos, porque a veces solo avisan de la presencia de un peatón o cualquier otro obstáculo», dice el presidente de la CNAE, José Miguel Báez.

Los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS, por sus siglas en inglés) son el primer gran paso hacia la conducción autónoma y procuran una mayor seguridad al piloto. La DGT ya ha hecho saber a sus jefaturas provinciales que se autorizará el uso de estas ayudas. No en balde, el Parlamento Europeo apostó hace dos años por la obligatoriedad de que los vehículos que salgan de fábrica a partir de 2022 estén dotados de tales recursos.

Por ahora, se podrá utilizar el sistema de ayuda de salida en pendiente, un mecanismo de arranque que impide que el automóvil se mueva al levantar el pie del fre-



Dispositivos automáticos. Los sistemas de asistencia a la conducción reducen la siniestralidad en las carreteras. :: R. C.

no. También se autoriza el uso de la cámara de marcha atrás y sensores de aparcamiento, que proporcionan al conductor una mejor visión del entorno. Tráfico no transige con el sistema de ayuda de estacionamiento total, que libera al conductor de la realización de cualquier maniobra. Asimismo, se acepta el uso de puesta en marcha de manera automática del alumbrado y del limpiaparabrisas.

Por añadidura, será posible durante el examen aprovecharse de la alerta de tráfico cruzado al salir marcha atrás (RCTA). Están autorizados además el 'star-stop', que apaga el motor cuando está en ralentí, el dispositivo de detección de fatiga y el aviso de frenada de emergencia (EDB), que alerta al conductor de que el coche que va delante ha disminuido su velocidad de manera brusca.

Si estas ayudas se pueden desconectar, el evaluador podrá pedir al alumno de la prueba práctica que efectúe la maniobra sin asistencia automática. Una oportunidad para que el aprendiz demuestre sus destrezas. Son cambios menores, consecuencias de los progresos tecnológicos, como en su día lo fue la dirección asistida en el volante. Para Báez, sería aconsejable que al conductor que adquiere un coche se le adiestre en la utilización de estas tecnologías.

«300.000 españoles no se evalúan por falta de examinadores»

La CNAE hubiera querido una reforma más ambiciosa, pero la inestabilidad política ha impedido adoptar decisiones de calado. La convocatoria de elecciones dejó en suspenso medidas como el incremento de las sanciones por el manejo del móvil al volante y la ausencia de los sistemas de seguridad (cinturón, casco y sillas).

Límite de velocidad

Si que pudo llevarse a cabo la rebaja del límite máximo de velocidad de 100 a 90 km/h en las carreteras convencionales (con un carril por sentido), que son las que registran más accidentes mortales. El director de la DGT, Pere Navarro, quería acometer además una actualización del carné por puntos, con el fin de aumentar la severidad por mantener comportamientos peligrosos.

La confederación quiere que se solucione el problema de los «300.000 españoles que se encuentran en lista de espera sin poder acceder a la prueba por falta de examinadores. Ahora se venden menos vehículos y quizá la causa sea ese cuello de botella. Esto provoca daños colaterales a la industria del automóvil. Y por supuesto a las autoescuelas nos está arruinando». Según el representante de la CNAE la solución pasa por seguir el ejemplo de Portugal, donde las empresas privadas pueden evaluar a los candidatos.

Las nuevas exigencias son coherentes con lo que se está haciendo en otros países. La cámara de visión trasera, por ejemplo, es un instrumento que las autoridades de tráfico de EE UU han declarado obligatorio para los vehículos de más de 4.500 kilos de peso.

Noveles en curso

Los alumnos que se examinen de conducir a partir del día 15 podrán usar ayudas para aparcarse, entre otras asistencias



EL CARNÉ

Reformas pendientes

La disolución del Parlamento dejó en el aire la reforma del sistema para sacar el carné de conducir. En el proyecto se preveía que el alumno culminase una formación presencial para poder examinarse de la prueba teórica. El curso se componía de 6 horas

para los permisos AM, A1 y A2 (ciclomotores y motocicletas de distinta cilindrada) y de 8 para el resto. Tráfico quería que, por cada no apto, el alumno tuviera que recibir cinco clases prácticas antes de poder presentarse de nuevo al examen. También quedan en el limbo regulatorio los patinetes eléctricos.

4 años de cárcel supondrá abandonar el lugar en que se produce un accidente tras haberlo causado. Así lo aprobó en febrero el Senado, que dio luz verde a la modificación del Código Penal de forma definitiva al no incluirse enmiendas sobre el texto que salió del Congreso.

ANTONIO PANIAGUA

Las hornadas de nuevos conductores que salgan de las autoescuelas gozarán dentro de quince días de algunas ventajas. Quienes se examinen del permiso de conducir automóviles podrán hacer uso de los adelantos tecnológicos de que están dotados los vehículos más recientes. Para evitar la impericia completa de los pilotos, los examinadores podrán pedir al alumno que desconecte los dispositivos de ayuda.

A partir del 15 de septiembre los aspirantes que se sometan a la prueba del carné de conducir podrán usar las ayudas al conductor, elementos que van desde el aviso de frenado de emergencia hasta el encendido automático de las luces. La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) había pedido a Tráfico que se aceptase el uso de estas herramientas, dado que cada vez están más extendidas y pocos son ya los coches que salen de fábrica sin disponer de ellas. «Lo que no podía ocurrir es que nos quedáramos sin coches que comprar, porque todos, hasta los más básicos, incorporan novedades. Se implantará un baremo de penalizaciones en el caso de que intervengan algunos mecanismos de asistencia, no todos, porque a veces solo avisan de la presencia de un peatón o cualquier otro obstáculo», dice el presidente de la CNAE, José Miguel Báez.

Los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS, por sus siglas en inglés) son el primer gran paso hacia la conducción autónoma y procuran una mayor seguridad al piloto. La DGT ya ha hecho saber a sus jefaturas provinciales que se autorizará el uso de estas ayudas. No en balde, el Parlamento Europeo apostó hace dos años por la obligatoriedad de que los vehículos que salgan de fábrica a partir de 2022 estén dotados de tales recursos.

Por ahora, se podrá utilizar el sistema de ayuda de salida en pendiente, un mecanismo de arranque que impide que el automóvil se mueva al levantar el pie del fre-



Dispositivos automáticos. Los sistemas de asistencia a la conducción reducen la siniestralidad en las carreteras. **· I. R. C.**

no. También se autoriza el uso de la cámara de marcha atrás y sensores de aparcamiento, que proporcionan al conductor una mejor visión del entorno. Tráfico no transige con el sistema de ayuda de estacionamiento total, que libera al conductor de la realización de cualquier maniobra. Asimismo, se acepta el uso de puesta en marcha de manera automática del alumbrado y del limpiaparabrisas.

Por añadidura, será posible durante el examen aprovecharse de la alerta de tráfico cruzado al salir marcha atrás (RCTA). Están autorizados además el 'star-stop', que apaga el motor cuando está en ralentí, el dispositivo de detección de fatiga y el aviso de frenada de emergencia (EDB), que alerta al conductor de que el coche que va delante ha disminuido su velocidad de manera brusca.

Si estas ayudas se pueden desconectar, el evaluador podrá pedir al alumno de la prueba práctica que efectúe la maniobra sin asistencia automática. Una oportunidad para que el aprendiz demuestre sus destrezas. Son cambios menores, consecuencias de los progresos tecnológicos, como en su día lo fue la dirección asistida en el volante. Para Báez, sería aconsejable que al conductor que adquiere un coche se le adiestre en la utilización de estas tecnologías.

La CNAE hubiera querido una reforma más ambiciosa, pero la inestabilidad política ha impedido adoptar decisiones de calado. La convocatoria de elecciones dejó en suspenso medidas como el incremento de las sanciones por el manejo del móvil al volante y la ausencia de los sistemas de seguridad (cinturón, casco y sillas).

Límite de velocidad

Si que pudo llevarse a cabo la rebaja del límite máximo de velocidad de 100 a 90 km/h en las carreteras convencionales (con un carril por sentido), que son las que registran más accidentes mortales. El director de la DGT, Pere Navarro, quería acometer además una actualización del carné por puntos, con el fin de aumentar la severidad por mantener comportamientos peligrosos.

La confederación quiere que se solucione el problema de los «300.000 españoles que se encuentran en lista de espera sin poder acceder a la prueba por falta de examinadores. Ahora se venden menos vehículos y quizá la causa sea ese cuello de botella. Esto provoca daños colaterales a la industria del automóvil. Y por supuesto a las autoescuelas nos está arruinando». Según el representante de la CNAE la solución pasa por seguir el ejemplo de Portugal, donde las empresas privadas pueden evaluar a los candidatos.

Las nuevas exigencias son coherentes con lo que se está haciendo en otros países. La cámara de visión trasera, por ejemplo, es un instrumento que las autoridades de tráfico de EE UU han declarado obligatorio para los vehículos de más de 4.500 kilos de peso.

«300.000 españoles no se evalúan por falta de examinadores»

Noveles en curso

Los alumnos que se examinen de conducir a partir del día 15 podrán usar ayudas para aparcar, entre otras asistencias



EL CARNÉ

Reformas pendientes

La disolución del Parlamento dejó en el aire la reforma del sistema para sacar el carné de conducir. En el proyecto se preveía que el alumno culminase una formación presencial para poder examinarse de la prueba teórica. El curso se componía de 6 horas

para los permisos AM, A1 y A2 (ciclomotores y motocicletas de distinta cilindrada) y de 8 para el resto. Tráfico quería que, por cada no apto, el alumno tuviera que recibir cinco clases prácticas antes de poder presentarse de nuevo al examen. También quedaban en el limbo regulatorio los patinetes eléctricos.

4

años de cárcel supondrá abandonar el lugar en que se produce un accidente tras haberlo causado. Así lo aprobó en febrero el Senado, que dio luz verde a la modificación del Código Penal de forma definitiva al no incluirse enmiendas sobre el texto que salió del Congreso.

ANTONIO PANIAGUA

Las hornadas de nuevos conductores que salgan de las autoescuelas gozarán dentro de quince días de algunas ventajas. Quiénes se examinen del permiso de conducir automóviles podrán hacer uso de los adelantos tecnológicos de que están dotados los vehículos más recientes. Para evitar la impetuosidad completa de los pilotos, los examinadores podrán pedir al alumno que desconecte los dispositivos de ayuda.

A partir del 15 de septiembre los aspirantes que se sometan a la prueba del carné de conducir podrán usar las ayudas al conductor, elementos que van desde el aviso de frenado de emergencia hasta el encendido automático de las luces. La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) había pedido a Tráfico que se aceptase el uso de estas herramientas, dado que cada vez están más extendidas y pocos son ya los coches que salen de fábrica sin disponer de ellas.

«Lo que no podía ocurrir es que nos quedáramos sin coches que comprar, porque todos, hasta los más básicos, incorporan novedades. Se implantará un baremo de penalizaciones en el caso de que intervengan algunos mecanismos de asistencia, no todos, porque a veces solo avisan de la presencia de un peatón o cualquier otro obstáculo», dice el presidente de la CNAE, José Miguel Báez.

Los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS, por sus siglas en inglés) son el primer gran paso hacia la conducción autónoma y procuran una mayor seguridad al piloto. La DGT ya ha hecho saber a sus jefaturas provinciales que se autorizará el uso de estas ayudas. No en balde, el Parlamento Europeo apostó hace dos años por la obligatoriedad de que los vehículos que salgan de fábrica a partir de 2022 estén dotados de tales recursos.

Por ahora, se podrá utilizar el sistema de ayuda de salida en pendiente, un mecanismo de arranque que impide que el automóvil se mueva al levantar el pie del fre-



Dispositivos automáticos. Los sistemas de asistencia a la conducción reducen la siniestralidad en las carreteras. R. C.

no. También se autoriza el uso de la cámara de marcha atrás y sensores de aparcamiento, que proporcionan al conductor una mejor visión del entorno. Tráfico no transige con el sistema de ayuda de estacionamiento total, que libera al conductor de la realización de cualquier maniobra. Asimismo, se acepta el uso de puesta en marcha de manera automática del alumbrado y del limpiaparabrisas.

Por añadidura, será posible durante el examen aprovecharse de la alerta de tráfico cruzado al salir marcha atrás (RCTA). Están autorizados además el 'star-stop', que apaga el motor cuando está en ralentí, el dispositivo de detección de fatiga y el aviso de frenada de emergencia (EDB), que alerta al conductor de que el coche que va delante ha disminuido su velocidad de manera brusca.

Si estas ayudas se pueden desconectar, el evaluador podrá pedir al alumno de la prueba práctica que efectúe la maniobra sin asistencia automática. Una oportunidad para que el aprendiz demuestre sus destrezas. Son cambios menores, consecuencias de los progresos tecnológicos, como en su día lo fue la dirección asistida en el volante. Para Báez, sería aconsejable que al conductor que adquiere un coche se le adiestre en la utilización de estas tecnologías.

«300.000 españoles no se evalúan por falta de examinadores»

La CNAE hubiera querido una reforma más ambiciosa, pero la inestabilidad política ha impedido adoptar decisiones de calado. La convocatoria de elecciones dejó en suspenso medidas como el incremento de las sanciones por el manejo del móvil al volante y la ausencia de los sistemas de seguridad (cinturón, casco y sillas).

Límite de velocidad

Sí que pudo llevarse a cabo la rebaja del límite máximo de velocidad de 100 a 90 km/h en las carreteras convencionales (con un carril por sentido), que son las que registran más accidentes mortales. El director de la DGT, Pere Navarro, quería acometer además una actualización del carné por puntos, con el fin de aumentar la severidad por mantener comportamientos peligrosos.

La confederación quiere que se solucione el problema de los «300.000 españoles que se encuentran en lista de espera sin poder acceder a la prueba por falta de examinadores. Ahora se venden menos vehículos y quizá la causa sea ese cuello de botella. Esto provoca daños colaterales a la industria del automóvil. Y por supuesto a las autoescuelas nos está arruinando». Según el representante de la CNAE la solución pasa por seguir el ejemplo de Portugal, donde las empresas privadas pueden evaluar a los candidatos.

Las nuevas exigencias son coherentes con lo que se está haciendo en otros países. La cámara de visión trasera, por ejemplo, es un instrumento que las autoridades de tráfico de EE UU han declarado obligatorio para los vehículos de más de 4.500 kilos de peso.

Noveles en curso

Los alumnos que se examinen de conducir a partir del día 15 podrán usar ayudas para aparcar, entre otras asistencias



EL CARNÉ

Reformas pendientes

La disolución del Parlamento dejó en el aire la reforma del sistema para sacar el carné de conducir. En el proyecto se preveía que el alumno culminase una formación presencial para poder examinarse de la prueba teórica. El curso se componía

de 6 horas para los permisos AM, A1 y A2 (ciclomotores y motocicletas de distinta cilindrada) y de 8 para el resto. Tráfico quería que, por cada no apto, el alumno tuviera que recibir cinco clases prácticas antes de poder presentarse de nuevo al examen. También quedan en el limbo regulatorio los patinetes eléctricos.

4 años de cárcel supondrá abandonar el lugar en que se produce un accidente tras haberlo causado. Así lo aprobó en febrero el Senado, que dio luz verde a la modificación del Código Penal de forma definitiva al no incluirse enmiendas sobre el texto que salió del Congreso.

ANTONIO PANIAGUA

Las hornadas de nuevos conductores que salgan de las autoescuelas gozarán dentro de quince días de algunas ventajas. Quienes se examinen del permiso de conducir automóviles podrán hacer uso de los adelantos tecnológicos de que están dotados los vehículos más recientes. Para evitar la impericia completa de los pilotos, los examinadores podrán pedir al alumno que desconecte los dispositivos de ayuda.

A partir del 15 de septiembre los aspirantes que se sometan a la prueba del carné de conducir podrán usar las ayudas al conductor, elementos que van desde el aviso de frenado de emergencia hasta el encendido automático de las luces. La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) había pedido a Tráfico que se aceptase el uso de estas herramientas, dado que cada vez están más extendidas y pocos son ya los coches que salen de fábrica sin disponer de ellas. «Lo que no podía ocurrir es que nos quedáramos sin coches que comprar, porque todos, hasta los más básicos, incorporan novedades. Se implantará un baremo de penalizaciones en el caso de que intervengan algunos mecanismos de asistencia, no todos, porque a veces solo avisan de la presencia de un peatón o cualquier otro obstáculo», dice el presidente de la CNAE, José Miguel Báez.

Los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS, por sus siglas en inglés) son el primer gran paso hacia la conducción autónoma y procuran una mayor seguridad al piloto. La DGT ya ha hecho saber a sus jefaturas provinciales que se autorizará el uso de estas ayudas. No en balde, el Parlamento Europeo apostó hace dos años por la obligatoriedad de que los vehículos que salgan de fábrica a partir de 2022 estén dotados de tales recursos.

Por ahora, se podrá utilizar el sistema de ayuda de salida en pendiente, un mecanismo de arranque que impide que el automóvil se mueva al levantar el pie del fre-



Dispositivos automáticos. Los sistemas de asistencia a la conducción reducen la siniestralidad en las carreteras. :: R. C.

no. También se autoriza el uso de la cámara de marcha atrás y sensores de aparcamiento, que proporcionan al conductor una mejor visión del entorno. Tráfico no transige con el sistema de ayuda de estacionamiento total, que libera al conductor de la realización de cualquier maniobra. Asimismo, se acepta el uso de puesta en marcha de manera automática del alumbrado y del limpiaparabrisas.

Por añadidura, será posible durante el examen aprovecharse de la alerta de tráfico cruzado al salir marcha atrás (RCTA). Están autorizados además el 'star-stop', que apaga el motor cuando está en ralentí, el dispositivo de detección de fatiga y el aviso de frenada de emergencia (EDB), que alerta al conductor de que el coche que va delante ha disminuido su velocidad de manera brusca.

Si estas ayudas se pueden desconectar, el evaluador podrá pedir al alumno de la prueba práctica que efectúe la maniobra sin asistencia automática. Una oportunidad para que el aprendiz demuestre sus destrezas. Son cambios menores, consecuencias de los progresos tecnológicos, como en su día lo fue la dirección asistida en el volante. Para Báez, sería aconsejable que al conductor que adquiere un coche se le adiestre en la utilización de estas tecnologías.

La CNAE hubiera querido una reforma más ambiciosa, pero la inestabilidad política ha impedido adoptar decisiones de calado. La convocatoria de elecciones dejó en suspenso medidas como el incremento de las sanciones por el manejo del móvil al volante y la ausencia de los sistemas de seguridad (cinturón, casco y sillitas).

Límite de velocidad

Si que pudo llevarse a cabo la baja del límite máximo de velocidad de 100 a 90 km/h en las carreteras convencionales (con un carril por sentido), que son las que registran más accidentes mortales. El director de la DGT, Pere Navarro, quería acometer además una actualización del carné por puntos, con el fin de aumentar la severidad por mantener comportamientos peligrosos.

La confederación quiere que se solucione el problema de los «300.000 españoles que se encuentran en lista de espera sin poder acceder a la prueba por falta de examinadores. Ahora se venden menos vehículos y quizá la causa sea ese cuello de botella. Esto provoca daños colaterales a la industria del automóvil. Y por supuesto a las autoescuelas no está arruinando». Según el representante de la CNAE la solución pasa por seguir el ejemplo de Portugal, donde las empresas privadas pueden evaluar a los candidatos.

Las nuevas exigencias son coherentes con lo que se está haciendo en otros países. La cámara de visión trasera, por ejemplo, es un instrumento que las autoridades de tráfico de EE UU han declarado obligatorio para los vehículos de más de 4.500 kilos de peso.

«300.000 españoles no se evalúan por falta de examinadores»

Noveles en curso

Los alumnos que se examinen de conducir a partir del día 15 podrán usar ayudas para aparcar, entre otras asistencias



EL CARNÉ

Reformas pendientes

La disolución del Parlamento dejó en el aire la reforma del sistema para sacar el carné de conducir. En el proyecto se preveía que el alumno culminase una formación presencial para poder examinarse de la prueba teórica. El curso se componía de 6 horas

para los permisos AM, A1 y A2 (ciclomotores y motocicletas de distinta cilindrada) y de 8 para el resto. Tráfico quería que, por cada no apto, el alumno tuviera que recibir cinco clases prácticas antes de poder presentarse de nuevo al examen. También quedan en el limbo regulatorio los patinetes eléctricos.

4 años de cárcel supondrá abandonar el lugar en que se produce un accidente tras habérlo causado. Así lo aprobó en febrero el Senado, que dio luz verde a la modificación del Código Penal de forma definitiva al no incluirse enmiendas sobre el texto que salió del Congreso.

:: ANTONIO PANIAGUA

Las hornadas de nuevos conductores que salgan de las autoescuelas gozarán dentro de quince días de algunas ventajas. Quienes se examinen del permiso de conducir automóviles podrán hacer uso de los adelantos tecnológicos de que están dotados los vehículos más recientes. Para evitar la impetria completa de los pilotos, los examinadores podrán pedir al alumno que desconecte los dispositivos de ayuda.

A partir del 15 de septiembre los aspirantes que se sometan a la prueba del carné de conducir podrán usar las ayudas al conductor, elementos que van desde el aviso de frenado de emergencia hasta el encendido automático de las luces. La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) había pedido a Tráfico que se aceptase el uso de estas herramientas, dado que cada vez están más extendidas y pocos son ya los coches que salen de fábrica sin disponer de ellas. «Lo que no podía ocurrir es que nos quedáramos sin coches que comprar, porque todos, hasta los más básicos, incorporan novedades. Se implantará un baremo de penalizaciones en el caso de que intervengan algunos mecanismos de asistencia, no todos, porque a veces solo avisan de la presencia de un peatón o cualquier otro obstáculo», dice el presidente de la CNAE, José Miguel Báez.

Los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS, por sus siglas en inglés) son el primer gran paso hacia la conducción autónoma y procuran una mayor seguridad al piloto. La DGT ya ha hecho saber a sus jefaturas provinciales que se autorizará el uso de estas ayudas. No en balde, el Parlamento Europeo apostó hace dos años por la obligatoriedad de que los vehículos que salgan de fábrica a partir de 2022 estén dotados de tales recursos.

Por ahora, se podrá utilizar el sistema de ayuda de salida en pendiente, un mecanismo de arranque que impide que el automóvil se mueva al levantar el pie del fre-



Dispositivos automáticos. Los sistemas de asistencia a la conducción reducen la siniestralidad en las carreteras. :: R. C.

no. También se autoriza el uso de la cámara de marcha atrás y sensores de aparcamiento, que proporcionan al conductor una mejor visión del entorno. Tráfico no transige con el sistema de ayuda de estacionamiento total, que libera al conductor de la realización de cualquier maniobra. Asimismo, se acepta el uso de puesta en marcha de manera automática del alumbrado y del limpiaparabrisas.

Por añadidura, será posible durante el examen aprovecharse de la alerta de tráfico cruzado al salir marcha atrás (RCTA). Están autorizados además el 'star-stop', que apaga el motor cuando está en ralentí, el dispositivo de detección de fatiga y el aviso de frenada de emergencia (EDB), que alerta al conductor de que el coche que va delante ha disminuido su velocidad de manera brusca.

Si estas ayudas se pueden desconectar, el evaluador podrá pedir al alumno de la prueba práctica que efectúe la maniobra sin asistencia automática. Una oportunidad para que el aprendiz demuestre sus destrezas. Son cambios menores, consecuencias de los progresos tecnológicos, como en su día lo fue la dirección asistida en el volante. Para Báez, sería aconsejable que al conductor que adquiere un coche se le adiestre en la utilización de estas tecnologías.

La CNAE hubiera querido una reforma más ambiciosa, pero la inestabilidad política ha impedido adoptar decisiones de calado. La convocatoria de elecciones dejó en suspenso medidas como el incremento de las sanciones por el manejo del móvil al volante y la ausencia de los sistemas de seguridad (cinturón, casco y sillitas).

Límite de velocidad

Si que pudo llevarse a cabo la rebaja del límite máximo de velocidad de 100 a 90 km/h en las carreteras convencionales (con un carril por sentido), que son las que registran más accidentes mortales. El director de la DGT, Pere Navarro, quería acometer además una actualización del carné por puntos, con el fin de aumentar la severidad por mantener comportamientos peligrosos.

La confederación quiere que se solucione el problema de los «300.000 españoles que se encuentran en lista de espera sin poder acceder a la prueba por falta de examinadores. Ahora se venden menos vehículos y quizá la causa sea ese cuello de botella. Esto provoca daños colaterales a la industria del automóvil. Y por supuesto a las autoescuelas nos está arruinando». Según el representante de la CNAE la solución pasa por seguir el ejemplo de Portugal, donde las empresas privadas pueden evaluar a los candidatos.

Las nuevas exigencias son coherentes con lo que se está haciendo en otros países. La cámara de visión trasera, por ejemplo, es un instrumento que las autoridades de tráfico de EE UU han declarado obligatorio para los vehículos de más de 4.500 kilos de peso.

«300.000 españoles no se evalúan por falta de examinadores»

Noveles en curso

Los alumnos que se examinen de conducir a partir del día 15 podrán usar ayudas para aparcar, entre otras asistencias



EL CARNÉ

Reformas pendientes

La disolución del Parlamento dejó en el aire la reforma del sistema para sacar el carné de conducir. En el proyecto se preveía que el alumno culminase una formación presencial para poder examinarse de la prueba teórica. El curso se componía

de 6 horas para los permisos AM, A1 y A2 (ciclomotores y motocicletas de distinta cilindrada) y de 8 para el resto. Tráfico quería que, por cada no apto, el alumno tuviera que recibir cinco clases prácticas antes de poder presentarse de nuevo al examen. También quedan en el limbo regulatorio los patinetes eléctricos.

4

años de cárcel supondrá abandonar el lugar en que se produce un accidente tras haberlo causado. Así lo aprobó en febrero el Senado, que dio luz verde a la modificación del Código Penal de forma definitiva al no incluirse enmiendas sobre el texto que salió del Congreso.

ANTONIO PANIAGUA

Las hornadas de nuevos conductores que salgan de las autoescuelas gozarán dentro de quince días de algunas ventajas. Quienes se examinen del permiso de conducir automóviles podrán hacer uso de los adelantos tecnológicos de que están dotados los vehículos más recientes. Para evitar la impericia completa de los pilotos, los examinadores podrán pedir al alumno que desconecte los dispositivos de ayuda.

A partir del 15 de septiembre los aspirantes que se sometan a la prueba del carné de conducir podrán usar las ayudas al conductor, elementos que van desde el aviso de frenado de emergencia hasta el encendido automático de las luces. La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) había pedido a Tráfico que se aceptase el uso de estas herramientas, dado que cada vez están más extendidas y pocos son ya los coches que salen de fábrica sin disponer de ellas. «Lo que no podía ocurrir es que nos quedáramos sin coches que comprar, porque todos, hasta los más básicos, incorporan novedades. Se implantará un baremo de penalizaciones en el caso de que intervengan algunos mecanismos de asistencia, no todos, porque a veces solo avisan de la presencia de un peatón o cualquier otro obstáculo», dice el presidente de la CNAE, José Miguel Báez.

Los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS, por sus siglas en inglés) son el primer gran paso hacia la conducción autónoma y procuran una mayor seguridad al piloto. La DGT ya ha hecho saber a sus jefaturas provinciales que se autorizará el uso de estas ayudas. No en balde, el Parlamento Europeo apostó hace dos años por la obligatoriedad de que los vehículos que salgan de fábrica a partir de 2022 estén dotados de tales recursos.

Por ahora, se podrá utilizar el sistema de ayuda de salida en pendiente, un mecanismo de arranque que impide que el automóvil se mueva al levantar el pie del fre-



Dispositivos automáticos. Los sistemas de asistencia a la conducción reducen la siniestralidad en las carreteras. ■ R. C.

no. También se autoriza el uso de la cámara de marcha atrás y sensores de aparcamiento, que proporcionan al conductor una mejor visión del entorno. Tráfico no transige con el sistema de ayuda de estacionamiento total, que libera al conductor de la realización de cualquier maniobra. Asimismo, se acepta el uso de puesta en marcha de manera automática del aluminado y del limpiaparabrisas.

Por añadidura, será posible durante el examen aprovecharse de la alerta de tráfico cruzado al salir marcha atrás (RCTA). Están autorizados además el 'star-stop', que apaga el motor cuando está en ralentí, el dispositivo de detección de fatiga y el aviso de frenada de emergencia (EDB), que alerta al conductor de que el coche que va delante ha disminuido su velocidad de manera brusca.

Si estas ayudas se pueden desconectar, el evaluador podrá pedir al alumno de la prueba práctica que efectúe la maniobra sin asistencia automática. Una oportunidad para que el aprendiz demuestre sus destrezas. Son cambios menores, consecuencias de los progresos tecnológicos, como en su día lo fue la dirección asistida en el volante. Para Báez, sería aconsejable que al conductor que adquiere un coche se le adiestre en la utilización de estas tecnologías.

«300.000 españoles no se evalúan por falta de examinadores»

La CNAE hubiera querido una reforma más ambiciosa, pero la inestabilidad política ha impedido adoptar decisiones de calado. La convocatoria de elecciones dejó en suspenso medidas como el incremento de las sanciones por el manejo del móvil al volante y la ausencia de los sistemas de seguridad (cinturón, casco y sillitas).

Límite de velocidad

Si que pudo llevarse a cabo la rebaja del límite máximo de velocidad de 100 a 90 km/h en las carreteras convencionales (con un carril por sentido), que son las que registran más accidentes mortales. El director de la DGT, Pere Navarro, quería acometer además una actualización del carné por puntos, con el fin de aumentar la severidad por mantener comportamientos peligrosos.

La confederación quiere que se solucione el problema de los «300.000 españoles que se encuentran en lista de espera sin poder acceder a la prueba por falta de examinadores. Ahora se venden menos vehículos y quizá la causa sea ese cuello de botella. Esto provoca daños colaterales a la industria del automóvil. Y por supuesto a las autoescuelas nos está arruinando». Según el representante de la CNAE la solución pasa por seguir el ejemplo de Portugal, donde las empresas privadas pueden evaluar a los candidatos.

Las nuevas exigencias son coherentes con lo que se está haciendo en otros países. La cámara de visión trasera, por ejemplo, es un instrumento que las autoridades de tráfico de EE UU han declarado obligatorio para los vehículos de más de 4.500 kilos de peso.



CÉSAR RANGEL

Una gran parte de los conductores reincidentes desconocen las razones de su impulsividad

Uno de cada cinco conductores que pierde el carnet tiene TDAH

El 90% de los infractores no están diagnosticados, según Vall d'Hebron

CARINA FARRERAS
Barcelona

Uno de cada cinco conductores a los que les retiran el carnet de conducir por acumulación de infracciones graves presenta trastorno por déficit de atención e hiperactividad (TDAH). La mayoría no conocía su diagnóstico antes de que se realizara la investigación. Un estudio del servicio de psiquiatría del hospital de Vall Hebron, dirigido por Miquel Casas indica que el trastorno en la población infractora es de entre un 20% y un 25%, mientras que en la población adulta la prevalencia del TDAH es bastante inferior, entre un 4% y un 5%.

El estudio se ha realizado sobre una muestra de 611 personas que tenían delitos de tráfico y, muchos recuperaban el carnet de conducir mediante cursos de conducción organizados por el RACC. La investigación, que ha contado también con el apoyo del Servei Català de Trànsit, pone en cuestión el riesgo de una mayor accidentabilidad debido a la falta de detección y tratamiento de una población con mayores posibilidades de tener o causar un accidente de tráfico. "El TDAH presenta una conducta im-

pulsiva y la posibilidad de tener un accidente, con y sin lesiones, es mayor que la de individuos que no tienen este trastorno", indica Casas. Del mismo modo, tiene un riesgo mayor de ser los causantes del accidente. "No quiere decir que no puedan conducir -apunta el psiquiatra- sino que un TDAH no tratado tiene más problemas".

Los trastornos del neurodesarrollo

Las personas con trastornos de neurodesarrollo no tratadas son más propensas a consumir tóxicos

implican una alteración de ciertas funciones (nivel de conciencia, atención, concentración, abstracción, orientación, estado de ánimo y psicomotricidad). Se inician en la infancia y, aunque algunos remiten en la adolescencia, la mayor parte se prolonga durante toda la vida adulta. Los estudios indican que la falta de diagnóstico puede conducir al fracaso escolar, consumo de drogas y

dificultad para adaptarse socialmente.

A pesar del riesgo asociado, el 90% de los infractores que fueron diagnosticados con un trastorno de neurodesarrollo durante la investigación no sabía que lo tenía. "Y por tanto, no conocía el origen de su desatención e impulsividad y la posibilidad de corregirlo", explica Casas.

En la población general, al 5% de individuos con TDAH deben sumarse la tasa de personas con otras patologías. "Se calcula que entre el 15% y el 18% de la población tiene problemas de atención, impulsividad o concentración y eso genera cuadros impulsivos y conductas de autocompensación mediante tóxicos". En este sentido, el psiquiatra advierte que las personas con trastornos de neurodesarrollo son más propensas a consumir cannabis y alcohol lo que agrava el riesgo de siniestralidad.

"Está bien poner semáforos y mejorar la red viaria -advirtió Casas- pero también hay que mirar qué sucede con los conductores como medida de seguridad preventiva". En España se diagnostican y tratan dos de cada diez adolescentes que lo necesitan, cuando en los países nórdicos, con más políticas de prevención, la cifra asciende a ocho de cada diez. ●

El Servei Català de Trànsit informa de que el número de fallecidos en las carreteras catalanas han descendido un 14 por ciento este año, con un total de 199 muertos en 112 accidentes

Los motoristas siguen siendo el principal punto negro de la siniestralidad vial

Nueva alerta por el uso del móvil

El Servei Català de Trànsit (SCT) inició hasta el 23 de agosto de este año 12.805 expedientes sancionadores a conductores por usar el móvil u otros sistemas de comunicación en el vehículo, lo que representa un 86,8 por ciento del total de los 14.755 expedientes abiertos por distracciones este 2019 en las carreteras catalanas. El director del SCT, Juli Gendrau, pidió responsabilidad a los ciudadanos y recordó que «podemos poner más sanciones, las carreteras pueden ser más seguras, los vehículos pueden ser más seguros, pero quien acaba decidiendo si responder al Whatsapp o mirar Twitter».



El director del Servei Català de Trànsit, Juli Gendrau, volvió a alertar sobre el punto negro de la siniestralidad vial: los motoristas

J. Planes/Agencias-Barcelona

El número de víctimas mortales en accidentes en las carreteras catalanas ha descendido un 14 por ciento desde el 1 de enero hasta el 31 de agosto de 2019, con respecto al mismo periodo del 2018, lo que supone 119 personas fallecidas en 112 accidentes.

El Servei Català de Trànsit (SCT) informó ayer en un comunicado de que el 42 por ciento de las víctimas de accidentes de tráfico son motoristas (36), ciclistas (7) y peatones (7).

Hasta agosto de 2019, el número de motoristas fallecidos supera el de 2018 (cuando murieron 30), así como la cifra de ciclistas (2). Se alertó de que el número de accidentes mortales es muy parecido al de 2018 (114), pero se destacó que los meses de junio, julio y agosto de 2019 han sido mejores que los del año pasado.

En cuanto a la edad, ha aumentado un 88 por ciento el número de muertos en la franja de 65 a 74

años con respecto al mismo periodo del 2018, mientras que se ha reducido en un 50 por ciento las víctimas mortales en la franja de quince a 24 años.

Los fines de semana continúan concentrando el mayor número de víctimas: el 58 por ciento de los muertos en las carreteras catalanas (69 de las 119 víctimas) fueron entre el viernes por la tarde y domingo, y el fin de semana que

Es especialmente preocupante el aumento de víctimas en la carretera de personas de entre 65 y 74 años

Más de la mitad de los fallecidos en accidentes han ocurrido durante el viernes por la tarde y el domingo

registró más víctimas mortales fue el del 22 al 24 de marzo, con 7 personas muertas.

Pero hay más datos relevantes. Un 25 por ciento de las víctimas mortales de accidentes ocurridos hasta el 15 de agosto de este año en las carreteras catalanas no llevaba puesto el cinturón de seguridad, según los mismos datos del SCT.

En una entrevista concedida a EP, el director del SCT, Juli Gendrau, pidió a los conductores y ocupantes de vehículos que usen el cinturón: «Si llevas el cinturón, te puede terminar salvando la vida».

El porcentaje de víctimas mortales sin cinturón ha subido en lo que va de año respecto a todo 2018, cuando la cifra se situó en el 19,4 por ciento, y en 2016 y 2017 se registraron valores superiores, del 34,1 y del 27,6 por ciento, respectivamente.

La década empezó con un porcentaje de víctimas mortales sin cinturón del 23,3 por ciento en

Cifras

36 Motoristas han fallecido en las carreteras catalanas en lo que va de año, una cifra que sigue siendo un punto negro respecto a los datos totales

25 % De los fallecidos este año en accidente de tráfico iban sin cinturón

2010, y en los años siguientes hubo un 16 en 2011, un 18,8 en 2012, un 21,8 en 2013, un 20,3 en 2014 y un 15,9 en 2015.

Gendrau resaltó que hay casos de accidentes de coche con diversos ocupantes que resultan heridos leves o graves, pero que alguna persona no llevaba el cinturón y «acaba siendo una víctima mortal».

En el caso de víctimas mortales sin casco, se ha registrado un descenso respecto a 2018, ya que este año la cifra hasta el 15 de agosto ha sido del 8,6 por ciento y en todo el año pasado fue del 17,5.

En lo que va de año ha habido una «reducción considerable» en la accidentalidad, pero indicó que ha aumentado la siniestralidad en la franja de edad de más de 65 años. También lamentó que los motoristas han sufrido más accidentes que en 2018, uno de los principales puntos negros de la siniestralidad catalana, teniendo en cuenta que son el 5 por ciento del parque de vehículos.

CADA MUNICIPIO PONE SUS REGLAS

El lío normativo del patinete confunde a los usuarios

El retraso en la aprobación de la regulación estatal por la falta de Gobierno provoca vacíos legales

Zaragoza aprobó una ordenanza propia en mayo pero, tres meses después ya prepara una revisión

LA FUTURA NORMATIVA



Fuente: Elaboración propia

EL PERIÓDICO

M. VILASERÓ / M. DÍAZ
 eparagon@elperiodico.com
 ZARAGOZA

La falta de una regulación estatal y las numerosas trabas que han impuesto los municipios a los patinetes eléctricos han sumido en la confusión a muchos de los usuarios de un medio de transporte limpio cuya expansión se ha frenado en los últimos meses en la mayoría de las ciudades. El real decreto que debe establecer por dónde y en qué condiciones pueden circular sigue congelado en un cajón de la Dirección General de Tráfico (DGT) hasta que se constituya el nuevo Ejecutivo, algo que podría ocurrir en septiembre o demorarse unos meses más si se convocan nuevas elecciones generales.

Mientras, cada ayuntamiento, como el de Zaragoza, ha ido aprobando su propia regulación con

El real decreto vetará circular por la acera, superar los 25 kilómetros por hora y que monten dos o más personas

En la capital aragonesa se limita el tránsito de este transporte a los carriles bici y las vías pacificadas

normas a veces muy restrictivas e incluso contradictorias que, de todos modos, apenas se cumplen. La DGT ya anunció hace muchos meses cuáles serían las líneas básicas de su regulación. España iba a ser un país pionero en Europa a la hora de establecer límites a un nuevo ingenio que parecía destinado a invadir las ciudades, con los consiguientes problemas de seguridad, sobre todo para los peatones.

El primer pilar es que iba a quedar terminantemente prohibida la circulación de los patinetes por las aceras y las vías interurbanas. También se iban a limitar técnicamente los aparatos para que no sobrepasaran los 25 kilómetros por hora, hacer controles de alcohol y drogas, y prohibir el uso de auriculares o el móvil. Tampoco se permitiría transportar a más de una persona.

Los propios municipios solicitaron a la DGT que aprobara una normativa estatal que ofreciera cobertura jurídica y uniformizara en cierta medida sus regulaciones locales, pero la farragosa tramitación a que está sometido un real decreto impidió que estuviera listo antes de las anteriores elecciones y, al fracasar la primera investidura, la aprobación se ha retrasado aún más.

VARIEDAD // La gran mayoría de ciudades han aprobado sus normas. Todas tienen en común que se impide circular por la acera, pero en muchos municipios de tamaño medio o más pequeños no se ha tomado ninguna medida. Los patinetes pueden circular libremente y a la velocidad que quieran por las aceras. Donde se ha prohibido ir por ellas también se ha vetado hacerlo en la calzada, con lo que solo queda circular por el carril bici y, cuando este apenas existe, no queda espacio para el nuevo método de transporte. Algunos lo han prohibido a los menores de edad, otros no.

Es el caso de Zaragoza, donde la regulación de estos vehículos entró en vigor a finales de mayo y no se precisa una edad para utilizar los patinetes. Eso sí, limita su



estudio sobre el impacto ambiental

Limpios al transportarlos, pero no tanto al fabricarse

Que el patinete eléctrico es un medio de transporte limpio es un hecho evidente al no emitir gas alguno a la atmósfera mientras se mueve por la ciudad. Resulta clara su ventaja frente a otros de ámbito urbano como los ciclomotores. No obstante, un estudio acerca del impacto ambiental de este medio de transporte realizado en la Universidad de Carolina del Norte tiene en cuenta variables que, hasta ahora, habían pasado por alto en otros trabajos.

El trabajo, titulado *Are e-scooters polluters? The environmental impacts of shared dockless electric*

scooters, utilizó como referencia las flotas de las compañías Lime (que, por cierto, en su día operó en Zaragoza, antes de que se licitaran a dos las marcas que podían ofrecer este servicio en la ciudad) y Bird en Raleigh, la capital de Carolina del Norte. A partir de ahí, los encargados de este trabajo cuantificaron los efectos del transporte de los patinetes desde las fábricas de origen, que suelen estar en China, hasta los destinos finales.

También atendieron a su producción, ya que el estudio pondera el impacto de los materiales que lo conforman. Igual



Un usuario del patinete circula por el carril bici del Coso, en el centro de Zaragoza.

mente, tiene en cuenta el ciclo de vida de estos vehículos compartidos, sometidos en muchas ocasiones al vandalismo o a los malos usos. Esta última circunstancia lleva emparejado que su periodo de uso normal, que el estudio estima en aproximadamente dos años, sea mermado significativamente, lo que se traduce en la fabricación de más unidades, con la contaminación asociada a esta producción.

Precisamente, el estudio estima un impacto promedio de 202 gramos de dióxido de carbono por milla y pasajero, de los que el 50% deriva de sus materiales y fabricación, el 43% de su recolección y distribución –es decir, a las emisiones que producen los vehículos que los recogen y distribuyen por los entornos urbanos– y solo un 4,7% a las cargas de elec-

La bicicleta, el bus y el ciclomotor eléctrico tienen un efecto menor en el calentamiento global, según el informe

tricidad de sus baterías. Por último, considera que el transporte desde la fábrica a su destino resulta trivial en este aspecto.

Pero si este informe destaca por tener en cuenta parámetros que otros pasan por alto, aún lo hace más por los resultados del impacto del patinete en comparación con otros medios de transporte de las ciudades. En ese sentido, no resulta sorprendente que vehículos totalmente limpios –más allá de su fabricación

y materiales– como las bicicletas tradicionales obtengan mejores datos.

Si lo es que, por ejemplo, las líneas de autobús urbano obtengan un mejor resultado por pasajero. Incluso el uso de ciclomotor eléctrico, una modalidad que, por cierto, también opera de manera compartida en Zaragoza, arroja mejores valores.

También sale mejor parada la bicicleta eléctrica compartida. No así la individual, que se coloca con el segundo peor resultado, solo superado por el automóvil personal, el medio de transporte con mayor impacto de los analizados en el estudio.

En resumen, un medio de transporte libre de emisiones cuando está en marcha, pero no tanto cuando su motor se encuentra apagado. M. D. S.

los días contados. El nuevo Gobierno municipal PP-C, tiene previsto, solo tres meses después, revisarlo y hacer nuevo texto que no solo se circunscriba al patinete, sino que englobe otros medios de movilidad urbana. De hecho, considera que la actual normativa es limitada, al ceñirse en exclusiva a estos vehículos.

Por supuesto, y aunque todavía no hay nada concretado acerca de la nueva regulación, esta se adaptará a las normas que marque la DGT, en el caso de que el real decreto vea la luz.

EUROPA // La mayoría de países europeos, algunos de los cuáles habían pedido información a España sobre sus trabajos, ya han tomado la delantera y están aprobando normativas bastante avanzadas. Francia vetará en septiembre la circulación por la aceras y a más de 25 kilómetros por hora, mientras que en Alemania, desde el pasado julio, está prohibido que circulen a más de 20 y se impide que lo conduzcan los menores de 14 años. También se exige el mismo seguro del que allí deben disponer los ciclomotores y las bicicletas eléctricas de alta velocidad (45 km/h).

Varios países de Europa que pidieron información a España ya han tomado la delantera a la hora de legislar

La DGT plantea dar más adelante una nueva vuelta de tuerca a la regulación y exigir seguro, chaleco reflectante y casco. La decisión no está tomada sino en fase de reflexión. Lo que descarta por completo es la creación de un carnet como en Israel. Desde el pasado enero, para ir en patinete eléctrico y bicicleta es obligatorio en este país haber obtenido una nueva licencia de conducir, denominada A3, disponible a partir de los 15 años y medio, tras haber seguido un cursillo en la escuela.

La parte menos visible de la normativa estatal pendiente, la de las exigencias técnicas del vehículo, no deja de ser importante. Un vez se apruebe el real decreto, la DGT tiene previsto publicar en unos dos meses el denominado manual de especificaciones técnicas que, entre otras cosas, establecerá la obligatoriedad de llevar luces delanteras, traseras y de frenado, intermitentes, frenos de disco, velocímetros, manillares de ancho homologado y una placa identificativa con código QR. Mientras esto no exista, cada fabricante ofrece los elementos que se le antoja, como puede verse en los aparatos que circulan por las calles. ≡

Otro de los puntos calientes de esta ordenanza es el aparcamiento de los patinetes. El texto, aprobado en el final de la anterior corporación municipal, solamente con la oposición de los populares, concreta que este medio de transporte puede anclarse al mobiliario urbano, en aparcamientos específicos o en la acera, siempre que no suponga un obstáculo. De facto, muchos de los usuarios se decantan por dejar el patinete en alguno de los 1.200 aparcabici municipales repartidos por la ciudad.

No obstante, esta regulación en la capital aragonesa parece tener

Los mayores de 65 años se consolidan como principales víctimas del tráfico

Siete de cada diez personas fallecidas en atropellos en ciudades son seniors



XAVIER GÓMEZ / ARCHIVO

Un atropello mortal de una persona mayor en el paseo Joan de Borbó, en Barcelona

LUIS IZQUIERDO
 Madrid

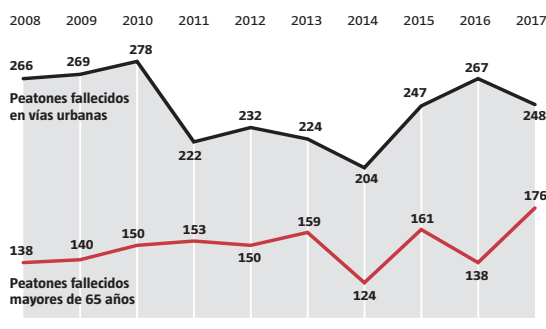
De estar entre los países con más accidentes de tráfico a figurar entre los que ofrecen índices más bajos. España ha completado en los últimos 15 años una profunda transformación de su seguridad vial reduciendo casi todos sus índices de siniestralidad. Y, sin embargo, hay un colectivo que parece haberse quedado al margen de ese salto adelante: son los mayores de 65 años, que tanto en la carretera como en el ámbito urbano ya son el colectivo que concentra un riesgo más elevado de morir en un siniestro.

En los últimos 10 años el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico ocurridos en España se ha desplomado un 40%. El de fallecidos en siniestros ocu-

rridos en las ciudades ha caído casi un 20%. Hasta el número de peatones muertos en un atropello ha bajado, un 6%. Las cifras no dejan lugar a dudas sobre los logros en el medio plazo pero contrastan sobremedida con las que arroja el colectivo de los más mayores. Así, el número de fallecidos con más de 65 años en accidentes sucedidos en el ámbito urbano no solo no se ha reducido, sino que ha crecido un 40%.

La transformación del perfil de las víctimas del tráfico en las calles y avenidas es tal que el 45% de los fallecidos había cumplido los 65 (sólo representan el 18% de la población). Y entre los peatones los datos son aún más preocupantes. En el 2008 los viandantes muertos en atropellos urbanos fueron 266, la mitad de los cuales estaban en las franjas de edad

Crece un 27,5% el número de peatones fallecidos mayores de 65 años



FUENTE: Dirección General de Tráfico

LA VANGUARDIA

más mayores. En el 2017, con menos peatones muertos, el 70% tenía más de 65 años (ver gráfico).

En la carretera, si bien las cifras no son tan malas, están lejos de ser buenas. Más de 100 personas de esa edad han muerto en los seis primeros meses del 2019 víctimas del tráfico, siendo el colectivo que concentra un mayor número de fallecidos.

“Nos hemos pasado toda la vida advirtiendo que los causantes de los accidentes eran los jóvenes. Nos hemos dedicado a formarlos y hemos conseguido que se hagan adultos con plena concienciación sobre los riesgos del tráfico. Y ahora resulta que quienes siguen dejándose la vida en los accidentes es la gente más mayor”, reflexiona el director general de Tráfico, Pere Navarro.

“Les cuesta cambiar de hábitos –prosigue Navarro– y muchas veces también reconocer que han

La DGT es muy consciente del problema, sobre el que ya se reflexiona en toda Europa

perdido facultades”. El debate está abierto en toda Europa, porque el problema no es sólo de España sino de todo un continente envejecido, apunta el máximo responsable de la seguridad vial española. El problema ya es una realidad contrastada por los datos. Y, entonces, ¿por dónde empezamos?

El director de proyectos de seguridad vial del RACE, David Fernández, explica que el club lleva algunos años con programas específicos para los más mayores. “Nos dedicamos a hacerles conscientes de dos cuestiones muy importantes: su factor de riesgo inherente a sus limitaciones y que su percepción del peligro varía mucho de la realidad”. “Les explicamos que sus capacidades físicas han cambiado y deben adaptarse a sus nuevas circunstancias”, detalla Fernández.

Navarro cree que poner de relieve el problema es un primer paso y que lo siguiente es llamar a la responsabilidad individual. “Cada uno debemos ser conscientes de nuestras capacidades”, exhorta. Y explica que la alerta no es sólo nuestra, y que por eso se ha abierto un debate continental para ver cómo abordamos el conjunto de los europeos la consecuencia de que quienes conducen y también quienes cruzan las calles son cada año un poco más mayores. ●

El alcoholímetro para conductores reincidentes ebrios, una asignatura pendiente en España

DIONISIO MARTÍNEZ DE VELASCO
MANAGING DIRECTOR IBERIA DRÄGER



Hasta siete estados europeos se han sumado al empleo de estos dispositivos en el transporte de personas y de mercancías peligrosas. Francia ha sido el último país en implantarlo como alternativa a la retirada del carné por puntos para conductores ebrios reincidentes. Nuestro país aún no tiene regulación al respecto. El consumo de alcohol y drogas al volante continúa siendo uno de los mayores factores de riesgo en los accidentes de tráfico. En 2018, más de 43% de los conductores fallecidos dio positivo en alguna de estas sustancias nocivas, según la Memoria del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) sobre Víctimas Mortales en Accidente de Tráfico en 2018. Ello se traduce a un total de 232 conductores fallecidos en siniestros por abuso de sustancias perjudiciales para la salud.

Estas cifras alarmantes han motivado que los familiares de víctimas en siniestros con conductores ebrios al volante se movilicen para instar al Parlamento europeo a regular la implantación de alcoholímetros bloqueantes o Interlocks en los vehículos de nueva fabricación. De esta forma, podrían evitarse pérdidas inesperadas en las carreteras y se reforzaría la seguridad vial.

Los Interlocks miden el grado de alcoholemia en aire espirado e incorporan un inmovilizador del vehículo que desbloquea el arranque del motor solo si los resultados son favorables para la conducción. En caso contrario, impiden su puesta en marcha y evitan el inicio del trayecto. Estos dispositivos resultan de gran eficacia, en especial, para conductores reincidentes en el consumo de alcohol puesto que disuaden de realizar prácticas no saludables al volante. La Unión Europea aprobó en 2015 una Directiva para aunar esfuerzos y concordar leyes en el empleo

de este dispositivo. En primera instancia, catalogó en el carné de conducir el Código 69 para identificar a los conductores ebrios sancionados que tengan el carné restringido y cuyos vehículos integren alcoholímetros bloqueantes como el Interlock para circular. Y es que en Europa, en 2018, 25.047 personas perdieron la vida en accidentes de tráfico. Aunque la directiva europea no obliga a todos los estados miembros a incorporar regulaciones al respecto, sí allana el camino para ello. Hasta siete países se han sumado a la utilización de los alcoholímetros para combatir las conductas peligrosas al volante derivadas del consumo de sustancias perjudiciales. Suecia fue la pionera en Europa en utilizar los bloqueos de arranque, seguida por Países Bajos, Bélgica, Alemania, Finlandia, que utilizan los etilómetros en los transportes de personas y mercancías peligrosas, así como para conductores que han cometido infracciones bajo los efectos del alcohol de forma reiterada. En 2017, Austria se incorporó a la iniciativa y reguló que los condenados por alcoholemia pudieran optar al empleo de los dispositivos como medida alternativa a la pérdida del carné de conducir. El año pasado, Francia también estableció este sistema tras una experiencia previa en siete departamentos del país que

El consumo de alcohol y drogas al volante es uno de los mayores factores de riesgo en los accidentes de tráfico

demostró su eficacia para evitar una conducción irresponsable. Fuera de las fronteras europeas, países como Estados Unidos (con particularidades en los estados) Canadá y Australia ya cuentan con experiencia acreditada desde hace años en el empleo de estos sistemas para los conductores reincidentes en el consumo de alcohol al volante.

Pese a estas referencias fructíferas, España se mantiene, por el momento, evaluando la recomendación de la Unión Europea en la instalación de los etilómetros y se encuentra a la espera de adoptar y fijar una legislación para poner en marcha de forma reglamentaria este dispositivo. Algunas asociaciones ya se han posicionado a favor de su incorporación en los vehículos para el transporte de mercancías y personas.

La medida se ve con buenos ojos y el horizonte más cercano habla de 2022 como fecha inicial para los primeros pasos. La normativa europea establece que para entonces los vehículos nuevos deben tener preparada una preinstalación o interfaz de estos dispositivos. Un pequeño avance, aunque mínimo, que debería venir acompañado de una implantación más firme. Porque, ¿qué sucede con los conductores ebrios? ¿El endurecimiento de las sanciones y la reforma del código penal ayuda a evitar una conducción irresponsable?

Los informes y estudios de los sistemas de bloqueo han demostrado que las acciones punitivas no resultan tan eficaces como las iniciativas rehabilitadoras, que, acompañadas de este tipo de barreras, pueden frenar la conducción bajo los efectos del alcohol. Parece que esta combinación podría tener efectos positivos en los conductores reincidentes ebrios. Habrá que esperar a ver qué depara la legislación. Por el momento, es una asignatura pendiente con grandes posibilidades.

LA CATENARIA



ANA S. AMENEIRO

twitter @alamedera

● La Policía Local tiene orden desde el pasado 19 de agosto de sancionar a los patinetes eléctricos, de la empresa Lime o de particulares, que se dejen aparcados en la vía pública

Amenaza de multa a los patinetes aparcados en la calle

A regulación municipal de los patinetes eléctricos en la ciudad sigue en el aire a la espera de la norma específica para los vehículos de movilidad personal (VMP) que el Ayuntamiento aprobó provisionalmente en marzo y supone la modificación de la ordenanza de circulación de 2014. A pesar de este vacío normativo que se mantiene desde hace cinco meses sin fecha cierta sobre su resolución, en agosto comenzó a operar la compañía Lime con sus patinetes eléctricos tricolor (verde, blanco y negro) con el compromiso de aparcarlos en parkings privados y la prohibición de dejarlos en la vía pública.

La realidad, sin embargo, es que tal requisito no se está cumpliendo en algunos casos. Se pueden ver aparcados en todas partes, incluso en lugares del todo inadecuados. Para evitarlo el Ayuntamiento ha ordenado a la Policía Local que empiece a multar cualquier tipo de patinete que vea aparcado en la calle. Hasta el momento se han puesto al menos una decena de multas de 200 euros de sanción.

Según el área de Movilidad, desde el 19 de agosto "la Policía Local tiene instrucciones precisas de multar y retirar los patinetes eléctricos de cualquier empresa o particular aparcados sin permiso en la vía pública". En el caso de la empresa Lime, Movilidad asegura que "dado que no tiene autorización alguna para realizar en la ciudad un servicio de movilidad



Un patinete en Santa Catalina. M. G.



Otro patinete en Reyes Católicos. M. G.



Un agente de Policía Local multa a varios patinetes en la calle Trajano. M. G.

compartida en patinetes eléctricos, son susceptibles de multa en caso de que aparquen indebidamente en la vía pública, en cumplimiento de la ordenanza de circulación de 2014" (BOP 206). Junto con las sanciones por estacionamiento indebido, la Policía Local está procediendo a retirar zonas de aparcamiento no legalizadas e instaladas en la vía pública por parte de empresas de alquiler de estos vehículos de movilidad personal.

RESPUESTA DE LIME

Sorprende la respuesta de la compañía Lime a la proliferación de

patinetes suyos que se quedan en la vía pública. Álvaro Salvat, director general de Lime, responsabiliza a los usuarios directamente. "El despliegue de los patinetes en la ciudad no contempla su aparcamiento en la vía pública. Somos plenamente conscientes de que no todos los usuarios son lo suficientemente diligentes en este sentido, a pesar de las indicaciones realizadas por la compañía a través de la aplicación móvil", afirmó Salvat en declaraciones a este periódico. Según la empresa, cuenta con un equipo de personas que "monitoriza, de forma permanente, las calles de la ciudad para

tratar de subsanar de inmediato este tipo de comportamientos y evitar cualquier posible molestia a peatones y vecinos". Pero es evidente que no les está funcionando bien tal opción.

Lime tiene la obligación de registrar sus patinetes, como marca el Ayuntamiento, si bien no lo hará hasta que se apruebe la nueva ordenanza municipal. "Estamos a la espera de que quede aprobada la nueva regulación para poder registrarlos. En cuanto esté aprobada la nueva regulación, así lo haremos de acuerdo con las instrucciones pertinentes", recalcan. A la pregunta de por qué operan sin te-

ner ordenanza aprobada, Lime afirma que es "una fórmula habitual en el sector que no conlleva autorización municipal previa" hacerlo por "acuerdos con establecimientos privados para conformar una red de puntos de recogida/entrega de patinetes".

El Ayuntamiento no da fecha de la entrada en vigor de la norma de patinetes eléctricos. El texto está en fase de respuesta a las alegaciones y cuando se respondan se aprobará definitivamente en pleno. En realidad el Ayuntamiento aguarda la normativa estatal de la DGT, paralizada también por falta de Gobierno.

La DGT avisa: fumar en el coche puede matar en dos segundos

original



La [Dirección General de Tráfico \(DGT\)](#), aprovechando la Operación Retorno del verano y el comienzo del mes de septiembre con más desplazamientos de los habituales para los que se reincorporan al trabajo y los niños que comienzan el colegio, **recuerdan a través de los paneles** informativos a los conductores que «fumar conduciendo puede matar en dos segundos».

«Encender, tirar la ceniza, apagar el cigarrillo... todo causa distracciones y pone en riesgo la seguridad vial», detalla **Fernando Pérez**, de la [Sociedad Española de Medicina de Tráfico \(SEMT\)](#). Señalan que encender un cigarrillo lleva 4,1 segundos, lo que implica que circulará sin concentración y sin plena atención en la carretera; además de que circulando a 100 km/h, se **recorren 113 metros sin la atención plena en la carretera**, con un alto riesgo de sufrir un accidente de tráfico.

Asimismo, fumárselo requiere unos tres o cuatro minutos, es decir, «seis kilómetros con una sola mano bien colocada en el volante, lo que en situaciones normales ya es peligroso de por sí», indica el doctor **José Luis Díaz Maroto**, coordinador del grupo de trabajo de tabaquismo de la [Sociedad Española de Médicos de Atención Primaria \(Semergen\)](#).

El 60% de los accidentes y el 30% de las víctimas mortales se producen por distracciones, y fumar es una causa frecuente de distracción. Además, «el humo del tabaco altera la capacidad motora y cognitiva, se **tienen menos reflejos** justo cuando más lo necesitas y así es más fácil sufrir un accidente», añade el doctor **Carlos Jiménez**, presidente de la [Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica \(SEPAR\)](#).

¿Se puede fumar mientras conduces?

Si nos ceñimos al Código de Circulación, y como nos recuerda [Pyramid Consulting](#), en el artículo 18.1 no impide fumar conduciendo, como **tampoco prohíbe comer o maquillarse al volante**. No obstante, sí prohíbe todo lo que suponga disminuir la atención de la carretera. Por lo tanto, y concretamente en este caso, fumar conduciendo podría suponer una multa de hasta cien euros.

Asimismo, también se detalla que «se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial. Las infracciones a este precepto tendrán la consideración de infracción grave».

Por ello, arrojar objetos desde coches en marcha, incluidas colillas, se **multa con 200 euros y la retirada de 4 puntos** del permiso de conducir. Y es que el 3% de los incendios lo originan colillas de cigarrillos abandonadas o arrojadas desde vehículos, según datos del Ministerio de Medio Ambiente.

Asimismo, desde **Norauto**, la cadena de mantenimiento y equipamiento integral del automóvil, enumera siete motivos para no fumar mientras se conduce:

1. Aunque no se considera una infracción, sí puede ser sancionable, especialmente si implica una distracción y afecta a la total libertad de movimientos del conductor. El agente es el encargado de determinar si el hecho de fumar está afectando a la seguridad.
2. Perjudica a la salud, a la tuya y a la de los pasajeros: Al tratarse de un espacio reducido, el humo llega de forma directa al resto de pasajeros, convirtiéndose en fumadores pasivos. Recordamos que hay países que ya están prohibiendo fumar en el coche, sobre todo si hay niños en su interior.
3. Supone una distracción: encender un cigarrillo implica una distracción mínima de 4 segundos. Durante este tiempo, el coche circula a altas velocidades sin apenas control. A esto hay que añadir la posibilidad de que caiga ceniza sobre nosotros con la consiguiente retirada de la vista de la carretera y la búsqueda del tabaco dentro del habitáculo.
4. Afecta a la capacidad de reacción del conductor: durante el tiempo que se tarda en fumar, una mano sujeta el cigarro. De esta forma es imposible sujetar el volante con las dos manos y con firmeza. La capacidad de reaccionar del conductor ante posibles imprevistos se ve mermada.
5. Fumar dentro del automóvil reduce la eficiencia del filtro de habitáculo, cuyo objetivo es garantizar la calidad del aire y que circule correctamente. Probablemente se tenga que cambiar con más frecuencia de lo habitual. De no hacerlo, habrá olores desagradables y la cantidad del aire filtrado que se respirará dentro del vehículo será reducida.
6. Debido a lo anterior, el aire es menos puro y, por lo tanto, también perjudica un estado de alergia y agrava un estornudo o ataque de tos.
7. Aunque menos importante, el coche adquiere un olor especial que posteriormente es difícil de eliminar. Este olor puede resultar desagradable para mucha gente y puede contribuir al mareo en los viajes largos.

Qué hacer si te dan un golpe en el coche y no sabes quién es el culpable

original



Legalcar

Pocas cosas hay tan desagradables como darse un golpe y no saber cómo ha sido ni quién te ha dado el mismo porque el **culpable se ha ido sin identificarse**. Pero como nos recuerda [LegalCar Abogados](#) encontrar al culpable que se ha dado a la fuga sin identificarse es posible y nos cuentan cómo hacerlo.

Circulas atendiendo a las circunstancias del tráfico, respetando las normas de circulación y, de repente, ¡PUM! Recibes un golpe. Después de unos segundos de confusión, te recuperas y observas que el conductor que ha provocado el accidente se aleja del lugar sin tan siquiera pararse a preocuparse por tu estado de salud. Evidentemente es conciencia de cada uno el hecho de **desatender a las víctimas**, que además es delito (quien cause la lesión no auxilie a la víctima, la **pena será de prisión por 6 a 18 meses**) y más cuando el responsable del siniestro es uno mismo. Pero incluso en situaciones como esta se puede actuar.

Por eso, ¿cómo debemos actuar ante esta situación para poder reclamar después la correspondiente indemnización por los daños sufridos? En primer lugar, **recabar cualquier dato** que pueda ayudar a la identificación del vehículo responsable. Nos hemos encontrado casos en los que la víctima incluso ha llegado incluso a fotografiar al conductor responsable o al vehículo en el que circulaba. Lo importante es conseguir cualquier medio de prueba para poder identificar posteriormente al responsable. En ocasiones es imposible, por las propias circunstancias del accidente, recabar datos del vehículo o conductor responsable, pero puede que haya testigos que sí que nos puedan ayudar en esta labor.

En segundo lugar, llama a las autoridades. Policía y Guardia Civil en estos casos levantan un parte de accidentes y abren una investigación para tratar de localizar al conductor fugado. Puede que haya cámaras en ese tramo de la carretera o calle, o puede que haya testigos. Igualmente se debe plantear Denuncia para que la investigación tenga como personada a la víctima en el proceso.

En tercer lugar, generalmente se puede reclamar contra el [Consorcio de Compensación de Seguros](#) (CCS) si se consigue demostrar que el accidente fue culpa de un tercero o, directamente contra el vehículo responsable si tras la investigación se consigue dar con él, pero es conveniente contactar con un despacho de abogados especialistas en accidentes de tráfico.

¿Puedo recibir una indemnización?

Las indemnizaciones con conductores fugados no tienen ningún misterio si reclamas a través de un despacho de abogados especialista en accidentes de tráfico. El problema es contra quién se reclama y si es posible reclamar si no se tienen pruebas suficientes.

Si se consigue demostrar que el accidente fue culpa de un tercero, puede dirigirse la reclamación contra el Consorcio de Compensación de Seguros o contra la compañía del vehículo responsable identificado.

¿Cuándo reclamar?

Se reclama al CCS cuando, habiendo demostrado que el accidente fue por culpa de un tercero, no se identifica al vehículo contrario. Se sabe y se demuestra que intervino un tercero responsable, pero no se consigue recabar ningún dato sobre este vehículo. En estos casos, la reclamación se dirige contra el Consorcio de Compensación de Seguros.

¿Cuándo reclamar a la compañía responsable del vehículo identificado?

Se reclama a la compañía de seguros del vehículo responsable cuando, habiendo demostrado que el accidente no es responsabilidad de la víctima, además se han recabado las pruebas suficientes como para responsabilizar al tercer vehículo. Ya sea por la intervención policial, la declaración de testigos o por cualquier otro medio de prueba se consigue identificar el vehículo responsable y, por tanto, su aseguradora deberá responder por los daños causados por su conductor que se da a la fuga.

La DGT endurece los controles en la operación retorno de las vacaciones

Público TV • original



Si ya cuesta despedirse de las vacaciones, imagínense el "bajón" con carreteras llenas. Casi cinco millones de desplazamientos este fin de semana y todos los ojos de la DGT puestos en ellos. Un control que se hace efectivo desde tierra y aire en esta operación retorno. A vista de halcón nos vigilan desde el helicóptero Pegasus o mediante drones que llevan un mes en funcionamiento. Estos recién llegados agentes aéreos pueden cazarle a 7 km de distancia y 120 m de altura. La misma misión tienen los ya habituales controles, radares fijos o móviles a pie de carretera. Atención porque también hoy puede encontrarse con coches especiales, son radares camuflados. Lo que se pretende es dar caza a quien incumpla las normas y asegurar las carreteras; solo el año pasado hubo 1180 muertes relacionados con infracciones. - Redacción-



¿Estarías dispuesto a pagar por usar las autovías?

original



El 77% de los conductores están en desacuerdo en el 'pago por uso' de las autovías.

tomwieden/Pixabay

En España circular por **la red de carretas de alta capacidad es gratuito**, a excepción de las autopistas de peaje. La diferencia está en que la gestión y el mantenimiento de las autopistas de pago no corren a cargo del Estado, sino de una empresa concesionaria.

La posibilidad de implantar un "pago simbólico" en las autovías hasta ahora gratuitas es una medida que vendría a buscar una fuente de financiación para la red de vías de alta capacidad que supone un gasto de al menos **1.100 millones de euros** para las arcas públicas.

¿Qué piensan los conducotres de tener que pagar por usar las autovías?

Según una encuesta realizada por [Race](#), **nueve de cada diez** españoles estarían dispuestos a **buscar alternativas para evitar pagar** por el uso de autovías.

Además, tres de cada cuatro se han mostrado **poco o nada de acuerdo con la medida de 'pago por uso' en las autovías**, y ocho de cada diez están preocupados debido a que el tráfico se trasladará a carreteras secundarias, en ocasiones con un estado incorrecto del asfalto y entorno, por lo que estarán más expuestos a sufrir un accidente.

Asimismo, **el 77% de los conductores consultados han recalcado su desacuerdo en la imposición de 'pago por uso'**. Esta idea ha sido reforzada por el director de Seguridad Vial de Race, Antonio Lucas. "Los conductores aportamos mucho más a las arcas del Estado por tener un vehículo, coche, moto, furgoneta o camión, de lo que recibimos en materia de conservación y mantenimiento de infraestructuras", ha manifestado.

Tal y como indica el informe EuroRAP, cuanto más tráfico asume una carretera, más segura es, como es el caso de las autovías y autopistas. Por el contrario, **cuanto menos transitada está una carretera**, los datos señalan que existe **más riesgo de sufrir un accidente**.

La encuesta elaborada por Race, ha sido realizada con una muestra de 611 personas distribuidas proporcionalmente en diferentes comunidades autónomas y de distinto sexo y edad.

- [¿Te vas a perder la XIII edición de los Premios 20Blogs?](#)
- [Un dirigente de la ANC, tras el accidente del caza del Ejército: "Espero que ninguna especie marina haya sufrido"](#)
- [Solo Brad Pitt sabe lo que pasó con la mujer de Cliff Booth en 'Érase una vez en Hollywood' | Cinemanía](#)



Consejos para elegir una buena autoescuela

original



La autoescuela es el lugar donde se imparten los conocimientos necesarios para que los aspirantes a obtener el carnet se conviertan en conductores aptos. Desde la Dirección General de Tráfico ponen a disposición de los ciudadanos información relevante para facilitar la elección de autoescuela, buscando potenciar una formación que redunde en la mejora de la seguridad vial. ¿Qué se le debe pedir a una autoescuela? Una formación de calidad que permita adquirir los conocimientos necesarios para enfrentarse a los retos de la circulación con seguridad.

El principal objetivo de la formación debe ser preparar buenos conductores. De esta manera, los aspirantes al permiso de conducción circularán, una vez superado el examen, de forma segura, eficiente y responsable.

Para ello es necesaria una formación integral, tanto teórica como práctica, que englobe, al menos: concienciación y seguridad vial, autoevaluación de aptitudes y comportamientos, conocimiento de las normas y señales de circulación, manejo del vehículo y circulación por vías abiertas al tráfico general.

Antes de la formación, la escuela debe facilitar, a través de la página web, en formato papel o presencialmente, la siguiente información: horarios, tarifas y lo que incluyen, programa y contrato de enseñanza, asesoramiento sobre el tipo de vehículo necesario para conducir con cada clase de permiso y duración de las clases prácticas.

Una correcta formación teórica repercutirá en la formación práctica y, por lo tanto, en una conducción más segura. Es importante asistir a las clases teóricas presenciales u on-line, donde debería tratar, al menos, los siguientes contenidos en 20 horas de formación: la importancia de la seguridad vial y la concienciación, documentación, normas de circulación y alumbrado, señalización, velocidad, conducción preventiva y eficiente, maniobras, mecánica y mantenimiento del vehículo, seguridad activa y pasiva y comportamiento en caso de accidente.

Los horarios de las clases teóricas tienen que estar expuestos en lugar visible, y en ese horario ha de estar disponible un profesor que las imparta, haya alumnos o no. Debe tener a su disposición un calendario con las clases teóricas a las que pueda asistir, junto con el tema que se tratará en dicha clase. Los centros deberán contar con materiales didácticos para el profesor y los alumnos para la impartición de las clases, valorando la disposición de materiales propios adaptados al profesor y a los contenidos que se van a explicar y el uso de nuevas tecnologías, en la medida en que faciliten la formación.

El profesor debe promover la participación activa del alumno en clase, no limitarse a la explicación teórica y seguir su evolución para orientarle. Como alumno debe asistir a estas clases para aprender y plantearse los test como una herramienta de autoevaluación. Por eso, lo adecuado es realizarlos una vez que ha recibido la formación.

Antes de ir al examen debe comprobar si está preparado. Confíe en el profesor para tomar la

decisión. La autoescuela debe facilitarle la programación de las clases prácticas, es decir, qué contenidos se van a dar durante la formación y con qué objetivo. Cada alumno tiene su nivel previo y ritmo de aprendizaje. El profesor debe valorar en cada caso la formación necesaria.

Desde la DGT recomiendan una duración mínima de las clases prácticas de 45 minutos. Y que se realicen en todo tipo de vías, para enfrentarte a las diferentes dificultades posibles.

Es necesario que las autoescuelas ofrezcan un profesor bien formado, actualizado y con la empatía necesaria para adaptarse a las necesidades de cada alumno. Es importante que se le pueda asignar otro en caso necesario.

El profesor debe seguir la evolución del alumno y orientarle en la formación, haciéndole participe de su proceso de aprendizaje. Existen aplicaciones para el seguimiento de la formación de alumnos, con acceso a la información tanto para el profesor como para el alumno.

En caso de suspender el examen, pregunte a su profesor en qué ha fallado y cómo mejorarlo. Es importante que las clases que se impartan para el nuevo examen se orienten, fundamentalmente, a las carencias manifestadas en el mismo.

¿Tienes todo listo para volver en coche a casa? Lo que debes tener en cuenta antes de salir de viaje

Informativos Telecinco / Agencias • original



Todo lo que debes tener en cuenta para salir de viaje con el coche de la manera más segura

¿Eres de los afortunados que aún le quedan vacaciones o se te acaban próximamente? Si vas a coger el **coche para trayectos largos** revisa primero tu vehículo y después de tenerlo a punto, preocúpate de **descansar y dormir lo suficiente** la víspera de tu viaje para poder conducir en buenas condiciones "por tu seguridad y por la de todos".

Éstas son las dos recomendaciones que ofrece la Guardia Civil de cara a tus vacaciones y para evitar accidentes de tráfico por fallos humanos (cansancio, fatiga...) o técnicos (falta revisión del coche).

1. **Verificar el aceite:** Para ello, el coche debe estar frío y en plano. Saca la **varilla del medidor** del aceite, límpiala y vuelve a introducirla. La **mancha** debe quedar (después de sacarla otra vez) **entre las marcas de máximo y mínimo**. Si no se encuentra entre estas franjas puede haber "problemas irreversibles para el motor".
2. **Líquido anticongelante:** el nivel debe comprobarse **siempre sin abrir la tapa**, compruébalo a través del **indicador de máximo del depósito**. Si el nivel de líquido está por debajo, rellénalo hasta el máximo y si desciende rápidamente, acude a un taller lo antes posible porque lo más posible es que tengas una fuga.
3. **Batería:** la mayoría de éstas **no requiere mantenimiento** pero si tu coche equipa una batería con mantenimiento, comprueba el **nivel del líquido** y, si fuera necesario, rellena con agua destilada.
4. **Comprueba la presión de los neumáticos:** para ello el coche tiene que estar en frío. Mira las **recomendaciones del fabricante**, sobre todo si vas a viajar con el coche cargado, porque entonces tendrás que aumentar la presión algunas décimas. Los datos del presionado suelen estar junto al asiento del conductor. Revisa también la **profundidad del neumático**: recuerda que el **mínimo legal es 1,6 mm**, y no olvides comprobar siempre la presión de los neumáticos en las zonas más desgastadas. **Revisa también la rueda de repuesto**, ya que puedes llegar a utilizarla con lo que debe llevar el nivel de presión al máximo. También es recomendable que **mires el dibujo de los neumáticos**, donde el desgaste de las ruedas dependerá de si sus dibujos se ven con mayor o menor claridad; o que consultes el lateral de la rueda, donde se indica la semana y el año en el que fueron fabricados.

Para poder saber si tus neumáticos ya tienen muchos años y es hora de cambiarlos fíjate en estos números que indican la semana y el año en el que fueron fabricados.

¿Fácil verdad? \x{1f92d}\#NoEsPorLaMulta #ViajeSeguro pic.twitter.com/zW8WbPtUCe

— Guardia Civil \x{1f1ea}\x{1f1f8} (@guardiacivil) 28 de mayo de 2019

5. **Frenos:** además de verificar el **correcto nivel del líquido**, estate atento si al **pisar el pedal oyes un chirrido**: lo más probable es que las pastillas de freno estén desgastadas.
6. **Amortiguadores:** mira que el **vehículo no rebota, cabecea y balancea lateralmente en exceso** en carreteras rectas sin problemas en el asfalto y que la suspensión no tenga una fuga de aceite.
7. **Luces:** recuerda revisar todos los años el **reglaje de luces de tu vehículo**.
8. **Aire acondicionado:** es muy importante que funcione correctamente tanto el sistema de aire acondicionado como el filtro del habitáculo para poder regular la temperatura dentro del vehículo y evitar la somnolencia o el exceso de calor.
9. **Revisa el estado de la matrícula:** si no quieres recibir una de las **mayores multas que se reciben por llevar el coche en mal estado**, asegúrate que tus matrículas están bien sujetas y se ven e identifican perfectamente.
10. Coloca el equipaje con seguridad: los conductores suelen subestimar el riesgo que presenta un vehículo cargado incorrectamente. Desestabiliza el vehículo y en caso de accidente puede provocar grandes daños. Existen **consejos que te ayudarán a colocar el equipaje de la manera más segura**.

A parte de hacer esta revisión, recuerda que es obligatorio llevar toda la **documentación en regla**, los permisos de conducir y de circulación, la tarjeta de la **ITV** y la pegatina de la última ITV realizada en vigor, pues de lo contrario serás multado. Además, se recomienda llevar el justificante de **pago de la póliza de tu seguro**, partes europeos de accidente, un **chaleco reflectante homologado y dos triángulos de emergencia**.

La Guardia Civil informa a conductores que vayan a emprender un viaje largo en coche **evitar la fatiga** con los siguientes consejos:

1. Conocer el **estado de las carreteras antes** de planificar el viaje.
2. **Dormir** lo suficiente.
3. **Evitar las comidas copiosas**.
4. **Ajustar bien el volante, el reposacabezas y el asiento**.
5. En el caso de tomar **medicamentos**, comprobar si afectan a la conducción.
6. Mantener la temperatura en el coche entre **20 y 22 grados**.
7. Realizar **paradas** cada dos horas entre 10-15 minutos y hacer estiramientos y ejercicios.
8. Mantenerse **hidratado y nutrido**. No dejar caer el nivel de azúcar.
9. Evitar las horas más calurosas del día para viajar.
10. **No probar el alcohol** si se va a conducir.

La Guardia Civil recuerda además mantener una **velocidad "adecuada"** al estado de la vía, la intensidad circulatoria y las condiciones meteorológicas.





Además, recomienda no circular sólo por el carril izquierdo o el central y usar el derecho para evitar "frenazos y colisiones", no conducir con calzado poco adecuado (como las chanclas) y mantener la distancia de metro y medio con respecto a los ciclistas.

¿#SabíasQue si no llevas cinturón de seguridad y sales despedido del vehículo la probabilidad de sufrir lesión medular grave se incrementa en un 1.300% y la posibilidad de muerte en un 300%?

No lo dudes si subes a un vehículo: #Hazclick#SeguridadVialpic.twitter.com/xPJ6pSoPpU

— Guardia Civil \x{1f1ea}\x{1f1f8} (@guardiacivil) 22 de mayo de 2019

Y por supuesto, antes de arrancar, **ponte el cinturón**. Es un gesto simple que puede salvarte la vida: reduce la posibilidad de muerte un 300% y el no llevarlo incrementa el riesgo de sufrir lesión medular un 1.300%.

Los Mossos d'Esquadra instan a "**no bajar la guardia**" durante el viaje: viajeros en pareja, sin hijos, de mediana edad, jubilados, o que se muevan en coche de alquiler "son las víctimas ideales de hurtos en la autopista".

Viatges en parella, sense fills, ets de mitjana edat o jubilat i et mous en cotxe de lloguer?

Atenció! Ets la víctima ideal d'un furt a l'autopista. Compte si algú et vol distreure!
[#DispositiuPista](https://twitter.com/2lpCM1y7rZ) [pic.twitter.com/2lpCM1y7rZ](https://twitter.com/2lpCM1y7rZ)

— Mossos (@mossos) 5 de junio de 2019

Los Mossos ponen sobre aviso contra los delincuentes que actúan en las carreteras, como aquellos que pinchan las ruedas de sus víctimas mientras están detenidas en peajes o en áreas de descanso para posteriormente ofrecer su asistencia como método de distracción mientras les roban: "Te pueden pinchar la rueda y, cuando te pares, harán ver que te quieren ayudar y te distraerán para robarte".

El Cuerpo también advierte sobre los criminales que piden a los conductores que se detengan en áreas de descanso de la autopista **bajo el pretexto de indicarles que van conduciendo con el coche averiado**, para, de nuevo, robarles mientras están distraídos. Los Mossos señalan que, en el caso de desconfiar, uno siempre tiene la posibilidad de contactar con el **112, Infoautopista o Abertis**.

Por su parte, la Guardia Civil aconseja aparcar en lugares visibles en el momento de hacer descansos, cerrar el coche con las ventanillas cerradas, activar la alarma y no dejar objetos o prendas a la vista. Asimismo, en las ciudades y cuando la circulación sea lenta, activar el bloqueo de las puertas.

Otro consejo importante a tener en cuante es cómo se debe circular si hay atasco y las autoridades abren un carril adicional. En este vídeo de la DGT dan las claves básicas:

Conoce cómo se forman los carriles adicionales, qué vehículos pueden usarlos y las normas para circular por ellos. Te será muy útil si tuvieras que utilizarlos durante la [#OperaciónSalidaDGT](https://twitter.com/OperaciónSalidaDGT) [#QueremosQueVuelvas](https://twitter.com/QueremosQueVuelvas) <https://t.co/fcAE37bS6E> [pic.twitter.com/lyVPHEUCG6](https://t.co/fcAE37bS6E)

— Dir. Gral. Tráfico (@DGTes) 30 de julio de 2019



Los menores aprenden de quien va al volante

Mario Garcés • original

Que los niños son como esponjas es bien sabido y, por ello precisamente, **aprovechar los trayectos en coche para fomentar el aprendizaje de buenas prácticas es una excelente oportunidad**. Por el contrario, con frecuencia los adultos tienden a olvidar que viajan acompañados de menores. Niños y adolescentes que, desde los asientos traseros, asisten como espectadores a las discusiones entre padres, o a las riñas e insultos que surgen al enfrentarse con otros conductores. Conducir es una de las actividades que saca más a relucir la agresividad de quien va al volante. Por ello es importante el autocontrol cuando se va acompañado de menores, porque cada uno de nuestros actos es un ejemplo en directo que el niño observará desde su butaca. Como si de una película de cine se tratase.

Los menores de hasta 1,35 metros de estatura deben viajar en las plazas traseras, con su correspondiente **sistema de retención infantil** bien instalado y abrochado al cuerpo. A esta norma existen las excepciones siguientes: que el coche no disponga de asientos posteriores, que estos ya estén ocupados por otros menores o que sea imposible montar adecuadamente una sillita o capazo. En estos casos, un niño puede viajar de acompañante al conductor, con el sistema que le corresponda y con el airbag frontal desactivado si viaja sentado en contra del sentido de la marcha (es decir, mirando hacia atrás). En el siguiente vídeo están explicados estos y otros detalles al respecto.

Al hilo de lo mencionado en el primer párrafo sobre la didáctica al circular, viajar en coche o en moto supone para los padres o familiares la oportunidad de ejemplificar conductas cívicas que los niños de hoy (los adultos de mañana) pueden y *deben* aprender. Enseñarles normas de respeto a lo ajeno, como que sean cuidadosos al abrir las puertas del coche para no dañar otros vehículos, que tengan consideración al usar las infraestructuras públicas **o que hay que vestir la indumentaria adecuada al subirse a una moto para que no se agraven las lesiones en caso de sufrir una caída**.

Un padre o una madre que aparquen su coche ocupando varias plazas, o en una plaza reservada para personas con discapacidad, **estarán dando el ejemplo a sus hijos de que pueden campar a sus anchas** sin mayor preocupación. Si los progenitores no muestran educación, difícilmente se podrá esperar de sus vástagos. Tampoco se podrá esperar que un menor sienta la necesidad de proteger su integridad física si se les enseña a subir en moto vistiendo calzado y ropa inadecuada, con la excusa de que el viaje es corto y *no pasa nada*. **Si queremos que el día de mañana sean prudentes, hay que ser un ejemplo de prudencia**.

En pocos lugares como en el coche los menores pueden prestar atención a cada acto que los adultos hacen, a veces pensando que estos actos pasan desapercibidos porque los niños viajan con distracciones como juguetes o pantallas. **Hay matrimonios que se llevan las discusiones de pareja al coche** y que, dejándose llevar por el momento, se enzarzan en disputas, dimes y diretes, desaprobaciones y palabras gruesas, sin percatarse de que sus hijos asisten al *espectáculo* en directo. Probablemente estas situaciones a veces son inevitables, pero conviene hacer el esfuerzo de recordar que los niños están aprendiendo de nuestra conducta sin poder moverse de su asiento.

Por último, y no menos importante, es conveniente ser también un ejemplo en los actos de responsabilidad al volante y no solo en las palabras. Aunque en esto muchas veces los niños son excelentes censores para sus padres, y no dudan en llamarles la atención cuando cometen una infracción o son irresponsables. No solo hay que enseñarles a abrocharse bien el cinturón tan pronto como tengan capacidad de hacerlo, y a no quitarse la parte superior, la que cubre el torso, porque les incomoda. También como adultos hay que mostrar responsabilidad abrochándose el cinturón y ajustándolo bien al cuerpo, y **no viajar consumiendo cerveza, hablando por el móvil o colocando los pies sobre el salpicadero para dormir en los trayectos largos** (una práctica que no solo es peligrosa sino que, además, está prohibida).

Viajar es un antídoto excelente contra la ignorancia. Los niños pueden aprender desde pequeños el valor de conocer y enriquecerse de otras culturas, despertar el espíritu crítico y sentirse motivados por descubrir el mundo que les rodea. Pero el viaje y el aprendizaje comienza cuando se suben al coche, no solo cuando llegan al destino. La responsabilidad de los mayores es hacer que ese trayecto les surta un efecto beneficioso.



¿Qué significa esta señal?

original



Pictograma que avisa de posibles efectos adversos del medicamento sobre la conducción.

dgt

En España los medicamentos incluyen en sus envases señales que avisan de **posibles efectos adversos sobre la conducción segura**. Se trata del dibujo de un triángulo rojo con un coche negro dentro que advierte del peligro que supone ingerir el medicamento para los conductores.

Este pictograma viene acompañado en los prospectos de una **advertencia escrita** de los posibles **efectos que varían en función del tipo de medicamento**: reducción de los reflejos al volante o aumento del tiempo de reacción, hiperactividad, alteraciones auditivas, confusión, somnolencia...

Según la **DGT**, en España se expiden anualmente alrededor de **870 millones de recetas**. Entre los 15 primeros medicamentos más vendidos, **seis tienen efectos sobre la capacidad de conducir**. El peligro de conducir cuando se está tomando determinados fármacos aumenta aún más porque la mayoría de los conductores no es consciente de los efectos que tienen sobre la conducción.

El 5% de los accidentes de tráfico está generado por el consumo de medicamentos. La información que pueda dar al paciente el médico o farmacéutico es de gran importancia, ya que tener conocimiento de los posibles efectos adversos reduce un 45% la tasa anual de accidentes por cada 1.000 pacientes.

Por otro lado, **el 20% de los accidentes de tráfico se produce porque las personas se duermen al volante**. **Conducir con somnolencia puede llegar a multiplicar por siete la probabilidad de sufrir un siniestro en la carretera**.

Si aparece la señal en el envase de cualquier medicamento, en la revista **'Tráfico y Seguridad Vial'** de la **DGT** recomiendan:

- Consultar al médico si el medicamento puede influir en la capacidad de conducción.
- Leer en el prospecto el apartado destinado a la conducción y manejo de máquinas.
- Evitar conducir los primeros días de la nueva medicación o si te modifican la dosis.
- Tomar la medicación en la dosis y horario indicado.
- Observar si produce somnolencia, debilidad...
- Si afecta a la capacidad para conducir, dejar de conducir y consultar con el médico.
- No ingerir alcohol mientras estés tomando el medicamento.



De 27 a 50 grados en media hora: así de peligroso es dejar a un niño solo en el coche, aun con las ventanillas bajadas

Victoria Fuentes • [original](#)



Más allá del denominado [Síndrome del Bebé Olvidado](#), al que la industria automotriz busca [poner remedio](#) a través de la tecnología, [las altas temperaturas en el habitáculo](#) de un coche y el sol pueden ser un cóctel mortal.

Un reciente estudio publicado por el Real Automóvil Club de España (RACE) alerta del **peligro de dejar a los niños solos en el interior del coche**, aunque no haga calor. Algo que lejos de ser puntual, ha provocado la muerte de más de 96 niños desde 2006 en Europa.

Un auténtico horno incluso con las ventanillas levemente bajadas

En solo 30 minutos, el interior de un coche alcanza el doble de la temperatura que hay en el exterior, pasando de 27º a 50º. Es una de las conclusiones que ha llevado a cabo el **RACE** en su estudio, en el que se ha calculado la temperatura interior de un vehículo en tres situaciones distintas:

- Totalmente cerrado.
- Con una ventanilla abierta 5 cm.
- Con dos ventanillas abiertas 5 cm.

En el peor caso, dentro de un vehículo cerrado, a los 30 minutos el mercurio marca el doble que en el exterior. Al cabo de casi dos horas la temperatura en el interior del vehículo es por encima de los 60º.

Incluso con dos ventanillas abiertas se siguen manteniendo altas temperaturas que superan los 50º dentro del vehículo (53º a los 60 minutos).

Por ello no se debe menospreciar el efecto 'horno' que se produce en este pequeño espacio; ya sea verano o invierno el sol se convierte en un peligro para los grupos más vulnerables, como los niños y las personas mayores (sobra decir que también para las mascotas).

El estudio del RACE apunta a que se debe tener especial atención a los niños lactantes así

como a los pacientes crónicos de enfermedades cardiovasculares, respiratorias o neurológicas, pues sus sistemas termorreguladores están más afectados y presentan además una falta de autonomía que les impide escapar de la situación.



A REVISIÓN

Viajar con niños en el coche: cómo colocar los sistemas de retención infantil

Desde el punto de vista médico, **cuando el cuerpo humano supera los 42 grados** existe un alto riesgo de sufrir un golpe de calor, que puede resultar especialmente peligroso en el interior de un vehículo ya que los tiempos en el incremento de la temperatura son muy cortos.

La hipertermia resultante, junto con deshidratación, puede producir la muerte. **¿Cómo actuar ante un golpe de calor?** Primero, hay que avisar al servicio de emergencias, llevar al niño a un lugar fresco, quitarle la ropa y aplicarle compresas frescas y mojadas. Si está consciente, se le debe dar agua y acudir a un centro de salud.

Según datos expuestos por el RACE, solo en Estados Unidos mueren por este motivo un promedio de 38 niños al año, contabilizando más de 800 niños fallecidos desde 1998 por esta causa. "En el 81 % de los 93 casos analizados, los padres alegaron que no se percataron, mientras que el 11 % afirmaron que lo hicieron conscientemente".



En Bebés y más

En Europa, Francia es el país que más muertes contabiliza por esta causa desde 2006, con 22, seguido de Alemania con 20 y de Italia con 17.

Y son **los menores de dos años** los que ocupan el 65 % del total de niños fallecidos. En Italia, los sistemas de alerta de niños en el coche ya son obligatorios: desde el 1 de julio todos los vehículos, o todos los [sistemas de retención infantil](#) deben estar equipados con un sistema de alarma que se active si el conductor se aleja del vehículo y deja al niño (de menos de 4 años) dentro del coche.

Consejos para llegar al cole sanos y salvos

original



Nuestros niños y niñas llevan ya un par de semanas en el cole. Todas las mañanas las carreteras y las aceras se llenan de papás y mamás que llevan a sus pequeños al cole. Son como pequeñas "romerías", todos a la vez y todos con prisa. En la redacción de **TUMINIYO** hemos hablado precisamente estos días de [seguridad vial](#). De los atascos que se forman, de las imprudencias de las que somos testigos, de cómo no respetamos los carriles bicis... Tenemos claro que **la seguridad de nuestros hijos es lo primero** pero... ¿hacemos las cosas bien?

Ya en algún momento hablamos de [AESVI](#), la [Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil](#). Ahora, esta entidad, en colaboración con la [Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial \(FETEV\)](#), nos ofrecen algunas recomendaciones para la seguridad vial de los escolares.

Transporte escolar

- Los niños **nunca deben pasar por delante o por detrás del vehículo** a la hora de subir o bajar.
- Hay que **respetar las zonas de parada**, subir y bajar de forma ordenada y guardar sus efectos personales en los lugares habilitados para ello, para evitar que salgan despedidos durante el viaje.
- Debemos enseñarles que **deben permanecer sentados**, con el **cinturón puesto** y manteniendo libre el pasillo.
- En cuanto a los conductores de otros vehículos, **nunca se debe adelantar al autobús escolar cuando éste recoge o deja a los niños**.

Coche

- Los niños y niñas deben llevar el **cinturón o cualquier otro sistema de retención infantil**.
- Siempre hay que comprobar que los niños vayan **bien sujetos**. Evitemos dejarles puestas prendas o mochilas que puedan ser un obstáculo para la sujeción.
- Es importante **salir con tiempo de casa**. Así evitaremos las dobles filas, tan peligrosas para los niños cuando bajan del vehículo.

Bicicleta

- Nunca deben viajar sin casco y siempre deben hacerlo con **elementos de iluminación correctos** y prendas reflectantes.
- Deben siempre acordarse de **señalizar las maniobras** que vayan a realizar con la bici.
- La mochila no debe ir sobrecargada, para evitar que el niño se desestabilice.
- Las primeras veces que acudan al colegio en bici deberían ir acompañados para hacer un primer reconocimiento del recorrido y proporcionarle seguridad.

Peatones

- Los niños deben **conocer la ruta** de antemano. Recuerda que no llevan instalado un gps.
- Es importante **salir con tiempo** de casa o del colegio. Evitaremos carreras innecesarias.
- Igualmente enseñarles a **cruzar de acera de forma adecuada**. Aquello de mirar a un lado y a otro...
- Deberán **caminar siempre por la acera** y utilizar elementos que les hagan visibles en el caso de que deban caminar por el borde de la carretera

Todas estas recomendaciones no son difíciles de cumplir. Sobre todo, si hablamos de la seguridad y la vida de nuestros hijos. Para nosotros, padres y madres, debe ser una **prioridad**.

¿Vulnera este post tus derechos? [Pincha aquí](#).

Esta idea proviene de:

Y estas son sus últimas ideas publicadas:



Horas extra y un examinador más para aligerar el carnet de conducir

original

La jefatura provincial de Tráfico tendrá refuerzos a partir del lunes para aliviar la lista de espera en el carnet de conducir. Así lo explicó el presidente de la asociación provincial de autoescuelas, Antonio Pertegaz, que añadió que los examinadores van a hacer horas extra y, además, va a venir un profesor itinerante más.

El objetivo es aligerar el plazo de tiempo que transcurre para poder obtener el permiso desde que el alumno se decide a hacer el práctico hasta que puede presentarse, que ha llegado a ser de dos meses. Y es que, como explica Pertegaz, los que se presentarán el próximo lunes 2 a la prueba son los que aprobaron la teórica en junio, teniendo en cuenta que el mes de agosto es inhábil.

Pertegaz confía en que, con esta medida, en un plazo corto de tiempo, alrededor de un mes o mes y medio, se pueda estar en tiempos de espera normales.

De esta forma, la plantilla contará ya con ocho examinadores, uno más que hasta ahora.

Como publicó Mediterráneo en julio, la asociación calificaba de insuficiente la plantilla y fijaba en seis semanas la lista de espera, agregando que esto estaba afectando a los aspirantes tanto a nivel personal como económico y no descartaba salir a la calle.

Hace justo un año, las autoescuelas de la provincia de Castellón se manifestaron para denunciar la situación de colapso. En aquel entonces solo había cinco examinadores en plantilla.

El 70% de los conductores no revisa su coche antes de la 'Operación Retorno', según Acierto.com

original

MADRID, 30 Ago. (EUROPA PRESS) -

El número de viajes se multiplica exponencialmente en verano debido al periodo de vacaciones, como también aumenta el número de incidencias, pues según Acierto.com solo el 30% de los conductores españoles realiza una puesta a punto de su vehículo antes de realizar un viaje, destacando que este fin de semana se dará la 'Operación Retorno' con motivo del fin de vacaciones.

Los datos apuntan que, además, más de la mitad de los conductores no cambia las ruedas a tiempo, lo que provoca reventones y pinchazos durante la marcha. Establecen al respecto que 40.000 son los kilómetros máximos recorridos para cambiar las ruedas, pero el 46,2% de los conductores españoles lo hace tras superar los 50.000 y el 11,7% los 65.000.

Desde Acierto afirman también que culturalmente pasamos por el taller solo en caso de avería mecánica, pues hasta dos de cada cinco españoles admiten no realizar siquiera las revisiones estipuladas por el fabricante. La mitad afirma que solo iría al taller en caso de detectar un problema e incluso un 18% asegura no saber cuándo realizar esas revisiones.

Por ello, el comparador de seguros Acierto.com comparte algunas recomendaciones para tener el coche puesto a punto de cara a un viaje largo, incidiendo en la importancia de revisar el sistema de frenado (pastillas y líquido), la presión de los neumáticos, la batería, el anticongelante, las lunas, los limpiaparabrisas y el sistema de seguridad.

Otro aspecto importante es la asistencia en viaje, de la que insisten como la herramienta idónea para buscar remedios una vez haya complicaciones durante la marcha, y es que, según datos de la DGT, 672 personas han fallecido en carretera en lo que va de año, 120 de las cuales perdieron la vida en julio y 19 lo hicieron durante el pasado puente de agosto.



La DGT alerta del efecto submarino en el coche: ¿qué es y cómo evitarlo?

original



La **Dirección General de Tráfico** vuelve a poner en alerta a los conductores. Esta vez, su aviso tiene que ver sobre un uso inadecuado del cinturón de seguridad y las fatales consecuencias que puede generar, lo que da lugar al llamado '**efecto submarino**'. Este efecto se puede producir cuando los ocupantes del vehículo no ajustan de forma correcta el cinturón de seguridad porque queda holgado o ha sido mal ajustado.

Si el conductor o uno de los pasajeros no **lleva de forma apropiada el cinturón de seguridad**, su cuerpo puede deslizarse por debajo de la banda abdominal en caso de sufrir una colisión, impactando de esta forma contra el volante, salpicadero o la parte baja del habitáculo. La DGT advierte que el efecto submarino puede **generar lesiones de espalda y pelvis**, rotura de fémur o hemorragias internas graves.

Disminuir el riesgo de este desconocido efecto es muy fácil. Tan solo debemos ajustar correctamente el cinturón de seguridad para que no quede holgado e intentar evitar complementos en el asiento como almohadas, aislantes de bolas o riñoneras.

ACEM pide a fabricantes de coches adaptar la conducción autónoma a los movimientos de las motos

original



Vehículos en un atasco (automóviles y motocicletas)

Aboga por el diálogo entre automóvil y motocicleta para mejorar la seguridad vial

MADRID, 30 (EUROPA PRESS)

La Asociación de Fabricantes Europeos de Motocicletas (ACEM) ha solicitado colaboración a los fabricantes de automóviles para que el desarrollo de la nueva conducción autónoma permita en los vehículos reconocer a las motocicletas y sus maniobras.

Según la organización, la automatización del tráfico no es un elemento que atañe solo a los conductores, sino que también supone una mejora de la seguridad para todos los usuarios de la carretera, por lo que demanda que esta tecnología reaccione de forma adecuada ante los movimientos de las motocicletas.

"Los vehículos automatizados tienen que ser capaces de reconocer los potenciales peligros y reaccionar de manera apropiada", explica ACEM en un documento recogido por Europa Press, en el que destaca que los sensores de los coches tienen que ser diseñados para detectar a las motocicletas.

En este sentido, asegura que los fabricantes de motocicletas están listos para colaborar con los de automóviles en el campo de los sensores, con el objetivo de avanzar en la mejora del grado de reconocimiento de estos elementos.

Desde la organización destacan, a su vez, que el desarrollo y la validación de la capacidad de reconocimiento de los sensores deberá tener en cuenta "las diferentes dinámicas de conducción de las motocicletas".

FUTURO

De cara al futuro, ACEM prevé que de forma progresiva la responsabilidad de la conducción irá pasando de las personas al vehículo, por lo que defiende que el desarrollo de los sistemas de asistencia automatizados tendrán que ser compatibles con las motocicletas, tanto en el reconocimiento de las mismas como en la actuación en función de sus maniobras.

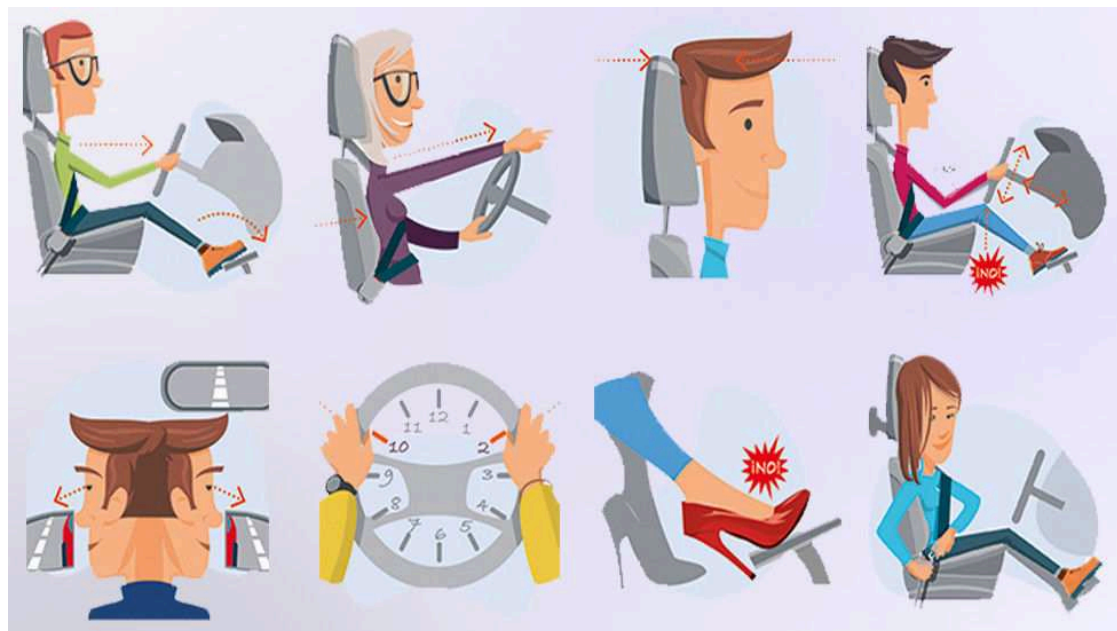
"La industria de la motocicleta está abierta a la discusión, reconocimiento y al llamamiento a la industria del automóvil y a los reguladores para que tomen este tema en serio y comiencen a dialogar con el sector de la moto sobre cómo garantizar que los coches del futuro reaccionarán

a las motocicletas de una forma segura", apunta ACEM.

Así, resalta que, a través del diálogo, los sectores del automóvil y de la motocicleta pueden aprender unos de otros y tomar las medidas necesarias para aumentar la seguridad de todos los usuarios de la carretera.

La DGT explica cómo se ha de sentar correctamente el conductor en el coche

Adrián Lois • original



La DGT explica cómo se ha de sentar correctamente el conductor en el coche. | Apertura: DGT | Apoyo: iStock

No es solo una cuestión de **comodidad**, también de **seguridad**. Conducir en una mala postura puede producirte un mayor cansancio al volante, un mayor estrés y reducir la visibilidad en torno a lo que rodea al coche. **Antes de emprender la marcha, gasta unos segundos en encontrar tu postura**, ponte el cinturón y adelante.

Ten en mente siempre estos **10 puntos** y sigue esta **rutina** siempre que te subas al coche, en el mismo orden y sin modificar lo que hayas hecho previamente:

- 1. Distancia respecto al volante y los pedales:** pisa el embrague a fondo, la pierna izquierda debe quedar ligeramente flexionada y no estirada; la banqueta debe estar situada a una distancia adecuada para maniobrar con comodidad.
- 2. Altura de la banqueta:** regúlala para tener una visibilidad frontal completa; los ojos deben quedar a media altura del parabrisas y poder ver el final del capó.
- 3. Inclinación del respaldo:** la inclinación idónea es de un poco más de 90 grados, de forma que puedas tocar la parte superior del volante con las muñecas mientras tienes la espalda apoyada en el respaldo; sino, la movilidad de los brazos se puede ver condicionada.
- 4. Reposacabezas:** el centro debe coincidir con la parte de atrás de la cabeza, quedando ambos alineados por arriba; la DGT nos recuerda también que el reposacabezas no sirve para aportar comodidad, sino para amortiguar el movimiento de la cabeza en caso de impacto.
- 5. Altura y profundidad del volante:** deberías sujetarlo de forma cómoda, con los codos un poco flexionados y formando un ángulo de más de 90 grados; el volante correctamente colocado no debería chocar con nuestras rodillas cuando lo giramos ni taparnos el cuadro de instrumentos (ni tampoco, obviamente, la carretera).



6. Retrovisores: tras asiento y volante, toca colocar los retrovisores exteriores y el interior; mientras que este último debe estar centrado en la luneta trasera, los exteriores deben ir abiertos para cubrir un mayor ángulo, hasta que veas ligeramente el final de la carrocería.

7. Las manos en el volante: si el volante representase la espera de un reloj, lo ideal sería colocar ambas manos en la posición de las "10:10"; los brazos deben ir ligeramente flexionados mientras conducimos, nunca tensos y nunca cruzándose cuando giramos el volante.

8. Calzado: algo que deberías haberte preocupado antes de subirte al coche, y es el tener un calzado cómodo y flexible, que sujete bien el pie, con la suela siempre seca y limpia, y que te permita palpar correctamente los pedales para apretarlos con fuerza y precisión; evita las chanclas (te pueden multar por ello), los zapatos de tacón o los rígidos.

9. Ropa: evita conducir con ropa de abrigo abultada, ya que impide el correcto ajuste del cinturón y le resta eficacia; en verano, no conduzcas sin camiseta, ya que te pueden multar por ello y el cinturón te puede dejar heridas en el cuerpo en caso de accidente.

10. Ponte el cinturón SIEMPRE: hazlo siempre antes de ponerse en movimiento, y que el resto de ocupantes del coche lo hagan también; ponte el cinturón, protege tu vida, tu seguridad es muy importante.