

• Revista de Prensa •
Del 03/09/2019 al 04/09/2019



ÍNDICE

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

NOTICIAS DE CNAE

1	04/09/2019	Diario de Salamanca	Los sistemas de asistencia a la conducción llegan al examen práctico del carné de conducir	Digital
2	03/09/2019	La Verdad	Noveles en curso	Digital
3	03/09/2019	La Verdad	DGT El importante cambio en el examen de conducir que entra en vigor este mes en España	Digital

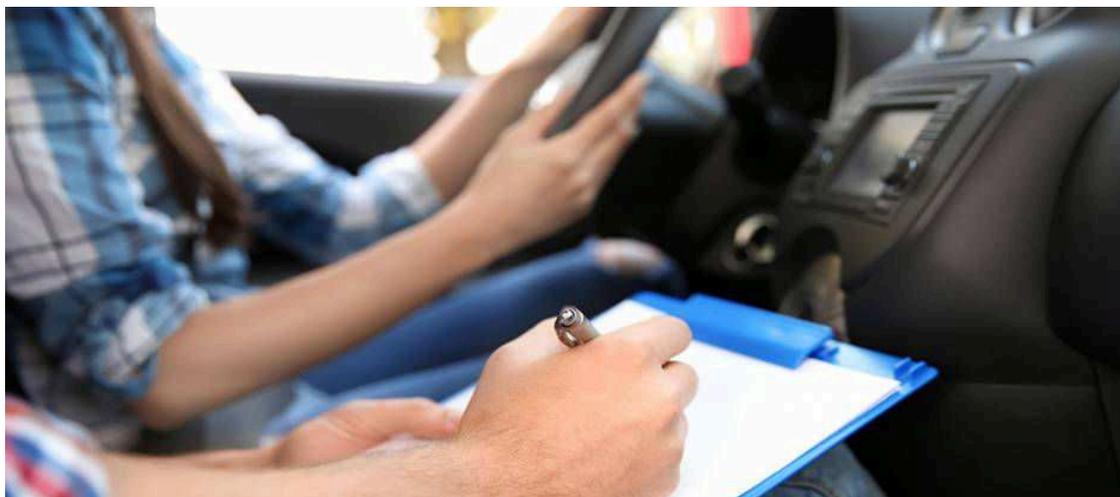
SECTOR

4	04/09/2019	La Voz de Galicia Vigo, 2	Los patinetes eléctricos podrán circular por el carril bici desde Teis a Samil	Escrita
5	04/09/2019	Revista Autorenting, 26-31	El M Ó V I L y l a C O N D U C C I Ó N son I N C O M P A T I B L E S	Escrita
6	03/09/2019	ABC Sevilla	Las reglas de oro para llevar a los niños en coche al cole	Digital
7	03/09/2019	AUTOCASION.com	El 75% de los conductores está en contra del peaje en las autovías	Digital
8	03/09/2019	Autopos.es	El parque ha crecido un 8% en el último lustro	Digital
9	03/09/2019	Cadena Ser	La DGT desmonta los siete trucos para engañar al alcoholímetro: "No funcionan"	Digital
10	03/09/2019	mryt.es	El avisador acústico será obligatorio en 2021	Digital

Los sistemas de asistencia a la conducción llegan al examen práctico del carné de conducir

Redacción • original

Start-Stop, sistema de ayuda de salida en pendiente, frenado de emergencia o la alerta de tráfico cruzado, entre los denominados ADAS, por sus siglas en inglés



Examen práctico del carné de conducir. Foto: Race

Los **sistemas avanzados de asistencia a la conducción**, los denominados **ADAS**, por sus siglas en inglés, se incorporan al **examen práctico del carné de conducir**. El Start-Stop, el sistema de ayuda de salida en pendiente, el frenado de emergencia y la alerta de tráfico cruzado son algunos de los ADAS que la **Dirección General de Tráfico (DGT)** permitirá a partir del 15 de septiembre en el examen práctico. La DGT atiende así una demanda de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), y teniendo en cuenta además que la gran mayoría de coches que salen de fábrica ya disponen de ellos. Eso sí, en el caso de que estas ayudas se puedan desconectar, el examinador podrá pedir al alumno de la prueba práctica que realice la maniobra sin asistencia automática.

La DGT ha enviado a las jefaturas una nota informativa con los ADAS que podrán utilizar los vehículos de examen:

- **Start-Stop.** Sistema de arranque del automóvil que apaga el motor cuando está al ralentí y lo vuelve a encender cuando se pisa el embrague.
- **Sistema de ayuda de salida en pendiente.** Impide que el automóvil se vaya hacia atrás al levantar el pie del freno.
- **Activación automática del alumbrado y del limpiaparabrisas.**
- **Frenado de emergencia (AEB).** En caso de despiste del conductor y si hay riesgo de colisión por alcance, el sistema avisa y, en caso de que el conductor haga caso omiso, el AEB toma el control del vehículo y hace una frenada de emergencia.
- **Alerta de tráfico cruzado al salir marcha atrás (RCTA).** El sistema supervisa el tráfico trasero en sentido transversal. Calcula automáticamente si existe un riesgo de colisión y emite un pitido. En algunos vehículos, si el conductor no reacciona, acciona el freno fuertemente, siempre que se circule a una velocidad inferior a 15 km/h.
- **Cámara de marcha atrás y 3600 y/o sensores de aparcamiento.** No confundir con los sistemas de estacionamiento automático.
- **Sistema de detección de fatiga.**
- **Aviso de frenada de emergencia (EDB).**

El importante cambio en el examen de conducir que entra en vigor este mes en España

original



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

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 freno. 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 autorizado 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

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.

El importante cambio en el examen de conducir que entra en vigor este mes en España

original



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

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 freno. 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 autorizado 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

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.

Los patinetes eléctricos podrán circular por el carril bici desde Teis a Samil

A Golpe de Pedal aplaude la solución a la espera de que la DGT regule a estos vehículos de transporte personal

E. V. PITA
VIGO / LA VOZ

El alcalde de Vigo, Abel Caballero, indicó ayer que el carril bici de 10 kilómetros que unirá Teis con Samil también servirá para que circulen los usuarios del patinete eléctrico. Dicho paso especial lo compartirán estos vehículos de movilidad personal (VMP) y las bicicletas, una fórmula que ya funciona de modo informal en otras ciudades gallegas porque los pilotos de patinete han descubierto sus ventajas del pavimento que les da mayor comodidad y rapidez. En el caso de Vigo, algunos usuarios lo utilizan habitualmente en los tramos cortos de la ciudad donde ya hay sendas para cicloturistas, como en Coia o en Areal.

Algunos tramos del carril bici están muy avanzados en las calles

Venezuela, Camelias o Castelao, que están a punto de abrirse al público. No solo será de uso exclusivo para los ciclistas. El objetivo es sacar a los VMP de las aceras para prevenir accidentes con peatones. Para ello, el gobierno municipal está pendiente de la constitución del ejecutivo central, que es la que debe aprobar la normativa básica que regule el uso de los patinetes, ha dicho esta mañana Abel Caballero.

El portavoz de A Golpe de Pedal, José Manuel Suárez, se mostró a favor de que el carril bici sea compartido con los patinetes eléctricos siempre que sean modelos con una baja potencia. «Esperamos a que la DGT saque una normativa al respecto. Lo cierto es que los patinetes eléctricos no deben ir por la acera porque son un peligro para el peatón. Para ellos sí puede ser el carril-bici. No nos parece mal que vaya por ahí porque la carretera está fuera de su medio y sería un peligro para ellos», indica.

En esta asociación ciclista hacen una excepción para que los dispositivos eléctricos circulen por la senda para los cicloturistas. Debería limitarse su potencia, por ejemplo entre 150 y mil



Un usuario de patinete eléctrico circulaba ayer por la tarde por un carril bici en Vigo. ÓSCAR VÁZQUEZ

«No nos parece mal que vayan por el carril-bici porque ir por la carretera o la acera genera riesgos»

José Manuel Suárez
Portavoz de A Golpe de Pedal

váticos, y prohibir aquellos VMP en los que el usuario vaya sentado «porque llevan una potencia tremenda».

Otra idea de A Golpe de Pedal es que se habiliten más carriles bici en Vigo para que sea más factible su uso por los pilotos de VMP. «Se trata de un principio de civismo, por la acera hay peato-

nes y hay que aplicar el sentido común. El carril bici puede ser la solución hasta que salga la norma de la DGT», dice.

El usuario de monociclo (rueda eléctrica) Axel Costas cuenta que recorre con su aparato un kilómetro hasta la parada de tren de Vilagarcía. Coloca cómodamente la rueda de 8 kilos de peso entre sus pies mientras viaja sentado y, al apearse en Vigo, sigue su ruta. Hace un mes participó en un congreso sobre el patinete eléctrico en el Círculo de Empresarios en Vigo y se quejó del mal estado de las aceras en las afueras de las grandes ciudades, problema de movilidad que ya padecían los usuarios de sillas de ruedas. «Necesítase que nos poñan

claro quenes somos e por onde circular. Se hai que ir polas beirarrúas terás que ir moi amodo porque hai perigos como rapaces que corren ou as saídas dos garaxes. Se nos mandar ir pola estrada, teríamos que usar casco e concienciar moito aos conductores de coches e motos», relataba.

Este piloto de monociclo también admite que las aceras no son el mejor sitio para circular. «Atopas xente distraída, vas en zig zag, facemos cada cousa en medio de xente camiñando e somos moi imprevisibles e é difícil convivir. Da rabia porque por culpa dalgúns poden buscar solucións drásticas», dijo. Una alternativa eran usar los carriles bici como el que hay de Vigo a Baiona.

ENTREVISTA

➔ **Pere Navarro, Director General de Tráfico**



“ El MÓVIL y la CONDUCCIÓN son INCOMPATIBLES ”



Nacido en Barcelona en 1952, es ingeniero Industrial por la Universidad Politécnica de Barcelona. Posteriormente, realizó un máster en Administración de Empresas en la Escuela de Administración de Empresas de Barcelona. En 1977 ingresó como funcionario en el Cuerpo Superior de Inspectores de Trabajo y de Seguridad Social. Entre 1999 y 2004, Navarro trabajó en el Ayuntamiento de Barcelona, como director de Transportes y Circulación y Comisionado de Movilidad. En 2004 es nombrado director General de Tráfico, función que desempeña durante ocho años hasta 2012. Entre 2012 y 2016 ejerció como consejero de Empleo y Seguridad Social en la Embajada de España en Marruecos. En julio de 2018 vuelve a ser nombrado director general de Tráfico.

ENTREVISTA

Sr. Navarro, para empezar y de modo general, ¿podría hacernos una panorámica del tráfico en España?

– Somos 46,9 millones de habitantes, de los cuales 26,6 tenemos permiso de conducir y contamos con un parque automovilístico de 34,4 millones de vehículos. Además, somos un país turístico, lo que supone que cada año recibimos a más de 80 millones de turistas y muchos de ellos vienen a nuestro país en coche o alquilan alguno para recorrer parte de los 660.000 kilómetros de red viaria pública que tenemos.

Con todos estos datos, en 2017 se registraron 1.830 fallecidos en accidentes de tráfico, lo que nos sitúa con una tasa de mortalidad de 39 fallecidos por millón de habitantes, solo por detrás de Reino Unido, Suecia, Holanda y Dinamarca, puesto que nos obliga a seguir trabajando para reducir esta lacra social.

Ciñéndonos a Madrid, ¿cómo está el tráfico en nuestra ciudad?

– Madrid, al igual que otras ciudades españolas, está en proceso de transformación y el futuro de ellas se juega en el terreno de la movilidad. Aquellas que sepan gestionarlo serán competitivas y atraerán inversiones y talento y las que no, quedarán atrapadas en la congestión, la contaminación, el ruido y los accidentes.

La movilidad está de moda, ¿cuál es su opinión?

– Con el tiempo se ha pasado del término de seguridad vial al término movilidad. Si la movilidad funciona, la seguridad vial funciona. Ahora en todas las instancias internacionales se habla de movilidad segura, eficiente y limpia y los planes y estrategias de seguridad vial ya son planes de movilidad.

Ha hablado usted de reducir la velocidad a 30 km/h en las ciudades, ¿para cuándo?

– Ya hay muchas ciudades en España que han implementado los 30 km/h en sus ámbitos competenciales, pero es cierto, que varios ayuntamientos nos habían pedido una norma estatal que diera amparo de forma generalizada a esta medida. Por tanto, estudiamos la propuesta, hablamos con los principales ayuntamientos y la incluimos en el borrador de modificación del Reglamento de Circulación. Es un cambio de mentalidad, antes eran de 50 km/h y ahora serán de 30 km/h. Por tanto, en el momento que se conforme Gobierno lo impulsaremos para su aprobación, ya que supone un guiño al calmado del

tráfico y una mejor convivencia entre todos los usuarios.

También parece que ha recibido muchas críticas por bajar de 100 a 90 km/h la velocidad máxima en las carreteras de doble sentido interurbanas, ¿es cierto?

– Es curioso, pero una medida que afecta a la velocidad, apenas ha sido criticada. Esto, hace años, hubiese sido impensable. Tenga en cuenta que somos una sociedad madura y si a los ciudadanos se les explican los motivos que llevan a adoptar dicha medida y se le informa, la comprende. El 76% de los fallecidos se producen en vías secundarias. La salida de la vía sigue siendo el accidente más común, por tanto, hay que tomar medidas para evitar tal catástrofe. Además, esta bajada nos sitúa entre los países más avanzados en seguridad vial y en la velocidad predominante en estas vías en Europa.

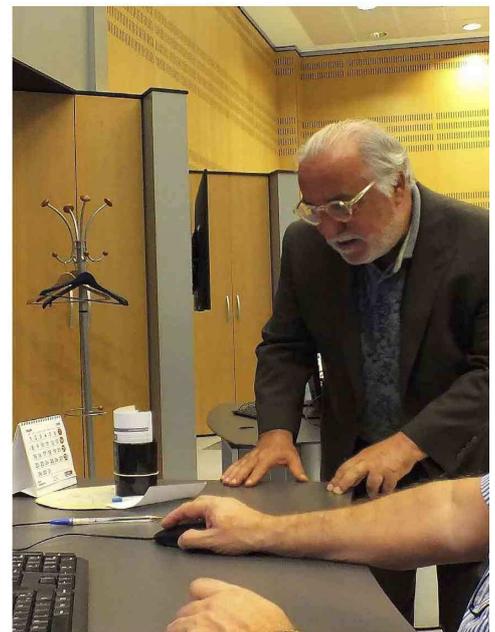
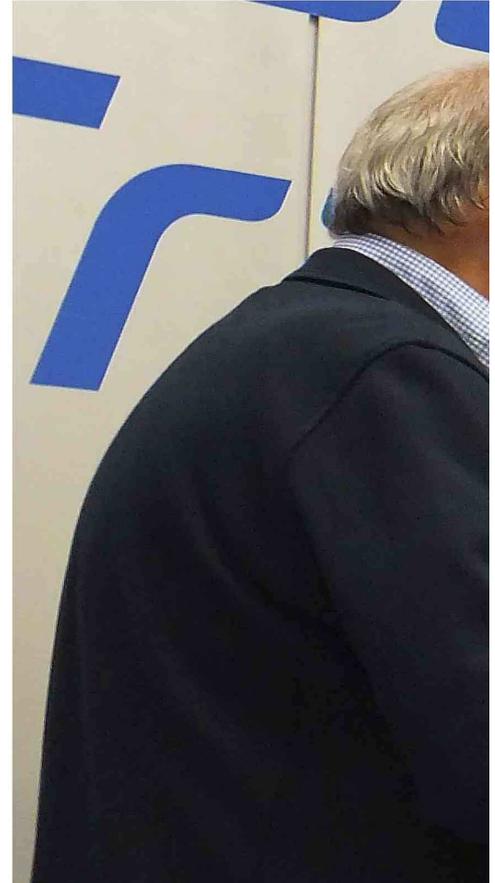
“Las distracciones son la primera causa de accidentes de tráfico”

¿Cree que bajarán este año los accidentes y la mortalidad?

– El primer semestre del año ha sido menos malo que el anterior. Hemos finalizado los primeros seis meses con 53 fallecidos menos, pero eso no nos puede consolar. Tenemos que seguir trabajando cada día para conseguir que en caso de accidente, éste no cause fallecidos ni heridos graves, y en esto estamos. Somos también conscientes que no podemos ir solos, sino que la seguridad vial es una responsabilidad compartida y eso lo sabe muy bien la sociedad civil, que en numerosas ocasiones va por delante de la Administración. Somos un ejemplo en Europa de como sector público, privado, víctimas y medios de comunicación remamos juntos en la misma dirección.

¿Son las distracciones la causa más importante de los accidentes? ¿Qué forma hay de controlarlas?

– Desde 2016, las distracciones son la primera causa de accidente de tráfico con ▶▶





“ El 76% de los fallecidos se producen en vías secundarias”



“ Si la movilidad funciona, la seguridad vial funciona”

ENTREVISTA

un 33%, seguido de la velocidad, con un 29%, y del alcohol con un 27%. Evidentemente los smartphones nos facilitan la vida, pero el móvil y la conducción son incompatibles.

Por tanto, si tenemos un problema, tenemos que adoptar medidas para que la gente no use el móvil conduciendo. Lo primero que hemos realizado ha sido habilitar las 216 cámaras automatizadas de vigilancia del cinturón para vigilar también el uso del móvil por parte de los conductores. Además, como le he comentado, tenemos pensado incrementar el número de puntos a detractor por el uso del mismo durante la conducción

Los anuncios de la campaña de la Dirección General de Tráfico este año son bastante duros, ¿a qué es debido?

– La realidad es mucho más dura que cualquier anuncio que podamos realizar. Después de varios años incrementándose el número de fallecidos, consideramos oportuno volver a despertar la conciencia, poniendo en una tesitura al ciudadano y preguntarle que en caso de accidentes quien prefiere ser, ¿quién vive o quién muere?

El instinto nos lleva a elegir quien vive, pero después de causar un accidente, nada

vuelve ser igual y ese es el mensaje que tratamos de trasladar. La segunda campaña es una continuación del Vivo o Muerto, es el Top vacacional, aquellos destinos donde nunca nadie piensa que puede acabar: el hospital, la cárcel o el cementerio.

¿Qué opina del vehículo autónomo, es una solución para el tráfico?

– Que el vehículo lo conduzca una persona o que su conducción se realice de forma autónoma no resuelve los problemas de congestión de las ciudades, porque las ciudades cuentan con un espacio limitado para la circulación de vehículos, sean autónomos o no.

¿Cómo está el tema del carnet por puntos, van a modificarlo?

– Después de más de diez años de la puesta en marcha del permiso por puntos, es necesario hacer una revisión para actualizarlo y en eso estamos. Hemos elaborado un borrador de reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad vial en la que penalizamos con mayor detracción de puntos determinadas infracciones peligrosas, como puede ser no llevar puesto el cinturón de seguridad o usar el móvil.

Hay habladurías que dicen que la DGT

podría multar por fumar en el coche, ¿qué hay de cierto en ello?

– No tenemos sobre la mesa ninguna medida relacionada con el tabaco al volante, aunque sí que es cierto que fumar es un acto peligroso que supone una distracción. Es un tema que lidera el Ministerio de Sanidad y, por tanto, de salud pública.

¿Se ha producido un aumento de la velocidad media en los conductores?

– No, lo que ha habido es una ligera bajada. Al bajar la velocidad en convencionales de 100 a 90km/h, ha bajado de forma muy ligera la velocidad media de la totalidad de las vías. Además, tenemos pensado poner, en lo que queda de año, 78 radares nuevos, que nos ayudarán a que se cumplan los límites de velocidad establecidos.

¿Van a proponer cambios en lo referente a la tabla de infracciones?

– La idea es no modificar la cuantía económica de las infracciones, solamente aumentaremos la detracción de puntos, en aquellas infracciones especialmente peligrosas para la seguridad vial.

Los patinetes están de moda y cada día que pasa van a más. ¿Cómo y cuándo van a regular este tema?

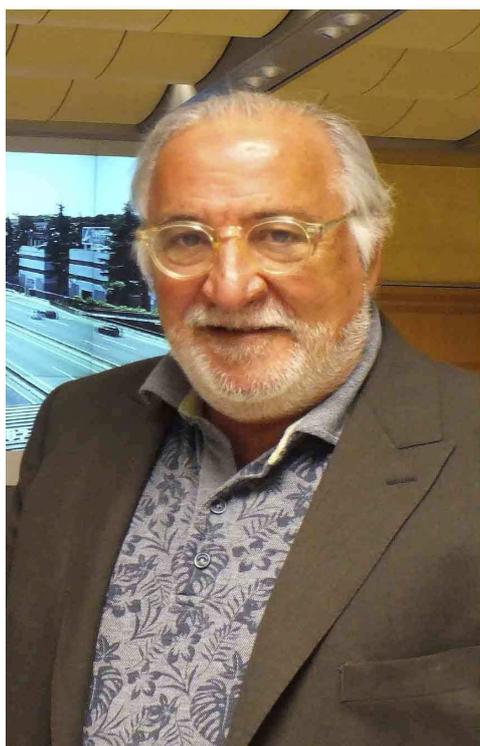


“Cada año recibimos a más de 80 millones de turistas”





“ La mortalidad por accidentes de tráfico es de 39 por cada millón”



Hasta ahora, los patinetes y otros artículos similares no estaban presentes en la movilidad. En los últimos años ha habido una proliferación importante de estos nuevos medios de desplazamiento; por tanto, lo primero es definir qué son y regularlos, y en eso estamos. El borrador de modificación del Reglamento de Circulación que hemos enviado al Ministerio

personas que no se lo ponen. Solamente en el verano pasado, 29 de los fallecidos que viajaban en turismo no hacía uso del mismo. Llevamos informando de las ventajas del uso de este dispositivo años, por tanto, las personas que no se lo ponen no es porque no lo sepan, es porque no quieren.

“El primer semestre del año ha sido menos malo que el anterior”

¿Cómo están funcionando los cursos de conducción segura?

– Estos cursos son beneficiosos y ayudan a mejorar nuestro modo de conducir. Es cierto que algunas empresas, asociaciones, clubes de conductores, entidades aseguradoras... los están ofertando a sus trabajadores y que el colectivo de motoristas es uno de los usuarios que más demandan y realizan este tipo de cursos.

incluye la prohibición de los vehículos de movilidad personal por vías interurbanas, les limita la velocidad a 25 km/h, exigen que sean vehículos certificados...

Debido a la aceptación que tienen, hemos creído conveniente incluir en la modificación de la Ley de Tráfico la posibilidad de que aquellos conductores que quieran puedan realizar estos cursos y les puedan servir para recuperar o bonificar con 2 puntos su saldo, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente.

¿Qué puede decirnos del uso del cinturón en el coche y del casco en las bicis y motos?

– Pese a ser el instrumento que más vidas ha salvado desde su creación, hay

Raúl del Hoyo
Fotos: Juan Gallego

Las reglas de oro para llevar a los niños en coche al cole

original

Tras el verano llega la vuelta al cole. Además de la compra de libros, uniformes, material escolar o la necesidad de adaptarse a los horarios, conviene no olvidarse de la seguridad a la hora de preparar **los desplazamientos en coche** hasta los centros escolares. Dos terceras partes de los pequeños no viajan de forma correcta y segura cuando van en coche, según la organización británica [Child Seat Safety](#). No se trata sólo de casos en los que no usan la silla obligatoria, sino de otros errores que también pueden tener graves consecuencias en caso de accidente.

Por ejemplo, este estudio asegura que la mayoría usa sistemas de retención inapropiados o asegurados de forma incorrecta. En juego, una reducción del 75% del riesgo de muerte y del 90% del de lesiones, según la [Dirección General de Tráfico](#) española.

Las normas sobre los sistemas de retención infantil (SRI) son bastante similares en toda Europa, pero con pequeñas variaciones según cada país.

Así, **en España los SRI o sistemas de retención infantiles (sillitas)** son obligatorios **para los menores de 135 cm. y recomendables hasta los 150**. Los menores viajarán siempre en los asientos posteriores, a menos que el vehículo no disponga de asientos traseros o estos estén ocupados por otros niños.

En **Francia** los SRI son obligatorios para los menores de 10 años, y al igual que en España viajarán siempre en los asientos posteriores, a menos que el vehículo no disponga de asientos traseros.

Las **normas italianas** recogen que el SRI es obligatorio para los menores de 12 años y de menos de 150 cm. de altura.

En **Reino Unido** estos sistemas son obligatorios para los menores de 12 años y de menos de 135 cm. de alto. Se recomienda además, hasta los 14 años, utilizar los asientos traseros.

Y en **Austria**, los SRI son obligatorios para menores de 14 años y con menos de 150 cm. de estatura.



En cualquiera de los casos, existen «diez reglas de oro» para llevar a los niños al cole en coche minimizando los riesgos.

1. La sillita, homologada y según altura y peso: No solo es la edad la que determina qué tipo se debe usar, sino su peso y medida. Según Javier Luzón, responsable del departamento de Desarrollo de la Seguridad en el Vehículo de [SEAT](#), “es sumamente importante que se use la

sillita del grupo adecuado, porque el diseño de cada uno responde a unas necesidades específicas de protección del cuerpo de los pequeños”.

Hay que tener cuidado, por otro lado, con las sillitas heredadas, de segunda mano, porque tras un largo periodo de tiempo los materiales tienden a deteriorarse y puede que no garanticen la protección original. Tras un accidente, también hay que sustituirlas.

2. En los asientos traseros siempre: “Son los más seguros con diferencia. Por eso es dónde siempre deben viajar los niños” insiste Javier Luzón. Aunque el asiento del copiloto está habilitado para colocar sistemas de retención infantil, sólo está recomendado usarlo en ocasiones muy excepcionales, por ejemplo, cuando los de atrás ya están ocupados por otras criaturas. En estos casos, hay que desconectar el airbag.

3. Asegurar el correcto anclaje: Es importante leer detenidamente las instrucciones de la silla para instalarla correctamente y, después comprobar en cada viaje que está bien fijada. El método más sencillo y cómodo es el Isofix. Si el modo de anclaje es con el cinturón de seguridad, “debemos cerciorarnos de que pasamos correctamente la cinta por los puntos que indica el fabricante” explica Javier Luzón.

4. El arnés bien tensado: A menudo los pequeños lo llevan demasiado holgado, con lo que hasta pueden sacar los brazos, algo que podría tener graves consecuencias en caso de colisión. Los arneses deben ir tensados y lo más ajustados posible a su cuerpo. Un truco es intentar pellizcar la cinta. Si se puede, se deben ajustar un poco más.

5. Sentido inverso a la marcha el máximo tiempo posible: “En caso de colisión frontal, el cuello de un bebé no está preparado para soportar el peso de su cabeza impulsada hacia delante” explica Luzón, por eso las sillas de los grupos 0 y 0+ están diseñadas para colocarse sólo a contramarcha. Es obligatorio alargar esta posición como mínimo hasta los 15 meses, y es posible hasta los 1'05 m de altura, según lo prescrito por la normativa ECE R129.

6. No descuidar los trayectos cortos: Los desplazamientos de casa al colegio acumulan el mayor número de conductas de riesgo. Según el [Real Automóvil Club de España](#), el 37% de los conductores reconoce haberlos llevado en alguna ocasión sin sillita. Otros dejan que los más mayores se abrochen solos, sin comprobar si lo han hecho correctamente.

7. Abrigos y mochilas fuera: En los viajes de pocos minutos, a menudo se deja a los pequeños con el abrigo puesto o incluso con la mochila escolar a la espalda. Son elementos que aumentan la holgura entre el cinturón y el cuerpo del niño, y pueden dificultar el buen funcionamiento del arnés. Y aunque sea para pocos kilómetros, “nunca se debe olvidar que la seguridad es clave desde el primer metro”, recuerda Luzón.

8. Todo al maletero: Equipaje y objetos en los asientos o en la bandeja trasera pueden convertirse en proyectiles en caso de un frenazo o colisión.

9. Predicar con el ejemplo: La coherencia entre lo que se dice y lo que se hace es un requisito indispensable para la educación, también en seguridad vial. El cinturón es obligatorio para todos y los niños imitarán la conducta de los padres, porque el ejemplo vale más que mil palabras.

10. En caso de accidente: Siempre que sea posible, hay que sacar a los pequeños de un coche siniestrado en su silla. Salvo riesgos inminentes, nunca hacerlo en brazos ya que se les podría provocar una lesión grave.

El 75% de los conductores está en contra del peaje en las autovías

Blanca Silvestre Pedraza • original



El RACE ha elaborado una encuesta con la opinión de los conductores españoles sobre un posible peaje en las autovías. Esto es lo que han respondido los encuestados ante la idea del "pago por uso" del Gobierno para el mantenimiento de las vías de alta velocidad.

Hace unas semanas, el Gobierno anunció que estaba valorando establecer un **"pago por uso" o peaje en las autovías**. En España circular por la red de carretas de alta capacidad, salvo en las autopistas de peaje, es gratuito. Sin embargo, el ministro en funciones de Fomento, José Luis Ábalos, ha resaltado la necesidad de debatir sobre el futuro modelo de financiación y sostenibilidad de la red viaria española.

Te puede interesar: [El Gobierno se plantea poner peaje en las autovías](#)

Ante esta posible medida, el RACE ha publicado una encuesta con la opinión de los conductores españoles sobre este asunto. Según el sondeo del Real Automóvil Club de España, tres de cada cuatro encuestados, un 75%, se muestran poco o nada de acuerdo con el posible **"pago por uso" de las autovías**.

"Los conductores aportamos mucho más a las arcas del Estado por tener un vehículo (coche, moto, furgoneta, camión...) de lo que recibimos en materia de conservación y mantenimiento de infraestructuras", indicó el director de Seguridad Vial del RACE, Antonio Lucas.

Un peaje en las autovías aumentaría el tráfico en las vías más peligrosas

Otro de los resultados muestra que nueve de cada diez de los encuestados buscarían **alternativas para evitar pagar en las autovías**. Por este motivo, uno de los principales problemas, según el RACE, es que el tráfico se podría derivar a carreteras convencionales.

Al igual que el RACE, ocho de cada diez de los encuestados piensan que aumentará la siniestralidad, debido a que **los conductores evitarán las vías más seguras**. Es decir, se usarán carreteras con déficit de mantenimiento y conservación, por lo que los conductores estarán más expuestos a sufrir un accidente.

“El ‘pago por uso’ podría generar que muchos conductores opten por **circular por las carreteras secundarias**, donde se produce el 78% de los accidentes mortales, de manera que se desincentivaría el uso de las vías de alta capacidad”, ha declarado Antonio Lucas.

El **informe EuroRAP**, en el que se evalúa la siniestralidad en la Red de Carreteras del Estado (RCE), se une a la preocupación por el **uso de carreteras secundarias para evitar el posible peaje en las autovías**. Y es que, según el Informe, cuanto más tráfico asume una carretera, más segura es, como es el caso de las autovías y autopistas. En cambio, cuanto menos transitada esté una carretera, los datos señalan que existe más riesgo de sufrir un accidente en ella.

[Normativa RDE: entra en vigor la medición de emisiones más exigente](#)

Según **el último informe EuroRAP**, sólo una de las grandes autovías de España, la N-6, aparece con un tramo de riesgo elevado entre los 50 primeros, y lo hace en el puesto 44.

Vía	Pki	Pkf	Provincia	Accidentes Mortales y Graves	Fallecidos	Heridos graves	IMD	Índice Riesgo
N-642	0,0	8,2	LUGO	LUGO	4	0	4	162,6
N-230	133,4	145,5	LLEIDA	HUESCA	6	1	7	143,5
N-260	117,3	179,5	GIRONA	GIRONA	23	3	22	138,8
N-541	75,2	87,0	PONTEVEDRA	PONTEVEDRA	6	1	5	118,8
N-330	612,5	624,2	HUESCA	HUESCA	4	0	4	118,4
N-301	121,2	134,4	TOLEDO	TOLEDO	5	2	3	116,5
N-621	62,0	72,8	LEÓN	LEÓN	3	1	2	110,5
N-345	0,0	7,2	MURCIA	MURCIA	2	0	2	109,3
N-640	133,7	144,2	LUGO	LUGO	4	1	4	107,8
N-234	398,2	408,4	SORIA	SORIA	3	3	3	107,1
N-640	226,5	238,6	PONTEVEDRA	PONTEVEDRA	14	4	19	105,4
N-432	142,9	153,6	BADAJOS	BADAJOS	3	3	3	102,7
N-330	624,2	643,0	HUESCA	HUESCA	6	1	6	96,6
N-301	62,0	77,5	TOLEDO	TOLEDO	6	1	5	91,9
N-540	65,0	81,0	LUGO	OURENSE	5	1	4	90,3

1 fotos Estos son los 15 tramos más peligrosos de las carreteras españolas.

El parque ha crecido un 8% en el último lustro

Por Redacción Autopos - • original



Según datos de la DGT recogidos por **Anfac**, el parque español cerró 2018 con 29.795 millones de unidades, lo que supone un incremento del 2,2% en comparación con 2017 y de casi un 8% en los últimos cinco años.

El año 2018 concluyó con 24,07 millones de **turismos** y con 4,98 millones de **vehículos comerciales e industriales** circulando por las carreteras españolas, lo que implica una subida del 2,4% en el caso de los turismos y del 1,1% en el caso de los vehículos comerciales e industriales con respecto a 2017.

Por otro lado, el **parque de autobuses y autocares** también subió. Concretamente un 2,1% al cierre del ejercicio, alcanzando 64.905 unidades.

En cuanto al **parque de tractores**, aumentó un 3,6%, hasta alcanzar las 225.942 unidades.

Por último, Anfac también destaca el número de automóviles de turismo por cada 1.000 habitantes, que en la actualidad se sitúa en 515 unidades, lo que representa un crecimiento del 2,1% con respecto a 2017, cuando la cifra era de 505, y del 9,3% con respecto al último lustro.

La DGT desmonta los siete trucos para engañar al alcoholímetro: "No funcionan"

David Justo • original



Control de alcoholemia de la Guardia Civil / GUARDIA CIVIL

El alcohol, incluso en dosis pequeñas, **tiene una influencia negativa a la hora de conducir**. Una cerveza o incluso una copa de vino pueden afectar a nuestros reflejos, tal y como recuerda la Guardia Civil: "Cualquier cantidad ingerida afecta a tus reflejos durante la conducción, aumenta el tiempo de reacción, reduce el campo visual". Por esa misma razón, siempre es recomendable conducir sin haber ingerido ningún tipo de bebida alcohólica

En caso de que vayas a coger el coche, procura no saltarte nunca el límite permitido por la [Dirección General de Tráfico](#) (DGT). De esta manera, no solo eludirás una cuantiosa multa y la pérdida de puntos en tu carnet de conducir, sino que evitarás poner en riesgo tanto tu integridad como la del resto de personas que transiten por la carretera. ¿Sabías cuál es el límite? Según un estudio elaborado por la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL), **dos de cada tres conductores lo desconoce**.

2 de cada 3 [#conductores](#) españoles no conoce el límite permitido de alcoholemia y 8 mill. creen poder engañar a los controles con falsos trucos, que no evitan dar positivo en prueba de [#alcoholoytrasdrogas](#) ni evitan el peligro de sufrir un [#accidente](#) . 0,0 <https://t.co/TBiksPow3G> <https://t.co/TBiksPow3G> [pic.twitter.com/bssbKVDIIg](https://t.co/TBiksPow3G)

— Dir. Gral. Tráfico (@DGTes) August 31, 2019

Los trucos para eliminar el alcohol: "No hay ninguna evidencia científica que los avale"

El estudio también refleja, entre otras cosas, que el 20% de los conductores creen que existen trucos para eludir controles de alcoholemia. Desde esperar más de dos horas antes de conducir hasta beber agua, tomar café o hacer deporte antes del control. Sin embargo, tal y como recuerda la DGT [a través de su cuenta de Twitter](#), ninguno de ellos funciona: **"No hay ninguna evidencia científica que lo avale"**.

¿Cuánto tiempo hay que esperar para conducir después de beber alcohol?

Si eres de lo que piensan que con echarse una cabezadita de un par de horas es suficiente, te equivocas. Según la DGT, **esperar una o dos horas después de beber no funciona**: "Solo funcionaría si la espera es muy larga y se sitúa en torno a las 5-6 horas, que sería el tiempo

en que el organismo elimina las drogas en los niveles medidos por el test".

Chupar granos de café para reducir el alcohol en sangre

Tampoco tomar granos de café, puesto que no produce ningún efecto sobre la concentración de droga en la saliva: "La ingesta de café 'engañaba' a los primeros etilómetros hacía varias décadas, pero no produce ningún efecto sobre la concentración de droga en la saliva".

Beber agua para reducir el alcohol en sangre

Otro de los mitos más extendidos es que beber agua puede diluir la presencia de droga en la saliva. Sin embargo, tal y como recuerdan desde la DGT, **no hay ninguna evidencia científica que lo avale**: "Beber agua no diluye la presencia de droga en la saliva".

Sudar para reducir el alcohol en sangre

El alcohol se metaboliza en el hígado y después es expulsado del cuerpo por vía renal. Por lo tanto, la presencia de alcohol en el sudor es casi inexistente. Podrás hacer todo el deporte que quieras con el objetivo de eliminar todo el alcohol de tu cuerpo, pero no lo conseguirás.

Comer limones para reducir el alcohol en sangre

Otro de los consejos típicos para reducir el nivel de alcohol en sangre es comer limones. Sin embargo, tal y como recuerdan desde la Dirección General de Tráfico, no funciona: "Comer limones no produce ninguna alteración en la concentración de droga en la saliva, aunque **sí estimula la producción de la misma**".

Tomar bebidas energéticas para reducir el alcohol en sangre

Por otro lado, también hay quien recurre a las bebidas energéticas con el objetivo de eliminar el alcohol en sangre. No solo no funciona, sino que es peligroso: "Las altas concentraciones de estimulantes de estas bebidas pueden provocar la sumación de efectos. **No diluye la concentración de droga y sí hay descritos casos de muerte súbita**".

Dormir para reducir el alcohol en sangre

Por último, hay algunas personas que piensan que dormir ayuda a reducir el alcohol en sangre. Sin embargo, no es el sueño, sino las cinco horas de rigor las que ayudan a eliminar el alcohol en sangre: "El sueño, por sí mismo, no elimina la cantidad de droga presente en el organismo. Únicamente si se trata de un sueño de más de cinco horas produciría un efecto, pero no por el hecho de dormir, sino por el tiempo transcurrido". En definitiva, **el único truco para reducir los niveles de alcohol en sangre es descansar**.

El avisador acústico será obligatorio en 2021

Admin MRyT • original

-
-

El ruido evita accidentes y salva vidas. Un peatón solo dispone de un segundo y medio para evitar un atropello si aparece un coche eléctrico silencioso que este a 8 metros. El Programa Europeo de Evaluación de Automóviles nuevos (**EuroNCAP**) y la National Highway Traffic Safety Administration (**NHTSA**), los principales organismos responsables de la seguridad vial en Europa y Estados Unidos, avisan del peligro de la ausencia de ruido al circular y su relación directa con los atropellos en las ciudades. La **Unión Europea no ha dudado: obliga a instalar un avisador acústico a partir del 1 de julio de 2021.**

A partir de ese día, los coches eléctricos o híbridos fabricados, en principio con peso inferior a 4,5 toneladas, tendrán la obligación de emitir un sonido que avise de su presencia en la vía a velocidades inferiores a 30 km/h. Se considera que desde ahí el ruido de rodadura es suficiente para alertar al peatón, ciclista o cualquier usuario de los nuevos medios de movilidad personal y urbana. El objetivo es que los peatones puedan ser alertados de la aproximación de un vehículo en los núcleos urbanos, donde se circula a baja velocidad y estos vehículos silenciosos pueden pasar más inadvertidos.

Este avisador deberá emitir un sonido similar al del motor convencional, con una frecuencia que oscilará entre un mínimo de 56 decibelios y un máximo de 75 decibelios. Cambiara de frecuencia hasta los 1.600Hz con el objetivo de que las personas mayores también puedan escuchar el sonido.

□